

# Parkeerberekening HvSR

10-12-2020

JDH

## ***Uitgangspunt parkeerberekening***

De Spuiboulevard staat aan de vooravond van een grote transformatie. Een belangrijk onderdeel en vliegwiel van deze transformatie is de bouw van een nieuw huis voor de Gemeente Dordrecht, Dordrecht Marketing/VVV, diensten van de Drechtsteden en Bibliotheek Aanzet. Door de krachten te bundelen op één nieuwe locatie kunnen de gebruikers van het nieuwe Huis van Stad en Regio door samen te werken en elkaar te versterken efficiënter en bereikbaarder werken en laten zij tegelijkertijd ongebruikte oppervlaktes werkvloer achter die de mogelijkheid bieden voor nieuwe ontwikkelingen en initiatieven aan de Spuiboulevard en in het centrum van Dordrecht.

De locaties die verlaten worden liggen (op het SCD-gebouw aan de Noordendijk na) binnen 400 meter van de plek waar het nieuwe Huis van Stad en Regio wordt gerealiseerd. Het uitgangspunt bij de parkeerberekening is dan ook dat personeel zo veel mogelijk op de huidige parkeerlocaties (met name garage Spuihaven en P+R Weeskinderendijk) blijft parkeren. Het parkeren verhuist niet of slechts gedeeltelijk mee naar de nieuwe locatie. Dit kan omdat er goede loop- fiets- en busverbindingen zijn tussen Weeskinderendijk, Spuihaven en het Huis van Stad en Regio.

Daarbij is het verkeerskundig niet wenselijk om de auto's van het personeel dat nu parkeert op de Weeskinderendijk en in Spuihaven mee te verhuizen naar de locatie van het HvSR, omdat dit tot een extra ongewenste verkeersbelasting van de kruising Dokweg – Wilgenbos – Korte Parallelweg, de kruising Stationsplein en de weg tussen het Stationsplein en het huis van Stad en Regio leidt. Om de gebiedsontwikkeling van Schil-West en het centrum zo veel mogelijk te ondersteunen zouden de gebruikers van het HvSR er juist naar moeten streven om het aantal verkeersbewegingen in de Schil-West zo veel mogelijk te beperken en het personeel moeten bewegen/verleiden om op het te ontwikkelen transferium Weeskinderendijk te parkeren.

## ***Oud voor nieuw***

Bij de berekening van de parkeerbehoefte van het HvSR is daarom de regeling 'oud voor nieuw (collegenota Parkeren in de bouwopgave)' het uitgangspunt. Op basis van de actuele parkeernormen wordt berekend wat in de bestaande situatie en toekomstige situatie de parkeerbehoefte is.

Voor de gebouwen aan de Hellingen en de Spuiboulevard staan de actuele normen vastgelegd in de 'Parkeervisie Gebiedsontwikkeling Spuiboulevard Dordrecht'. Voor de berekening van de actuele parkeerbehoefte van de bibliotheek en Dordrecht Marketing worden de actuele 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht toegepast. Voor de locaties geldt op dit moment een reductiefactor van 20% met oog op ligging ten opzichte van het station en OV-haltes en beschikbaarheid van deelfietsen voor de 'first and last mile'.

## Huidige parkeervraag Spuiboulevard e.o.

Op basis van het op dit moment in gebruik zijnde bruto vloeroppervlaktes is, op basis van actuele parkeernormen de huidige parkeervraag in beeld gebracht:

	norm	Parkeereis	P-vraag personeel	P-vraag bezoek	aandeel bezoek	P-vraag personeel met reductie	P-vraag bezoek met reductie
Opp kantoor met baliefunctie/100m2 Gem Stadskantoor Spuiboulevard	163,57	1,30	212,64	170,11	42,53	0,20	136,09
Opp kantoor met baliefunctie/100m2 VVV/Dordrecht Marketing	14,55	1,30	18,92	15,13	3,78	0,20	12,11
Bibliotheek AanZet	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,97	0,00
Opp kantoor met baliefunctie/100m2 GRD/SDD Hellingen	84,18	1,30	109,43	87,55	21,89	0,20	70,04
Opp kantoor zonder baliefunctie GRD/BD + BDR	20,38	0,90	18,34	17,42	0,92	0,05	13,94
<b>Totaal</b>	<b>307,68</b>		<b>340,99</b>	<b>272,79</b>	<b>68,20</b>		<b>218,23</b>

	Werkdag				Koopavond		Zaterdag	Zondag	
	ochtend	middag	avond	nacht			middag	avond	middag
Aanwezigheidspercentages Woningen bewoners	0,5	0,5	0,9	1,0	0,8	0,6	0,8	0,8	0,7
Aanwezigheidspercentages Woningen bezoekers	0,1	0,2	0,8	0,1	0,7	0,6	0,8	0,8	0,7
Aanwezigheidspercentages commerciële dienstverlening	1,0	1,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebruik door bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebruik p-plaatsen door bezoekers woningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebruik p-plaatsen personeel	218,2	218,2	10,9	0,0	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebruik p-plaatsen bezoek	54,6	54,6	2,7	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0

Uit de berekening blijkt dat de **piekvraag 218 parkeerplaatsen** betreft en deze hoofdzakelijk tijdens kantooruren gebruikt worden. Op koopavonden is er een beperkte vraag naar parkeerplaatsen.

## Toekomstige vraag HvSR

In het 'Gezamenlijk Ambitiedocument en Huisvestigingsconcept' hebben de toekomstige gebruikers van het Huis van Stad en Regio ambities uitgesproken over de manier van samenwerken en de hoeveelheid functionele vierkante meters die zij nodig menen te hebben.

### 10. Programma

In de nieuwe huisvesting werken meerdere partijen en partners aan dezelfde brede (maatschappelijke) opgave. Dit levert niet alleen synergievoordelen in de samenwerking, maar ook voordelen ten aanzien van de huisvesting.

De ruimtelijke behoefte van de afzonderlijke partijen is als volgt:

**Gemeente Dordrecht**

Op basis van 525 fte is er behoefte aan circa 335 werkplekken en in totaal 7.800 m<sup>2</sup> functioneel netto oppervlak (fno). De onderverdeling is als volgt:

Functie	m <sup>2</sup> fno	toelichting
Werkplekken	2.700	circa 335 werkplekken
Vergaderen	1.800	
Dienstverlening	900	
Faciliteiten	2.400	incl. fietsenstalling, excl. parkeren
<b>TOTAAL</b>	<b>7.800</b>	

**Drechtsteden**

We hebben een inventarisatie gemaakt van onze toekomstige ruimtelijke behoefte. Dit hebben wij gedaan op basis van de huidige vaste formatie van ongeveer 850 fte, een bezetting van ongeveer 950 fte én ruim 1.100 medewerkers. Tevens hebben we nadrukkelijk oog gehad voor de bestuurlijke en organisatorische ambitie én relevante (verwachte) ontwikkelingen.

Op basis hiervan komen wij tot een behoefte van ongeveer 9.800 m<sup>2</sup> functioneel netto oppervlak (fno), waarbij is uitgegaan van een flexfactor van 0,7. Dit betreft de totale ruimtelijke behoefte van alle GRD dochters op basis van de huidige formatie en bezetting.

Wij gaan er vooralsnog vanuit dat 60% van de benodigde werkplekken centraal kan worden gerealiseerd op de Spuiboulevard. Zodoende voorzien wij een benodigde maximale omvang van de

**Dordrecht Marketing**

Functie	m <sup>2</sup> fno	toelichting
Werkplekken	2.940	circa 50% van 645 werkplekken
Vergaderen	985	
Dienstverlening	1.100	incl. werkcafé
Faciliteiten	1.215	incl. fietsenstalling, excl. parkeren
<b>TOTAAL</b>	<b>6.240</b>	

**VVV**

Functie	m <sup>2</sup> fno	toelichting
Publieke zone	175	50% theater, presentatie, open vloer
Werk/ balie	135	
Werkplekken	75	6 werkplekken
Vergaderen	75	
Faciliteiten	100	
<b>TOTAAL</b>	<b>560</b>	

**Bibliotheek**

Functie	m <sup>2</sup> fno	toelichting
Publiek & boeken	2.960	Collectie, dienstverlening, publieke ruimte
Bezoekers	250	Werkplekken en vergaderen
Faciliteiten	14	incl. archief
<b>TOTAAL</b>	<b>3.450</b>	

**Gezamenlijk programma**

Het totale programma van de individuele ruimtebehoefte is als volgt.

Functie	m <sup>2</sup> fno	toelichting
Gemeente Dordrecht	7.800	
Drechtsteden	6.240	
Dordrecht Marketing	550	Publieke zone met VVV
Bibliotheek	2.450	
VVV	560	Publieke zone met DM
<b>TOTAAL</b>	<b>17.600</b>	m <sup>2</sup> fno

Door gezamenlijke huisvesting en intensieve onderlinge samenwerking worden niet alleen veel synergievoordelen behaald. Het kan ook een flinke efficiëntie in de ruimtelijke behoefte betekenen door het delen van diverse faciliteiten. Dit heeft met name betrekking op de dienstverlening maar ook op faciliteiten zoals het restaurant, vergaderen en andere bijeenkomst ruimtes. De verwachting is dat dit tot een reductie van circa 15% tot 20% van het aantal benodigde vierkante meters kan leiden.

Een nadere studie naar de inpassing van het gebouw op de beoogde footprint en ruimtelijke programmering in andere gebouwen en de mate van delen van faciliteiten bepaalt de uiteindelijke totale omvang.

Programma in Ambitiedocument en Huisvestigingsconcept (Twynstra Gudde, juni 2018)

Inmiddels zijn de gevraagde oppervlakten door verdere uitwerking van werkconcepten en de verwachte toename van hybride werken bijgesteld.

Voor de parkeerberekening wordt uitgegaan van deze actuele ruimtebehoefte:

Samenvatting m2 bvo per partner per zone					
Zone	GRD	Dordrecht	AanZet	VVV/DM	Totaal
Werkplek zone	4.180	5.801	279	447	10.706
Vergader zone	1.598	1.445	97	9	3.149
Dienstverlening, Publieke zone, Winkel/balie	1.016	1.116	2.366	276	4.774
Facilitaire zone	1.457	1.868	259	214	3.798
<b>Totaal m2 bvo</b>	<b>8.252</b>	<b>10.230</b>	<b>3.000</b>	<b>945</b>	<b>22.428</b>

*Overzicht ruimtebehoefte partners HvSR november 2020*

De vergelijking tussen het huidige gebruik van vloeroppervlakte ten opzichte van het beoogde gebruik geeft het volgende beeld:

Organisatie	Huidig m2 BVO	BVO m2 in HvSR	Verschil m2 BVO
Gemeente Dordrecht	16.357	10.230	-6.127
GRD (IBD, BDR, SDD)	10.455*	8.252	-2.203
Dordrecht Marketing / VVV	1.455	945	-510
Bibliotheek AanZet	2.500	3.000	+500
<b>Totaal</b>	<b>30.767</b>	<b>22.427</b>	<b>-8.340</b>

\*Zonder m2 SCD Noordendijk, die vallen buiten huidig gebruik

In de tabel is goed te zien dat de samenwerking en samenvoeging van gebruikers in combinatie met de beoogde huisvestings- en werkconcepten leiden tot gebruik van minder vloeroppervlakte. Alleen bibliotheek AanZet gaat meer vloeroppervlakte gebruiken ten opzichte van de huidige situatie. Het gebruik van oppervlakte voor kantoorruimte en daalt met 27%.

### ***Het lager aantal BVO's heeft effect op de nieuwe parkeervraag.***

Daarnaast heeft de locatie van het nieuwe HvSR effect op de parkeervraag. Omdat het nieuwe HvSR dicht bij het station van Dordrecht staat dan de gebouwen die nu in gebruik zijn en er direct voor, tijdens en na de oplevering van het nieuwe gebouw geïnvesteerd wordt in de openbare ruimte in de omgeving van het HvSR met veel aandacht voor de bereikbaarheid van het HvSR en het centrum van Dordrecht per fiets, wordt bij de berekening van de toekomstige parkeervraag een hogere reductiefactor toegepast: 30%. Er wordt 20% gerekend voor ligging ten opzichte van het station, en nog eens 10% voor de kwaliteit van het fietsnetwerk. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de in het winnende ontwerp beoogde fietsenstalling op begane grond met drie uitgangen naar Spuiweg, Van Godewijkstraat en de Spuiboulevard gerealiseerd zal worden en dat de Spuiweg en Spuiboulevard conform de ambities zoals beschreven in het Verkeerstructuurplan Spuiboulevard e.o. kort na oplevering van het nieuwe gebouw worden heringericht.

Op basis van de bruto vloeroppervlaktes uit het aanvullend reglement en de parkeernormen zoals beschreven in de 'Parkeervisie Gebiedsontwikkeling Spuiboulevard Dordrecht' is de te verwachten parkeervraag berekend:

Invoering op basis overzicht ruimtegebruik HvSR november 2020	Norm	Parkeerels	P-vraag personeel	P-vraag bezoek	aandeel bezoek	P-vraag personeel met reductie	P-vraag bezoek met reductie
Opp kantoor met baliefunctie/100m2 (vergaderen + dienstverlening) Dordt/GRD/VVV/DM	104,28	1,3	135,564	108,4512	27,1128	0,2	75,91584
Opp kantoor zonder baliefunctie/100m2 (werkplekken + faciliteiten) Dordt/GRD/VVV/DM	89,99	0,9	80,991	76,94145	4,04955	0,05	53,85902
Bibliotheek AanZet	30	0,2	6	0,18	5,82	0,97	0,126
Totaal	224,27		222,6	185,6	37,0		129,9

	Werkdag				Koopavond		Zaterdag	Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Aanwezigheidspercentages Woningen bewoners	0,5	0,5	0,9	1,0	0,8	0,6	0,8	0,7
Aanwezigheidspercentages Woningen bezoekers	0,1	0,2	0,8	0,1	0,7	0,6	0,8	0,7
Aanwezigheidspercentages commerciële dienstverlening	1,0	1,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Gebruik door bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebruik p-plaatsen door bezoekers woningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebruik p-plaatsen personeel HvSR	129,9	129,9	6,5	0,0	6,5	0,0	0,0	0,0
Gebruik p-plaatsen bezoek HvSR	25,9	25,9	1,3	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0

Het lagere aantal BVO's in combinatie met een hogere reductiefactor leidt tot een lagere parkeervraag dan in de huidige situatie. Er worden **tijdens kantooruren nog 130 plekken gevraagd voor personeel en 26 voor bezoekers**. Dit komt neer op een **ongeveer een halvering van de parkeervraag**.

Dit is reëel, zeker als je in ogenschouw neemt dat de trend is dat meer diensten online of per post worden aangeboden (denk aan afhalen paspoort) en dat er door personeel flexibeler en meer thuis gewerkt zal worden. Aan de andere kant is het ook niet ondenkbaar dat door het flexwerken er bepaalde piekmomenten kunnen zijn waarop meer personeel dan gebruikelijk of dan waarvoor werkplekken worden gemaakt in het HvSR aanwezig zijn. Zelfs als zo'n piek leidt tot een kortstondige verdubbeling van de parkeervraag tijdens kantooruren kan het bestaande parkeeraanbod op Weeskinderdijk en Spuihaven dit goed opvangen. De vraag komt ook dan niet hoger dan de huidige vraag naar parkeerplaatsen.

De parkeervraag van bezoekers kan zonder problemen worden opgevangen in parkeergarages Achterom en Spuihaven. Daar is op kantooruren meer dan voldoende capaciteit om in de parkeervraag van bezoekers te voorzien. Daarnaast is Weeskinderdijk als goedkoop alternatief beschikbaar. Overwogen kan worden, met het oog op de verkeersbelasting voor Schil-West, het parkeren op afstand te stimuleren, bijvoorbeeld door het goedkoop aanbieden van een buskaartje bij het maken van een afspraak op het HvSR.

### **Aanvullende opmerkingen**

Voor de in dit stuk beschreven functies in het nieuwe HvSR hoeven in principe **geen** nieuwe parkeerplaatsen worden aangeboden in het HvSR. De bestaande parkeervoorzieningen (ook zonder garage Veemarkt) kunnen de parkeervraag van bezoekers en personeel goed opvangen.

Desgewenst kunnen de gebruikers van het HvSR wel besluiten te investeren in parkeerruimte in het HvSR omdat voor bepaalde functies en activiteiten nuttig/nodig is. De oproep is echter om met het oog op de belasting van het weggennet naar het HvSR hier terughoudend in te zijn en in het kader van duurzaamheid, efficiency en het stimuleren van lopen en fietsen (gezondheid) zoveel mogelijk gebruik te blijven maken van het bestaande aanbod.

Een belangrijk aandachtspunt is dat er gezorgd wordt voor goede voorwaarden om gebruik te kunnen blijven maken van parkeergarage Spuihaven en Weeskinderdijk. Dat wil zeggen dat er deelfietsen beschikbaar moeten blijven om de afstand tussen Weeskinderdijk en het HvSR snel af te kunnen leggen. Overwogen dient te worden om te investeren in een fietsenstalling op

Weeskinderendijk zodat werknemers met een eigen fiets of dienstfiets kunnen pendelen tussen het transferium en het HvSR. Het verdient aanbeveling om in een mobiliteitsplan vast te leggen hoe het parkeren op afstand en het gebruik maken van de fiets en het OV worden ondersteund en gefaciliteerd door de gebruikers van het HvSR.

Zo'n plan is ook wenselijk voor de vergunningverlening omdat het laat zien hoe voorkomen wordt dat door de verplaatsing van de werkplekken de stijging van de parkeerdruk in de woonstraten van Krispijn wordt voorkomen.

Indien in een mobiliteitsplan voldoende wordt vastgelegd hoe het parkeren op Weeskinderendijk wordt gefaciliteerd en gestimuleerd, geeft dat de mogelijkheid tot een extra reductie van 5% op de berekening van de parkeervraag van HvSR.

NB. In deze berekening is nog niet de parkeervraag meegenomen van de ca. 6.000 m<sup>2</sup>/BVO die volgens de prijsvraag nog elders in het gebied gehuisvest moeten worden. Als deze 6.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte zonder baliefunctie in hetzelfde gebied worden gerealiseerd hoort hier een parkeervraag van 38 plaatsen bij. Dat aantal past binnen het aantal plaatsen dat de gebruikers van het toekomstige HvSR nu al in gebruik hebben in de Spuihaven en op Weeskinderendijk. Deze parkeervraag kan zonder problemen in het bestaande parkeeraanbod geabsorbeerd worden.

De parkeervraag die zal ontstaan vanuit aanvullend programma is nog niet in de berekening meegenomen. Afhankelijk van de aard van het programma en de grootte en het moment van de vraag naar parkeerplaatsen kan de aanvullende parkeervraag worden opgevangen op Weeskinderendijk en/of Spuihaven of in de nieuw te bouwen parkeervoorziening onder het HvSR. Bij woningbouw zal het uitgangspunt zijn dat de parkeervraag in de garage van het HvSR en/of op Weeskinderendijk moet worden opgelost. Er zijn geen abonnementen beschikbaar voor bewoners in garage Spuihaven of Achterom. De nog beschikbare ruimte in garage Spuihaven is vooralsnog in principe gereserveerd voor de invulling van de parkeervraag van de nieuwbouwontwikkelingen op de locatie van het Stadskantoor en gebouw van de sociale dienst en IBD.