Parkeervisie Leerpark

1 Inleiding

Sinds eind jaren ’90 is het Leerpark ontwikkeld als een gecombineerd gebied van ‘leren’, ‘(innovatief) werken’ en wonen. Door deze combinatie is sprake van een goede aansluiting van het onderwijs op de praktijk en wordt creativiteit en innovativiteit gestimuleerd. De toevoeging van de woonfunctie zorgt ervoor dat een levendige stadswijk gaat ontstaan, met een mix van doelgroepen.

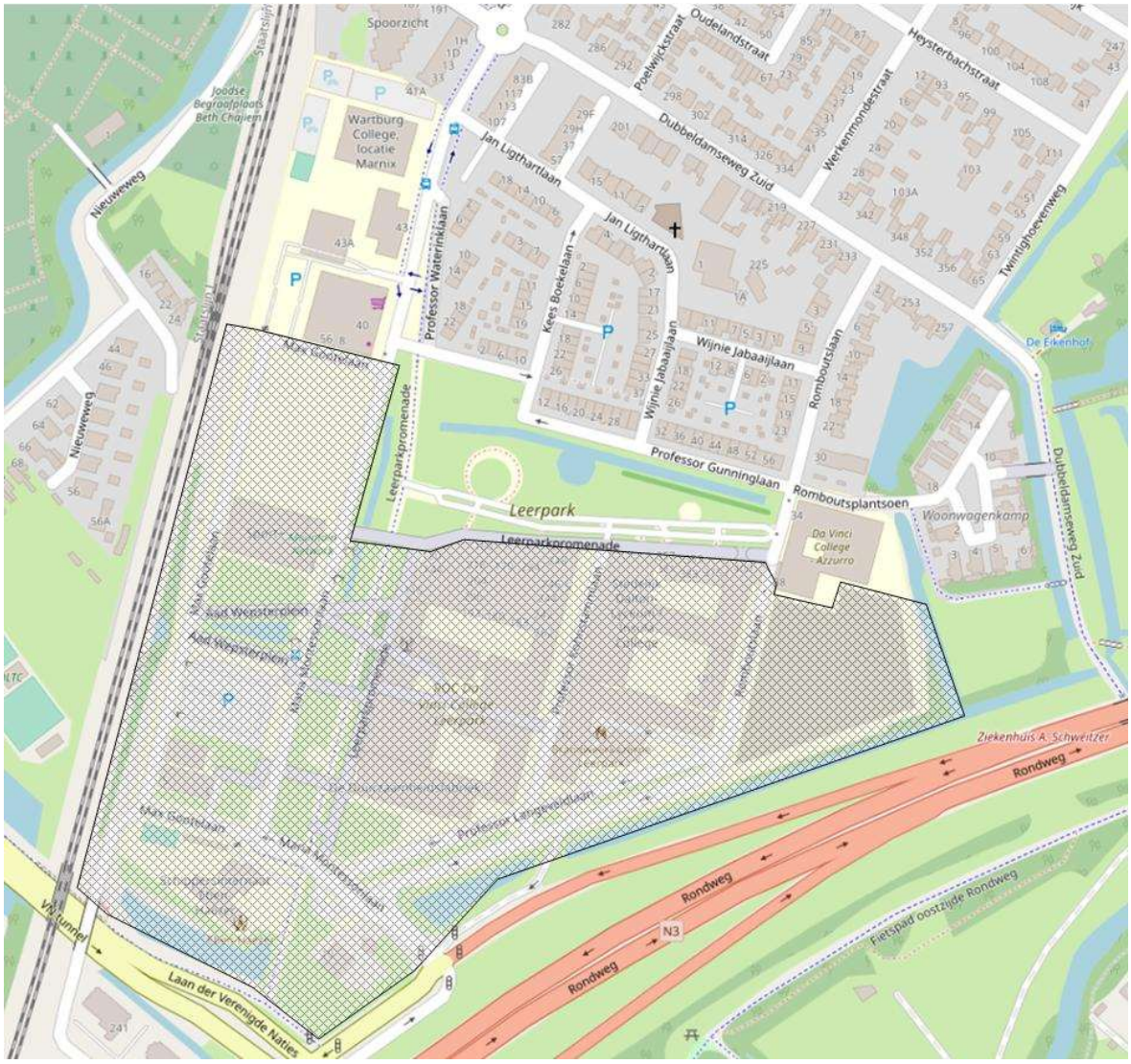
De ontwikkeling van het gebied Leerpark nadert zijn voltooiing met de aanstaande invulling van de laatste bouwblokken. De ontwikkeling van alle voorzieningen heeft er toe geleid dat er vele werknemers en bezoekers naar het gebied toe komen. Gezien de ligging, direct naast een afslag van de N3, komen deze in veel gevallen met de auto. Tot nu toe is het parkeren vrijwel geheel gratis gefaciliteerd en zijn op nog niet ontwikkelde bouwblokken tijdelijke extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Met de realisatie van de laatste bouwblokken vervalt deze mogelijkheid, wordt er nieuw programma met een verkeersaanzuigende werking toegevoegd en is een visie op de wijze waarop het parkeren in en om het Leerpark geregeld wordt, van belang. Hierbij dient enerzijds voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te zijn voor de voorzieningen in het gebied, anderzijds moet zoveel als mogelijk worden voorkomen dat de parkeerdruk verschuift naar de omliggende (woon)wijken.

Voor een effectieve regulering van het parkeren moet eerst worden vastgesteld welke doelstellingen hiermee bereikt dienen te worden. In het volgende hoofdstuk zijn deze doelstellingen uitgewerkt. Vervolgens is beschreven welke kaders ten aanzien van het parkeren in het gebied tot nu toe zijn vastgelegd middels bestuurlijke besluitvorming. De realisatie van de laatste bouwblokken van het Leerpark zal een aanzienlijke invloed op de parkeersituatie hebben. In hoofdstuk 4 van deze visie wordt nader ingegaan op deze ontwikkelingen en op basis van de huidige stand van zaken inzicht gegeven in de effecten voor de parkeersituatie. De laatste 2 hoofdstukken geven achtereenvolgens een visie op de invulling van de parkeerregulering binnen het gebied Leerpark én de effecten ervan op de omliggende (woon)wijken.

2 Doelstelling en afbakening

Doelstelling van deze parkeervisie is het vastleggen van de kaders waarbinnen het parkeren op en rondom het Leerpark gereguleerd kan worden. Daarbij wordt niet alleen naar het terrein en de daar aanwezige functies gekeken, maar tevens naar de effecten op de omliggende (woon)wijken en de aldaar eventueel te nemen maatregelen.

Binnen deze parkeervisie wordt met het te reguleren gebied Leerpark het in figuur 1 aangegeven gebied bedoeld. Het gebied beslaat niet het gehele ontwikkelingsgebied Leerpark, maar wordt aan de noordzijde begrensd door de poller in de Maria Montessorilaan en de knip in de Romboutslaan. Het gebied ten noorden van deze lijn maakt weliswaar deel uit van het ontwikkelingsgebied (deelgebied 3), maar kent een afwijkend ontsluitingsprincipe en is daardoor vanuit het te reguleren gebied niet rechtstreeks bereikbaar.



Figuur 1: Begrenzing gebied Leerpark

De parkeerregulering van het gebied Leerpark en omgeving dient bij te dragen aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat in het gebied en de aanwezige functies te ondersteunen. Tegelijkertijd dient de regulering het uitwijken van parkeerders naar de omliggende (woon)wijken

zoveel mogelijk te voorkomen. De parkeerregulering dient voor alle parkeerders duidelijk te zijn en aan te sluiten bij de bestaande regulering. Tenslotte dient de regulering ook bij te dragen aan een gezonde bedrijfsvoering van het product parkeren.

Dit document betreft nadrukkelijk een visie voor de regulering van het parkeren in het Leerpark. De verschillende acties ter uitvoering van de visie zoals een voorstel voor de technische uitvoering, een parkeer(belasting)verordening en het opstellen van de parkeerbeleidsregels dienen nog nader te worden uitgewerkt.

3 Besluitvorming tot nu toe

Hieronder worden de kaders ten aanzien van het parkeren in het gebied Leerpark omschreven. Het betreft de meest relevante documenten c.q. bestuurlijke besluitvorming die in het verleden heeft plaatsgevonden.

Masterplan Leerpark (2000)

In het Masterplan Leerpark is op basis van de kencijfers uit ASVV1996 een berekening opgenomen van de parkeerbehoefte. Rekening houdend met functioneel dubbelgebruik zijn volgens het Masterplan circa 950 parkeerplaatsen nodig, welke grotendeels op eigen terrein van de scholen, woningen, kantoren en bedrijven gerealiseerd moeten worden (eventueel in de vorm van één of meer gemeenschappelijke parkeergarages). Daarnaast wordt parkeergelegenheid langs de openbare weg gerealiseerd. De kosten van de parkeervoorzieningen dienen door de toekomstige functies te worden gedragen, door middel van een afnamecontract bij verkoop/verhuur van gronden.

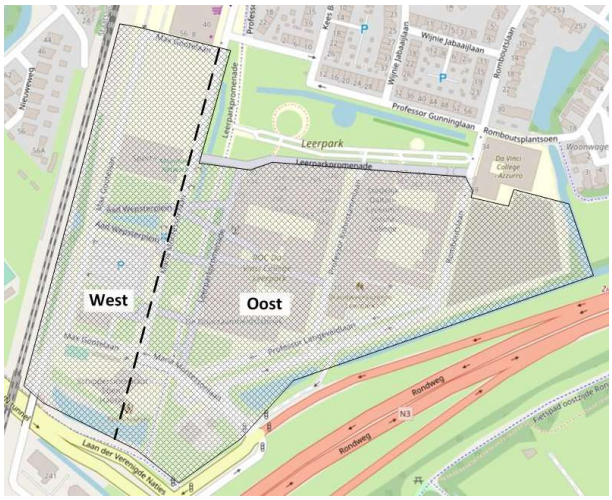
Startnotitie Campusontwikkeling Leerpark (2018)

Deze startnotitie richt zich op de invulling van het op dat moment nog niet ontwikkelde gedeelte van het Leerpark. In de notitie wordt kavel 6C aangewezen als de locatie voor een gebouwde parkeervoorziening van circa 380 parkeerplaatsen. Onduidelijk is op basis waarvan dit aantal parkeerplaatsen is berekend. De gebouwde parkeervoorziening wordt geïntegreerd in de Maakfabriek, aan de spoorzijde aansluitend aan de toekomstige lightrailhalte Leerpark.

4 Ontwikkelingen Leerpark

4.1 Huidige situatie

Bij de ontwikkeling van het Leerpark is een onderscheid gemaakt naar een drietal deelgebieden. Zoals eerder aangegeven vormt deelgebied 3 weliswaar onderdeel van het Leerpark, maar wordt dit deelgebied niet beschouwd als onderdeel van het gebied voor parkeerregulering. Deelgebied 1 is het gebied ten oosten van (en inclusief) de Maria Montessorilaan, deelgebied 2 het gebied ten westen daarvan (zie de figuur hiernaast). Dit onderscheid in deelgebieden Leerpark-Oost en -West is ook gemaakt ten aanzien van de parkeersituatie.



Figuur 2: Deelgebieden Leerpark

Momenteel bevinden zich in het gebied Leerpark ruim 1.000 parkeerplaatsen. Dit aantal is als volgt opgebouwd:

	Openbaar	**Openbaar betaald**	**Privé**	**Totaal**
Leerpark-Oost	257	0	235	492
Leerpark-West	261[1]	132	125	518
Totaal	518	132	360	1010

In Leerpark-Oost zijn 24 openbare parkeerplaatsen al gerealiseerd als invulling van de parkeervraag van nog te ontwikkelen functies in dit deelgebied. Daarentegen zijn 44 parkeerplaatsen in de openbare ruimte nog niet gerealiseerd, terwijl de bijbehorende functies al wel zijn ontwikkeld.
In Leerpark-West zijn 146 openbare parkeerplaatsen al gerealiseerd als invulling van de parkeervraag van nog te ontwikkelen functies in dit deelgebied[2]. Bovendien is in het deelgebied een tijdelijk (betaald) parkeerterrein met 132 parkeerplaatsen gerealiseerd.

In theorie betekent het voorgaande dat in de huidige situatie de parkeerdruk in Leerpark-Oost hoog zou moeten zijn en in Leerpark-West relatief laag. De periodieke parkeeronderzoeken uit de periode september 2017 – september 2019 laten als orde grootte van de bezettingsgraad zien:

Tijdsperiode	**Leerpark-Oost**	**Leerpark-West**
Werkdagnacht	15% - 30% [3]	5% - 10%
Werkdagochtend	95% - 100%	75% - 85%
Werkdagmiddag	75% - 100%	75% - 100%
Werkdagavond	40% - 60%	25% - 30%
Zaterdagochtend	15% - 25%	5% - 15%
Zaterdagmiddag	10% - 20%	5% - 15%

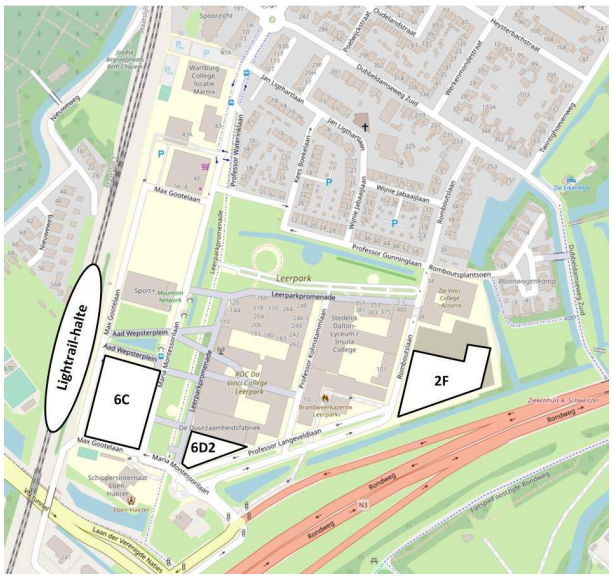
[1] Inclusief 25 parkeerplaatsen t.b.v. kavel 6A2, welke momenteel buiten gebruik zijn vanwege de bouwwerkzaamheden.
[2] 47 parkeerplaatsen t.b.v. kavel 6B en 99 parkeerplaatsen t.b.v. kavel 6C.
[3] In de nachtelijke uren is sprake van een zeer afwijkend beeld in de Romboutslaan, waar de parkeerdruk tussen 85% en 95% schommelt.

Tijdsperiode	Leerpark-Oost	Leerpark-West
Zaterdagavond	10% - 20%	5% - 15%
Zondagmiddag	15% - 20%	5% - 15%

Uit deze resultaten is af te leiden dat de parkeerdruk in Leerpark-Oost hoog is, zoals op basis van de theorie werd verwacht. In Leerpark-West is de parkeerdruk op werkdagen overdag echter veel hoger dan theoretisch verwacht zou worden. De zeer waarschijnlijke oorzaak hiervan is een overloopeffect vanuit Leerpark-Oost. Bij de verdere ontwikkeling van Leerpark-West zal dit leiden tot aanzienlijke parkeerproblemen indien geen maatregelen worden genomen.

4.2 Ontwikkeling functies

Binnen het gebied Leerpark moeten nog enkele kavels ontwikkeld worden. Daarnaast ligt er de ambitie om nabij het Leerpark een lightrailhalte te realiseren (zie figuur 3 hiernaast).



Figuur 3: Ontwikkelingslocaties Leerpark

<u>Kavel 2F</u>

Op deze kavel is momenteel de ontwikkeling van 330 kleinschalige appartementen (studentenhuisvesting) voorzien. Het parkeren voor deze appartementen wordt opgelost in de openbare ruimte. Het betreft circa 70 bestaande parkeerplaatsen en een klein aantal (< 10) nieuw te realiseren parkeerplaatsen.

<u>Kavel 6D2</u>

Dit kavel ligt naast de Duurzaamheidsfabriek. Hier gaat het “Kopgebouw” gerealiseerd worden, met HBO-onderwijsvoorzieningen en kantoor- en bedrijfsruimte voor hoogwaardige technologie. De parkeerbehoefte van deze voorzieningen (71 parkeerplaatsen) wordt deels voorzien op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (30 stuks) en deels in de parkeergarage van kavel 6C.

<u>Kavel 6C</u>

Kavel 6C ligt tegenover de Duurzaamheidsfabriek. Op dit kavel komt een “Maakfabriek” met ruimte voor start-ups in de productiesfeer, horeca, de bouwopleidingen van Da Vinci College en Bouwmensen en appartementen. Tevens is een ondergrondse parkeergarage van circa 250 parkeerplaatsen voorzien. Deze is bestemd voor de parkeerbehoefte van de voorziening van kavel 6C en daarnaast als overloopvoorziening voor kavel 6D2 (circa 40 parkeerplaatsen) én het normatieve tekort in de huidige parkeerbalans (circa 80 parkeerplaatsen).

<u>Lightrailhalte Leerpark</u>

Het Leerpark vormt onderdeel van de Spoorzone-ontwikkeling. Deze ontwikkeling is onderdeel van een bredere Verstedelijkingsalliantie. Ten behoeve van de bereikbaarheid van deze binnenstedelijke verdichtingen is tezamen met NS en ProRail een bereikbaarheidsvisie opgesteld, waarvan de realisatie van een lightrailhalte nabij het Leerpark onderdeel uitmaakt. Dit station moet onderdeel worden van een hoogfrequente openbaar vervoer verbinding in de Zuidvleugel

(Leiden – Dordrecht). De besluitvorming omtrent de lightrailhalte is nog niet afgerond. De realisatie van de halte zou voor parkeren de mogelijkheid van een P+R-functionaliteit op het Leerpark kunnen opleveren (zie verder paragraaf 5.4).

4.3 Ontwikkeling parkeren

Zoals in paragraaf 4.1 is aangegeven, zijn er momenteel ruim 1000 parkeerplaatsen in het Leerpark. Als gevolg van sommige ontwikkelingen in het gebied zal dit aantal parkeerplaatsen de komende tijd gaan wijzigen. Hieronder is aangegeven wat de momenteel verwachte wijzigingen zullen zijn in het aanbod van openbare parkeerplaatsen:

Datum	**Ontwikkeling**	**Leerpark-Oost**	**Leerpark-West**
n.n.b.	Kavel 6C start	+ 90	- 182
n.n.b.	Kavel 6C gereed	- 90	+ 250

De ontwikkeling van de resterende kavels zal volgens de huidige inzichten derhalve een beperkte toename van de openbare parkeercapaciteit met zich meebrengen (bijna 70 parkeerplaatsen). In de realisatiefase van met name kavel 6C zal tijdelijk echter sprake zijn van een aanzienlijke afname, die slechts gedeeltelijk opgevangen kan worden met tijdelijk te realiseren parkeerplaatsen. Vanaf de start van de ontwikkeling van kavel 6C mag derhalve een verdere toename van de parkeerdruk worden verwacht.

4.4 Parkeerbalans

De parkeerbalans geeft de (theoretische) verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van (zowel openbare als private) parkeerplaatsen weer. De actuele parkeerbalans voor het Leerpark ziet er als volgt uit:

	Parkeervraag	**Parkeeraanbod**	**Saldo**
Leerpark-Oost	642	492	- 150
Leerpark-West	217	518	+ 301
Totaal	859	1010	+ 151

Zoals in paragraaf 4.1 al aangegeven zijn in Leerpark-Oost per saldo 20 parkeerplaatsen nog niet gerealiseerd en zijn in Leerpark-West 146 parkeerplaatsen al wel gerealiseerd, alsmede 132 tijdelijke parkeerplaatsen. Het overschot dat de actuele parkeerbalans laat zien dient in dat perspectief te worden beschouwd. Indien de realisatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte gelijke tred met de ontwikkeling van de kavels had gehouden, had de huidige parkeerbalans een tekort van 158 parkeerplaatsen laten zien.

Op basis van de momenteel bekende functionele invulling van deze kavels is de bijbehorende parkeervraag berekend. De realisatie zal leiden tot de volgende mutaties in de parkeerbalans:

Ontwikkeling	Parkeervraag	Parkeeraanbod
Realisatie kavel 6D2	+ 92 [4]	+ 11 [5]
Realisatie kavel 2F	+ 77 [6]	
Realisatie kavel 6B	+ 51 [7]	
Opheffen tijdelijke parkeerplaatsen kavel 6C		- 132
Realisatie kavel 6C	+ 194 [8]	+ 250

Dit leidt tot de onderstaande parkeerbalans na realisatie van de resterende kavels op het Leerpark:

	Parkeervraag	Parkeeraanbod	Saldo
Leerpark-Oost	811	503	- 308
Leerpark-West	462	636	+ 174
Totaal	1273	1139	- 134

Het huidige overschot op de parkeerbalans zal derhalve omslaan in een tekort. Verwacht mag worden dat als gevolg hiervan de parkeerdruk verder zal toenemen en tijdens de piekuren op de werkdagen een tekort aan parkeerplaatsen zal worden ervaren. Samenvattend kan dan ook worden gesteld dat, zonder aanvullende maatregelen, het aanbod aan parkeervoorzieningen de komende periode naar verwachting onvoldoende zal zijn om de eerder genoemde doelstellingen te vervullen: bijdragen aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat in het gebied en ondersteuning van de aanwezige functies.

4 Bron: e-mail, d.d. 9 april 2020, berekening parkeervraag kavel 6D2

5 Memo Parkeersituatie Leerpark, d.d. 2 januari 2019: in de openbare ruimte zijn reeds 24 parkeerplaatsen t.b.v. deze kavel gerealiseerd. Volgens de e-mail, d.d. 9 april 2020 is na realisatie van het kavel sprake van 30 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en 5 parkeerplaatsen op eigen terrein. Per saldo derhalve een toename van 11 parkeerplaatsen.

6 Bron: e-mail, d.d. 23 maart 2020, uitgangspunten berekening parkeervraag kavel 2F

7 Bron: parkeerbalans, d.d. 17 december 2018.

8 Bron: e-mail, d.d. 12 december 2018 met parkeerbalans en gelijktijdige aanwezigheid; maximum gelijktijdige aanwezigheid kavel 6C.

5 Vormgeving parkeerregulering

5.1 Reguleringsvorm

De invoering van parkeerregulering heeft als doel om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in balans te brengen. De regulering richt zich daarbij op het aanpassen van de vraag naar parkeerplaatsen. Dit kan op de volgende manieren:

- Beperking
  Beperking betekent dat een limiet wordt gesteld aan de tijd dat achtereenvolgens mag worden geparkeerd. Deze reguleringsvorm wordt toegepast op locaties om (ongewenst) langparkeren tegen te gaan door dit onmogelijk te maken. Zo wordt meer ruimte geboden voor kortparkeren.
- Beprijzing
  Beprijzing betekent dat het parkeren uitsluitend tegen betaling van een bepaald tarief mogelijk is. Deze reguleringsvorm wordt eveneens toegepast om langparkeren tegen te gaan, maar maakt dit niet onmogelijk.

Uit de parkeeronderzoeken is gebleken dat tijdens de piekuren circa 70% van de parkeerders langparkeerders betreft. De invoering van een reguleringsvorm gebaseerd op “Beperking” (zoals bijvoorbeeld een blauwe zone) zal naar verwachting dan ook tot een relatief groot uitwijkeffect richting de omliggende gebieden leiden. Dit, gecombineerd met het feit dat een reguleringsvorm gebaseerd op “Beperking” relatief duur is, betekent dat een dergelijke reguleringsvorm niet voldoet aan de doelstellingen die in hoofdstuk 2 zijn beschreven. Voorgesteld wordt dan ook om voor het Leerpark uit te gaan van een reguleringsvorm gebaseerd op “Beprijzing”, oftewel: betaald parkeren.

5.2 Reguleringstijden

In de binnenstad en de schilwijken geldt van maandag tot en met zaterdag tussen 09.00 en 22.00 uur en op zondag tussen 12.00 en 17.00 uur betaald parkeren op straat. Daarnaast geldt op enkele locaties bij voorzieningen die ook op zondag bezoekers aantrekkend zijn, op zondag betaald parkeren, te weten het Stationsplein en het Gezondheidspark nabij het ziekenhuis. In de parkeergarages moet 24 uur per dag en 7 dagen per week worden betaald voor het parkeren.

Gezien de resultaten van de uitgevoerde parkeeronderzoeken is in het Leerpark uitsluitend op werkdagen overdag sprake van een hoge parkeerdruk. Het ligt dan ook voor de hand om parkeerregulering uitsluitend gedurende deze periodes van kracht te laten zijn. Initieel zou de parkeerregulering dan ook uitsluitend worden ingesteld van maandag tot en met vrijdag tussen 09.00 en 18.00 uur. Vanzelfsprekend zal het daarbij voor parkeerders mogelijk zijn om al vóór 09.00 uur een parkeertransactie te starten.

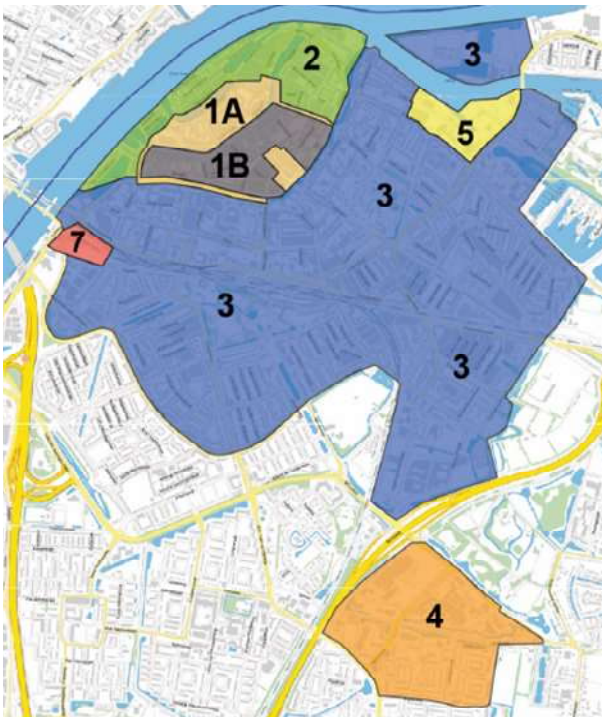
Zodra de lightrailhalte Leerpark een feit is, zou de gebouwde parkeervoorziening op het Leerpark een rol als P+R-voorziening kunnen vervullen, met name op de werkdagavonden en in het weekend (zie verder 5.4). Ook kan het zijn dat de ontwikkelingen op het Gezondheidspark er voor zorgen dat op deze momenten de parkeerdruk op het Leerpark toeneemt. Op dat moment is het te overwegen om de reguleringstijden te verruimen tot bijvoorbeeld de tijdsvensters die dan gelden in de binnenstad en de schilwijken of op het Gezondheidspark.

Om te zijner tijd tot passende reguleringstijden te komen, wordt de parkeersituatie op het Leerpark ook in de komende jaren periodiek onderzocht.

5.3 *Tarievenstructuur*

Dordrecht kent al jaren een gedifferentieerde en eenduidige tarievenstructuur voor het parkeren. In de afbeelding hiernaast, afkomstig uit bijlage II van de op 17 december 2019 vastgestelde Verordening Parkeerbelastingen Dordrecht, zijn de tariefzones van het centrumgebied (zones 1a, 1b en 2), de 19e eeuwse Schil en de Transvaalbuurt (zone 3), het Gezondheidspark (zone 4), de omgeving Energiehuis (zone 5) en de P+R-Weeskinderendijk (zone 7) weergegeven.

Parkeren is momenteel het duurst in zone 1 (€ 2,80 per uur), gevolgd door zone 2 (€ 1,90 per uur), zone 3 (€ 1,70 per uur) en de zones 4 en 5 (€ 1,50 per uur). Op de P+R-locatie (zone 7) is de eerste 24 uur parkeren gratis, daarna € 0,30 per uur.



Figuur 4: indeling tariefzones Dordrecht (bron: Verordening Parkeerbelastingen Dordrecht)

In een deel van de schilzone is momenteel geen parkeerregulering van kracht, zo ook in het Leerpark. Wel is in de verordening al vastgelegd welk tarief van toepassing zal zijn, mocht het tot parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren komen. Dit tarief is, op het huidige prijspeil, derhalve € 1,70 per uur. Aangezien in de directe omgeving van het Leerpark nog gratis geparkeerd kan worden, is het te overwegen om bij de invoering van betaald parkeren een tariefstelling conform de zone 4, dus € 1,50 per uur, aan te houden. In combinatie met de geïsoleerde ligging van het gebied tussen de poller en de knip, de spoorlijn en de N3, maakt deze tariefstelling dat uitwijkgedrag naar de omliggende, gratis, gebieden niet waarschijnlijk (maar: niet onmogelijk) zal zijn.

Een tweede vorm van differentiatie van de Dordtse parkeertarieven is die tussen het parkeren op straat en het parkeren achter de slagboom. Teneinde het parkeren achter de slagboom (in de parkeergarages) te bevorderen is het tarief in een gemeentelijke parkeergarage nooit hoger dan het tarief van het omliggende parkeren op straat. Sterker nog, gemiddeld genomen ligt het tarief van de parkeergarages zelfs ongeveer € 0,20 per uur lager dan het parkeren op straat in de directe omgeving, wat mede zorgt voor minder 'blik op straat'. Vooralsnog is het niet de bedoeling dat de gemeente de gebouwde parkeervoorziening op het Leerpark gaat exploiteren. Uit oogpunt van eenduidigheid voor de gebruiker is het wenselijk dat ook in het Leerpark het tarief voor de parkeergarage lager ligt dan het tarief voor het parkeren op straat. De gemeente zal met betrekking tot dit aspect in overleg treden met de toekomstige exploitant van de parkeergarage.

5.4 *Parkeervergunningen*

In de binnenstad en schilwijken met regulering worden parkeervergunningen uitgegeven aan bewoners en zakelijk belanghebbenden. Het ligt in de rede om ook voor het Leerpark bij invoering van betaald parkeren parkeervergunningen uit te gaan geven. Gezien de schaarste aan

parkeerplaatsen in de binnenstad en de schilwijken is de uitgifte van parkeervergunningen gemaximeerd tot 2 stuks per woonadres of onderneming. De tariefstelling van de parkeervergunningen is in het gehele gebied dezelfde, namelijk:

Soort parkeervergunning	**Tarief per jaar**
1e bewonersvergunning	€ 120,-
2e bewonersvergunning	€ 241,80
Bewonersvergunning, indien parkeerplaats op eigen terrein	€ 241,80
1e zakelijke vergunning	€ 354,-
2e zakelijke vergunning	€ 708,60

Aangezien het gebied Leerpark qua karakteristieken duidelijk verschilt van de huidige gebieden met betaald parkeren, is het maar de vraag of qua tariefstelling en maximum aantal te verstrekken parkeervergunningen aangesloten moet worden bij het bovenstaande. Immers, voor het Leerpark geldt de noodzaak voor parkeerregulering gedurende kleinere tijdsvensters, waardoor een lager tarief voor een parkeervergunning verdedigbaar is. Daarentegen geldt het tarief voor een parkeervergunning als een vergoeding voor de handelingen die de gemeentelijke organisatie moet verrichting voor de uitgifte van de parkeervergunning. Ongeacht de locatie zijn deze kosten gelijk, dus zou het tarief ook gelijk moeten zijn. Ook kan het zijn dat met de verdere ontwikkeling van het Leerpark de tijdsvensters met noodzaak voor parkeerregulering verruimen totdat deze gelijk zijn aan de binnenstad. Een lager tarief is dan sowieso niet meer aan de orde.

Wat betreft het maximum aantal te verstrekken parkeervergunningen per onderneming geldt dat de parkeerdruk op piekmomenten grotendeels (70%) veroorzaakt wordt door langparkeerders. Dit zijn voornamelijk medewerkers van de bedrijven in het gebied. Het sterk beperken van het aantal te verstrekken parkeervergunningen door de maximering per onderneming van de binnenstad en schilwijken aan te houden, zal dan ook leiden tot een aanzienlijk uitwijkeffect naar de omliggende gebieden. In dat kader is het te overwegen het maximum aantal parkeervergunningen per onderneming vrij te laten en uitsluitend een maximum aantal te verstrekken parkeervergunningen voor het gebied vast te stellen. In de Koersnota Mobiliteit is echter expliciet vastgelegd dat als uitgangspunt voor de vergunningverlening nu maximaal 2 parkeervergunningen per onderneming geldt en dat dit in de toekomst aangescherpt kan worden naar maximaal 1 parkeervergunning per onderneming.

5.5 Maatwerkoplossingen

Het Da Vinci college neemt binnen het gebied Leerpark een bijzondere positie in. Niet alleen is zij de grootste onderwijsvoorziening in het gebied, ook behoort zij tot de initiatiefnemers voor de totstandkoming van de gebiedsontwikkeling Leerpark.

Tot heden is het parkeren voor de medewerkers en studenten van het Da Vinci college gefaciliteerd in de openbare ruimte en gratis. Voor een binnenstedelijke ROC is gratis parkeren intussen een uitzondering op de regel. Wanneer hieraan bij de invoering van parkeerregulering een einde komt, is het van belang om te zoeken naar een maatwerkoplossing voor het parkeren van het Da Vinci college. Niet in het minst om uitwijkgedrag naar omliggende gebieden tegen te gaan.

Een randvoorwaarde voor het realiseren van een maatwerkoplossing voor het (medewerkers)parkeren aan een onderneming of instelling is dat de betreffende partij actief

deelneemt aan regelingen voor mobiliteitsmanagement. Hierbij is het belangrijk dat het gebruik van alternatieve vervoersmodaliteiten wordt gestimuleerd. Voor zover er sprake is van echte auto-afhankelijkheid kan aanvullend worden gezocht naar een maatwerkoplossing voor het parkeren. Het betaald straatparkeren biedt, buiten de eventuele vrijgave van het maximum aantal parkeervergunningen per onderneming (zie paragraaf 5.3), geen mogelijkheden voor maatwerk. Het gaat immers om een fiscale maatregel, waarop geen uitzonderingen mogelijk zijn.

Voor wat betreft de toepassing van maatwerkoplossingen moet dan ook allereerst worden gekeken naar de gebouwde parkeervoorziening. Deze zal naar alle waarschijnlijkheid niet onder het fiscale regime worden gebracht[9]. Voor maatwerkoplossingen als parkeerabonnementen of een abonnementenpool voor de gebouwde parkeervoorziening dient het Da Vinci college te zijner tijd in overleg te treden met de exploitant van deze voorziening.

5.6 P+R

Momenteel kent Dordrecht één P+R-locatie in de relatieve nabijheid van de binnenstad: het terrein Weeskinderendijk, dat nabij de westelijke invalsroute naar de binnenstad is gelegen. Op dit terrein kan de eerste 24 uur gratis worden geparkeerd, na deze periode is een beperkte dagvergoeding verschuldigd voor het parkeren.

Aan de oostzijde van de binnenstad is momenteel geen locatie beschikbaar die expliciet als P+R-locatie voor de binnenstad wordt gepositioneerd. In de Koersnota Mobiliteit is de locatie Gezondheidspark/Leerpark benoemd als potentiële P+R-locatie.

Om een succesvolle P+R-locatie te kunnen zijn, dient een nieuwe locatie dicht bij een invalsweg richting de binnenstad te liggen, over voldoende capaciteit te beschikken en voldoende ontsloten te worden door openbaar vervoer. De nog te realiseren gebouwde parkeervoorziening op het Leerpark voldoet in ieder geval aan deze criteria: gelegen nabij een primaire invalsweg naar het centrum (N3 - Laan der Verenigde Naties), voldoende capaciteit (in de avonduren en in het weekend), en openbaar vervoer naar de binnenstad in de vorm van bus en (op termijn wellicht) light rail.

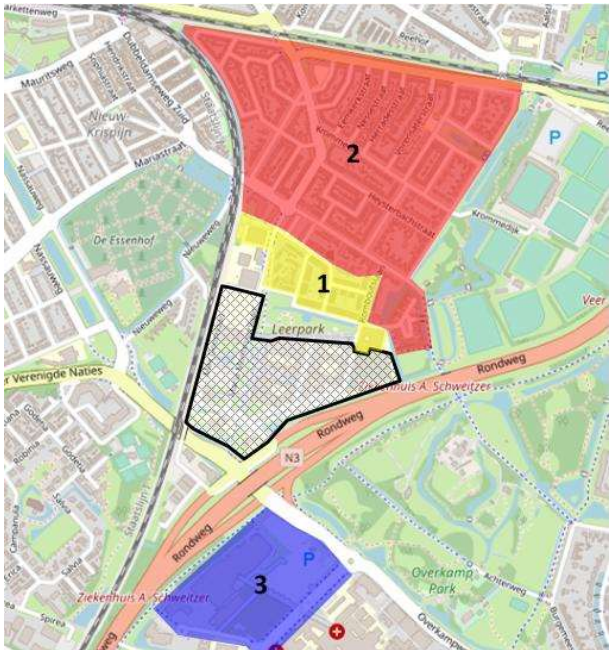
Een laatste randvoorwaarde om als P+R-locatie goed te kunnen functioneren is een aantrekkelijke tariefstelling: het moet aantrekkelijker zijn om (betaald) van de P+R-locatie gebruik te maken met aansluitend openbaar vervoer dan gratis te parkeren in een woonwijk en aansluitend te wandelen naar de binnenstad. Tegelijkertijd moet de tariefstelling, zeker in een gebouwde parkeervoorziening, ook een zodanig niveau hebben dat een rendabele exploitatie van de voorziening mogelijk wordt. Een relatief laag eenheidstarief voor een dag(deel) parkeren lijkt daarbij de optimale oplossing. Voor de daadwerkelijke invulling van de gebouwde parkeervoorziening als P+R-locatie is de gemeente echter wel afhankelijk van de exploitant.

---

[9] Het fiscaalrechtelijk exploiteren van parkeren is wettelijk gezien voorbehouden aan gemeenten, zoals nu de verwachting is zal de gebouwde parkeervoorziening niet door de gemeente worden geëxploiteerd.

6 Effecten voor de omgeving

De invoering parkeerregulering in een gebied heeft altijd uitstralingseffecten naar de omgeving. Voor het Leerpark zal dat dan ook het geval zijn. De reguleringsvorm wordt zodanig gekozen dat deze effecten worden geminimaliseerd. Het menselijk parkeergedrag laat zich echter nooit voor 100% sturen, waardoor enige effecten niet zijn uit te sluiten.



Figuur 5: omgeving Leerpark

De nabije omgeving van het Leerpark bestaat uit twee deelgebieden. Allereerst is dit het Leerpark-Noord. Dit gebied behoort tot het ontwikkelingsgebied Leerpark, maar is duidelijk anders qua invulling met een grote woonfunctie. Ten noorden van Leerpark-Noord bevindt zich daarnaast de bestaande woonwijk Land van Valk. Aan de west-, zuid- en oostzijde wordt het Leerpark begrensd door hoofdinfrastructuur (spoorlijn, Laan der Verenigde Naties en N3), welke als natuurlijke bescherming voor de uitstralingseffecten van parkeerregulering dienen.

Elke deelgebied is hierna separaat uitgewerkt met aandacht voor de mogelijke uitstralingseffecten van de parkeerregulering en de reeds genomen of voorziene maatregelen. Gezien de samenhang met Leerpark in het Ontwikkelprogramma Spoorzone is volledigheidshalve hierbij ook het Gezondheidspark gevoegd. Bij de uitwerking wordt gerefereerd aan de gebiedsindeling zoals in de bovenstaande figuur is opgenomen.

6.1 Gebied 1: Leerpark-Noord

Gebied 1 omvat het deelgebied 1 van de gebiedsontwikkeling Leerpark alsmede de bestaande (woon)bebouwing van de Jan Ligthartstraat, Kees Broekmanerf en het Wartburg-college. In tegenstelling tot het te reguleren gedeelte van de gebiedsontwikkeling Leerpark is dit gebied niet rechtstreeks bereikbaar vanaf de Laan der Verenigde Naties.

In de huidige situatie is de parkeerdruk in dit gebied beperkt (50% - 60% bezetting). Met de invoering van parkeerregulering op het Leerpark (-West en -Oost), is het niet ondenkbaar dat deze druk zal gaan toenemen, met name op werkdagen overdag. Aangezien de woonunctie in dit gebied overheersend is, hoeft dit niet direct tot een problematische parkeerdruk te leiden. Indien dit vanuit het gebied gewenst is, zou hier te zijner tijd toe overgegaan kunnen worden. Vooralsnog lijkt de noodzaak tot regulering niet direct aanwezig.

6.2 Gebied 2: Land van Valk

Het Land van Valk is een bestaande woonwijk direct ten noorden van Leerpark-Noord, die verder wordt begrensd door de N3 en twee spoorverbindingen. De wijk wordt ontsloten via de Dubbeldamseweg-Zuid in westelijke richting, de Krommedijk in noordelijke richting en de

Crayensteynstraat in oostelijke richting. Het gebied is niet rechtstreeks bereikbaar vanaf de Laan der Verenigde Naties.

De parkeerdruk in dit gebied is het hoogst in de nacht en avond (respectievelijk 85% - 90% en 70% - 75%). Overdag ligt de parkeerdruk rond 55% - 60%. Er is dan ook geen aanleiding om te verwachten dat de invoering van regulering op het Leerpark in dit gebied direct voor parkeerproblemen zal zorgen. Het gebied Leerpark-Noord zal namelijk als een eerste buffer fungeren, voordat uitwijkende parkeerders in dit gebied zullen parkeren.
Indien dit door bewoners vanuit het gebied gewenst wordt, zou te zijner tijd tot onderzoek naar de wenselijkheid van parkeerregulering overgegaan kunnen worden. Vooralsnog lijkt de noodzaak tot regulering niet direct aanwezig.

6.3 Gebied 3: Gezondheidspark

Het Gezondheidspark is een gebiedsontwikkeling ten zuidoosten van het Leerpark (aan de andere zijde van de N3. Beide gebieden zijn met elkaar verbonden via de Laan der Verenigde Naties/Overkampweg, de N3 vormt desondanks een dusdanige barrière dat qua parkeren van zelfstandig voorzienende gebieden gesproken kan worden. Er blijkt in de huidige situatie niet of nauwelijks uitwisseling van parkeerders tussen beide gebieden.

Het Gezondheidspark bestaat uit een sportzone (ijsbaan, zwembad, etc.) en een zorgzone (ASZ en aanverwante instellingen). Tussen beide zones is een nog niet ontwikkeld Middengebied, waar het parkeren is geconcentreerd. Het parkeren in het Gezondheidspark is gereguleerd in de vorm van betaald parkeren. In de huidige situatie is de tariefstelling:

Locatie	**Tariefopbouw**
Straatparkeren	€ 1,50 per uur
Parkeerterrein en parkeergarage (werkdagen)	€ 1,30 voor het 1e uur € 2,00 voor maximaal 4 uur € 0,50 per uur vanaf het 5e uur
Parkeerterrein en parkeergarage (weekend)	€ 1,30 voor het 1e uur € 2,00 dagtarief

Daarnaast zijn momenteel in de parkeergarage en op het parkeerterrein maatwerkregelingen van kracht voor het ASZ en aanverwante instellingen. De regulering op het Gezondheidspark zorgt reeds geruime tijd voor een uitstralingseffect naar Sterrenburg-Noord, waar kostbare mitigerende maatregelen zijn genomen (blauwe zone in combinatie met de uitgifte van ontheffingen).

Recent is besloten dat de gemeente met de ontwikkeling van de Middenzone van het gebied de exploitatie van het parkeren op het Gezondheidspark overdraagt aan een commerciële partij. Het is nog ongewis welk effect deze ontwikkeling zal hebben op de parkeerbalans van het gebied én de tariefstelling van de parkeergarage(s) en (nu nog) het parkeerterrein. Het ligt in de lijn der verwachting dat de tarieven naar een meer commercieel peil worden bijgesteld.
Voor het parkeren op het Leerpark zal dit mogelijk kunnen inhouden dat er een (beperkte) overloop vanuit het Gezondheidspark gaat ontstaan. Dit effect zal toenemen indien de plannen voor de ontwikkeling van de aansluiting tussen beide gebieden en de lightrail-halte Leerpark tot uitvoering komen. Door de parkeersituatie op het Leerpark periodiek te blijven onderzoeken, zal de omvang van dit effect duidelijk worden en kunnen waar en wanneer nodig de gepaste maatregelen worden genomen.