

Parkeerbalansmodel Dordrecht en Spuiboulevard

Verantwoordingsrapportage



Opdrachtgever
Titel rapport

Kenmerk
Datum publicatie

Gemeente Dordrecht
Parkeerbalansmodel Dordrecht en
Spuiboulevard
Verantwoordingsrapportage
008168.20210223.R1.02
april 2021

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Aanpak	6
3. Uitgangspunten huidige situatie	9
3.1 Gebiedsbegrenzing	9
3.2 Parkeercapaciteit	11
3.3 Gebruik straatparkeerplaatsen	12
3.4 Gebruik garageparkeerplaatsen	13
3.5 Acceptabele parkeerdruk	13
3.6 Herverdeling gebied Spuiboulevard	14
4. Uitgangspunten demografische ontwikkelingen en trends	15
4.1 Autonome groei	16
4.2 Correctie leegstand	18
5. Uitgangspunten ruimtelijke ontwikkelingen	19
5.1 Gemeentelijke parkeernormering	19
5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	20
6. Beleidsmatige ontwikkelingen (scenario's)	22
6.1 Afbouw 2 ^e bewonersvergunningen met uitsterfbeleid	22
6.2 Inzet deelmobiliteit	23
6.3 Tariefdifferentiatie – van centrum naar de rand	24
6.4 Tariefdifferentiatie – van straat naar parkeergarages	25
6.5 P&R Weeskinderendijk en P&R Energiehuis inzetten als opvanglocatie voor tekorten	25

Bijlage A. Resultaten parkeeronderzoeken	27
Bijlage B. Ruimtelijke ontwikkelingen	33
Bijlage C. Defaultwaarden rekenmodel	37

1. Inleiding

In 2016 maakte Goudappel BV door de gemeente Dordrecht de huidige en toekomstige parkeersituatie voor de binnenstad en de 19^e eeuwse schil inzichtelijk in een Parkeerb balansmodel (Parkeer-In-Zicht)¹. In 2019 is het rekenmodel herijkt op basis van het meest recente parkeeronderzoek en verfijnt door de toevoeging van een gedetailleerdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard².

Inmiddels is het ruimtelijke programma van de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard per bouwblok verder uitgewerkt, zijn er nieuwe parkeernormen vastgesteld, is het gebied van betaald parkeren uitgebreid en is een recenter parkeeronderzoek beschikbaar. Gegeven deze ontwikkelingen heeft de gemeente Dordrecht Goudappel gevraagd om het Parkeerb balansmodel te herijken en actualiseren. Het herijkte en geactualiseerde Parkeerb balansmodel is opgenomen in het excelmodel met kenmerk 008168.20210223.R2.04, opgeleverd gezamenlijk met deze rapportage. In deze rapportage zijn de aanpak en uitgangspunten van het Parkeerb balansmodel opgenomen. Deze rapportage ondersteunt het rekenmodel waarin de gemeente Dordrecht zelf uitgangspunten kan wijzigen.

¹ Rekentool Parkeerb balansmodel Parkeer-In-Zicht Dordrecht en bijbehorende rapportage 'Actualisatie parkeerbehoefteonderzoek Dordrecht' kenmerk DRT151Rta1003.03, d.d. 22 december 2016.

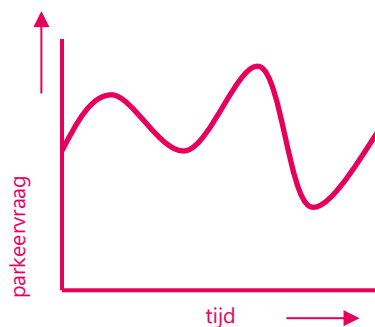
² Rekentool Parkeerb balansmodel Parkeer-In-Zicht Dordrecht en Spuiboulevard en bijbehorende rapportage 'Verantwoordingsrapportage Parkeerb balansmodel Dordrecht en Spuiboulevard – herijking en verfijning' kenmerk 003443.20190603.R1.01, d.d. 18 juni 2019.

2. Aanpak

Om het bestaande Parkeerbalansmodel te herijken en verfijnen is aangesloten bij de methodiek zoals gehanteerd in 2016. De parkeerbehoefte van de huidige situatie is bepaald aan de hand van een parkeeronderzoek, de toekomstige parkeerbehoefte wordt berekend. In het Parkeerbalansmodel zijn alleen openbare parkeerplaatsen meegenomen. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn buiten beschouwing gelaten (aanbod én parkeerbehoefte).

De parkeerbehoefte is voor de herijking van het Parkeerbalansmodel van Dordrecht voor het centrum en de 19^e eeuwse schil bepaald per vergunningssector. Voor de verfijning van het gebied Spuiboulevard is verder ingezoomd naar bouwblokken, dit is verder toegelicht in hoofdstuk 3. Het verdelen van Dordrecht en de Spuiboulevard in verschillende sectoren en bouwblokken doet het meeste recht aan de werkelijkheid: per gebied en per moment kan de parkeerbehoefte verschillen. Zo kan in het ene gebied het piekmoment wat betreft parkeren op zaterdagmiddag liggen, terwijl in een ander gebied de nacht de hoogste parkeerbezetting kent. Er is hierdoor niet één maatgevend moment. In het Parkeerbalansmodel is van alle momenten het resultaat weergegeven. Voor het bestaande gebied is dit het kleinste detailniveau waarop gegevens beschikbaar zijn.

In het Parkeerbalansmodel is uitgegaan van optimaal dubbelgebruik: iedereen mag binnen een sector op alle openbare parkeerplaatsen parkeren. Niet alle doelgroepen zijn op alle moment in volle omvang aanwezig, waardoor de parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden. Op één parkeerplaats kan bijvoorbeeld 's nachts een bewoner geparkeerd staan, terwijl dit op een werkdagmiddag een werknemer is en op zaterdagmiddag een bezoeker. Het toepassen van dubbelgebruik sluit aan bij het parkeerbeleid van Dordrecht, waarin iedereen gebruik mag maken van de openbare parkeerplaatsen die niet zijn voorzien van een reservering voor een doelgroep of een persoon (bijvoorbeeld gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken).



Om de parkeerbalans voor de huidige situatie op te stellen is gebruik gemaakt van de parkeeronderzoeken uit september 2019 en september 2020 (zie hoofdstuk 3). Door naast de feitelijke bezetting tevens rekening te houden met de gewenste vrije ruimte (10 tot 15%), wordt de parkeerbalans voor 2020 voor de verschillende momenten in de week berekend: de parkeerbehoefte afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod. De vrije ruimte is benodigd om voor de parkeerders een prettig parkeersituatie te creëren: de laatste vrije parkeerplaatsen worden immers alleen na lang zoeken gevonden.

Om vanuit de huidige parkeerbalans de basis-parkeerbalans in 2030 te berekenen is rekening gehouden met demografische ontwikkelingen en trends en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Ook beleidsmatige ontwikkelingen hebben invloed op de parkeerbalans in de toekomstige situatie, deze kunnen 'aan' en 'uit' worden gezet (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1 – Van parkeerbalans huidige situatie naar parkeerbalans toekomstige situatie

Het opstellen van een parkeerbalans en met name het bepalen van de parkeerbehoefte is geen exacte wetenschap. De basis bestaat weliswaar uit feiten (hoeveel auto's zijn op straat geteld), maar de berekening van de parkeerbehoefte bevat veel onzekerheden. Zo kan bijvoorbeeld onzekerheid bestaan of op het juiste moment is geteld, en of de gehanteerde parkeernormen wel recht doen aan de feitelijke situatie. Hierdoor is de berekening van de parkeerbehoefte, en daarmee het resultaat van de parkeerbalans een benadering van de werkelijkheid. Om geen discussie te voeren over die ene parkeerplaats meer of minder, zijn de resultaten van de parkeerbalans afgerond op tientallen.

Daarnaast zijn in de figuren de getallen vertaald naar overschot, evenwicht of tekort. Bij een saldo van de parkeerbalans rond het nulpunt, is sprake van een evenwicht. De parkeerbehoefte is dan ongeveer gelijk aan het parkeeraanbod, dit betekent dat er dan nog voldoende ruimte beschikbaar is om een vrije parkeerplaats te kunnen vinden. Een meer positief of meer negatief saldo leidt

respectievelijk tot een overschot of tekort aan parkeerplaatsen. Als het saldo van de parkeerbalans tussen de +5% en -5% van de capaciteit ligt, geldt dat een evenwichtige parkeersituatie optreedt. Hierbij kan het, indien het saldo tussen de -5% en -2% van de capaciteit ligt, lastig zijn om een vrije parkeerplaatsen te vinden. Bij een saldo hoger dan 5% van de capaciteit kan men spreken van een overschot aan parkeerplaatsen, bij een saldo lager dan -5% van een tekort aan parkeerplaatsen.

Bij het weergeven van de resultaten is gekozen voor de volgende indeling:

kleurstelling	saldo	
	< - 5%	tekort aan parkeerplaatsen
	-5% tot -2%	het wordt lastig een vrije parkeerplaats te vinden (zoekverkeer)
	-2% tot 5%	evenwicht
	5% tot 20%	beperkte overcapaciteit
	> 20%	overschot aan parkeerplaatsen

3. Uitgangspunten huidige situatie

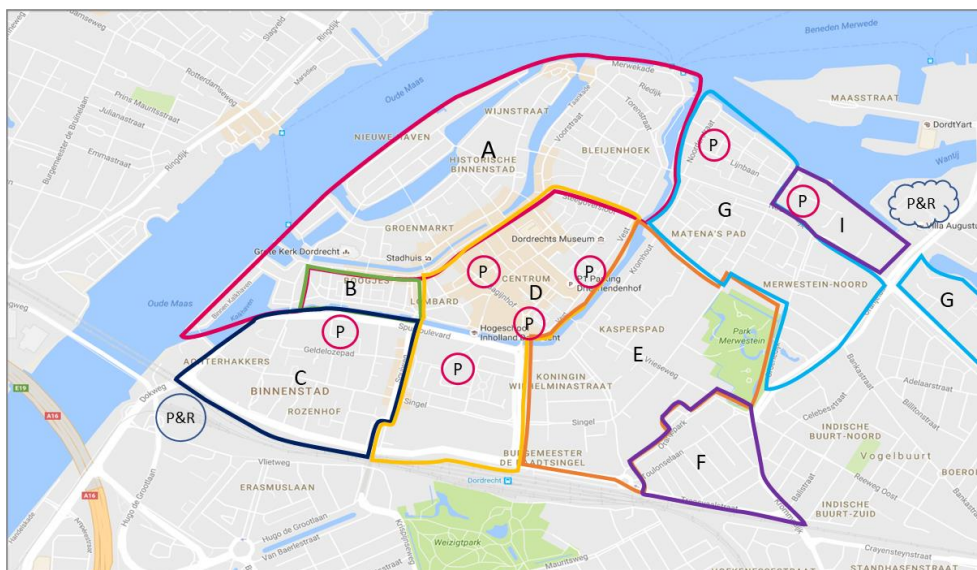
Om het Parkeerbalansmodel te actualiseren zijn waar mogelijk gelijke uitgangspunten gehanteerd als voor het Parkeerbalansmodel 2016. De uitgangspunten voor de huidige situatie zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Voor het gebied Dordrecht en Spuiboulevard gelden gelijke uitgangspunten, tenzij specifiek benoemd.

3.1 Gebiedsbegrenzing

Dordrecht – centrum en 19e eeuwse schil

In figuur 3.1 is de gebiedsbegrenzing opgenomen voor de herijking van het centrum en de 19e eeuwse schil van Dordrecht. De indeling uit het Parkeerbalansmodel 2016 is overgenomen, waarbij het gebied is opgedeeld in sectoren conform de vergunningssectoren.

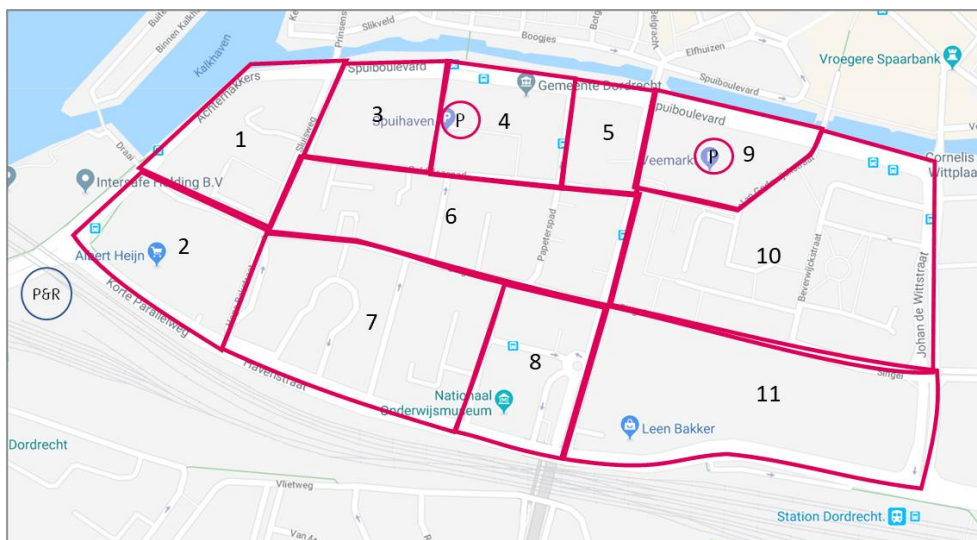
Er zijn twee wijzigingen ten opzichte van 2016, welke deels met elkaar samenhangen. Sinds 2016 is het betaald parkeren gebied verder uitgebreid, sector G is daardoor groter geworden. In het Parkeerbalansmodel 2016 werd daarnaast een P&R potentieel berekend rondom de locatie Energiehuis aangezien door de toen recente invoering van betaald parkeren in dat gebied, de omvang van de behoefte aan een gratis parkeerlocatie te berekenen was. Inmiddels is dit niet meer actueel en is sector G uitgebreid richting de locatie waar het eerdere potentieel voor de P&R Energiehuis was gesitueerd. De P&R locatie is daarmee niet meer weergegeven in het Parkeerbalansmodel 2020. Om in beeld te brengen of in de toekomst een P&R aan deze kant van de stad een rol kan spelen, is een P&R Energiehuis meegenomen bij diverse scenario's voor 2030. Dit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 6.



Figuur 3.1 – Gebiedsbegrenzing en sectorindeling Dordrecht – centrum en 19e eeuwse schil

Gebied Spuiboulevard

Het gebied Spuiboulevard bestaat uit sector C en het gedeelte van sector D dat is gelegen in de schil/overloopgebied. Voor de verfijning van het Parkeerbalansmodel is het gebied verder opgedeeld in bouwblokken. De gebiedsbegrenzing en de indeling naar de bouwblokken is opgenomen in figuur 3.2. De bouwblokken 1 tot en met 8 zijn gelegen in sector C (Spuiweg e.o.), bouwblokken 9 tot en met 11 in sector D (Spuiboulevard e.o.).



Figuur 3.2 – Gebiedsbegrenzing en bouwblokindeling gebied Spuiboulevard

3.2 Parkeercapaciteit

Om de parkeercapaciteit van de gebieden, sectoren en bouwblokken te bepalen is gebruik gemaakt van de parkeeronderzoeken uitgevoerd door Trajan in opdracht van de gemeente Dordrecht³. Vanwege de recente uitbreiding van betaald parkeren gebied in sector G, is voor deze sector de parkeercapaciteit uit het parkeeronderzoek van 2020 gehanteerd. Voor de overige sectoren en bouwblokken is de capaciteit in het parkeeronderzoek van 2019 gehanteerd, aangezien vanwege de Covid-19 pandemie ook de bezetting op dit parkeeronderzoek wordt gebaseerd (zie paragraaf 3.3). De parkeercapaciteiten van de parkeergarages zijn onveranderd ten opzichte van het parkeerbalansmodel 2018⁴. In bijlage 1 zijn de gehanteerde resultaten opgenomen.

De openbare parkeercapaciteit is met behulp van het parkeeronderzoek en de opgave van de gemeente Dordrecht per gebied, voor de sectoren en bouwblokken bepaald. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn buiten beschouwing gelaten, evenals voor specifieke doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen (arts, autodate, etc.) en laad- en losplaatsen. Eventuele venstertijden die voor dergelijke parkeerplaatsen gelden zijn buiten beschouwing gelaten, de capaciteit is voor alle momenten constant verondersteld. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen zijn wel opgenomen in de parkeercapaciteit.

Dordrecht - centrum en 19e eeuwse schil

In het parkeeronderzoek is opgenomen in welke vergunningssector parkeerplaatsen zijn gelegen, en daarmee aan welke sector voor het gebied Dordrecht de capaciteit wordt toegekend. Het totale onderzoeksgebied kent in de huidige situatie een parkeercapaciteit van 8.656 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 5.810 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op straat en 2.846 parkeerplaatsen in openbare parkeergarages gelegen. De gehanteerde capaciteiten per sector en openbare parkeergarage zijn opgenomen in bijlage 1.

Gebied Spuiboulevard

In het parkeeronderzoek is naast de parkeercapaciteit per vergunningssector, ook bekend wat de parkeercapaciteit per sectie is. De secties in gebied Spuiboulevard zijn toebedeeld aan de bouwblokken zoals weergegeven in figuur 3.2. Deze toedeling is afgestemd met de gemeente Dordrecht, en opgenomen in bijlage 1. Het gebied Spuiboulevard kende in de huidige situatie een parkeercapaciteit van

³ 'Parkeerdruk september 2019 gemeente Dordrecht' en 'Parkeerdruk september 2020 gemeente Dordrecht, respectievelijk september 2019 en september 2020, Trajan.

⁴ Informatie aangeleverd door gemeente Dordrecht, e-mail Edward Kruidhof d.d. 11 februari 2019.

2.138 parkeerplaatsen, waarvan 938 in de openbare ruimte op straat en 1.200 parkeerplaatsen in openbare parkeergarages. De gehanteerde capaciteiten per bouwblok zijn opgenomen in bijlage 1.

3.3 Gebruik straatparkeerplaatsen

Het parkeeronderzoek uit september 2019 vormt het basis-uitgangspunt voor het bepalen van de bezetting van de straatparkeerplaatsen. Vanwege de maatregelen omtrent de Covid-19 pandemie biedt dit parkeeronderzoek het meest recente representatieve beeld van de parkeerbezetting op straat. Voor sector G is in verband met de uitbreiding van betaald parkeren in 2020 wel de parkeerbezetting uit september 2020 gehanteerd. Het verloop van de bezetting in sector G komt in grote lijnen overeen met de bezetting van (de kleinere) sector G uit eerdere parkeeronderzoeken. Daarmee wordt het parkeeronderzoek uit 2020 voldoende representatief verondersteld voor deze sector.

In de parkeeronderzoeken is op verschillende maatgevende momenten in de week het aantal geparkeerd voertuigen op de openbare weg geteld. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de wijze waarop de parkeerbelasting is voldaan. Daarmee zijn de groepen *vergunninghouders* (parkeerders voorzien van een vergunning) en *bezoekers* (alle overige parkeerders) te onderscheiden. In 2016 werd in het parkeeronderzoek binnen de groep vergunninghouders verder onderscheid gemaakt naar *bewoners* en *zakelijke parkeerders*. Sinds de digitalisering van de parkeervergunningen is dit onderscheid niet meer te maken in de parkeeronderzoeken. Voor het Parkeerb balansmodel is dit echter wel relevant. Daarom is de verhouding bewoners/zakelijke parkeerders per sector en per moment uit het Parkeerb balansmodel 2016 toegepast op het aantal vergunninghouders per moment en per sector in het parkeeronderzoek 2019 en 2020. Op die manier is ook in het Parkeerb balansmodel 2020 onderscheid gemaakt naar *bewoners* en *zakelijke parkeerders*. In bijlage 1 is de verhouding bewoners/zakelijke parkeerders per sector en per moment opgenomen.

De verschillende meetmomenten uit het parkeeronderzoek zijn allen opgenomen in de parkeerb balans:

- nacht (waarbij geen regulering van kracht is)
- werkdagochtend, -middag en -avond;
- zaterdagochtend, -middag en -avond;
- zondagmiddag.

In bijlage 1 is de gehanteerde bezetting van de straatparkeerplaatsen opgenomen.

3.4 Gebruik garageparkeerplaatsen

De volgende parkeergarages zijn onderdeel van het Parkeerbalansmodel 2020:

- Spuihaven (ook onderdeel van het gebied Spuiboulevard);
- Achterom;
- Drievriendenhof;
- Veemarkt (ook onderdeel van het gebied Spuiboulevard);
- Riedijkshaven;
- Energiehuis.

Voor de gelijke data en momenten als voor het straatparkeren zijn de gegevens betreffende de bezetting gehanteerd voor het garageparkeren (zie bijlage 1). Op deze manier wordt inzicht verkregen in het gebruik van de parkeergarages.

Van de parkeergarage Visstraat zijn geen gegevens beschikbaar, deze parkeergarage is daarom geen onderdeel van het Parkeerbalansmodel. Gegeven de beperkte omvang van de parkeergarage (155 parkeerplaatsen) heeft dit geen groot effect op de resultaten van de parkeerbalans.

Ook P&R Weeskinderendijk is onderdeel van het Parkeerbalansmodel van Dordrecht. In bijlage 1 is de gehanteerde bezetting van de garageparkeerplaatsen en de parkeerplaatsen op de P&R opgenomen.

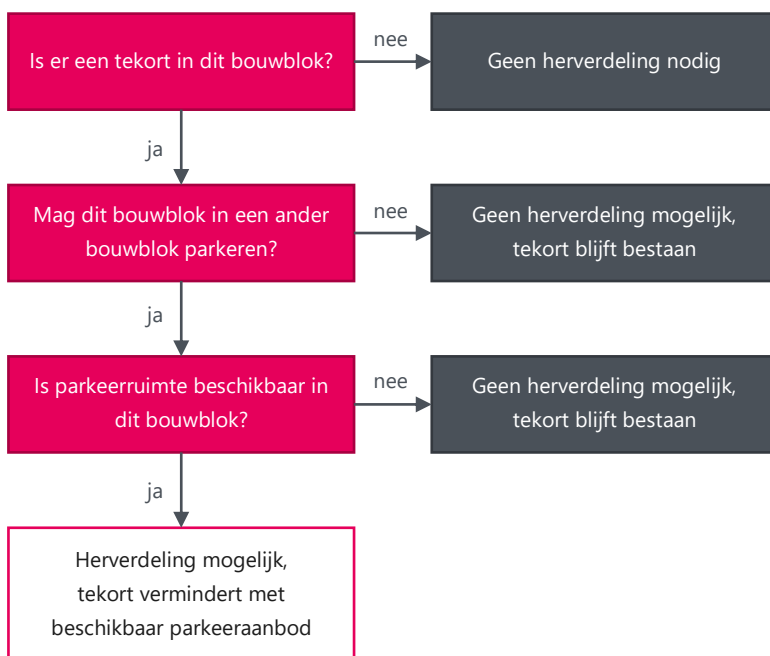
3.5 Acceptabele parkeerdruk

In hoofdstuk 2 is reeds benoemd dat voor het opstellen van de parkeerbalans rekening wordt gehouden met de gewenste vrije ruimte. Dit om onnodig zoekverkeer naar de laatste vrije parkeerplaatsen voor te voorkomen en extreme pieken in de parkeervraag op te kunnen vangen. Dit wordt ondervangen door een 'acceptabele parkeerdruk' te hanteren. De acceptabele parkeerdruk is de parkeerdruk waarbij sprake is van een evenwichtssituatie en de hoeveelheid zoekverkeer beperkt blijft. De gemeente Dordrecht gaat uit van een acceptabele parkeerdruk van 85% overdag en in de avonden en 90% gedurende de nacht. Dit geldt voor alle sectoren en bouwblokken, zowel op straat als in de parkeergarages. In het Parkeerbalansmodel zijn deze percentages desgewenst per sector, bouwblok en parkeergarage en per moment van de week aan te passen.

3.6 Herverdeling gebied Spuiboulevard

Voor de verfijning van het gebied Spuiboulevard is uitgegaan van herverdeling van parkeervraag tussen verschillende bouwblokken. Dit betekent dat de parkeerders niet alleen in het eigen bouwblok kunnen parkeren, maar ook in andere bouwblokken. Voor de herverdeling geldt in de basis dat de bouwblokken 1 tot en met 8 naar elkaar kunnen 'overlopen' (sector C van gebied Dordrecht). Ditzelfde geldt voor bouwblokken 9 tot en met 11 (sector D van gebied Dordrecht, gedeelte schil centrum).

Om te bepalen of herverdeling nodig en mogelijk is, worden de stappen uit figuur 3.3 doorlopen.



Figuur 3.3 – Stappen om te bepalen of herverdeling nodig en mogelijk is

4. Uitgangspunten demografische ontwikkelingen en trends

De parkeerbehoefte van de verschillende parkeerders (bewoners, bezoekers en zakelijke parkeerders) in Dordrecht is niet statisch. Naast ruimtelijke ontwikkelingen (zie hoofdstuk 5) en eventuele beleidsmatige ontwikkelingen (zie hoofdstuk 6) die een verandering in de parkeervraag en het parkeeraanbod tot gevolg hebben, kunnen ook demografische ontwikkelingen en trends van invloed zijn op de parkeerbehoefte.

Onder demografische ontwikkelingen worden onder andere veranderingen in aantal inwoners, bezoekersaantallen, autobezit per huishouden en autogebruik verstaan. Trends zijn bijvoorbeeld een toenemende focus op fietsen en duurzame mobiliteit die betrouwbaar en comfortabel is. Mogelijk treedt hierdoor een verschuiving van autobezit naar autogebruik op. Ook trends als ICT en digitalisering kunnen een rol spelen in de veranderende parkeerbehoefte. Door bijvoorbeeld kentekenparkeren, betalingen via smartphones en digitale vergunningen, wordt het gebruik van de auto vergemakkelijkt. Dit hoeft niet direct tot een toename in de parkeerbehoefte te leiden.

Het effect van trends op de bestaande parkeerbalans is lastig te duiden. Met name bij 'nieuwkomers' is een verandering in mobiliteitsgedrag waar te nemen, bijvoorbeeld door verhuizingen of veranderende werkgever. Trends zullen een kleiner effect hebben op bestaande bewoners, bezoekers en werknemers. Vanwege onzekerheden in de effecten is een bandbreedte aangehouden om het effect van de demografische ontwikkelingen en trends op de parkeerbehoefte op te nemen. Dit is samengevat als de autonome groei en uitgewerkt in paragraaf 4.1. Daarnaast is voor de berekening van de toekomstige situatie rekening gehouden met een correctie voor de leegstand. Dit is opgenomen in paragraaf 4.2.

4.1 Autonome groei

De autonome groei is een algemeen groeipercentage dat geldt voor het gehele gebied in Dordrecht en de Spuiboulevard. Het gaat daarbij om de groei van de bestaande parkeervraag (het parkeeronderzoek van 2019 en 2020) richting 2030. De autonome groei staat dus los van veranderingen in de parkeervraag ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen. De autonome groei is apart bepaald voor de verschillende doelgroepen: bewoners, bezoekers en zakelijke parkeerders. Vanwege onzekerheden in de toekomstige situatie is een bandbreedte gehanteerd: laag en hoog. In het Parkeerbilansmodel is de autonome groei per doelgroep en per scenario desgewenst aan te passen.

Bewoners

Autobezit van bewoners wordt door veel factoren beïnvloed. Zo spelen niet alleen een groei van de bevolking en veranderingen in huishoudensamenstellingen een rol, maar kan ook een toenemend gebruik van deelauto's zorgen voor verschuivingen van autobezit. De exacte ontwikkeling van het autobezit is daarom lastig te voorspellen.

Om zicht te krijgen op het verloop van het autobezit van bewoners in Dordrecht is de parkeerbezetting van vergunninghouders op straat gedurende de nacht in 2019 vergeleken met de parkeerbezetting van vergunninghouders op straat gedurende de nacht in 2016. Het uitgangspunt is dat vergunninghouders die in de nacht geparkeerd staan bewoners zijn. Uit deze vergelijking blijkt een toename van het bewonersparkeren op straat met 2% in 2019 ten opzichte van 2016. Dit ligt in lijn met de stijging van het aantal uitgegeven bewonersvergunningen (+3% voor 2019 ten opzichte van 2016). In drie jaar tijd (2016 tot en met 2019) is daarmee de parkeervraag voor bewoners met 2% gestegen. Het extrapoleren van deze groei naar 2030 leidt tot een groei van bewonersparkeren van 6% ten opzichte van 2020. Het is echter de vraag of de parkeervraag van bewoners zich in dezelfde mate blijft ontwikkelen.

Vanwege de onzekerheden in de toekomstige situatie is voor de autonome groei van bewoners een bandbreedte van 0% (laag groeiscenario) tot 6% (hoog groeiscenario) gehanteerd. De autonome groei betreft een correctie van de parkeerbehoefte van bewoners (de vraagzijde), hierbij is geen rekening gehouden met de vraag of de parkeerbehoefte past binnen de beschikbare parkeercapaciteit (aanbodzijde). Dit komt tot uiting in de uiteindelijke resultaten.

Bezoekers

Om zicht te krijgen op het verloop van bezoekersparkeren in Dordrecht is de parkeerbezetting van bezoekers in 2019 vergeleken met de parkeerbezetting van bezoekers in 2016. Op vrijwel alle momenten is een afname van de parkeerbezetting waargenomen. Vooralsnog is ervoor gekozen om de afname in de parkeerbezetting van bezoekers niet te extrapoleren richting 2030. Ook is er niet vanuit gegaan dat de parkeerbehoefte van bezoekers richting 2030 zal groeien. Daarom is gekozen om een bandbreedte van 0% (laag groeiscenario) tot 0% (hoog groeiscenario) te hanteren. Indien in een later stadium blijkt dat de afname in bezoekersparkeren doorzet, bestaat de mogelijkheid om een negatief groeipercentage in te vullen.

Zakelijke parkeerders

Om de bandbreedte voor de autonome groei voor zakelijke parkeerders te bepalen is het aantal uitgegeven zakelijke vergunningen in beschouwing genomen. Hieruit blijkt een afname van 16% in 2019 ten opzichte van 2016. Omdat in het parkeeronderzoek geen onderscheid is gemaakt naar type vergunninghouder is het niet mogelijk om het daadwerkelijk aantal zakelijke parkeerders in 2019 te vergelijken met 2016⁵. Een vergelijking van de parkeerbezetting van de totale groep vergunninghouders op werkdagenoverdag in 2016 en 2019 toont aan dat de bezetting door vergunninghouders constant is. Op basis van de afname in het aantal uitgegeven zakelijke vergunningen zou een afname te verwachten zijn, dit kan echter zijn gecompenseerd door de stijging van het aantal bewonersvergunningen.

Daarom is gekozen om voor de autonome groei van zakelijke parkeerders een bandbreedte van 0% (laag groeiscenario) tot 0% (hoog groeiscenario) te hanteren. Ook hier bestaat de mogelijkheid om een negatief groeipercentage in te vullen, indien in een later stadium blijkt dat de afname in bezetting door zakelijke parkeerders doorzet.

⁵ Bij bewoners is dit wel mogelijk doordat 's nachts uitsluitend bewoners geparkeerd staan. Er is echter geen moment van de week dat de vergunninghouders alleen zakelijke parkeerders betreffen.

4.2 Correctie leegstand

Een stad is altijd in beweging: mensen, winkels en bedrijven verhuizen. In een stad is daarom voor alle type panden een bepaalde mate van leegstand aanwezig, ook wel reguliere leegstand of frictieleegstand genoemd. Zonder leegstand kunnen mensen, winkels en bedrijven niet verhuizen. Bij het bepalen van de parkeerbalans in de toekomstige situatie is gecorrigeerd voor leegstand boven de reguliere leegstand.

Bewoners

Voor bewoners is geen leegstandscorrectie toegepast. De verwachting is dat de woningleegstand binnen de normale, reguliere woningleegstand valt.

Bezoekers

De leegstand van de detailhandel verkooppunten bedroeg in oktober 2020 19.181 m², oftewel 18%⁶. De gemeente Dordrecht beschouwt een leegstand van circa 6% als normaal voor het centrum⁷. Daarom is in de parkeerbehoefteberekening voor de toekomstige situatie de leegstand in de detailhandel gecorrigeerd met 12%. Dit is gedaan door 12% (12.787 m²) van de totale winkelvloeroppervlakte in Dordrecht als 'nieuwe parkeervraag' toe te voegen. Hiervoor is conform het gemeentelijke parkeerbeleid gebruik gemaakt van het betreffende parkeerkencijfer (3,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo) en aanwezigheidspercentages van CROW voor de functie detailhandel. De additionele parkeerbehoefte is in de parkeerbalans volledig toegekend aan de parkeergarages in sector D, vrijwel alle bezoekers aan de detailhandel zullen gebruik (willen) maken van deze parkeergarages.

Zakelijke parkeerders

In de eerdere versies van het Parkeerbalansmodel is rekening gehouden met een correctie voor de overmatige leegstand van kantoren. Aangezien de overmatige leegstand van kantoren naar verwachting met name speelt rondom de in ontwikkeling zijnde Spuiboulevard, is in overleg besloten om geen stadsbrede correctie voor de leegstand van zakelijke parkeerders toe te passen. Waar in de eerdere Parkeerbalansmodellen bij de ruimtelijke ontwikkelingen rekening werd gehouden met het vervallen van de parkeerbehoefte van de te slopen kantoren, wordt nu in de ruimtelijke ontwikkelingen dus géén rekening gehouden met het vervallen van de parkeerbehoefte van de leegstaande kantoren. Indien een leegstaand kantoor – tegen de verwachting in – weer in gebruik wordt genomen, dient dit als ruimtelijke ontwikkeling te worden opgenomen (zie hoofdstuk 5).

⁶ Gegevens Locatus, ontvangen per e-mail d.d. 8 december 2020.

⁷ Opgave gemeente Dordrecht

5. Uitgangspunten ruimtelijke ontwikkelingen

Richting 2030 vinden verschillende ontwikkelingen plaats in Dordrecht, niet alleen in het centrum, ook in de schil van het centrum en specifiek in het gebied Spuiboulevard. De parkeervraag als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen wordt bepaald aan de hand van de gemeentelijke beleidsregels parkeren. Hier gaat paragraaf 5.1 op in. In paragraaf 5.2 zijn de verschillende uitgangspunten opgenomen bij het bepalen van de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen.

5.1 Gemeentelijke parkeernormering

De gemeentelijke parkeernormen in het Parkeerbalansmodel zijn overgenomen uit de 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht' vastgesteld door de gemeente Dordrecht d.d. 1-7-2020. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de gebieden *centrum* en *schil*. Per sector en bouwblok kan worden aangegeven in welke stedelijke zone deze sector/dit bouwblok zich bevindt. Conform de beleidsregels is in alle sectoren en bouwblokken het minimum kencijfer van toepassing.

Tevens zijn in de beleidsregels verschillende reductiefactoren opgenomen op de parkeernormen:

- reductiefactor OV-voorzieningen;
- reductiefactor fietsvoorzieningen;
- reductiefactor parkeren op afstand;
- reductiefactor MAAS-concept.

Voor de reductiefactoren OV-voorzieningen, fietsvoorzieningen en parkeren op afstand staat de reductiefactor die van toepassing kan zijn vast. De reductiefactor voor het eventueel aangeboden MAAS-concept is maatwerk en daarom vrij invulbaar.

Per sector en bouwblok kan worden aangegeven welke reductiefactor (per type reductiefactor) van toepassing is. Deze keuze geldt voor alle ontwikkeling binnen de betreffende sector/het betreffende bouwblok.

5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

In bijlage 2 is de lijst opgenomen van ruimtelijke ontwikkelingen waar rekening mee is gehouden bij het opstellen van de parkeerbalans in 2030. Aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen en aanwezigheidspercentages conform CROW is de parkeervraag per moment per ontwikkeling berekend.

In de parkeerbalans is alleen het gedeelte van de parkeervraag opgenomen dat in de openbare ruimte (in parkeergarages en op straat) wordt opgelost. Parkeren op eigen terrein blijft buiten beschouwing. Daarbij is uitgegaan van het beleidsuitgangspunt dat de parkeervraag van bewoners en medewerkers op eigen terrein dient te worden opgelost en dat alleen de parkeervraag van bezoekers in de openbare ruimte kan worden opgelost. Immers: bewoners en medewerkers worden uitgesloten van een parkeervergunning op straat. Door de parkeervraag van bezoekers mee te nemen in het openbare parkeerareaal wordt uitgegaan van de 'worst-case'. In werkelijkheid kunnen bezoekers mogelijk ook op de parkeerplaatsen op eigen terrein parkeren bij ontwikkelingen. Er gelden een tweetal uitzonderingen op dit uitgangspunt. Bij de ontwikkelingen op de locatie van het voormalige Stadskantoor (Yuliusgebouw in bouwblok 4 en Hellingen in bouwblok 5) wordt het parkeren op eigen terrein opgelost in de parkeergarage Spuihaven. Bij deze ontwikkelingen is daarom opgenomen dat geen parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd, alle parkeervraag (dus ook van bewoners en werknemers) wordt toegerekend aan parkeergarage Spuihaven.

Indien nodig kan het uitgangspunt hoe de parkeeroplossing per ruimtelijke ontwikkeling eruit ziet worden aangepast. Hierbij bestaan de volgende keuzes voor parkeeroplossingen:

- Volledig parkeren op eigen terrein
- Parkeren bewoners en medewerkers op eigen terrein, bezoekers openbaar
- Geen parkeren op eigen terrein

In het invoer tabblad kan per sector en bouwblok worden aangegeven waar de openbare parkeerbehoefte van ontwikkelingen dient te worden opgelost. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Indien een parkeergarage binnen de sector beschikbaar is, wordt de openbare parkeervraag in de desbetreffende parkeergarage opgelost⁸, waarbij de openbare parkeervraag van alle bouwblokken in het gebied Spuiboulevard wordt opgelost in parkeergarage Spuihaven (en niet in de andere parkeergarages).

⁸ Voor sector B (Boogjes e.o.) geldt het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte in parkeergarage Spuihaven wordt opgelost.

- Indien geen parkeergarage binnen de sector beschikbaar is (sector A, E en F), wordt de openbare parkeervraag op de openbare straatparkeerplaatsen in die sector opgelost.

Veranderingen parkeercapaciteit parkeergarages

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen is ook rekening gehouden met een uitbreiding van de capaciteit van parkeergarage Spuihaven van 520 naar 700 parkeerplaatsen (+180 parkeerplaatsen) en het komen te vervallen van de parkeergarage Veemarkt. De parkeerbehoefte die in de toekomstige situatie aanwezig is bij de parkeergarage Veemarkt dient daarom te worden herverdeeld. Bij die herverdeling is geen onderscheid gemaakt naar de verschillende doelgroepen. De verwachting is dat de parkeerbehoefte als volgt zal herverdelen:

- 10% naar openbare parkeerplaatsen op straat in het centrumdeel van sector D;
- 75% naar parkeergarage Spuihaven in sector C;
- 10% naar parkeergarage Achterom in sector D;
- 5% naar P&R Weeskinderendijk in sector K.

De herverdeling is indien gewenst aanpasbaar in het Parkeerbalansmodel.

6. Beleidsmatige ontwikkelingen (scenario's)

Met parkeerbeleid kan een bijdrage worden geleverd aan de volgende gemeentelijke doelen:

- duurzame vervoerswijzen (fiets en OV) stimuleren;
- minder verkeer de stad in, oftewel parkeren aan de randen stimuleren;
- blik van straat, oftewel parkeren in parkeergarages aantrekkelijker maken.

Met Parkeer-In-Zicht kan het effect van beleidskeuzes op de parkeerbalans in het gebied inzichtelijk worden gemaakt. In overleg met de gemeente Dordrecht zijn een vijftal scenario's opgenomen in het Parkeerbalansmodel:

1. Afbouw 2^e bewonersvergunningen met uitsterfbeleid
2. Inzet deelmobiliteit
3. Tariefdifferentiatie – van centrum naar de rand
4. Tariefdifferentiatie – van straat naar parkeergarages
5. P&R Weeskinderdijk en P&R Energiehuis inzetten als opvanglocatie voor tekorten

Hiernavolgend is per scenario toegelicht welke uitgangspunten zijn gehanteerd. In het Parkeerbalansmodel kunnen wijzigingen in de scenario's worden aangebracht en kan het effect van één of van meerdere scenario's tegelijkertijd in beeld worden gebracht. De default uitgangspunten voor de scenario's zijn opgenomen in bijlage C. Let op: de scenario's betreffen de effecten van verschillende beleidskeuzes in de toekomstige situatie, de scenario's zijn dus niet van toepassing op de parkeersituatie in 2020.

6.1 Afbouw 2^e bewonersvergunningen met uitsterfbeleid

In de gemeente Dordrecht speelt een discussie om de uitgifte van 2^e bewonersvergunningen en/of bewonersvergunningen met parkeren op eigen terrein beschikbaar af te bouwen door middel van een uitsterfbeleid. Het uitsterfbeleid gaat er vanuit het vergunningplafond wordt verlaagd en dat geen nieuwe 2^e bewonersvergunningen en/of bewonersvergunningen met parkeren op eigen terrein worden uitgegeven voor parkeren op straat. Met dit scenario is onderzocht wat hiervan de effecten zijn.

In dit scenario kan per sector het aandeel 2^e bewonersvergunningen en bewonersvergunningen parkeren op eigen terrein dat uitsterft worden aangegeven. Het aandeel dat uitsterft kan variëren tussen 0% en 100%, waarbij direct een keuze wordt gemaakt of dit scenario (deels) van toepassing is op een sector. Immers: wanneer 0% van de vergunningen uitsterft is het scenario niet van toepassing op die sector.

Vervolgens kan per sector een keuze worden gemaakt wat er gebeurt met de parkeerbehoefte van de uit te sterven vergunningen:

- Ofwel (een deel van) de parkeerbehoefte komt te vervallen, dit kan betekenen dat er daadwerkelijk minder 2^e auto's zijn, maar ook dat parkeerders uitwijken naar gebieden met gratis parkeren.
- Ofwel (een deel van) de parkeerbehoefte wordt op een andere parkeerlocatie opgevangen, hier kan een keuze worden gemaakt uit de verschillende parkeergarages en de P&R-terreinen Weeskinderendijk en Energiehuis.

In totaal dient 100% van de parkeerbehoefte te worden verdeeld, waarbij een combinatie van beide keuzes mogelijk is.

Bewonersvergunningen die bij de uitgifte reeds zijn gekoppeld aan een parkeergarage, zoals bijvoorbeeld bewonersvergunningen van bewoners in sector B (Boogjes), blijven aan deze parkeergarage toegekend.

De volgende uitgangspunten kunnen bij dit scenario worden gewijzigd:

- Het aandeel 2^e bewonersvergunningen en bewonersvergunningen met parkeren op eigen terrein dat uitsterft per sector (0% tot 100%).
- De verdeling van de parkeerbehoefte van de uit te sterven vergunninghouders naar het aandeel dat 'verdwijnt' en het aandeel dat wordt opgevangen op de verschillende parkeerlocaties (beiden 0% tot 100%, som dient 100% te zijn).

6.2 Inzet deelmobiliteit

In de gemeente Dordrecht worden vergunningen voor free-floating deelauto's uitgegeven. Dit scenario geeft het effect van de inzet van deelmobiliteit weer. Het totaal aantal free-floating deelauto's dat een vergunning krijgt, kan worden aangegeven, waarbij deze (procentueel en flexibel) worden toebedeeld aan de verschillende sectoren en bouwblokken. De inzet van de free-floating deelauto's heeft effect op de parkeerbehoefte van de bewoners. De gemiddelde afname van deze parkeerbehoefte per free-floating deelauto is aanpasbaar en sluit in de basis aan bij uitgangspunten zoals veelal gehanteerd door aanbieders van deelmobiliteit.

Bij de berekeningen is er rekening mee gehouden dat door deze gemiddelde afname de parkeerbehoefte van bewoners in een sector of bouwblok nooit kleiner dan 0 parkeerplaatsen kan worden.

De volgende uitgangspunten kunnen bij dit scenario worden gewijzigd:

- Het aantal uitgegeven vergunningen voor free-floating deelauto's.
- Het aantal parkeerplaatsen voor bewoners die iedere free-floating deelauto vervangt.
- De procentuele toedeling van de free-floating deelauto's naar sector en bouwblok (0 tot 100%, som dient 100% te zijn).

6.3 Tariefdifferentiatie – van centrum naar de rand

In de gemeente Dordrecht is parkeren in het centrum duurder dan parkeren aan de rand van de stad. Een mogelijkheid om bezoekersparkeren naar de randen van de stad te verschuiven is het verder vergroten van het tariefverschil tussen het centrum en de randen van de stad. Dit scenario geeft het effect weer van het fors duurder maken van het parkeren in het centrum ten opzichte van het parkeren aan de randen van de stad.

In dit scenario kan voor de sectoren A, B en D (het centrum deel) worden aangegeven welk deel van het bezoekersparkeren zal verschuiven vanuit die sectoren. Omdat in de huidige situatie al een verschil bestaat tussen het tarief in het centrum en het tarief aan de rand van het centrum, is de verwachting dat een vergroting van het verschil niet zal leiden tot een zeer sterke afname van bezoekers. Daarbij kan per sector worden aangegeven waar de bezoekers naartoe zullen verschuiven. Mogelijkheden voor herverdeling zijn andere sectoren, parkeergarages en de P&R's Weeskinderendijk en Energiehuis.

De volgende uitgangspunten kunnen bij dit scenario worden gewijzigd:

- Het aandeel bezoekersparkeren in de sectoren A, B en D (centrum deel) dat zal verschuiven naar een andere parkeerlocatie bij het fors verhogen van het tarief (0% tot 100%).
- De verdeling van de parkeerbehoefte van de verschuivende bezoekers vanuit de sectoren A, B en D naar de verschillende parkeerlocaties (0 tot 100%, som dient 100% te zijn).

6.4 Tariefdifferentiatie – van straat naar parkeergarages

In de gemeente Dordrecht is parkeren op straat duurder dan parkeren in de parkeergarages. Een mogelijkheid om bezoekersparkeren van straat te verschuiven naar parkeergarages is het vergroten van het tariefverschil tussen beide parkeerlocaties. Dit scenario geeft het effect weer van het fors duurder maken van het parkeren op straat ten opzichte van het parkeren in de parkeergarages.

In dit scenario kan voor de sectoren met straatparkeren worden aangegeven welk deel van het bezoekersparkeren zal verschuiven van straat naar een parkeergarage. Omdat in de huidige situatie al een verschil bestaat tussen het tarief voor straatparkeren en het tarief voor parkeren in de parkeergarages, is de verwachting dat een vergroting van het verschil niet zal leiden tot een zeer sterke afname van bezoekers. Daarbij kan voor iedere sector worden aangegeven waar de bezoekers naartoe zullen verschuiven. Mogelijkheden voor herverdeling zijn de parkeergarages en de P&R's Weeskinderendijk en Energiehuis.

De volgende uitgangspunten kunnen bij dit scenario worden gewijzigd:

- Het aandeel bezoekersparkeren in de sectoren met straatparkeren dat zal verschuiven naar een parkeergarage bij het fors verhogen van het tarief van straatparkeren (0% tot 100%).
- De verdeling van de parkeerbehoefte van de verschuivende bezoekers vanuit het straatparkeren per sector naar de verschillende parkeergarages en P&R-terreinen (0 tot 100%, som dient 100% te zijn).

6.5 P&R Weeskinderendijk en P&R Energiehuis inzetten als opvanglocatie voor tekorten

Een mogelijkheid om eventuele tekorten in Dordrecht op te vangen is het inzetten van P&R Weeskinderendijk en een nieuwe P&R Energiehuis als opvanglocatie bij eventuele tekorten. Het parkeerbalansmodel laat in de basis zien in welke sector, in welk bouwblok of in welke parkeergarage de parkeerbehoefte zich bevindt en of hier voldoende parkeeraanbod aanwezig is om deze parkeerbehoefte op te vangen of niet.

Het aanzetten van dit scenario laat zien wat het betekent als bij een tekort aan parkeerplaatsen in een sector, bouwblok of parkeergarage het teveel aan parkeerbehoefte wordt herverdeeld naar de P&R's Weeskinderendijk en Energiehuis. Het uitgangspunt daarbij is dat deze parkeerbehoefte ongeacht de beschikbare parkeercapaciteit op deze P&R's wordt overgeheveld. Het resultaat kan dus een tekort aan parkeerplaatsen op de P&R's zijn. Per sector, bouwblok en

parkeergarage kan worden aangegeven of een tekort op een P&R's kan worden opgevangen, waarbij per parkeerlocatie ook een keuze dient te worden gemaakt welk aandeel naar welke P&R zal worden herverdeeld.

De volgende uitgangspunten kunnen bij dit scenario worden gewijzigd:

- Per parkeerlocatie of tekorten opgevangen dienen te worden op de P&R's (ja/nee).
- Per parkeerlocatie welk aandeel van het totale tekort naar P&R Weeskinderendijk en welk aandeel naar P&R Energiehuis wordt herverdeeld (0 tot 100%, som dient 100% te zijn).

Bijlage A. Resultaten parkeeronderzoeken

In deze bijlage zijn de gehanteerde resultaten uit het parkeeronderzoek 2019 en 2020 en de gehanteerde bezettingscijfers van de parkeergarages opgenomen. Niet alleen de totaalwaarden zijn opgenomen, ook de parkeervraag per doelgroep is weergegeven: bewoners, bezoekers en zakelijke parkeerders. De weergegeven cijfers betreffen de parkeervraag: het aantal geparkeerde auto's. Hierbij is geen rekening gehouden met de gewenste vrije ruimte door middel van het hanteren van een acceptabele parkeerdruk.

Uitgangspunten toedeling naar doelgroepen

Voor het straatparkeren is niet bekend of de geparkeerde vergunninghouders bewoners of zakelijk zijn. Op basis van de verhouding tussen bewoners en zakelijke parkeerders per moment en per sector in 2016 is de toedeling naar bewoners en zakelijke parkeerders in 2020 gemaakt. In tabel B1.1 is het aandeel bewoners per sector en moment in 2016 opgenomen.

Voor de parkeergarages is niet bekend of de geparkeerde abonneementhouders bewoners of zakelijk zijn, hiervoor zijn de volgende aannames gedaan:

- nachtelijke parkeerders zijn bewoners;
- aan de hand van aanwezigheidspercentages voor bewoners op straat (in sector C, D, G en I) is de bewonersbezetting op de overige momenten bepaald;
- de overige abonneementhouders zijn zakelijke parkeerders.

sector		nacht	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A	Binnenstad	100%	87%	86%	95%	93%	92%	94%	94%
A/D	P-terrein Steegoversloot	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
B	Boogjes e.o.	100%	87%	81%	100%	100%	100%	100%	100%
C	Spuieweg e.o.	100%	93%	94%	75%	99%	99%	100%	99%
D	Spuiboulevard e.o. centrum	100%	76%	70%	88%	93%	94%	99%	91%
D/E	P-terrein Blekershof	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
E	Vrieseweg e.o.	100%	95%	97%	99%	100%	100%	100%	100%
F	Toulonseweg e.o.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
G	Matena's pad e.o.	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	99%
I	Energiehuis	100%	100%	0%	100%	0%	100%	100%	0%
C	P-garage Spuihaven	100%	29%	30%	69%	69%	68%	69%	67%
D	P-garage Achterom	100%	100%	89%	69%	69%	68%	69%	67%
D	P-garage Drievriendenhof	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
D	P-garage Veemarkt	100%	6%	5%	69%	69%	68%	69%	67%
G	P-garage Riedijkshaven	100%	52%	50%	69%	69%	68%	69%	67%
I	P-garage Energiehuis	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
K	P&R Weeskinderendijk	100%	14%	14%	14%	44%	44%	44%	46%

Tabel B1.1 – Aandeel bewoners ten opzichte van bewoners + zakelijke parkeerders in 2016

Om de parkeerbezetting tijdens het parkeeronderzoek in het gebied Spuiboulevard toe te delen aan de specifieke bouwblokken, is gebruik gemaakt van de toedeling van de secties aan de bouwblokken conform tabel B1.2. De tabellen met de parkeerbezetting totaal en specifiek voor bewoners, bezoekers en zakelijke parkeerders zijn opgenomen in tabellen B1.3 tot en met B1.6.

sector	bouwblok	toegedeelde sectienummers
C	1	173, 174, 175
C	2	176, 177, 178, 179
C	3	166, 169
C	4	167, 168
C	5	151, 153, 154, 155
C	6	157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 170, 172
C	7	171, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 192
C	8	186, 187, 190, 194, 195
D	9	136, 137, 138, 152, 196, 197, 199
D	10	128, 129, 135, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 149, 198
D	11	148, 150, 201, 202, 203, 205, 988

Tabel B1.2 – Toedeling secties parkeeronderzoek gebied Spuiboulevard aan bouwblokken

sector	bouwblok	omschrijving	capaciteit	nacht	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A	n.v.t.	Binnenstad	1.816	1.564	1.277	1.114	1.401	1.387	1.397	1.464	1.385
A/D	n.v.t.	P-terrein Steegoversloot	81	79	79	77	80	76	85	66	78
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	40	9	29	22	40	32	31	37	31
C	1	Bouwblok 1	40	37	25	24	34	32	32	34	31
C	2	Bouwblok 2	13	9	10	5	3	1	2	2	10
C	3	Bouwblok 3	22	23	19	14	19	22	19	19	19
C	4	Bouwblok 4	24	1	5	14	8	14	13	1	7
C	5	Bouwblok 5	48	26	28	24	24	22	19	16	22
C	6	Bouwblok 6	190	189	121	114	156	119	137	148	134
C	7	Bouwblok 7	136	130	85	88	126	107	79	108	99
C	8	Bouwblok 8	69	63	38	43	47	47	43	46	48
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	233	195	201	197	227	209	213	202	206
D	9	Bouwblok 9	68	50	50	50	56	58	50	50	54
D	10	Bouwblok 10	187	142	139	128	166	129	141	149	141
D	11	Bouwblok 11	141	75	84	94	85	65	69	88	66
D/E	n.v.t.	P-terrein Blekershof	74	43	34	35	41	48	56	47	42
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	720	528	421	427	492	449	432	458	449
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	494	409	204	211	335	288	271	316	264
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	1.146	808	594	563	734	711	655	734	675
I	n.v.t.	Energiehuis	268	15	38	35	49	8	58	55	75
C	4	P-garage Spuihaven	520	164	327	323	229	196	274	202	202
D	n.v.t.	P-garage Achterom	370	62	115	152	284	210	318	98	270
D	n.v.t.	P-garage Drievriendenhof*	360	0	80	144	252	90	252	72	144
D	9	P-garage Veemarkt	680	7	215	204	138	171	406	71	264
G	n.v.t.	P-garage Riedijkshaven	46	10	26	25	18	15	22	20	20
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	325	12	115	109	50	53	53	107	45
K	n.v.t.	P&R Weeskinderenwijk	545	41	341	360	118	116	194	113	146
totaal			8.656	4.691	4.705	4.596	5.212	4.675	5.321	4.723	4.927

* Bij Parkeergarage Drievriendenhof (440 parkeerplaatsen) is alleen rekening gehouden met de 360 parkeerplaatsen waar bezoekers gebruik van kunnen maken, zowel in aanbod als bezetting. De 80 parkeerplaatsen die bestemd zijn voor abonneenthouders zijn als parkeerplaats op eigen terrein beschouwd en maken daarom geen onderdeel uit van dit Parkeerbalansmodel.

Tabel B1.3 – Totaal bezetting parkeerplaatsen Dordrecht inclusief verfijning gebied Spuiboulevard

sector	bouwblok	omschrijving	nacht	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A	n.v.t.	Binnenstad	1.564	889	770	1.147	1.139	1.060	1.154	1.097
A/D	n.v.t.	P-terrein Steegoversloot	0	0	0	0	0	0	0	0
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	9	20	18	33	29	27	33	31
C	1	Bouwblok 1	37	19	17	23	30	29	27	27
C	2	Bouwblok 2	9	7	4	1	1	1	2	4
C	3	Bouwblok 3	23	14	12	14	14	14	18	17
C	4	Bouwblok 4	1	4	2	0	10	9	1	2
C	5	Bouwblok 5	26	21	9	10	16	14	13	17
C	6	Bouwblok 6	189	91	91	112	111	126	134	121
C	7	Bouwblok 7	130	64	74	87	98	73	105	92
C	8	Bouwblok 8	63	28	31	32	45	35	41	43
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	195	123	110	168	165	161	166	147
D	9	Bouwblok 9	50	31	22	41	46	34	40	32
D	10	Bouwblok 10	142	85	72	106	96	99	103	88
D	11	Bouwblok 11	75	51	43	55	57	54	61	48
D/E	n.v.t.	P-terrein Blekershof	43	27	27	32	35	43	39	31
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	528	321	308	431	400	365	385	378
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	409	163	183	301	266	245	273	230
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	808	475	485	656	634	567	640	591
I	n.v.t.	Energiehuis	15	30	0	1	0	2	0	0
C	4	P-garage Spuihaven	156	57	56	93	86	79	86	82
D	n.v.t.	P-garage Achterom	48	16	13	20	21	20	29	18
D	n.v.t.	P-garage Drievriendenhof	0	0	0	0	0	0	0	0
D	9	P-garage Veemarkt	4	6	5	4	2	2	1	1
G	n.v.t.	P-garage Riedijkshaven	10	12	10	8	5	3	6	5
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	0	0	0	0	0	0	0	0
K	n.v.t.	P&R Weeskinderenwijk	41	37	0	0	1	2	2	0
totaal			4.575	2.591	2.362	3.375	3.307	3.064	3.359	3.102

Tabel B1.4 – Bewoners bezetting parkeerplaatsen Dordrecht inclusief verfijning gebied Spuiboulevard

sector	bouwblok	omschrijving	nacht	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A	n.v.t.	Binnenstad	0	255	214	189	158	243	232	222
A/D	n.v.t.	P-terrein Steegoversloot	0	16	28	17	6	22	7	11
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	0	6	0	7	3	4	4	0
C	1	Bouwblok 1	0	5	6	4	2	3	7	4
C	2	Bouwblok 2	0	2	1	2	0	1	0	6
C	3	Bouwblok 3	0	4	1	1	8	5	1	2
C	4	Bouwblok 4	0	1	12	8	4	4	0	5
C	5	Bouwblok 5	0	6	14	11	6	5	3	5
C	6	Bouwblok 6	0	24	18	7	7	10	14	12
C	7	Bouwblok 7	0	17	9	10	8	5	3	6
C	8	Bouwblok 8	0	8	10	5	2	8	5	5
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	0	40	39	35	31	41	34	44
D	9	Bouwblok 9	0	10	18	9	9	14	10	19
D	10	Bouwblok 10	0	28	25	45	26	35	45	44
D	11	Bouwblok 11	0	17	32	22	4	11	26	13
D/E	n.v.t.	P-terrein Blekershof	0	7	8	9	13	13	8	11
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	0	84	110	57	48	67	73	71
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	0	41	28	34	22	26	43	34
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	0	119	76	75	75	86	92	81
I	n.v.t.	Energiehuis	0	8	35	48	8	56	55	75
C	4	P-garage Spuihaven	8	131	136	94	71	158	78	80
D	n.v.t.	P-garage Achterom	14	99	138	255	179	289	56	243
D	n.v.t.	P-garage Drievriendenhof	0	80	144	252	90	252	72	144
D	9	P-garage Veemarkt	3	111	107	132	168	403	69	263
G	n.v.t.	P-garage Riedijkshaven	0	3	4	7	8	17	12	12
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	0	27	25	25	33	29	90	25
K	n.v.t.	P&R Weeskinderenwijk	0	68	360	116	114	190	108	145
totaal			25	1.216	1.598	1.476	1.103	1.997	1.147	1.582

Tabel B1.5 – Bezoekers bezetting parkeerplaatsen Dordrecht inclusief verfijning gebied Spuiboulevard

sector	bouwblok	omschrijving	nacht	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A	n.v.t.	Binnenstad	0	133	130	65	90	94	78	66
A/D	n.v.t.	P-terrein Steegoversloot	79	63	49	63	70	63	59	67
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	0	3	4	0	0	0	0	0
C	1	Bouwblok 1	0	1	1	7	0	0	0	0
C	2	Bouwblok 2	0	1	0	0	0	0	0	0
C	3	Bouwblok 3	0	1	1	4	0	0	0	0
C	4	Bouwblok 4	0	0	0	0	0	0	0	0
C	5	Bouwblok 5	0	1	1	3	0	0	0	0
C	6	Bouwblok 6	0	6	5	37	1	1	0	1
C	7	Bouwblok 7	0	4	5	29	1	1	0	1
C	8	Bouwblok 8	0	2	2	10	0	0	0	0
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	0	38	48	24	13	11	2	15
D	9	Bouwblok 9	0	9	10	6	3	2	0	3
D	10	Bouwblok 10	0	26	31	15	7	7	1	9
D	11	Bouwblok 11	0	16	19	8	4	4	1	5
D/E	n.v.t.	P-terrein Blekershof	0	0	0	0	0	0	0	0
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	0	16	9	4	1	0	0	0
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	0	0	0	0	0	0	0	0
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	0	0	2	3	2	2	2	3
I	n.v.t.	Energiehuis	0	0	0	0	0	0	0	0
C	4	P-garage Spuihaven	0	139	131	42	39	37	38	40
D	n.v.t.	P-garage Achterom	0	0	1	9	10	9	13	9
D	n.v.t.	P-garage Drievriendenhof	0	0	0	0	0	0	0	0
D	9	P-garage Veemarkt	0	98	92	2	1	1	1	0
G	n.v.t.	P-garage Riedijkshaven	0	11	11	3	2	2	2	3
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	12	88	84	25	20	24	17	20
K	n.v.t.	P&R Weeskinderenwijk	0	236	0	2	1	2	3	1
totaal			91	892	636	361	265	260	217	243

Tabel B1.6 – Zakelijke parkeerders bezetting parkeerplaatsen Dordrecht inclusief verfijning gebied Spuiboulevard

Bijlage B. Ruimtelijke ontwikkelingen

In deze bijlage is de lijst met ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die is gehanteerd bij het opstellen van de parkeerbalans in de toekomstige situatie 2030. Dit zijn de ontwikkelingen waarvan de gemeente Dordrecht voor minimaal 90% zeker was dat de ontwikkeling daadwerkelijke doorgang zal vinden.

Aangenomen is dat – tenzij aangegeven – parkeren van bewoners en medewerkers op eigen terrein wordt opgelost en dat parkeren voor bezoekers in de openbare ruimte plaatsvindt. In het Parkeerbalansmodel is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein nodig zijn. Dit benodigde parkeeraanbod op eigen terrein is berekend op basis van de parkeernormen (het bewonersdeel en werknemersdeel). Parkeren op eigen terrein maakt verder geen onderdeel uit van het Parkeerbalansmodel. De openbare parkeervraag is ook berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen (alleen het aandeel bezoek als bewoners en zakelijke parkeerders op eigen terrein parkeren).

sector/ bouwblok		omschrijving	projectnaam	functietype	omvang		verandering openbaar parkeeraanbod	
A	n.v.t.	Binnenstad	Grote Kalkstraat 4	wonen (90-150 m2 go)	2	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Steegoversloot (parkeerplaats)	wonen (90-150 m2 go)	20	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Wijnstraat 115/Schrijversstraat	wonen (60-90 m2 go)	15	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Wijnstraat 115/Schrijversstraat	wonen (60-90 m2 go)	3	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Blauwpoortsplein	wonen (60-90 m2 go sociaal)	2	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Grote Markt	wonen ($\leq$ 40 m2 go)	0	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Grote Markt	wonen (40-60 m2 go)	0	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Grote Markt	wonen (60-90 m2 go)	0	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Grote Markt	wonen (60-90 m2 go sociaal)	0	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Grote Markt	wonen (90-150 m2 go)	0	woningen	0	parkeerplaatsen
A	n.v.t.	Binnenstad	Grote Markt	wonen ($\geq$ 150 m2 go)	0	woningen	0	parkeerplaatsen
C	1	Bouwblok 1	Achterhakkers/Sluisweg 1	wonen (90-150 m2 go)	5	woningen	0	parkeerplaatsen
C	1	Bouwblok 1	Achterhakkers/Sluisweg 1	wonen (60-90 m2 go)	8	woningen	0	parkeerplaatsen
C	2	Bouwblok 2	Korte Parallelweg (Maasplaza)	wonen (60-90 m2 g)	42	woningen	0	parkeerplaatsen
C	3	Bouwblok 3	Crown Point	wonen (60-90 m2 go sociaal)	30	woningen	0	parkeerplaatsen
C	3	Bouwblok 3	Crown Point	wonen (60-90 m2 go)	55	woningen	0	parkeerplaatsen
C	3	Bouwblok 3	Crown Point	wonen (90-150 m2 go)	73	woningen	0	parkeerplaatsen
C	3	Bouwblok 3	Crown Point	kinderdagverblijf	500	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
C	3	Bouwblok 3	Crown Point	commerciële dienstverlening	400	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
C	4	Bouwblok 4	Stadskantoor	kantoor (zonder balie)	-13.400	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
C	4	Bouwblok 4	Stadskantoor – Spuihaven – Yuliusgebouw	wonen (60-90 m2 go sociaal)	24	woningen	0	parkeerplaatsen
C	4	Bouwblok 4	Stadskantoor – Spuihaven – Yuliusgebouw	wonen (60-90 m2 go)	87	woningen	0	parkeerplaatsen
C	4	Bouwblok 4	Stadskantoor – Spuihaven – Yuliusgebouw	wonen (90-150 m2 go)	84	woningen	0	parkeerplaatsen
C	4	Bouwblok 4	Stadskantoor – Spuihaven – Yuliusgebouw	commerciële dienstverlening	1.500	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
C	5	Bouwblok 5	Stadskantoor	kantoor (zonder balie)	-13.400	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
C	5	Bouwblok 5	Hellingen	wonen (60-90 m2 go)	18	woningen	0	parkeerplaatsen
C	5	Bouwblok 5	Hellingen	wonen (90-150 m2 go)	62	woningen	0	parkeerplaatsen
C	5	Bouwblok 5	Yuliusgebouw	kantoor (zone balie)	-800	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
C	5	Bouwblok 5	Yuliusgebouw	wonen (60-90 m2 go)	70	woningen	0	parkeerplaatsen
C	5	Bouwblok 5	Spuiweg 21	wonen (60-90 m2 go)	6	woningen	0	parkeerplaatsen
C	6	Bouwblok 6	Papeterspad 38	wonen (90-150 m2 go)	7	woningen	0	parkeerplaatsen
C	6	Bouwblok 6	Singel 443	wonen (60-90 m2 go)	12	woningen	0	parkeerplaatsen
C	6	Bouwblok 6	Sluisweg 76	wonen (60-90 m2 go)	2	woningen	0	parkeerplaatsen

sector/ bouwblok	omschrijving	projectnaam	functietype	omvang	verandering openbaar parkeeraanbod
C	6	Bouwblok 6	Sluisweg 76	wonen (60-90 m2 go)	1 woningen 0 parkeerplaatsen
C	6	Bouwblok 6	Spuiweg 63-89	maatschappelijk (wijkgebouw)	-2.000 m2 bvo 0 parkeerplaatsen
C	6	Bouwblok 6	Spuiweg 63-89	wonen (90-150 m2 go)	13 woningen 0 parkeerplaatsen
C	6	Bouwblok 6	Bouwblok 6	horeca (restaurant)	1.000 m2 bvo 0 parkeerplaatsen
C	8	Bouwblok 8	Kilwijkstraat	kantoor (zonder balie)	-855 m2 bvo 0 parkeerplaatsen
C	8	Bouwblok 8	Kilwijkstraat	wonen (60-90 m2 go)	18 woningen 0 parkeerplaatsen
D	n.v.t.	Spuiboulevard centrum	Achterom Kiosk	wonen (60-90 m2 go)	29 woningen 0 parkeerplaatsen
D	n.v.t.	Spuiboulevard centrum	Lenghenstraat 8	wonen (90-150 m2 go)	10 woningen 0 parkeerplaatsen
D	n.v.t.	Spuiboulevard centrum	Vest 124	wonen (60-90 m2 go)	7 woningen 0 parkeerplaatsen
D	n.v.t.	Spuiboulevard centrum	Voorstraat 280	wonen (60-90 m2 go)	9 woningen 0 parkeerplaatsen
D	n.v.t.	Spuiboulevard centrum	Voorstraat 302-306	wonen (90-150 m2 go)	14 woningen 0 parkeerplaatsen
D	n.v.t.	Spuiboulevard centrum	Bagijnhof	wonen (40-60 m2 go)	10 woningen 0 parkeerplaatsen
D	9	Bouwblok 9	Huis voor Stad en Regio	kantoor (zonder balie)	17.653 m2 bvo 0 parkeerplaatsen
D	9	Bouwblok 9	Huis voor Stad en Regio	commerciële dienstverlening	4.774 m2 bvo 0 parkeerplaatsen
D	9	Bouwblok 9	Huis voor Stad en Regio	wonen (60-90 m2 go)	30 woningen 0 parkeerplaatsen
D	10	Bouwblok 10	Bouwblok 10 (voormalig ING-kantoor)	wonen (60-90 m2 go)	180 woningen 0 parkeerplaatsen
D	10	Bouwblok 10	Bouwblok 10 (voormalig ING-kantoor)	wonen (90-150 m2 go)	40 woningen 0 parkeerplaatsen
D	10	Bouwblok 10	Spuiboulevard 4-88	wonen (60-90 m2 go)	8 woningen 0 parkeerplaatsen
D	10	Bouwblok 10	Spuiboulevard 4-88	wonen (90-150 m2 go)	41 woningen 0 parkeerplaatsen
D	10	Bouwblok 10	Spuiboulevard 4-88	wonen (90-150 m2 go)	4 woningen 0 parkeerplaatsen
D	10	Bouwblok 10	Spuiboulevard voormalig UWV-gebouw	wonen (90-150 m2 go)	31 woningen 0 parkeerplaatsen
D	10	Bouwblok 10	Spuiboulevard voormalig UWV-gebouw	wonen (60-90 m2 go)	78 woningen 0 parkeerplaatsen
D	11	Bouwblok 11	Bouwblok 11 (voormalige Leen Bakker)	wonen (60-90 m2 go)	62 woningen 0 parkeerplaatsen
D	11	Bouwblok 11	Bouwblok 11 (voormalige Leen Bakker)	wonen (90-150 m2 go)	18 woningen 0 parkeerplaatsen
D	11	Bouwblok 11	Bouwblok 11 (voormalige Leen Bakker)	wonen (> 150 m2 go)	11 woningen 0 parkeerplaatsen
D	11	Bouwblok 11	Bouwblok 11 (voormalige Leen Bakker)	commerciële dienstverlening	320 m2 bvo 0 parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Burgemeester de Raadsingel 49-73	wonen (60-90 m2 go)	30 woningen 0 parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Hotelontwikkeling Blekersdijk	hotel	n.v.t. n.v.t. -47 parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Kromhout 118-120 hoek Warmoezierspad	wonen (60-90 m2 go)	-5 woningen 0 parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Kromhout 118-120 hoek Warmoezierspad	wonen (90-150 m2 go)	10 woningen 0 parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Kromhout 118-120 hoek Warmoezierspad	wonen (90-150 m2 go)	25 woningen 0 parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Kromhout Yulius/Kasperspad	wonen (40-60 m2 go)	6 woningen 0 parkeerplaatsen

sector/ bouwblok		omschrijving	projectnaam	functietype	omvang		verandering openbaar parkeeraanbod	
E	n.v.t.	Vrieseweg	Kromhout Yulius/Kasperspad	wonen (90-150 m2 go)	24	woningen	0	parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Singel 271	wonen (40-60 m2 go)	30	woningen	0	parkeerplaatsen
E	n.v.t.	Vrieseweg	Vrieseweg 50	wonen (60-90 m2 go)	5	woningen	0	parkeerplaatsen
F	n.v.t.	Toulonseweg	Oranjepark en Dubbeldamseweg (brandweer)	wonen (90-150 m2 go)	28	woningen	0	parkeerplaatsen
G	n.v.t.	Matena's pad	Kromhout 43-79	wonen (90-150 m2 go)	-9	woningen	0	parkeerplaatsen
G	n.v.t.	Matena's pad	Kromhout 43-79	wonen (90-150 m2 go)	2	woningen	0	parkeerplaatsen
G	n.v.t.	Matena's pad	Kromhout 43-79	wonen (90-150 m2 go)	29	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Blok I (transformatie regiokantoor NO250)	onderwijs (school)	2.019	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Blok I (transformatie regiokantoor NO250)	onderwijs (school)	2.019	m2 bvo	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven I Regiokantoor	wonen (60-90 m2 go)	65	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven I Vlijkade	wonen (60-90 m2 go)	32	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven I Vlijkade	wonen (90-150 m2 go)	18	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven J Wantijhof (Energiehuis)	wonen (60-90 m2 go)	27	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven J Wantijhof (Energiehuis)	wonen (90-150 m2 go)	9	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven I Schakelstation (Centrale)	wonen (60-90 m2 go)	26	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven I Schakelstation (Centrale)	wonen (90-150 m2 go)	26	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Stadswerven H Schakelstation (Zadkine)	wonen (90-150 m2 go)	41	woningen	0	parkeerplaatsen
I	n.v.t.	Energiehuis	Herinrichting parkeerterrein	parkeerterrein	n.v.t.	n.v.t.	36	parkeerplaatsen

Tabel B2.1 – Ruimtelijke ontwikkelingen onderdeel van het Parkeerbalansmodel

In deze bijlage zijn de defaultwaarden voor de invoer van het Parkeerbalansmodel opgenomen. Deze defaultwaarden zijn ingeschatte uitgangspunten met de kennis van nu, bedoeld als een eerste 'vingeroefening' om effecten inzichtelijk te maken. Een verfijning van 'deze uitgangspunten is wenselijk indien een scenario een reële mogelijkheid wordt.

Parkeercapaciteit 2020 en 2030

P-garage Visstraat (sector D) geen gegevens beschikbaar gesteld; wordt niet meegenomen in parkeerbalans

sector	bouwblok	omschrijving	openbare parkeercapaciteit 2020 [# pp]	wijzingen openbare parkeercapaciteit adv. ruimtelijke ontwikkelingen	handmatige wijzingen openbare parkeercapaciteit	resulterende openbare parkeercapaciteit 2030
A	n.v.t.	Binnenstad	1.816	0	0	1.816
A/D	n.v.t.	P-terrein Steegoversloot	81	0	0	81
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	40	0	0	40
C	n.v.t.	Spuilweg e.o.	542	0	0	542
C	1	Bouwblok 1	40	0	0	40
C	2	Bouwblok 2	13	0	0	13
C	3	Bouwblok 3	22	0	0	22
C	4	Bouwblok 4	24	0	0	24
C	5	Bouwblok 5	48	0	0	48
C	6	Bouwblok 6	190	0	0	190
C	7	Bouwblok 7	136	0	0	136
C	8	Bouwblok 8	69	0	0	69
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o.	629	0	0	629
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	233	0	0	233
D	9	Bouwblok 9	68	0	0	68
D	10	Bouwblok 10	187	0	0	187
D	11	Bouwblok 11	141	0	0	141
D/E	n.v.t.	P-terrein Blekershof	74	0	0	74
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	720	-47	0	673
F	n.v.t.	Toutonseweg e.o.	494	0	0	494
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	1.146	0	0	1.146
I	n.v.t.	Energiehuis	268	36	0	304
C	4	P-garage Spuihaven	520	0	150	700
D	n.v.t.	P-garage Achterom	370	0	0	370
D	n.v.t.	P-garage Drievriendenhof	440	0	0	440
D	9	P-garage Veemarkt	680	0	-680	0
G	n.v.t.	P-garage Redijkshaven	46	0	0	46
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	325	0	0	325
K	n.v.t.	P&R Vreeskinderendijk	545	0	0	545
			8.236			8.325

Acceptabele parkeerdruk 2020

Acceptabele parkeersituatie

[illegible]

Parkeergarage Veemarkt wordt opgeheven in situatie 2030

De parkeerbehoefte aanwezig bij deze parkeergarage wordt toebedeeld aan de sector conform onderstaande verdeling. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar de verschillende doelgroepen.

sector	omschrijving	toewijzingspercentage
A	Binnenstad	0%
B	Boogjes e.o.	0%
C	Bouwblok 1	0%
C	Bouwblok 2	0%
C	Bouwblok 3	0%
C	Bouwblok 4	0%
C	Bouwblok 5	0%
C	Bouwblok 6	0%
C	Bouwblok 7	0%
C	Bouwblok 8	0%
D	Spuiboulevard e.o. centrum	10%

Mogelijkheden tot herverdeling gebied Spuiboulevard

Als de parkeervraag in een bouwblok groter is dan het parkeeraanbod: naar het parkeeraanbod van welk bouwblok mag deze parkeervraag dan worden herverdeeld?

Het is niet mogelijk om parkeervraag van de parkeergarages in Spuiboulevard hier te verdelen. Zij creëren geen vraag, bieden alleen parkeercapaciteit aan waar de parkeervraag aan kan worden toegeedeeld

Let op: "Ja" betekent dat herverdeling van het ene bouwblok naar het andere bouwblok mogelijk is. "Nee" of een lege cel betekent dat geen herverdeling mogelijk is.

		Hervereiden naar											4	9
Van		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	P-garage Spuihaven	P-garage Veemarkt
		Bouwblok 1	Bouwblok 2	Bouwblok 3	Bouwblok 4	Bouwblok 5	Bouwblok 6	Bouwblok 7	Bouwblok 8	Bouwblok 9	Bouwblok 10	Bouwblok 11		
1	Bouwblok 1	ja												
2	Bouwblok 2	ja	ja											
3	Bouwblok 3	ja	ja	ja										
4	Bouwblok 4	ja	ja	ja	ja									
5	Bouwblok 5	ja	ja	ja	ja	ja								
6	Bouwblok 6	ja	ja	ja	ja	ja	ja							
7	Bouwblok 7	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja						
8	Bouwblok 8	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja					
9	Bouwblok 9								ja	ja				
10	Bouwblok 10								ja	ja	ja			
11	Bouwblok 11								ja	ja	ja	ja		

Autonome groei 2020 naar 2030

Autonome groei geldt zowel voor Dordrecht als geheel als voor het gebied Spuiboulevard

doelgroep	omschrijving	percentage
bewoners	scenario laag	0%
	scenario hoog	6%
bezoekers	scenario laag	0%
	scenario hoog	0%
zakelijk belanghebbenden	scenario laag	0%
	scenario hoog	0%

Correctie leegstand 2020 naar 2030

Leegstandscorrectie bewoners en zakelijk belanghebbenden toegepast op alle sectoren van Dordrecht, niet toegepast op het gebied Spuiboulevard

doelgroep	omschrijving	percentage
bewoners	-	0%
bezoekers	totale leegstad Dordrecht centrum 2020	18%
	reguliere leegstand winkelgebied (frictieleegstand)	6%
zakelijk belanghebbenden	-	0%

correctie toegepast voor verschil totale leegstand en reguliere leegstand winkelgebied in Dordrecht (o.b.v. gegevens Locatus)
leegstaande kantoren worden gesloopt, leegstand hoeft dus niet gecorrigeerd te worden.

Toewijzing extra bezoekersvraag ten gevolge van correctie leegstand aan parkeeraanbod

sector	omschrijving	toewijzings percentage bezoekers
A	Binnenstad	0%
A/D	P-terrein Steegoversloot	0%
B	Boogjes e.o.	0%
D	Spuiboulevard e.o. centrum	0%
C	P-garage Spuihaven	0%
D	P-garage Achterom	50%
D	P-garage Drievriendenhof	10%
D	P-garage Veemarkt	40%
G	P-garage Redijkshaven	0%
I	P-garage Energiehuis	0%
K	P&R Weeskinderendijk	0%
		100%

Gemeentelijke parkeernormering & Ruimtelijke ontwikkelingen 2020 naar 2030

Ruimtelijke ontwikkelingen betreffen zowel Dordrecht als geheel, als het gebied Spuiboulevard

De parkeervraag als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering.

De parkeernormen zijn overgenomen uit de Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht (d.d. 1-7-2020). De achterliggende cijfers zijn opgenomen in het tabblad 'Hulpblad_Parkeernormen'

In onderstaande tabel kan worden aangegeven welke stedelijke zone gehanteerd moet worden, welk kencijfer gehanteerd moet worden en welke reductiefactoren van toepassing zijn.

Deze keuze kan worden gemaakt per sector en per bouwblok (voor Spuiboulevard) en geldt voor alle ontwikkelingen die daar plaatsvinden.

Onder de tabel is een toelichting op de reductiefactoren opgenomen.

Ga naar invoer ruimtelijke ontwikkelingen	Ga naar gemeentelijke parkeernormering
---	---

sector	bouwblok	omschrijving	stedelijkheid	stedelijke zone	keuze kencijfer	reductiefactor OV-voorzieningen	reductiefactor fiets-voorzieningen	reductiefactor parkeren op afstand	reductiefactor MAAAS-concept	in welke sector/welk bouwblok wordt openbare parkeerbehoefte van ontwikkeling opgelost?
A	n.v.t.	Binnenstad	sterk	centrum	minimum	0%	0%	0%		Binnenstad
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	sterk	centrum	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	1	Bouwblok 1	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	2	Bouwblok 2	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	3	Bouwblok 3	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	4	Bouwblok 4	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	5	Bouwblok 5	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	6	Bouwblok 6	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	7	Bouwblok 7	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
C	8	Bouwblok 8	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	sterk	centrum	minimum	0%	0%	0%		P-garage Achterom
D	9	Bouwblok 9	sterk	schil	minimum	-20%	-10%	0%		P-garage Spuihaven
D	10	Bouwblok 10	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
D	11	Bouwblok 11	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Spuihaven
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		Vrieseweg e.o.
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		Toulonseweg e.o.
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Redijkshaven
I	n.v.t.	Energiehuis	sterk	schil	minimum	0%	0%	0%		P-garage Energiehuis

Op basis van Parkeerberekening Huis voor de Stad reeds reductiefactoren ingevuld.

reductiefactor	OV-voorziening (max. hemelsbrede loopafstand)
0%	-
-5%	Lightrail-halte (1.000 m), HOV-halteR-net halte (375 m), Waterbushalte (250 m), OV-halte (150 m)
-10%	Dordrecht CS (1.000 m), Lightrail-halte (500 m), HOV-halteR-net halte (250 m), Waterbushalte (150 m)
-20%	Dordrecht CS (500 m)
reductiefactor	kwaliteit fietsvoorzieningen
0%	laag
-5%	middel
-10%	hoog
reductiefactor parkeren	parkeren op afstand
0%	-
-5%	P+R Weeskinderendijk binnen 1.500 meter afstand gelegen en inzet op parkeren op afstand

Invoer scenario's

Scenario 1. Afbouw 2e bewonersvergunningen met uitsterf beleid

Dit scenario geeft het effect weer van het afbouwen van de 2e bewonersvergunningen en vergunningen van bewoners met POET aanwezig door middel van uitsterf beleid.

Het uitsterf beleid gaat er vanuit dat het vergunningplafond wordt verlaagd en dat geen nieuwe 2e bewonersvergunningen worden uitgegeven.

In de eerste tabel kan het aandeel 2e bewonersvergunningen en vergunningen van bewoners met POET aanwezig dat uitsterft worden aangegeven.

- Het aandeel dat uitsterft kan variëren tussen 0% en 100%.

- Hiermee wordt direct de keuze gemaakt of dit scenario van toepassing is op een bepaalde sector (bij 0% dat uitsterft is het scenario niet van toepassing op die sector).

In de tweede tabel kan de keuze worden gemaakt wat er gebeurt met de parkeerbehoefte van de uit te sterven vergunningen:

- Ofwel (een deel van) de parkeerbehoefte verdwijnt en komt daarmee te vervallen. Het verdwijnen van de parkeerbehoefte kan ook betekenen dat parkeerders uitwijken naar gebieden met gratis parkeren.

- Ofwel (een deel van) de parkeerbehoefte wordt op een andere parkeerlocatie opgevangen.

- In totaal dient 100% van parkeerbehoefte te worden verdeeld. Een combinatie van beide keuzes is mogelijk.

- Bij het opvangen van de parkeerbehoefte op een andere parkeerlocatie, dient ook de keuze tussen de verdeling over de parkeerlocaties te worden aangegeven.

sector	omschrijving	totaal vergunningen bewoners (#)	2e vergunningen bewoners (#)	aandeel 2e vergunningen bewoners dat uitsterft	vergunningen bewoners POET aanwezig (#)	aandeel vergunningen bewoners POET dat uitsterft
A	Binnenstad	1.923	273	100%	80	100%
B	Boogjes e.o.	195	23	100%	0	100%
C	Spuivweg e.o.	514	84	100%	16	100%
D	Spuiboulevard e.o.	571	51	100%	25	100%
E	Vrieseweg e.o.	587	99	100%	19	100%
F	Toulonseweg e.o.	416	48	100%	6	100%
G	Matena's pad e.o.	926	159	100%	29	100%
I	Energiehuis	0	0	100%	0	100%

sector	omschrijving	verdeling uit te sterven vergunningen sector A	verdeling uit te sterven vergunningen sector B	verdeling uit te sterven vergunningen sector C	verdeling uit te sterven vergunningen sector D	verdeling uit te sterven vergunningen sector E	verdeling uit te sterven vergunningen sector F	verdeling uit te sterven vergunningen sector G	verdeling uit te sterven vergunningen sector I
	te verdwijnen parkeerbehoefte op te vangen parkeerbehoefte andere locaties	50%	50%	50%	50%	50%	100%	50%	50%
C	P-garage Spuihaven	25%	50%	50%	25%	0%	0%	0%	0%
D	P-garage Achterom	0%	0%	0%	0%	25%	0%	0%	0%
D	P-garage Drievriendenhof	25%	0%	0%	25%	25%	0%	0%	0%
G	P-garage Riedijkshaven	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%
I	P-garage Energiehuis	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%
K	P&R Weeskinderdijk	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
W	P&R Energiehuis	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Scenario 2: Inzet deelmobiliteit

Dit scenario geeft het effect van de inzet van deelmobiliteit weer.

Het totaal aantal free-floating deelauto's dat een vergunning krijgt kan worden aangegeven. Dit aantal wordt (procentueel en flexibel) toebedeeld aan de verschillende sectoren.

De inzet van de free-floating deelauto's heeft effect op de parkeerbehoefte van de bewoners. Het uitgangspunt hoeveel parkeerplaatsen voor bewoners iedere free-floating deelauto vervangt is aanpasbaar.

Per sector/bouwblok is op basis van de uitgangspunten het aantal free-floating deelauto's weergegeven, inclusief de daling van de parkeerbehoefte voor bewoners die dit tot gevolg heeft.

Om deze getallen in perspectief te zetten is de daling van de parkeerbehoefte van bewoners (op het maatgevende moment) afgezet tegen het totaal aantal uitgegeven bewonersvergunningen per sector.

In de resulterende weergave is er rekening mee gehouden dat de parkeerbehoefte van bewoners nooit kleiner dan 0 kan zijn. Bij de berekende daling van de parkeerbehoefte van bewoners in onderstaande tabel is daar nog geen rekening mee gehouden.

uitgangspunten	aantal vergunningen
aantal vergunningen free-floating deelauto's	20
het stallen van free-floating deelauto's leidt tot een afname van parkeerbehoefte bewoners, hierbij is het volgende uitgangspunt gehanteerd: iedere free-floating deelauto vervangt 5 parkeerplaatsen voor bewoners*	5
* op het maatgevende moment	

sector	bouwblok	omschrijving	toedeling free-floating deelauto's	aantal free-floating deelauto's per sector	daling parkeerbehoefte bewoners*	daling t.o.v. totaal uitgegeven bewoners-vergunningen
A	n.v.t.	Binnenstad	25%	5	-25	-1%
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	0%	0	0	0%
C	1	Bouwblok 1	5%	1	-5	
C	2	Bouwblok 2	5%	1	-5	
C	3	Bouwblok 3	5%	1	-5	
C	4	Bouwblok 4	0%	0	0	
C	5	Bouwblok 5	5%	1	-5	-5%
C	6	Bouwblok 6	0%	0	0	
C	7	Bouwblok 7	5%	1	-5	
C	8	Bouwblok 8	0%	0	0	
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	25%	5	-25	
D	9	Bouwblok 9	0%	0	0	-4%
D	10	Bouwblok 10	0%	0	0	
D	11	Bouwblok 11	0%	0	0	
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	25%	5	-25	-4%
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	0%	0	0	0%
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	0%	0	0	0%
I	n.v.t.	Energiehuis	0%	0	0	0%
			100%			

* op het maatgevende moment (nacht)

Scenario 3. Tariefdifferentiatie - van centrum naar de rand

Dit scenario geeft het effect weer van het fors duurder maken van het parkeren in het centrum ten opzichte van het parkeren aan de randen van de stad.

Hierdoor vindt een verschuiving van bezoekersparkeren plaats uit de sectoren A, B en D.

In de eerste tabel kan de afname in bezoekersparkeren per sector worden aangegeven. Ter illustratie is in de kolommen bijgevoegd welke afname van de parkeerbehoefte van bezoekers dit tot gevolg heeft (op het maatgevende moment, zaterdagmiddag).

Omdat in de huidige situatie al een verschil bestaat in het tarief in het centrum en aan de rand van het centrum, is de verwachting dat een vergroting van het verschil niet zal leiden tot een zeer sterke afname van bezoekers.

In de tweede tabel kan voor sector A, B en D afzonderlijk worden aangegeven waar de bezoekers naartoe worden herverdeeld. Bezoekers kunnen zowel naar andere sectoren, parkeergarages of P&R-terreinen gaan.

Scenario's 3 en 4 betreffen allebei het bezoekersparkeren en kennen daarmee een overlap.

Omdat in de resulterende weergave rekening is gehouden met dat de parkeerbehoefte van bezoekers nooit kleiner dan 0 kan zijn is er echter geen sprake van een dubbelrekening. Bij de berekende afname van de parkeerbehoefte van bezoekers in onderstaande tabel is daar nog geen rekening mee gehouden.

sector	bouwblok	omschrijving	afname bezoekersparkeren (procentueel)	afname parkeerbehoefte bezoekers 2030 laag*	afname parkeerbehoefte bezoekers 2030 hoog*
A	n.v.t.	Binnenstad	-10%	-29	-29
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	-10%	0	0
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	-10%	-11	-11

* op het maatgevende moment (zaterdagmiddag)

sector	bouwblok	omschrijving	herverdeling bezoekers sector A	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector B	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector D
C	1	Bouwblok 1	0%	0%	0%
C	2	Bouwblok 2	0%	0%	0%
C	3	Bouwblok 3	0%	0%	0%
C	4	Bouwblok 4	0%	0%	0%
C	5	Bouwblok 5	0%	0%	0%
C	6	Bouwblok 6	0%	0%	0%
C	7	Bouwblok 7	0%	0%	0%
C	8	Bouwblok 8	0%	0%	0%
D	9	Bouwblok 9	0%	0%	0%
D	10	Bouwblok 10	0%	0%	0%
D	11	Bouwblok 11	0%	0%	0%
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	0%	0%	0%
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	0%	0%	0%
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	0%	0%	0%
I	n.v.t.	Energiehuis	0%	0%	0%
C	4	P-garage Spuihaven	20%	20%	0%
G	n.v.t.	P-garage Riedijkshaven	0%	0%	0%
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	0%	0%	20%
K	n.v.t.	P&R Weeskinderdijk	40%	80%	40%
W	n.v.t.	P&R Energiehuis	40%	0%	40%
			100%	100%	100%

Scenario 4: Tariefdifferentiatie - van straat naar parkeergarages

Dit scenario geeft het effect weer van het fors duurder maken van het parkeren in het centrum ten opzichte van het parkeren aan de randen van de stad.

Hierdoor vindt een verschuiving van bezoekersparkeren plaats uit de sectoren met straatparkeren naar de parkeergarages en de P&R-terreinen.

In de eerste tabel kan de afname in bezoekersparkeren per sector worden aangegeven. Ter illustratie is in de kolommen bijgevoegd welke afname van de parkeerbehoefte van bezoekers dit tot gevolg heeft (op het maatgevende moment, zaterdagmiddag).

Omdat in de huidige situatie al een verschil bestaat in het tarief van straatparkeren versus het parkeren in de parkeergarages, is de verwachting dat een vergroting van het verschil niet zal leiden tot een zeer sterke afname van bezoekers.

In de tweede tabel kan voor de sectoren afzonderlijk worden aangegeven waar de bezoekers naartoe worden herverdeeld. Bezoekers kunnen zowel naar parkeergarages en/of de P&R-terreinen verplaatsen.

Scenario's 3 en 4 betreffen allebei het bezoekersparkeren en kennen daarmee een overlap.

Omdat in de resulterende weergave rekening is gehouden met dat de parkeerbehoefte van bezoekers nooit kleiner dan 0 kan zijn is er echter geen sprake van een dubbelrekening. Bij de berekende afname van de parkeerbehoefte van bezoekers in onderstaande tabel is daar nog geen rekening mee gehouden.

sector	bouwblok	omschrijving	afname bezoekersparkeren (procentueel)	afname parkeerbehoefte bezoekers 2030 laag*	afname parkeerbehoefte bezoekers 2030 hoog*
A	n.v.t.	Binnenstad	-10%	-29	-29
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	-10%	0	0
C	n.v.t.	Spuiweg e.o.	0%	0	0
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	-10%	-11	-11
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. schil	0%	0	0
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	0%	0	0
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	0%	0	0
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	0%	0	0
I	n.v.t.	Energiehuis	0%	0	0

sector	bouwblok	omschrijving	herverdeling bezoekers sector A	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector B	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector C	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector D (centrum)	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector D (schil)	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector E	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector F	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector G	herverdeling parkeerlocatie bezoekers sector I
C	4	P-garage Spuihaven	50%	100%	50%	30%	0%	0%	0%	0%	0%
D	n.v.t.	P-garage Achterom	25%	0%	0%	35%	0%	0%	0%	0%	0%
D	n.v.t.	P-garage Drienvriendenhof	25%	0%	0%	35%	0%	0%	0%	0%	0%
G	n.v.t.	P-garage Riedijkshaven	0%	0%	0%	0%	0%	10%	0%	0%	0%
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	0%	0%	0%	0%	80%	0%	60%	70%	70%
K	n.v.t.	P&R Weeskinderdijk	0%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
W	n.v.t.	P&R Energiehuis	0%	0%	0%	0%	20%	100%	30%	30%	30%
			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Scenario 5. P&R Weeskinderdijk en P&R Energiehuis inzetten als opvanglocatie voor tekorten

Het parkeerbalansmodel laat in de basis zien waar de parkeerbehoefte zich bevindt en waar deze dient te worden opgelost.

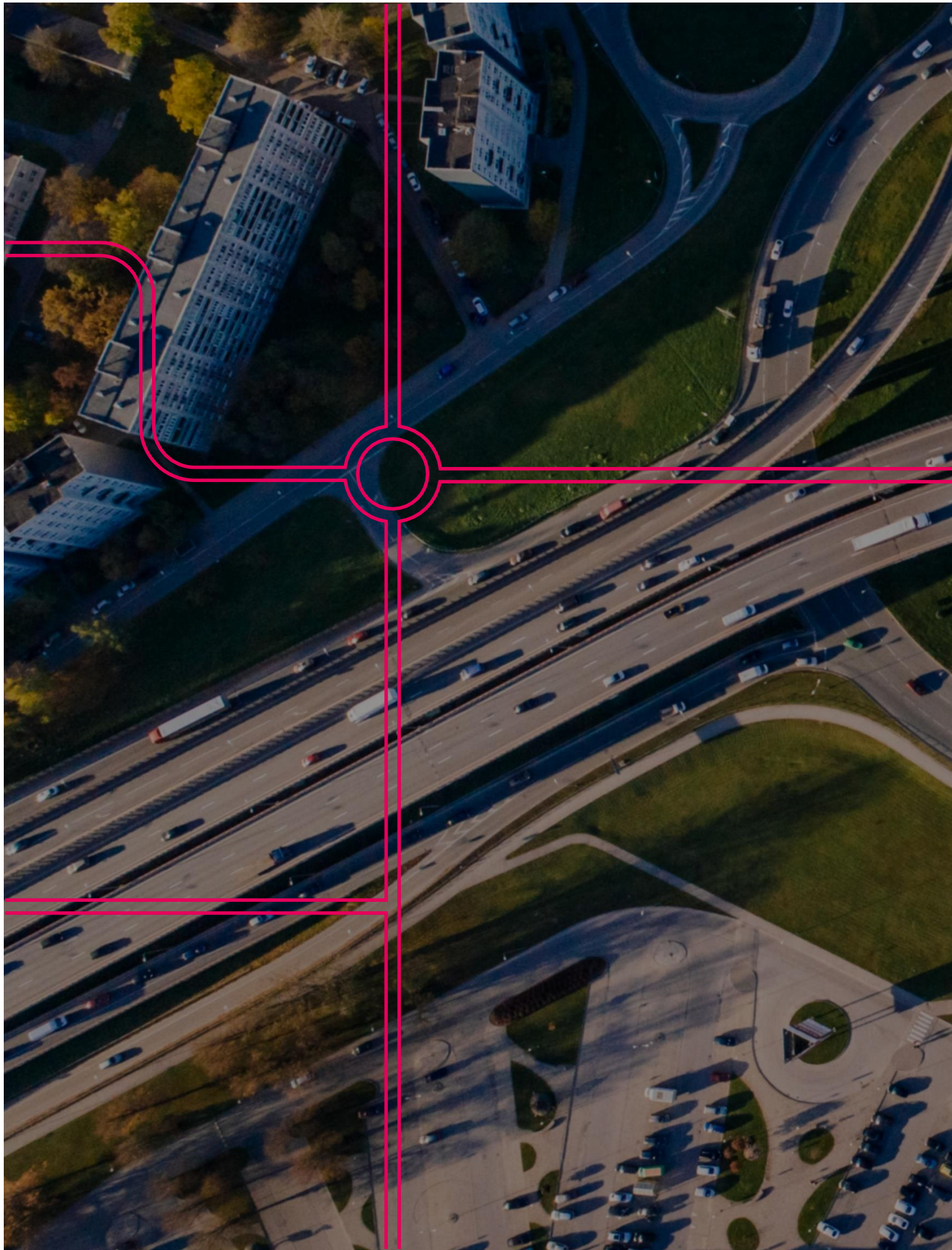
Dit scenario laat zien wat het betekent als het teveel aan parkeerbehoefte per parkeerlocatie wordt herverdeeld naar de P&R's Weeskinderdijk en Energiehuis.

Uitgangspunt is dat de tekorten zichtbaar worden bij de P&R's: de parkeerbehoefte wordt ongeacht de beschikbare parkeercapaciteit op deze P&R's overgeheveld.

Per sector en bouwblok kan worden aangegeven of het opvangen van eventuele tekorten op een van beide P&R's van toepassing is.

Tevens kan hiermee een keuze worden gemaakt welk aandeel landt bij P&R Weeskinderdijk en welk aandeel bij P&R Energiehuis.

sector	bouwblok	omschrijving	opvangen tekorten op P&R's?	P&R Weeskinderdijk	P&R Energiehuis
A	n.v.t.	Binnenstad	ja	50%	50%
B	n.v.t.	Boogjes e.o.	ja	100%	0%
C	1	Bouwblok 1	ja	100%	0%
C	2	Bouwblok 2	ja	100%	0%
C	3	Bouwblok 3	ja	100%	0%
C	4	Bouwblok 4	ja	100%	0%
C	5	Bouwblok 5	ja	100%	0%
C	6	Bouwblok 6	ja	100%	0%
C	7	Bouwblok 7	ja	100%	0%
C	8	Bouwblok 8	ja	100%	0%
D	n.v.t.	Spuiboulevard e.o. centrum	ja	50%	50%
D	9	Bouwblok 9	ja	100%	0%
D	10	Bouwblok 10	ja	100%	0%
D	11	Bouwblok 11	ja	100%	0%
E	n.v.t.	Vrieseweg e.o.	ja	50%	50%
F	n.v.t.	Toulonseweg e.o.	ja	50%	50%
G	n.v.t.	Matena's pad e.o.	ja	0%	100%
I	n.v.t.	Energiehuis	ja	0%	100%
C	4	P-garage Spuihaven	ja	100%	0%
D	n.v.t.	P-garages sector D centrum	ja	50%	50%
G	n.v.t.	P-garage Riedijkshaven	ja	0%	100%
I	n.v.t.	P-garage Energiehuis	ja	0%	100%



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32