



Parkeerbehoefte Dordrecht

Onderzoek naar de vraag naar
parkeerplaatsen in Dordrecht tot 2030

Opdrachtgever: Gemeente Dordrecht

Amsterdam, 11 juni 2013



Parkeerbehoefte Dordrecht

Onderzoek naar de vraag naar parkeerplaatsen in Dordrecht tot 2030

Opdrachtgever: Gemeente Dordrecht

Ewald Dijkstra

Amsterdam, 11 juni 2013

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Parkeerbehoefte, van tekort naar overschot?	4
1.1.1	Verandering in beleid	4
1.1.2	Verandering van methodiek	5
1.1.3	Verandering van omstandigheden	5
1.2	Hoe een parkeerbehoefte te lezen	5
1.3	Aanpak	6
1.4	Vraagstelling	6
1.5	Uitgangspunten	7
1.6	Parkeerbehoefte	9
1.7	Parkeercapaciteit	9
2	Prognose versus realiteit	11
2.1	Capaciteit	11
2.2	Parkeren op straat	11
2.2.1	Aanwezigheid van bezoekers	13
2.2.2	Aanwezigheid van auto's met een zakelijke parkeervergunning	13
2.2.3	Aanwezigheid van auto's met een vergunning voor bewoners	14
2.3	Parkeren in de parkeergarages	14
2.4	Gevolgen voor de parkeerbehoefte	15
2.4.1	Op basis van de parkeertelling	15
2.4.2	Op basis van een parkeertelling met correctie	15
2.4.3	Oorzaken voor minder bezoek	16
2.5	Piekmomenten	18
3	Toekomstige parkeerbehoefte van het huidige onderzoeksgebied	19
3.1	Variant stabiel	20
3.2	Variant groei	20
3.3	Variant krimp	21
3.4	Conclusie	22
4	Gevolgen van het toevoegen c.q. verwijderen van functies voor de parkeervraag	23
4.1	Methodiek voor bepalen behoefte bij toevoegen of verwijderen functies	23
4.1.1	Programma	23
4.1.2	Gevolgen voor parkeerbehoefte per sector	25
4.2	Gevolgen per variant	25
4.2.1	Variant stabiel	26
4.2.2	Variant Groei	26
4.2.3	Variant Krimp	27
5	Wat als?	28
5.1	Scheiding door het centrum	28
5.2	Gevolgen van de splitsing	28
6	Conclusies	31

1 Inleiding

1.1 Parkeerbehoefte, van tekort naar overschot?

Hoeveel parkeerplaatsen heeft een stad nodig? Deze vraag zal een gemeenteraad zich regelmatig stellen. Voldoende parkeerplaatsen zijn nodig om een stad te laten functioneren. De vraag wat voldoende is, hangt mede samen met de visie op parkeren. Welke groepen worden gefaciliteerd, en tegen welke prijs voor gemeente, ondernemer en/of parkeerder? De ervaring heeft geleerd dat parkeerregulering effect heeft op de vraag naar parkeerplaatsen. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van de attractiepunten met fiets en openbaar vervoer. Daarnaast is de parkeerbehoefte geen constante.

Bijvoorbeeld: In een winkelgebied is de parkeerbehoefte op maandagochtend minimaal en op de zaterdagmiddag maximaal; In een gebied met vooral kantoren geldt het omgekeerde. Ook is de tijd van het jaar van invloed op de vraag naar parkeerplaatsen. In december is de vraag naar parkeerplaatsen in het centrum het grootst vanwege de sint- en kerstinkopen. Met mooi weer komen meer mensen op de fiets en als het een gure winter is, blijven veel mensen weg.

De centrale vraag is: *hoe is de parkeerbehoefte te bepalen voor vandaag en voor de toekomst? Daarnaast speelt de vraag waarom er in 2005 sprake was van een tekort aan parkeerplaatsen en vanaf 2011 sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen.*

1.1.1 Verandering in beleid

In het afgelopen decennium is er in Dordrecht veel veranderd als het om parkeren gaat. De belangrijkste verandering is de wijziging van het parkeerregime. Parkeren door bezoekers was voorheen alleen mogelijk door het kopen van een (halve) dagkaart. Hiermee werd het parkeren door bezoekers die kort willen verblijven ontmoedigd. Deze zochten een andere plaats in de stad. Het voordeel is dat vergunninghouders hier nagenoeg altijd verzekerd zijn van een parkeerplaats. Het aantal vergunningen dat wordt verstrekt is net zo groot (of iets meer) als het aantal parkeerplaatsen. Aan de andere kant maakte in de praktijk nagenoeg niemand anders van deze plaatsen gebruik op het moment dat vergunninghouders met de auto weg zijn, omdat het tarief dit ontmoedigde. Voor de niet-vergunninghouders zijn er daarom extra parkeerplaatsen nodig, die weer niet gebruikt worden door vergunninghouders.

Voorbeeld. Stel dat er een gebied is met 100 parkeerplaatsen voor vergunninghouders. In dit gebied wordt een winkel gevestigd met een parkeerbehoefte van 100 plaatsen. In het gebied zijn in het totaal (100 + 100 =>) 200 plaatsen benodigd.

Door verandering van het parkeerregime maken zowel vergunninghouders als andere parkeerders gebruik van dezelfde plaatsen. Dit heeft als nadeel dat de vergunninghouder geen zekerheid heeft dat er in zijn vergunninggebied plaats is. De parkeerplaatsen kunnen immers door iedereen worden gebruikt. In theorie kan een heel vergunninggebied vol staan met bezoekers, waardoor er voor de vergunninghouders geen plaats meer is. Dit nadeel duidt het voordeel. Als er geen vergunninghouder aanwezig is, kan een niet-vergunninghouder gebruik maken van die plaats. We spreken in dat geval van optimaal dubbelgebruik. Het resultaat daarvan is, dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.

Voorbeeld. Stel dat er een gebied is met 100 parkeerplaatsen. Op deze plaatsen kunnen vergunninghouders parkeren, maar ook bezoekers die betalen. In dit gebied wordt een winkel gevestigd met een parkeerbehoefte van 100 plaatsen. Op het drukste moment heeft de winkel alle parkeerplaatsen nodig. Van de vergunninghouders is slechts 70% thuis. In het gebied zijn in het totaal $(100 + 70\% \times 100) = 170$ plaatsen benodigd.

Het wijzigen van regime heeft veel invloed op de benodigde capaciteit. Was eerst de maximale behoefte van de individuele doelgroepen maatgevend, ongeacht of deze gelijktijdig aanwezig zijn of niet. In een systematiek met dubbelgebruik is het moment dat de meeste auto's aanwezig zijn maatgevend. De winsten zijn het grootst bij functies die in tijd complementair aan elkaar zijn. Bijvoorbeeld kantoren (gebruik: door de week overdag) in combinatie met een theater (weekend en 's avonds). Stel dat elk 250 plaatsen nodig heeft, door elkaars plaatsen te gebruiken hoeven geen 500, maar 250 plaatsen te worden gerealiseerd.

Het tekort aan parkeerplaatsen, zoals dat in 2005 is geconstateerd, is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan het ontbreken van deze mogelijkheden voor dubbelgebruik.

1.1.2 *Verandering van methodiek*

Voor het bepalen van een parkeerbehoefte heeft iedere deskundige zijn eigen aanpak. Vraag twee deskundigen de parkeerbehoefte te bepalen en de uitkomst zullen twee verschillende getallen zijn. Het vergelijken van twee uitkomsten van twee verschillende partijen is alleen doenlijk als men op de hoogte is van de uitgangspunten, aannames en de berekeningen. Ecorys is van mening dat een parkeerbehoefteberekening vooral uitlegbaar moet zijn. Transparantie van uitgangspunten, aannames en berekeningswijze staat voorop. Het moet herleidbaar zijn hoe we tot een getal gekomen zijn. Vertrekpunt is wat tijdens een parkeertelling op straat wordt aangetroffen. Dit kan worden vergeleken met voorgaande parkeerbehoefte onderzoeken. Het opbouwen van een dergelijke reeks is belangrijk om inzicht te krijgen in parkeergedrag.

Een andere methodiek geeft voor een groot deel de verklaring voor de verschillen in parkeerbehoefte tussen de onderzoeken uit 2005 (tekort) en 2011 (overschot).

1.1.3 *Verandering van omstandigheden*

De wereld verandert. Veranderingen in hoe we werken, waar en hoe we kopen en hoeveel geld we te besteden hebben, hebben gevolgen voor de vraag naar parkeerplaatsen. Deze vraag verandert daarmee continue. In 2005 was er nog geen sprake van een crisis en in 2011 dachten we dat het nog een jaartje zou duren, maar anno 2013 is de crisis nog steeds niet voorbij. Het koopgedrag van de consumenten is ook veranderd. Daar waar de winkelomzetten dalen, stijgen de internet omzetten. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de vraag naar parkeerplaatsen, en zijn eveneens een verklaring van het verschil tussen de parkeerbehoefteonderzoeken uit 2005 en 2011.

1.2 *Hoe een parkeerbehoefte te lezen*

Het bepalen van een parkeerbehoefte is geen exacte wetenschap. Hoewel de basis uit feiten bestaat (aantal auto's op straat) bevat een parkeerbehoefteberekening veel onzekerheden. Is er wel op het juiste moment geteld? Doen de parkeernormen wel recht aan de feitelijke situatie? Beide vragen moeten met 'neen' worden beantwoord. De uitkomst van een parkeerbehoefteberekening is daarom altijd een benadering van de werkelijkheid. Het heeft daarom ook geen zin om discussie te voeren over die ene parkeerplaats meer of minder. Een betere benadering is om de getallen te

vertalen naar overschot, evenwicht of tekort. Dichter bij het nulpunt is sprake van evenwicht; verder daar vanaf van overschot of tekort. Als het saldo van capaciteit min behoefte tussen de 10% en -10% van de capaciteit ligt, kan men spreken van evenwicht; meer dan 10% van een overschot en minder dan -10% een tekort aan parkeerplaatsen.

1.3 Aanpak

In 2011 heeft Ecorys in opdracht van de gemeente Dordrecht een prognose gemaakt van de vraag naar parkeerplaatsen tot 2020. Hierbij is gebruik gemaakt van een methodiek, waarbij de parkeervraag in de toekomst voortvloeit uit de bestaande situatie, vermeerderd met de parkeerplaatsen die nodig zijn ten gevolge van de autonome groei (of krimp) van het autogebruik en autobezit, alsmede vermeerderd met het saldo aan toe te voegen of te verwijderen parkeerplaatsen als gevolg van het toevoegen of verwijderen van functies in het betreffende gebied. Tenslotte hebben ook wijzigingen in het beleid invloed op de parkeerbehoefte. In de rapportage 'Parkeerbehoefte Dordrecht, onderzoek naar de parkeerbehoefte in 2013 en 2020' bovenstaande vertaald naar de formule:

$$Bg = (Ph \times (1+G)^Y + Pn) * PB$$

Bg	=	Parkeerbehoefte van een gebied
Ph	=	Huidige parkeerbehoefte
G	=	Autonome groei in de vraag naar parkeerplaatsen per jaar
Y	=	Aantal jaren waarover de groei moet worden berekend
Pn	=	Parkeerbehoefte van ontwikkelingen die in de betreffende periode worden gerealiseerd.
PB	=	Effecten van het parkeerbeleid (per groep)

In die rapportage is ook gesteld dat de werkelijkheid minder simpel is dan de formule doet lijken. Er zijn zoveel factoren van invloed op de parkeerbehoefte, dat een toekomstige parkeerbehoefte nooit met zekerheid te bepalen is. Op zijn best is het een beredeneerde inschatting van de orde van grootte van de parkeervraag, waarbij de bandbreedte verder weg ligt naarmate de datum verder in de toekomst ligt. De grootste fout die de beleidsmaker kan maken is zich te sterk focussen op de exacte getallen in dergelijke onderzoeken.

1.4 Vraagstelling

De gemeente heeft aan Ecorys de volgende vraag gesteld: *Maak een prognose van de parkeerbehoefte van het centrum in Dordrecht voor de periode 2013 – 2030.* De gemeente staat voor het maken van keuzes met betrekking tot het al dan niet realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst. Daarbij stelt zij de gerechtvaardigde vraag 'welke gevolgen heeft dat voor de parkeervraag'? In dat kader moet het rekenmodel de mogelijkheid bieden om snel de gevolgen van een bepaald scenario door te rekenen. Hoewel de aanpak (de formule) het zelfde is als het onderzoek van Ecorys uit 2011, is een andere, meer gebruiksvriendelijke versie van het rekenmodel nodig.

1.5 Uitgangspunten

Huidig gebruik

De uitgangspunten zijn ten opzichte van het parkeerbehoefteonderzoek uit 2011 niet veranderd. Bij dit onderzoek is uitgegaan van parkeertellingen uit het jaar 2010.

Voor dit parkeerbehoefteonderzoek is de parkeertelling uit 2012¹ de basis. In deze telling zijn op meerdere maatgevende momenten in een gemiddelde week het aantal voertuigen op de openbare weg geteld. Ook is onderscheid gemaakt naar de wijze waarop de parkeerbelasting is voldaan (uiteraard met uitzondering van de gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering). Op basis van de betaalbewijzen is de parkeerder toe te delen aan 3 groepen, te weten:

- bewoners (voertuigen voorzien van een bewonersvergunning);
- zakelijk (voertuigen voorzien van een vergunning voor bedrijven) en
- bezoekers (alle overige voertuigen).

In dit onderzoek is het parkeren op bijzondere plaatsen, zoals laad- en losplaatsen, gehandicaptenparkeerplaatsen en de autodateparkeerplaatsen, buiten beschouwing gelaten.

De meetmomenten uit de parkeertelling van 2012 zijn maatgevend voor het onderzoek. Het betreft de volgende momenten:

- Dinsdagnacht (geen parkeerregulering van kracht);
- Dinsdagochtend;
- Dinsdagmiddag;
- Dinsdagavond;
- Donderdagmiddag;
- Donderdagavond;
- Zaterdagochtend;
- Zaterdagmiddag;
- Zaterdagavond;
- Zondagmiddag (geen parkeerregulering van kracht);
- Zondagmiddag - koopzondag (geen parkeerregulering van kracht).

In de berekening van de parkeerbehoefte wordt het gebruik van het (eventuele) parkeren op eigen terrein buiten beschouwing gelaten. Hiervan zijn overigens ook geen eenduidige gegevens beschikbaar.

De parkeertellingen zijn in 2012 deels anders uitgevoerd dan in 2010. In 2010 is buiten de reguleringstijden onderzocht of er geparkeerd werd zonder of met parkeervergunning en met welke soort vergunning er geparkeerd werd. In 2012 is dat niet onderzocht. Om toch een verdeling te kunnen maken, is de totale groep parkeerders verdeeld over de doelgroepen op basis van de in 2010 aangetroffen verdeling.

Gebiedsindeling

Door middel van een motie is besloten dat het gebied waarvoor in dit onderzoek de parkeerbehoefte moet worden bepaald niet mag afwijken van de telling uit 2010. In figuur 1.1 is het gebied weergegeven van de tellingen uit 2010 en 2012. Het gebied is qua omvang ongewijzigd gebleven, maar inhoudelijk zijn er wel kleine verschillen, te weten:

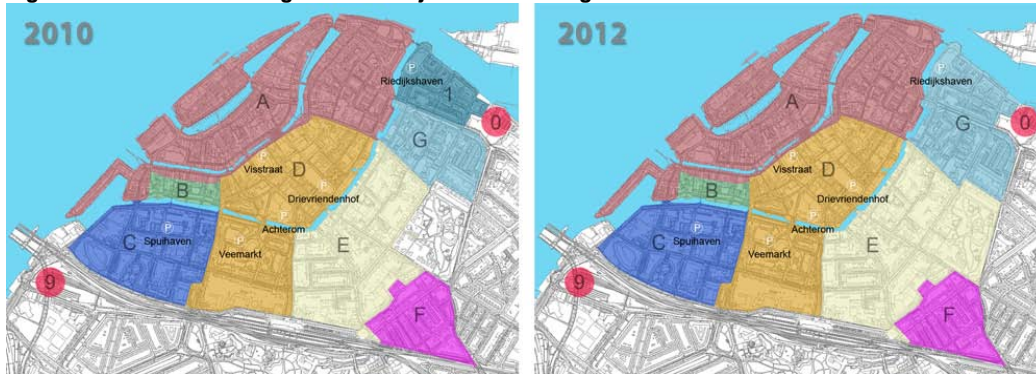
- Het gebied E lijkt in 2012 groter dan in 2010. Er is voor gekozen om de gebruikte afbeelding vergelijkbaar te houden met de afbeeldingen uit het rapport van de parkeertellingen uit 2010.

¹ Parkeeronderzoek Dordrecht, totaalgebied 2012, Groenlicht, November 2012: Parkeertellingen zijn uitgevoerd in september 2012.

Daarbij is Merwesteinpark ingekleurd als onderdeel van gebied E. Er zijn echter geen parkeerplaatsen aanwezig, waardoor dit niet van invloed is op de omvang van het gebied.

- Het gebied G is groter dan in 2012. Dit komt, omdat er in 2010 nog geen betaald parkeren in het Lijnbaangebied was ingevoerd. Gebied G was in het parkeerbehoefteonderzoek uit 2011 meegenomen als niet betaaldparkeergebied 'sector 1'. Begin 2011 is dit gebied gefiscaliseerd en toegevoegd aan vergunninggebied G.
- Sector 9 'P+R Weeskinderdijk' is ten opzichte van de parkeertelling uit 2010 uitgebreid. De capaciteit is vergroot naar 558 parkeerplaatsen.

Figuur 1.1 Gebiedsgrenzen ten tijde van de tellingen in 2010 en 2012



Vrije ruimte op straat

Om onnodig zoekverkeer te voorkomen en om extreme pieken in de parkeervraag op te vangen, is het nodig dat een deel van de parkeerplaatsen onbezet blijft. Dit is de zogenaamde 'vrije ruimte'. De benodigde vrije ruimte op straat is ongewijzigd gebleven ten opzichte van het parkeerbehoefteonderzoek uit 2011. De gemeente Dordrecht gaat uit van een minimale vrije ruimte van 15% overdag en 10% 's nachts. Deze percentages passen wij ook op dit onderzoek toe.

Parkeergarages

In dit onderzoek wordt de bezetting van de volgende parkeergarages betrokken:

- Spuihaven, 200 parkeerplaatsen zijn 24/7 gereserveerd voor abbonementhouders.
- Veemarkt, tijdens kantooruren voor 50% gereserveerd voor abbonementhouders, buiten deze uren zijn 100 plaatsen gereserveerd voor abbonementhouders.
- Drievriendenhof, 80 parkeerplaatsen zijn 24/7 gereserveerd voor vergunninghouders.
- Riedijkshaven.
- Achterom.
- Visstraat.

Van bovengenoemde parkeergarages zijn, met uitzondering van de parkeergarage Visstraat, de bezettingsgegevens van de momenten waarop de parkeertellingen uit september 2012 hebben plaatsgevonden gebruikt. Hiermee wordt inzicht verkregen in het gebruik van de garages en het totaal van de binnenstad. De exploitant van de parkeergarage Visstraat weigert deze gegevens beschikbaar te stellen. Voor deze parkeergarage is per moment een aanname gedaan op basis van de gemiddelde bezetting van de andere parkeergarages.

Vrije ruimte inparkeergarages

Hier zijn dezelfde percentages uit het parkeerbehoefteonderzoek uit 2011 gehandhaafd. Voor dit onderzoek gaan we uit van een vrije ruimte van 10% overdag en 0% 's nachts. Indien een garage is voorzien van gereserveerde plaatsen, wordt dit percentage berekend over het openbare deel van een garage. Over het gereserveerde deel hanteren wij een vrije ruimte aandeel van 0%.

1.6 Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt per vergunninggebied bepaald. Dat doet het meest recht aan de werkelijkheid. De parkeerbehoefte verschilt per gebied en per moment. Voor het ene gebied kan het bijvoorbeeld zaterdagmiddag het drukste zijn, terwijl dat in een ander gebied de nacht is. Uitgangspunt voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het totale gebied is dat per vergunninggebied voldoende parkeercapaciteit aanwezig is. Het moment dat de maximale bezetting optreedt is dus maatgevend. De methodiek sluit aan op het gebruik van parkeervergunningen, waarmee men in het gehele vergunninggebied mag parkeren.

Voor de behoefteberekening is uitgegaan van optimaal dubbelgebruik. Met andere woorden: iedereen mag overal parkeren. Omdat niet alle groepen gelijktijdig (in volle omvang) aanwezig zijn, worden de parkeerplaatsen optimaal gebruikt. 's Nachts staat er een bewoner, op een doordeweekse middag een werknemer en op zaterdagmiddag een bezoeker. Deze methode sluit aan bij het Dordts parkeerbeleid, waar iedereen gebruik mag maken van de openbare parkeerplaatsen die niet zijn voorzien van een reservering voor een doelgroep (zoals algemene gehandicapten parkeerplaatsen) of een persoon (bijvoorbeeld gehandicapten parkeerplaats op kenteken).

1.7 Parkeercapaciteit

De parkeercapaciteit van het onderzoeksgebied is afkomstig uit het parkeeronderzoek uit 2012¹. Op basis van deze gegevens is de 'openbare parkeercapaciteit' op de weg bepaald. In deze capaciteit zijn de parkeerplaatsen die voor specifieke doelgroepen zijn gereserveerd (arts, autodate, gehandicapten, etc.) buiten beschouwing gelaten. Hetzelfde geldt voor laad- en losplaatsen. Bij het bepalen van deze capaciteit is echter geen rekening gehouden met eventuele tijdvensters die voor dergelijke locaties gelden. De capaciteit wordt zodoende 24/7 constant verondersteld.

Het onderzoeksgebied telde ten tijde van het parkeeronderzoek in september 2012 een actuele parkeercapaciteit² van 8.395 parkeerplaatsen, waarvan 6.183 op de openbare weg en 2.314 in parkeergarages die (deels) openbaar zijn. Deze zijn als volgt verdeeld:

Tabel 1.1 Verdeling van de parkeercapaciteit over de deelgebieden

Straat	Aantal
• Totaal sector A - Binnenstad	1.801
• Totaal sector B - Boogjes e.o.	38
• Totaal sector C - Spuiweg e.o.	576
• Totaal sector D - Spuiboulevard e.o.	656
• Totaal sector E - Vrieseweg e.o.	747
• Totaal sector F - Toulonselaan e.o.	512
• Totaal sector G - Matena's pad e.o.	743
• Totaal gebied 0 - P&R Energiehuis	454
• Totaal gebied 9 - P&R Weeskinderendijk	558
Totaal plaatsen onderzoeksgebied	6.085

² De actuele parkeercapaciteit is het aantal parkeerplaatsen dat daadwerkelijk is te gebruiken door een willekeurig geparkeerde, alsmede de parkeerplaatsen waarvoor in een gebied vergunninghouders parkeren op basis van het bord E9 uit bijlage 1 RVV 1990 van toepassing is, alsmede de capaciteit in de openbare q. gemeentelijke parkeergarages die is voorbehouden aan abonnementshouders.

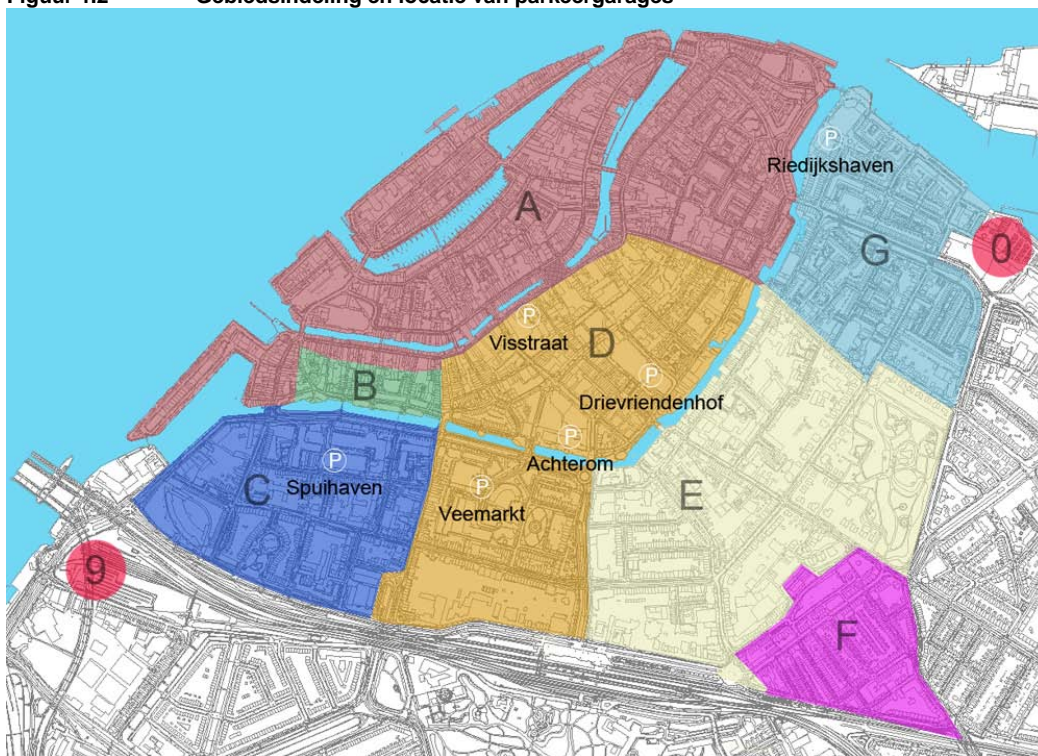
In het onderzoeksgebied bevinden zich tevens 6 parkeergarages met (ten tijde van het onderzoek) de volgende capaciteiten:

Tabel 1.2 Verdeling van de capaciteit in parkeergarages

Garage	Aantal
• Achterom	369
• Drievriendenhof	440
• Riedijkshaven	46
• Spuihaven	600
• Veemarkt	689
• Visstraat	170
Totaal Aantal plaatsen in garages	2.314

De gebiedsindeling en locaties van de garages is weergegeven op onderstaande kaart.

Figuur 1.2 Gebiedsindeling en locatie van parkeergarages



2 Prognose versus realiteit

De telling uit 2010 maakt het mogelijk om terug te kijken. Zijn er verschillen tussen de twee telmomenten? En als die verschillen er zijn, hoe zijn die te verklaren? Daarnaast is het mogelijk om de prognose die voor 2012 is gemaakt te vergelijken met de werkelijke parkeerbehoefte op basis van de tellingen.

2.1 Capaciteit

Ten opzichte van 2010 (7.955 parkeerplaatsen) is het totaal aantal openbare parkeerplaatsen in het gehele onderzoeksgebied gestegen naar 8.395 plaatsen: Een capaciteitstoename van 440 parkeerplaatsen. Van deze parkeerplaatsen liggen er 280 in de garage Spuihaven, die ten tijde van de telling in 2010 deels buiten gebruik was. Een andere grote stijger in de capaciteit is P+R Weeskinderdijk (zie in afbeelding 2, deze locatie is aangeduid met '9'). Op deze locatie is de capaciteit gestegen van 269 naar 558 plaatsen.

2.2 Parkeren op straat

In onderstaande tabellen zijn de resultaten van de tellingen uit 2010 en 2012 weergegeven. In 2010 zijn in het totaal 44.725 auto's waargenomen tijdens de 11 telmomenten (zie hiervoor paragraaf 1.5). In 2012 waren dat er 41.011.

Tabel 2.1 Totaal aantal getelde voertuigen op de openbare weg in 2010

	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
dinsdag ochtend	1.340	25	317	501	395	265	491	453	248	4.035
dinsdag middag	1.524	27	349	485	393	266	483	445	266	4.238
dinsdag avond	1.499	29	396	436	396	349	636	245	78	4.064
donderdag middag	1.287	22	342	383	403	284	492	404	250	3.867
donderdag avond	1.497	23	393	454	477	320	605	209	101	4.079
zaterdag ochtend	1.364	29	411	439	400	273	532	173	128	3.749
zaterdag middag	1.398	30	383	476	435	328	528	303	216	4.097
zaterdag avond	1.438	32	376	403	410	359	607	217	100	3.942
zondag middag	1.501	35	438	474	450	398	599	192	75	4.162
koopzondag middag	1.368	27	449	588	529	417	761	39	148	4.326
Nacht	1.621	17	479	465	443	413	554	110	64	4.166
TOTAALI	15.837	296	4.333	5.104	4.731	3.672	6.288	2.790	1.674	44.725

Tabel 2.2 Totaal aantal getelde voertuigen op de openbare weg in 2012

	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
dinsdag ochtend	1.163	28	291	433	432	220	326	424	126	3.443
dinsdag middag	1.122	26	326	429	448	219	278	378	399	3.625
dinsdag avond	1.354	34	393	409	447	325	391	111	85	3.549
donderdag middag	1.247	25	307	422	399	238	275	367	296	3.576
donderdag avond	1.429	30	423	407	430	299	385	206	122	3.731
zaterdag ochtend	1.327	29	417	379	481	289	386	170	114	3.592
zaterdag middag	1.373	29	381	397	490	280	348	231	163	3.692
zaterdag avond	1.372	30	427	388	465	263	405	163	95	3.608
zondag middag	1.503	24	384	440	519	332	479	126	79	3.886
koopzondag middag	1.580	16	333	421	595	375	536	241	87	4.184
Nacht	1.504	37	514	475	503	386	537	90	79	4.125
TOTAAL	14.974	308	4.196	4.600	5.209	3.226	4.346	2.507	1.645	41.011

In onderstaande tabel is gekeken naar het verschil in getelde auto's tussen de jaren 2012 en 2010. Daaruit blijkt dat in 2012 ten opzichte van 2010 er minder geparkeerde auto's zijn geteld op straat. Het verschil bedraagt 3.714 auto's. Dit is ruim 8 procent minder dan in 2010. Het grootste verschil is te zien in sector G. Deze sector verklaart het grootste deel van het verschil in getelde auto's tussen 2010 en 2012. Ten tijde van de parkeertelling in 2010 was een deel van de parkeerplaatsen in dit gebied nog gratis. Door de invoering van betaald parkeren is een deel van de auto's uit het gereguleerde gebied verdwenen. Voorts valt op dat de daling over alle dagen plaats vindt, maar vooral op de dinsdag erg groot is.

Tabel 2.3 Verschil in het totaal getelde auto's ten opzichte van 2010

	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
dinsdag ochtend	-177	3	-26	-68	37	-45	-165	-29	-122	-592
dinsdag middag	-402	-1	-23	-56	55	-47	-205	-67	133	-613
dinsdag avond	-145	5	-3	-27	51	-24	-245	-134	7	-515
donderdag middag	-40	3	-35	39	-4	-46	-217	-37	46	-291
donderdag avond	-68	7	30	-47	-47	-21	-220	-3	21	-348
zaterdag ochtend	-37	0	6	-60	81	16	-146	-3	-14	-157
zaterdag middag	-25	-1	-2	-79	55	-48	-180	-72	-53	-405
zaterdag avond	-66	-2	51	-15	55	-96	-202	-54	-5	-334
zondag middag	2	-11	-54	-34	69	-66	-120	-66	4	-276
koopzondag middag	212	-11	-116	-167	66	-42	-225	202	-61	-142
Nacht	-117	20	35	10	60	-27	-17	-20	15	-41
TOTAAL	-863	12	-137	-504	478	-446	-1.942	-283	-29	-3.714

En vergeleken met 2011?

De vraag is gerechtvaardigd of het geringere aantal getelde auto's een toevalligheid is, of een trend die al eerder is ingezet. Als we de straattelling van 2010, 2011 en 2012 met elkaar vergelijken, dan blijkt dat ook in 2011 (42.535) het aantal getelde auto's lager was dan in 2010 (44.725), maar hoger dan in 2012 (41.011).

2.2.1 Aanwezigheid van bezoekers

Bovenstaande tabellen hebben betrekking op het totaal aantal auto's. Ze kunnen ook worden gemaakt voor de drie te onderscheiden doelgroepen: bewoners, zakelijke parkeerders en bezoekers.

Tabel 2.4 Verschil in aantal getelde auto's van bezoekers ten opzichte van 2010

	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
dinsdag ochtend	-97	2	-56	-66	-43	-12	-282	-29	-122	-705
dinsdag middag	-275	-7	-53	-36	8	-8	-316	-67	133	-621
dinsdag avond	-28	1	-13	-33	-70	-21	-393	-134	7	-684
donderdag middag	-37	-2	-21	-4	-17	-24	-308	-37	46	-404
donderdag avond	-46	4	10	-13	-59	-20	-368	-3	21	-474
zaterdag ochtend	41	-4	-13	-29	27	-16	-288	-3	-14	-299
zaterdag middag	-82	-7	-46	-50	-10	-35	-308	-72	-53	-663
zaterdag avond	-74	-5	-21	8	-22	-56	-351	-54	-5	-580
zondag middag	1	-3	-16	-13	22	-23	-237	-66	4	-331
koopzondag middag	125	-2	-36	-104	31	-20	-272	202	-61	-137
Nacht	-10	6	3	1	8	-2	-250	-20	15	-249
TOTAAL	-482	-17	-262	-339	-125	-237	-3.373	-283	-29	-5.147

Het aantal auto's van bezoekers dat in de tellingen op straat voorkwam is gedaald ten opzichte van 2010. Het verschil bedraagt ruim 5.147 auto's op een totaal van 16.548 in 2010. Dit is een daling van ruim 31%. Een groot deel komt voor rekening van sector G. In die sector zijn 3.373 minder auto's geteld van bezoekers. Dit is het gevolg van het toevoegen van de voormalige sector 1 (Lijnbaangebied) aan het gereguleerde gebied en aan sector G in 2011.

In de telling van 2010 is geen onderscheid gemaakt tussen bewoners /werkenden/ bezoekers in dit gebied. Alle auto's in dat deel van sector G zijn in de telling uit 2010 toegeschreven aan bezoekers. Een aanzienlijk deel van deze auto's behoort echter toe aan bewoners en hebben inmiddels ook een parkeervergunning. De toevoeging van het lijnbaangebied aan sector G heeft er toe geleid dat er in vergelijking met 2010 220 extra vergunningen zijn verstrekt. Als we de daling aan bezoekers in sector C compenseren voor de toename aan aanwezige vergunninghouders in de sector G, dan bedraagt de daling van het aantal bezoekers in deze sector 1.942 auto's over de totale telling (zie ook tabel 2.3).

2.2.2 Aanwezigheid van auto's met een zakelijke parkeervergunning

Het aantal auto's op straat dat is voorzien van een zakelijke parkeervergunning, is in vergelijking met 2010 met meer dan 50% gedaald. In absolute aantallen gaat het om 889 voertuigen minder dan in 2010.

Tabel 2.5 Verschil in aantal getelde auto's van werkenden ten opzichte van 2010

	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
dinsdag ochtend	-122	2	-31	33	19	-11	9	0	0	-101
dinsdag middag	-114	1	-26	2	-4	-15	7	0	0	-149
dinsdag avond	-154	2	6	11	1	-4	-1	0	0	-139
donderdag middag	-29	-3	-30	-54	-24	-18	0	0	0	-158
donderdag avond	-22	0	-18	-28	-5	-4	-4	0	0	-81

	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
zaterdag ochtend	-41	-1	7	-38	-5	1	1	0	0	-76
zaterdag middag	-86	0	3	-48	-4	1	-1	0	0	-135
zaterdag avond	-23	-1	-2	-11	0	2	-5	0	0	-40
zondag middag	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	-1
koopzondag middag	1	0	-6	-4	0	-1	1	0	0	-9
Nacht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	-590	0	-97	-138	-22	-49	7	0	0	-889

Voor deze daling in gebruik is geen eenduidige verklaring te geven. Het aantal zakelijke vergunningen dat in 2012 in omloop was is ten opzichte van 2010 met 86 gedaald. Dit is echter slechts een deel van de verklaring.

2.2.3 Aanwezigheid van auto's met een vergunning voor bewoners

Het aantal auto's in de telling van 2012 dat is voorzien van een bewonersvergunning is ten opzichte van 2010 met bijna 9% gestegen. Er zijn er in 2012 2.322 auto's (met een bewonersvergunning) meer geteld dan in 2010. Deze toename kan voor een groot deel worden verklaard door de invoering van betaald parkeren in een deel van het huidige vergunninggebied G. Hiermee zijn zo'n 350 parkeerplaatsen toegevoegd aan het gereguleerde gebied. Bewoners aldaar hebben voor het overgrote deel een bewonersvergunning aangevraagd (en gekregen). In het totale gebied G zijn 220 meer bewonersvergunningen uitgegeven dan in 2010.

Tabel 2.6 Verschil in aantal getelde auto's van bewoners ten opzichte van 2010

	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
dinsdag ochtend	42	-1	61	-35	61	-22	108	0	0	214
dinsdag middag	-13	5	56	-22	51	-24	104	0	0	157
dinsdag avond	37	2	4	-5	120	1	149	0	0	308
donderdag middag	26	8	16	97	37	-4	91	0	0	271
donderdag avond	0	3	38	-6	17	3	152	0	0	207
zaterdag ochtend	-37	5	12	7	59	31	141	0	0	218
zaterdag middag	143	6	41	19	69	-14	129	0	0	393
zaterdag avond	31	4	74	-12	77	-42	154	0	0	286
zondag middag	1	-8	-38	-20	47	-43	117	0	0	56
koopzondag middag	86	-9	-74	-59	35	-21	46	0	0	4
Nacht	-107	14	32	9	52	-25	233	0	0	208
TOTAAL	209	29	222	-27	625	-160	1.424	0	0	2.322

2.3 Parkeren in de parkeergarages

In de parkeergarages is zowel in 2010 en 2012 op dezelfde momenten geteld als op straat. Uitzondering hierop is de parkeergarage Visstraat. De exploitant wil niet meewerken aan dit onderzoek en heeft geen gegevens beschikbaar gesteld. Deze parkeergarage is daarom buiten de vergelijking gehouden.

In tegenstelling tot het straatparkeren is het parkeren in de parkeergarages met ruim 10% gegroeid. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de parkeergarages Spuihaven en Achterom. De

parkeergarages Drievriendenhof en Riedijkshaven hebben een iets hogere bezetting in 2012 ten opzichte van 2010. Parkeergarage Veemarkt laat een krimp in 2012 ten opzichte van 2010 in de bezetting zien.

Er is gemiddeld een groei van de bezetting van de parkeergarages op donderdag en zaterdag te zien, terwijl het bezoek op dinsdag en de reguliere zondag is afgenomen. Het gebruik op de koopzondagmiddag is wel met bijna 26% gestegen.

Tabel 2.7 Verschil in aantal geregistreerde auto's van bewoners ten opzichte van 2010

	Spuihaven	Veemarkt	Achterom	Drievriendenhof	Visstraat	Riedijkshaven	Totaal
dinsdag ochtend	125	-176	37	16	-	5	8
dinsdag middag	160	-183	21	-20	-	4	-19
dinsdag avond	27	-139	16	2	-	12	-82
donderdag middag	112	-111	43	22	-	9	75
donderdag avond	6	-14	114	44	-	8	158
zaterdag ochtend	97	143	122	92	-	8	462
zaterdag middag	142	-33	102	-29	-	8	190
zaterdag avond	79	-84	17	-13	-	12	11
zondag middag	-28	-50	9	4	-	3	-62
koopzondag middag	-52	291	-26	15	-	3	231
Nacht	21	-12	12	-11	-	10	20
TOTAAL	689	-368	467	120	-	82	991

Daar waar op straat sprake is van een daling van het aantal getelde auto's van bezoekers, doet zich in de parkeergarages het tegengestelde voor. Het aantal auto's van bezoekers in 2012 is ten opzichte van 2010 met 25% gestegen. Het aantal geparkeerde auto's met een abonnement is echter met bijna 19% afgenomen. Dit laatste is voor een groot deel te verklaren doordat de leegstand van kantoren is toegenomen. Daarmee is de vraag van bedrijven naar parkeerabonnementen afgenomen.

2.4 Gevolgen voor de parkeerbehoefte

2.4.1 Op basis van de parkeertelling

In 2011 is de parkeerbehoefte bepaald voor de periode 2010 (het jaar van de parkeertelling) tot en met 2020. Uitgegaan werd van een stabiele situatie, waarbij een lichte groei zou optreden ten gevolge van de toename van het autobezit en –gebruik, het realiseren van enkele nieuwe ontwikkelingen in de stad en een toename van de bevolking in de regio.

De praktijk wijst anders uit. De parkeerbehoefte op basis van de parkeertellingen uit 2012 bedraagt 7.569 plaatsen. Dat is minder dan de behoefte in 2010 (7.684 benodigde plaatsen), en bijna 200 plaatsen minder dan de 7.742 plaatsen die in het parkeerbehoefteonderzoek uit 2011 voor 2012 zijn geprognosticeerd.

2.4.2 Op basis van een parkeertelling met correctie

Hoewel in een vergelijkbare periode is geteld, en ook de weeromstandigheden vergelijkbaar waren, wil dat niet zeggen dat het parkeergedrag op de telmomenten in de twee jaren vergelijkbaar is.

Andere externe factoren zijn van invloed op de hoeveelheid bezoekers en zelfs vergunninghouders. Denk hierbij aan de koopkracht die ten opzichte van 2008 is afgenomen en het afnemend autogebruik bij toenemende werkloosheid. Anderzijds zijn de kosten van autogebruik gestegen door de hogere brandstofprijzen, maar de kosten van autobezit zijn gedaald met de komst van goedkope, belastingvrije auto's.

Een parkeertelling is een steekproef en daarmee een momentopname. De vraag is gerechtvaardigd of op de meest representatieve dagen is geteld. Omdat dat alleen achteraf kan worden vastgesteld, luidt het antwoord op die vraag dus *'waarschijnlijk niet'*. Om die reden is een correctieslag noodzakelijk. Deze hebben wij uitgevoerd op basis van de bezetting van de parkeergarages. Voor de dinsdagen, zondagen en zaterdagen is de bezetting van de parkeergarages vergeleken met de drukste betreffende dag.

De volgende vraag is wat we verstaan als 'meest representatieve moment'. Wij hebben dit gedefinieerd als het op 4 na drukste moment in het jaar van de betreffende dag. Dat betekent bijvoorbeeld voor de zaterdagen dat de 4 drukste zaterdagen worden beschouwd als 'extreem druk' en dat de behoefte wordt bepaald door de 5^e drukste zaterdag. Hetzelfde voor de dinsdagen. Voor de koopzondagen geldt dat de op twee na drukste koopzondag maatgevend is. Daar zijn er immers minder van. Deze correctie is alleen van toepassing op het deel 'bezoekers'. Voor de parkeerbehoefte veronderstellen we de aanwezigheid van bewoners en houders van zakelijke vergunninghouders ongewijzigd.

De correctie die we toepassen voor de bewoners zijn:

- Dinsdagochtend 9,7%
- Dinsdagmiddag 10,0%
- Zaterdagmiddag 4,4%
- Koopzondagmiddag 5,1%

[De parkeerbehoefte op basis van de gecorrigeerde parkeertelling bedraagt geen 7.569 plaatsen, maar 7.803 plaatsen.](#)

Als we ons beperken tot de bezoekers, dan is er in vergelijking met de (ongecorrigeerde) cijfers van 2010 nog steeds een daling waar te nemen. In plaats van 5.147 is deze nu teruggebracht naar 4.735. Dit wordt niet weggewerkt door een correctie van de bezetting van de garages. Er komen dus minder bezoekers met de auto naar het gereguleerde gebied.

2.4.3 Oorzaken voor minder bezoek

Landelijk is er een trend: het centrum bezoek neemt af. Iedere gemeente heeft daar in meer of mindere mate mee te maken. Deels is dat incidenteel en deels structureel. Voor een belangrijk deel is het echter nog ongewis wat structureel is en wat incidenteel. Hoewel de oorzaken van deze negatieve trends zijn te benoemen is het niet mogelijk deze op basis van de voorliggende onderzoeken te kwantificeren. Voor Dordrecht zijn als verklaring voor het afgenomen aantal bezoekers aan te wijzen.

- De uitbreiding van het gereguleerde gebied. Minder voertuigen zijn als bezoeker aangemerkt. Deels omdat het auto's van bewoners betrof in het toen nog niet gereguleerde deel van sector G die nu een vergunning hebben. Deels omdat het auto's betrof van mensen met een bestemming elders in Dordrecht, die hun auto in dit gebied gratis parkeerden en nu elders staan.

- Sterkere concurrentie van stadsdeelcentra. In het Koopstromenonderzoek 2011 (KSO 2011) zijn koopstromen van de steden uit de Randstad met elkaar vergeleken. Dit onderzoek wordt ongeveer eens per 5 jaar uitgevoerd. Het vorige, vergelijkbare onderzoek was in 2004. Uit dit onderzoek blijkt dat de omzet van de detailhandel in Dordrecht in 2011 in vergelijking met 2004 met 73 miljoen is gedaald. Voornamelijk komt dit door een omzet daling in de niet-dagelijkse goederen. Deze is gedaald van 207 miljoen in 2004 tot 128 miljoen in 2011. De vloerproductiviteit in deze groep is in deze periode gedaald van €3.092 tot €2.071 per m². Dit is geen ontwikkeling die alleen in Dordrecht zichtbaar is. Nagenoeg alle centra hebben te maken met afnemende omzet in de non-food, of beter de niet-dagelijkse sector. De oorzaken daarvan zijn meer dan alleen de crisis, hoewel die natuurlijk ook een rol speelt. Stadsdeelcentra spelen een steeds belangrijkere rol. Dergelijke winkelcentra bieden een steeds completer assortiment aan winkels. Hoewel het funshop-gehalte van dergelijke centra lager is dan van een sfeervol stadscentrum kiest men steeds vaker voor dergelijke aankooplocaties, o.a. vanwege de ligging ten opzichte van de woning en het feit dat op een dergelijke locatie ook boodschappen worden gedaan.

In het Koopstromenonderzoek 2011 is Dordrecht op een aantal punten vergeleken met vergelijkbare aankooplocaties (centrumlocaties vanaf 40.000 m²). In alle gevallen scoort zij ruim voldoende (6,9 of hoger) maar voor de meeste items 1 of 2 procent lager dan het gemiddelde. Uitzondering daarop zijn autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden. Daarop wordt 2, respectievelijk 3 procent hoger gescoord dan gemiddeld.

- Winkelen via internet. De teloorgang van de boeken- en mediawinkels is specifiek daaraan toe te schrijven. Schoenen en kleding zijn branches die in de gevarenzone liggen. Centra dreigen minder aantrekkelijk te worden door een afname van het aantal branches. Daarnaast verandert internet ook de manier van winkelen. Informatie over een product wordt online ingewonnen. Men is niet meer afhankelijk van de verkoper. Steeds vaker gaat men naar de winkel met de mededeling: "doet u die maar". De tijd dat men in het centrum verblijft wordt daarmee aanzienlijk verkort. Overigens gebeurt ook het omgekeerde. De 'look en feel' van een product in de winkel ervaren, maar de aankoop online doen.
- Een andere oorzaak van de afgenomen behoefte aan parkeerplaatsen is de afname van het aantal arbeidsplaatsen in het onderzoeksgebied. De leegstand van de kantoren is toegenomen. Dat betekent niet alleen minder auto's van medewerkers, maar ook minder auto's van bezoekers.
- ABN-Amro heeft onderzoek gedaan waar het geld van de huishoudens blijft. Uit dat onderzoek blijkt dat huishoudens vooral bezig zijn om hun schulden af te betalen. Dit leidt tot minder uitgaven van deze groep aan (voornamelijk) niet-dagelijkse aankopen. Als men eenmaal de schulden heeft teruggebracht, dan is er dus weer ruimte voor bestedingen. Er ligt echter een gevaar op de loer voor de bestedingen; als het aflossen van schulden wordt omgezet in sparen. Men is er immers net aan gewend om minder uit te geven.
- Verhoging van het parkeertarief. In 2012 zijn de parkeertarieven in Dordrecht met €0,30 verhoogd. Dat er minder auto's op straat van bezoekers op straat zijn geteld en de parkeergarages beter worden gebruikt ligt daarom in lijn met deze tariefsverhoging.

Deze ontwikkelingen zijn deels structureel, en deels het gevolg van het feit dat men minder geld kan/wil besteden. De verschuiving van fysiek winkelen naar winkelen op internet is niet tegen te houden. Het centrum krijgt daarmee een andere functie. Het moet een plek zijn waar je graag wil zijn. Ook de ontwikkeling op de kantorenmarkt is niet iets van voorbijgaande aard. Feit is dat er te veel kantoren zijn. De tendens naar flexibilisering van werkplek en werkmoment helpt niet om de

vraag naar kantoorruimte te doen groeien. Voor een aanzienlijk deel van de bestaande leegstand in kantoorruimte zal een andere functie moeten worden gezocht.

2.5 Piekmomenten

Als het gaat om de momenten dat het druk is, is er tussen 2010 en 2012 weinig veranderd. De zaterdagmiddag en de koopzondagmiddag houden elkaar in evenwicht als het gaat om parkeerbehoefte (6.172 om 6.136 plaatsen) voor de meeste sectoren is de koopzondagmiddag het drukste moment. Het feit dat parkeren dan gratis is zal daarbij een rol spelen.

Tabel 2.8 Drukste momenten per sector in 2012

sector	drukste moment
A	Koopzondagmiddag
B	Nacht
C	Dinsdagmiddag
D	Zaterdagmiddag
E	Koopzondagmiddag
F	Koopzondagmiddag
G	Koopzondagmiddag
P&R energiehuis	Dinsdagochtend
P&R Weeskinderdijk	Dinsdagmiddag

Grotendeels komt dit overeen met de situatie in 2010. In dat jaar kenden de sectoren A, B, en C een ander drukste moment. De verschuiving in sector B is niet relevant. Het gebied kent zo weinig parkeerplaatsen (38 stuks) dat een verschuiving in de drukte met een paar auto's een verschuiving in het drukste moment kan opleveren.

Relevant zijn de verschuivingen in de sector A (van nacht naar koopzondagmiddag) en de sector C (van koopzondagmiddag naar dinsdagmiddag). Het winkelhart van Dordrecht ligt rondom het Achterom. Bezoekers van de koopzondagmiddag proberen daar zo dichtbij mogelijk te parkeren. Er heeft een verschuiving plaatsgevonden van de sector C naar de sector A. Dit verklaart de verschuiving van de drukste momenten in deze sectoren.

3 Toekomstige parkeerbehoefte van het huidige onderzoeksgebied

In dit hoofdstuk kijken we naar de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen. Wat gebeurt er als er geen veranderingen optreden in het voorzieningenniveau van het centrum en de 19^e eeuwse schil. Met andere woorden alles (aantal woningen, m2 winkels, m2 kantoren, culturele voorzieningen etc.) blijft zoals het was ten tijde van de tellingen. In de cijfers die in dit hoofdstuk worden gepresenteerd is dus nog geen rekening gehouden met het toevoegen (of verwijderen) van functies na de parkeertelling uit 2012.

In het vorige hoofdstuk is de parkeerbehoefte voor 2012, het jaar van het parkeeronderzoek, bepaald. Op basis van de telling bedraagt deze 7.569 en op basis van de gecorrigeerde telling 7.803 plaatsen. Voor de rest van het onderzoek gaan we uit van de gecorrigeerde berekening. In de parkeerbehoefte zit ook de vrije ruimte. Dat betekent dat 10% (garages en nacht) tot 15% (straat) van de parkeerplaatsen leeg staat om een goede doorstroming van het verkeer te waarborgen. Deze ruimte is tevens bedoeld om extra vraag naar parkeerplaatsen op de extreem drukke momenten in het jaar op te kunnen opvangen.

Hoe de parkeerbehoefte zich in de toekomst zal ontwikkelen hangt af van de ontwikkelingen die in het centrum worden gerealiseerd, de functies die daar mogelijk vertrekken en de manier waarop de consument daarop reageert. Deze ontwikkelingen komen in het volgende hoofdstuk aan de orde. Daarnaast is er ook sprake van autonome ontwikkelingen met betrekking tot de vraag van parkeerplaatsen door het **huidige** aanbod van wonen, attractiepunten (zoals winkels, cultuur, uitgaan et cetera) en werken. Deze autonome ontwikkeling van de vraag naar parkeerplaatsen is verschillend voor de drie gebruikerscategorieën:

- De vraag naar parkeerplaatsen door bedrijven veronderstellen wij als constant. Bedrijven met een parkeervergunning of abonnement zullen die niet snel opgeven, terwijl een toename ook niet in de lijn der verwachting ligt.
- De vraag naar parkeerplaatsen door bewoners zal blijven groeien. Het autobezit van bewoners zal naar verwachting stijgen met circa 1,37 % per jaar (bron: CBS). Het autogebruik zal misschien afnemen, maar het autobezit blijft langzaam groeien.
- Meer onzekerheid bestaat er over het aandeel van het bezoek. Er is een negatieve trend in het aantal bezoekers. Een deel daarvan is structureel (internet) een ander deel incidenteel (crisis). Als de crisis over is en de welvaart toeneemt, zal men ook meer gaan besteden. Het is alleen onduidelijk wanneer het herstel gaat optreden.

Voor de ontwikkeling van de vraag naar parkeerplaatsen door het huidige aanbod van attractiepunten, zijn drie varianten geformuleerd:

- **Variant stabiel.** Het autobezit van bewoners groeit met 1,4% per jaar; de vraag naar parkeerplaatsen door werkkenden en bezoekers blijft op het niveau van 2012.
- **Variant groei.** Het autobezit van bewoners groeit met 1,4% per jaar; de vraag naar parkeerplaatsen door werkkenden blijft op het niveau van 2012. De vraag naar parkeerplaatsen door bezoekers blijft het niveau van 2012 gehandhaafd tot 2016. Vanaf dat jaar stijgt de vraag naar parkeerplaatsen door deze groep met 1% per jaar.

- **Variant krimp.** Het autobezit van bewoners groeit met 1,4% per jaar; de vraag naar parkeerplaatsen door werkenden blijft op het niveau van 2012. De vraag naar parkeerplaatsen door bezoekers daalt met 1% per jaar.

3.1 Variant stabiel

In deze variant is de parkeerbehoefte op het niveau van het plangebied tot 2030 lager dan het aantal (aanwezige en geplande) parkeerplaatsen. Dit is het gevolg van een overschot aan parkeerplaatsen in met name de sectoren C, D, G en P+R Weeskinderendijk. In de overige sectoren is nu reeds een tekort aan plaatsen, c.q. ontstaat dat in de loop der tijd. In onderstaande tabel zijn de saldi per sector en voor de hele stad tot 2030 weergegeven.

Tabel 3.1 Saldi bij variant stabiel

Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
2012	-114	-1	285	253	31	60	132	-93	42	594
2013	-124	-1	281	248	25	57	129	-93	42	563
2014	-134	-2	277	243	20	54	125	-93	42	532
2015	-145	-2	273	239	15	51	122	-93	42	500
2016	-156	-2	269	234	10	48	119	-93	42	468
2017	-167	-3	265	229	4	44	115	-93	42	436
2018	-178	-3	260	224	-1	41	112	-93	42	403
2019	-189	-4	256	219	-7	38	108	-93	42	370
2020	-200	-4	252	213	-13	35	105	-93	42	336
2021	-212	-5	247	208	-18	31	101	-93	42	301
2022	-224	-5	243	203	-24	28	97	-93	42	267
2023	-236	-5	238	198	-30	25	94	-93	42	231
2024	-248	-6	233	192	-36	21	90	-93	42	196
2025	-260	-6	229	187	-42	18	86	-93	42	159
2026	-272	-7	224	181	-48	14	82	-93	42	123
2027	-285	-7	219	175	-54	11	78	-93	42	85
2028	-297	-8	214	170	-61	7	74	-93	42	48
2029	-310	-8	209	164	-67	3	70	-93	42	9
2030	-323	-9	204	158	-74	-1	66	-93	42	-29

3.2 Variant groei

In deze variant ontstaat er in 2021 een tekort aan parkeerplaatsen op het niveau van het onderzoeksgebied. Toevoegen van capaciteit is dan gewenst. Het tekort aan parkeerplaatsen resulteert zich in alle sectoren. In de sectoren C, D en F en P+R Weeskinderendijk echter pas voorbij 2021. Hieronder het overzicht van de saldi.

Tabel 3.2 Saldi bij variant groet

Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	Totaal
2012	-114	-1	285	253	31	60	132	-93	42	594
2013	-124	-1	281	248	25	57	129	-93	42	563
2014	-134	-2	277	243	20	54	125	-93	42	532
2015	-145	-2	273	239	15	51	122	-93	42	500
2016	-167	-3	265	217	6	45	114	-99	36	416
2017	-190	-3	257	196	-3	40	107	-104	31	331
2018	-213	-4	249	174	-12	34	99	-110	26	244
2019	-236	-4	240	152	-21	29	91	-115	21	157
2020	-259	-5	232	130	-30	23	83	-121	15	69
2021	-283	-5	223	107	-39	17	75	-127	10	-21
2022	-307	-6	215	85	-49	12	67	-133	4	-111
2023	-331	-6	206	62	-58	6	59	-139	-1	-203
2024	-355	-7	197	38	-68	0	50	-144	-7	-295
2025	-380	-7	188	15	-78	-6	42	-150	-12	-388
2026	-405	-8	179	-9	-87	-12	33	-157	-18	-483
2027	-430	-9	170	-33	-97	-18	25	-163	-24	-579
2028	-456	-9	161	-57	-108	-25	16	-169	-30	-675
2029	-482	-10	152	-81	-118	-31	7	-175	-36	-773
2030	-508	-10	142	-106	-128	-37	-2	-181	-41	-872

3.3 Variant krimp

In deze variant neemt het overschot in het totale aanbod van parkeerplaatsen toe. Per sector lopen de gevolgen uiteen. In sectoren waar veel bezoekersparkeren is, daalt de behoefte aan parkeerplaatsen, in sectoren waar juist veel bewoners parkeren stijgt die licht (immers: 1.4% groei per jaar voor deze groep). De saldi van deze variant staan in onderstaande tabel.

Tabel 3.3 Saldi bij variant krimp

Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	totaal
2012	-114	-1	285	253	31	60	132	-93	42	594
2013	-112	-1	285	264	29	59	133	-88	47	616
2014	-112	-1	285	276	27	58	134	-82	52	636
2015	-111	-2	285	287	25	57	134	-77	57	656
2016	-111	-2	284	298	23	57	135	-72	62	675
2017	-111	-2	284	309	21	56	136	-66	67	693
2018	-111	-3	283	320	18	55	136	-61	72	709
2019	-111	-3	282	330	16	53	137	-56	77	725
2020	-112	-3	282	340	14	52	137	-51	82	740
2021	-113	-4	281	350	11	51	137	-46	86	754
2022	-114	-4	280	360	8	50	138	-41	91	767
2023	-116	-4	279	369	5	48	138	-36	96	780
2024	-117	-4	277	379	2	47	138	-31	100	791
2025	-119	-5	276	388	-1	46	138	-26	105	801
2026	-122	-5	275	397	-4	44	137	-21	109	810
2027	-124	-6	273	405	-7	42	137	-17	114	818

Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	totaal
2028	-127	-6	272	413	-10	41	137	-12	118	826
2029	-130	-6	270	422	-14	39	136	-7	123	832
2030	-134	-7	268	430	-18	37	136	-3	127	837

3.4 Conclusie

De vraag naar parkeerplaatsen is sterk afhankelijk van de economische ontwikkelingen. De huidige crisis is niet in één of twee jaar over. Zelfs als dat het geval is, dan zal het nog even duren voordat de consument weer op dezelfde wijze gaat besteden als voor de crisis. De kans dat er in Dordrecht op basis van de **huidige** attractiepunten, bedrijven en woonaanbod de eerstkomende 10 jaar een tekort aan parkeerplaatsen gaat ontstaan voor het centrum is minimaal. Wel zijn er op sectorniveau reeds knelpunten aanwezig die mogelijk een oplossing behoeven.

Aanpassingen in het beleid (o.a. het parkeerbeleid) die betrekking hebben op openbare ruimte, detailhandel, horeca en toerisme, kunnen ook op de bestaande situatie gevolgen hebben voor de vraag naar parkeerplaatsen, zowel in positieve als negatieve zin.

4 Gevolgen van het toevoegen c.q. verwijderen van functies voor de parkeervraag

4.1 Methodiek voor bepalen behoefte bij toevoegen of verwijderen functies

Een belangrijke functie van de parkeerbalans is dat het een instrument is om enig inzicht te geven in de toekomstige parkeerbehoefte. In het vorige hoofdstuk zijn de gevolgen van drie scenario's met betrekking tot de autonome groei geschetst. Wat gebeurt er als de aard en de omvang van de functies in het centrum en 19^e eeuwse schil ongewijzigd blijft?

De volgende stap is het toevoegen c.q. verwijderen van functies uit het centrum en de 19^e eeuwse schil. De gevolgen daarvan worden berekend op basis van de parkeernormen, zoals die in 2011 van toepassing waren. Het kiezen voor de oude normen heeft twee redenen:

- In de eerste plaats om het voorliggende parkeerbehoefteonderzoek te kunnen vergelijken met het parkeerbehoefteonderzoek uit 2011. Voor vergelijkbare functies zijn dezelfde normen als toen gehanteerd.
- De tweede reden om de 'oude' normen te gebruiken is het feit dat de gemeente op dit moment geen eenduidig parkeernormenbeleid heeft. In de '*Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten*', zoals het college van B&W die op 18 december 2012 heeft vastgesteld, worden de kencijfers van het CROW als norm bestempeld. In het vastgestelde beleid is echter geen rekening gehouden met de bandbreedte (minimum en maximum) van de parkeernormen zoals de CROW wel voor de kencijfers benoemt.

Bij het toevoegen van een functie wordt de behoefte aan extra parkeerplaatsen berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm en vervolgens met de daarmee corresponderende aanwezigheidspercentages. Het resultaat daarvan wordt opgeteld bij de parkeerbehoefte, zoals die in het vorige hoofdstuk voor de drie varianten is berekend. Als norm wordt het maximum van de bandbreedte van de kencijfers van het CROW gebruikt, zoals die zijn opgenomen in het ASVV 2004. Als een functie verdwijnt uit het gebied, wordt de omgekeerde weg bewandeld. De berekende behoefte wordt dan niet opgeteld, maar afgetrokken. In plaats van de maximum van de bandbreedte, wordt bij het aftrekken het minimum van de bandbreedte gebruikt. Daarmee beperken we de kans dat het verdwijnen van een functie leidt tot een te grote reductie van de parkeerbehoefte.

4.1.1 Programma

In onderstaand overzicht zijn de functies met bijbehorende omvang weergegeven waarvan waarschijnlijk is dat deze in de toekomst in het plangebied worden toegevoegd of daaruit worden verwijderd. Het betreft de stand van zaken bij aanvang van het onderzoek begin 2013.

Enkele opmerkingen bij het programma:

- De blauw gemarkeerde cellen geven de parkeerbehoefte per functie op het maatgevende moment weer.
- Bij de woningen is alleen de openbare component meegenomen. Dit zijn de parkeerplaatsen voor bezoekers en voor andere niet-vergunninghouders. In de berekening is uitgegaan van 1 parkeerplaats op eigen terrein. Het beleid van de gemeente voorziet er overigens in dat bij

nieuwbouw bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning. Zij beschikken immers over een eigen parkeerplaats.

- De parkeercapaciteit van de scholen zijn een inschatting. Vooralnog zijn daar geen goede cijfers van bekend. Overigens is de impact van deze voorzieningen op de maatgevende momenten marginaal. Niet alleen zijn de pieken kort, maar vindt het parkeren vaak plaats op tijden dat de vraag naar parkeerplaatsen niet maximaal is.
- De parkeercapaciteit van de musea is afgeleid van het aantal (50.000 resp. 40.000) bezoekers per jaar; een gemiddelde bezetting van 1,85 personen per auto; 65% autogebruik, 52 weken per jaar en een piekverdeling van 33% op zaterdagmiddag en 33% op zondagmiddag en de rest door de week.
- Voor 'De Holland' is het parkeren op eigen terrein geregeld. Hoewel men stelt daaraan voldoende te hebben, is een capaciteit van 10 plaatsen opgenomen als buffercapaciteit.
- Voor het Energiehuis is uitgegaan van de behoefte eind 2012 (bij ingebruikname Energiehuis), zoals is berekend in de Memo van RO d.d. 15 november 2011.
- Het effect van de leegstaande kantoren op de parkeerbehoefte is beperkt. De parkeervraag van kantoren heeft nagenoeg geen effect op de maximale vraag naar parkeerplaatsen. De maximale parkeerbehoefte ligt in de meeste gevallen op zaterdag en/of zondag. De parkeervraag vanuit de kantoren was op die momenten al nagenoeg nihil.
- Het programma kan worden aangepast. Stel dat bijvoorbeeld de Primark niet wordt gerealiseerd, dan kan het zo maar zijn dat de detailhandel in 2014 in de Drievriendenhof niet met 400 m2 BVO groeit, maar met 2.000 m2 BVO krimpt.

Tabel 4.1 bouwprogramma (situatie begin 2013)

	functie	jaar	+/-	sector	omvang	eenheid	norm	van toepassing	dimi	zami	kozomi
Kromhout	kantoor	2013	-	E	10000	m2 bvo	1,0	komi	-100	0	0
To Be	kunstschool	2013	-	A	10	leslokaal	0,5	komi	-1	-2	-2
Paradium III	detailhandel	2013	+	D	4500	m2 bvo	3,5	zami	95	158	158
Movies	bioskoop	2013	+	D	450	zitplaatsen	0,2	zami	23	36	36
Hofkwartier	podium	2013	-	D	0	(zit)plaats	0,1	zami	0	0	0
Paradium III	wonen	2013	+	D	30	woning	0,7	zami	11	13	13
Dordrechts Museum	museum	2013	+	D	10000	bezoekers/jaar	23,0	zami	10	23	23
Energiehuis	cultuur	2013	+	G	136	plaatsen	24,0	kozy	61	136	136
Belastingdienst	kantoren	2014	-	D	5000	m2 bvo	0,8	zami	-40	0	0
De holland	museum	2014	+	C	50000	bezoekers/jaar	56,0	dimi	25	56	56
Drievriendenhof	detailhandel	2014	-	D	2000	m2 bvo	2,5	zami	-30	-50	-50
Drievriendenhof	detailhandel	2014	+	D	2400	m2 bvo	3,5	zami	50	84	84
Hofkwartier	podium (kunstkerk)	2014	+	D	0	m2 bvo	0,2	zami	0	0	0
Kunstmin	podium	2014	+	G	650	plaatsen	0,2	kozy	33	52	52
Stedelijk gym	school	2014	-	A	20	leslokaal	0,5	kozy	-10	0	0
Wolff Bioscoop	bioskoop	2014	+	G	1200	zitplaatsen	0,2	kozy	60	96	96
Post 120	wonen	2015	+	D	30	woningen	1,5	zami	23	27	27
Post 120	kantoor	2015	+	D	5750	m2 bvo	1,5	zami	86	0	0
Post 120	supermarkt	2015	+	D	1000	m2 bvo	3,5	zami	21	35	35
Post 120	detailhandel	2015	+	D	250	m2 bvo	3,5	zami	5	9	9
Hof van Dordrecht	museum	2015	+	D	40000	bezoekers/jaar	90,0	zami	41	90	90
Kromhout	woningen	2016	+	G	20	woningen	0,7	kozy	7	8	8
Kromhout	woningen	2017	+	G	25	woningen	0,7	kozy	9	11	11
Kromhout	woningen	2018	+	G	25	woningen	0,7	kozy	9	11	11

4.1.2 Gevolgen voor parkeerbehoefte per sector

De ontwikkelingen die in paragraaf 4.1.1. zijn opgenomen, leiden tot de volgende toename van de behoefte per jaar per sector.

Tabel 4.2 Verandering in parkeerbehoefte per sector per jaar

	A	B	C	D	E	F	G
2013	-2			229			136
2014			25	34			148
2015				161			
2016							8
2017							11
2018							11
2019							

Parkeercapaciteitsverandering Energiehuisterrein

In 2013 is een uitbreiding van de parkeercapaciteit op het Energiehuis voorzien (van 293) tot 747 plaatsen.

In 2014 wordt een parkeergarage opgeleverd van 320 parkeerplaatsen. Tegelijkertijd wordt het aantal parkeerplaatsen op straat gereduceerd tot 412. Per 2014 zijn er $(320 + 412 =) 732$ parkeerplaatsen beschikbaar. In vergelijking met de situatie van 2013 is dat een reductie van $(747 - 735 =) 15$ plaatsen.

Stadswerven Zuid

Stadswerven zuid is in ontwikkeling. Energiehuis functioneert en er komen in de toekomst functies en een parkeergarage bij. Als alles gereed is zal ook parkeerregulering in het gebied worden toegepast. In welke vorm is op het moment echter nog niet duidelijk. Omdat de dinsdagochtend voor het P&R het maatgevend moment is, en de koopzondagmiddag voor sector G, is het van belang om de ontwikkelingen rekenkundig toe te delen aan het gebied waar deze het meeste impact op heeft. Daarnaast zal na realiseren van de voorzieningen op Stadswerven Zuid de vraag aan de orde komen of dat aanleiding is om directe omgeving te gaan fiscaliseren. Hierover is nog geen besluit genomen. Als dat het geval is, wordt dat gebied toegevoegd aan sector G. Mede daarom kiezen wij er voor om de ontwikkelingen in Stadswerven Zuid te koppelen aan sector G.

Overigens kan parkeerregulering in het gebied tot gevolg hebben dat het karakter van het huidige P+R Energiehuis verandert. Ook de parkeervraag zal daarmee veranderen. De P+R zal wegvallen als het regime het zelfde wordt als in sector G. De parkeervoorziening heeft dan primair een functie voor Stadswerven Zuid. Ook de parkeervraag zal dan afnemen. Als de keuze wordt gemaakt om wel een vorm van P+R te handhaven zal de parkeervraag minder afnemen, of zelfs helemaal niet. Als duidelijk is wat de regulering wordt, kan ook de parkeerbehoefte worden herberekend.

Bij het beoordelen van de beschikbare capaciteit moet met bovenstaande rekening worden gehouden. Sector G en P+R Energiehuis moeten in samenhang worden gezien.

4.2 Gevolgen per variant

Voor de varianten, zoals beschreven in hoofdstuk 3 zijn de saldi per vergunninggebied en voor de totale stad doorgerekend. Het toevoegen van ontwikkelingen, of het niet laten doorgaan daarvan heeft uiteraard gevolgen voor de saldi.

4.2.1 Variant stabiel

Voor deze variant geldt dat eigenlijk alleen in sector C langdurig sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. In 2012 is het batig saldo van de stad voor 50% toe te schrijven aan deze sector. Dit percentage loopt in de jaren daarna alleen maar op.

Tabel 4.3 Saldi bij variant stabiel na toevoegen nieuwe functies

Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	stad
2012	-114	-1	285	253	31	60	132	-93	42	594
2013	-122	-1	281	19	25	57	286	-93	42	493
2014	-132	-2	252	-20	20	54	119	-93	42	240
2015	-143	-2	248	-185	15	51	116	-93	42	47
2016	-154	-2	244	-190	10	48	105	-93	42	7
2017	-165	-3	240	-195	4	44	90	-93	42	-36
2018	-176	-3	235	-200	-1	41	76	-93	42	-80
2019	-187	-4	231	-205	-7	38	72	-93	42	-113
2020	-198	-4	227	-211	-13	35	69	-93	42	-147
2021	-210	-5	222	-216	-18	31	65	-93	42	-182
2022	-222	-5	218	-221	-24	28	61	-93	42	-216
2023	-234	-5	213	-226	-30	25	58	-93	42	-252
2024	-246	-6	208	-232	-36	21	54	-93	42	-287
2025	-258	-6	204	-237	-42	18	50	-93	42	-324
2026	-270	-7	199	-243	-48	14	46	-93	42	-360
2027	-283	-7	194	-249	-54	11	42	-93	42	-398
2028	-295	-8	189	-254	-61	7	38	-93	42	-435
2029	-308	-8	184	-260	-67	3	34	-93	42	-474
2030	-321	-9	179	-266	-74	-1	30	-93	42	-512

4.2.2 Variant Groei

Als de vraag naar parkeerplaatsen gaat groeien, dan zal er vrij snel (2016) een tekort optreden aan parkeerplaatsen. Deze manifesteert zich vooral in de sectoren A en D, maar in een later stadium ook in E.

Tabel 4.4 Saldi bij variant groei na toevoegen nieuwe functies

Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	stad
2012	-114	-1	285	253	31	60	132	-93	42	594
2013	-122	-1	281	19	25	57	286	-93	42	493
2014	-132	-2	252	-20	20	54	119	-93	42	240
2015	-143	-2	248	-185	15	51	116	-93	42	47
2016	-165	-3	240	-211	6	45	97	-99	36	-52
2017	-188	-3	231	-237	-3	40	76	-104	31	-156
2018	-211	-4	223	-263	-12	34	54	-110	26	-261
2019	-234	-4	214	-289	-21	29	43	-115	21	-356
2020	-257	-5	206	-316	-30	23	32	-121	15	-453
2021	-281	-5	197	-343	-39	17	20	-127	10	-550
2022	-304	-6	188	-370	-49	12	9	-133	4	-648
2023	-329	-6	179	-397	-58	6	-3	-139	-1	-748
2024	-353	-7	170	-425	-68	0	-14	-144	-7	-849

Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	stad
2025	-378	-7	161	-453	-78	-6	-26	-150	-12	-950
2026	-403	-8	151	-482	-87	-12	-38	-157	-18	-1.053
2027	-428	-9	142	-510	-97	-18	-50	-163	-24	-1.158
2028	-454	-9	132	-539	-108	-25	-63	-169	-30	-1.263
2029	-480	-10	123	-569	-118	-31	-75	-175	-36	-1.369
2030	-506	-10	113	-598	-128	-37	-87	-181	-41	-1.477

4.2.3 Variant Krimp

Wanneer het aantal bezoekers aan de stad blijft krimpen, dan is er met uitzondering van de sector A en deels D binnen Dordrecht geen parkeerprobleem. In sector D stijgt de parkeerbehoefte in 2015 door het toevoegen van functies in dit gebied en daalt (2016) vervolgens ten gevolge van het afnemend aantal bezoekers in deze variant.

Tabel 4.5 Saldi bij variant krimp na toevoegen nieuwe functies

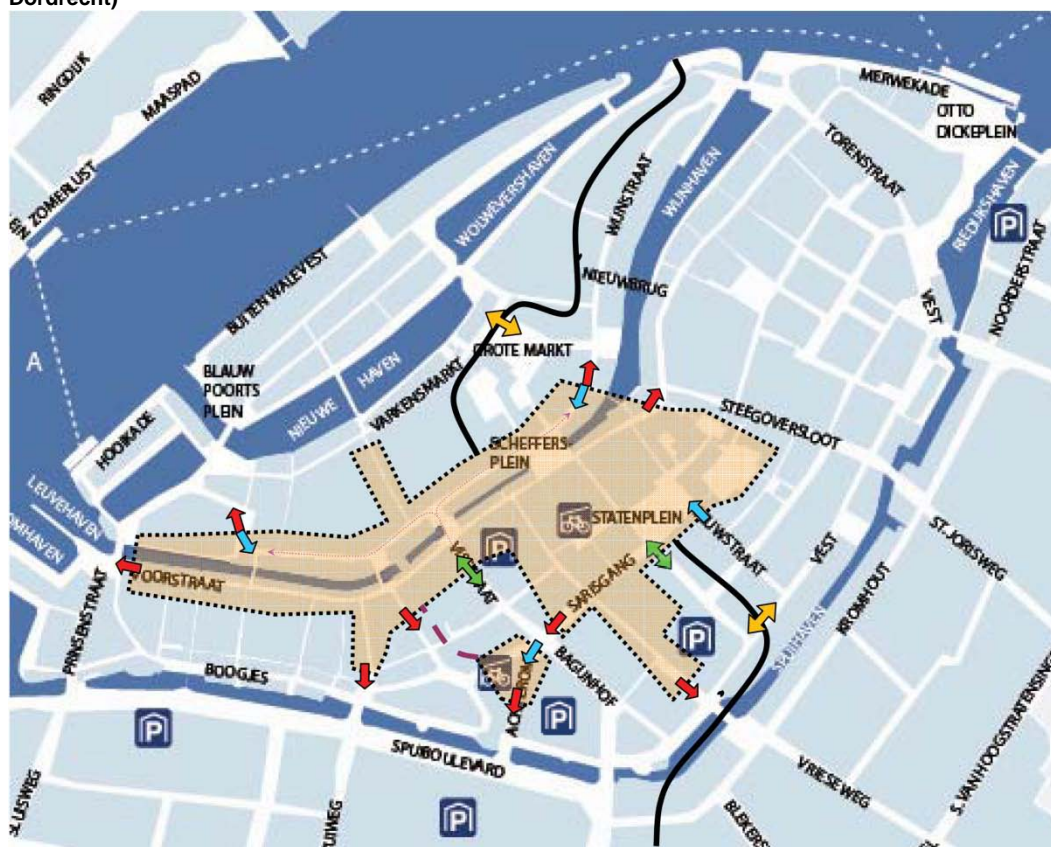
Jaar	A	B	C	D	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	stad
2012	-114	-1	285	253	31	60	132	-93	42	594
2013	-110	-1	285	35	29	59	290	-88	47	546
2014	-110	-1	260	15	27	58	129	-82	52	348
2015	-109	-2	260	-132	25	57	133	-77	57	212
2016	-109	-2	260	-117	23	57	128	-72	62	230
2017	-109	-2	259	-102	21	56	121	-66	67	244
2018	-109	-3	259	-87	18	55	113	-61	72	257
2019	-109	-3	259	-72	16	53	117	-56	77	281
2020	-110	-3	258	-58	14	52	120	-51	82	303
2021	-111	-4	257	-44	11	51	123	-46	86	324
2022	-112	-4	257	-31	8	50	126	-41	91	344
2023	-114	-4	256	-17	5	48	129	-36	96	363
2024	-116	-4	255	-4	2	47	132	-31	100	381
2025	-118	-5	254	9	-1	46	135	-26	105	398
2026	-120	-5	253	21	-4	44	137	-21	109	414
2027	-122	-6	251	34	-7	42	140	-17	114	429
2028	-125	-6	250	46	-10	41	142	-12	118	443
2029	-128	-6	248	58	-14	39	145	-7	123	456
2030	-132	-7	247	69	-18	37	147	-3	127	468

5 Wat als?

5.1 Scheiding door het centrum

Uitgangspunt voor het onderzoek was het onderzoeksgebied uit het rapport van 2011 en de daarbij toegepaste sectorindeling. Tijdens de overleggen is meermaals de scheiding van het centrum in een oostelijk en westelijk deel ter tafel gekomen. Deze scheiding maakt het voor vergunninghouders van de sectoren A en D in de praktijk minder makkelijk gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de gehele sector. Om van Oost naar West (of andersom) te komen moeten de vergunninghouders omrijden. In de onderstaande afbeelding is de verdeling van het centrum weergegeven.

Figuur 5.1 Verdeling centrum in Oost- en Westlob plus voetgangersgebied (bron: gemeente Dordrecht)



De vraag diende zich aan of de sectoren A en D niet beter kunnen worden gesplitst in een westelijke en oostelijke sector. Een splitsing geeft de knelpunten binnen deze sectoren beter weer. In dit hoofdstuk zijn op basis van de cijfers uit tellingen de gevolgen van een splitsing inzichtelijk gemaakt op basis van het programma, zoals is geformuleerd in hoofdstuk 4. Het betreft dus de saldi inclusief het toevoegen / verwijderen van nieuwe functies in de toekomst.

5.2 Gevolgen van de splitsing

Uit de tabellen 5.1 t/m 5.3 wordt duidelijk dat in de sectoren A en D het aan de oostzijde relatief drukker is dan de westzijde van de sector. In beide gevallen is het in het oosten drukker dan in het

westen. (AW staat sector A aan de westzijde van de pollers; AO is sector A ten oosten van de pollers. De betekenis van DW en DO is hetzelfde).

Deels is dat te verklaren door het feit dat, met uitzondering van Riedijkshaven, alle parkeergarages in sector D in het westelijk deel liggen en het voor bezoekers uit het oosten meer voor de hand ligt om op straat te parkeren. In de oostzijde zijn er in het centrum geen garages voorhanden. De gemeente moet er overigens op bedacht zijn dat bij de introductie van GSM parkeren het parkeren op straat toeneemt ten koste van het parkeren in de parkeergarages. De mate waarin dat gebeurt is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op straat.

In alle gevallen is in AW/AO en DW/DO vanaf 2014 sprake van een tekort. De gevolgen voor sector D zijn het grootst. DO is een kleine sector, waar in een aantal gevallen meer auto's geparkeerd staan dan er formeel in passen (parkeerdruk > 100%). Bij een splitsing het maatgevende moment voor DO verschoven van zaterdagmiddag naar zondagmiddag. Daarnaast heeft dit gebied een stallingsprobleem (stallen = parkeren voor bewoners). De parkeerbehoefte 's nachts bedraagt 94 plaatsen terwijl er in dat gebied maar 80 liggen. In onderstaande tabellen zijn de saldi voor de verschillende varianten weergegeven.

Tabel 5.1 Saldi in variant stabiel

Jaar	AW	AO	B	C	DW	DO	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	stad
2012	-18	-95	-1	285	240	-22	31	60	132	-93	42	560
2013	-21	-101	-1	281	7	-23	25	57	286	-93	42	459
2014	-26	-106	-2	252	-31	-23	20	54	119	-93	42	206
2015	-31	-112	-2	248	-196	-24	15	51	116	-93	42	13
2016	-36	-117	-2	244	-200	-25	10	48	105	-93	42	-27
2017	-42	-123	-3	240	-204	-26	4	44	90	-93	42	-70
2018	-47	-129	-3	235	-208	-27	-1	41	76	-93	42	-114
2019	-52	-134	-4	231	-212	-28	-7	38	72	-93	42	-147
2020	-58	-140	-4	227	-216	-28	-13	35	69	-93	42	-181
2021	-64	-146	-5	222	-220	-29	-18	31	65	-93	42	-215
2022	-69	-152	-5	218	-224	-30	-24	28	61	-93	42	-249
2023	-75	-158	-5	213	-228	-31	-30	25	58	-93	42	-285
2024	-81	-165	-6	208	-233	-32	-36	21	54	-93	42	-320
2025	-87	-171	-6	204	-237	-33	-42	18	50	-93	42	-356
2026	-93	-177	-7	199	-242	-34	-48	14	46	-93	42	-393
2027	-99	-184	-7	194	-246	-35	-54	11	42	-93	42	-430
2028	-105	-191	-8	189	-251	-36	-61	7	38	-93	42	-467
2029	-111	-197	-8	184	-256	-37	-67	3	34	-93	42	-506
2030	-117	-204	-9	179	-260	-38	-74	-1	30	-93	42	-544

Tabel 5.2 Saldi in variant groei

Jaar	AW	AO	B	C	DW	DO	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	stad
2012	-18	-95	-1	285	240	-22	31	60	132	-93	42	560
2013	-21	-101	-1	281	7	-23	25	57	286	-93	42	459
2014	-26	-106	-2	252	-31	-23	20	54	119	-93	42	206
2015	-31	-112	-2	248	-196	-24	15	51	116	-93	42	13
2016	-42	-123	-3	240	-220	-25	6	45	97	-99	36	-87
2017	-53	-135	-3	231	-245	-27	-3	40	76	-104	31	-191
2018	-64	-147	-4	223	-270	-28	-12	34	54	-110	26	-296
2019	-75	-159	-4	214	-295	-29	-21	29	43	-115	21	-391
2020	-86	-171	-5	206	-321	-31	-30	23	32	-121	15	-488
2021	-97	-183	-5	197	-347	-32	-39	17	20	-127	10	-586
2022	-109	-195	-6	188	-373	-33	-49	12	9	-133	4	-684
2023	-120	-208	-6	179	-400	-35	-58	6	-3	-139	-1	-784
2024	-132	-220	-7	170	-426	-36	-68	0	-14	-144	-7	-885
2025	-144	-233	-7	161	-453	-37	-78	-6	-26	-150	-12	-987
2026	-156	-246	-8	151	-481	-39	-87	-12	-38	-157	-18	-1.090
2027	-168	-259	-9	142	-508	-40	-97	-18	-50	-163	-24	-1.195
2028	-180	-273	-9	132	-536	-42	-108	-25	-63	-169	-30	-1.300
2029	-193	-286	-10	123	-564	-43	-118	-31	-75	-175	-36	-1.407
2030	-205	-300	-10	113	-593	-45	-128	-37	-87	-181	-41	-1.515

Tabel 5.3 Saldi in variant krimp

Jaar	AW	AO	B	C	DW	DO	E	F	G	P+R Ener	P+R Wees	stad
2012	-18	-95	-1	285	240	-22	31	60	132	-93	42	560
2013	-16	-95	-1	285	23	-22	29	59	290	-88	47	512
2014	-15	-94	-1	260	4	-23	27	58	129	-82	52	314
2015	-15	-94	-2	260	-142	-23	25	57	133	-77	57	179
2016	-15	-94	-2	260	-126	-23	23	57	128	-72	62	198
2017	-15	-94	-2	259	-110	-24	21	56	121	-66	67	212
2018	-15	-94	-3	259	-94	-24	18	55	113	-61	72	226
2019	-15	-94	-3	259	-79	-25	16	53	117	-56	77	250
2020	-16	-94	-3	258	-64	-25	14	52	120	-51	82	272
2021	-16	-95	-4	257	-49	-26	11	51	123	-46	86	294
2022	-17	-95	-4	257	-34	-26	8	50	126	-41	91	315
2023	-18	-96	-4	256	-19	-27	5	48	129	-36	96	334
2024	-19	-97	-4	255	-5	-27	2	47	132	-31	100	353
2025	-20	-98	-5	254	9	-28	-1	46	135	-26	105	370
2026	-21	-99	-5	253	22	-28	-4	44	137	-21	109	387
2027	-22	-101	-6	251	36	-29	-7	42	140	-17	114	402
2028	-24	-102	-6	250	49	-29	-10	41	142	-12	118	417
2029	-25	-104	-6	248	62	-30	-14	39	145	-7	123	430
2030	-27	-106	-7	247	75	-31	-18	37	147	-3	127	443

6 Conclusies

2012 versus het verleden

De parkeertelling uit 2012 laat ten opzichte van de tellingen uit 2010 en 2011 een dalende tendens zien als het gaat om het gebruik van parkeerplaatsen. Als we de telling van 2012 vergelijken met de telling van 2010 en daarop de parkeerbehoefte baseren, dan zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Voor 2012 hebben we echter een correctie toegepast. Er is niet van uitgegaan dat de telling het maatgevende moment was, maar op basis van het gebruik van de parkeergarages is gezocht naar het moment dat daadwerkelijk maatgevend was. Deze berekeningswijze leidt tot een hogere parkeerbehoefte dan wanneer deze uitsluitend was gebaseerd op de telling. Overigens betekent dit niet dat op een ander moment moet worden geteld. Het maatgevende moment is namelijk alleen achteraf te bepalen. Door jaarlijks in dezelfde periode te tellen zijn de parkeertellingen ten opzichte van elkaar vergelijkbaar.

Economisch onzekere tijden

Het zijn economisch onzekere tijden. Dat heeft ook gevolgen voor de toekomstige parkeerbehoefte. Niemand weet hoe snel de economie zich zal herstellen, en hoe de consument c.q. de cultuur en evenementbezoeker daarop gaat reageren.

- Daar waar we 'vroeger' konden uitgaan van een stabiele groei naar de vraag van parkeerplaatsen, gooit de crisis roet in het eten. De vraag daalt, maar niemand weet hoelang dat duurt en waar de bodem van de vraag ligt. Deze gevolgen zijn, hoewel ze langer duren dan de meesten hebben voorzien, tijdelijk van aard. Als de crisis over is, zal ook de vraag naar parkeerplaatsen gaan stijgen.
- Van structurele aard zijn de gevolgen van de digitalisering van de maatschappij. Zaken als online winkelen en het nieuwe werken hebben gevolgen voor de vraag naar parkeerplaatsen. Centra zullen compacter worden. Deskundigen menen dat mogelijk 20% tot 40% van het (fysieke) winkelareaal zal verdwijnen. Niemand weet echter wat uiteindelijke effecten zijn van de digitalisering, noch hoelang de crisis duurt. Dit maakt een prognose van de parkeerbehoefte op de langere termijn lastig. Er kan zowel groei als krimp van de vraag optreden.

Is er extra parkeercapaciteit nodig?

De vraag: *'moet de gemeente parkeerplaatsen bijbouwen?'* is op dit moment niet eenduidig te beantwoorden. Veel is locatie-, en daarmee situatieafhankelijk. In het centrum zelf is behoefte aan extra parkeercapaciteit. In de 19^e eeuwse schil is over het algemeen voldoende parkeercapaciteit. Naast uitbreiding van parkeercapaciteit staan de gemeente ook andere instrumenten ter beschikking, zoals betere benutting van bestaande plaatsen door betere signalering, andere parkeerregulering, een aanpassing van de verkeercirculatie en/of een ander tariefstelsel. Daarnaast moet men zich afvragen in hoeverre het noodzakelijk is om nu al te beslissen over het al dan niet uitbreiden van parkeercapaciteit. Soms is die noodzaak aanwezig, maar als dat niet het geval is uitstellen een veilige optie. Hoe dan ook, de gemeente staat voor de opgave om te gaan met onzekerheden waar ook het SCP geen definitief antwoord op heeft.

Punt van aandacht is de wijze waarop wordt omgegaan met P&R Energiehuis. De aanwezigheid van deze voorziening heeft consequenties voor de parkeervraag in het centrum. Als deze functie (deels) komt te vervallen, zal dat leiden tot een hogere parkeervraag in het centrum. Omdat het parkeren op afstand dan onvoldoende voordeel oplevert, zal een deel van de huidige gebruikers dichter bij de bestemming gaan parkeren.

Flankerend beleid

In een aantal sectoren is de koopzondagmiddag het drukste moment. Mensen parkeren niet alleen op straat, maar weten ook de (betaalde) garages te vinden. De hoogte van de parkeerdruk is in deze sectoren vergelijkbaar met die op zaterdag. Parkeerregulering op de koopzondag heeft daarom slechts een beperkt effect op de parkeervraag. De vraag is of dat opweegt tegen het ondernemersbelang, die het parkeren op zondag waarschijnlijk graag gratis willen houden.

De sectoren A en D die door de pollers elk in twee gebieden worden gedeeld fungeren feitelijk als 4 sectoren. De vraag is dan waarom dit ook niet in de praktijk tot uiting te laten komen. In dat geval wordt het ook eenvoudiger om het stallingsprobleem in sector D – Oost te duiden en op te lossen.



Rhijnspoorplein 18
1018 TX Amsterdam
Nederland

T 020 638 97 56
F 020 638 98 36
E amsterdam@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiringideas