

Sector Stadsontwikkeling

Parkeren Centrum Oost

Opdrachtgever	F. Sieuwerts
Status	concept
Datum	10 oktober 2008
redactie	F.C.A. Moesman

I NHOUDSOPGAVE

1	Parkeren Centrum Oost	1
1.1	Inleiding en samenvatting	1
1.2	Tekort aan parkeerplaatsen Schil Oost	1
2	Oplossingsrichting	3
2.1	Oplossing 2006	3
2.1.1	Keuze voor Steegoversloot	3
2.1.2	Kennis anno 2008	3
2.2	Oplossingsrichting 2008	3
3	Uitwerking oplossingsrichting	5
3.1	Kansen van de Kromhout (Van Damme) locatie	5
3.1.1	Nieuwe kansen	5
3.2	Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng	5
3.3	Bodemonderzoek Geomet	6
3.4	Indicatieve analyse financiële haalbaarheid en risicoparagraaf	7
3.5	Vorbereidingskrediet	7
3.6	Communicatie	7
4	Gevraagde beslissing	9

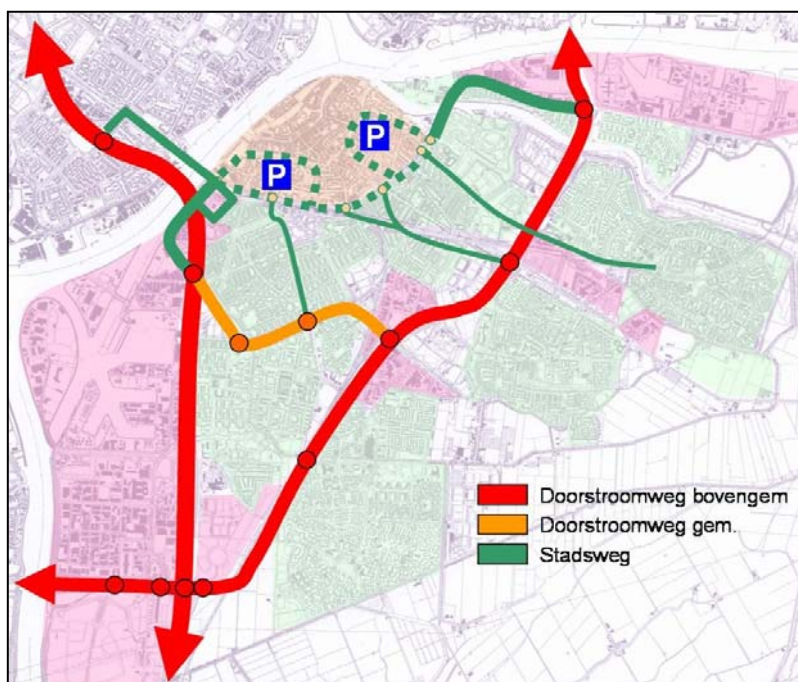
1 Parkeren Centrum Oost

1.1 Inleiding en samenvatting

Aan de oostkant van het centrum is een tekort aan openbaar parkeren. Door ontwikkelingen in de binnenstad en op Stadswerven zal de druk op het openbaar parkeren in dit gebied nog toenemen. College en Raad hebben in 2006 de locatie Steegoversloot aangewezen om parkeerfaciliteiten te ontwikkelen. Doordat verhuizing van de School voor Gezondheidszorg pas in 2010 verhuist van de Steegoversloot naar het Gezondheidspark, biedt dit op korte termijn geen perspectief. Inmiddels is de "Van Damme-locatie" aan het Kromhout verworven door een projectontwikkelaar, die buiten haar eigen programma een openbare parkeergarage wil bouwen. Deze bouw kan op redelijk korte termijn van start gaan, zodat hier in 2011 de eerste 400 openbare parkeerplaatsen kunnen worden opgeleverd. In 2013 volgen dan nog ca. 200 openbare parkeerplaatsen aan de Steegoversloot. Hiermee is al een groot deel van de huidige problematiek opgelost.

1.2 Tekort aan parkeerplaatsen Schil Oost

Voor de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in de binnenstad stelt het Mobiliteitsplan Dordrecht twee parkeerroutes voor, die vanaf de radialen bereikbaar zijn (zie afbeelding). Beide parkeerroutes zijn onderling verbonden via de Oranjelaan / Burgemeester De Raadsingel. Verder zijn er geen onderlinge verbindingsroutes door Historische Binnenstad en Schil.



Situatie met 2 parkeerroutes, zonder doorsteek door het centrum.

Om de centrumradialen zo optimaal mogelijk te benutten moeten de parkeervoorzieningen van daaruit goed bereikbaar zijn. Momenteel is aan de oostzijde van de binnenstad vrijwel geen parkeerruimte, met als gevolg dat verkeer vanaf de Merwedestraat vaak door de Schil rijdt op zoek naar een parkeerplaats, om deze uiteindelijk te vinden in Schil West. Door parkeervoorzieningen te realiseren aan de oostzijde van de binnenstad wordt de noodzaak om door de Schil te rijden verminderd en wordt de druk op de Toulonselaan / Oranjepark kleiner.

Er wordt gestreefd naar een 70/30-verhouding in de parkeercapaciteit tussen Schil West en Schil Oost. Conform het Mobiliteitsplan Dordrecht zouden in Schil Oost ca. 1.000 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

2 Oplossingsrichting

2.1 Oplossing 2006

2.1.1 Keuze voor Steegversloot

In 2006 is door College en gemeenteraad de locatie Steegversloot aangewezen als locatie voor een ondergrondse openbare parkeergarage (ten behoeve van de binnenstad). Het betreft de locatie van de huidige School voor Gezondheidszorg van het Da Vinci College. Op deze locatie zijn maximaal 400 parkeerplaatsen te realiseren. In het kader van het Mobiliteitsplan Dordrecht en het Verkeersplan Schil is door college en gemeenteraad besloten om aanvullende mogelijkheden in de omgeving te bezien.

Daarbij is onderzocht of op het Van Damme terrein aan het Kromhout een grootschalige ondergrondse parkeerfaciliteit kon worden gerealiseerd. Hoewel het onderzoek positief oordeelde over de locatie Kromhout, is deze destijds niet meegenomen in de besluitvorming, omdat geen overeenstemming met de eigenaar bereikt kon worden over de verwerving van de locatie. Andere locaties hebben zich de afgelopen jaren niet aangediend.

2.1.2 Kennis anno 2008

Het huidige bestemmingsplan biedt niet de ruimte om op de Steegversloot een parkeergarage voor de binnenstad te realiseren. Het ontwerpbestemmingsplan Historische Binnenstad biedt deze ruimte wel. Inmiddels is bekend dat de locatie Steegversloot niet vóór 2010 beschikbaar zal komen. Via onder meer de voortgangsrapportages Gezondheidspark bent u hierover geïnformeerd.

Rekening houdend met sloop, planvoorbereiding, onderzoek (o.a. archeologisch onderzoek) is de verwachting dat een parkeergarage aan het Steegversloot op zijn vroegst in 2013 in gebruik kan worden genomen.

Om te voorkomen dat de bereikbaarheid van de binnenstad afneemt, moeten op korte termijn meerdere parkeervoorzieningen in Schil Oost worden ontwikkeld.

2.2 Oplossingsrichting 2008

Om definitief te bepalen of de parkeergarage Steegversloot binnen de wettelijke kaders te realiseren is, zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Als second opinion is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (**bijlage 1**), waaruit blijkt dat een parkeergarage op deze locatie binnen de wettelijke normeringen gerealiseerd kan worden. Ook bodemonderzoek op deze locatie heeft uitgewezen dat het realiseren van een ondergrondse parkeergarage zeer wel mogelijk is (**bijlage 2**). Dit betekent dat met planvorming gestart zal worden zodra het bestemmingsplan Historische

Binnenstad is vastgesteld. Vooruitlopend hierop zal een aanbesteding worden voorbereid, om een marktpartij te zoeken die de locatie verder kan ontwikkelen. Het Programma van Eisen voor zowel het bovengrondse- als het ondergrondse programma zal t.z.t. worden voorgelegd aan het college en de raad.

De tekorten in de parkeercapaciteit zijn van dien aard dat niet kan worden volstaan met alleen Steegoversloot in 2013. Langs twee lijnen is onderzocht of er eerder extra parkeervoorzieningen te realiseren zijn:

1. Steegoversloot vóór 2013 realiseren;
De mogelijkheden hiertoe zijn verkend. De kosten van een tijdelijke voorziening voor het Da Vinci blijken te hoog, de bereidheid om mee te werken aan deze oplossing is dan ook laag. Mede debet hieraan zijn de beperkte mogelijkheden om een geschikte tijdelijke locatie te vinden. Dit is geen optie.
2. In Schil Oost vóór 2013 parkeercapaciteit realiseren.
Momenteel doet zich de kans voor om aan het Kromhout (vm. Van Damme-terrein) extra parkeercapaciteit te realiseren.

Geadviseerd wordt deze tweede strategie verder uit te werken. In het volgende hoofdstuk wordt dit toegelicht.

3 Uitwerking oplossingsrichting

3.1 Kansen van de Kromhout (Van Damme) locatie

3.1.1 Nieuwe kansen

Recent is de voormalige Van Damme locatie aan het Kromhout verworven door B2 07 Projectontwikkeling Ede, met de bedoeling hier woningen met ondergronds parkeren (130 plaatsen) tot ontwikkeling te brengen. De ontwikkelaar is bereid om naast het eigen programma nog eens ca. 400 ondergrondse openbare parkeerplaatsen voor de binnenstad te realiseren. De ontwikkelaar stelt dat dit alleen haalbaar is indien een substantieel programma wordt gerealiseerd. Hiermee dient zich een kans aan om de locatie Kromhout geschikt te maken als parkeerlocatie voor binnenstadbezoekers.

Bij meer dan 1 laag ondergronds bouwen (100 parkeerplaatsen) moeten kostbare damwanden worden geplaatst, wat pas bij 4 lagen ondergronds (400 parkeerplaatsen) voldoende rentabiliteit biedt. In dat geval is een aangepast bovengronds bouwvolume noodzakelijk. Omdat het bestemmingsplan bij een openbare parkeergarage moet worden herzien, kan een aangepast bovengronds bouwvolume daarvan afhankelijk worden gesteld. De verwachting is dan dat een parkeergarage op deze locatie op zijn vroegst in 2011 in gebruik kan worden genomen.

3.2 Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng

De gemeenteraad heeft Goudappel Coffeng opdracht gegeven een nieuw onderzoek te doen, dat niet alleen ziet op de effecten van Kromhout, maar ook op die van Steegoversloot (**bijlage 1**).

Op de locatie Steegoversloot zijn ca. 400 bezoekersplaatsen te realiseren, waarvan 200 voor het programma. Op de locatie Kromhout zijn onder de bebouwing ca. 530 bezoekersplaatsen te realiseren, waarvan 130 voor het programma. Daarnaast kunnen nog 120 extra plaatsen worden gebouwd wanneer de parkeergarage wordt doorgetrokken onder de Spuihaven.

In het onderzoek is uitgegaan van verschillende scenario's, te weten:

- Scenario 1 – realisatie van parkeergarage Steegoversloot volgens plan en realisatie van parkeergarage Kromhout voor alleen het eigen programma.
- Scenario 2 – optimaal benutten van beide locaties.
- Scenario 3 – opvangen van alle openbare parkeerplaatsen op de locatie Kromhout en alleen parkeren voor het eigen programma in Steegoversloot.

De belangrijkste conclusie is dat de verkeerskundige effecten van beide garages in alle scenario's beheersbaar blijven. De effecten zijn van dien aard dat beide garages gerealiseerd kunnen worden binnen de wettelijke kaders.

Vanuit het perspectief "verkeer" biedt het Kromhout kansen. Door haar directe ontsluiting op de Noordendijk wordt een minimaal aantal woningen extra belast. De inrichting van het Kromhout vraagt wel extra aandacht.

3.3 Bodemonderzoek Geomet

Het door Geomet uitgevoerde bodemonderzoek (**bijlage 2**) toont aan dat de bodemopbouw op beide locaties min of meer gelijk is.

De opzet van de fundering is voor beide projecten min of meer gelijk. Om overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken, wordt in beide gevallen geadviseerd een trillingsvrij systeem toe te passen.

3.4 Indicatieve analyse financiële haalbaarheid en risicoparagraaf

Financiële haalbaarheid

De ontwikkelaar is bereid de Kromhout-garage te realiseren en de garage vervolgens over te dragen aan de gemeente.

In de Nota Egalisatiereserve Parkeervoorzieningen is inzicht gegeven in de ontwikkeling van het parkeerareaal en de mogelijkheid tot beïnvloeden van de exploitatie-uitkomsten.

Het aanbod van de ontwikkelaar past binnen de financiële kaders van de egalisatiereserve parkeervoorzieningen.

Risicoparagraaf

- 3.4.1 Een punt dat nog verder uitgezocht moet worden is of er bij de ontwikkeling aan het Kromhout al of niet een Europese aanbesteding noodzakelijk is, of dat een vergelijkbaar traject gevolgd kan worden als in Gezondheidspark en Achterom. Een Europese aanbesteding zal het tijdschema aanzienlijk vertragen.
- 3.4.2 Een tijdsrisico vormt de acceptatie van bewoners. Bewoners kunnen procedures starten, welke veel tijd kunnen gaan kosten.
- 3.4.3 De financiële gevolgen liggen vast in de Nota Egalisatiereserve Parkeervoorzieningen. Desondanks zijn er scenario's denkbaar die zich op dit moment nog niet laten benoemen, maar die wel tot hogere kosten voor de gemeente kunnen leiden. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat de projectontwikkelaar alsnog niet in staat is om de parkeergarage binnen de financiële kaders te realiseren.
- 3.4.4 Hoewel de projectontwikkelaar verantwoordelijk is voor de uitvoering, is het technisch een risicovol uitvoeringsproject, waardoor het eindresultaat minder goed voorspelbaar is. De gemeente zal hierop door de burgers worden aangesproken.

3.5 Voorbereidingskrediet

Voor eventuele Europese aanbestedingen, bestemmingsplanwijzigingen, communicatie, inspraakprocedures en juridische kosten is een voorbereidingskrediet van € 50.000 noodzakelijk (**bijlage 3**).

3.6 Communicatie

De communicatie over de ontwikkeling van de parkeergarages aan Steegoversloot en Kromhout is opgesplitst in twee fases:

Fase 1 bestaat uit de communicatie rondom het B&W besluit.

- vrijdag 10 oktober: het bezorgen van bewonersbrieven Steegoversloot en Kromhout (**bijlage 4**); aanpassing website www.dordrecht.nl/parkerenoost;
- woensdag 15 oktober: uitgeven van een persbericht Steegoversloot en Kromhout;

- begin november: informatiebijeenkomst bewoners omgeving Kromhout;
- voor de bewoners omgeving Steegoversloot wordt een bijeenkomst gepland indien en zodra daar aanleiding voor is. Vooralsnog wordt schriftelijk gecommuniceerd over nieuwe (nieuws)feiten.

Fase 2 bestaat uit de communicatie rondom de uitwerking van de plannen. In deze fase worden de belanghebbenden betrokken. Hiervoor wordt een nader communicatieplan uitgewerkt.

4 Gevraagde beslissing

Het tekort aan parkeerplaatsen in het noordoostelijk deel van de binnenstad is groot. Als gevolg van het stimuleren van het bezoek aan de binnenstad neemt het tekort verder toe tot ca. 1.000 parkeerplaatsen (Mobiliteitsplan). Indien niet wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen zal dit ten koste gaan van de gewenste ontwikkeling van de binnenstad.

Doordat de School voor Gezondheidszorg pas in 2010 kan verhuizen, loopt de parkeergarage Steegoversloot vertraging op tot minimaal 2013. Ter voorbereiding van de aanbesteding moet nu al worden gestart met de verdere planontwikkeling voor deze garage, te weten het formuleren van het Programma van Eisen voor zowel het bovengrondse- als het ondergrondse programma.

Het is wenselijk dat al eerder parkeervoorzieningen in het noordoostelijk deel van de binnenstad beschikbaar komen. In de Egalisatiereserve Parkeervoorzieningen is dit qua parkeerprogramma opgenomen en financieel mogelijk gemaakt. Hiertoe zijn ook andere potentiële locaties bestudeerd.

Aan het Kromhout (Van Damme locatie) doet zich nu de mogelijkheid voor om de benodigde extra parkeerplaatsen te realiseren. De ontwikkelaar van het woningbouwcomplex met eigen parkeervoorzieningen heeft de gemeente een openbare parkeergarage aangeboden. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng (bijlage 1) blijkt dat ook deze verkeers- en milieukundig binnen de wettelijke kaders te realiseren is. Indien wordt ingezet op deze garage, kan de stad in 2011 beschikken over ca. 400 extra publieke parkeerplaatsen ten oosten van het centrum.

Het college van B&W wordt gevraagd om, in aanvulling op het besluit "parkeergarage Steegoversloot" (2006):

1. akkoord te gaan met (a) het voortzetten van de planontwikkeling aan de Steegoversloot en (b) het, vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingplan Historische Binnenstad, voorbereiden van de aanbesteding voor de locatieontwikkeling;
2. akkoord te gaan met (a) het voortzetten van de planontwikkeling voor een openbare parkeergarage met bovenliggende woonbebouwing aan het Kromhout en (b) het aangaan van onderhandelingen met de ontwikkelaar om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst;
3. akkoord te gaan met de communicatieparagraaf;
4. de raad voor te stellen een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 50.000 ten laste van Exploitatie Parkeren.

Dordrecht, 10 oktober 2008

W. Ronken
Directeur Stadsontwikkeling