

## Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht

Het COLLEGE van BURGEMEESTER en WETHOUDERS van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel inzake het herzien van de Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten;

gelet op:

- artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht, de regels over parkeren, laden en lossen in de bestemmingsplannen van de gemeente Dordrecht;
- de Verordening parkeerbelastingen Dordrecht en de Nadere regels Parkeerverordening Dordrecht aangaande het verstrekken van parkeervergunningen.

overwegende dat het wenselijk is om eenduidig te bepalen op welke wijze de parkeerbehoefte bij nieuwbouwprojecten wordt berekend en om de criteria bij de afwijkingsbevoegdheid van de regels over parkeren, laden en lossen verder in te vullen;

### B E S L U I T :

vast te stellen de navolgende Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten

Afdeling I Algemeen

#### Artikel 1 Definities

De in artikel 1 van de Parkeerverordening Dordrecht opgenomen begrippen en omschrijvingen/definities zijn van overeenkomstige toepassing op dit besluit. Voorts wordt voor de toepassing van deze beleidsregels verstaan onder:

aanwezigheidspercentage:	bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, is het niet altijd noodzakelijk om de parkeernormen voor 100% mee te tellen. Sommige parkeerplaatsen kunnen namelijk 'dubbel' gebruikt worden: 's nachts bijvoorbeeld door bewoners en overdag door werkenden of winkelbezoekers. Voor ontwikkelingen moet daarom een 'parkeerbalans' opgesteld worden met gebruikmaking van "aanwezigheidspercentages";
autoluw gebied:	het door het college van burgemeester en wethouders bij besluit aangewezen gedeelte van de binnenstad dat gesloten is voor motorvoertuigen, waarvan het toegangsverbod is aangeduid met het verkeersbord model C12 van bijlage I van het RVV 1990 en dat in groen is aangegeven in de Verordening ontheffingen autovrij gebied Dordrecht op bijlage I;
CROW:	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;
extramurale zorgwoning:	wooneenheid voor zorgbehoevenden met een zorgindicatie voor zorg op afroep;
FietsParKeur:	de stichting die de toetsing en certificering van fietsparkeersystemen verzorgt aan de hand van het normstellende document;
first and last mile on wheels:	de transferverbinding, zelfstandig of collectief, met een straal van maximaal 1.500 meter, tussen een transferium, P+R of mobiliteitsHUB én het Nieuwbouwproject. Dit traject, wordt afgelegd met een duurzaam vervoermiddel op wielen, conform het Mobiliteitsconcept van dat Nieuwbouwproject;
GO:	gebruiksoppervlakte, uitgedrukt in m <sup>2</sup> ;
hemelsbrede afstand:	een afstand in rechte lijn tussen twee punten gemeten;
intramurale zorgwoning:	wooneenheid voor zorgbehoevenden met een zorgindicatie waarbij ten minste sprake is van dagverzorging;
kwaliteit fietsvoorziening hoog:	vrijliggend éénrichtingsfietspad met een minimale breedte van 2,50 meter of een vrijliggend tweerichtingsfietspad met een minimale breedte van 4 meter. Uitgevoerd in asfalt/beton. Gelegen tussen logische herkomst- en bestemmingsrelaties van het hoofdfietsroutenetwerk en of snelfietsroutenetwerk. Fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen aan FietsParKeur;
kwaliteit fietsvoorziening middel:	éénrichtingsfietspad/-strook met een minimale breedte van 2,50 meter of een tweerichtingsfietspad met een minimale breedte van 3,50 meter. Gelegen tussen logische herkomst- en bestemmingsrelaties van het hoofdfietsroutenetwerk en of snelfietsroutenetwerk. Fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen aan FietsParKeur;
kwaliteit fietsvoorziening laag:	alle fietsverbindingen en -voorzieningen die niet de kwaliteit hoog of middel hebben;
MAAS-concept:	Mobility As A Service, MAAS is een digitaal platform waarbij reizigers hun reis kunnen plannen, boeken en betalen voor alle mogelijke vervoersmiddelen en, onafhankelijk van het bezit deze vervoersmiddelen kunnen gebruiken, door middel van een abonnement op deze diensten;
mobiliteitsconcept:	concept gebaseerd op de verplaatsingsbehoefte van de te realiseren nieuwbouwfuncties, waarbij de inzet is het minimaliseren van het gebruik van de auto en het maximaliseren

	van het gebruik van de (deel)fiets of het OV, alsmede het gebruik van P+R-voorzieningen/mobiliteitsHUB's aan de randen van de stad;
mobilitieitsHUB:	een knooppunt voor verschillende vormen van (gedeelde) mobiliteit, gelegen aan de rand van de stad en/of bij een NS-station. Hierbij is er ook ruimte voor aanvullende services;
nieuwbouwproject:	de bouw, verbouw, uitbreiding, bouwkundige herindeling of wijziging van functie van een gebouw;
parkeerbalans:	geeft de verhouding weer tussen enerzijds de parkeervraag en anderzijds het parkeer-aanbod van een bepaald gebied of project;
parkeerbehoefte:	het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de toepassing van de parkeernorm, bestaande uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De uitkomst is het aantal parkeerplaatsen dat voor een bouwontwikkeling benodigd is om in de behoefte te kunnen voorzien;
parkeerkencijfers:	een hulpmiddel voor ambtenaren en ontwerpers die zich bezig houden met parkeer-vraagstukken om het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening te bepalen;
parkeernorm:	het getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij een bepaalde functie en als basis dient voor het bereken van de parkeerbehoefte. Er wordt gesproken over een parkeernorm wanneer door het bevoegd gezag (de gemeente) de hoeveelheid parkeerplaatsen wordt vastgesteld. De parkeernorm in Dordrecht is afgeleid van de parkeerkencijfers van het Kennisplatform CROW;
parkeereis:	wordt vastgesteld op basis van de berekende parkeerbehoefte, waarbij afronding naar een heel getal plaatsvindt;
POA vergunning:	parkeervergunning voor het kunnen Parkeren Op Afstand; Het parkeren op afstand is een vorm van ketenmobiliteit: de reiziger stapt over van de auto naar de fiets, te voet of het openbaar vervoer of visa versa. Parkeren op afstand bestaat al jaar en dag in het mobiliteitsnetwerk in de vorm van P+R locaties. Dit zijn dit parkeerlocaties aan de rand van de stad om de overstap naar voet, fiets en collectief vervoer voor de "last mile" te bevorderen;
projectgrenzen:	de fysieke begrenzing van het nieuwbouwproject, zowel in horizontale als verticale zin;
voetgangerszone:	het door het college van burgemeester en wethouders bij besluit aangewezen gedeelte van de binnenstad, waarvan de toegang is aangeduid met de verkeersborden model G7 van bijlage I van het RVV 1990 en dat in geel is aangegeven in de Verordening ontheffingen autovrij gebied Dordrecht op bijlage I.

## Afdeling II Parkeernormering nieuwbouwprojecten

### Artikel 2 Toepassingsgebied

Het bepaalde in deze beleidsregels is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Dordrecht.

### Artikel 3 Berekening autoparkeerbehoefte

1. De autoparkeerbehoefte van een nieuwbouwproject wordt berekend op basis van de parkeernormen en, indien sprake is van een combinatie van functies binnen het project, wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Het college hanteert hierbij de meest recente landelijke parkeerkencijfers van het CROW. Het college stelt de berekende autoparkeerbehoefte als het aantal te realiseren parkeerplaatsen.
2. Hierbij geldt de gebiedsindeling:
  - categorie "centrum" = Binnenstad, inclusief het gedeelte Autoluw gebied/Voetgangerszone;
  - categorie "schil / overloopgebied" = 19e -eeuwse schil, Noordflank (inclusief Stadswerven);
  - categorie "rest bebouwde kom" = Rest bebouwde kom (inclusief subcentra als Leerpark of Gezondheidspark);
  - categorie "Buitengebied" = buiten de bebouwde kom, zoals grafisch weergegeven op de van deze beleidsregels deel uitmakende BIJLAGE 1: GEBIEDSINDELING BEPALING PARKEERNORMERING GEMEENTE DORDRECHT. Als uitgangspunt voor de toe te passen parkeernormen geldt voor de categorieën "rest bebouwde kom" en "buitengebied" het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-parkeerkencijfers voor de categorie sterk stedelijk gebied zoals de CROW aangeeft.  
Voor de categorieën "Centrum" en "Schil/Overloopgebied" geldt het minimum van de bandbreedte van de CROW-parkeerkencijfers voor de categorie sterk stedelijk gebied als uitgangspunt.
3. Indien voor een functie geen CROW-parkeerkencijfer bekend is, maakt het college een gemotiveerde keuze voor de bepaling van de best passende parkeernorm.
4. Ten aanzien van de functie aanleunwoning wordt onderscheid gemaakt naar: intramurale zorgwoningen, welke behoren tot de categorie Verpleeg-/verzorgingshuis, en extramurale zorgwoningen, welke behoren tot de categorie Aanleunwoning.

5. Wanneer als gevolg van het nieuwbouwproject bestaande parkeerplaatsen - welke een functie voor de lokale parkeerbehoefte vervullen - komen te vervallen, moeten deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd door de initiatiefnemer.
6. Wanneer van het hernieuwbouwproject of functiewijziging van een locatie hoeft een eventueel al bestaand parkeertekort niet gecompenseerd te worden, indien de betreffende locatie binnen de voorgaande 5 jaren nog in gebruik is geweest.
7. Het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd is gelijk aan de berekende parkeerbehoefte van het nieuwbouwproject, zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel, vermeerderd met het aantal te compenseren parkeerplaatsen, zoals bedoeld in het vijfde en zesde lid van dit artikel.
8. In afwijking van het eerste lid van dit artikel wordt de parkeernorm voor de functie wonen, uitgezonderd de in het vierde lid van dit artikel bedoelde woningtypen, gerelateerd aan de GO, van een woning, conform onderstaande tabel 1.

GO woning	Autoluw gebied / voetgangerszone	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kleiner dan 40m <sup>2</sup>	0	0,5	0,5	0,6	0,7
40 m <sup>2</sup> - < 60 m <sup>2</sup>	0	0,6	0,7	1,3	1,4
60 m <sup>2</sup> - < 90 m <sup>2</sup>	0	0,9	1,1	1,8(*1,3)	1,9
90 m <sup>2</sup> - < 150 m <sup>2</sup>	0	1,1	1,2	2(*1,5)	2,2
150 m <sup>2</sup> of groter	0	1,2	1,4	2,1	2,4

Tabel SEQ Tabel \\* ARABIC 1 : Parkeernormen voor woningen, uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per woning (\*= parkeernorm voor sociale woningbouw) .

Binnen deze parkeernormen is het bezoekersaandeel voor het Autoluwgebied / Voetgangerszone 0, voor de overige gebieden is dit 0,3 parkeerplaats per woning.

9. Indien een nieuwbouwproject is gelegen binnen het gebied dat is aangewezen als plaats met parkeerregulering, mag voor elke functie het bezoekersaandeel op grond van de in het tweede lid van dit artikel bepaalde parkeernorm in mindering worden gebracht, tenzij de parkeerbalans hiervoor onvoldoende mogelijkheden biedt. En wel op de volgende wijze:  
 Het autoluw gebied 0,0 parkeerplaats per woning  
 Het Centrum 0,1 parkeerplaats per woning  
 De Schil 0,2 parkeerplaats per woning  
 Rest 0,3 parkeerplaats per woning  
 Voor de gebieden waarin (nog) geen parkeerregulering geldt, zijn en blijven de bezoekersnormen 0,3
10. Indien bij een nieuwbouwproject sprake is van de functie Detailhandel en horeca mag op de in het tweede lid van dit artikel bepaalde parkeernorm de volgende reductiefactor Y worden toegepast:
 
$$Y = 1 - \left( \frac{BVO \text{ voor nieuwbouwproject}}{BVO \text{ na nieuwbouwproject}} \right)$$
11. Indien in de nabijheid van een nieuwbouwproject sprake is van de aanwezigheid van Openbaar Vervoer-voorzieningen (halte /station) mag op de in het tweede lid van dit artikel bepaalde parkeernormen een reductiepercentage worden toegepast, conform tabel 2.

OV-voorziening	Maximale hemelsbrede loopafstand (m)	Maximale hemelsbrede afstand " First en Last Mile on Wheels " (m)	Reductiefactor
Dordrecht CS	500	750	-20%
	1.000	1.500	-10%
Lightrail-halte	500	750	-10%
	1.000	1.500	-5%
HOV-halte/R-Net halte	250	375	-10%
	375	750	-5%
Waterbus-halte	150	250	-10%
	250	500	-5%
OV-halte	150	n.v.t.	-5%

Tabel SEQ Tabel \\* ARABIC 2 : reductiefactoren OV-voorzieningen

12. Indien een nieuwbouwproject is gesitueerd in de directe nabijheid van een fietsvoorzieningen met kwaliteit hoog of middel mag op de in het tweede lid van dit artikel bepaalde parkeernormen een reductiefactor worden toegepast, conform tabel 3. De beoordeling van het kwaliteitsniveau van de fietsvoorzieningen is voorbehouden aan het college van de gemeente.

Kwaliteit fietsvoorzieningen

Reductiefactor

Hoog	-10%
Middel	-5%
Laag	0%

*Tabel SEQ Tabel \\* ARABIC 3 : reductiefactoren fietsvoorzieningen*

13. Indien bij een nieuwbouwproject een door het college goedgekeurd mobiliteitsconcept voor de "First en Last Mile on Wheels" wordt toegepast, waarbij ingezet wordt op het gebruik van P+R-voorzieningen of een mobiliteitsHUB aan de randen van de stad, mag op de in het tweede lid van dit artikel bepaalde parkeernormen een reductiefactor van 5% worden toegepast indien het nieuwbouwproject binnen een maximale afstand van 1.500 meter van één van de P+R-locaties Weeskinderendijk, Energiehuis of Gezondheidspark is gelegen.
14. Indien bij een nieuwbouwproject wordt ingezet op toepassing van MAAS-concepten, waarvan de effecten op de parkeerbehoefte zijn onderbouwd in een bij de omgevingsvergunningaanvraag ingediende en door het college goedgekeurde notitie en welke concepten zijn gebaseerd op een verplichte deelname door alle toekomstige bewoners/gebruikers, kan het college besluiten een reductiefactor toe te passen op de in het tweede lid van dit artikel bepaalde parkeernormen.
15. In afwijking van het tweede lid van dit artikel kunnen voor grote meerjarige gebiedsontwikkelingen met nieuwbouwprojecten specifieke parkeernormen, voorzien van een onderbouwing in een door het college vastgestelde gebiedsgerichte parkeervisie, worden toegepast.
16. Het is niet toegestaan binnen een en hetzelfde lid van dit artikel genoemde reductiefactoren bij elkaar op te tellen. Er mag van de hoogste van toepassing zijnde reductiefactor worden uitgegaan. De van toepassing zijnde reductiefactoren die volgen uit elk afzonderlijk lid van artikel 3, leden 12 tot en met 16, mogen wel bij elkaar worden opgeteld.
17. Indien er inzicht nodig is in de bestaande parkeerdruk dient dit door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt met behulp van een parkeertelling waarbij vooraf afstemming en overeenstemming over de wijze van uitvoering van de parkeertelling is met de gemeente.

#### **Artikel 4 Berekening parkeerbehoefte fiets**

1. De fietsparkeerbehoefte van een nieuwbouwproject wordt berekend op basis van fietsparkeernormen. Het college hanteert hierbij de meest recente fietsparkeerkcijfers van het CROW, zoals deze worden gepubliceerd op [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl), behoudens voor de functie wonen. In het Bouwbesluit zijn de minimale fietsparkeernormen beschreven voor woningen waaraan bij nieuwbouw voldaan moet worden. Deze fietsparkeernormen zijn ook van toepassing bij woning-splitsingen en transformaties naar woningen.
2. Als uitgangspunt voor de toe te passen fietsparkeernormen geldt het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-fietsparkeerkcijfers, vermenigvuldigd met 1,2.
3. Indien voor een functie geen CROW-fietsparkeerkcijfer bekend is, maakt het college een gemotiveerde keuze voor de bepaling van de best passende fietsparkeernorm.
4. Het college hanteert als principe dat het aantal fietsparkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd ten minste gelijk is aan de berekende behoefte van het nieuwbouwproject, zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

#### **Artikel 5 Invulling parkeereis auto**

1. Een nieuwbouwproject voorziet binnen de projectgrenzen in de autoparkeerbehoefte zoals berekend in artikel 3. Het college hanteert daarbij als principe dat het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd ten minste gelijk is aan de berekende autoparkeerbehoefte.
2. Indien niet (volledig) aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel kan worden voldaan, dient de initiatiefnemer dit onderbouwd aan te tonen.
3. Indien een nieuwbouwproject buiten een gebied met parkeerregulering is gelegen én meer dan 10 woningen omvat die beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein, zijn de in de publicatie van de meest recente CROW-parkeerkcijfers opgenomen correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein van toepassing. Deze correctiefactoren dienen in de berekening van het aantal parkeerplaatsen als invulling van de autoparkeerbehoefte meegenomen te worden.
4. Het aantal bestaande parkeervergunningen, zoals bedoeld in artikel 8 tweede en derde lid, geldt als invulling van de autoparkeerbehoefte als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.
5. De autoparkeerbehoefte in een gebied met parkeerregulering kan, voor zover dit betrekking heeft op het niet-bezoekers gedeelte van de parkeernormen, tot een maximum van 50% van de te realiseren autoparkeerplaatsen voor niet-bezoekers worden ingevuld door de realisatie van bovennormatieve fietsparkeervoorzieningen. Hierbij geldt dat voor elke 3 bovennormatief gerealiseerde fietsparkeerplaatsen 1 autoparkeerplaats voor niet-bezoekers minder gerealiseerd hoeft te worden.

6. In afwijking van het bepaalde in lid 5 het aantal uit te geven parkeervergunningen, zoals bedoeld in artikel 8 zesde lid, geldt als invulling van de autoparkeerbehoefte als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.
7. Voor zover niet aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel kan worden voldaan, kunnen de niet gerealiseerde autoparkeerplaatsen worden afgenomen in een openbare parkeervoorziening, mits deze zich bevindt binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de ontwikkeling, conform onderstaande tabel 4. Hierbij wordt rekening gehouden met grote fysieke barrières als waterwegen, spoor, N3 en Laan der Verenigde Naties. De initiatiefnemer dient een overeenkomst met de exploitant van deze parkeervoorziening te hebben gesloten waaruit blijkt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen gedurende minimaal 10 jaar beschikbaar wordt gesteld.

Functie/doelgroep	Maximaal hemelsbrede acceptabele loopafstand (m)
Wonen	300
Werkers	800
Bezoekers	600
Gezondheidszorg	200
Onderwijs	200

*Tabel SEQ Tabel \\* ARABIC 4: Maximaal hemelsbrede acceptabele loopafstanden tussen nieuwbouwproject en openbare parkeervoorziening*

8. Het college kan voor grote meerjarige gebiedsontwikkelingen met nieuwbouwprojecten besluiten tot een afwijkende invulling van de autoparkeerbehoefte, doch uitsluitend indien deze invulling is onderbouwd en opgenomen in een gebiedsgerichte parkeervisie.
9. Bij nieuwbouwprojecten voor scholen en/of kinderdagverblijven geldt als uitgangspunt dat voor parkeerplaatsen bestemd voor Kiss & Ride zo veel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het al bestaande aanwezige parkeerplaatsen. Indien de parkeerdruk in het desbetreffende gebied op het voor de scholen of kinderdagverblijf maatgevende moment hoger wordt dan 85% dan dient de initiatiefnemer van het nieuwbouwproject op eigen terrein de parkeerplaatsen ten behoeve van Kiss & Ride aan te leggen.
10. Uitsluitend in die gevallen dat op grond van bijzondere omstandigheden de initiatiefnemer aanvaardbaar maakt dat de logistieke aan- en afvoer van producten geen specifieke laad- losplaatsen behoeft, dan wel dat op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben, kan hiervan van afgeweken worden door het college.
11. Bij nieuwbouwprojecten met een groter dan normaal te verwachten behoefte aan parkeerplaatsen voor gehandicapten is de aanvrager verplicht om ook voor deze grotere dan normale behoefte parkeerplaatsen te realiseren die geschikt zijn voor het parkeren door gehandicapten. Voor zover de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen voortvloeit uit bezoekers, kunnen deze plaatsen eventueel ook in de openbare ruimte worden ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Bewoners en/of gebruikers van een nieuwbouwproject komen niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in de openbare ruimte.
12. Alle parkeerplaatsen binnen een nieuwbouwproject dienen voorbereid te zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen, Bewoners en/of gebruikers van een nieuwbouwproject komen niet in aanmerking voor een parkeerplaats in de openbare ruimte gereserveerd voor het opladen van een elektrisch voertuig, tenzij dit een parkeerplaats betreft, welke in het kader van het nieuwbouwproject nieuw is gerealiseerd.

## Artikel 6 Invulling parkeereis fiets

1. Een nieuwbouwproject voorziet aantoonbaar binnen de projectgrenzen in de fietsparkeerbehoefte zoals berekend in artikel 4. De fietsparkeerplaatsen die openbaar toegankelijk zijn, dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur (zie paragraaf 7.3 van de Fietsnota "Dordt fietst verder!").
2. Indien niet (volledig) aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel kan worden voldaan, dient de initiatiefnemer dit onderbouwd aan te tonen.
3. Voor zover niet aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel kan worden voldaan, kunnen de niet gerealiseerde fietsparkeerplaatsen worden afgenomen in een openbare stallingsvoorziening voor fietsen, mits deze zich bevindt binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de ontwikkeling, conform onderstaande tabel 5, én de initiatiefnemer een overeenkomst met de exploitant van deze stallingsvoorziening heeft gesloten waaruit blijkt dat het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen gedurende minimaal 10 jaar beschikbaar wordt gesteld.

Functie/doelgroep	Maximaal acceptabele loopafstand (m)
Wonen	n.v.t.
Werkers	800
Bezoekers	600

Gezondheidszorg	200
Onderwijs	200

*Tabel 5: Maximaal acceptabele loopafstanden tussen nieuwbouwproject en openbare stalling*

4. Fietsparkeervoorzieningen bij NS Stations, ongeacht welke partij eigenaar dan wel exploitant is, kunnen nimmer dienen als openbare stallingsvoorziening voor fietsen als bedoeld in het voorgaande lid.
5. Afwijking van de realisatieplicht van fietsparkeervoorzieningen is mogelijk, indien binnen de projectgrenzen onvoldoende realisatiemogelijkheden beschikbaar zijn én indien binnen acceptabele loopafstand geen openbare stallingsvoorziening voor fietsen beschikbaar is. De afkoopregeling voor fietsparkeerplaatsen is dan van toepassing.
6. In Afwijking van het bepaalde in lid 5 bij kleinschalige ontwikkelingen waarbij het niet mogelijk is aan de realisatieplicht van fietsparkeervoorzieningen te voldoen tot een tekort van maximaal 6 fietsparkeerplaatsen, binnen de projectgrenzen, is een (gedeeltelijk) vrijstelling van de plicht tot realisatie van het in artikel 4 bedoelde aantal fietsparkeerplaatsen mogelijk. Deze mogelijkheid tot vrijstelling is niet van toepassing op ontwikkelingen die worden 'opgeknipt' in kleinere delen met als doel om in aanmerking te komen voor deze vrijstelling.
7. De afkoopregeling voor fietsparkeerplaatsen, zoals bedoeld in het voorgaande lid, houdt in dat de initiatiefnemer van het nieuwbouwproject, voor elke niet-gerealiseerde fietsparkeerplaats een bedrag stort in het Mobiliteitsfonds van de Gemeente Dordrecht, conform de tarieventabel behorende bij de geldende Verordening Mobiliteitsfonds Dordrecht.

### Afdeling III Afwijkingsgronden

#### **Artikel 7 Afwijking realisatieplicht autoparkeerplaatsen**

1. Het is mogelijk (gedeeltelijk) af te wijken van de plicht tot realisatie van het in artikel 3 bedoelde aantal autoparkeerplaatsen, indien:
  - a. en voor zover sprake is van de functie studentenhuisvesting;
  - b. en voor zover sprake is van wonen boven winkels, voor zover gelegen in het centrum;
  - c. in geval van herbouw ten gevolge van brandschade van een woning, indien er geen sprake is van een verandering van functie en/of parkeerbehoefte;
  - d. het een kleinschalige nieuwbouwproject betreft, dat wil zeggen een nieuwbouwproject waarvoor op basis van het bepaalde in artikel 3 niet meer dan drie parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd;
  - e. elders aantoonbaar voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd ter vervulling van de niet binnen het nieuwbouwproject gerealiseerde parkeerbehoefte dan wel dat een ondertekende overeenkomst met een derde partij tot verplichte afname van voldoende parkeerplaatsen en/of parkeerabonnementen gedurende een looptijd van ten minste 10 jaar wordt overgelegd, waarbij ook eventuele rechtsopvolgers of beperkt genotgerechtigden aan betreffende overeenkomst gebonden moeten zijn en worden;
  - f. het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd meer dan drie bedraagt en het tekort aan parkeerplaatsen dat binnen het nieuwbouwproject ontstaat maximaal drie stuks bedraagt;
  - g. het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd:
    - meer dan drie bedraagt, én
    - het tekort aan parkeerplaatsen dat binnen het nieuwbouwproject ontstaat meer dan drie bedraagt, én
    - de parkeerdruk in de directe omgeving van het nieuwbouwproject voldoende ruimte biedt om het tekort op te vangen, waarbij:
      - als directe omgeving geldt de openbare parkeerplaatsen vallend binnen de kleinste maximaal acceptabele loopafstand van de in het nieuwbouwproject te realiseren functies zoals opgenomen in tabel 4 bij artikel 5, lid 7 én als voldoende ruimte geldt dat de parkeerdruk in de directe omgeving (in zowel gebieden met en zonder parkeerregulering) niet meer dan 85% bedraagt, waarbij het tekort aan parkeerplaatsen binnen het nieuwbouw project in mindering wordt gebracht op het aantal openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving;

- h. het tekort aan parkeerplaatsen dat binnen het nieuwbouwproject ontstaat meer dan drie bedraagt én, voor zover deze behoefte betrekking heeft op het "niet-bezoekers" gedeelte van de functies binnen het nieuwbouwproject:
      - elders aantoonbaar het benodigde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd, dan wel
      - dat een ondertekende overeenkomst met een derde partij tot verplichte afname van het benodigde aantal parkeerplaatsen en/of parkeerabonnementen gedurende een looptijd van ten minste 10 jaar wordt overgelegd, waarbij ook eventuele rechtsopvolgers of beperkt genotgerechtigden aan betreffende overeenkomst gebonden moeten zijn en worden;
    - i. Deze afwijking is niet van toepassing op ontwikkelingen die worden 'opgeknipt' in kleinere delen met als doel om in aanmerking te komen voor deze afwijking.
  2. Het college kan tevens (gedeeltelijke) afwijking van de plicht tot realisatie van het in artikel 3 bedoelde aantal autoparkeerplaatsen verlenen, doch uitsluitend onder toepassing van de afkoopregeling voor autoparkeerplaatsen en na ontvangst van de op grond van deze regeling door de initiatiefnemer af te dragen afkoopsom, indien en voor zover initiatiefnemer aantoonbaar niet aan het bepaalde in artikel 5, lid 1 en lid 7 kan voldoen.
  3. Het college kan tevens (gedeeltelijke) afwijking van de plicht tot realisatie van het in artikel 4 bedoelde aantal fietsparkeerplaatsen verlenen, doch uitsluitend onder toepassing van de afkoopregeling voor fietsparkeerplaatsen en na ontvangst van de op grond van deze regeling door de initiatiefnemer af te dragen afkoopsom, indien en voor zover initiatiefnemer aantoonbaar niet aan het bepaalde in artikel 6, lid 1 en lid 3 kan voldoen.
  4. De afkoopregeling voor autoparkeerplaatsen, zoals bedoeld in het tweede lid van dit artikel, houdt in dat de initiatiefnemer van het nieuwbouwproject, voor elke niet-gerealiseerde autoparkeerplaats een bedrag stort in het Mobiliteitsfonds van de gemeente Dordrecht, conform de tarieventabel behorende bij de geldende Verordening mobiliteitsfonds Dordrecht.
  5. Het college kan nadere voorwaarden aan de afwijking als bedoeld in dit artikel stellen, indien blijkt dat ten gevolge van het nieuwbouwproject de parkeerbehoefte buiten de projectgrenzen op enig moment boven de beschikbare capaciteit stijgt.

#### Afdeling IV Parkeervergunningen nieuwbouwprojecten

##### **Artikel 8 Uitgifte parkeervergunningen**

1. Ongeacht of voor een nieuwbouwproject (gedeeltelijke) afwijking van de plicht tot realisatie van de berekende parkeerbehoefte wordt verleend, worden aan de bewoners en/of gebruikers van een gerealiseerd nieuwbouwproject geen parkeervergunningen verleend, behoudens de parkeervergunning voor het parkeren op afstand (POA-parkeervergunning).
2. Het aantal rechten op bewonersparkeervergunningen op het adres/de adressen vallend binnen de grenzen van het nieuwbouwproject blijft gehandhaafd, tot het gestelde maximum zoals is opgenomen in de parkeerverordening Dordrecht en het Besluit nadere regels Parkeerverordening Dordrecht.
3. Het aantal rechten op zakelijke parkeervergunningen op het adres/de adressen vallend binnen de grenzen van het nieuwbouwproject blijft gehandhaafd, tot het gestelde maximum zoals is opgenomen in de parkeerverordening Dordrecht en het Besluit nadere regels Parkeerverordening Dordrecht.
4. Van rechten op parkeervergunningen als bedoeld in lid 2 en lid 3 van dit artikel is voor een adres sprake indien in de 5 jaren voorafgaand aan de aanvraag ten minste één parkeervergunning uitgegeven is geweest. Wanneer zoals gesteld is in de Parkeerverordening Dordrecht het aantal maximale uit te geven vergunningen bereikt is, men op de wachtlijst komt tot er ruimte is om deze parkeerrechten te kunnen verstrekken, behoudens de parkeervergunning voor het parkeren op afstand (POA-parkeervergunning).
5. Bij invoering van parkeerregulering in een gebied, gepaard gaand met de instelling van een stelsel van parkeervergunningen, worden geen parkeervergunningen verleend aan de bewoners en/of gebruikers van woningen en/of bedrijven in dat gebied waarvoor een afwijking op basis van deze beleidsregels is vastgesteld.
6. In afwijking van het bepaalde in het tweede tot en met het vierde lid van dit artikel, worden aan bewoners en/of gebruikers van een gerealiseerd nieuwbouwproject binnen het autovrij gebied niet meer parkeervergunningen verleend dan voor de realisatie van het nieuwbouwproject op het adres/de adressen vallend binnen de grenzen van het nieuwbouwproject waren verleend.

7. In afwijking van het bepaalde in het eerste tot en met het zesde lid van dit artikel, kan het college, door middel van 'gebiedsgebonden uitgifteregels parkeervergunningen nieuwbouw', besluiten tot uitgifte van één parkeervergunning per zelfstandige woning en/of bedrijf binnen een gerealiseerd nieuwbouwproject.

Afdeling V Slotbepalingen

**Artikel 9 Inwerkingtreding**

1. Deze beleidsregels treden met uitzondering van artikel 6, lid 6 en artikel 7, lid 4 in werking op 1 februari 2022.
2. Artikel 6, lid 6 en artikel 7, lid 4 treden in werking op de dag dat de Verordening mobiliteitsfonds Dordrecht in werking treedt.

**Artikel 10 Intrekking vorige besluiten**

Met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit worden de Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht, vastgesteld bij collegebesluit van 9 juni 2021 ingetrokken, met dien verstande dat zij met uitzondering van de artikel 3, lid 8 van toepassing blijft op aanvragen van een omgevingsvergunning voor de bouw van nieuwbouwprojecten die voor die datum zijn ingediend.

**Artikel 11 Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als "Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten".

*Aldus vastgesteld in de vergadering van dinsdag 21 december 2021.*

*Het college van Burgemeester en Wethouders*

*C.H.W.M Post, A.W. Kolff*

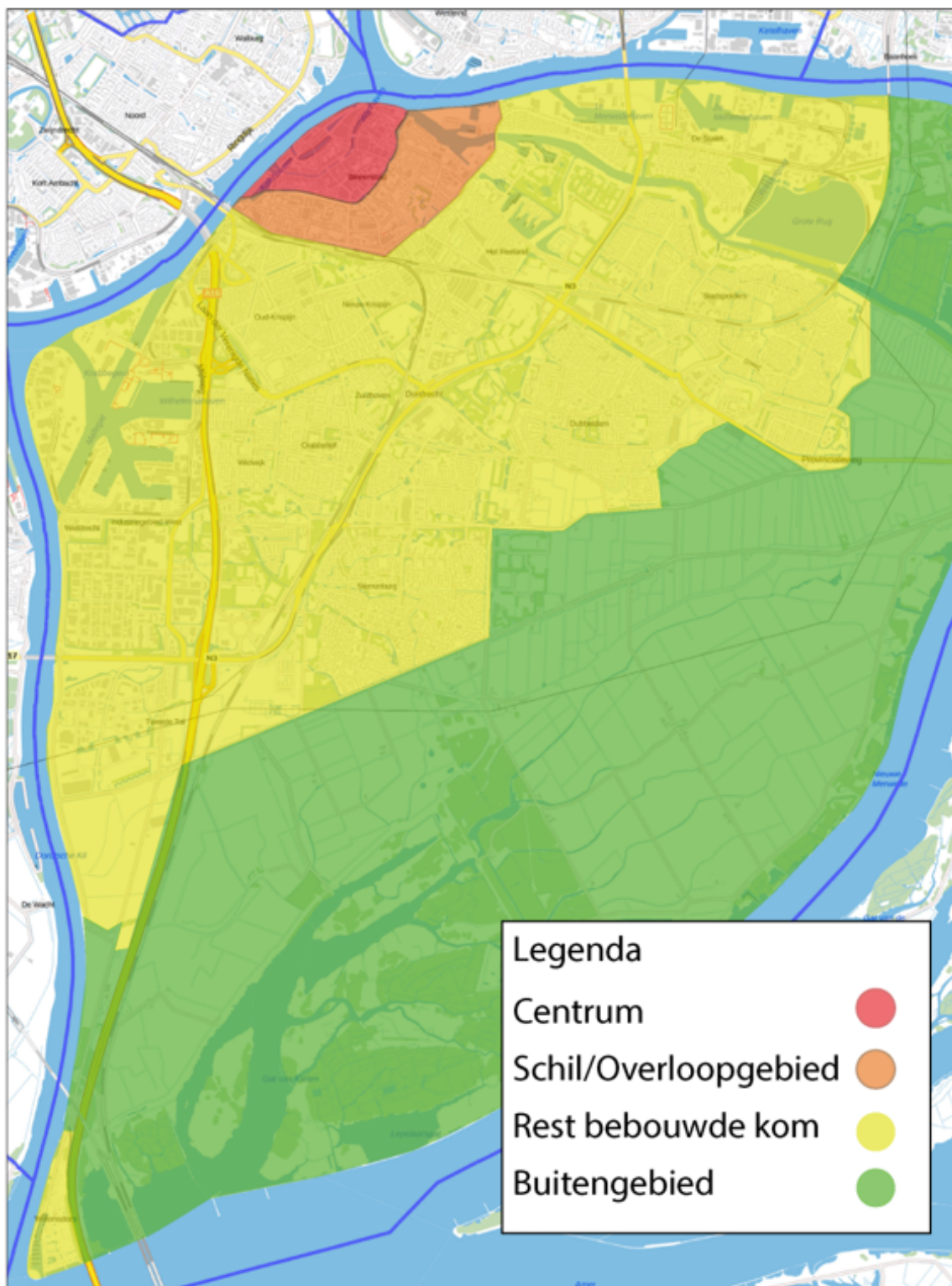
*secretaris, burgemeester*



## BIJLAGE 1: GEBIEDSINDELING BEPALING PARKEERNORMERING GEMEENTE DORDRECHT

Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten

Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten



*Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend*

## BIJLAGE 2: TOELICHTING ARTIKEL 5, LID 13 EISEN AAN PARKEERPLAATSEN VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten

In Artikel 5 lid 13 worden eisen gesteld aan de realisatie van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.

### **Artikel 5 lid 13 luidt:**

"Alle parkeerplaatsen binnen een nieuwbouwproject dienen voorbereid te zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen, Bewoners en/of gebruikers van een nieuwbouwproject komen niet in aanmerking voor een parkeerplaats in de openbare ruimte gereserveerd voor het opladen van een elektrisch voertuig, tenzij dit een parkeerplaats betreft, welke in het kader van het nieuwbouwproject nieuw is gerealiseerd."

De interpretatie van dit artikel van de zinsnede "dienen voorbereid te zijn op" heeft bij initiatiefnemers/ontwikkelaars vragen opgeroepen hoe dit geïnterpreteerd dient te worden.

In praktische zin betekent dit het volgende:

1. Indien, en voor zover, de parkeerplaatsen in gebouwde vorm worden gerealiseerd, dienen voorzieningen te worden aangebracht (bijvoorbeeld in de vorm van mantelbuizen), zodat elke parkeerplaats eenvoudig voorzien kan worden van laadinfrastructuur en aangesloten op het elektriciteitsnetwerk.
2. Indien, en voor zover, de parkeerplaatsen op maaiveld (al dan niet in de openbare ruimte) worden gerealiseerd, dient ten minste 10% van de parkeerplaatsen te worden voorzien van laadinfrastructuur en voor nog eens 20% van de parkeerplaatsen onder- en bovengronds ruimtereserveringen getroffen te worden voor het in de toekomst voorzien van laadinfrastructuur.

Te allen tijde dient in overleg met de netwerkbeheerder te worden afgestemd met welke capaciteit de netwerkvoorzieningen dienen te worden uitgevoerd, teneinde over voldoende capaciteit voor de functies binnen het nieuwbouwproject én het opladen van voertuigen te beschikken.