

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/omgevingsplan 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	Voor een functie zijn de bewoners en bezoekers niet altijd aanwezig. De aanwezigheidspercentages geven aan hoeveel bewoners, werknemers en bezoekers er op een maatgevend moment gemiddeld aanwezig zijn. Bij meerdere functies leidt dat tot minder benodigde parkeerplaatsen (dubbelgebruik) dan indien de pieken van alle individuele functies bij elkaar opgeteld zouden worden.
Autoluw gebied	Het door het college van burgemeester en wethouders bij besluit aangewezen gedeelte van een gebied 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.
Anterieure overeenkomst	Een overeenkomst, waarin afspraken zijn opgenomen tussen gemeente en een grondeigenaar over de grondexploitatiekosten van een project.
Bouwenvelop	Een overeenkomst, waarin afspraken zijn opgenomen tussen gemeente en een ontwikkelaar over de grondprijs, het bouwprogramma, de planning en fasering, betalingsvoorwaarden, boetes, publiekrechtelijke aspecten, de afstemming bouwproject-openbare ruimte, planschade en over de manier van samenwerken.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstech-niek.
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 1500 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.
BVO	Bruto Vloer Oppervlakte, uitgedrukt in m ² .
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 de eisen die FietsParkeur hieraan stelt.
Kwaliteit fietsvoorziening middel	Eénrichtingsfietspad/-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 de eisen die FietsParkeur hieraan stelt.
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.
MobiliteitsHUB	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 of meer gebouwen.
Nulnorm	Een nulnorm 0 (nul) houdt in dat de gemeente geen parkeerplaatsen eist bij een ontwikkeling, ondanks dat er wel een parkeerbehoefte is. Van de ontwikkelaar wordt verwacht dat hij de eigen mobiliteitsvraag op een andere manier oplost.
Parkeerbalans	Geeft de verhouding weer tussen enerzijds de parkeerbehoefte en anderzijds het parkeeraanbod van een bepaald gebied of project, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages.

Parkeerbehoefte	Het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de toepassing van de parkeernorm.
Parkeerkencijfers	Een hulpmiddel voor ambtenaren en ontwerpers die zich bezig houden met parkeervraagstukken 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	De eis die door het college wordt vastgesteld op basis van de berekende parkeerbehoefte, waarbij afronding naar een heel getal plaatsvindt. Dit betekent zowel minimaal als maximaal.
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

- 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.
- 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 zeer 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 zeer sterk stedelijk gebied als uitgangspunt.

- Voor het autoluwgebied / Voetgangerszone geldt de nulnorm.
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 een functiewijziging sprake is van een locatie hoeft een eventueel al bestaand parkeertekort niet gecompenseerd te worden, als hiervoor op eigen terrein geen mogelijkheden zijn om dit te compenseren, indien de betreffende locatie binnen de voorgaande 5 jaren nog in gebruik is geweest. Hierbij kunnen lid 7 t/m 9 van dit artikel direct van toepassing zijn.
 7. Binnen een ontwikkeling moet bij berekening van de parkeereis rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen aan de hand van de in de meest recente aanwezigheidspercentages in de CROW publicatie parkeerkencijfers. Hierdoor kan soms volstaan worden met minder parkeerplaatsen dan de som van de parkeernorm van de verschillende functies.
 8. De parkeernorm is gericht op de toekomstige parkeerbehoefte van plannen die nog gerealiseerd moeten worden. Als een plan in de plaats komt van een bestaande functie, is er al sprake van een bestaande parkeerbehoefte. In de berekening kan ook die parkeerbehoefte worden meegenomen als de bestaande functies/voorzieningen/activiteiten die komen te vervallen (bij verbouwing of sloop-nieuwbouw). Dit heet salderen. Het principe salderen geldt alleen voor bestaande parkeerplaatsen die opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen. Bestaande parkeerplaatsen die bij een herontwikkeling komen te vervallen tellen dus niet mee. Salderen is niet verplicht.
 9. Het aantal te salderen parkeerplaatsen wordt bepaald op basis van de actuele parkeernorm, de aanwezigheidspercentages en dubbelgebruikberekening. of moet worden aangetoond aan de hand van gebruik in de praktijk met een parkeerdrukmeting dat er er binnen acceptabele loopafstand voldoende parkeerruimte aanwezig is op het maatgevende (drukste) moment, om de parkeereis op te kunnen lossen. .
 10. Het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd is gelijk aan de berekende parkeereis van het nieuwbouwproject, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 5, vermeerderd met het aantal te compenseren parkeerplaatsen, zoals bedoeld in het vijfde en zesde lid van dit artikel.
 11. Alle autoparkeernormen behalve die voor woningen zijn inclusief een bezoekersaandeel De bezoekersaandelen voor woningen zijn opgenomen in de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. De waarden in tabel 10 staan voor het aantal parkeerplaatsen dat openbaar toegankelijk moet zijn voor bezoekers behoudens het autoluw gebied en voetgangerszone. Hier geldt als bezoekersnorm 0,0 (nul) parkeerplaats per woning.
 12. 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.
 13. 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:

$$Y = 1 - \left(\frac{BVO \text{ voor nieuwbouwproject}}{BVO \text{ na nieuwbouwproject}} \right)$$

14. 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 1.

OV-voorziening	Maximale hemelsbrede loopafstand (m)	Maximale hemelsbrede afstand "First en Last Mile on Wheels" (m)	Reductiefactor
Dordrecht CS	500	750	-20%
	1000	1500	-10%
Lightrail-halte /overige NS-stations	500	750	-10%
	1000	1500	-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 1: reductiefactoren OV-voorzieningen

15. 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 2. 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 2: reductiefactoren fietsvoorzieningen

16. 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 Weeskinderdijk, Energiehuis of Gezondheidspark is gelegen.
17. 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.
18. 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, anterieure overeenkomst of bouwenvolop worden toegepast.
19. 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 17, mogen wel bij elkaar worden opgeteld.
20. 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

- De fietsparkeerbehoefte van een nieuwbouwproject wordt berekend op basis van fietsparkeernormen. Het college hanteert hierbij de meest recente fietsparkeerkencijfers van het CROW, zoals deze worden gepubliceerd op www.fietsberaad.nl, behoudens voor de functie wonen. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) zijn de minimale fietsparkeernormen beschreven voor woningen waaraan bij nieuwbouw voldaan moet worden. Deze fietsparkeernormen zijn ook van toepassing bij woningsplitsingen en transformaties naar woningen.
- Als uitgangspunt voor de toe te passen fietsparkeernormen geldt het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-fietsparkeerkencijfers, vermenigvuldigd met 1,2.
- Indien voor een functie geen CROW-fietsparkeerkencijfer bekend is, maakt het college een gemotiveerde keuze voor de bepaling van de best passende fietsparkeernorm.
- Het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is ten minste gelijk aan de berekende behoefte van een nieuwbouwproject, zoals bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel.

Artikel 5. Invulling parkeereis auto

- Een nieuwbouwproject voorziet binnen de projectgrenzen in de autoparkeerbehoefte zoals berekend in artikel 3. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is gelijk aan de berekende autoparkeereis. Dit betekent zowel minimaal als maximaal.
- Indien niet (volledig) aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel kan worden voldaan, dient de initiatiefnemer dit onderbouwd aan te tonen.
- 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-parkeerkencijfers opgenomen correctiefactoren voor parkeer-

- plaatsen op eigen terrein van toepassing. Deze correctiefactoren dienen in de berekening van het aantal parkeerplaatsen als invulling van de autoparkeereis meegenomen te worden.
4. Het aantal bestaande parkeervergunningen zoals opgenomen in Hoofdstuk IV BEWONERS- EN ZAKELIJKE VERGUNNINGEN BIJ NIEUWBOUWPROJECTEN in de nadere regels parkeerverordening artikel 13 geldt als invulling van de autoparkeereis in het eerste lid van dit artikel.
 5. De autoparkeereis 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 (één) autoparkeerplaats voor niet-bezoekers minder gerealiseerd behoeft te worden.
 6. In afwijking van het bepaalde in lid 5 het aantal uit te geven parkeervergunningen, zoals opgenomen in Hoofdstuk IV BEWONERS- EN ZAKELIJKE VERGUNNINGEN BIJ NIEUWBOUWPROJECTEN in de nadere regels parkeerverordening artikel 13 geldt als invulling van de autoparkeereis 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 3. Hierbij wordt rekening gehouden met grote fysieke barrières als waterwegen, spoor, N3 en Laan der Verenigde Naties. De initiatiefnemer sluit een overeenkomst met de exploitant van deze parkeervoorziening 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 3: 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, anterieure overeenkomst of bouwvelop.
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 aanmerkelijk 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. Voor de bepaling van het aantal te realiseren gehandicapten parkeerplaatsen bij publieke voorzieningen worden de meest recente parkeerkencijfers van het CROW gevolgd. 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. In het plaatsingsbeleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht is vastgesteld dat binnen een nieuwbouwproject het aantal laadpunten wordt bepaald aan de hand van prognosekaarten voor publieke laadpalen .. De parkeerkencijfers van het CROW, heeft deze prognosekaarten geconcretiseerd per type woning en voorziening. Voor de uitvoering van nieuwbouwprojecten, dient bij de omgevingsvergunning minimaal uit te worden gegaan van het gemiddelde in de bandbreedte van het % te realiseren openbare parkeerplaatsen met oplaadpunten, zoals opgenomen bij de diverse tabellen van de parkeerkencijfers van het CROW. Hierop mag het aantal reeds aanwezige oplaadpunten in mindering gebracht worden, mits de parkeerbalans dit kan onderbouwen in relatie tot beschikbaarheid en gebruik. Bewoners en/of gebruikers van een nieuwbouwpro-

ject 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!"; <https://fietsparkeur.nl/uploads/Normstellend%20document%20fietsparkeur%202.5%20augustus%202021.pdf> of recenter.
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 4, 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 hemelsbrede acceptabele loopafstand (m)
Wonen	n.v.t.
Werkers	800
Bezoekers	600
Gezondheidszorg	200
Onderwijs	200

Tabel 4: 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 van dit artikel 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 lid 5 van dit artikel, 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 (auto)parkeerplaatsen

1. Het is mogelijk (gedeeltelijk) af te wijken van de plicht tot realisatie van het in artikel 3 bedoelde aantal autoparkeerplaatsen, indien:
 - a. sprake is van de functie studentenhuisvesting;
 - b. sprake is van wonen boven winkels, voor zover gelegen in het centrum;
 - c. sprake is van herbouw ten gevolge van brandschade van een woning en 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 3 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 Slotbepalingen

Artikel 8. Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregels treden - met uitzondering van artikel 6 lid 5, artikel 6 lid 7 en artikel 7 lid 2, 3 en 4- in werking op 1 januari 2025

2. Artikel 6 lid 5 en artikel 7 lid 2, 3 en 4 treden in werking op de dag dat de Verordening Mobiliteitsfonds Dordrecht in werking treedt.

Artikel 9. Intrekking vorige besluiten

De Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht, laatstelijk gewijzigd op 20 december 2022, worden 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 10. Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als “Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten”.

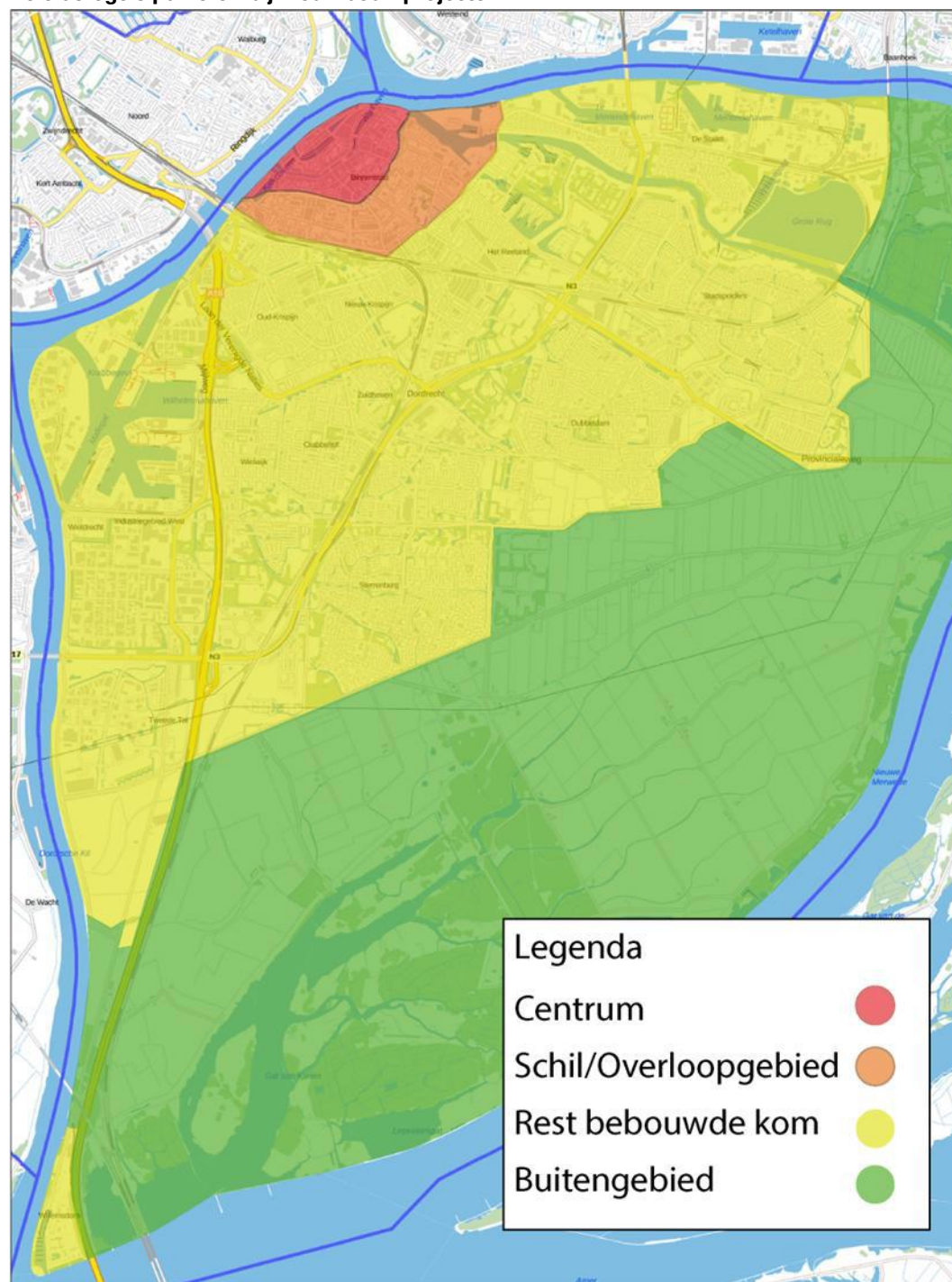
Aldus besloten in de vergadering van 3 december 2024.

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post, P.A.C.M. van der Velden

secretaris, burgemeester

BIJLAGE 1: GEBIEDSINDELING BEPALING PARKEERNORMERING GEMEENTE DORDRECHT
Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten



Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend