

Aanscherping beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten

huidige beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten (1 juli 2020)

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR641451/1>

De beleidsregels “parkeren bij nieuwbouwprojecten” versus de omgevingsvisie Dordrecht.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2022 worden alle geldende bestemmingsplannen van rechtswege, nog enkele jaren behouden. Dit moet uiterlijk in 31 december 2029 vervangen zijn door een omgevingsplan. Dat omgevingsplan zal niet gelijk ontstaan voor heel Dordrecht, maar per gebied of per thema tot stand komen. Bij de transitie naar het omgevingsplan moet worden bepaald of de huidige systematiek van het parkeerartikel in de bestemmingsplannen in combinatie met de beleidsregels “Parkeren bij nieuwbouwprojecten” nog volstaat in relatie met de doelen uit de omgevingsvisie.

In de pilot omgevingsplan Schil-West gaan we komende tijd na hoe een regeling parkeren in het omgevingsplan eruit komt te zien. Vervolgens kunnen we de keuze maken om dat voor de hele stad te gaan toepassen, dat kan gebiedsgericht maar ook in een keer voor het thema parkeren.

NB: belangrijk bespreekpunt met de planjuristen is de vraag of we nog blijven vasthouden aan een koppeling met de activiteit bouwen, zoals dat nu in de parapluperzoning is geregeld. In een omgevingsplan kunnen we anders dan in een bestemmingsplan ook regels stellen die rechtstreeks doorwerken en dus ook bij functiewijzigingen zijn toe te passen.

Aanscherpingen beleidsregels “parkeren bij nieuwbouwprojecten”

Vanuit de vakgroep verkeer waar de omgevingsplannen getoetst worden is aangegeven dat enkele aanscherpingen van de beleidsregels “parkeren bij nieuwbouwprojecten” nodig zijn om tot een eenduidige uitvoering te kunnen komen. Deze hebben betrekking op:

- A. Van minimum naar maximum parkeernorm (definities en artikel 3 lid 1)
- B. Bezoekersaandeel in de parkeernorm voor gebieden met parkeerregulering (artikel 3 lid 9)
- C. Artikel 3 lid 10 komt te vervallen onder vernumming van leden 11 t/m 17 tot 10 t/m 16
- D. Parkeeronderzoek Initiatiefnemer (artikel 3 lid 17)
- E. Fietsparkeernormen voor woningen (artikel 4 lid 1)
- F. Loopafstanden (artikel 5 lid 7)
- G. Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen (artikel 6 lid 1)
- H. Invulling parkeereis fiets (artikel 6 lid 6, en 7)
- I. Afwijking realisatieplicht parkeerplaatsen kleinschalige ontwikkelingen in relatie tot de parkeerdruk (artikel 7 lid 1g en 1h)
- J. Parkeervergunningen (artikel 8 lid 1,2,3 en 4)
- K. Aanpassing afdeling V Slotbepaling in de beleidsregels
- L. Artikel 9 Inwerkingtreding
- M. Artikel 10 Intrekking vorige besluiten
- N. Artikel 11 Citeertitel
- O. Bevoegdheid tot het aanpassen en vaststellen van deze beleidsregels

A) Van minimum naar maximum autoparkeernorm (definities en artikel 3 lid 1)

Momenteel kent de gemeente Dordrecht op het autoluw gebied na, geen maximum parkeernormen. Wanneer een ontwikkelaar meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de parkeernorm voorschrijft is hij hier vrij in. Met de komst van de omgevingsvisie en het uitgangspunt dat voor de stationsgebieden in de Spoorzone een verschuiving in vervoersmodaliteiten, met een streven dat 50 procent van de mobiliteit plaatsvindt binnen, naar en van het gebied middels openbaar vervoer en langzaam verkeer, in plaats van traditioneel met de auto, is het goed om voor geheel Dordrecht de minimumnorm ook als maximumnorm te gaan bestempelen om deze vrijheid in te perken in het kader van de omgevingsvisie. Voorgesteld wordt om dit bij de definities de definitie Parkeernorm aan te passen en dit in artikel 3 lid 1 te verduidelijken.

Overigens niet te verwarren met de in artikel 3 lid 2: het te hanteren minimum of gemiddelde van de bandbreedte van de landelijke parkeerkcijfers (nu verwoord in publicatie 381) van het CROW zoals in artikel 3 van de beleidsregels is aangegeven.

Tekstvoorstel wijziging

Definities Parkeernorm:

Het getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij een bepaalde functie en als basis dient voor het berekenen 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 parkeerkcijfers van het Kennisplatform CROW.

Artikel 3: lid 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 parkeerkcijfers van het CROW. Het college stelt de berekende autoparkeerbehoefte als het ~~minimaal~~ aantal te realiseren parkeerplaatsen

B) Aandeel bezoekers (artikel 3 lid 9)

Alle autoparkeernormen zijn inclusief een bezoekersaandeel. In artikel 3 lid 9 van de beleidsregels spreekt erover dat, indien een nieuwbouwproject is gelegen binnen het gebied dat is aangewezen als plaats met parkeerregulering, voor elke functie het bezoekersaandeel op de in het tweede lid van de in artikel 3 bepaalde parkeernorm in mindering mag worden gebracht, tenzij de parkeerbalans hiervoor onvoldoende mogelijkheden biedt. Deze bezoekersparkeernorm is voor alle gebieden 0,3 parkeerplaats per woning, uitgezonderd conform artikel 3 lid 10 het autoluwgebied/voetgangersgebied waar deze op 0 (nul) is gesteld. De landelijke tendens laat zien dat de bezoekersnorm binnen gebieden met parkeerregulering niet constant zijn en lager zijn naarmate het gebied een hogere bebouwingsdichtheid kent, waar een lager autogebruik reeds geaccepteerd is.

Voorgesteld wordt dan ook om de bezoekersnorm hierop als volgt aan te passen voor de gebieden met parkeerregulering en hierop art 3 lid 9 aan te passen:

Het autoluwgebied	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 in overeenstemming met het CROW en behoeven geen aanpassing en vallen buiten de aanpassing van dit artikel.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 3 lid 9

Indien een nieuwbouwproject is gelegen binnen het gebied dat is aangewezen als plaats met parkeerregulering, mag voor elke functie het bezoekersaandeel op 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 autoluwgebied	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

C) Artikel 3 lid 10 komt te vervallen.

Artikel 3 lid 10 komt te vervallen onder vernumming van leden 11 t/m 17 tot 10 t/m 16.

D) Parkeeronderzoek Initiatiefnemer (artikel 3 lid 17)

Zowel bij art 4 lid 10 als bij artikel 7 lid 1g wordt gesproken over een bezettingsgraad voor parkeren boven de 85%. Er is echter nergens in de beleidsregels opgenomen hoe, als er inzicht nodig is in de bestaande parkeerdruk, dat dit door de initiatiefnemer inzichtelijk gemaakt wordt, met behulp van een parkeertelling. Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren dient deze hierover contact op te nemen met de gemeente. De gemeente Dordrecht voert namelijk met regelmaat parkeertellingen uit in verschillende delen van de stad. Mogelijk kan gebruik gemaakt worden van deze gegevens. Daarnaast stelt de gemeente bepaalde eisen waar een parkeertelling aan moet voldoen (omvang onderzoeksgebied, aantal telmomenten, wijze van meten etc.).

Wij stellen voor om hiervoor artikel 3 lid 17 toe te voegen.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 3 lid 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.

E) Fietsparkeernormen voor woningen (artikel 4 lid 1)

In de beleidsregels wordt nu geen onderscheid gemaakt in wonen en de overige voorzieningen voor fietsparkeren, waardoor het lijkt dat ook de woningen aan de fietsparkeernormen in de beleidsregels moeten voldoen. Voor woningen is dit echter in het bouwbesluit geregeld.

In het Bouwbesluit zijn de minimale fietsparkeernormen beschreven waaraan bij nieuwbouw voldaan moet worden. Omdat dit in het Bouwbesluit geregeld is, zijn om deze reden in de beleidsregels geen specifieke fietsparkeernormen voor de functie wonen opgenomen en dit ook voor woningsplitsingen en transformaties naar woningen van toepassing te verklaren. Het voorstel is wel om dit in de tekst van artikel 4 lid 1 te verduidelijken

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 4 lid 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, 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 woningsplitsingen en transformaties naar woningen.

F) Loopafstanden (artikel 5 lid 7)

In art 5 lid 7 geeft tabel 4 de maximaal acceptabele loop- en fietsafstanden aan. Het gaat om de hemelsbrede afstand. Uiteraard dient rekening gehouden te worden met grote fysieke barrières als waterwegen, spoor, N3 en Laan der Verenigde Naties. Deze laatste zinsnede is wel opgenomen in de collegenota parkeernormen uit 2019 (blz11/26) maar is weggevalen bij de doorvertaling naar de beleidsregels. Voorgesteld wordt deze omissie in artikel 5 lid 7 aan te passen en toe te voegen in de beleidsregels.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 5: lid 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.

G) Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen (artikel 6 lid 1)

Ten aanzien van het nadenken over mobiliteit en zoveel mogelijk comfort bieden aan het fietsgebruik dient aandacht besteed te worden aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen. Dit was ook in de nota parkeernormen van 2019 opgenomen, maar niet overgenomen in de beleidsregels. Om deze redenen willen we ook in de beleidsregels benadrukken dat deze fietsparkeerplaatsen aan de kwaliteitseisen van de fietsparkeerkeur dienen te voldoen. Deze eisen waarborgen met name de bruikbaarheid van een fietsparkeerplaats.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 6: lid 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 Fietsparkeerkeur (zie paragraaf 7.3 van de Fietsnota “Dordt fietst verder!”)**

H) Invulling parkeereis fiets (Artikel 6 lid 6 en 7)

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de vereiste fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Voor woningen is dit in het bouwbesluit geregeld. In twee gebieden, het voetgangersgebied en het autoluw gebied van Dordrecht is dit in veel gevallen niet haalbaar. Bovendien zijn in deze gebieden verschillende openbare fietsenstallingen aanwezig. In het autoluw gebied en voetgangersgebied kan gebruik worden gemaakt van de fietsenstallingen tijdens hun openingsuren. Voor personeel van de horeca (niet zijnde bezoekers) is dit lastig gezien de openingstijden van horeca en de fietsenstallingen.

Tekstvoorstel wijziging

Invoegen nieuw lid 6 in Artikel 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.

Hernummeren artikel 6 lid 6 naar lid 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.

I) Afwijking realisatieplicht parkeerplaatsen kleinschalige ontwikkelingen in relatie tot de parkeerdruk (artikel 7 lid 1g en 1h)

In kleinschalige ontwikkelingen (uitbreidingen van bestaande gebouwen, woningsplitsing etc.) is het over het algemeen lastig om aan de parkeereis te voldoen. Kleinschalige ontwikkelingen zijn om deze reden in beginsel vrijgesteld van de verplichting om te voldoen aan de parkeereis behoudens het feit dat er altijd gekeken moet worden of er parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden.

Deze vrijstelling geldt alleen bij ontwikkelingen waarvan de parkeerbehoefte, na saldering, maximaal 3 (drie) parkeerplaatsen bedraagt. Deze afwijking is niet van toepassing op ontwikkelingen die worden 'opgeknipt' in kleinere delen met als doel om in aanmerking te komen voor deze vrijstelling. Wanneer in kleinschalige ontwikkelingen geen parkeerplaatsen worden aangelegd zijn parkeerders logischerwijs aangewezen op bestaande parkeerplaatsen. Dit betekent dat de ontwikkeling leidt tot een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte.

Om te voorkomen dat dit leidt tot parkeeroverlast, is de vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen afhankelijk van de hoogte van de bestaande parkeerdruk. Hiervoor geldt dat de parkeerdruk in de eindsituatie niet hoger mag zijn dan 85% wanneer nog niet voor de volledige parkeerbehoefte een oplossing is gevonden. Wanneer dit het geval is kan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen maar mag de parkeerdruk niet hoger zijn of worden dan 85%.

In de huidige beleidsregels **is niet altijd duidelijk dat dit van toepassing is op gebieden met en zonder parkeerregulering**. Het voorstel is om dit tekstueel te benadrukken in artikel 7 lid 1g evenals het feit dat opknippen in kleinere delen van een project niet is toegestaan om in aanmerking te komen voor deze afwijking van de realisatieplicht, om te zorgen dat de optelsom van al deze kleine ontwikkelingen niet tot onnodige hoge parkeerdruk gaat leiden.

Wij stellen voor artikel 7: Afwijking realisatieplicht parkeerplaatsen lid 1g aan te passen en 1i toe te voegen.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 7 lid 1g

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 nieuwbouwproject in mindering wordt gebracht op het aantal Openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving.

Artikel 7 lid 1i toe te voegen

Artikel 7 lid 1i

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.

J) Parkeervergunningen (artikel 8 lid 1,2,3 en 4)

In artikel 8 is geregeld dat nieuwbouwprojecten niet in aanmerking kunnen komen voor nieuwe parkeervergunningen. Met het oog op het uitgangspunt in de omgevingsvisie deze beleidsregels hierop af te stemmen.

"Uitgangspunt voor de stationsgebieden in de Spoorzone is een verschuiving in vervoersmodaliteiten. Het streven is dat 50 procent van de mobiliteit plaatsvindt binnen, naar en van het gebied middels openbaar vervoer en langzaam verkeer, in plaats van traditioneel met de auto. Ofwel het ontmoedigen van het autogebruik en stimuleren van alternatieve vormen van mobiliteit." Inclusief de inzet op een autoluw centrum.

Hierbij willen we mee inzetten op het parkeren op afstand. Ook voor bewoners. Dit door onder andere een Parkeer Op Afstand (POA) parkeervergunning mogelijk te maken is het voorstel deze mogelijkheid tot het kunnen verstrekken van deze POA-parkeervergunning toe te voegen aan artikel 8 lid 1.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 8 lid 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).**

Om te voorkomen dat wijzigingen in de Parkeerverordening Dordrecht tot tegenstelling in deze beleidsregels kunnen gaan leiden, is het voorstel om in artikel **artikel 8 lid 2 en 3** de toevoeging van een maximum aantal parkeervergunningen te verwijderen. Het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen is immers al per adres geborgd in de Parkeerverordening Dordrecht in het Besluit nadere regels Parkeerverordening Dordrecht waarin het gebruik van parkeerplaatsen en de verlening van vergunningen voor het parkeren Dordrecht zijn geregeld.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 8 lid 2

Het aantal rechten op bewonersparkeervergunningen op het adres/ de adressen vallend binnen de grenzen van het nieuwbouwproject blijft gehandhaafd, **tot een maximum van één bewonersparkeervergunning per zelfstandige woning.**, tot het gestelde maximum zoals is opgenomen in de parkeerverordening Dordrecht en het Besluit nadere regels Parkeerverordening Dordrecht.

Artikel 8 lid 3

Het aantal rechten op zakelijke parkeervergunningen op het adres / de adressen vallend binnen de grenzen van het nieuwbouwproject blijft gehandhaafd, **tot een maximum van twee zakelijke parkeervergunningen per bedrijf.** tot het gestelde maximum zoals is opgenomen in de parkeerverordening Dordrecht en het Besluit nadere regels Parkeerverordening Dordrecht.

Artikel 8 lid 4

Indien er zoals is gesteld in de Parkeerverordening Dordrecht en het Besluit nadere regels Parkeerverordening Dordrecht dat wanneer het uitgifte plafond is bereikt is voor het aantal uit te geven parkeervergunningen, men op de wachtlijst komt tot er ruimte is om deze parkeerrechten te kunnen verstrekken. Voorgesteld wordt om dit in de beleidsregels in artikel 8 lid 4 te verduidelijken.

Tekstvoorstel wijziging

Artikel 8 lid 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 uitgifte plafond is bereikt is voor het aantal uit te geven parkeervergunningen, 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).**

K) Aanpassing afdeling V Slotbepaling in de beleidsregels

Intrekken van de op 9 juni 2020 door het college vastgestelde beleidsregels parkeren bij nieuwbouw, het inwerkstellen van deze aangescherpte beleidsregels inclusief citeertitel, middels aanpassing van de artikel 9 lid 1 (lid 2 blijft ongewijzigd), artikel 10 en 11.

L) 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

M) 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 21 december 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.

N) Artikel 11 Citeertitel

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

O) Bevoegdheid tot het aanpassen en vaststellen van deze beleidsregels

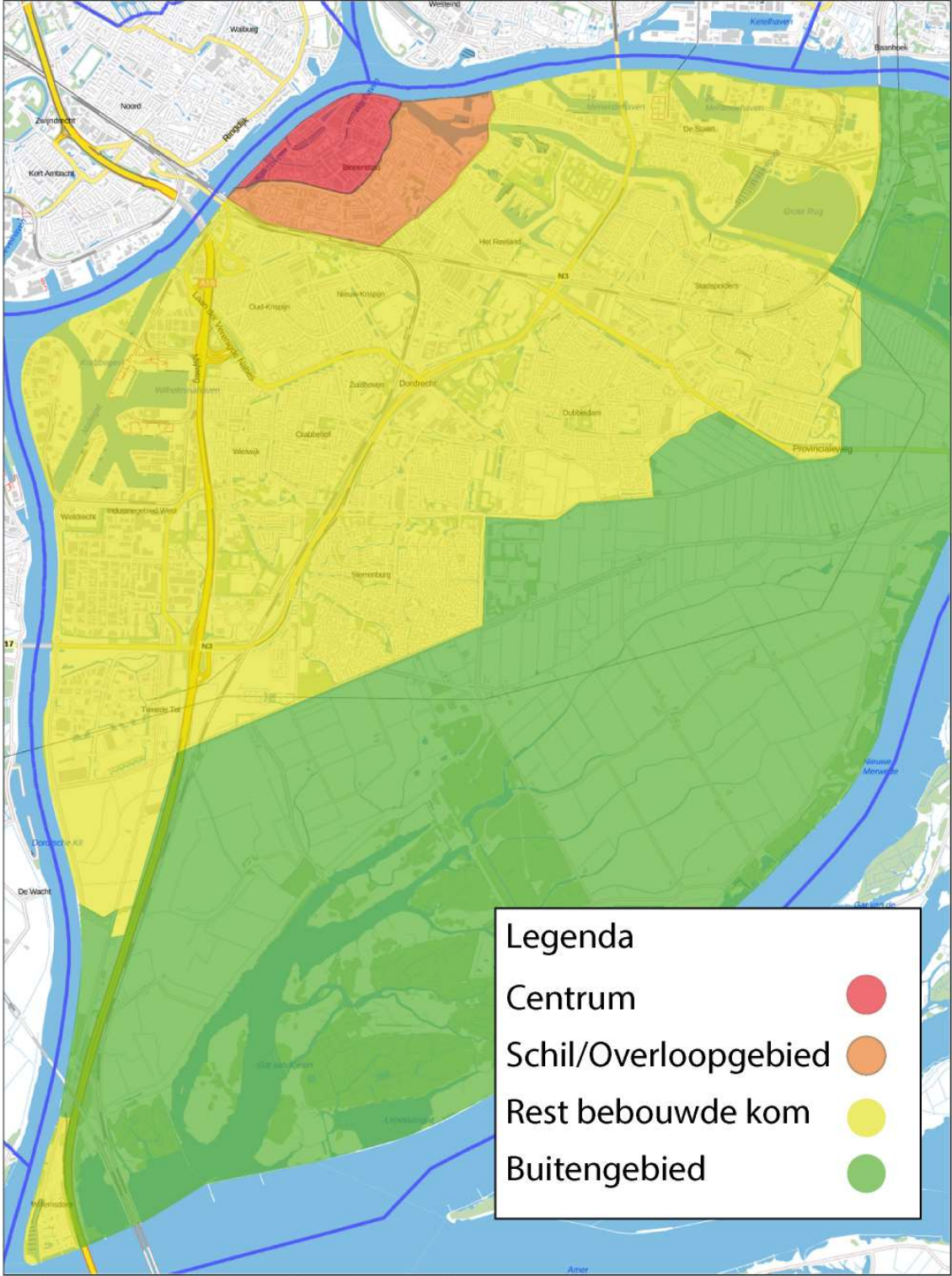
De bevoegdheid tot het aanpassen van deze beleidsregels is in 2020 uitgebreid aan bod gekomen in de gemeenteraad van Dordrecht, beantwoord en middels contra-expertise via het JKC bevestigd, (RIS:2582122)

Tevens kleine tekstuele aanpassing (niet noemenswaardig)

Bijlage 1 GEBIEDSINDELING BEPALING PARKEERNORMERING GEMEENTE DORDRECHT

Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten **Dordrecht**

TOEVOEGING SCHENKELDIJK SPORTCOMPLEX BUITENGEBIED



Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend