

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 :

1. 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 ~~een gebiedde-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.

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 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 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.	heeft opmaak toegepast: Engels (Verenigde Staten)
<u>BVOGO</u>	<u>Bruto Vloer Gebruiks</u> Oppervlakte, uitgedrukt in m2	
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 <u>moeten voldoen aan de eisen die FietsParkeur</u>	

~~hieraan stelt.moeten voldoen aan
FietsParKeur.~~

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.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.

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, maar van de ontwikkelaar verwacht dat hij de eigen mobiliteitsvraag op een andere manier oplost.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard)
+Hoofdttekst (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard)
+Hoofdttekst (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard)
+Hoofdttekst (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

Parkeerbalans

geeft de verhouding weer tussen enerzijds de parkeervraag en anderzijds het parkeeraanbod 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 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 <u>2</u> afgeleid van de parkeerkencijfers van het Kennisplatform CROW.
Parkeereis	<u>De eis die door het college wordt</u> 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. Dit betekent zowel minimaal als maximaal. De norm is de norm.
2. Hierbij geldt de gebiedsindeling:
 - categorie "centrum" = Binnenstad, inclusief het gedeelte Autoluw gebied/Voetgangerszone

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

- 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 het hernieuwbouwproject of 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.

heeft opmaak toegepast: Niet Markeren

7. Als binnen een ontwikkeling verschillende functies/voorzieningen/activiteiten worden gerealiseerd, is het mogelijk om bij berekening van de parkeerbehoefte rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen aan de hand van de in de meest recente aanwezigheidspercentages in de CROW publicatie parkeerkencijfers. Op deze wijze wordt goed rekening gehouden met bijvoorbeeld overdag parkeren door werknemers en 's avonds door bewoners op dezelfde parkeerplaats. Hierdoor kan volstaan worden met minder parkeerplaatsen dan de som van de parkeernorm van de verschillende functies.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

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 de parkeerbehoefte worden meegenomen van de bestaande functies/voorzieningen/activiteiten die komen te vervallen (bij verbouwing of sloop-nieuwbouw). Dit heet salderen. Het principe salderen geldt alleen als bestaande parkeerplaatsen 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.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

9. Het aantal te salderen parkeerplekken kan worden bepaald op basis van de actuele parkeernorm of worden vastgesteld aan de hand van gebruik in de praktijk. Hiervoor is dan een parkeeronderzoek vereist waarin de

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

bezetting op verschillende momenten in beeld is gebracht. Het aantal parkeerplaatsen dat op het drukste moment bezet is, kan dan gesaldeerd worden. In de berekening van de parkeerbehoefte wordt het salderingsdeel afgetrokken.

6.10.

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 40 m ²	0	0,5	0,5	0,6	0,7
40 m ² – < 60 m ²	0	0,6	0,7	1,3	1,4
60 m ² – < 90 m ²	0	0,9	1,1	1,8(*1,3)	1,9
90 m ² – < 150 m ²	0	1,1	1,2	2(*1,5)	2,2
150 m ² of groter	0	1,2	1,4	2,1	2,4

~~Tabel 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.

Met opmaak: Inspringing: Links: 1,27 cm, Geen opsommingstekens of nummering

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

Met opmaak: Lijstlinea, Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

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 1 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.

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 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

10.12. 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:

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

11.13. Indien in de nabijheid van een nieuwbouwproject sprake is van de aanwezigheid van Openbaar Vervoer-voorzieningen (halte /station) mag

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt

Met opmaak: Lijstaline, Inspringing: Links: 0 cm

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: 12 pt

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: 12 pt

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

Met opmaak: Standaard;Alinea, Geen opsommingstekens of nummering

Met opmaak: Inspringing: Links: 1,27 cm, Geen opsommingstekens of nummering

heeft opmaak toegepast: Tekstkleur: Rood, Doorhalen

Met opmaak: Lijstaline, Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

Met opmaak: Lijstaline, Inspringing: Links: 0 cm

heeft opmaak toegepast: Tekstkleur: Rood, Doorhalen

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%
	1000	1500	-10%
Lightrail-halte	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 12: reductiefactoren OV-voorzieningen

12.14. 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 23: reductiefactoren fietsvoorzieningen

13-15. 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.

14-16. 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.

15-17. 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 bouwvelop** worden toegepast.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

16-18. 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.

17-19. 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 fietsparkeerkencijfers van het CROW, zoals deze worden gepubliceerd op www.fietsberaad.nl, behoudens voor de functie wonen. In het [Besluit bouwwerken leefomgeving \(Bbl\)](#) ~~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.
2. Als uitgangspunt voor de toe te passen fietsparkeernormen geldt het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-fietsparkeerkencijfers, vermenigvuldigd met 1,2.
3. Indien voor een functie geen CROW-fietsparkeerkencijfer bekend is, maakt het college een gemotiveerde -keuze voor de bepaling van de best passende fietsparkeernorm.
4. [Het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is ten minste gelijk aan de berekende behoefte van een nieuwbouwproject, zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.](#) ~~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 aantal te realiseren parkeerplaatsen is gelijk aan de berekende autoparkeerbehoefte.](#) ~~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.

2-3.

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-parkeerkencijfers 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.

3.-.

4. 4. Het aantal bestaande parkeervergunningen zoals opgenomen in Hoofdstuk IV VERGUNNINGEN BIJ NIEUWBOUWPROJECTEN in de nadere regels parkeerverordening artikel 11 geldt als invulling van de autoparkeerbehoefte in het eerste lid van dit artikel, zoals bedoeld in artikel 8 tweede en derde lid, geldt als invulling van de autoparkeerbehoefte als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 12 pt

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

Met opmaak: Standaard;Alinea, Geen opsommingstekens of nummering

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.

5-6.

6. In afwijking van het bepaalde in lid 5 het aantal uit te geven parkeervergunningen, zoals bedoeld in artikel 8 zesde lid, zoals

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

Met opmaak: Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

opgenomen in Hoofdstuk IV VERGUNNINGEN BIJ NIEUWBOUWPROJECTEN in de nadere regels parkeerverordening artikel 11 geldt als invulling van de autoparkeerbehoefte als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

~~7.~~ 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 sluit een overeenkomst met de exploitant van deze parkeervoorziening waaruit blijkt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen gedurende minimaal 10 jaar beschikbaar wordt gesteld.~~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.~~

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

Met opmaak: Standaard;Alinea, Inspringing: Links: 0,63 cm, Geen opsommingstekens of nummering

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

Tabel 4: Maximaal hemelsbrede acceptabele loopafstanden tussen nieuwbouwproject en openbare parkeervoorziening

~~8.~~ 8. Het college kan voor grote meerjarige gebiedsontwikkelingen met nieuwbouwprojecten

~~9.~~ besluiten tot een afwijkende invulling van de autoparkeerbehoefte, doch uitsluitend indien deze invulling is onderbouwd en opgenomen in

Met opmaak: Inspringing: Links: 1,27 cm, Geen opsommingstekens of nummering

een gebiedsgerichte parkeervisie, anterieure overeenkomst of bouwvelop.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Hoofdttekst (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

~~10.~~ 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.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: +Koppen (Lucida Sans Unicode)

Met opmaak: Standaard;Alinea, Geen opsommingstekens of nummering

~~11.~~ 10. Uitsluitend in die gevallen dat op grond van bijzondere omstandigheden de initiatiefnemer aannemelijk 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.

Met opmaak: Inspringing: Links: 1,27 cm, Geen opsommingstekens of nummering

~~12.~~ 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.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Hoofdttekst (Lucida Sans Unicode)

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Hoofdttekst (Lucida Sans Unicode), 12 pt, Niet Vet

~~13.~~ 12. In het plaatsingsbeleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht is vastgesteld dat Alle parkeerplaatsen binnen een nieuwbouwproject het aantal laadpunten wordt bepaald aan de hand van prognosekaarten voor

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: 11 pt

publieke laadpalen dienen voorbereid te zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. 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 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.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard) +Koppen (Lucida Sans Unicode), 11 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

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 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 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 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. sprake is in geval van herbouw ten gevolge van brandschade van een woning; ~~indien 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 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~~5 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 ~~56~~, artikel ~~6-lid 7~~ en artikel 7 lid 4– in werking op 1 ~~januari 2025~~~~februari 2022~~
2. Artikel 6 lid ~~56~~ en artikel 7 lid 4 treden in werking op de dag dat de Verordening Mobiliteitsfonds Dordrecht in werking treedt.

heeft opmaak toegepast: Niet Markeren

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. 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.~~

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard)
+Hoofdtypekst (Lucida Sans Unicode), 12 pt

heeft opmaak toegepast: Lettertype: (Standaard)
+Hoofdtypekst (Lucida Sans Unicode)

Artikel 10. Citeertitel

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

Aldus besloten in de vergadering van ~~1021~~ december 202~~4~~1.

heeft opmaak toegepast: Niet Markeren

Het college van Burgemeester en Wethouders

de secretaris

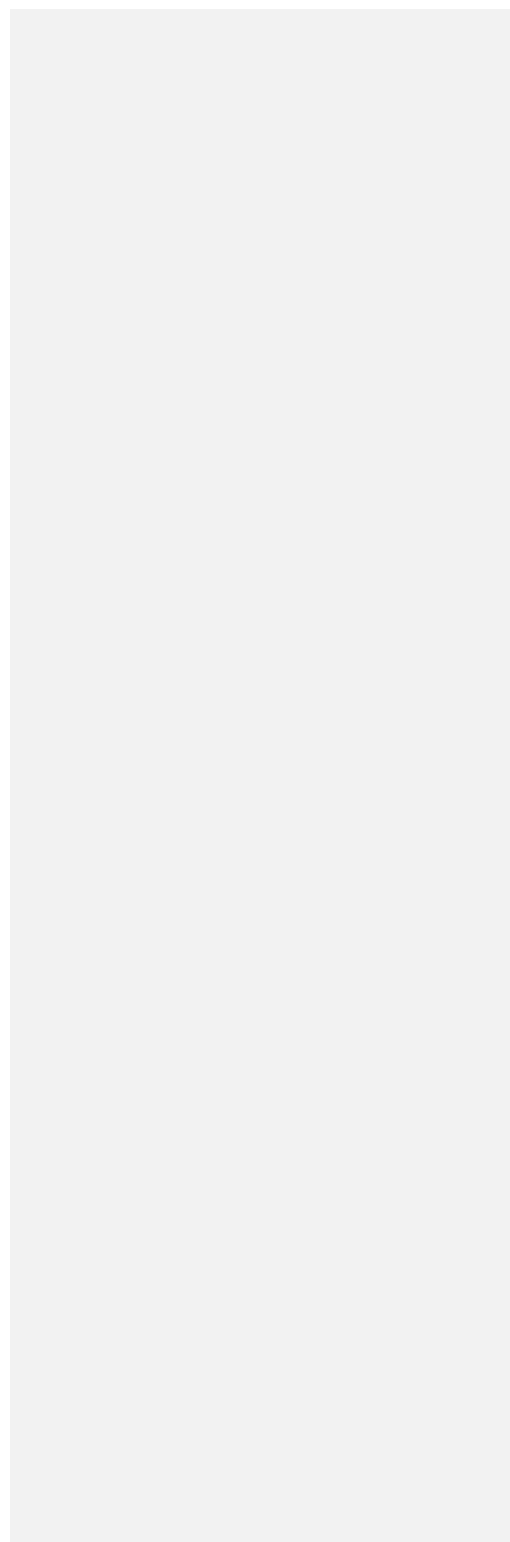
de burgemeester

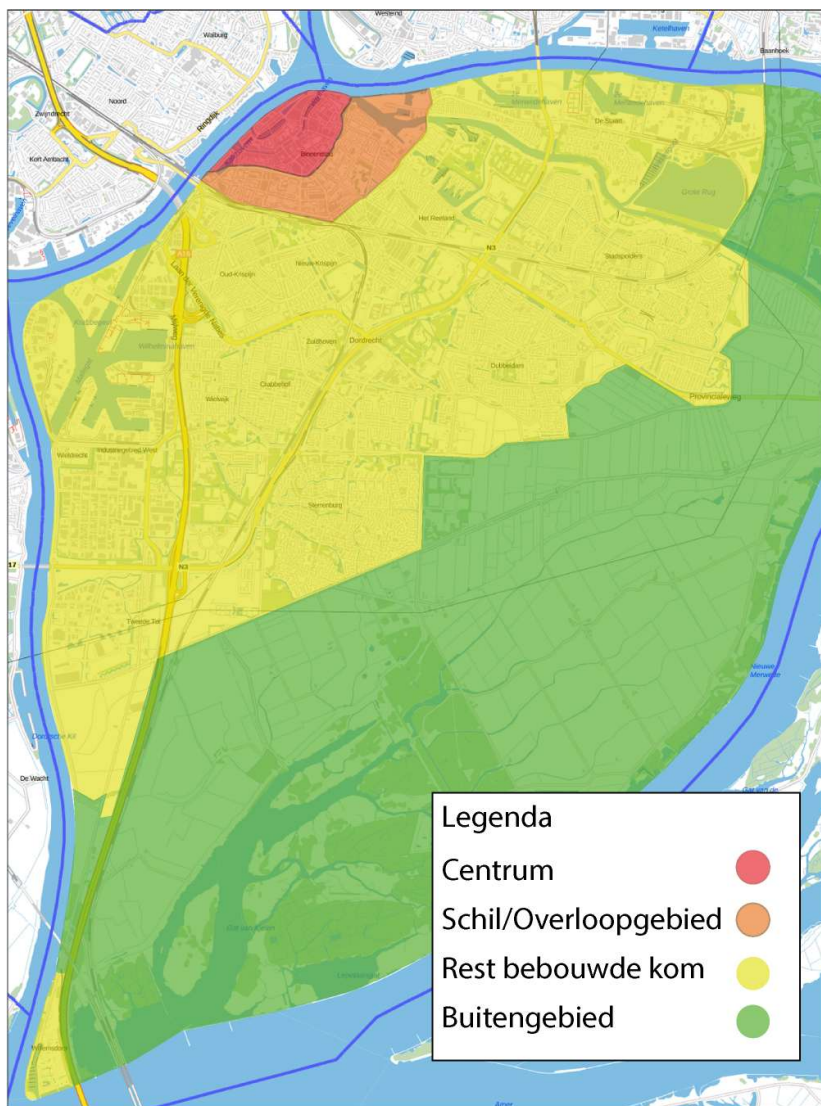
C.H.W.M Post

~~P.A.C. M. van der Velden~~ ~~A.W. Kolff~~

**BIJLAGE 1: GEBIEDSINDELING BEPALING PARKEERNORMERING GEMEENTE
DORDRECHT**

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 ruimte reserveringen 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.~~