

Gespreksnota opiniërende commissie parkeerbeleid

Inleiding

Het ontzorgen van bewoners, gastvrijheid voor de bezoeker en het stimuleren van het economisch functioneren van het centrum zijn momenteel de voornaamste uitgangspunten van het Zevenaarse parkeerbeleid. We streven ernaar om dit beleid continu te actualiseren en te verbeteren. Periodiek worden hiervoor parkeeronderzoeken naar bezetting gedaan, zie bijlage 1 voor resultaten onderzoek 2021. Met de uitkomsten hiervan wordt periodiek een beleidsevaluatie uitgevoerd.

De gemeenteraad grijpt deze evaluatie aan om meer ruimte te geven aan inwoners en belanghebbenden, en voert over de uitkomsten van de recentste evaluatie graag een open gesprek, alvorens het college met een concreet voorstel komt voor verbeteringen. Voor u ligt daarom een discussienota waarin de belangrijkste onderwerpen van de evaluatie worden aangestipt, met per thema een aantal vragen die we u willen stellen, alvorens het college hiervoor een raadsbesluit op stelt. De onderwerpen betreffen gebruiksgemak en parkeerduur, tarieven parkeervergunningen en digitalisering, en het parkeerbeleid omtrent ruimtelijke ontwikkelingen.

Plan van aanpak

Omdat de evaluatie van het parkeerbeleid op de raadsagenda staat, volgen we een ander proces van besluitvorming dan u wellicht gewend bent. De planning is als volgt:

1. In de periode augustus t/m december 2022 is de evaluatie uitgevoerd. Het parkeerbeleid is enerzijds technisch geëvalueerd aan de hand van een parkeeraanalyse en interviews met interne belanghebbenden (bijvoorbeeld met medewerkers bij Vergunningen, Toezicht en Handhaving), en anderzijds aan de hand van (straat)interviews met externe belanghebbenden zoals bezoekers van het centrum, ondernemers, en een online onderzoek onder de inwoners van de gemeente. Er is expliciet voor gekozen om de bewoners, bezoekers en ondernemers middels een opiniepeiling te betrekken. De uitkomsten van dit onderzoek vindt u in bijlage 2.
2. De eerste bevindingen en aanbevelingen van de evaluatie zijn op 8 maart 2023 aan u gepresenteerd in een informatieve raadsbijeenkomst.
3. De bijeenkomst van 22 november 2023 met de raadscommissie is bedoeld om inzicht te krijgen in de oordelen van de raadsleden op essentiële beslispunten.
4. Het definitieve rapport van Empaction, met daarin de bevindingen en aanbevelingen op het Zevenaarse parkeerbeleid, wordt uiterlijk in oktober 2023 opgeleverd.
5. Op basis van dit rapport en de uitkomsten uit de oordeelvormende commissieavond stellen we een college- en raadsvoorstel op om daarna definitieve aanpassingen in het beleid vast te stellen. Dit wordt geagendeerd voor een raadsvergadering in het eerste kwartaal 2024.

Wat vraagt het college van de oordeelvormende commissie?

Het college vraagt aan de commissie om een oordeel te vormen over een viertal onderwerpen uit de parkeerbeleidsevaluatie, waarmee input geleverd wordt voor een besluitvormend document dat later dit jaar aan u gepresenteerd wordt. In deze memo wordt per onderwerp een uiteenzetting gedaan van de stand van zaken met bijbehorende vragen ter voorbereiding op de bijeenkomst van 22 november a.s.

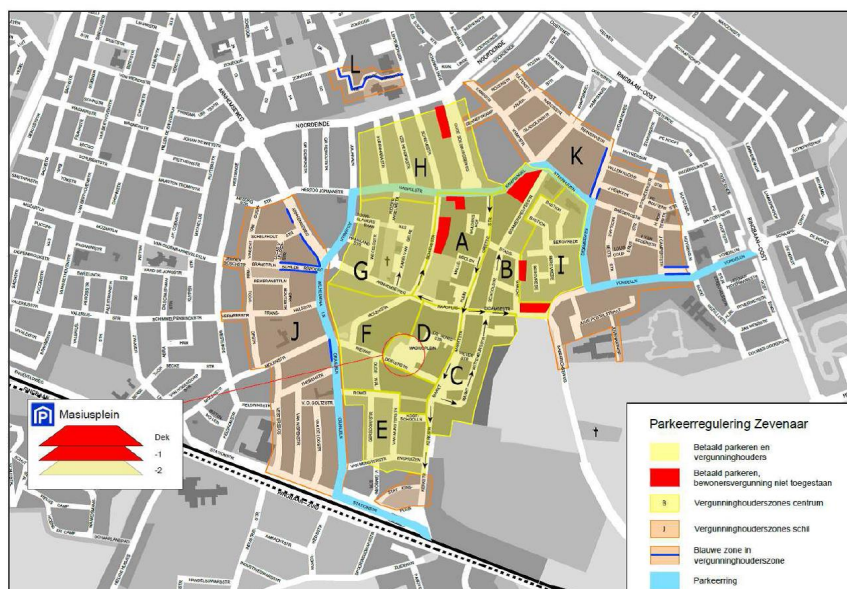
Opinie-onderwerp 1: Gebruiksgemak en parkeerduur

Samenvoegen (kort)parkeerzones in centrum van Zevenaar

In het centrum van Zevenaar (gebieden A en E) geldt betaald parkeren en deze zijn onder te verdelen in kortparkeerzones en langparkeerzones. In beide type zones geldt een parkeertarief van € 0,90 per uur, maar in de langparkeerzones is dit gemaximeerd op € 1,90 per 5 uur en een dagtarief van € 3,80. In de kortparkeerzones geldt geen maximum tarief. Deze opzet is bedoeld om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren. Dit wordt hiermee ook bewerkstelligd.

De kortparkeerzones zijn als separate zones ingericht waardoor een parkeerder bij een verkeersbeweging tussen deze zones (met de auto van bijv. de bakker naar de supermarkt) opnieuw parkeerbelasting moet betalen. Het zou klantvriendelijker zijn, als deze separate kortparkeerzones tot 1 grote kortparkeerzone worden samengevoegd, waardoor parkeerders bij het verplaatsen van hun auto niet opnieuw een parkeerticket hoeven te halen of zich hoeven aan te melden bij belparkeren. Na samenvoeging van deze zones ontstaat 1 zonenummer voor het kortparkeren in het centrum van Zevenaar. Het aantal verkeersbewegingen binnen het centrum kan hierdoor toenemen. De verwachting is echter dat dit niet tot verkeersproblematiek zal leiden. Het gaat om de onderstaande kortparkeerzones (rood in het kaartje). De langparkeerzones in het centrum van Zevenaar vallen hier dus buiten!

- Zonenummer 8703: Kampsingel (AH);
- Zonenummer 8704: Parkeerterrein Haspelstraat;
- Zonenummer 8705: Parkeerterrein Schievestraat (Aldi);
- Zonenummer 8706: Parkeerterrein Schievestraat (Aldi);
- Zonenummer 8711: Parkeerterrein Didamsestraat;
- Zonenummer 8712: Masiusplein;
- Zonenummer 8713: Parkeergarage Masiusplein laag -1.



Vraag aan de raad:

1. Willen we bovenstaande kortparkeerzones in het centrum van Zevenaar samenvoegen tot 1 zonenummer?

Pilot t.b.v. verlengen van de bezoekduur en vergroten van het aantal bezoekers in het centrum

Uit de opiniepeiling (zie bijlage 2) blijkt dat gebruikers en belanghebbenden het betaald parkeren in Zevenaar hebben omarmd en de nut en noodzaak daarvan inzien. Wel vindt 62% het parkeertarief te hoog (en 32% vindt dit overigens prima). Daarnaast zegt 57% van de respondenten minder naar het centrum van Zevenaar te komen vanwege betaald parkeren. Tot slot zien met name de ondernemers graag (beleids)maatregelen voor het centrum die erop gericht zijn de bezoekduur te verlengen en het aantal bezoekers te vergroten.

Op dit moment bedraagt de gemiddelde parkeerduur in het betaald parkeergebied van Zevenaar ca. 45 minuten. Gezien de uitkomsten van de peiling en de wens om de bezoekduur te verlengen en het aantal bezoekers te vergroten, is het houden van een tijdelijke parkeeractie (als pilot) in het betaald parkeergebied van Zevenaar te overwegen. Deze tijdelijke parkeeractie moet echter passen binnen het huidige beleid en bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. Voor het houden van deze pilot hebben wij vier varianten onderzocht, inclusief een inschatting van de financiële effecten (o.b.v. parkeerdata uit 2021). Na afloop van de pilot kunnen o.b.v. de gegenereerde data de resultaten worden geëvalueerd en kunnen deze aanleiding vormen om het huidige parkeerbeleid eventueel op onderdelen aan te passen.

- a. *2^e uur gratis parkeren*: Na het betalen van parkeerbelasting voor het 1^e uur, kan de parkeerder het 2^e uur gratis parkeren. Voor het 3^e uur en verder betaalt de parkeerder weer het reguliere parkeertarief.
- b. *1 euro voor 2 uur parkeren*: De parkeerder betaalt een vast tarief van €1,00 voor de 1e twee uur parkeren (ongeacht de parkeerduur). Na het 2^e uur parkeren geldt het reguliere parkeertarief.
- c. *1^e kwartier gratis parkeren*: Hierbij parkeert iedereen het eerste kwartier gratis, vervolgens geldt het reguliere parkeertarief.
- d. *Aanvangstijdstip betaald parkeren wijzigen*: In deze variant wijzigt, op de dagen dat betaald parkeren van kracht is, het aanvangstijdstip van 09.00 uur naar 10.00 uur.

	Effecten pilot varianten			Financieel effect
	↑ Flitsbezoek	↑ Bezoekduur	↑ Bezoekers	
a. 2 ^e uur gratis	0	+	+	ca. -€ 75.000 per jaar
b. €1,- voor 2 uur	-	+	0	ca. +€ 350.000 per jaar
c. 15 min gratis	+	-	+	ca. -€ 230.000 per jaar
d. Vanaf 10 uur	+	-	+	ca. -€ 100.000 per jaar

Naast de inschatting van het effect op de parkeerinkomsten moeten er eenmalige kosten gemaakt worden om de parkeerapparatuur hierop aan te passen. In soortgelijke situaties zien wij leveranciers van parkeerapparatuur voor dergelijke aanpassingen circa. €15.000,- offrenen.

De huidige tariefstelling heeft geleid tot het huidige parkeergedrag (aantallen en parkeerduur). Indien deze op onderdelen wordt aangepast, zal dit ook leiden tot een aanpassing van het parkeergedrag. Dit is immers ook het doel van pilot. Het is zeer lastig om op voorhand de effecten op de parkeerduur en aantal bezoekers in te schatten. De door ons geschatte financiële effecten zijn daarmee ook indicatief.

Vragen aan de raad:

1. Willen we een parkeeractie organiseren als pilot t.b.v. het verlengen van de bezoekduur en vergroten van het aantal bezoekers?
2. Welke van bovenstaande varianten heeft uw voorkeur en waarom?
3. Voor welke duur willen we deze pilot houden?
4. Wanneer is in uw ogen de pilot geslaagd?

Opinie-onderwerp 2: Tarieven parkeervergunningen en digitalisering

Tarieven parkeervergunningen

Voor een aantal specifieke doelgroepen geeft de gemeente Zevenaar verschillende soorten parkeervergunningen uit. Indien de aanvrager van de vergunning aan de gestelde uitgifte criteria voldoet, kan met de vergunning in het betreffende vergunningengebied geparkeerd worden. Het gaat om de volgende vergunningsoorten:

- **Bewonersvergunningen:** Een bewonersvergunning is alleen geldig in het gebied waar deze voor is uitgegeven. Er worden maximaal twee bewonersvergunningen per adres uitgegeven. De 1^e vergunning is gratis, de 2^e kost € 15,- per jaar. Op dit moment zijn deze vergunningen 5 jaar geldig.
- **Werknemersvergunning:** Er zijn twee type werknemersvergunningen: een versie die geldig is tijdens kantoortijden en een versie die geldig is tijdens winkeltijden. Een werknemersvergunning is aan te vragen voor één van de volgende straten: Karel van Gelrestraat, Oude Doesburgseweg of parkeergarage Masiusplein (laag -2). Voor parkeergarage Masiusplein gelden aangepaste tijden. Een werknemersvergunning kost € 133,80 per jaar.
- **Bedrijfsvergunning:** Een bedrijfsvergunning is bedoeld voor ondernemers in het centrum. Hiermee mag in alle zones geparkeerd worden. Deze vergunning kost € 340,80 per jaar.
- **Spoedeisende hulp:** Deze vergunning is bedoeld voor personen/bedrijven die spoedeisende hulp verlenen. Met deze vergunning kan in alle zones geparkeerd worden. De kosten voor deze vergunning bedragen € 43,50 per jaar.
- **Mantelzorgvergunning:** Een mantelzorgvergunning is een vergunning die kan worden aangevraagd door iemand die mantelzorg nodig heeft. De vergunning is geldig op reguliere parkeerplaatsen bij het adres van de persoon die mantelzorg nodig heeft. De kosten voor deze vergunning bedragen € 15,- per jaar.

Benchmark tarieven bewonersvergunningen

De 1^e bewonersvergunning in Zevenaar is gratis en voor de tweede geldt een tarief van € 15 euro per jaar. Ten opzichte van 2015 is het tarief voor de 1^e bewonersvergunning ongewijzigd gebleven en is het tarief voor de 2^e bewonersvergunning de afgelopen 5 jaar, conform het beleid, jaarlijks met ca. € 2,- gestegen. In 2015 bedroeg het tarief immers ongeveer € 8,50 per jaar. Ondanks deze tariefstijging liggen de tarieven voor bewonersvergunningen in Zevenaar zeer laag t.o.v. vergelijkbare gemeenten. In onderstaande tabel zijn de tarieven van een aantal vergelijkbare gemeenten weergegeven.

Tarieven parkeervergunningen (per jaar) van vergelijkbare gemeenten			
Gemeente	1 ^e bewonersvergunning	2 ^e bewonersvergunning	Bedrijfsvergunning
Zevenaar	Gratis	€ 15,00	€ 340,80
Veldhoven	€ 18,00	€ 36,00	€ 355,00
Doetinchem	€ 79,20	€ 79,20	€ 121,00 tot € 396,00
Culemborg	€ 54,05	€ 76,40	€ 471,00
Tiel	€ 75,60	€ 137,50	€ 287,00 tot € 628,00
Woerden	€ 195,46	€ 390,91	€ 783,81

De post vergunninguitgifte in de parkeerexploitatie was met een tekort van ca. € 50.000 in 2021 niet kostendekkend (een kostendeckering van ca. 70%). Daar staat tegenover dat de totale parkeerexploitatie in 2021 een zeer klein tekort laat zien van rond de € 5.000 tot € 10.000. Het tekort op vergunninguitgifte wordt dus opgevangen door de andere parkeerinkomsten.

Aantallen uitgegeven vergunningen

Het aantal parkeervergunningen is al enige jaren redelijk stabiel. Onderstaand vindt u een overzicht van de aantallen, gesplitst per soort, in september 2022 en de geschatte extra inkomsten bij een verhoging van het tarief.

Aantal uitgegeven parkeervergunningen per soort		
Soort	Aantal (in 2022)	Schatting extra jaarinkomsten per € 10,- verhoging (afgerond)*
1 ^e bewonersvergunning	2.198	€ 22.000,-
2 ^e bewonersvergunning	678	€ 6.800,-
Bedrijfsvergunning	174	€ 1.700,-
Werknemersvergunning	244	€ 2.400,-
Spoeisende hulpverlening	45	€ 500,-
Mantelzorgvergunning	90	€ 900,-
Totaal	3.429	€ 34.000,-

*Bij gelijkblijvende aantallen

Vragen aan de raad:

1. Moeten de inkomsten van de vergunning de kosten dekken die de gemeente maakt voor het beheer- en uitgifte van de vergunningen?
2. Van welke vergunningsoort mogen de tarieven wel/niet veranderen?
3. Bij aanpassing van (één van) de vergunningstarieven, dienen zij dan eenmalig of gefaseerd verhoogd te worden?
4. Hoe kijkt u aan tegen het jaarlijks indexeren van de vergunningstarieven?

Digitalisering vergunningen

Eind 2022 is gestart met de implementatie van een digitaal vergunningensysteem, te beginnen met vergunninggebied A, E en G. Met de digitalisering van de vergunninguitgifte worden vergunningen op kenteken uitgegeven en kunnen zij doorlopend getoetst worden aan diverse databases zoals het RDW en de gemeentelijke basisregistratie. Het op kenteken zetten van een parkeervergunning vergemakkelijkt tevens de parkeercontrole en zorgt ervoor dat de parkeervergunning niet aan derden gegeven kan worden.

Iedere bewoner/ondernemer kan zijn/haar parkeervergunning online aanvragen, betalen, beheren (bijv. zelf kenteken wijzigen) en (na toetsing) direct ontvangen. Het gehele proces neemt enkele minuten in beslag. Een papierenvergunning achter de voorruit van het voertuig is daarmee verleden tijd. Met als resultaat een betere dienstverlening, efficiency en verduurzaming.

Een aanzienlijk deel van de parkeervergunningen in Zevenaar wordt echter nog in papiervorm op adres uitgegeven (i.p.v. digitaal op kenteken). Dit werkt onrechtmatig gebruik in de hand:

- Doordat voor iedere bewonersvergunning een duplicaat aangevraagd kan worden, zijn er meer vergunningen in omloop dan beleidsmatig is vastgesteld;
- We ontvangen signalen dat parkeervergunningen nog gebruikt worden door personen die niet meer woonachtig zijn op het adres waarvoor de vergunning is uitgegeven. Dit komt doordat de geldigheid van de 1^e bewonersvergunning 5 jaar bedraagt, de vergunningen op papier zijn uitgegeven en niet worden ingeleverd (bij bijv. verhuizing, auto niet meer op naam) en er tussentijds niet op een gestructureerde, procesmatige wijze kan worden getoetst wordt op rechtmatigheid;

- In deze huidige situatie lijkt ook een deel van de bewonersvergunningen gebruikt te worden voor het parkeren van bezoekers.

Uit de opiniepeiling (bijlage 2) blijkt ondermeer dat het aantal uitgegeven vergunningen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet in balans is. Bewoners hebben hierdoor moeite om een parkeerplek dichtbij huis te vinden. In aangrenzende straten zijn echter meestal wel parkeerplaatsen beschikbaar, maar de loopafstand is daardoor groter dan gewenst.

Op dit moment kunnen bewoners en ondernemers hun bezoek laten parkeren via kraskaarten. Deze zijn tegen het reguliere parkeertarief (€ 0,90 per uur) te koop bij de afdeling Publiekszaken. Het verdient de aanbeveling ook het bezoekersparkeren te digitaliseren door het invoeren van een digitale bezoekersregeling. Hiertoe zal er een extra soort vergunning beschikbaar gesteld moeten worden: de bezoekersvergunning. Bewoners kunnen deze bezoekersvergunning aanvragen en beheren via hetzelfde vergunningensysteem als de parkeervergunningen. Na het verkrijgen hiervan kan men hun bezoek o.b.v. een saldo/tegoed laten parkeren. Vergunninghouders melden digitaal hun bezoek aan en af door het invoeren van het kenteken van de bezoeker. Iedere vergunninghouder ontvangt periodiek een saldo/tegoed. Dit tegoed kan uitgedrukt worden in tijd of in geld.

Voor een helder, consistent en evenwichtig vergunningenbeleid raden wij bij verdere digitalisering tevens aan 1) alle vergunningen een geldigheidsduur van een jaar te geven, 2) alle vergunningen op kenteken uit te geven, 3) het toetsen op aanwezigheid van parkeren op eigen terrein te borgen in de uitgifte en 4) de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal vergunningen/woningen, per vergunninggebied in kaart te brengen en beleidsmatig vast te leggen. 5) Een digitale bezoekersvergunning te introduceren. Hiermee ontstaat voor de vergunninghouders duidelijkheid, wordt fraude tegengegaan en sluiten beleid en praktijk beter op elkaar aan.

Vraag aan de raad:

1. Welk tarief is wenselijk voor de aanschaf van de bezoekersvergunning? Ons advies is om deze gelijk te trekken aan de kosten van de 2^e bewonersvergunning (thans € 15,-per jaar).
2. Dienen bezoekers te blijven betalen (thans € 0,90 per uur) in het vergunninghoudersgebied of geldt voor hen een reductie tarief?
3. Dienen bezoekers te blijven betalen (thans € 0,90 per uur) in het betaald parkeergebied of geldt voor hen een reductie tarief?
4. Hoe kijkt u aan tegen een maximum saldo/tegoed voor bezoekers van bewoners?
5. Hoe kijkt u aan tegen een vergunningplafond (een maximum aantal vergunningen per zone)? Als dit maximum dan wordt bereikt geldt er een wachtlijst voor die zone.

Opinie-onderwerp 3: Parkeerbeleid ruimtelijke ontwikkelingen

Achtergrond

In het centrum van Zevenaar is bij de gemeente in beeld dat (grofweg) 200 woningen extra worden gerealiseerd of getransformeerd. Desalniettemin blijkt dat diverse ruimtelijke ontwikkelingen vastlopen of vertragen op het onderdeel parkeren. Het huidige beleid vereist het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein, terwijl daar vaak, zeker in het centrum van Zevenaar, geen ruimte voor is. De woningbouw en/of transformatie worden hierdoor vertraagd of vinden zelfs geen doorgang, wat in het kader van de woningnood geen wenselijke ontwikkeling is. Het afwijken op dit beleid is nog onvoldoende uitgewerkt om handvaten te bieden. Er is daarom een grote wens voor een actuele en flexibele doch duidelijke Nota Parkeernormen, die niet langer onderdeel is van het paraplubestemmingsplan Parkeren.

Een nieuwe nota parkeernormen met de juiste achterliggende beleidsvisie, ligt er echter niet zomaar. Alvorens een nieuw beleidsdocument opgesteld wordt, is er eenduidige visie nodig over de richting van de ontwikkeling en de functie van het centrum. In de bijgevoegde agenderende memo (bijlage 3) wordt uiteengezet welke mogelijkheden er zijn bij het opstellen van zo'n parkeernormennota. Er kan gekozen worden voor spoor 1, spoor 2, spoor 3, of een combinatie daarvan. Graag vernemen we van de commissie naar welk spoor/sporen hun voorkeur uitgaat.

Het volgen van spoor 1 is een eerste stap richting meer flexibiliteit en maatwerk. Het geeft meer kaders voor zowel ambtenaren en initiatiefnemers. Dit kan 'aangevuld' worden met de realisatie van een parkeerfonds waarin de gemeente voorziet in parkeercapaciteit wanneer er op eigen terrein niet voldoende ruimte is. Dit vergt onderzoek, gemeentelijke capaciteit (FTE) en keuzes in de rol van de gemeente in het realiseren van parkeervoorzieningen op gebiedsniveau. Deze parkeeroplossing dient te worden onderzocht, vervolgens nog gerealiseerd en beheerd te worden. Financiering kan plaats vinden vanuit het parkeerfonds.

Het tweede spoor gaat een stapje verder en creëert meer mogelijkheden om parkeren niet als één onderdeel te zien, maar om te kijken naar mobiliteit in zijn geheel. Door met reducties te werken bij specifieke omstandigheden en alternatieve vormen van vervoer aan te bieden, wordt mobiliteit bij een ontwikkeling in zijn totaliteit benaderd.

Spoor 3 verplaatst de verantwoordelijkheid voor mobiliteit van de ontwikkelaar naar de gemeente. Het zal de parkeereis bij nieuwe initiatieven fors reduceren, maar is tegelijkertijd (nog) niet realistisch om op korte termijn in te voeren binnen een gemeente als Zevenaar. De aanbieders van deelmobiliteit zijn de komende jaren naar verwachting alleen gericht op grootstedelijke centra.

Vraag aan de raad:

1. Welk spoor (of sporen) volgen we bij het opstellen van een nieuwe nota parkeernormen?

Opinie-onderwerp 4: Huidige beleidsdoelstellingen parkeren

Achtergrond

In het huidige parkeerbeleid staan de volgende beleidsdoelstellingen opgenomen;

1. De bezettingsgraad in het centrum van Zevenaar moet zoveel mogelijk onder de 85% zijn om zo zoekverkeer tegen te gaan en voldoende plaats te bieden aan de bezoekers van het centrum;
2. De parkeercapaciteit dient eerlijk verdeeld te worden over de verschillende doelgroepen (bezoekers, bewoners en ondernemers);
3. Uitwijkgedrag naar de omliggende straten dient voorkomen te worden;
4. De parkeerorganisatie dient efficiënt ingericht te zijn.

Deze beleidsdoelstellingen in het parkeerbeleid zijn al meerdere jaren in Zevenaar hetzelfde en vooral gericht op faciliteren van de auto in de gemeente. De wereld is aan het veranderen, zo zien we opgaven rondom woningbouw, klimaatadaptatie en duurzaamheid die steeds meer aandacht vragen. Een gebrek aan ruimte is hierbij een vaak genoemde uitdaging. Steeds meer gemeentes in Nederland gebruiken o.a. daarom hun parkeerbeleid om sturing te geven aan een reductie op autobezit/autogebruik en om actieve duurzame mobiliteit te stimuleren. Enerzijds wordt dit toegepast bij nieuwbouwprojecten, maar in sommige gemeentes wordt ook steeds meer parkeerbeleid sturend ingezet voor de bewoners in de bestaande woonwijken.

Vraag aan de raad:

1. In hoeverre vindt u dat de huidige beleidsdoelstellingen van parkeren in de gemeente aangepast moeten worden?
2. Vindt u dat de gemeente daarin meer sturend beleid moet gaan volgen om bewoners en bezoekers van Zevenaar van autogebruik/bezit naar duurzame mobiliteit te sturen?
3. Als er gestuurd moet worden aan welke knoppen zou u draaien? Denk aan;
 - a. Tarieven parkeren;
 - b. Aantal plekken parkeren;
 - c. Aanbod alternatieven, zoals fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Bijlagen bij deze memo:

- 1) Parkeeronderzoek (2021)
- 2) Opiniepeiling parkeren 2023
- 3) Agenderende memo nota parkeernormen
- 4) Raadsvoorstel huidig afwijkingsmogelijkheid bestemmingsplan (incl. bijlage)