



Samenvatting

Het College heeft besloten om de hoge parkeerdruk in de buurt Annadal te gaan reguleren door invoering van een blauwe zone. Het college besluit de handhavingskosten integraal af te wegen in het kader van de Kaderbrief 2017.

Het besluit past binnen het kader van het raadsbesluit van 1 november 2016 waarin parkeerregulering van buurten in de C-zone mogelijk is gemaakt. Het besluit is genomen op basis van onderzoek naar de parkeerdruk in de buurt Annadal en de meningspeiling in de buurt. Door het invoeren van deze parkeermaatregelen moet de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod beter op elkaar worden afgestemd (parkeerbalans).

Beslispunten

1. instemmen met het gaan reguleren van het parkeren in Annadal door middel van invoering van de zogenaamde blauwe zone.
2. de structurele extra (handhavings)kosten (€ 100.000,-) voor de invoering van deze blauwe zone integraal af te wegen in de Kaderbrief 2017

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 29 mei 2017:

Conform.....



1. Aanleiding

De raad heeft 1 november 2016 besloten het parkeerbeleid zo aan te passen dat het mogelijk werd om maatwerkoplossingen per buurt uit te werken in overleg met bewoners en bedrijven uit de buurt. Een nieuwe optie die naast betaald reguleren door de raad wordt gevraagd is de zogenaamde blauwe zone. De raad heeft zich hierbij terdege gerealiseerd dat dit tot extra (handhavings)kosten zal leiden waar geen inkomsten tegenover staan. Ook is toen afgesproken te starten met de drie volgende buurten: Boschpoort, Heugemerveld en Annadal (Brusselsepoort). Inmiddels is in de buurten Boschpoort en Heugemerveld gekozen voor Combi-parkeren. Dit kan in die buurten kostenneutraal worden uitgevoerd.

Ook in de buurt Annadal ervaren de bewoners hoge parkeerdruk. De buurt geeft aan dat de leefbaarheid onder druk staat door langparkeerders die gratis komen parkeren in de buurt Annadal. Bewoners hebben tijdens eerdere stadsrondes in 2016 aangegeven een blauwe zone te willen voor deze parkeerproblematiek.

Parkeerdrukonderzoek laat zien dat er zowel langparkeerders als kortparkeerders parkeren in de buurt Annadal, die er geen bestemming hebben. Dit zijn deels werknemers van bedrijven elders of studenten (langparkeerders) en deels bezoekers van het nabijgelegen winkelcentrum Brusselsepoort (kortparkeerders). Hierdoor worden te veel parkeerplaatsen in beslag genomen die in eerste instantie bedoeld zijn voor bewoners (en hun visite) en bedrijven en hun bezoekers in de buurt Annadal.

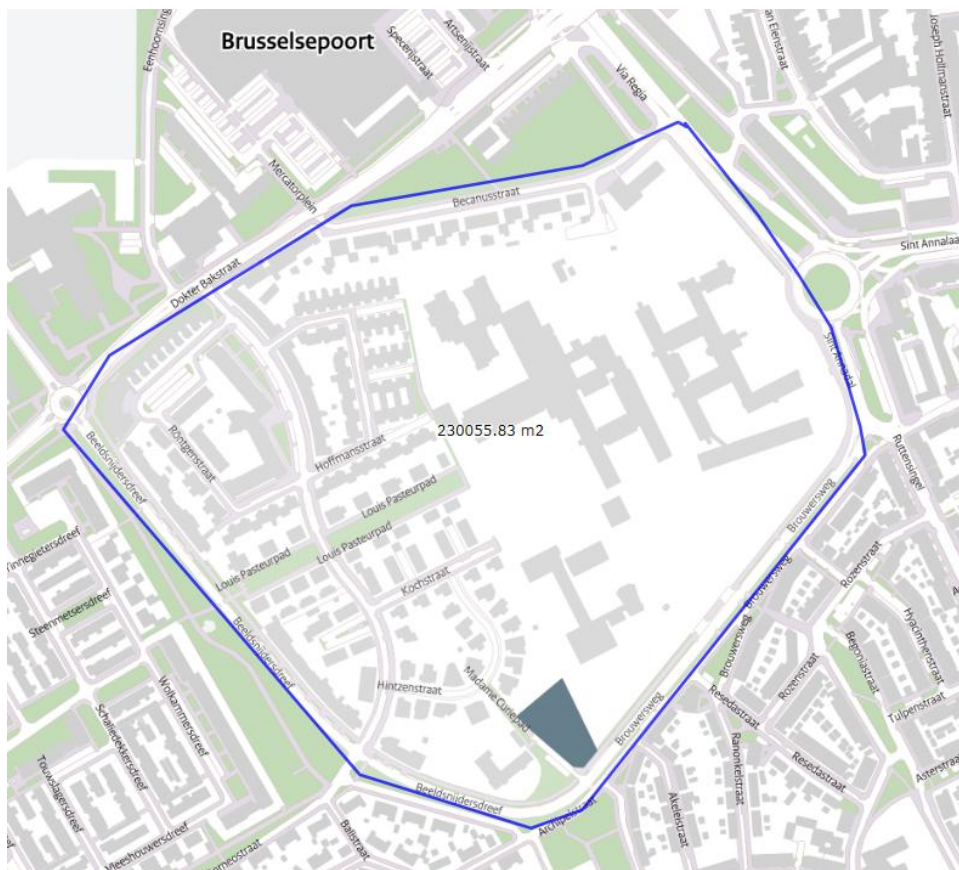
2. Context

- Raadsbesluit "Aanpassing Parkeerbeleidsnota van 1-11-2016. Dit raadsbesluit heeft de mogelijkheid geïntroduceerd om ook in de C-parkeerzone in overleg met de buurt maatregelen te nemen om het parkeren te reguleren.
- Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen 2015.

3. Gewenste situatie

In de analyse-fase zijn drie stappen gezet: een parkeerdrukonderzoek, een meningspeiling in de buurt en dialogosessies met vertegenwoordigers. Deze geven samen een goed inzicht.

Eind 2016 is de parkeerdruk gemeten. Dit onderzoek bevestigt de metingen van een eerder onderzoek uit 2014. Daarmee is zichtbaar gemaakt in welke straten een te hoge parkeerbezetting aanwezig is. De conclusie is dat in een deel van Annadal sprake is van een parkeerdruk hoger dan 90% parkeerbezetting op meer momenten door de week. Het betreft vooral delen van de straten Elisabeth Gruytersstraat, Röntgenstraat, Beeldsnijdersdreef en de volledige Brouwersweg.



Collegevoorstel

Tevens is in het parkeeronderzoek onderzocht wat de herkomst en parkeerduur van de parkeerders is. Dat is bepaald op basis van kentekens. Dit deel van het onderzoek laat zien dat er sprake is van zowel langparkeerders als kortparkeerders van buiten de buurt. Voornamelijk staan zij op werkdagen geparkeerd in de buurt.

Het beleidsuitgangspunt voor parkeren is, dat primair de parkeerdoelgroepen worden gefaciliteerd die ook daadwerkelijk daar in de buurt hun bestemming hebben. Daar is immers de lokale parkeercapaciteit op gedimensioneerd. Reguleren van het parkeren in Annadal is derhalve nodig om te voorkomen dat zowel langparkeerders als kortparkeerders, die niet direct in de betreffende buurt bestemmingsdoelen hebben, de beschikbare parkeercapaciteit van bewoners en bedrijven bezet houden.

Hoewel de hoge parkeerdruk zich concentreert in een gedeelte van de buurt, is het toch nodig parkeerregulering voor de hele buurt in te voeren. De ervaring leert dat regulering van een klein deel niet helpt, omdat de parkeerdruk zich dan snel verspreid naar de straten waar parkeren niet wordt gereguleerd. Zeker in een kleine buurt, zoals Annadal.



Regulering op de schaal van een buurt als Annadal is mogelijk door invoeren van combiparkeren (betaald parkeren voor bezoekers en parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven) of blauwe zones (met een maximumparkeertijd voor bezoekers en een ontheffing voor bewoners en bedrijven). Met combiparkeren zullen zowel de lang- als kortparkeerders in de buurt Annadal worden geweerd en met een blauwe zone alleen de langparkeerders.

Beide systemen hebben nog andere voor- en nadelen ten opzichte van elkaar. In de bijlage zijn, de voor- en nadelen voor bewoners op een rij gezet (gemak en tarieven e.d.) en daarnaast, apart, de voor- en nadelen vanuit het oogpunt van de gemeente (kosten, handhaafbaarheid en effectiviteit).

Met de buurt is in het participatieproces afgesproken een draagvlakmeting in de buurt te houden over de in te voeren regulering. Deze meting is eind 2016 uitgevoerd onder de 586 huishoudens van Annadal. Daarbij is de vraag voorgelegd of men voorstander is van invoering van betaald parkeren of invoering van een blauwe zone (parkeerschijfparkeren). De volgende resultaten zijn hieruit naar voren gekomen:

- Bijna de helft van de huishoudens (42,7%) heeft gereageerd;
- Bij de straten met hoog en laagbouw, is er een hogere respons van de hoogbouw-bewoners;

| Voorkeur respondenten | | |
|-----------------------------|----------|------------|
| Annadal | Absoluut | Percentage |
| Voorzetten huidige situatie | 99 | 39,6% |
| Combi-parkeren | 64 | 25,6% |
| Blauwe zone | 87 | 34,8% |
| Totaal | 250 | 100,0% |

Vanuit het draagvlakonderzoek is een meerderheid van de respondenten voor enige vorm van parkeerregulering. De meningen zijn verdeeld of dit door betaald (combi) parkeren of met het inrichten van een blauwe zone dient te gebeuren. Wel is de groep die een blauwe zone wil, groter dan de groep die voor combiparkeren is.

Ook zijn twee dialogosessies gehouden met een aantal bewoners van de wijk en een vertegenwoordiger van buurtplatform Brusselsepoort. Hier is onder andere op verzoek van de gesprekspartners dieper ingegaan op de voordelen en nadelen van beide reguleringsmogelijkheden



voor de bewoners en bedrijven in de buurt. Na het delen van informatie en beantwoording van de vragen zijn de meningen in deze groep gepeild.

De discussie en meningen bevestigen het parkeerdraagvlak onderzoek dat in de buurt Annadal en omgeving heeft plaats gevonden. Iets meer dan de helft is voorstander van een blauwe zone vanwege het gemak dat men ziet voor zijn/haar bezoekers.

Op basis van de uitkomst van de draagvlakmeting wordt derhalve voorgesteld te reguleren via een blauwe zone.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Niet van toepassing.

5. Effect op de openbare ruimte

Invoering van een blauwe zone op het niveau van een hele buurt is nog niet eerder uitgevoerd in Maastricht. Handhavingstechnisch is het aanbrengen van een blauwe streep op de trottoirband in de hele buurt nodig. Er kan niet worden volstaan met alleen bebording. Dat betekent dat voor invoering het aspect kwaliteit openbare ruimte nader wordt uitgewerkt (qua welstand, beheer en onderhoud).

6. Personeel en organisatie

Handhaving van het gebruik van parkeerschijven in een blauwe zone moet plaatsvinden door BOA's (Buitengewone Opsporingsambtenaren) en niet door zogenaamde fiscalisten (die alleen naheffing parkeerbelasting mogen innen). De laatste categorie is ingehuurd en kent een lager tarief dan een BOA. Om dit besluit uit te voeren moet de handhavingcapaciteit worden uitgebreid met 1925 uur (1,6 fte) voor de inzet van buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's).

Voor de uitgifte van parkeervergunningen en ontheffingen geldt eveneens het toevoegen van extra personele capaciteit (geschat 350 uur per jaar voor vergunningen, c.q. bij ontheffingen).

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing

8. Financiën

Op het niveau van de buurt Annadal zijn de structurele kosten van beide reguleringswijzen berekend. Hierbij zijn de jaarlijkse kapitaalslasten van de investeringen, de personele kosten, administratieve kosten en de eventuele opbrengsten doorgerekend..

Het voorgestelde scenario, de invoering van een blauwe zone laat jaarlijks een negatief resultaat zien van (afgerond) € 100.000,-.



Deze kosten zijn het gevolg van het feit dat handhaven van een blauwe zone duurder is dan bij combiparkeren en dat geen sprake is van parkeerinkomsten (parkeerbelasting) en naheffingen bij een blauwe zone. Verder komen inkomsten uit bekeuringen bij een blauwe zone niet ten goede aan de gemeente maar aan het rijk.

Bij de behandeling van de Kaderbrief 2017 zal de afweging plaatsvinden over de dekking.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing

10. Participatie tot heden

Een afvaardiging van de buurt en het buurtplatform zijn de "parkeerdialoog" aangegaan met de gemeente. Daarnaast is in 2 stadsrondes met de raad en de buurt gesproken over de parkeerdruk in de buurt en mogelijke oplossingsrichtingen. De raad heeft in november besloten het parkeerbeleid zo aan te passen dat het mogelijk werd om maatwerkoplossingen per buurt uit te werken in overleg met bewoners en bedrijven uit de buurt.

Daarnaast is er in november 2016 een draagvlakonderzoek gehouden in de buurt over de vraag welke vorm van parkeerregulering de voorkeur geniet.

11. Voorstel

1. instemmen met het gaan reguleren van het parkeren in Annadal door middel van invoering van de zogenaamde blauwe zone.
2. de structurele extra (handhavings)kosten (€ 100.000,-) voor de invoering van deze blauwe zone integraal af te wegen in de Kaderbrief 2017

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na het nemen van een besluit over de middelen in het kader van de Kaderbrief 2017, zal worden gestart met de voorbereiding van de implementatie (aanpassen Aanwijzingsbesluiten parkeren, het nemen van Verkeersbesluiten, het realiseren van voldoende handhavingscapaciteit, het opstellen beheer en onderhoud van de aanpassingen van de openbare ruimte en herinrichting van de openbare ruimte).

Binnen een jaar zal tussentijds worden geëvalueerd of de gewenste effecten op de parkeerdruk worden bereikt, alsmede de ervaringen van de bewoners van Annadal worden onderzocht.



Bijlage B_1:
voor- en nadelen voor de gemeente

| | |
|--|--|
| Reguleren mogelijk door blauwe zone of combiparkeren | |
| Gevolgen voor Gemeente | |
| Combiparkeren | Blauwe zone |
| Kostendekkend | Negatief resultaat van € 92.500,- p.j. |
| Hogere investeringen, goed te kapitaliseren, verdienen zich terug. | Lagere investeringen, niet terug te verdienen. |
| Lagere handhavingskosten (inhuur) | Hogere handhavingskosten (BOA's) |
| Inkomsten uit naheffing (€ 61 per naheffing). | Geen inkomsten uit boetes (gaan naar OM). |
| Handhaving verdient zichzelf terug (Inkomsten uit betaald parkeren). | Handhaving verdient zich niet terug. (Geen inkomsten uit betaald parkeren). Serieus risico parkeerbegroting indien meer wijken zouden volgen obv precedentwerking. |
| Handhaving te digitaliseren, dus hogere frequentie mogelijk. | Handhaving niet te digitaliseren. Geen hogere frequentie mogelijk. |
| Handhaving te digitaliseren, grote besparingen begroting mogelijk (business case digitalisering). | Handhaving niet te digitaliseren. Geen scanauto inzetbaar. Geen businesscase voor bezuiniging parkeertaak, indien meer wijken volgen. |
| Maatregel effectief | Maatregel weinig effectief |
| Bepert effect op de openbare ruimte (parkeerautomaten, in kleinere getale vanwege groei belparkeren) | Grote impact op de openbare ruimte (blauwe banden in alle straten in een wijk) |

Collegievoorstel



Bijlage B_2:

voor- en nadelen voor de bewoners:

| <input checked="" type="radio"/> Combiparkeren | <input checked="" type="radio"/> Blauwe zone |
|---|---|
| Gevolgen voor bewoners en visite | |
| Kosten bewoners: -1e vergunning € 3,62 Maand -2e vergunning €5,43 Maand Behandelkosten eenmalig: € 18,10 | Kosten bewoners: - 1 ^e ontheffing € 4,80 Maand - 2 ^e ontheffing € 4,80 Maand Behandelkosten eenmalig: € 18,10 |
| Kortparkeerder parkeert voor € 1,40 p/u (tenzij visiteregeling (€ 0,70)) | Kortparkeerder parkeert gratis. |
| Langparkerende visite kan worden gefaciliteerd. Visiteregeling aanwezig. | Nog geen in Maastricht bestaande oplossing voor langparkerende visite. Visiteregeling moet worden ontworpen/vastgesteld. |
| Regulering snel in te voeren. | Regulering na raadsbesluit in te voeren (vanwege hoge handhavingskosten, begrotingsaanpassing) |
| Hoge handhavingsfrequentie mogelijk, regulering effectief. | Geen hoge handhavingsfrequentie mogelijk vanwege hoge kosten, regulering minder effectief. |
| Beperkt effect op de openbare ruimte (parkeerautomaten, in kleinere getale vanwege groei belparkeren) | Grote impact op de openbare ruimte (blauwe banden in alle straten in een wijk) |
| Boete parkeerovertreding: € 61 (naheffing + € geldend parkeertarief) | Boete parkeerovertreding: € 90 (+ € 9,- adm.kosten) |
| Nauwkeurig en weinig mogelijkheden tot fraude: sterk sturend effect. | Onnauwkeurig en fraudegevoelig (handmatig/mechanisch): minder sterk sturend effect. |
| Kortparkeerders worden geweerd. Geen overloopeffect uit huidige betaald parkeergebieden. Geen winkelend publiek meer. | Kortparkeerders worden niet geweerd. Overloop vanuit betaald parkeergebieden. Aantrekking winkelend publiek Brusselsepoort (omdat gratis kortparkeren mogelijk blijft). |
| Langparkeerders worden geweerd. | Langparkeerders worden geweerd. |

Collegevoorstel



B_3: Bijlage bij collegenota Parkeerregulering C-zone: Annadal

**Concept Verslag Extra bijeenkomst klankbordgroep Brusselsepoort (Annadal en omgeving) –
Woensdag 15 februari 2017.**

Aanwezig: Yvonne Daenen en Arno Wesche (buurtbewoners), Marion Peters (Paramedisch centrum), dhr. Raymond Theunissen (bewoner Kochstraat), mw. Louise van Bronswijk (Buurtcomité),dhr. Nico Leurs (Stichting Fokus Annadal), Ahmet Tas (gebiedsgebonden medewerker V&L), Jos Simons, Rob Lamers en Astrid Dreesen (Mobiliteit – Parkeren).

Afwezig / afgemeld: Dhr. Dirk Tempelaar, Jef Geurts (bewoner Seniorenflat), dhr. Alex Jaminon (bewoner Hintzenstraat).

Extra bijeenkomst klankbordgroep

Doel: De klankbordgroep uitgebreid te informeren over de gevolgen bij invoeren combi-parkeren of blauwe zone (vergelijk).

De vorige keer is afgesproken om in deze bijeenkomst de gevolgen van het invoeren van een blauwe zone nog een keer gezamenlijk goed

“te doorleven”. Dit vanuit de vraag wat de invoering van een blauwe zone concreet betekent in praktijk (buurt)?

Verslag van 19 december

Verslag wordt ter vergadering vastgesteld.

Ten aanzien van actiepunt 6 aanvullende informatie: Het gedeelte van de school dat leegstaat aan de Hintzenstraat heeft nog geen herbestemming.

Eerst dient nog een collegebesluit genomen te worden voor de verkoop.

Reguleren door blauwe zone of combi-parkeren

Iedereen van de klankbordgroep heeft betreffend schema voor deze vergadering ontvangen.

Hierop zijn de gevolgen en een goed vergelijk zichtbaar met betrekking tot beide parkeermaatregelen. Ter vergadering wordt het schema doorgelopen en nog aanvullende vragen voor de aanwezigen beantwoord.



Gevolgen voor bewoners en bezoekers

| 📍 Combiparkeren | 📍 Blauwe zone |
|---|--|
| Gevolgen voor bewoners en visite | |
| <p>Kosten bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> -1e vergunning € 3,62 Maand -2e vergunning €5,43 Maand Behandelenkosten eenmalig: € 18,10 | <p>Kosten bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1^e ontheffing € 4,80 Maand - 2^e ontheffing € 4,80 Maand Behandelenkosten eenmalig: € 18,10 |
| <p>Kosten bedrijven:</p> <p>1 vergunning flexibel op kenteken € 3,62 Maand</p> | <p>Kosten bedrijven:</p> <p>1 ontheffing op kenteken € 4,80 Maand</p> |
| <p>Kortparkeerders parkeert voor € 1,40 p/u (tenzij visiteregeling (€ 0,70))</p> | <p>Kortparkeerders parkeert gratis.</p> |
| <p>Langparkerende visite kan worden gefaciliteerd. Visiteregeling aanwezig.</p> | <p>Nog geen in Maastricht bestaande oplossing voor langparkerende visite. Visiteregeling moet worden ontworpen/vastgesteld.</p> |
| <p>Regulering snel in te voeren.</p> <p>Al vastgesteld kader "Tarieventabel: Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen 2015 (aanwijzingsbesluiten)."</p> | <p>Regulering na raadsbesluit in te voeren (vanwege hoge handhavingskosten, begrotingsaanpassing).</p> <p>Vooralsnog hoeft een verordening, ontheffing blauwe zone nog niet gemaakt te worden (bestuurlijk vast te stellen). Op dit moment kunnen langdurige ontheffingen verleend worden via de RVV (=reglementen verkeersregels verkeerstekens).</p> |
| <p>Hoge handhavingsfrequentie mogelijk, regulering effectief.</p> | <p>Geen hoge handhavingsfrequentie mogelijk, regulering weinig effectief</p> |
| <p>Boete parkeerovertreding: € 61,40 (naheffing + € geldend parkeertarief)</p> | <p>Boete parkeerovertreding: € 90 (+ € 9,- administratie kosten)</p> |
| <p>Nauwkeurig en weinig mogelijkheden tot fraude: sterk sturend effect.</p> | <p>Onnauwkeurig en fraudegevoelig (handmatig/mechanisch): minder sterk sturend effect.</p> |
| <p>Kortparkeerders worden geweerd.</p> <p>Geen overloopeffect uit huidige betaalt parkeergebieden. Geen winkelend publiek meer.</p> | <p>Kort parkeerders worden niet geweerd.</p> <p>Overloop vanuit betaalt parkeergebieden.</p> <p>Aantrekking winkelend publiek Brusselsepoort (omdat gratis kort parkeren toch nog mogelijk blijft).</p> |
| <p>Langparkeerders worden geweerd.</p> | <p>Langparkeerders worden geweerd.</p> |



Extra informatie en opmerkingen tijdens het bespreken van het schema:

- De parkeerproducten van combi-parkeren, onder andere aanschaf en gebruik van de Bezoekersparkeerpas, worden mondeling toegelicht in de vergadering. Deze parkeerproducten zijn uitgebreid beschreven en digitaal aan te vragen op de website van de gemeente Maastricht.
- Indien er gekozen wordt voor een blauwe zone dan is het raadzaam om de parkeerduur voor kort parkeerders niet te ruim te nemen. Advies is om dit niet langer dan 2 uren in te voeren voor kort parkeren. Het blijft voor winkelend publiek van de Brusselsepoort aantrekkelijk om kort te parkeren in Annadal wanneer rond winkelcentrum Brusselsepoort betaald parkeren geldt en wanneer dit in Annadal gratis is, zoals in het geval van een blauwe zone. De enige doelgroep die je met deze maatregel weert zijn de werknemers van het winkelcentrum / woonwerk verkeer.
- Er bestaat alleen een visiteregeling voor bewoners binnen het regime van combi-parkeren. De blauwe zone voorziet hier niet in en visite dient zich te houden aan de 2 uur parkeerdurbeperking.
- Mobiel belparkeren kan alleen binnen het huidige betaald parkeerbeleid. De blauwe zone en ontwikkelingen van digitaliseren parkeren gaan niet goed samen. Efficiency winst op handhaven is dan niet meer haalbaar en kost de gemeente geld. Aanvullende informatie over “digitaliseren parkeren” wordt met de aanwezigen gedeeld.
- Ongeacht de keuze in parkeerregime vinden er op dit moment gesprekken plaats met de zorginstellingen stichting Focus en Envida. Voor beide oplossingsmaatregelen is het noodzakelijk om goed in te zoomen op het faciliteren van deze zorginstellingen. In de Seniorenflat in Annadal vindt deels 24 uren zorg plaats en overdag kortdurende zorg en tevens zorg met wisselende dienstroosters (ochtend, dag en avonddienst). Met Focus is al gesproken en het gesprek met Envida wordt spoedig ingepland.
- De gebiedsgebonden functionaris geeft aan dat fraudegevoeligheid hoog is bij blauwe zones. Parkeerders gebruiken hiervoor tegenwoordig mechanische blauwe schijven. Een blauwe schijf zal ook geen kortparkeerders van buiten weren. Voor de aanwezige voorstanders van de blauwe zone (binnen de klankbordgroep) weegt dit niet op tegen gratis parkeren voor hun visite.
- Dat eigen visite niet langer kan parkeren dan 2 uur wordt door een meerderheid in de klankbordgroep niet als problematisch ervaren. Een minderheid heeft hier wel problemen mee.



- Het buurtcomité benadrukt dat zij goede ervaringen hebben met combi-parkeren in de rest van Brusselsepoort. Bewoners zijn hier erg tevreden over.

Oplossingsmaatregel in parkeren / peiling in de klankbordgroep

Na het delen van informatie en beantwoording van de vragen zijn de meningen in de klankbordgroep gepeild.

De discussie en meningen zijn een afspiegeling c.q. bevestiging van het parkeerdragvlak onderzoek dat in de buurt Annadal en omgeving heeft plaats gevonden.

Van de respondenten (42,7%) buurtbreed, kiest 39,6 % voortzetten van de huidige situatie; 25,6% voor invoeren combi-parkeren en

34,8% is voor het invoeren van de blauwe zone.

Zowel bij de respondenten van het onderzoek als de klankbordgroep is er sprake van een lichte voorkeur voor het invoeren van de blauwe zone.

Samenvattend en in dialoog met de klankbordgroep is het volgende afgesproken:

- De afdeling Mobiliteit / parkeren zal de voorkeur voor invoeren van een blauwe zone bestuurlijk voorleggen bij het college van B&W en de gemeenteraad. Dit zal in juli 2017 tijdens de kaderbrief gebeuren. Dit conform de afspraken die gemaakt zijn met de gemeenteraad (financiële paragraaf).
- Er wordt gekozen voor een parkeerduurbepanking van 2 uren bij het invoeren van de blauwe zone;
- Indien om financiële en/of inhoudelijke redenen de gemeenteraad niet besluit tot invoeren van een blauwe zone in Annadal dan willen de aanwezige buurtvertegenwoordigers wel in aanmerking komen voor het invoeren van combi-parkeren. Er wordt een duidelijke behoefte uitgesproken om te reguleren. Dit om het aandeel langparkeerders te weren in de buurt die elders in de stad moeten zijn.
- Na 2 jaren zal de blauwe zone geëvalueerd worden. Dit in relatie tot de toekomstige ontwikkelingen en landelijke trends in parkeren (digitaal).

Rondvraag

Geen.

Sluiting extra sessie over “blauwe zone” en combi-parkeren, 17.30 uur.