

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

Discussienota Parkeernormen

1- Notagegevens

Notanummer 2019-001210
Datum 19-06-2019
Programma:
03 Leefomgeving
Portefeuillehouder Weth. Rorink

2- Bestuursorgaan

[X]B & W	16-07-2019
[]Raad	--
[]Burgemeester	--

College van B & W

- Burgemeester	- Weth. Grijsen
- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
[]Akkoordstukken	--	[]Openbaar	16-07-2019
		[]Besloten	--

Routing	d.d.	par.
Ambtelijk opdrachtgever	19-06-2019	[]adj.secr. --
wethouder	19-06-2019	[X]gem.secr. 10-07-2019
Regiemanager	19-06-2019	BIS Openbaar
		Status Definitief2019-07-19

Bijlagen

Discussienota Parkeernormen, -eisen en -rechten

B & W d.d.: 16-07-2019

Besloten wordt:

- 1 De discussienota Parkeernormen, -eisen en -rechten vast te stellen;
- 2 Het presidium voor te stellen in september a.s. in een raadstafel aan de hand van de discussienota een dialoog te voeren over parkeernormen, -eisen en -rechten;
- 3 de stukken toe te zenden aan de raad.
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- [] De nota en het besluit openbaar te maken
[X] De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
[] De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- [] De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- [] Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- [] De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Wonen, werken en beleven zijn ingrediënten van onze goed functionerende binnenstad. Als we die activiteiten duurzaam mogelijk willen blijven maken, moeten we kritisch met onze ruimte in de binnenstad omgaan en moeten we heldere keuzes maken. Uw college wil graag de dialoog hierover met de gemeenteraad en de samenleving aangaan. Daarom is een discussienota opgesteld.

Beoogd resultaat

De dialoog aangaan met de gemeenteraad en de samenleving over parkeren in de binnenstad. In de discussie leggen we de raad vooral diverse uitspraken voor met betrekking tot parkeernormen, -eisen en -rechten. Het parkeervergunningensysteem wordt gedigitaliseerd en omstreeks de jaarwisseling is dit proces afgerond.

Kader

Parkeerbeleidsplan, definitief januari 2013

Ambitiedocument "Deventer: een bericht aan de stad"

Uitkomsten bereikbaarheidsconclaaf "Deventer binnen bereik" en de uitwerking hiervan

Argumenten voor en tegen

Door deze discussie te voeren wordt de gemeenteraad aan de voorkant meegenomen bij de kaderstelling van de basis van het parkeerbeleid: het vaststellen van normen en de wijze waarop op grond van deze normen parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het is goed om daarbij nieuwe inzichten en feiten mee te nemen en het vraagstuk in de breedte te benaderen, maar daarbij de financiële lijn en de effecten van digitalisering van het parkeersysteem niet uit het oog te verliezen.

Gelijk met deze discussienotitie staat de nota met de parkeermonitor op de agenda van uw college. Deze monitor wordt een onderlegger bij de discussienotitie.

Extern draagvlak (partners)

De huidige voorstellen passen binnen de kaders die staan in het parkeerbeleidsplan en tot stand zijn gekomen via een brede consultatie. De discussie is bovendien het startpunt in het proces om te komen tot begrip en draagvlak.

Financiële consequenties

Vooralsnog geen. Als we de richtinggevende discussie hebben gevoerd, kunnen we in beeld brengen wat de financiële consequenties zijn. De consequenties zijn op dit moment moeilijk in te schatten (er zijn te veel varianten die we zouden kunnen uitwerken) maar dat geeft wel ruimte in de dialoog om het over opvattingen te hebben in plaats van financieel haalbare opties en hoogte van bedragen en fondsen.

Aanpak/uitvoering

- Aan het presidium wordt voorgesteld de discussie op 11 september in een raadstafel te voeren

- In oktober wordt een stadsbreed parkeergesprek over parkeernormen en parkeereisen gevoerd. Hierbij worden bewoners, ondernemers en andere stakeholders betrokken

- In november worden de beleidsstukken over parkeernormen, - eisen en -rechten in roulatie gebracht

- In 2020 volgt de nota parkeerrechten

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Discussienota Parkeernormen		
Mededelingennr	2019-001210	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-BLD	BenW-besluit d.d.:	16 juli 2019

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Het college signaleert dat gewenste ontwikkeling van voorzieningen en woningbouw in de binnenstad geremd worden door het huidige beleid omtrent parkeernormen, -rechten en -eisen. Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen die invloed hebben op autogebruik. Daarom wil het college een discussie voeren over hoe Deventer in de toekomst om wil gaan met het parkeerfonds en parkeervergunningen in de binnenstad.

Bijgaand vindt u de discussienota parkeernormen, -rechten en -eisen.

2. Kader

Parkeerbeleidsplan, definitief januari 2013
Ambitiedocument "Deventer: een bericht aan de stad"
Uitkomsten bereikbaarheidsconclaf "Deventer binnen bereik" en de uitwerking hiervan

3. Kern van de boodschap

Het college heeft een discussienota opgesteld om na de zomer met de raad en de samenleving te bespreken. Centraal daarin staan de vragen: Is het nog wel noodzakelijk om bij ontwikkeling in de binnenstad ook de aanleg van voldoende parkeerplaatsen te eisen? En hoe geef je de vergunningverlening vorm als je dat uitgangspunt loslaat?

4. Nadere toelichting

Bij herontwikkeling in de binnenstad moeten initiatiefnemers of voldoende parkeerplekken aanleggen of een bijdrage storten (à €12.500 per plek) in het parkeerfonds. Omdat dit niet altijd financieel haalbaar is, wordt ook wel gekozen om het adres geen recht op een parkeervergunning te bieden en te wijzen op de mogelijkheid van een abonnement in een parkeergarage.

Nieuwe ontwikkelingen

Autobezit en -gebruik veranderen. Zo zien we momenteel een opmars van deelauto's en het fietsgebruik. Mocht een verplichte bijdrage aan het parkeerfonds vervallen, dan kan daarvoor in de plaats een kleinere bijdrage aan bereikbaarheidsfonds komen. Daarmee kunnen zaken gefinancierd worden die de bereikbaarheid van de binnenstad ten goede komen, zoals goede fietsparkeerplaatsen.

Proces

Na de zomer wil het college de discussienota en de parkeermonitor 2019 bespreken met de gemeenteraad. Ook gaat de gemeente in gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Hoe we dat doen wil het college ook met de raad bespreken. Voor het einde van het jaar zou dit kunnen leiden tot een voorstel voor nieuwe normen voor parkeren.



Discussienota

Parkeernormen, -eisen en -rechten

1.1. Aanleiding en doel discussie

Wonen, werken en beleven zijn ingrediënten van onze goed functionerende binnenstad. Als we die activiteiten duurzaam in evenwicht willen houden, moeten we kritisch met onze ruimte en het ruimtegebruik in de binnenstad omgaan en heldere keuzes maken.

Mobiliteit is een bepalend aspect bij het gebruik en de beleving van die binnenstad. We zien daarbij verschillende trends en ontwikkelingen. Het accent verschuift in toenemende mate naar het *gebruik* van de auto, in plaats van het *bezit* van een auto. Ook zien we bij jongere mensen een afname van dat autobezit. Zeker als voorzieningen dichtbij zijn en er een goed functionerend openbaar vervoer is, treden er andere vormen van mobiliteit op. De fiets is daarbij sterk in opkomst en dit leidt in sommige steden al tot filevorming. Goede stalling van de fiets is in vrijwel alle steden al een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast biedt het concept 'deelauto' ook steeds meer mogelijkheden.

Verder zien we dat het wonen in de binnenstad toeneemt. Wonen boven winkels, maar ook de transformatie van bijvoorbeeld kantoren naar wonen, brengt een behoorlijke toename van het aantal bewoners met zich mee. Dat alles leidt tot een andere parkeervraag. Aan de ene kant druk vanwege het toenemen van de woonfunctie, aan de andere kant ontspanning door andere middelen van vervoer. Per saldo is er nog steeds sprake van schaarse ruimte die beschikbaar is voor parkeren.

Wij willen daarom onze parkeernormen en parkeereisen opnieuw tegen het licht houden. Deventer is daarin niet uniek. Iedere middelgrote stad met een middeleeuws centrum dat is gebouwd in een tijd zonder auto's, loopt daartegen aan. Dat is nu eenmaal een lastige combinatie. Maar Deventer doet het goed. Dat blijkt onder andere uit de "Vitaliteitsbenchmark Centrumgebieden 2019", die zicht geeft op de economische vitaliteit van de 100 grootste centrumgebieden. Deventer scoort "Zeer Vitaal". Er zijn achttien steden die deze hoge score hebben, en dat is een mooie indicator. Vooral de bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit dragen bij aan deze score. Dit koesteren wij!

We zijn op de goede weg, zeker als blijkt dat de parkeermonitor 2019 die in concept gereed is, laat zien dat het gebruik van parkeerplaatsen in Deventer nog steeds onder een kritische bezettingsgraad van 85% zit, namelijk ongeveer 70% gemiddeld voor het centrum op de drukste momenten. Bovendien gaf de Rekenkamercommissie in 2017 al aan dat het parkeerbeleid in Deventer goed werkt: het centrum autoluw en (gebouwde) voorzieningen aan de randen van de stad. De aanleg van de parkeerplaatsen op de Worp vormt daarin een nieuwe schakel. De Stadspoortgarage is opgeknapt en de Brinkgarage staat op de rol voor een opknopbeurt. In die zin is er geen aanleiding om dat beleid te herzien. We houden dat in stand.

Deze discussie staat niet op zich. Er lopen momenteel verschillende lijnen:

- De financiële lijn: het parkeerbedrijf dient zichzelf te bedruipen. Dat is jaarlijks een flinke opgave. Als we aan een specifieke knop draaien, heeft dat onmiddellijk financiële gevolgen die langs een andere weg weer moeten worden opgevangen. Deze discussie wordt gevoerd via het MeerjarenPerspectief Parkeren (MPP) en via de begroting. Daarover volgen in de loop van de komende maanden voorstellen;
- De digitale lijn: we werken aan het digitaliseren van het parkeren in de parkeergarages. Ook hierover gaan we in de loop van het jaar met de gemeenteraad in gesprek. Na de digitalisering van de garages nemen we de digitalisering van het parkeren op straat ter hand. Dat vraagstuk gaat in de loop van 2020 spelen.

In de marge van de discussie is nog vermeldenswaard dat we afscheid hebben genomen van Parkeerservice, een externe uitvoeringspartij, en dat we per 1 juli de uitvoering langs een andere lijn organiseren.

Deze notitie willen we in het najaar 2019 met de raad en de samenleving (bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden) bespreken. Met de raad bespreken we ook hoe we die discussie met de samenleving aangaan. Daarom is deze notitie geen standpunt van het college maar een notitie met stellingen om die discussie aan te gaan. In de tekst is aangegeven waar het een stelling betreft. Voor het einde van het jaar moet dit leiden tot een voorstel voor nieuwe normen voor parkeren.

1.2. Waar willen we het over hebben?

In Deventer werken we met parkeernormen die stammen uit een tijd waarin de auto nog een prominenter middel van vervoer was. Dat houdt in dat als zich een ontwikkeling voordoet, we toetsen aan hoge parkeernormen. Dat geldt voor allerlei functies, of het nu woningen, kantoren of winkels zijn. Voor iedere verandering moet een aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Die verplichting kan tegen €12.500 per parkeerplaats worden afgekocht. Los van de vraag of er voor het realiseren van de parkeerplaatsen voor een nieuwe functie ruimte is, is het de vraag of die parkeerplaatsen ook allemaal nodig zijn [Stelling]. Feit is dat sommige initiatieven niet door kunnen gaan omdat niet aan de parkeernorm kan worden voldaan of het te duur is om af te kopen. In een tijd waarin we juist proberen het wonen te bevorderen en functiemenging te stimuleren (zie o.a. de Omgevingsvisie) worden gewenste ontwikkelingen belemmerd en moeten we initiatiefnemers teleurstellen. Dat maakt dat we graag in dialoog met de samenleving en de gemeenteraad de discussie willen aangaan over een modern parkeerbeleid in Deventer. We willen uw raad een aantal denkrichtingen en stellingen (daarbij) voorleggen.

We willen het hebben over:

- Parkeernormen (hoeveel parkeerplaatsen horen er bij een ontwikkeling);
- Parkeereisen (wat eisen we van een initiatiefnemer: aanleggen parkeerplaatsen, bijdrage in parkeerfonds, hoogte bijdrage);
- Parkeerrechten (wie heeft er een (vast) recht om de parkeerplaatsen te gebruiken).

Nadrukkelijk geven we aan de voorkant aan dat het gaat om **nieuwe** initiatieven of situaties. Vooral bij de discussie over de Parkeerrechten komt dat aan de orde. Als we de gewenste richting met elkaar bevestigd hebben, dan gaan we die nader uitwerken naar eventuele financiële gevolgen en praktische invulling en randvoorwaarden (overgangsrecht, invalidenparkeerplaatsen, groepen waarvoor een parkeerplaats onmisbaar is, gevolgen in belendende gebieden etc.).

2.1. Parkeernormen, -eisen en -rechten.

We hebben een nota Parkeernormen in Deventer die stamt uit 2013. De normen zijn gebaseerd op landelijke kencijfers. Aan de hand daarvan berekenen we hoeveel parkeerplaatsen er gewenst zijn als er gebouwd wordt of bestaande gebouwen een nieuwe functie krijgen. Op grond van onze eigen regels is dan de aanleg van een aantal parkeerplaatsen vereist, want anders is een ontwikkeling 'onvoldoende ruimtelijk onderbouwd'. Als die aanleg in de praktijk niet mogelijk is, dan vragen we een bijdrage in het parkeerfonds. Dat loopt vaak in de papieren en is door een initiatiefnemer niet altijd op te brengen. Dat belemmert positieve, nieuwe ontwikkelingen die bijdragen aan een goed functioneren van de binnenstad.

De binnenstad is een organisch gegroeid geheel dat stamt uit een tijd zonder auto's. De ene functie kwam/komt, de andere ging/gaat. Wat betreft de economische (kantoren, winkels, voorzieningen) functies is er wat de parkeerbehoefte betreft een redelijk evenwicht. Er is blijkens rapportages voldoende ruimte voor bezoekers omdat de bezettingsgraad van onze parkeerplaatsen relatief laag is. De woonfunctie neemt echter behoorlijk toe. Dat is op zich een gewenste ontwikkeling, maar heeft als neveneffect dat het de druk op bestaande parkeervoorzieningen vergroot.

Wonen in de binnenstad heeft aantrekkelijke kanten voor verschillende groepen. Voorzieningen zijn dichtbij, er gebeurt veel, er zijn sfeer en beleving. Er zijn ook nadelen: soms ervaren overlast door evenementen of uitgaanspubliek en het stallen van de auto. Wij zijn van mening dat er een te grote druk op onze schaarse parkeervoorzieningen ontstaat. We willen meer de nadruk op een levendige, dynamische binnenstad leggen met een evenwichtige ruimte voor bezoekers en bewoners. Dat heeft gevolgen voor ons parkeerbeleid, waarbij het verkrijgen van een parkeervergunning op straat voor bewoners geen vanzelfsprekendheid meer is [Stelling]. Sterker nog, de verantwoordelijkheid om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien, zoals abonnementen in parkeergarages, komt volledig voor de gebruiker [Stelling]. Aan nieuwe bewoners of aanvragers gaan we geen parkeervergunning op straat meer verstrekken [Stelling]. Ons toewijzingsbeleid voor werknemers e.d. (bedrijfsparkeervergunningen) nemen we in de loop van het jaar nader onder de loep.

Hierdoor hopen en verwachten we dat de parkeergarages aan de randen van de binnenstad beter gebruikt gaan worden [Stelling]. Toch rekenen we er op dat ook sommige bewoners hun toevlucht tot de schilwijken zoeken. Dat houdt in dat we behalve het aanpassen van het beleid voor de binnenstad, ook het regiem in de schilwijken onder de loep gaan nemen. We streven daarbij naar een uniforme benadering voor robuuste gebieden, om te voorkomen dat het probleem zich doorlopend een klein stukje verplaatst [Stelling]. Vooralsnog houden we de parkeernorm in het overige deel van de gemeente gelijk aan de bestaande. Vanzelfsprekend blijven we aandacht houden voor bijzondere groepen. Zo zoeken we voor mensen met een handicap een goede oplossing en denken we ook na over bijvoorbeeld bedrijfswagens die voor de uitvoering van dat bedrijf onmisbaar zijn [Stelling].

Ook willen we bevorderen dat er meer stallingen voor fietsen komen. Daarop ligt de nadruk bij nieuwe functies: in plaats van autoparkeerplaatsen gaan we steeds meer fietsparkeerplaatsen vragen, bij voorkeur gebouwd (al dan niet in bestaande gebouwen) [Stelling].

De bestaande autoparkeerplaatsen op straat gaan we beter benutten, mede met behulp van hedendaagse data- en verkeerstechnieken.

Samenvattend betekent dit een discussie met de raad en samenleving over het volgende:

- Bij nieuwe ontwikkelingen stellen we de parkeernorm voor de binnenstad op 0 (nul). We eisen bij een nieuwe functie of nieuwe gebouwen geen nieuwe parkeerplaatsen van de initiatiefnemer, er vanuit gaande dat er een soort natuurlijke parkeerbalans is tussen komende en gaande functies;
- We verstrekken aan nieuwe bewoners of aanvragers van de binnenstad geen vergunning voor straatparkeren meer. Nieuwe gebruikers moeten zelf voor het parkeren van de auto zorgen;
- We voegen de schilwijken samen of komen tot een andere indeling (versnippering tegengaan) en gaan uitwerken op welke manier we daar omgaan met een vergunningstelsel om het zogenaamde 'waterbedeffect' op te vangen;
- We zetten extra in op het stellen van eisen voor het stallen van fietsen;
- We gaan het verstrekken van bedrijfsparkervergunningen nader bezien, waarbij we ook hier een terughoudender benadering voorstaan.

2.2. Van parkeerfonds naar bereikbaarheidsfonds

De binnenstad is een levend organisme: de stad leeft en beweegt. De ene functie gaat, de andere komt. Via onze Omgevingsvisie gaan we dit organisme nog meer ruimte geven door meer functiemenging toe te staan. Dat betekent ook dat de parkeervraag dynamisch is. Het huidige systeem gaat uit van klassiek autogebruik waarbij we van initiatiefnemers een forse financiële bijdrage vragen als deze er niet in slaagt om de parkeerplaatsen zelf aan te leggen die op basis van de norm vereist zijn. [Stelling]: Dit past niet meer in de huidige tijd. Autobezit is minder vanzelfsprekend nu alternatieven steeds beter worden. De afdracht aan het parkeerfonds is € 12.500 per verplichte parkeerplaats. Dat belemmert de dynamiek in de binnenstad. Ter illustratie: in de afgelopen jaren heeft alleen de gemeente zelf dit fonds gevoed, via de projecten Stadhuis en bibliotheek. Bovendien kan en wil de gemeente de gevraagde parkeerplaatsen in de binnenstad niet aanleggen, omdat daarvoor geen ruimte is en ons beleid erop gericht is om mensen voor het parkeren naar de randen van de binnenstad te bewegen.

Daarom willen we het parkeerfonds in de huidige vorm afschaffen.

Tegelijkertijd blijft er voor de gemeentelijke overheid een taak op het gebied van parkeergelateerde zaken die voortvloeien uit het toevoegen van een functie, of het wijzigen van een functie. Kunnen we dan niet beter een meer bescheiden bijdrage vragen die we inzetten om de bereikbaarheid in zijn algemeenheid te verbeteren? Betere of meer fietsstallingen, nieuwe technieken om het gebruik van bestaande parkeerplaatsen te optimaliseren en transferia aan de rand van de stad, zijn ontwikkelingen die de bereikbaarheid kunnen verbeteren [Stelling]. De nadruk ligt dan op de bescheidenheid van de bijdrage [Stelling], want het moet niet een op zich gewenste ruimtelijke of economische ontwikkeling blokkeren. Over de hoogte daarvan kunnen we nadenken, maar dat zou eerder in de buurt van de honderden euro's liggen dan bij de nu geldende € 12.500.

We willen een Bereikbaarheidsfonds in het leven roepen.

Deventer staat hier niet alleen in. Een dergelijke ontwikkeling begint in den lande langzaam op gang te komen. Het wordt ingezet voor flankerend beleid en voor onvoorziene (kleinschalige) ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Het bereikbaarheidsfonds wordt niet aangewend voor infrastructurele werken die onderdeel zijn van de grondexploitatie, zoals bovenplanse of bovenwijkse voorzieningen. Te denken valt wel aan aanvullende fietsvoorzieningen, zoals kleinschalige fietsenstallingen en oplaadvoorzieningen, parkeerplaatsdetectie om het gebruik van (individuele) parkeerplaatsen te optimaliseren, aanvullende voorzieningen op de P+R-locaties (transferium?) of overige nog onbekende ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility.

3. Proces.

De bovenstaande voorstellen hebben we in klein comité besproken met enkele stakeholders. De reacties zijn wisselend: voor de ene groep houdt dit voordelen in, voor de andere nadelen. Wij willen de hoofdlijn van deze discussie en de stellingen met uw raad bespreken en tevens bespreken hoe we de notitie (al dan niet in uitgewerkte vorm) voorleggen aan de samenleving. Dit moet een zorgvuldig traject zijn. Dat moet uiteindelijk leiden tot definitieve besluitvorming en de formele aanpassing van verordeningen. Deze discussie staat voor het najaar van 2019 op de rol.

Juli 2019.

Persbericht
28 juni 2019

Discussie over parkeren in de binnenstad

Is het nog wel noodzakelijk om bij ontwikkeling in de binnenstad ook de aanleg van voldoende parkeerplaatsen te eisen? En hoe geef je het vorm als je dat uitgangspunt loslaat? Het college heeft een discussienota naar de gemeenteraad gestuurd om in september te bespreken.

Verantwoordelijk wethouder Frits Rorink: “We juichen allerlei initiatieven toe voor woningbouw en nieuwe voorzieningen in de binnenstad. Die maken onze binnenstad prettig en aantrekkelijk. Het is daarbij de vraag hoeveel belang we hechten aan parkeren in de directe nabijheid.”

Huidige situatie

Bij herontwikkeling in de binnenstad moeten initiatiefnemers òf voldoende parkeerplekken aanleggen òf een bijdrage storten in het parkeerfonds. Omdat dit niet altijd financieel haalbaar is, wordt ook wel gekozen om het adres geen recht op een parkeervergunning te bieden en te wijzen op de mogelijkheid van een abonnement in een parkeergarage.

Nieuwe ontwikkelingen

Autobezit en -gebruik verandert. Zo zien we momenteel een opmars van deelauto's. Mocht een verplichte bijdrage aan het parkeerfonds vervallen, dan kan daarvoor in de plaats een kleinere bijdrage aan bereikbaarheidsfonds komen. Daarmee kunnen zaken gefinancierd worden die de bereikbaarheid van de binnenstad ten goede komen, zoals goede fietsparkeerplaatsen.

Proces

In september wil het college de discussienota bespreken met de gemeenteraad. Daarna gaat de gemeente in gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Voor het einde van het jaar zou dit kunnen leiden tot een voorstel voor nieuwe normen voor parkeren.