

Bijlagen

1. Discussienota voor de brainstorm met de raadscommissie K&W
2. Reactie van de commissie op de stellingen tijdens de brainstorm
3. Parkeernormen
4. Voorbeeld enquête invoering parkeerregulering
5. Beleidsregels Parkeervergunningen



Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Bijlage 1

Gemeente Pijnacker-Nootdorp

Integraal parkeerbeleidsplan

Discussienota



	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel van de discussienotitie	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Visie op parkeerbeleid	5
3	Discussie thema's	7
3.1	Aantal parkeerplaatsen	7
3.1.1	Hoogte van de parkeernormen	7
3.1.2	Parkeernormen voor bestaand gebied en of nieuwbouw	8
3.1.3	Parkeereisen en vrijstelling	9
3.2	Regiefunctie gemeente Pijnacker-Nootdorp	10
3.3	Parkeerregulering	11
3.3.1	Acceptabele parkeersituatie	11
3.3.2	Wel of niet fiscaliseren?	12
3.4	Overige aspecten	12
3.4.1	Vrachtwagens	12
3.4.2	Park en Ride	13
3.4.3	Gehandicapten	13
3.4.4	Recreatie gebieden	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Pijnacker-Nootdorp bestaat op dit moment geen integraal parkeerbeleid. Zowel in Pijnacker als in Nootdorp zijn beleidsuitgangspunten opgesteld, maar de samenhang daartussen ontbreekt. De gemeente Pijnacker-Nootdorp staat voor een aantal belangrijke beslissingen op het gebied van parkeren. De gemeenteraad van Pijnacker-Nootdorp heeft op 30 juni 2005 een motie aanvaard waarin zij een aantal door het college van Burgemeester en Wethouder gevraagde beslissingen op het gebied van parkeren niet heeft genomen. Dit in afwachting van een nota over integraal parkeerbeleid.

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft het adviesbureau Goudappel Coffeng de opdracht geven tot het opstellen van een integrale parkeernota. Alvorens over te gaan tot het opstellen van de integrale zal de raadscommissie Kernen en Wijken gevraagd worden over de belangrijkste parkeerthema's richtinggevende uitspraken te doen.

1.2 Doel van de discussienotitie

Het doel van deze notitie is tweeledig:

1. Deze notitie geeft achtergrondinformatie over de belangrijkste parkeerthema's.
2. De notitie dient als leidraad voor het doen van richtinggevende uitspraken over integraal parkeerbeleid in de raadscommissie d.d. 24 oktober 2004. Ten behoeve van die discussie zijn door Goudappel Coffeng enkele stellingen geformuleerd.

1.3 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de parkeervisie. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende discussiepunten.

2 Visie op parkeerbeleid

In dit hoofdstuk wordt van onze zijde een de conceptvisie voor het parkeerbeleid gepresenteerd. De vraag is nu of de raadscommissie van Pijnacker-Nootdorp zich kan vinden in deze visie. Ten behoeve van de discussie zijn daartoe stellingen geformuleerd.

Om te komen tot een integraal parkeerbeleid is samenhang met andere beleidsterreinen aan de orde. Dit betekent dat de visie ten aanzien van het parkeren mede wordt bepaald door de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. De visie ten aanzien van parkeren rust op een drietal peilers, te weten:

4. Parkeerbeleid staat niet op zich zelf maar maakt onderdeel uit van een groter geheel;
5. Optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit;
6. Parkeermaatregelen dienen kostendekkend te worden uitgevoerd.

Ad 1: Parkeerbeleid staat niet op zich zelf maar maakt onderdeel uit van een groter geheel

Het parkeerbeleid dient een bijdrage te leveren aan een sociaal, veilig, groen en duurzaam Pijnacker-Nootdorp. Voor bewoners is parkeerruimte nabij de woning onderdeel van de leefbaarheid. Om dit te realiseren wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De mate waarin de parkeervraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. Welk element van dit spanningsveld prevaleert, is afhankelijk van de specifieke locatie en situatie.

Aangezien parkeerbeleid geen op zichzelf staand beleid is, worden in deze visie ook de andere verkeers- en vervoersaspecten betrokken. Voor wat betreft de afwikkeling van het autoverkeer wordt de bereikbaarheid verbeterd. Om Pijnacker-Nootdorp ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden is het gemeentelijk beleid er voorts op gericht om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Daarbij kan er sprake zijn van een overstap van auto (en dus parkeren) naar openbaar vervoer. De gemeente Pijnacker-Nootdorp stimuleert het gebruik van de fiets voor de korte en middellange afstand, onder meer door het aanbieden van goede en veilige fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen.

Ad 2: Optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit

Ruimte is schaars, dit betekent dat de beschikbare (parkeer)ruimte zo efficiënt mogelijk benut moet worden. In dit verband dient te worden ingezet op het principe “eerste benutten dan bouwen”. Vanuit dit principe zou bij nieuwbouw moeten gelden dat de nieuwe parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen gebruikt kunnen worden (bijvoorbeeld overdag kantoorfunctie 's avond en in het weekend woonfunctie).

Ad 3: Parkeermaatregelen dienen kostendekkend te worden uitgevoerd

Een van de doelstellingen van het parkeerbeleid is dat de uitvoering van dit beleid minimaal kostendekkend dient te zijn, waarbij eventuele meeropbrengsten primair ten goede

moeten komen aan het parkeren en aan parkeren gerelateerde thema's zoals fietsvoorzieningen en openbaar vervoerprojecten.

Stelling: het integraal parkeerbeleid voor Pijnacker-Nootdorp rust op een drietal peilers:

1. Parkeerbeleid staat niet op zich zelf maar maakt onderdeel uit van een groter geheel;
2. Optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit;
3. Parkeermaatregelen dienen kostendekkend te worden uitgevoerd

3 Discussie thema's

Om te komen tot een parkeerbeleid dat aansluit bij de visie van de gemeente Pijnacker-Nootdorp zijn diverse discussiepunten geformuleerd. De raadscommissie van Pijnacker-Nootdorp wordt gevraagd ten aanzien van deze discussiepunten richtinggevende uitspraken te doen. De discussiepunten zijn gegroepeerd rondom de volgende thema's

1. aantal parkeerplaatsen;
2. regiefunctie;
3. regulering;
4. overige relevante parkeerthema's.

3.1 Aantal parkeerplaatsen

Achtergrond

Het aantal parkeerplaatsen dat in een gebied wordt gerealiseerd, wordt bepaald aan de hand van parkeernormen. Een parkeernorm geeft het aantal parkeerplaatsen bij een functie dat niet mag worden over- of onderschreden³. De gemeente Pijnacker-Nootdorp is voornemens de kencijfers van het CROW als norm te gebruiken. De CROW-kencijfers zijn echter nooit ontwikkeld als norm. Ze zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor de ontwerpers om een orde van grootte uit te drukken voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Dat het om een orde van grootte gaat blijkt onder andere uit het feit dat de meeste parkeerkencijfers een bandbreedte hebben⁴, waarbij een minimum en maximum is aangegeven.

Ten aanzien van de parkeernormering zijn over de volgende punten richtinggevende uitspraken nodig.

1. Wat het gemeentelijke uitgangspunt inzake de hoogte van de parkeernormen tussen het door het CROW aangegeven minimum en maximum?
2. Worden parkeernormen uitsluitend in nieuwe of ook in bestaande situaties toegepast?
3. Welke parkeereisen zijn van toepassing en zijn vrijstellingen mogelijk.

De bovenstaande vragen worden in afzonderlijke paragrafen nader toegelicht.

3.1.1 Hoogte van de parkeernormen

In de CROW richtlijn worden de parkeerkencijfers onderscheiden naar centrumgebieden, schilgebieden en overige gebieden. Per functie en per gebiedstype is er een set van parkeerkencijfers beschikbaar bestaande uit een minimum en een maximum. De vraag die voorligt welke parkeerkencijfers in Pijnacker-Nootdorp als norm gebruikt gaan worden.

³ CROW, Parkeerkencijfers- basis voor parkeernormering, publicatie 182, Ede juni 2003

⁴ Idem, CROW

De volgende keuzes zijn mogelijk:

- Kiest men voor het maximale kencijfer dan kiest men voor een vraagvolgend beleid.
- Kiest men voor het minimale kencijfer dan kiest men voor een sturend beleid.

In dit verband wordt geconstateerd dat maatwerk aan de orde is. Voor welke functies (wonen, werken etc.) is een vraagvolgend beleid noodzakelijk en voor welke nadere functies is een sturend beleid noodzakelijk. Sturing gebeurt in de regel door middel van het koppelen van tarieven aan het gebruik van parkeerplaatsen.

Stelling:

Uit oogpunt van een faciliterend parkeerbeleid is maatwerk aan de orde. Dit betekent dat voor de woonfunctie uit wordt gegaan van de maximale parkeerkencijfer van het CROW. Voor de overige functies wordt terughoudendheid betracht en wordt gekozen voor dichterbij het minimum gelegen parkeerkencijfers.

3.1.2 Parkeernormen voor bestaand gebied en of nieuwbouw

Parkeernormen dienen te worden toegepast in nieuwe situaties. Met de bouw van nieuwe functies zal de vraag naar parkeerplaatsen toenemen. Op het moment dat hierin niet wordt voorzien zal de parkeerdruk op de openbare weg in het betreffende gebied toenemen. Onder nieuwbouw wordt in dit verband verstaan:

4. nieuwe bebouwing;
5. uitbreiding bestaande functies;
6. functieverandering (bijvoorbeeld winkel wordt verbouwd tot restaurant).

De vraag is of ook in bestaande gebieden nieuwe parkeernormen toegepast dienen te worden anders dan als er sprake is van nieuwbouw. Het toepassen van ruimere parkeernormen in bestaande situaties leidt vaak tot een spanningsveld in de openbare ruimte. Met andere woorden voor welke functies wordt de openbare ruimte ingezet. Het toepassen van ruimere parkeernormen kan er toe leiden dat bijvoorbeeld groenvoorzieningen dienen te worden opgeofferd voor parkeerplaatsen. Voor het toepassen van ruimere parkeernormen in bestaande situaties is daarom een integrale afweging nodig over het gebruik van de ruimte. Dit kan er toe leiden dat in de praktijk het toepassen van ruimere parkeernormen niet altijd wenselijk en mogelijk is.

Stelling: Parkeernormen worden enkel toegepast in nieuwe situaties. Voor bestaande situatie wordt de parkeeroplossing gezocht in het efficiënter benutten van de bestaande capaciteit en of de invoering van parkeerregulering. Pas naar aanleiding van klachten worden parkeersituaties in bestaande gebieden onderzocht.

3.1.3 Parkeereisen en vrijstelling

Om te toepassing van parkeernormen af te dwingen is een koppeling met het bestemmingsplan en bouwverordening noodzakelijk. Door het juridisch verankeren van de parkeernormering kunnen aan ruimtelijke ontwikkelingen heldere en duidelijk parkeereisen worden opgelegd. Deze eisen zijn:

3. De parkeercapaciteit dient te voldoen aan de parkeernorm.
4. De parkeercapaciteit dient op eigen terrein te worden aangelegd.

De eisen worden hieronder kort toegelicht.

Ad 1: Parkeernormen

De parkeernorm is de door de gemeente Pijnacker-Nootdorp geëiste parkeernorm. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan. Bij de praktische invulling mag maximaal 15% meer parkeercapaciteit (op eigen terrein) worden aangelegd dan de normen voorschrijven.

Ad 2: Parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt is dat de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Dit moet voorkomen dat parkeerproblemen worden afgewenteld op de openbare ruimte.

Stelling: Voor het toepassen van parkeernormen is een juridische verankering in bestemmingsplannen en bouwverordening noodzakelijk. Een ruimtelijk plan dient te voldoen aan twee parkeereisen

De parkeercapaciteit dient te voldoen aan de parkeernorm.

De parkeercapaciteit dient op eigen terrein te worden aangelegd.

Aan bovenstaande eisen kan onder voorwaarden vrijstelling worden verleend:

1. Meer parkeerplaatsen dan de norm voorschrijft

De gemeente Pijnacker-Nootdorp kan toestemming verlenen om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verruimen. Voor de afweging om meer parkeren toe te staan dan de norm voorschrijft vindt een inhoudelijke toets plaats op basis van een door de initiatiefnemer opgesteld mobiliteitsprofiel. In dit mobiliteitsprofiel beargumenteert de initiatiefnemer het verzoek om meer parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft. Deze onderbouwing dient vergezeld te worden door gegevens over:

- de aard en omvang van het verkeer (modal split) van en naar de functie;
- de initiatieven op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding (bedrijfsvervoerplan).

Naast een inhoudelijke toets kan overwogen worden om over te gaan te het eisen van een afkoopsom. De afkoopsom is een compensatie voor het aantrekken van meer autoverkeer dan de gemeentelijke parkeernorm voorschrijft. De afkoopsom wordt gestort in een bereikbaarheidsfonds. Dit fonds wordt gebruikt voor investeringen in

verbetering van de bereikbaarheid van Pijnacker-Nootdorp in het algemeen en de betreffende locatie in het bijzonder.

De afkoopsom is van toepassing bij een structurele verhoging van de parkeernorm. Indien het aantal extra parkeerplaatsen dat aangelegd gaat worden niet hoger is dan 15% van de geëiste capaciteit is geen afdracht in het bereikbaarheidsfonds nodig.

Stelling: de parkeernorm is de minimale norm, afwijken naar boven mag indien nut en noodzaak wordt aangetoond en er kan om een afkoopsom opgelegd worden.

2. *Geen ruimte op eigen terrein*

Indien er onvoldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen dient in eerste instantie te worden bekeken of in het plan fysiek niet meer parkeerplaatsen mogelijk zijn. Bij de beoordeling of aanpassing van het plan mogelijk is door meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume te realiseren is de inschatting van de financiële consequenties daarvan in vele gevallen het grote knelpunt. Indien er twijfel over bestaat, dient de aanvrager aan te tonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich mee brengt. Aan het verlenen van vrijstelling voor het niet bouwen van parkeerplaatsen op eigen terrein zijn stortingen in het parkeerbonds aan de orde. De gemeente is vervolgens verantwoordelijk om binnen een redelijke termijn en binnen een redelijke afstand de ontbrekende parkeerplaatsen te realiseren. Indien de gemeente na een redelijke periode niet heeft voldaan aan haar verplichtingen wordt de inleg in het parkeerbonds teruggegeven aan diegene die de bijdrage in het parkeerbonds heeft gedaan. Het gevolg hiervan is dat er functies kunnen worden gerealiseerd waarbij op termijn wordt geconstateerd dat de bijbehorende parkeer capaciteit niet door de gemeente kan worden aangelegd waardoor de vraag-aanbodverhouding in het gebied blijvend is verstoord. Bij groot-schalige (woning)bouw plannen waarbij in het bestemmingsplan parkeren op de openbare weg is geregeld en waarbij de kosten van het parkeren zijn verdisconteerd in de grond prijs zijn geen afdrachten in het parkeerbonds aan de orde.

Stelling: Indien op eigen terrein geen ruimte is voor parkeren kan hiervoor vrijstelling worden verleend en zijn stortingen in het parkeerbonds aan de orde. Deze vrijstelling wordt echter alleen verleend als het reëel is dat de gemeente binnen een redelijke termijn de benodigde parkeerplaatsen kan en zal aanleggen.

3.2 **Regiefunctie gemeente Pijnacker-Nootdorp**

Ten aanzien van de ontwikkeling van grootschalige parkeervoorzieningen worden momenteel een aantal concrete projecten uitgewerkt, te weten:

- Een drietal parkeergarages in het centrum van Pijnacker;
- Een parkeervoorziening op het Manifestatieterrein te Nootdorp.

Het in eigen beheer ontwikkelen van deze parkeergarages brengt grote financiële risico's met zich die haaks staan op het uitgangspunt dat parkeerbeleid kostenneutraal moet worden uitgevoerd. Op basis hiervan kan de conclusie getrokken worden dat de gemeente niet risicodragend wil participeren bij de realisatie van parkeergarages. Dit besluit heeft echter wel een keerzijde. Door het niet participeren heeft de gemeente enkel de zeggenschap (regie) over de openbare parkeerplaatsen op maaiveld. Over de exploitatie (tarieven, openingstijden doelgroepen etc) van de parkeergarages kan de gemeente haar beleid niet dwingend opleggen aan de eigenaar. Dit zou kunnen betekenen dat er door de marktpartijen maatregelen genomen worden die haaks staan op het gemeentelijke beleid, zonder dat de gemeente hier adequaat op kan reageren. Het is dus mogelijk dat de gemeente hierdoor op eigen terrein meer parkeerplaatsen moet aanleggen.

Stelling: De gemeente Pijnacker-Nootdorp kiest voor maximale regie en zal daarom risicodragend gaan participeren in de realisatie en exploitatie van parkeergarages.

3.3 Parkeerregulering

3.3.1 Acceptabele parkeersituatie

Parkeerregulering is geen doel op zich maar is een maatregel om de beschikbare parkeercapaciteit optimaal en eerlijk te benutten zodat er een acceptabele parkeersituatie ontstaat. Een acceptabele parkeersituatie kan worden gedefinieerd aan de hand van de (gemeente) parkeerdruk. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als:

- de parkeerdruk (minimaal 1 uur) overdag lager is dan 85% en
- de parkeerdruk (minimaal 1 uur) 's nachts lager is dan 90%.

Er is een duidelijk onderscheid tussen de nacht- en dagperiode. De parkeerdruk tijdens de nachtperiode wordt primair veroorzaakt door bewoners. De parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door zowel bewoners, bezoekers als werkers. Wanneer er sprake is van een onacceptabele parkeerdruk is ingrijpen gewenst. Hierbij moet het volgende opgemerkt worden:

Wanneer de parkeerdruk overdag hoger is dan 85% en 's nachts lager dan 90%, kan aanpassing of invoering van parkeerregulering een oplossing bieden.

Wanneer de parkeerdruk overdag lager is dan 85% en 's nachts hoger dan 90%, heeft aanpassing of invoering van parkeerregulering geen effect, aangezien deze situatie veroorzaakt wordt door eigen bewoners. Uitbreiden van de parkeercapaciteit is dan nog de enige logische oplossing.

Wanneer de parkeerdruk overdag hoger is dan 85% en 's nachts hoger dan 90%, kan aanpassing of invoering van parkeerregulering een oplossing bieden, maar deze heeft alleen overdag het gewenste effect.

Stelling: de parkeerdruk overdag en 's nachts zijn objectieve criteria om te bepalen of de invoering van parkeerregulering nuttig en noodzakelijk is.

3.3.2 Wel of niet fiscaliseren?

De belangrijkste reden voor gemeente om over te gaan tot fiscaliseren van het betaald parkeren is de mogelijkheid om uit de inkomsten van naheffingen de kosten van de handhaving te dekken. Bij niet gefiscaliseerde gebieden gaan de inkomsten van boetes naar de staat.

Het kiezen voor gefiscaliseerd parkeren betekent een keuze voor betaald parkeren, een ieder moet immers in de gelegenheid gesteld worden om parkeerbelasting te betalen. In de praktijk betekent dit dat in woongebieden ook parkeerautomaten geplaatst moeten worden en dat een ieder in het woongebied kan parkeren (mits er betaald wordt). Slechts op beperkte schaal kunnen straten worden aangewezen waar bezoekers niet mogen parkeren. In essentie dienen er voor bezoekers voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

Is het parkeerregime niet-gefiscaliseerd, dan is er niet automatisch sprake van betaald parkeren (het kan wel). In een niet gefiscaliseerd regime kunnen wel gebieden worden aangewezen waar uitsluitend geparkeerd mag worden met een vergunning. Nadeel van dit systeem is dat bezoekers van bijvoorbeeld bewoners zonder aanvullende regeling niet in het betreffende woongebied mogen parkeren. Indien men kiest voor het niet fiscaliseren van het parkeren zullen de inkomsten uit het parkeren hoog moeten zijn om de kosten van de handhaving te dekken. De inkomsten uit boetes zijn in dit geval niet voor de gemeente. Om te komen tot een kostendekkende parkeerexploitatie zullen de tarieven voor vergunningen hoger zijn dan in een gefiscaliseerd regime omdat dat in het laatste regime zowel inkomsten uit kortparkeren en inkomsten uit boetes voor de gemeente zijn. Bij niet-fiscaliseren is beperken van de (noodzakelijke) controle de enige mogelijkheid om de kosten laag te houden.

Stelling: Het niet-fiscaliseren betekent hogere tarieven voor vergunninghouders om een kostendekkende exploitatie te bereiken of het beperken van de parkeercontrole.

3.4 Overige aspecten

3.4.1 Vrachtwagens

In de huidige situatie is het, als een van de weinige gemeenten in het land, niet toegestaan een vrachtwagen te parkeren langs de openbare weg. Op het bedrijventerrein van Pijnacker is een vrachtwagenfort aanwezig. Dit is een omheinde parkeerplaats voor vrachtwagen-

gens, enkel toegankelijk voor abonneementhouders. Gratis plaatsen worden dus niet aangeboden, terwijl dit elders wel het geval is.

De vraag is nu of het huidige beleid ten aanzien van vrachtwagenparkeren moet worden gecontinueerd met als resultaat dat ook op termijn in Nootdorp een dergelijke voorziening beschikbaar zal zijn. Een ander denkbaar scenario is om in bepaalde gebieden parkeren door vrachtwagens langs de openbare weg toe te staan. Dit geeft enerzijds meer flexibiliteit richting de chauffeurs en anderzijds is een voorziening zoals het vrachtwagenfort uit het oogpunt van capaciteit dan niet langer nodig. Uit oogpunt van veiligheid (diefstal, beschadiging) kan echter besloten worden het vrachtwagenfort te behouden en of uit te breiden. Er is dan een keuze tussen beperkt gratis parkeren en veilig betaald parkeren.

Stelling: Zowel in Nootdorp als in Pijnacker als in Delfgauw komt een vrachtwagenfort en beperkt gratis parkeren voor vrachtauto's langs de openbare weg.

3.4.2 Park en Ride

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is er op gericht om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren en daarmee ook de overstap mogelijkheden van auto naar openbaar vervoer (Hofplein-lijn). In dit verband is aan de orde tot welk niveau het stimuleren van P+R dient te gaan:

- Voldoende gratis plaatsen of;
- Kleiner aantal betaalde parkeerplaatsen.

3.4.3 Gehandicapten

Parkeren voor gehandicapten is maatwerk. Dit betekent dat bij woningen parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd op basis van landelijk geldende criteria. Daarnaast wordt aangehouden dat er voldoende parkeergelegenheid voor gehandicapten aanwezig dient te zijn. Om ook in de niet woongebieden te komen tot maatwerk zullen aantal en locatie moeten worden afgestemd met de betreffende belangenorganisaties.

3.4.4 Recreatie gebieden

Op dit moment zijn in het recreatiegebied Bieslandsebos geen parkeerplaatsen beschikbaar. Om de ontsluiting per auto te verbeteren en het illegaal parkeren in bermen te voorkomen wordt voorgesteld in het gebied op beperkte schaal parkeerplaatsen aan te leggen bij de toegang.

Bijlage 2 Reactie van de commissie op de stellingen tijdens de brainstorm

De reacties op de stellingen waren als volgt:

Stelling: het integraal parkeerbeleid voor Pijnacker-Nootdorp rust op een drietal peilers:

4. Parkeerbeleid staat niet op zich zelf maar maakt onderdeel uit van een groter geheel;
5. Optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit;
6. Parkeermaatregelen dienen kostendekkend te worden uitgevoerd

Reacties:

Ad 1:

- Dit is juist, maar ook de onderlinge samenhang binnen het parkeerbeleid is van belang.
- Leefbaarheid is een belangrijk thema, parkeerbeleid dient daar aan bij te dragen.

Ad 2:

- Dubbelgebruik als mogelijke oplossing dient uitgewerkt worden (woonwijken hoeven bijvoorbeeld niet de gehele dag leeg te staan).
- Maatwerk is van essentieel belang. Per locatie maatwerk leveren.
- Inzicht in de vraag- aanbodverhouding dient inzichtelijk te worden gemaakt, waar zijn de tekorten en waar zijn de overschotten.

Ad 3:

- Parkeermaatregelen worden minimaal kostendekkend aangeboden, er is geen winstoogmerk en opbrengsten komen ten goede aan het parkeerproduct.
- Maatwerk in centra, woonwijken mogen niet de dupe worden van verkeerd uitgevoerd beleid (te weinig parkeerplaatsen) in aangrenzende gebieden.

Stelling:

Uit oogpunt van een faciliterend parkeerbeleid is maatwerk aan de orde. Dit betekent dat voor de woonfunctie uit wordt gegaan van het maximale parkeercijfer van het CROW. Voor de overige functies wordt terughoudendheid betracht en wordt gekozen voor dichtbij het minimum gelegen parkeercijfers.

- Hierbij is geen duidelijk standpunt bepaalt.
- Acceptabele loopafstanden tussen parkeerplaats en verschillende functies dienen in discussie betrokken te worden;

- Het parkeren bij de woonfunctie wordt als belangrijk beschouwd.

Stelling: Parkeernormen worden enkel toegepast in nieuwe situaties. Voor bestaande situatie wordt de parkeeroplossing gezocht in het efficiënter benutten van de bestaande capaciteit en of de invoering van parkeerregulering. Pas naar aanleiding van klachten worden parkeersituaties in bestaande gebieden onderzocht.

- Het 'wijkgericht-werken' gebruiken als kapstok voor het inventariseren van klachten en het dan vervolgens bediscussiëren van de oplossingrichting (bottum-up benadering).
- Vergelijk op het moment dat er parkeeronderzoek plaatsvindt de bestaande situatie met oude en nieuwe parkeernormen.
- Onderzoek de toepassingsmogelijkheden van groene parkeerplaatsen (overdag gras 's avonds en 's nachts parkeerplaats).
- Welke houdbaarheidsdatum hebben de parkeernormen?
- Bij verbouw of functieverandering is het van belang of de plannen parkeerdrukverhogend werken. Hoe moet daarmee omgegaan worden?

Stelling: Voor het toepassen van parkeernormen is een juridische verankering in bestemmingsplannen en bouwverordening noodzakelijk. Een ruimtelijk plan dient te voldoen aan twee parkeereisen:

1. De parkeercapaciteit dient te voldoen aan de parkeernorm.
2. De parkeercapaciteit dient op eigen terrein te worden aangelegd.

- Geen opmerkingen

Stelling: de parkeernorm is de minimale norm, afwijken naar boven mag indien nut en noodzaak wordt aangetoond en er kan om een afkoopsom opgelegd worden.

- Deze stelling werd als niet-noodzakelijk en omslachtig beschouwd.

Stelling: Indien op eigen terrein geen ruimte is voor parkeren, dan kan hiervoor vrijstelling worden verleend en zijn storting in het parkeerfonds aan de orde. Deze vrijstelling wordt echter alleen verleend als het reëel is dat de gemeente binnen een redelijke termijn de benodigde parkeerplaatsen kan en zal aanleggen.

- Deze stelling werd onderschreven. In de discussie kwam ook een bereikbaarheidsfonds aan de orde, waarvoor geen steun bij de commissie bestaat.

Stelling: De gemeente Pijnacker-Nootdorp kiest voor maximale regie en zal daarom risicodragend gaan participeren in de realisatie en exploitatie van parkeergarages.

- De gemeente kiest voor een zo groot mogelijke regie.
- Men is bereid te betalen om regie te houden, maar niet is aangegeven tot hoe ver men wil gaan.
- Maatwerk is essentieel.
- De gevolgen voor omliggende woonwijken dienen in kaart te worden gebracht.
- Opmerking Goudappel Coffeng: wat is het juridisch kader wat wel en niet kan?

Stelling: de parkeerdruk overdag en 's nachts zijn objectieve criteria om te bepalen of de invoering van parkeerregulering nuttig en noodzakelijk is.

- De stelling wordt onderschreven. Het 'wijkgericht-werken' daarbij gebruiken als kapstok voor het inventariseren van klachten en het bediscussiëren van oplossingsrichting (bottom-up benadering).

Stelling: Het niet-fiscaliseren betekent hogere tarieven voor vergunninghouders om een kostendekkende exploitatie te bereiken, of het beperken van de parkeercontrole.

- Betaald parkeren wordt niet uitgesloten als oplossing.
- Handhaving is van belang, in nota moet daar aandacht aan besteed worden;

Stelling: Zowel in Nootdorp als in Pijnacker als in Delfgauw komt een vrachtwagenfort en beperkt gratis parkeren voor vrachtauto's langs de openbare weg.

Pijnacker had in het verleden problemen; het vrachtwagenfort is een goede oplossing.
 Is er wel behoefte aan een tweede en derde vrachtwagenfort?
 Is een vrachtwagenfort ook iets voor bedrijfsbusjes?
 Maatwerk leveren naar gelang de behoefte bestaat.

In de Rondvraag zijn de volgende opmerkingen gemaakt/vragen gesteld:

- a. Betaald parkeren wordt niet zondermeer afgewezen.
- b. Er dient rekening gehouden worden met het groeiend autobezit.
- c. Nuchter en zakelijk dient het parkeerbeleid uitgewerkt te worden.
- d. Hoe wordt omgegaan met financiële consequenties?
- e. Evenwicht tussen wonen en werken, economische ontwikkelingen zijn ook belangrijk voor de gemeente.
- f. Maatwerk, wijkgericht werken.
- g. Hoe gaan we op met forenzen (P+R bij tramhalte)?
- h. Pas op met bedrijfswagentje pesten.
- i. Parkeren in relatie met de grondexploitatie.
- j. Rol openbaar vervoer niet vergeten (mobiliteitsbeïnvloeding).
- k. Is er een probleem en waar? Maatwerk.
- l. Parkeerbeleid is maatwerk.
- m. Parkeren is geen melkkoe.
- n. Voorkom regulering, voorwaardenscheppend parkeerbeleid.
- o. Welke mate van regie tegen welke prijs?
- p. Hoe zit het met de verordeningen.
- q. Wat worden de kaders en randvoorwaarden?
- r. Opheffen versnippering.
- s. Vraagvolgend en sturen op parkeren.

Nagezonden reactie

Het CDA heeft in drie verschillende documenten een reactie direct aan Goudappel Cof-feng aangereikt. De gebundelde reactie is de volgende:

- de bouw van de parkeergarages onder het nieuwe winkelcentrum in Pijnacker en onder het Manifestatieterrein in Nootdorp komen voor rekening en risico van de projectontwikkelaar(s);
- de projectontwikkelaar(s) verplichten de garages voor onbepaalde tijd te exploiteren en zij nemen verplicht deel aan een in te stellen Parkeerplatform.

In de overeenkomsten tot realisering van de hierboven onder het eerste aandachtsbolletje genoemde locaties de projectontwikkelaar de volgende voorwaarden opleggen:

- het verplicht laten afnemen van (vrij uitwisselbare) parkeerplaatsen in de garage door bewoners en werknemers, waarbij voor werknemers zonodig naar een andere oplossing wordt gezocht;
- het invoeren van een zodanig parkeertarief dat de garages in Pijnacker en Nootdorp onderling niet concurrerend zijn;
- over het toekomstige beheer van de parkeergarages afspraken maken;
- voor bezoekers van de bewoners boven de garages naar een passende oplossing zoeken;
- aanbrenge van een toegangssysteem dat doelgroepen herkent en selectief toelaat;
- op straat een parkeerverwijssystem aanbrengen;
- over toezicht in de parkeergarage duidelijke afspraken maken en vastleggen;
- met alle private eigenaren van de verschillende parkeergarages onderhandelen over de instelling van een Parkeerplatform, met als voorwaarde een bijdrage aan de gemeente in de kosten van handhaving van het maaiveldparkeren in de omliggende wijken van betreffende garages;
- bij de realiseringsovereenkomst inzake de bouw van parkeergarages in Pijnacker-Nootdorp geen afspraken maken die strijdig zijn met bedoelde 'integrale nota parkeerbeleid';
- het parkeren in omliggende wijken niet het uitgangspunt laten zijn voor de nog op te stellen 'integrale nota parkeerbeleid';
- in de nog op te stellen 'integrale nota parkeerbeleid' nader uitwerken hoe de handhavingstaak in en rond de winkelcentra wordt vorm gegeven;
- de prioriteit leggen bij een optimale parkeersituatie voor de gemeente Pijnacker-Nootdorp en niet het parkeerbeleid van Haaglanden leidend laten zijn.

Bijlage 3 Parkeernormen

Parkeernormen woningen

	Stedelijke zone		aandeel bezoekers	opmerkingen
	rest bebouwde kom			
Woning duur [per woning]¹⁾				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	2,0	2,1	0,3 pp per woning	zowel koop als huur
Woning midden [per woning]¹⁾				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,8	1,9	0,3 pp per woning	zowel koop als huur
Woning goedkoop [per woning]¹⁾				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,55	1,7	0,3 pp per woning	zowel koop als huur
Serviceflat/aanleunwoning²⁾ [per woning]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,45	0,6	0,3 pp per woning	
Kamer verhuur [per kamer]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,4	0,6	0,2 pp per woning	
¹⁾ Koopprijsgrenzen "goedkoop", "midden" en "duur" zoals jaarlijks vastgesteld door het stadsgewest Haaglanden bij de regionale prestatieafspraken woningbouw. ²⁾ Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen (veel gereserveerde gehandicaptenplaatsen, dus minder gecombineerd gebruik mogelijk).				

Parkeernormen winkels

	Stedelijke zone		aandeel bezoekers	opmerkingen
	rest bebouwde kom			
Binnensteden/hoofdwinkelgebieden [per 100 m² bvo¹⁾				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	3,3	3,8	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Wijk-, buurt- en dorpscentra [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	3,25	4,0	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Grootschalige detailhandel²⁾ [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	7,0	8,0	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo

Showroom [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,7	1,8	35%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m ² bvo
(Week)markt [per 1 m² marktkraam]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,2	0,24	85%	1 m ² marktkraam = 6 m ² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra)

¹ bvo = bruto vloeroppervlak; 100 m² bvo = 60-80 m² vvo (verkoop (netto) vloeroppervlak).

² Grootschalige detailhandel: winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties (bijvoorbeeld grote publiekstrekkende tuin/meubelcentra met (boven)regionale functie. Het gaat niet om standaard bouwmarkten of tuincentra, waarvoor een norm van 2,2 - 2,7 pp per 100 m² bvo kan worden aangehouden). Perifere: alle terreinen of locaties binnen de bebouwde kom die niet binnen of nabij een bestaand of gepland winkelgebied liggen.

Parkeernormen werkgelegenheid

	Stedelijke zone		aandeel bezoekers	opmerkingen
	norm	max.		
	rest bebouwde kom			
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	3,05	3,3	20%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo
Kantoren zonder baliefunctie [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,75	2,0	5%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo
Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, et cetera) [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,85	0,9	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m ² vo
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, et cetera) [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	2,65	2,8	5%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² vo
Bedrijfsverzamelgebouw [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,25	1,7	10%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo

Parkeernormen onderwijsvoorzieningen

	Stedelijke zone		
	Rest bebouwde kom		
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [per collegezaal]			
	norm	max.	aandeel bezoekers opmerkingen
matig stedelijk	20,0	20,0	totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen collegezaal = circa 150 zitplaatsen
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [per leslokaal]			
	norm	max.	aandeel bezoekers opmerkingen
matig stedelijk	6,0	7,0	totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen leslokaal = circa 30 zitplaatsen
Voorbereidend dagonderwijs (VWO, HAVO, VMBO) [per leslokaal]			
	norm	max.	aandeel bezoekers opmerkingen
matig stedelijk	0,75	1,0	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
Avondonderwijs [per student]			
	norm	max.	aandeel bezoekers opmerkingen
matig stedelijk	0,75	1,0	
Basisonderwijs [per leslokaal]			
	norm	max.	aandeel bezoekers opmerkingen
matig stedelijk	0,75	1,0	leslokaal = circa 30 zitplaatsen exclusief Kiss & Ride (zie [6.14])
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf [per arbeidsplaats]			
	norm	max.	aandeel bezoekers opmerkingen
matig stedelijk	0,7	0,8	arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers exclusief Kiss & Ride (zie [6.14])

Parkeernormen zorgvoorzieningen

	Stedelijke zone			
	rest bebouwde kom			
Ziekenhuis¹⁾ [per bed]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,6	1,7		bij vaste bezoektijden het maximum hanteren
Verpleeg-/verzorgingstehuis²⁾ [per wooneenheid]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,6	0,7	60%	
Arts/maatschap/therapeut/kruisgebouw [per behandelkamer]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,75	2,0	65%	met minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk huisartsenpost ook in avond parkeervraag
¹⁾ Voor meer gedetailleerde kencijfers: Bouwmaatstaven voor parkeervoorzieningen in de zorgsector (College voor ziekenhuisvoorzieningen). ²⁾ Niet zelfstandige woning met zorgvoorzieningen. Kencijfers zijn inclusief personeel.				

Parkeernormen horecagelegenheden

	Stedelijke zone			
	rest bebouwde kom			
Café/bar/discotheek/cafeteria [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	6,0	7,0	90%	
Restaurant [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	13,0	14,0	80%	
Hotel [per kamer]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,0	1,5		

Parkeernormen sociaal culturele voorzieningen

	Stedelijke zone		aandeel bezoekers	opmerkingen
	norm	max.		
rest bebouwde kom				
Museum [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,1	1,2	95%	
Bibliotheek [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,1	1,2	95%	
Bioscoop/theater/schouwburg [per zitplaats]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,35	0,4		
Sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	2,0	3,0	90%	

Parkeernormen sportvoorzieningen

	Stedelijke zone		aandeel bezoekers	opmerkingen
	norm	max.		
rest bebouwde kom				
Gymlokaal [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	2,75	3,0	95%	gymlokalen zonder avondfunctie: parkeervraag = 0
Sporthal (binnen) [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	2,75	3,0	95%	bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 - 0,2 pp. per bezoekersplaats
Sportveld (buiten) [per ha netto speelveldterrein]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	20	27,0	95%	
Dansstudio/sportschool [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	3,5	4,0	95%	
Squashhal [per baan]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	1,5	2,0	90%	

Tennisbanen [per baan]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	2,5	3,0	90%	
Golfbaan [per hole]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	7,0	8,0	95%	
Bowlingcentrum/biljartzaal [per baan/tafel]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	2,0	2,5	95%	
stadion [per zitplaats]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,12	0,2	99%	
Zwembad [per 100 m² oppervlak bassin]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	11,0	12,0	90%	
Manege [per box]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,4	0,5	90%	

Parkeernormen overige voorzieningen

	Stedelijke zone		aandeel bezoekers	opmerkingen
	norm	rest bebouwde kom		
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	8,5	11,0	99%	
Themapark/pretpark [per ha netto terrein]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	8,0	12,0	99%	
Overdekte speeltuin/hal [per 100 m² bvo]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	7,5	12,0	90%	
Volkstuin [per perceel]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,3	0,3		

Religiegebouw (kerk, moskee, et cetera) [per zitplaats]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	0,15	0,2		
Begraafplaats/crematorium [per gelijktijdige begrafenis/crematie]				
	norm	max.	aandeel bezoekers	opmerkingen
matig stedelijk	22,5	30,0		

Bijlage 4 Voorbeeld enquête invoering parkeerregulering

Voorstel

- omschrijving gebied
- voorwaarden
- tijden
- soorten ontheffing/vergunningen + tarieven
- parkeren voor gehandicapten
- mogelijke vergroting van de parkeerdruk wanneer geen regulering wordt ingevoerd in het voorgestelde gebied

Draagvlak?

Ondergetekende

naam: _____

adres: _____

telefoonnummer: _____

handtekening: _____

verklaart voor / tegen* invoering van parkeerregulering te zijn, in het gebied zoals omschreven in het initiatiefvoorstel en onder de door de gemeente gestelde voorwaarden.

Ongeacht uw mening over de invoering

1. Als parkeerregulering wordt ingevoerd, overweeg ik wel / niet* een 1^e bewonersvergunning/-ontheffing (V) aan te vragen.
2. Als parkeerregulering wordt ingevoerd, overweeg ik wel / niet* een 2^e bewonersvergunning/-ontheffing (V2) aan te vragen.
3. Als parkeerregulering wordt ingevoerd, overweeg ik wel / niet* één / twee* bezoekersvergunning(en)/-ontheffingen aan te vragen.

Ruimte voor opmerkingen en/of vragen:

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Bijlage 5 Beleidsregels Parkeervergunningen

Het college heeft op 15 november 2005 besloten, gelet op artikel 3 van de Parkeerverordening Pijnacker-Nootdorp en op artikel 4:81 van de Algemene Wet Bestuursrecht, de volgende beleidsregels te hanteren bij de afgifte van parkeervergunningen:

BELEIDSREGELS PARKEERVERGUNNINGEN

De volgende beleidsregels zijn van toepassing op de afgifte van parkeervergunningen.

1. Vergunningverlening

Voor een parkeervergunning komen in aanmerking bewoners, bedrijven en autodate-aanbieders, wonend c.q. gevestigd/een standplaats hebbend in een parkeervergunningzone, een en ander conform artikel 3 van de Parkeerverordening Pijnacker-Nootdorp.

2. Regels voor de afgifte van parkeervergunningen

A. Bewonersvergunning

- De aanvrager dient volgens de Gemeentelijke Basis Administratie ingeschreven te zijn op een adres gelegen in het vergunningengebied.
- De aanvrager beschikt niet over een parkeerplaats op eigen terrein of bij derden. Indien de aanvrager wel beschikt over eigen parkeergelegenheid, dan wordt bij de afgifte eerst rekening gehouden met het aantal voertuigen dat geparkeerd kan worden op eigen terrein.
- De aanvrager beschikt niet over de mogelijkheid een parkeerplaats te kopen danwel te huren op of in een parkeervoorziening die aangelegd is ten behoeve van de woonbebouwing van de aanvrager.
- Het kentekenbewijs van het voertuig dient op naam van de aanvrager te staan. Gebruikers van een lease-auto overleggen hiervoor een verklaring van de lease-maatschappij.
- Het kenteken wordt vermeld op de vergunning.
- Per vergunning wordt één kenteken vermeld.
- Er geldt geen maximum aantal vergunningen per adres/huishouden.
- De vergunning is één jaar geldig vanaf de datum van afgifte.
- Het parkeren is toegestaan op de straten of terreinen die op de vergunning vermeld staan.
- De vergunning wordt in principe direct verleend, maar voor bijzondere situaties (bijvoorbeeld bij eigen parkeergelegenheid) kan ook eerst een nader onderzoek worden gedaan. De vergunning kan dan daarna worden toegezonden.

B. Bedrijfsvergunning

- De vergunning kan enkel schriftelijk worden aangevraagd.

- De vergunning wordt afgegeven op naam van het bedrijf.
- De aanvrager toont aan dat het bedrijf staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
- De aanvrager toont met een werkgeversverklaring aan dat hij werkzaam is bij het betreffende bedrijf.
- De aanvrager beschikt niet over een parkeerplaats op eigen terrein of bij derden. Indien de aanvrager wel beschikt over eigen parkeergelegenheid, dan wordt bij de afgifte eerst rekening gehouden met het aantal voertuigen dat geparkeerd kan worden op eigen terrein.
- Het kenteken wordt vermeld op de vergunning.
- Per vergunning wordt één kenteken vermeld.
- Er worden maximaal 2 vergunningen per bedrijf afgegeven.
- De vergunning is één jaar geldig vanaf de datum van afgifte.
- Het parkeren is toegestaan op de straten of terreinen die op de vergunning vermeld staan.

C. Bezoekersvergunning (kraskaart)

- De vergunningen worden op de gemeentelijke servicecentra per 10 stuks verkocht. Er kan maandelijks één setje van 10 stuks worden aangeschaft. De vergunning is slechts geldig voor het aangegeven jaar.
- De aanvrager dient volgens de Gemeentelijke Basis Administratie ingeschreven te zijn op een adres gelegen in het vergunningengebied.
- Een legitimatie is bij de aanschaf verplicht.
- De vergunning is alleen geldig op de weggekraste datum voor maximaal vijf uur vanaf het weggekraste aankomsttijdstip.
- Er mogen twee vergunningen gebruikt worden om een periode van 10 uur te kunnen parkeren.
- Het parkeren is toegestaan op de straten of terreinen die op de vergunning vermeld staan.

D. Autodate-vergunning

- De aanbieder van autodate dient schriftelijk een verzoek in.
- Per aanbieder wordt in een (sub)zone maximaal één plaats toegewezen.

Het college kan in bijzondere gevallen gemotiveerd van de beleidsregels afwijken.