

2016

raadsvoorstel

Afdeling: Burgemeester en Wethouders Leiderdorp, 26 januari 2016
 Onderwerp: Vaststellen Addendum Parkeerbeleidsplan Aan de raad.



Beslispunten

1. Het vast te stellen van het Addendum Parkeerbeleidsplan Leiderdorp waarin de volgende aanpassingen en aanvullingen zijn opgenomen:
 - A. Aanvulling parkeernormen met normen voor sociale huurwoningen (hfdst 2)
 - A.1 Parkeernormen aanvullen met categorie Sociale huurwoningen goedkoop: 0,9 parkeerplaats per woning (1,1 parkeerplaats per woning, incl. reservering) en Sociale huurwoningen betaalbaar en middeldure klasse: 1,0 parkeerplaats per woning (1,2 parkeerplaats per woning, incl. reservering).
 - B. Toepassing parkeernormen (hfdst 3)
 - B.1 Opstellen parkeerbilans geschiedt per gebouw/functie of per gebiedsbenadering
 - B.2 Initiatiefnemer kan toekomstige reservering groei direct realiseren of de locatie voor deze parkeerplaatsen aanwijzen en een afkoopsom betalen
 - B.3 Bezoekersparkeren dient op openbaar toegankelijk terrein te worden gerealiseerd
 - B.4 Openbare parkeerplaatsen die worden toegewezen aan nieuwe ontwikkeling en die worden verplaatst dienen uitgevoerd te worden met actuele afmetingen.
 - C. Voorwaarden voor het toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (hfdst 4)
 - C.1 Onder de volgende regels worden bestaande openbare parkeerplaatsen van een geamoveerde functie toegekend aan een nieuwe ontwikkeling:
 - o De parkeervraag in de openbare publieke ruimte van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein mag worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. Mits de geamoveerde functie minder dan vijf jaar geleden in gebruik was. Om de parkeervraag van de geamoveerde functie te berekenen wordt de vigerende parkeernorm gehanteerd zonder extra toekomstige reservering.
 - o Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' in gebruik is gebleven wordt de parkeervraag van de bestaande situatie in de openbare publieke ruimte geacht nihil te zijn. Wel mogen de parkeerplaatsen op openbaar eigen terrein, mits gehandhaafd, worden toegeschreven aan de nieuwe situatie. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling aan het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.

2016

raadsvoorstel

- Er dient rekening te worden gehouden met dubbelgebruik om te voorkomen dat er meer parkeerplaatsen worden toegekend aan de geamoveerde functie dan er werkelijk beschikbaar zijn op openbaar publiek terrein. Hiervoor gelden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het Parkeerbeleidsplan 2012.
- Parkeerplaatsen die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden dienen in de nieuwe situatie terug te keren, indien deze van betekenis zijn voor de parkeerbehoefte van omliggende functies en dit vastgelegd is in eerdere besluiten.

C.2 Uitgangspunt blijft dat parkeren op eigen terrein opgevangen dient te worden. Het College kan besluiten om hiervan af te wijken en de bestaande openbare parkeerplaatsen (restcapaciteit) toe te wijzen aan een nieuwe ontwikkeling. Daarvoor dient de initiatiefnemer een gemotiveerde onderbouwing te geven die in ieder geval bestaat uit:

- Motivering waarom parkeren niet op eigen terrein opgevangen kan worden en dat vanwege zwaarwegende maatschappelijke redenen daarom aanspraak gemaakt dient te worden op de restcapaciteit in de omgeving.
- Een parkeerdrukmeting die aantoont dat in de directe omgeving restcapaciteit aanwezig is in de openbare publieke ruimte. Hiervoor dient de initiatiefnemer op minimaal 2 maatgevende momenten tellingen uit te voeren en de uitslag hiervan dient vergeleken te worden met de meest recente telling van gemeente Leiderdorp. Van de drie meest recente metingen dient de hoogste bezettingsgraad gehanteerd te worden voor de directe omgeving.
- Bij het aanwenden van restcapaciteit dient rekening te worden gehouden met de toekomstige parkeerbehoefte van functies in de directe omgeving. Deze toekomstige parkeerbehoefte is gebaseerd op de verwachte toenemende groei van de automobilititeit. Hiervoor wordt 15% aangehouden, dit sluit aan bij het Parkeerbeleidsplan 2012.
- De toekomstige bezettingsgraad mag niet boven de maximale bezettingsgraad van 85% uitkomen. Boven de 85% neemt de zoektijd naar een parkeerplaats toe en wordt parkeren als druk ervaren.

C.3 Instellen van een afkoopsom voor gebruik van bestaande openbare publieke parkeerplaatsen in plaats van parkeren op eigen terrein. De afkoopsom wordt voor 2016 gesteld op 8.000 euro en jaarlijks door het College vastgesteld in het besluit grondprijzenbrief.

D. Afwijkingmogelijkheid van de parkeernormbepaling in bestemmingsplannen (hfdst 5)

D.1 De regels van de parkeernormbepaling biedt het College de mogelijkheid om af te wijken van de verplichtingen om te voldoen aan parkeren op eigen terrein als buiten het eigen terrein alsnog wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Bij gebruik van deze afwijkingmogelijkheid wordt in ieder geval gekeken naar:

- de mate waarin de mogelijkheden op eigen terrein zijn onderzocht
- de effecten op de parkeerdruk in de omgeving
- de ruimtelijke kwaliteit van de gekozen oplossing

Voor gebruik van deze afwijkingmogelijkheid moet ten alle tijden sprake zijn van een maatschappelijk of ruimtelijk belang, anders dan een economisch belang. Daarbij wordt in ieder geval inbegrepen de wens om niet meer parkeren dan noodzakelijk aan te leggen dat ten koste gaat van groen, water en overige openbare ruimte.

D.2 De regels van de parkeernormbepaling biedt het College de mogelijkheid om af te wijken van de verplichtingen om te voldoen aan de parkeernorm. Bij gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid wordt in ieder geval gekeken naar:

- de mate waarin de mogelijkheden op eigen terrein zijn onderzocht
- de effecten op de parkeerdruk in de omgeving
- de ruimtelijke kwaliteit van de gekozen oplossing

Voor gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid moet ten alle tijden sprake zijn van een zwaarwegend maatschappelijk of ruimtelijk belang, anders dan een economisch belang. Daarbij wordt in ieder geval inbegrepen de wens om niet meer parkeren dan noodzakelijk aan te leggen dat ten koste gaat van groen, water en overige openbare ruimte.

E. Invoeren van het Vergunningenmodel om openbare laadpalen door marktpartijen te laten plaatsen als ze voldoen aan (nog op te stellen) beleidsregels (hfdst 7)

F. Geen medewerking te verlenen aan Verlengde Private Aansluiting (VPA) (hfdst 7)

1 Inleiding

1.a In het kort

Het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp is in april 2012 vastgesteld door de Gemeenteraad. Bij de vaststelling is besloten dat na 4 jaar het plan geëvalueerd zou worden. Uit werkervaring met het Parkeerbeleid blijkt dat het beleid in hoofdlijnen nog voldoet en dat alleen op enkele onderdelen actualisatie gewenst is.

Naast actualisatie van het Parkeerbeleidsplan staat actualisatie van het IVVP op de planning voor 2018. Het voorstel is om bij de actualisatie van het IVVP ook het Parkeerbeleid te betrekken zodat één beleidsstuk verkeer ontstaat. Er is daarom gekozen voor een beperkte actualisatie van het parkeerbeleid middels aangeboden Addendum Parkeerbeleidsplan.

Het Addendum Parkeerbeleidsplan geeft invulling aan actualisatie van drie onderdelen:

- Actualisatie parkeernormen,
- Benutten van bestaande parkeerplaatsen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen,
- Invoeren Vergunningenmodel voor openbare publieke laadpalen.

1.b Voorgeschiedenis

Per onderdeel is kort de voorgeschiedenis voor de actualisatie opgenomen.

Actualiseren parkeernormen

De Gemeenteraad heeft in 2012 de parkeernormen voor Leiderdorp vastgesteld. Deze zijn opgenomen in het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp.

2016

raadsvoorstel

Tijdens de collegevergadering van 6 oktober 2015 heeft het College vooruitlopend op het Addendum Parkeerbeleidsplan besloten om de voorgestelde parkeernormen uit het onderzoek van DIA voor nieuwe sociale huurwoningen als uitgangspunt te hanteren. Hierover is de Gemeenteraad geïnformeerd middels een brief kenmerk Z/15/017100/38350 verzonden op 19 oktober 2015. In het Addendum worden de voorgestelde parkeernormen voor sociale huurwoningen opgenomen in de vigerende parkeernormen, tevens zijn de parkeernormen die in april 2012 zijn vastgesteld tegen het licht gehouden.

Benutten van bestaande parkeerplaatsen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Steeds vaker worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen stedelijk gebied waar parkeerplaatsen aanwezig zijn die (deels) aangewend zouden kunnen worden om in de parkeerbehoefte van ontwikkelingen te voorzien. Het gaat dan om parkeerplaatsen die vrijkomen doordat een functie wordt geëmoveerd of wijzigt en om restcapaciteit in de wijk. In het addendum zijn regels opgesteld zodat parkeerplaatsen beter benut kunnen worden zonder dat er parkeerproblemen ontstaan. Het gaat dan om parkeerplaatsen die vrijkomen doordat een functie wordt geëmoveerd of wijzigt en om restcapaciteit in de wijk.

Invoeren Vergunningenmodel voor openbare publieke laadpalen.

Het aantal elektrische/hybride voertuigen in Nederland neemt toe en daarmee ook de behoefte aan laadpalen. Het vigerende beleid van Leiderdorp is vraagvolgend, maar heeft nog niet geresulteerd in laadpalen in de openbare ruimte. Terwijl er wel steeds meer vragen binnenkomen over laadpalen en er steeds meer ontwikkelingen zijn op het gebied van laadpalen. Zo is in de omliggende gemeenten Leiden, Alphen a/d Rijn, Zoeterwoude en Oegstgeest het Vergunningenmodel ingevoerd om laadpalen in de publieke ruimte te realiseren. Aangezien elektrisch rijden duurzaam is en beter voor het milieu, zoals minder geluid en minder fijnstof (luchtkwaliteit), wil Leiderdorp schone vervoermiddelen ondersteunen en wil voor het aanvragen voor laadpalen daarom helder aantrekkelijk beleid voeren.

Invulling motie

Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan de motie van Groen Links en LPL van 7 juli 2015 over het toepassen van aparte parkeernormen voor Sociale huurwoningen. Deze norm is opgenomen in het Addendum Parkeerbeleidsplan.

1.c Samenhang beleidsvelden**Duurzaamheidsagenda**

In de nieuwe duurzaamheidsagenda gaan wij onze ambities en bijbehorende activiteiten als het gaat om duurzaamheid vastleggen. Mobiliteit, waaronder elektrische laadpalen, zullen onderdeel uitmaken van het plan.

2 Beoogd effect

Het Addendum Parkeerbeleidsplan zorgt voor actualisatie van het Parkeerbeleidsplan 2012 op verschillende onderdelen. Hierdoor worden ontwikkelingen en praktijkervaringen van de afgelopen jaren verwerkt zodat het parkeerbeleid van Leiderdorp waar nodig wordt verduidelijkt en/of aangevuld zodat discussies in een later stadium worden voorkomen.

3 Argumenten

1.1 Lagere parkeernormen voor sociale huurwoningen

Uit het onderzoek van DIA blijkt dat de parkeerbehoefte van sociale huurwoningen lager ligt dan de vigerende parkeernorm voor sociale huurwoningen. Door het toepassen van aangepaste parkeernormen voor sociale huurwoningen vindt differentiatie plaats in de parkeernormen. Hierdoor sluit de parkeernorm beter aan op de parkeerbehoefte van de functie en hoeven bij nieuw te ontwikkelen sociale huurwoningen minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, zodat niet meer dan de noodzakelijke ruimte voor parkeren wordt gebruikt. Dit is positief voor de ruimtelijke kwaliteit.

1.2 Draagt bij aan het realiseren van de woningbouwopgave

De Leiderdorpse woonvisie, als ook de structuurvisie, benoemen de noodzaak om binnen Leiderdorp nog nieuwe woningen te bouwen. Een niet onbelangrijk deel hiervan betreft nieuwe sociale huurwoningen of vervanging van bestaande sociale huurwoningen. Door hiervoor de beschikbare ruimte effectief en efficiënt te gebruiken is het belangrijk dat niet meer dan de noodzakelijke ruimte en gelden opgaan in parkeerruimte. De aanscherping van de parkeernormen en het toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dragen daarom bij aan de realisatie van de woningbouwopgave.

1.3 Benutten bestaande parkeerplaatsen

Door bestaande parkeerplaatsen onder bepaalde regels toe te kennen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden de huidige parkeerplaatsen beter benut. Door betere benutting van bestaande parkeerplaatsen hoeven minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden als er nieuwe functies worden mogelijk gemaakt. Dit komt ten goede aan de kwaliteit van de leefomgeving.

1.4 Openbare publieke laadpalen om luchtkwaliteit (minder fijnstof) te verbeteren en weggeluid te reduceren

Volledige elektrische voertuigen en hybride voertuigen hebben gunstige lokale milieueffecten. Echter, veelal hebben particulieren geen mogelijkheid om de eigen auto op eigen terrein op te laden. Door het invoeren Vergunningenmodel komt er beleid voor het plaatsen, exploiteren en beheren van openbare publieke laadpalen door marktpartijen zodat particulieren hun voertuig kunnen opladen in de publieke ruimte.

1.5 Vraagvolgende en toetsende rol gemeente voor openbare publieke laadpalen

Door het Vergunningenmodel ligt het initiatief voor de aanvraag van een laadpaal bij de particulier, de aanleg, exploitatie en beheer bij de marktpartij en ligt het toetsen van de aanvraag door de marktpartij bij de gemeente.

Door het instellen van het Vergunningenmodel heeft de gemeente een faciliterende rol en hoeven geen financiële middelen te worden gereserveerd voor het realiseren, exploiteren en beheren van openbare publieke laadpalen.

1.6 Kosten plaatsen, exploiteren en beheren laadpaal bij marktpartij

In het Vergunningenmodel wordt een laadpaal naar aanleiding van een aanvraag van een particulier doorgaans 'gratis' door een marktpartij geplaatst. Het verdienmodel van de marktpartij is dat op de laadprijs een marge wordt geheven. Hierdoor worden de aanleg- en

2016

raadsvoorstel

aansluitingskosten van een laadpaal voor de particulier vermeden die een barrière kunnen vormen om elektrisch te rijden. Ook de gemeente hoeft geen bijdrage te geven voor het realiseren van laadpalen.

1.7 Niet indirect toewijzen van een privé parkeerplaats

Om het opladen mogelijk te maken zal een parkeerplaats bij de laadpaal toegewezen dienen te worden die uitsluitend is voor elektrische/hybride voertuigen. Bij een Verlengde Private Aansluitingen (VPA) is de laadpaal aangesloten op de elektriciteitsmeter van de particulier, waardoor deze vaak de parkeerplaats al snel als een privé parkeerplaats zal beschouwen. Het op een verkapte manier toewijzen van een openbare publieke parkeerplaats aan een particulier is ongewenst.

1.8 Geen kabels over het trottoir

Een laadpaal in de vorm van een Verlengde Private Aansluiting (VPA) kan op eigen terrein worden geplaatst (aan de gevel of in de tuin van de particulier). Wanneer een VPA geplaatst wordt op eigen terrein dan is vaak een kabel nodig over het trottoir naar het voertuig. Kabels over het trottoir kunnen tot onveilige situaties leiden, zoals struikelen. Op basis van artikel 2:10 lid 1a van de APV is het reeds niet toegestaan om kabels over de weg te leggen, ook als deze worden afgedekt.

1.9 Sluitende businesscase Vergunningenmodel

Bij het Vergunningenmodel realiseert een marktpartij de laadpaal op openbaar publiek terrein, dit gebeurt doorgaans 'gratis'. Deze kosten worden terugverdiend door een marge op de laadprijs. Hierdoor is de laadprijs bij een openbare publieke laadpaal doorgaans hoger dan bij een VPA. Als medewerking zou worden verleend aan VPA's wordt een deel van de vraag uit de markt gehaald en wordt het voor marktpartijen wellicht moeilijker om openbare publieke laadpalen te realiseren. Voor een aantrekkelijke sluitende businesscase zijn VPA's daarom niet gewenst, dit sluit tevens aan bij de overweging van de gemeente Leiden.

4 Kanttekeningen/Risico-inventarisatie

1. Beperkte actualisatie parkeernormen

De parkeernormen zijn gebaseerd op CROW kencijfers van CROW-publicatie 182. Eind 2012 heeft CROW de parkeerkencijfers geactualiseerd en aangevuld en gepubliceerd in CROW-publicatie 317. Uit onderzoek van DIA blijkt dat de parkeernormen van Leiderdorp aansluiten bij de nieuwste parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317). Daarnaast is op basis van nationale mobiliteitscijfers en het gebruik van de huidige parkeernormen er geen aanleiding om te verwachten dat in de nabije toekomst er een significante verschuiving optreedt in het autogebruik in Leiderdorp. Aangezien tevens actualisatie van verkeersbeleid gepland staat in 2018, waarbij ook het parkeren wordt opgenomen, is ervoor gekozen om dan opnieuw de parkeernormen tegen het licht te houden. Daarom is ervoor gekozen om nu de parkeernormen beperkt te actualiseren door de normen aan te vullen met parkeernormen voor sociale huurwoningen. Hierdoor hebben ontwikkelaars tevens te maken met consistent beleid over een lange periode.

1.2 Aantrekkelijk om parkeerplaatsen af te kopen

Door de mogelijkheid om bestaande parkeerplaatsen toe te kennen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bestaat de kans dat vele initiatiefnemers hiervan gebruik willen maken ondanks de bijbehorende afkoopsom die van toepassing is.

2016

raadsvoorstel

Om bestaande parkeerplaatsen toe te kennen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal een initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek moeten indienen, waarbij in ieder geval voldaan dient te worden aan de opgenomen regels. Het College heeft de bevoegdheid om de aanvraag af te wijzen als het verzoek onvoldoende onderbouwd is en alleen gebaseerd is op economische motieven.

Bij afkoop van een parkeerplaats ontstaan er opbrengsten voor de gemeente. Daarbij wordt de geldende afkoopsom per parkeerplaats jaarlijks vastgesteld in besluit grondprijzenbrief.

1.3 Mogelijk verschillende laadtarieven binnen Leiderdorp

Door het Vergunningenmodel kunnen marktpartijen die voldoen aan de beleidsregels een vergunning aanvragen. De marktpartij kan zelf de laadprijs bepalen waardoor bij verschillende marktpartijen de laadprijs binnen Leiderdorp kan verschillen. Door de laadprijzen transparant te communiceren wordt concurrentie tussen de marktpartijen bevorderd.

1.4 Aanvraag wordt behandeld door marktpartij

Bij het Vergunningenmodel doet een particulier een aanvraag voor een openbare publieke laadpaal bij een marktpartij die de afweging maakt of ze de laadpaal willen plaatsen. De marktpartij kan eventueel afzien van een laadpaal wanneer deze niet rendabel zal zijn. Door het open karakter van het Vergunningenmodel kan een particulier dan naar een andere marktpartij stappen voor het plaatsen van een openbare publieke laadpaal. Navraag bij gemeente Leiden (die al het Vergunningenmodel heeft ingevoerd) leert dat marktpartijen nog geen aanvragen van particulieren hebben tegengehouden.

1.5 Goedkopere laadprijs met VPA

De laadprijs van een VPA ligt doorgaans lager dan de laadprijs van een openbare publieke laadpaal. Dat komt doordat bij een VPA onder andere netwerkkosten worden voorkomen. Daar staat tegenover dat bij een publieke openbare laadpaal er geen kosten zijn voor plaatsing, exploitatie en onderhoud voor een particulier die een barrière kunnen vormen voor het aanleggen van een laadpaal zoals een VPA.

1.6 Zelf opgewekte groenestroom via VPA

Particulieren die elektrisch rijden kunnen bij hun overweging om elektrisch te gaan rijden vaak ook idealistische motieven hebben laten meewegen in hun keuze. Het kan zijn dat deze groep mensen ook op een andere wijze bezig zijn met het milieu, bijvoorbeeld door het plaatsen van zonnepanelen op hun dak.

Vanuit de gemeente Leiden is bekend dat er particulieren zijn die hun eigen groen opgewekte stroom via een VPA in hun elektrische auto willen brengen. Door niet mee te werken aan VPA's zal het niet mogelijk zijn om de eigen opgewekte stroom direct in de auto te brengen. Dit zal moeten gebeuren via het publieke elektriciteitsnet.

Daarnaast kunnen marktpartijen op deze groep inspelen door groene stroom te leveren via hun publieke openbare laadpalen. Zo is bekend dat marktpartij Allego de elektriciteit voor hun laadpalen koopt bij het bedrijf Vandebrom die groene stroom lokaal opwekt.

5 Duurzaamheid

Er wordt gewerkt aan nieuwe duurzaamheidsagenda voor de gemeente Leiderdorp. In deze agenda wordt o.a. ingezet op meer publieke laadpalen.

6 Communicatie en participatie

Bij het opstellen van het Addendum Parkeerbeleidsplan is opgetrokken met verschillende partijen. Zo is het onderzoek naar parkeernormen voor sociale huurwoningen samen met Rijnland Wonen opgepakt. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het voorstel om parkeernormen op te nemen voor sociale huurwoningen.

De keuze voor het vergunningenmodel voor het plaatsen van laadpalen in de openbare publieke ruimte is mede tot stand gekomen door ervaringen van omliggende gemeenten zoals Leiden.

Na behandeling van het Addendum Parkeerbeleidsplan zal het plan worden gepubliceerd in huis aan huis bladen en op de website. Tevens zullen de beleidsregels voor het vergunningenmodel worden uitgewerkt. Dit zal gebeuren in nauw overleg met de betrokkenen van Duurzaamheidsagenda.

Rol raad bij beleidsregels

Wanneer het Addendum Parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld zal voor het onderwerp laadpalen het College het Vergunningenmodel nader uitwerken en daarbij beleidsregels opstellen. Aangezien het gaat om laadpalen in de openbare ruimte moeten daarbij verschillende belangen worden afgewogen.

Het College nodigt de Gemeenteraad uit om uitgangspunten ter uitwerking aan het College mee te geven die recht doen aan de situatie in Leiderdorp. Het College zal deze beleidsregels uitwerken zo veel mogelijk in lijn met de door de Raad meegegeven uitgangspunten.

Om de Gemeenteraad daarbij te ondersteunen zijn in bijlage III voorstellen voor beleidsregels voor het Vergunningenmodel opgenomen, waarvan het college vindt dat deze passend zijn voor Leiderdorp. Ter inspiratie cq als voorbeeld zijn beleidsregels van gemeente Leiden evenals de beleidsregels van het VNG model opgenomen in bijlage IV en V.

7 Kosten, baten en dekking

Bij het inwerkingtreding van het Addendum Parkeerbeleidsplan zullen geen andere kosten gemoeid zijn dan reeds het geval is. Wel zal door vaststelling van het Addendum Parkeerbeleidsplan een afkoopsom worden ingesteld. Door deze afkoopsom kunnen initiatiefnemers parkeerplaatsen afkopen onder bepaalde regels.

8 Evaluatie

Bij instemming op het aangeboden Addendum Parkeerbeleidsplan wordt het vigerende Parkeerbeleidsplan geactualiseerd.

Naast actualisatie van het Parkeerbeleidsplan staat actualisatie van het IVVP op de planning voor 2018. Het voorstel is om bij de actualisatie van het IVVP ook het Parkeerbeleid te betrekken zodat één beleidsstuk verkeer ontstaat. Er is daarom gekozen voor een beperkte actualisatie van het parkeerbeleid middels voorliggend addendum.

Bij het actualiseren van het IVVP zal het parkeerbeleid worden geëvalueerd.

Registratienr.: Z/15/023495/47092

Agendapunt

2016

raadsvoorstel

Het College van burgemeester en wethouders van Leiderdorp,
de secretaris, de burgemeester,

H. Romeijn

L.M. Driessen-Jansen

Bijlagen:

- I. Z/15/023495/47876 Addendum Parkeerbeleidsplan
- II. Z/15/023495/49095 Overzicht aanvullingen Addendum op Parkeerbeleidsplan
- III. Z/15/023495/47882 Bijlage voorstellen College beleidsregels
- IV. Z/15/023495/47963 Bijlage Beleidsregels VNG
- V. Z/15/023495/47965 Bijlage Beleidsregels gemeente Leiden
- VI. Z/15/023495/47093 Raadsbesluit