



<b>Onderwerp</b> Stand van zaken en vervolg op Moderniseren Parkeren	
Nummer	2020/510515
Portefeuillehouder	Berkhout, R.
Programma/beleidsveld	5.2 Parkeren
Afdeling	BBOR
Auteur	Brant, S. van den
Telefoonnummer	023-5113862
Email	svandenbrant@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>In 2018 is gestart met uitvoering van de maatregelen Moderniseren Parkeren. Fase 1 en 2 zijn uitgevoerd in 2018 en 2019. In 2019 is gestart met fase 3 van Moderniseren Parkeren.</p> <p>Sinds de vorige informatienota (december 2018) is uitvoering gegeven aan</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maatregel 5: Bewoners naar de garage.</li><li>• Maatregel 10: Uitbreiden gereguleerd gebied vereenvoudigen.</li><li>• Start vervanging van het vergunningensysteem en de vervanging van parkeerrechtendatabase.</li><li>• Inventarisatie bebording routes naar parkeergarages.</li></ul> <p>Het moderniseren van parkeren in Haarlem levert (na uitvoering van de vervanging van applicaties en aanpassing van uitgiftecriteria) een modern, rechtvaardig, gedigitaliseerd en geautomatiseerd parkeerbeleid op, maar het effect op de parkeerdruk lijkt vooralsnog beperkt. De uitvoering van fase 3 verloopt trager dan verwacht vanwege beperkte beleidscapaciteit en vertraging in de vervanging van applicaties.</p> <p>De resterende maatregelen uit moderniseren parkeren houden met name een digitalisering en automatisering in van bestaande parkeerproducten. Daarnaast zijn er een aantal maatregelen die in samenhang met de ontwikkelzones, groei van de stad, uitvoeringsprogramma Structuurvisie Openbare Ruimte en mobiliteitsbeleid opgepakt moeten worden. Daarom wordt het programma Moderniseren Parkeren als programma afgesloten. De resterende maatregelen worden in 2020, 2021 en verder apart uitgevoerd in lossen projecten en beleidsstukken (onder andere uitvoeren draagvlakonderzoeken, uitbreiding parkeerregulering in Entree Oost, inspraak parkeerregulering Entree West, digitaliseren, automatiseren en aanpassen beleidsregels) of in samenhang met de ontwikkelagenda mobiliteitsbeleid verder gepland (bijvoorbeeld P+R beleid en uitbreiding parkeerregulering). Na het zomerreces wordt een technische sessie</p>

	georganiseerd om de commissie te informeren over de losse beleidstukken en projecten.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt de informatie nota ter kennisname naar de commissie Beheer. De commissie wordt geïnformeerd over de manier waarop het college uitvoering geeft aan het programma Moderniseren Parkeren.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Raadsbesluit 'Maatregelen moderniseren parkeren' (inclusief aangenomen moties en amendementen)(<a href="#">2016/502227</a>) in de vergadering van 15 december 2016.</li> <li>- Informatie nota Voortgang Moderniseren Parkeren (<a href="#">2018/755026</a>) besproken in de commissie beheer van 13 december 2018.</li> </ul>
Besluit College d.d. 26 mei 2020	Het college stelt de informatie nota aan de commissie vast.  de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span>

### Inleiding

Deze informatie nota beschrijft de stand van zaken en het vervolg op het programma Moderniseren Parkeren. De fasering is afkomstig uit de wethoudersbrief 'Uitvoeringsprogramma 19 maatregelen moderniseren parkeren' van 12 oktober 2017. De maatregelen uit fase 1 en 2 zijn afgerond (voor een overzicht zie Informatie nota Voortgang Moderniseren Parkeren, 2018/755026). In voorliggende informatie nota wordt de voortgang sinds de vorige informatie nota geschetst en uiteengezet hoe de resterende maatregelen uit fase 3 uitgevoerd gaan worden.

In de bijlagen is de volgende informatie opgenomen:

1. Bijlage 1: Cijfers gebruik van nieuwe bezoekersregeling in parkeerzone B en C.
2. Bijlage 2: overzicht stand van zaken maatregelen Moderniseren Parkeren

### 2. Kernboodschap

1. *Sinds de vorige informatie nota (december 2018) is uitvoering gegeven aan onder andere maatregel 5: bewoners naar de garage, is de nieuwe procedure rond uitbreiding gereguleerd gebied vastgesteld, is gestart met de vervanging van het vergunningensysteem en de parkeerrechtendatabase en zijn de bebording en routes naar parkeergarages geïnventariseerd.*

- Maatregel 5: Bewoners naar de garage. Inmiddels zijn in zone B ruim 100 abonnementen uitgegeven en parkeervergunningen ingeleverd. De procedure voor aanvragen abonnement (en intrekken parkeervergunning) wordt verbeterd door aanpassing van de parkeerverordening. Vervolgens kan de maatregel ook voor zone C gecommuniceerd worden.



- Maatregel 10: Uitbreiden gereguleerd gebied vereenvoudigen. De standaardprocedure voor de uitbreiding parkeerregulering is aangepast waardoor gefaseerd uitvoering gegeven kan worden aan de verzoeken tot uitvoeren van een draagvlakonderzoek. Pas na uitvoering van het draagvlakonderzoek kan het college besluiten parkeerregulering uit te breiden of aan te passen.
- Start vervanging van het vergunningensysteem en de vervanging van parkeerrechtendatabase. De aanbesteding en/of implementatie worden momenteel voorbereid. Deze vervangingen maken het mogelijk producten en processen te digitaliseren en te automatiseren.
- Inventarisatie bebording routes naar parkeergarages. De routes en bebording zijn geïnterviewd. Op basis hiervan wordt advies opgesteld wat de gemeente op korte en lange termijn kan aanpassen. Het definitieve advies wordt in juni verwacht. Op basis hiervan kunnen in 2020 een aantal optimalisaties doorgevoerd in de statische bebording die de bereikbaarheid van de onder andere de Kamp, de Dreef en de doorverwijzing bij volle garages ten goede komt. Op de middellange en lange termijn kunnen op basis van het advies aanpassingen in het dynamische parkeerverwijssysteem (PRIS) worden geprogrammeerd.

## *2. De bezoekersregeling wordt beter gebruikt dan verwacht (Fase 2 van Moderniseren Parkeren).*

Bewoners van parkeerzone B en C konden per 3 september 2018 de nieuwe digitale bezoekersregeling aanvragen. De bezoekersregeling wordt inmiddels door ruim 15.000 huishoudens gebruikt. De zelf ontwikkelde applicatie draait zeer stabiel. Helaas waren er begin 2020 wel een aantal grote (gemeentebrede) netwerkstoringen die ook de bezoekersregeling raakten. De regeling wordt goed (meer dan geprognostiseerd) gebruikt. Opvallend is dat de zelfgebouwde app voor Android en Apple verreweg het meest populair is. Begin maart is een favorietenboek toegevoegd voor de appgebruikers.

In het kader van privacy en beveiliging wordt de bezoekersregeling verder doorontwikkeld om ook in de toekomst te blijven voldoen aan de strenge eisen. Zo wordt het bijvoorbeeld mogelijk voor gebruikers om kentekens zelf te wissen en wordt het proces van geautomatiseerde besluitvorming en roll based acces (wie binnen de gemeente heeft vanuit welke rol toegang tot data) verder verfijnd. In dit kader is het van belang te melden dat het college vragen van de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) heeft beantwoord over de bezoekersregeling naar aanleiding van een klacht van een bewoner.

De mantelzorgregeling maakt gebruik van de bezoekersregeling. Bewoners met een indicatie (bijvoorbeeld i.h.k.v. de WMO) komen in aanmerking voor een extra saldo dat niet gefactureerd wordt. Deze regeling wordt beperkt gebruikt. In enkele gevallen heeft het college, bij schrijvende medische gevallen, de mantelzorgregeling toegekend aan een huishouden zonder indicatie.

Belangrijkste cijfers (zie bijlage 1 gebruik bezoekersregeling voor meer details).

- Inmiddels zijn er ruim 15.000 actieve regelingen bezoekersparkeren aangevraagd en in gebruik.

- Het aantal parkeerhandelingen (ruim 1,5 miljoen) ligt ruim hoger dan de prognose van gemiddeld 1,2 miljoen per jaar.
- Het totale verbruik was voor geheel 2019 €600.187,-.
- Het maximum saldo wordt vrijwel nooit gebruikt.
  - o Circa 5.000 gebruikers gebruikten minder dan € 10,-.
  - o Circa 5.000 gebruikers gebruikten tussen de €10,- en €25,-.
  - o Circa 5.000 gebruikers gebruikte tussen de €25,- en €75,-.
  - o Circa 1.500 gebruikers gebruikten tussen de €75,- en 125,-. Slechts 6 gebruikers hebben het maximum tegoed van €125,- volledige benut.
- Gebruikers die minder dan € 10,- verbruiken ontvangen (zoals geldt voor de meeste gemeentebelastingen) geen factuur. Het totaalbedrag van het aantal rechten waarvan het verbruik (in Q4 of heel 2019) <€10 bedraagt €21.735,- (zie slide 6). Van 2019 hebben deze gebruikers geen factuur ontvangen.
- De onderverdeling van de parkeerhandelingen naar kanaal (website, app, interactive voice respons systeem (IVR), telefonische achtervang) is grotendeels gelijk gebleven in 2019 (ten opzichte van het introductiejaar in 2018). De app blijft verreweg het meest gebruikt.

*3. De uitvoering van fase 3 verloopt trager dan verwacht vanwege beperkte beleidscapaciteit en vertraging in de vervanging van applicaties.*

De uitvoering van fase 3 verloopt trager dan verwacht. De resterende maatregelen vergen met name beleidscapaciteit. Deze capaciteit was 2019 beperkt (door verloop van medewerkers, functieverandering en beperking inhuur). De bestaande beleidscapaciteit is onder andere ingezet om bestaand beleid te blijven uitvoeren en kleine aanpassingen te formuleren (bijvoorbeeld door aanpassing van de parkeerverordening ten behoeve van kamerverhuur voor de bezoekersregeling en een overgangsregeling voor grote voertuigen). Daarnaast is in 2019 een onvoorziene bijdrage geleverd aan de implementatie van de uitbreiding autoluwe binnenstad. Bijvoorbeeld door aanpassingen aan de beleidsregels ontheffingen autoluwe binnenstad. Momenteel wordt geworven voor structureel extra 1 fte (beleidsadviseur parkeren). Tot die tijd wordt in 2020 tijdelijke extra beleidscapaciteit ingehuurd.

De vervanging van belangrijke applicaties is vertraagd en als gevolg daarvan kunnen een aantal producten nog niet gedigitaliseerd worden en processen nog niet geautomatiseerd plaatsvinden. De vertraging is ontstaan door verschillende redenen:

- Het in beheer nemen van de in eigen huis ontwikkelde bezoekersregeling vergde tijd en organisatorische veranderingen. De organisatie was nog onvoldoende ingericht om een zelf ontwikkelde applicatie in beheer te nemen en om deze door te ontwikkelen.
- Oorspronkelijk zou het nieuwe vergunningensysteem zelf gebouwd worden als de bezoekersregeling afgerond was. De capaciteit om zelf software te ontwikkelen is echter beperkt en het vergunningensysteem is velen malen complexer dan de bezoekersregeling. Daarom wordt momenteel gewerkt aan een aanbestedingstraject om de vergunningenapplicatie alsnog uit te de markt te halen. Dit heeft financiële gevolgen. Er is IP



budget gereserveerd voor de vervanging. Dit kan niet aangewend worden omdat er bij een aanbesteding van een applicatie (met als doel levering van een dienst) niet geïnvesteerd wordt. De vervanging van de vergunningenapplicaties en de exploitatielasten zullen dan ook drukken op de parkeerexploitatie.

- De kaders en uitgangspunten op het gebied van bijvoorbeeld digitale overheid, dienstverlening, common ground en automatische besluitvorming zijn beperkt aanwezig. Als gevolg daarvan moet per te vervangen applicatie bepaald worden wat de eisen en/of ambities zijn en hoe de applicatie wordt in het bestaande applicatielandschap. Daarnaast wordt het steeds duidelijk dat de vereisten uit de AVG ingrijpend effect hebben op de bedrijfsvoering (denk hierbij aan opslaan van persoonsgegevens en beveiliging), maar ook op beleid (bijvoorbeeld de proportionaliteit van een maatregel).

#### *4. Maatregel 12: P+R terreinen aanleggen wordt in samenhang met de regionale P+R structuur en de Haarlemse mobiliteitsbeleid opgepakt.*

Uit eerste adviezen, ingewonnen binnen de beperkte onderzoeksbudgetten binnen het programma moderniseren parkeren, blijkt dat P+R een zeer kostbaar instrument is, dat de binnenstad van Haarlem (door de aanwezigheid van voldoende parkeergarages) nog erg goed bereikbaar is voor automobilisten en dat een P+R pas écht succesvol kan zijn als er geen 'gratis' parkeergelegenheid meer is rond het centrum. Het nu uitrollen van een P+R locaties met goedkoop (dus gesubsidieerde) parkeervoorzieningen kan betekenen dat het concept niet aantrekkelijk of zelfs dat reizigers die voorheen de gehele reis met het OV voldoen toch besluiten de auto te gebruiken. Daarnaast bevinden beoogde P+R locaties zich veelal in ontwikkelzones. Er is geen eenvoudige realisatie van een P+R op maaiveld mogelijk. Alternatief is een P+R in een gebouwde voorziening tegen hoge kosten. Deze hoge kosten dienen of door de gebruiker betaald te worden (wat resulteert in hoge parkeertarieven en dus een minder aantrekkelijk P+R concept) of door de gemeente in de vorm van een verliesgevende P+R exploitatie (wat de vraag oproept waar het beperkte mobiliteitsbudget het meest effectiefst besteed kan worden). Het eventueel oprichten van een P+R dient dan ook in nauw verband met de planning van de ontwikkelzones onderzocht worden en volgt een separaat beleidstraject.

#### *5. De resterende maatregelen fase 3 wordt per maatregel en/of in samenhang met andere trajecten opgepakt.*

Basis voor een verdere digitalisering is de ontwikkeling van een nieuw vergunningensysteem en de vervanging van de parkeerrechtendatabase (PRDB). Daarmee wordt het mogelijk de digitale uitgifte en controle van parkeerproducten vergaand te digitaliseren én te automatiseren. Vervanging van beide applicatie wordt momenteel voorbereid. Planning is dat in het tweede kwartaal van 2020 gestart wordt met aanbesteden (of mogelijk inbesteden in het geval van de PRDB). Plan is gefaseerd parkeervergunningsoorten op te nemen en alle parkeervergunningen in de loop van 2021 uit te geven in het nieuwe systeem.

Parallel aan de vervanging van de systemen worden een aantal beleidsmatige maatregelen uitgewerkt. Als de systemen dan klaar zijn dan kunnen deze ook direct de nieuwe maatregelen uitvoeren. De volgende maatregelen en vraagstukken worden dan ook parallel aan de ontwikkeling van de systemen opgepakt:

- Nieuwe uitgiftecriteria voor parkeervergunningen voor bedrijven. Dit vergt een traject met participatie, inspraak en uiteindelijk het vastleggen van nieuwe regels in de regelgeving.
- Maatregel 4: Bewoners of bedrijfsvergunning. Dit vergt een traject waarbij de principiële uitspraak uit Moderniseren Parkeren wordt vertaald in concrete weigeringsgronden voor bewoners- en bedrijfsparkeervergunningen.
- Maatregel 9: parkeren op eigen terrein (POET). In de basisadministratie gebouwen (BAG) wordt momenteel geregistreerd of een adres in aanmerking komt voor een parkeervergunning, bezoekersregeling en/of er parkeren op eigen terrein aanwezig is. Deze registratie wordt bijgehouden door bij het verlenen van omgevingsvergunningen en splitsingsacties én bij het aanpassen van parkeerregulering per adres na te gaan wat de mogelijke parkeerrechten zijn. De systemen en/of afdeling vergunningen verlenen of weigeren op basis van deze informatie parkeervergunningen. In de praktijk worden er dan ook al een groot aantal aanvragen van parkeervergunningen geweigerd omdat er parkeren op eigen terrein aanwezig is. Ook is er een lijst met POET-verdachten binnen de bestaande stad. Deze moet nog geanalyseerd worden om te bepalen of er parkeren op eigen terrein aanwezig is en/of eventueel aanwezige parkeervergunningen ingetrokken moeten worden. De lijst met POET-verdachten bestaat met name uit bestaande bouw waarbij mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn.
- In het kader van 'maatregel 10: Uitbreiden gereguleerd gebied vereenvoudigen' is de standaardprocedure voor de uitbreiding parkeerregulering aangepast waardoor gefaseerd uitvoering gegeven kan worden aan de verzoeken tot uitbreiding/aanpassing parkeerregulering. Inmiddels zijn er 9 buurten waar voldoende handtekeningen zijn verzameld om een draagvlakonderzoek uit te voeren. Het proces om de onderzoeken uit te voeren wordt nu opgestart. Naar verwachting vinden de onderzoeken (inclusief informatieavonden) na het zomerreces plaats. Prioritering zal afhangen van diverse factoren waaronder ligging ten opzichte van bestaand gebied met regulering, gemeten parkeerdruk, ervaren overlast, hoeveelheid signalen en mogelijke (nieuw)bouwontwikkelingen.
- Het college heeft besloten parkeerregulering in te voeren in nieuwbouwwijk Entree Oost en er worden voorbereidingen getroffen voor een inspraaktraject voor invoering van parkeerregulering in Entree West. Parkeerregulering en andere mobiliteitsvraagstukken in ontwikkelzones worden separaat per ontwikkelzone behandeld.
- De bebording en routes naar parkeergarages zijn geïnventariseerd. Op basis van deze inventarisatie blijkt het opportuun verbeteringen door te voeren. Met name voor de bereikbaarheid van de Kamp, verwijzing naar de Dreef, doorverwijzing bij volle garages en



verwijzing op de parkeerroute. Op basis van de inventarisatie verwacht het college in juni een advies met verbetervoorstellen. Deze kunnen dan afhankelijk van de omvang snel uitgevoerd worden. Daarnaast staat in het coalitieakkoord dat garages worden voorzien van een logischere naamgeving. Deze ingrijpende maatregel is nog niet gepland. Het is logische deze naamswijziging pas door te voeren als zicht is op uitvoering van de ambities uit de SOR over de inzet en rol van de parkeergarages in de stad. Of als het dynamische parkeerverwijssystemen vervangen moet worden wegens overschrijden van de technische levensduur. Daarnaast wordt gewerkt aan de regionale bewegwijzering die de routing in de regio (en dus ook de verwijzing naar centrum en p-route centrum). Voor nu zou een aanpassing van de naam tot kapitaalvernietiging leiden (de PRIS-systemen zijn nog niet afgeschreven) en daarnaast mogelijk ook tot een desinvesteringen omdat in de nabije toekomst begeleiding naar vrije parkeerplaatsen in garages in toenemende mate wordt gestuurd met incar-navigatie en applicaties op mobiele telefoon.

Daarnaast zijn er nog maatregelen die in samenhang met andere trajecten worden opgenomen.

- Maatregel 15: tariefsverlaging voor autodelers wordt meegenomen in het autodeelbeleid. Het is technisch en juridisch complex om deze verlaging in te voeren. Om autodelen te faciliteren en te stimuleren zijn er naar verwachting effectievere en efficiëntere maatregelen.
- Maatregel 14: wachtlijsten invoeren. De parkeerdruk in veel Haarlemse wijken blijft hoog. Toezegging is dat vergunningenplafonds (en daarop volgend wachtlijsten) pas ingesteld worden als alle maatregelen uit moderniseren parkeren zijn uitgevoerd. Aangezien het grootste gedeelte van de maatregelen zijn uitgevoerd zal het college separaat een voorstel voor wachtlijsten voorleggen aan de gemeenteraad.
- In diverse ontwikkelstrategieën is de mogelijkheid beschreven om parkeerregulering in te voeren. Deze invoering wordt logischerwijs betrokken bij de realisatie van de ontwikkelzones.

*4. Het moderniseren van parkeren in Haarlem levert (na uitvoering van de vervanging van applicaties) een modern, gedigitaliseerd en geautomatiseerd parkeerbeleid op, maar het effect op de parkeerdruk is vooralsnog beperkt.*

Het moderniseren van parkeren in Haarlem levert (na uitvoering van de vervanging van applicaties en aanpassing van uitgiftecriteria) een modern, rechtvaardig, gedigitaliseerd en geautomatiseerd parkeerbeleid op, maar het effect op de parkeerdruk is vooralsnog beperkt. De parkeerdruk in Haarlem is hoog en de uitgevoerde maatregelen hebben beperkt effect op de parkeerdruk Dit geldt niet alleen voor het gebied waar parkeerregulering aanwezig is, maar ook voor het gebied waar nog geen parkeerregulering is. Daar is de parkeerdruk in een groot aantal buurten ook hoog. Daarbij speelt ook dat in deze buurten in grote mate met twee-wielen-op-de-stoep wordt geparkeerd. Als dat onmogelijk wordt gemaakt (bijvoorbeeld door een herinrichting conform HIOR) zal de parkeerdruk in straten stijgen; niet naar 100%, maar soms naar 200%. Daarnaast zal vanuit de realisatie van de ontwikkelzones en de ambities uit de SOR in toenemende mate verwacht worden dat parkeren strikt gereguleerd wordt en dat beleid gericht is op het weren van auto's van de straat.

Het huidige maatregelenpakket kan die verwachting niet (en zeker niet tijdig) inlossen. Pas na implementatie van maatregelen zoals een vergunningenplafond, strengere uitgiftecriteria van parkeervergunningen en het substantieel uitbreiden van het gereguleerd gebied zal de parkeerdruk dalen. De positieve effecten van modaliteitsveranderingen (meer gebruik OV en fiets) en toenemend gebruik van autodelen hebben vooralsnog weinig effect op de parkeerdruk.

De parkeerdruk wordt periodiek (meestal 1x per jaar gemeten). In het derde kwartaal van 2020 wordt een advies verwacht over de effecten van de genomen maatregelen op de parkeerdruk en andere inzichten die verkregen zijn op basis van analyses van de parkeerdruk van de afgelopen jaren. Uit deze analyse zal blijken of de maatregelen effect hebben en waar de grootste vraagstukken op het gebied van parkeerdruk liggen.

In de toekomst zal het technisch mogelijk zijn om op basis van een digitale parkeerplaatsenkaart en de scangegevens van de scanauto nog nauwkeurigere uitspraken te doen over parkeerdruk, maar ook over bezoekers- (percentage niet-vergunninghouder) en betalingsgraad (percentage parkeerders dat parkeervergunning heeft of ander parkeerrecht (bijvoorbeeld ticket gekocht bij automaat) versus parkeerders zonder parkeerrecht).

### **3. Consequenties**

In de toekomst wordt niet meer gerapporteerd over de voortgang van het Programma Moderniseren Parkeren. Per maatregel, beleidsaanpassing of opgave worden separate trajecten gestart. Daarnaast is het waarschijnlijk dat ook in het mobiliteitsbeleid (en bijbehorend uitvoeringsprogramma) aanpassingen aan het parkeerbeleid worden opgenomen.

### **4. Vervolg**

- In 2020 geeft het college verder uitvoering aan de maatregel 'Bewoners naar de garage' voor parkeerzone C.
- Parallel aan de ontwikkeling van het nieuwe vergunningensysteem en de vervanging van de parkeerrechtendatabase geeft het college invulling aan de maatregelen 'bewoners of bedrijfsvergunning', POET en nieuwe uitgiftecriteria voor bedrijfsparkeervergunningen. De tariefsverlaging voor autodelers wordt meegenomen in het autodeelbeleid.
- P+R wordt opgepakt in samenhang met het mobiliteitsbeleid en de regionale P+R studie.
- In 2020 wordt gefaseerd gestart met draagvlakonderzoeken (op basis van de standaardprocedure) en, afhankelijk van de uitkomst, kan het college besluiten nemen over de uitbreiding of aanpassing van parkeerregulering.
- Het college geeft uitvoering aan het besluit om parkeerregulering in te voeren in Entree Oost.
- Het college start met een inspraaktraject voor invoering van parkeerregulering in Entree West.
- De financiële effecten van de uitvoering van de maatregelen worden in de reguliere P&C cyclus meegenomen.





- Na het zomerreces wordt een technische sessie georganiseerd waarin toelichting wordt gegeven op de lopende beleidstrajecten en projecten.

## **5. Bijlagen**

Bijlage 1: Cijfers gebruik bezoekersregeling

Bijlage 2: Overzicht stand van zaken maatregelen Moderniseren Parkeren