

Ontwerp

Beleidsregels toepassing parkeernormen Gemeente Borne

Borne, 19 mei 2017



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3		
2. Werkwijze parkeerbalans	4		
2.1 Stappenplan	4		
2.2 Bepalen parkeerbehoefte (vraag)	4		
2.2.1 <i>Bepalen functie</i>	4		
2.2.2 <i>Bepaal oppervlakte/aantal per functie</i>	5		
2.2.3 <i>Vermenigvuldig oppervlakte/aantallen met parkeernorm</i> ...	5		
2.2.4 <i>Aanwezigheidspercentages/functie/maatgevende periode</i> .	5		
2.3 Bepalen parkeercapaciteit (aanbod)	6		
2.3.1 <i>Tellen parkeerplaatsen</i>	7		
2.3.2 <i>Maatvoering</i>	7		
2.3.3 <i>Mogelijkheden parkeren eigen terrein</i>	8		
2.3.4 <i>Openbaar toegankelijk of niet</i>	8		
2.3.5 <i>Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen</i>	9		
2.3.6 <i>Verdwijnen bestaande parkeerplaatsen</i>	9		
2.3.7 <i>Maatvoering auto-parkeerplaatsen</i>	9		
2.3.8 <i>Aanvullende eisen fiets-parkeerplaatsen</i>	10		
2.4 Bepalen (on)balans	11		
2.4.1 <i>Parkeren in balans</i>	11		
2.4.2 <i>Parkeerbehoefte kleiner dan parkeercapaciteit</i>	11		
2.4.3 <i>Parkeerbehoefte is groter dan de parkeercapaciteit</i>	12		
3. Organisatie toepassing beleidsregels	13		
3.1 Integrale afstemming	13		
3.2 Evaluatie en herziening beleidsregels	13		
4. Hardheidsclausule	14		



1. Inleiding

In de ontwerpnota “Parkeernormen Gemeente Borne” zijn vanuit de CROW*-parkeercijfers de parkeernormen bepaald, die specifiek voor de gemeente Borne gelden. De parkeernormen moeten bijdragen aan de verbetering en/of de bevordering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid. De parkeernormen in de ontwerpnota zijn specifiek voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ontwikkelingen en nieuwe initiatieven. Het is evident dat de parkeernormen niet gebruikt kunnen worden om de parkeerbalans voor bestaande situaties te bepalen. De parkeerbalans in bestaande situaties kan door middel van een gedegen praktisch parkeeronderzoek (parkeerdruktelling, parkeerduurmeting, parkeerenquête) inzichtelijk worden gemaakt.

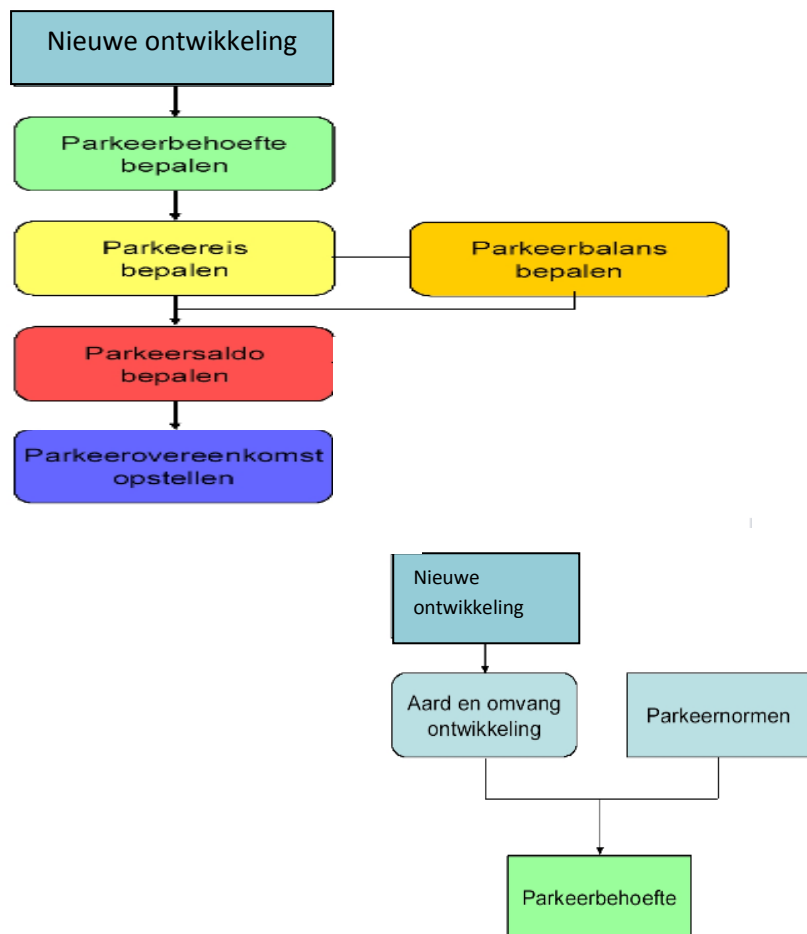
Onderhavig beleidsstuk gaat in op de beleidsregels voor de toepassing van de ontwerpnota “Parkeernormen Gemeente Borne”.

Leeswijzer

Na de inleiding gaat hoofdstuk 2 in op de beleidsregels, de werkwijze om tot een parkeerbalans te komen. Hoofdstuk 3 gaat in op de organisatie voor de toepassing van de beleidsregels. Het college kan in bijzondere gevallen besluiten van de beleidsregels c.q. de werkwijze af te wijken. Deze hardheidsclausule is in hoofdstuk 4 opgenomen.

*CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer





2. Werkwijze parkeerbalans

Op het nevenstaande stroomschema is het stappenplan voor nieuwe ontwikkelingen en (bouw)initiatieven weergegeven, waarbij parkeren-op-eigen-terrein (POET) uitgangspunt is.

2.1 Stappenplan

Het opstellen van een parkeerbalans bij nieuwe initiatieven bestaat uit de volgende stappen:

- bepalen parkeerbehoefte;
- bepalen parkeeraanbod;
- bepalen (on)balans;
- onderzoek vrijstellingsmogelijkheden (indien nodig, zie hoofdstuk 4).

2.2 Bepalen parkeerbehoefte (vraag)

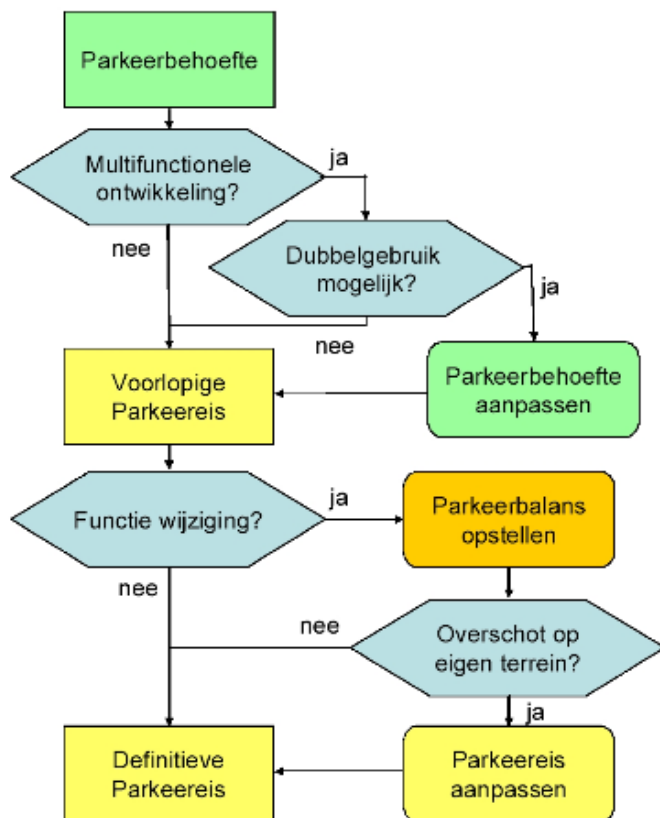
De parkeerbehoefte is de vraag naar het aantal parkeerplaatsen dat een bepaalde functie met een bepaalde omvang heeft. Deze parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van een aantal deelstappen:

- Bepalen functie
- Bepalen oppervlakte/aantal per functie
- Vermenigvuldiging oppervlakte/aantallen met parkeernorm
- Aanwezigheidspercentages/functie/maatgevende periode

2.2.1 Bepalen functie

Allereerst dienen de functies binnen de nieuwe ontwikkeling bepaald te worden. Voor een groot aantal functies is een parkeernorm bepaald. Indien de geboden functie niet onder één van deze functies te scharen is, moet maatwerk geleverd worden. Uit eigen onderzoek (benchmark, parkeermeting) moet een parkeernorm worden bepaald.





Opmerking
 De aanwezigheidspercentages blijven aannames en overigens een hulpmiddel. Op het moment dat een initiatiefnemer / ontwikkelaar gemotiveerd kan aangeven dat de maatgevende periode op een ander dagdeel plaatsvindt, kan besloten worden om dat als uitgangspunt te nemen.

2.2.2 Bepaal oppervlakte/aantal per functie

Het is van belang om in beeld te brengen wat de exacte oppervlakte of het aantal eenheden per functie is. Dit is nodig, omdat deze maat in een volgende stap vermenigvuldigd wordt met een parkeernorm. Het bepalen van de oppervlakte/eenheid is per situatie maatwerk. Daarbij wordt ook een verschil gemaakt tussen oude en nieuwe situaties. Bij nieuwe initiatieven moet alleen rekening gehouden worden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de realisering van de nieuwe ontwikkeling. De bestaande bebouwing die gehandhaafd blijft en geen functiewijziging ondergaat, wordt daarom niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte.

2.2.3 Vermenigvuldig oppervlakte/aantallen met parkeernorm

De aantallen en/of oppervlaktes per functie dienen met de daarbij horende parkeernorm vermenigvuldigd te worden. De normen en de daarbij behorende uitgangspunten zijn opgenomen de nota "Parkeernormen Gemeente Borne".

2.2.4 Aanwezigheidspercentages/functie/maatgevende periode

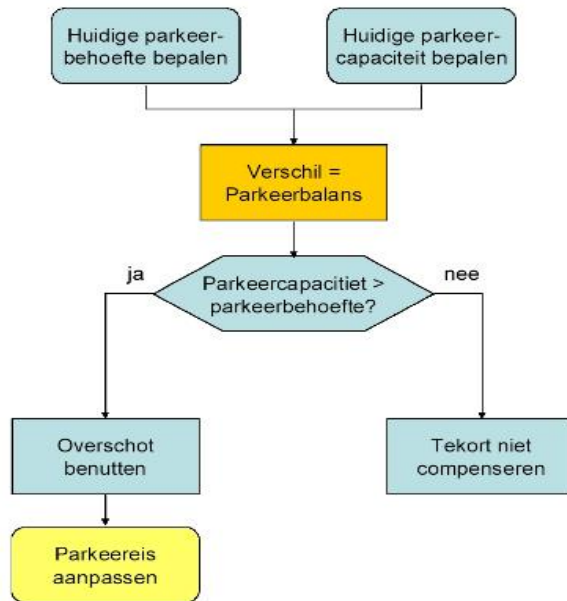
De parkeervraag van functies wordt bepaald door de toepassing van de parkeernormen uit de nota "Parkeernormen Gemeente Borne". Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen worden aanwezigheids-percentages toegepast. Deze percentages zijn door CROW opgesteld om een optimaal aantal parkeerplaatsen bij meerdere ruimtelijke functies te waarborgen (gecombineerd (dubbel)gebruik van de parkeervoorzieningen). Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar diverse perioden in de week. Bij bouwplannen dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheidspercentages.



Tabel 7: aanwezigheidspercentages diverse functies

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen-bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen-bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal-medisch/ arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW-publicatie 317



De parkeerbehoefte wordt daarbij gebaseerd op de maatgevende periode, zoals weergegeven in tabel 1. Dit leidt uiteindelijk tot een bepaalde parkeerbehoefte. Voor het maken van een parkeerbalans wordt deze behoefte afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit.

2.3 Bepalen parkeercapaciteit (aanbod)

De parkeercapaciteit betreft het aantal parkeerplaatsen dat er feitelijk beschikbaar is voor een bepaalde functie in een bepaald gebied.

De parkeercapaciteit wordt eveneens bepaald aan de hand van een aantal deelstappen:

- Bepaal het gebied om de parkeercapaciteit te bepalen;
- Tel alle parkeerplaatsen in het plan;
- Kwalificeer de getelde parkeerplaatsen en pas de parkeercapaciteit hierop aan:
 - er is een onderscheid tussen privéparkeerplaatsen en openbare parkeerplaatsen;
 - bij bepaalde typen parkeerplaatsen (opritten, garages e.d.) gelden afwijkende normen.

Bepaal het gebied waarbinnen de parkeercapaciteit gezocht kan worden. Parkeerplaatsen dienen op een acceptabele loopafstand van een bepaalde voorziening te liggen. Het is een kenmerk van automobilisten dat zij in het algemeen zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming willen parkeren. Hoe verder beschikbare parkeerplaatsen van deze eindbestemming afliggen, hoe groter de kans dat er fout geparkeerd wordt en er parkeeroverlast ontstaat.



Tabel 2: vuistregels acceptabele loopafstand diverse functies

HOOFDFUNCTIE	ACCEPTABELE LOOPAFSTAND
wonen (bewoners)	100 meter (1-1,5 minuut)
wonen (bezoekers)	200 meter (2,5 minuut)
winkelen (bezoekers)	200 meter (2,5 minuut)
werken (werknemers)	600-800 meter (7,5-9,5 minuut)
werken (bedrijfsvoering)	200 meter (2,5 minuut)
ontspanning	100 meter (1-1,5 minuut)
gezondheidszorg	100 meter (1-1,5 minuut)
onderwijs	100 meter (1-1,5 minuut)

De acceptatie van een loopafstand wordt onder meer bepaald door de parkeermotieven, de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordening en de concurrentiekracht van alternatieven. Dit levert vuistregels op voor acceptabele loopafstanden (zie tabel 2). Het exact bepalen van de loopafstand is echter maatwerk. Ook bij het ontwikkelen van nieuwe wijken is het van belang om logische deelgebieden (bijvoorbeeld per straat) te onderscheiden. Dit is nodig om te voorkomen dat de totale parkeerbalans van een complete wijk kloppend is, maar op straatniveau er sprake kan zijn van een forse onbalans.

2.3.1 Tellen parkeerplaatsen

Binnen het gebied dient het aantal beschikbare parkeerplaatsen geteld te worden. Deze moeten qua afmetingen voldoen aan een aantal voorwaarden. De waardering die aan een parkeerplaats gegeven wordt, hangt ook af van het type parkeerplaats. Gehandicaptenparkeerplaatsen maken onderdeel uit van het aantal parkeerplaatsen behorend bij de parkeerplaatsverplichting en komen dus niet boven op de berekende verplichting.

2.3.2 Maatvoering

Of een parkeerplaats daadwerkelijk ook gebruikt gaat worden, hangt ook af van de mate waarin deze goed in – en uit te rijden en te bereiken is. Vandaar dat de parkeerplaatsen die in een parkeerbalans geteld worden, moeten voldoen aan de gangbare afmetingen (parkeerplaats en parkeerweg), zoals die ook in het ASVV 2012 benoemd worden. Verder is van belang dat de parkeervakken ook goed te bereiken zijn. Dit kan bij twijfel beoordeeld worden met behulp van een rijcurveprogramma.



Tabel 3: rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein; geldt niet voor het plangebied Borsche Maten

PARKEERVOORZIENING	THEORETISCH AANTAL	BEREKENINGSAANTAL	OPMERKING
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	-
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	-
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter diep

2.3.3 Mogelijkheden parkeren eigen terrein

Het is van belang om bij de bepaling van het parkeeraanbod rekening te houden met de mogelijkheden voor parkeren-op-eigen-terrein. Dit heeft mede te maken met de mogelijkheden voor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Hoe meer sprake is van parkeren-op-eigen-terrein, hoe minder mogelijkheden voor gecombineerd gebruik. CROW geeft aan dat de mate waarin het parkeren-op-eigen-terrein wordt meegerekend in het benodigde parkeeraanbod een beleidsmatige keuze is.

De ervaring leert dat het parkeren-op-eigen-terrein in de bestaande woongebieden vaak niet als zodanig wordt gebruikt. Tabel 3 dient hierbij voor de functie wonen als leidraad.

In het plangebied Borsche Maten gelden andere richtwaarden: bij vrijstaande woningen en 2-onder-1-kap woningen dient de initiatiefnemer/ontwikkelaar twee parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en 0,7 parkeerplaats in de openbare ruimte.

Een garage bij een grondgebonden woning met een oprit telt per definitie niet mee als parkeerplaats. In de praktijk blijkt deze ruimte zeer beperkt gebruikt te worden voor het stallen van de auto. Opritten worden vaak ook slechts door één auto gebruikt als het niet mogelijk is om twee auto's onafhankelijk van elkaar op de oprit te stallen.

2.3.4 Openbaar toegankelijk of niet

Bij het berekenen van de parkeercapaciteit in een gebied moet onderscheid gemaakt worden tussen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen en privé-parkeerplaatsen. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet bij voorkeur op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gefaciliteerd worden. Dit betekent dus, dat bij een woonwijk met vrijstaande en/of 2-onder-1-kap woningen er altijd 0,7 parkeerplaats per woning in openbaar gebied gevonden moet worden.



Voorbeeld

Een bedrijf gaat uitbreiden en realiseert voor deze uitbreiding een parkeerplaats (10 auto's) op eigen terrein. Om dit terrein te ontsluiten is een uitrit op de openbare weg nodig. Dit gaat ten koste van 2 openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte gecompenseerd te worden.

Normaliter parkeert alleen het personeel van het bedrijf op deze parkeerplaatsen op de openbare weg. Dit wordt op aannemelijke wijze (eenvoudig parkeeronderzoek) aangetoond. De 2 vervallen parkeerplaatsen kunnen dan op eigen terrein gerealiseerd worden: er komen nu 12 parkeerplaatsen.



2.3.5 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij publieke voorzieningen, zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet in principe minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn. Deze moeten zo dicht mogelijk bij het gebouw liggen, indien mogelijk binnen 50 meter en anders maximaal op 100 meter. Voorts dient op een openbaar parkeerterrein één algemene gehandicaptenparkeerplaats per 50 openbare parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Indien de gehandicaptenparkeerplaats niet of nauwelijks wordt gebruikt, kan worden overwogen om de gehandicaptenparkeerplaats op te heffen.

2.3.6 Verdwijnen bestaande parkeerplaatsen

Op het moment dat nieuwe parkeerplaatsen (op eigen terrein of in de openbare ruimte) ten koste gaan van de bestaande parkeermogelijkheden, moeten deze parkeerplaatsen gecompenseerd worden. Dit dienen openbare parkeerplaatsen te zijn als deze parkeerplaatsen zich in de openbare ruimte bevonden. Als aangetoond kan worden dat de betreffende parkeerplaatsen altijd al voor deze voorziening gebruikt werden, kan dit ook op eigen terrein gecompenseerd worden.

2.3.7 Maatvoering auto-parkeerplaatsen

Ten aanzien van het voldoen aan de parkeercapaciteit moet ook worden voldaan aan een correcte maatvoering van de parkeerplaatsen.

- **Straatparkeren**

De lengte van een langspaarkeervak is minimaal 5,5 meter en de breedte minimaal 2,0 meter.

- **Haaksparkeren**

Haakspaarkeervakken zijn minimaal 5,0 meter lang en 2,50 meter breed. Het minimale profiel voor in- en uitrijden (incl. het parkeervak) bedraagt 10,50 meter.



- *Gehandicaptenparkeren*

Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn minimaal 5,0 meter lang en indien mogelijk ten minste 3,5 meter breed om de gebruiker in staat te stellen een rolstoel naast de auto te kunnen gebruiken.

- *Gebouwde parkeervoorzieningen*

Voor parkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen dient te worden voldaan aan de normen uit de laatste versie van de NEN 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages' of de daarvoor in de plaats komende regelgeving.

2.3.8 Aanvullende eisen fiets-parkeerplaatsen

Naast het aantal fietsparkeerplaatsen is ook de bruikbaarheid en het gebruik van die parkeervoorzieningen van belang.

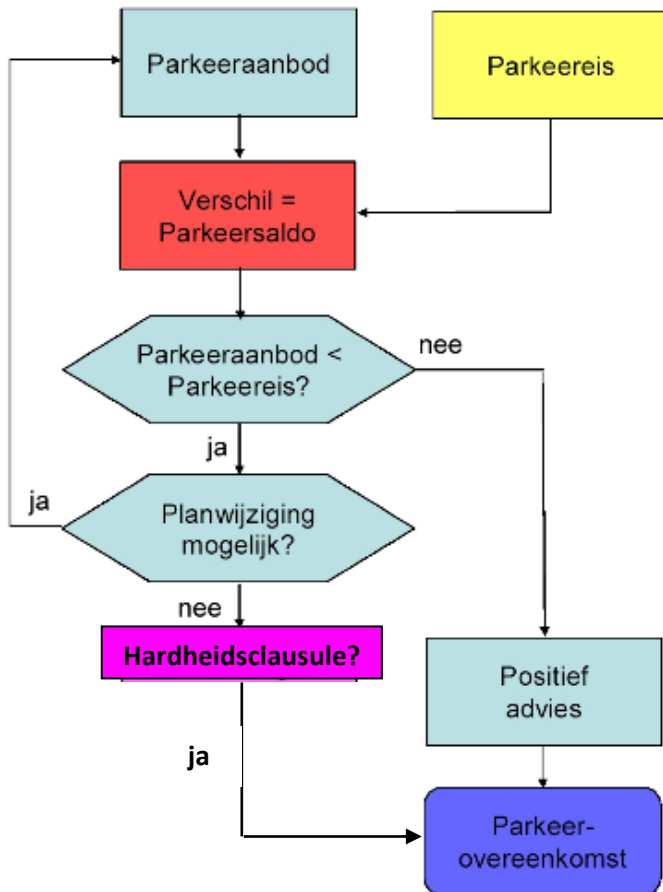
- *Maatvoering*

De maatvoering van een fietsparkeerplaats moet voldoende zijn om een fiets te parkeren/stallen. Ook voor het plaatsen van de fiets is voldoende (manoeuvreer)ruimte nodig. Omtrent voorzieningen voor het parkeren en stallen van fietsen is de CROW publicatie 230 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' van toepassing.

- *Ligging fietsparkeervoorzieningen*

De fietsparkeervoorzieningen moeten aantrekkelijk zijn gelegen. Bij solitaire bestemmingen waar men kort hoeft te zijn zoals bijvoorbeeld een supermarkt of een bank moet de afstand tussen parkeerplaats en bestemming een beperkt aantal meters zijn.

Als de verblijftijd langer is (bijvoorbeeld voor centrumbezoek – meerdere voorzieningen) dan worden langere loopafstanden eerder geaccepteerd. De fietsparkeervoorzieningen dienen in dat geval geconcentreerd op de (drukst bereden) aanrijroutes te worden gerealiseerd.



2.4 Bepalen (on)balans

Als laatste stap in het stappenplan van de parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte op het drukste moment afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit. Er kunnen zich dan 3 situaties voordoen:

1. de parkeerbehoefte is kleiner dan de parkeercapaciteit;
2. de parkeerbehoefte is gelijk aan de parkeercapaciteit;
3. de parkeerbehoefte is groter dan de parkeercapaciteit.

2.4.1 Parkeren in balans

Er is sprake van een balans in parkeren als de parkeerbehoefte gelijk is aan de parkeercapaciteit. Dit is qua parkeren een situatie, waarbij op het drukste moment voldaan wordt aan de parkeervraag. Er is echter geen restcapaciteit om extra parkeervraag op te vangen.

2.4.2 Parkeerbehoefte kleiner dan parkeercapaciteit

Wat het parkeren betreft is sprake van een acceptabele situatie. Er zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar dan er in de drukste periode nodig zijn. Bij een onverhoopte stijging van de parkeerbehoefte is er zelfs ruimte om deze extra vraag op te vangen.

Het is wel noodzakelijk om te onderzoeken of de extra parkeerplaatsen voor de omliggende infrastructuur geen problemen opleveren. Meer parkeerplaatsen kunnen immers verkeerskundig gezien een hogere intensiteit betekenen en leiden tot een hogere (subjectieve) verkeersonveiligheid of een verminderde bereikbaarheid. Hierbij moet een verkeerskundige afweging gemaakt worden. Daarnaast is het een ruimtelijke afweging of het wenselijk is dat er een surplus aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. Deze nota kan als leidraad dienen, indien een surplus ruimtelijk gezien of om andere redenen niet wenselijk is (bijvoorbeeld i.v.m. omliggende infrastructuur). Deze ruimtelijke afweging valt echter buiten het kader van de nota.

2.4.3 Parkeerbehoefte is groter dan de parkeercapaciteit

Er is sprake van een probleemsituatie. Het parkeerplan is niet in balans. Dit betekent dat er in de praktijk parkeerproblemen en parkeeroverlast verwacht kunnen worden als er geen oplossing voor het tekort gevonden wordt. In de oplossings sfeer dient daarbij de volgende voorkeursvolgorde te worden gehanteerd:

a. Is extra parkeerruimte op eigen terrein toe te voegen?

Bij een tekort aan parkeerplaatsen dient kritisch naar het bouwplan te worden gekeken. Wellicht kunnen extra parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, bijvoorbeeld door een andere terreinindeling of door ander creatief gebruik van de ruimte. Uiteraard moet deze oplossing passen binnen de randvoorwaarden van deze nota en ook ruimtelijk gezien aanvaardbaar zijn.

b. Zijn de ambities van het plan naar beneden bij te stellen?

Een tekort aan parkeerplaatsen kan uiteraard ook altijd opgelost worden als de ontwikkelende partij zijn ambities bijstelt en aanpast aan de beschikbare parkeerruimte.

c. Zijn er andere (parkeer)mogelijkheden?

Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan mogelijk is (meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume), kan de financiële haalbaarheid van het plan een knelpunt vormen. Indien hier twijfel over bestaat, dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich meebrengt. Op basis van deze onderbouwing bepaalt de gemeente Borne of de hardheidsclausule van toepassing is (zie hoofdstuk 4).



3. Organisatie toepassing beleidsregels

3.1 Integrale afstemming

Bij het toepassen van de beleidsregels moeten de relevante afdelingen binnen de gemeente nauw samenwerken. Uitgangspunt is een uniforme en effectieve toepassing van de beleidsregels, zodat de gemeente richting ontwikkelaars en initiatiefnemers een eenduidig en helder kader naar voren brengt. Ook het toepassen van de beleidsregels vraagt om een integrale benadering. Elk initiatief wordt getoetst op het relevante gemeentelijke beleid en regelgeving. Het grote voordeel van deze manier van werken is de onderlinge afstemming en informatie uitwisseling tussen de verschillende afdelingen op alle relevante thema's. Bovenal wordt door deze werkwijze een uniforme toetsing gewaarborgd.

3.2 Evaluatie en herziening beleidsregels

Ook de beleidsregels voor de toepassing van de ontwerpnota "Parkeernormen Gemeente Borne" dienen te worden gemonitord. Nieuwe beleidsinzichten die voortvloeien uit dagelijkse praktijksituaties kunnen aanleiding geven de beleidsregels te wijzigen of aan te scherpen.



4. Hardheidsclausule

Het college kan in bijzondere gevallen besluiten af te wijken van de beleidsregels voor de toepassing van de parkeernormen. Het college kan tot het oordeel komen dat het belang van de realisatie van een betreffende nieuwe ontwikkeling en/of een initiatief zwaarder weegt dan het toepassen van de in deze nota genoemde beleidsregels. In dat geval worden in overleg met de gemeente Borne nadere afspraken gemaakt en vastgelegd.

