

Van Dusseldorplocatie

**November 2017**

Definitief

Algemeen

Het plangebied wordt omringd door welstandsgebieden vooroorlogse en naoorlogse woningbouw. Deze wijken kenmerken zich door een compacte en kleinschalige woningbouw. Een belangrijk kenmerk is de gesloten blokverkaveling met veel aandacht voor de afwerking van hoeken.

De nieuwe woningen langs de Vogelzangseweg en aan het nieuwe plantsoen dienen zich te voegen in het beeld van de compacte jaren '30 woningbouw in de aanliggende straten. Dat zijn ambachtelijke woningen in overwegend donker metselwerk met rode pannendaken met zeer zorgvuldige en rijke detaillering. Veel voorkomend is een gemetselde plint in donker metselwerk. In de gevels zijn in veel gevallen ook verbijzonderingen in het metselwerk te vinden zoals rollagen, uitkragingen en dergelijke. Erkers, hoekoplossingen en afwisseling in kaprichting zorgen hier voor een gevarieerd beeld. De doorgaans steile dakvlakken hebben meestal een stevig overstek en worden geëindigd met een flinke dakgoot of daklijst.

De bebouwing langs de van Dusseldorpstraat kent een gemêleerde samenstelling van woningtypen die bestaat uit bungalows met 1 bouwlaag, 2 bouwlagen en 2¹ kapwoningen van 2 bouwlagen met een flauwe kap. Bij de kavels in de van Dusseldorpstraat wordt meer vrijheid geboden voor wat betreft de verschijningsvorm. Hier is ook bebouwing met een plat dak toegestaan.

Eisen

Plaatsing

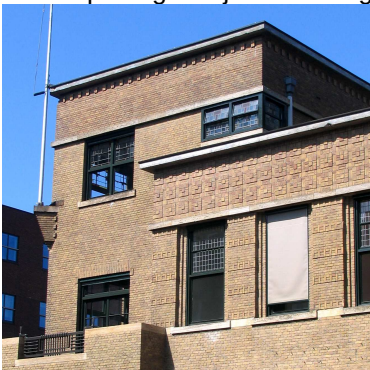
- Aan de noordzijde van het plangebied (Vogelzangseweg) de blokverkaveling doorzetten vanuit de bloemenwijk.

Massa en vorm

- De samenstelling van de hoofdmassa respecteren (bij verbouw)
- De maat en schaal moeten passen bij de omliggende bebouwing
- Het hoofdgebouw kent een zadeldak of een schilddak met een dakhelling van minimaal 50 graden.
- Op de kavels langs de van Dusseldorpstraat is ook een plat dak toegestaan. In dat geval is wel een geleed hoofdvolume en een geprononceerde dakrand voorgeschreven.
- In gevelwanden met meer dan 3 gelijke woningen wordt ritme aangebracht door afwisseling in kaprichting en het toepassen van erkers en/of verbijzonderingen rond de entree's.

Gevelkarakteristiek

- Behouden van de samenhangende uitstraling van een bouwblok/cluster
- Bij een individueel pand is een eigentijdse uitwerking mogelijk mits passend in de context van de buurt
- Geen blinde gevels aan straatzijde
- Gevelopeningen zijn verticaal geleed



- De gevels kennen een horizontale belijning



De kappen kennen overstekken van minimaal 30 cm (gemeten vanaf buitenzijde gevel tot waterlijn)

- Installaties, zoals bijvoorbeeld een luchtwarmtepomp of een airco worden niet aan de voorzijde of te dicht bij dakranden geplaatst.
- Dakkapellen aan de voorzijde ondergeschikt aan het dakvlak en plat afgedekt.

Kleur en materiaal

- Binnen een bouwblok dienen materialen en kleuren van gevels en daken een eenheid te vormen. Ook latere toevoegingen (aan- en uitbouwen) geldt dat materialen en kleuren afgestemd moeten worden op het bestaande bouwblok/ cluster
- Eenduidig kleurgebruik voor gezamenlijke gevelelementen
- Eigentijds materiaal- en kleurgebruik is mogelijk mits passend binnen de context van de straat.
- Geen sterk contrasterende kleuren en materialen.
- Aan-, uit en bijgebouwen, voor zover in het zicht gelegen, qua materiaal en kleur verwant aan het hoofdgebouw.
- Het hoofdgebouw, aan- en uitbouwen met hellende daken zijn voorzien van keramische rode dakpannen, niet geglazuurd of geengobeerd.
- Gevels zijn uitgevoerd in rood tot roodbruin metselwerk met een donkere plint
- De hemelwaterafvoer in de voorgevel is uitgevoerd in metaal
- Kozijnen zijn van hout, kunststof of metaal. Bij toepassing van kunststof is dit alleen toegestaan met een hollands profiel
- Bij eventuele roedeverdeling, roedes op het glas toepassen plus een metalen verdeling tussen de glasplaten (wienersprossen) of roedes door en door plaatsen.

Erfafscheidingen

- Bij zij-erven aan de van de Puttenstraat en aan de doorgang ten noorden van het Medisch centrum wordt een erfafscheiding mee ontworpen (en gerealiseerd) met een basis van metselwerk.
- Erfafscheidingen bij de overige projectmatige woningen bestaan kwalitatief minimaal uit een begroeid gaas hekwerk in een stalen of houten frame.
- Aan de voorzijde van de projectmatige woningbouw wordt per bouwblok een uniforme erfafscheiding gerealiseerd en in stand gehouden.

Ambities

Massa en vorm

- Accenten op de hoeken worden gestimuleerd

Gevelkarakteristiek

- Bij voorkeur rode verbeterde holle pan, opnieuw verbeterde holle pan of een tuile de nord pan toepassen
- Verbijzondering in metselwerk zoals rollagen, reliëf en horizontale belijning in de gevel wordt gewaardeerd
- Verbijzondering in de gevel door toepassing van erkers en/ of bijzondere entrees wordt gewaardeerd

Materialisatie

- Zonnepanelen aan de straatzijde alleen in een donkere kleur (met een donkere lijst) met een logische positionering in het dakvlak.
- Bij toepassing van kunststof kozijnen wordt bij voorkeur doorlopende dorpels voor de kozijnen en doorlopende stijlen voor de ramen toegepast.

Erfafscheiding

- Een erfafscheiding met een basis van metselwerk.

Akoestisch onderzoek bestemmingsplan “van Dusseldorpstraat”

projectnummer 20171009-00
datum 9-10-2017
door M.A.J. de Regt Gemeente Goes
project Van Dusseldorpstraat

Inleiding

De gemeente Goes is voornemens een bestemmingsplan vast te stellen voor het gebied aan de van Dusseldorpstraat. Hier was voorheen een middelbare school gevestigd. Het gebied wordt nu ontwikkeld voor wonen.

Plansituatie

Het plangebied ligt binnen de zone van de van Dusseldorpstraat, Vogelzangseweg, Bergweg, Franse van de Puttelaan, Geraniumstraat, Leliestraat, Tulpstraat en de vd Spiegelstraat.

Normstelling

Normstelling In het geval nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, kunnen worden gerealiseerd binnen een zone van een weg of een spoorlijn, dan mag de geluidbelasting niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden. In tabel 1 is aangegeven wat de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor nieuwe woningen. Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaai bestemmingsplan ‘Naast Geestdorp 30’ 776.301.00 / 20 oktober 2015 3 Tabel 1: Normstelling weg- en railverkeerslawaaai voor nieuwe woningen.

Bron	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Wegverkeerlawaaai	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	65 dB (art. 83, lid 1 Wgh)
Railverkeerlawaaai	55 dB (art. 4.9, lid 1 Bgh)	68 dB (art. 4.10 Bgh)

Wegverkeerslawaai

Regelgeving

Als het bestemmingsplan zich in de zone van een weg bevindt, moet overeenkomstig artikel 77 Wgh onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van voornoemde weg.

Uitgangspunten

Voor de plansituatie is gerekend met verkeerscijfers voor het prognosejaar 2030. Dit betreft het een toekomstige geluidssituatie. Na vaststellen van het plan zal de geluidbelasting in beginsel lager zijn, de geluidbelasting is op basis van de situatie in 2030 vastgesteld. Hiermee wordt geborgd dat er nog enige verkeersgroei mogelijk is, zodat ook in de toekomst sprake is van een voldoende beschermingsniveau.

Tabel 1: verkeersgegevens (2030)

Weg	Etmaal-intensiteit	Uurpercentage [%]		Voertuigverdeling per categorie			Wegdektype	Snelheid km/uur]
				Lmv [%]	Mzm [%]	Zv [%]		
V Dusseldorpstraat	1500	Dag	7,40	95,00	4,00	1,00	elementen in keperverband	30
		Avond	2,34	95,00	4,50	0,50		
		Nacht	0,16	95,00	4,50	0,50		
Vogelzangseweg	300	Dag	7,40	98,00	1,50	0,50	elementen in keperverband	30
		Avond	2,34	99,00	0,50	0,50		
		Nacht	0,16	99,00	0,50	0,50		
Bergweg	1000	Dag	7,40	95,00	4,00	1,00	elementen in keperverband	30
		Avond	2,34	95,00	4,50	0,50		
		Nacht	0,16	95,00	4,50	0,50		
Franse vd Puttelaan	300	Dag	7,40	98,00	1,50	0,50	elementen in keperverband	30
		Avond	2,34	99,00	0,50	0,50		
		Nacht	0,16	99,00	0,50	0,50		
Geraniumstraat	300	Dag	7,40	98,00	1,50	0,50	elementen in keperverband	30
		Avond	2,34	99,00	0,50	0,50		
		Nacht	0,16	99,00	0,50	0,50		
Leliestraat	50	Dag	7,40	98,00	1,50	0,50	elementen in keperverband	30
		Avond	2,34	99,00	0,50	0,50		
		Nacht	0,16	99,00	0,50	0,50		
Tulpstraat	300	Dag	7,40	98,00	1,50	0,50	elementen in keperverband	30
		Avond	2,34	99,00	0,50	0,50		
		Nacht	0,16	99,00	0,50	0,50		
Vd Spiegelstraat	12500	Dag	6,50	88,00	7,00	4,80	Referentiewegdek W0	50
		Avond	3,80	88,00	7,00	4,80		
		Nacht	0,70	88,00	7,00	4,80		
Patijnweg	10500	Dag	6,50	88,00	7,00	4,80	Referentiewegdek W0	50
		Avond	3,80	88,00	7,00	4,80		
		Nacht	0,70	88,00	7,00	4,80		

Rekenmodel

Er is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu v4.30 ten behoeve van de berekeningen. In de bijlagen zijn de invoergegevens van de diverse objecten, bodemgebieden, ontvangerpunten, etc. aan het rapport toegevoegd.

Bij de berekeningen zijn verder de volgende uitgangspunten en rekenparameters gehanteerd:

- aantal reflecties: maximaal 1 stuks;
- openingshoek: 2 graden;
- bodemfactor 1,0 (zachte bodem, vervolgens zijn de harde bodemoppervlakten in het rekenmodel ingevoerd).

Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluidreducerende maatregelen aan de motorvoertuigen, is te verwachten, dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is.

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geschapen om deze vermindering van de geluidproductie in de geluidbelasting door te voeren. Deze aftrek als bedoeld in artikel 110g bedraagt 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en 5 dB voor de overige wegen. Deze aftrek mag alleen toegepast worden bij het toetsen van de geluidbelasting aan de normstelling en niet bij het bepalen van het binnenniveau.

Op 20 Mei 2014 is het Rmg2012 gewijzigd. Deze wijziging heeft voor de aftrek conform artikel 110g Wgh het volgende tot gevolg:

Voor wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, is de aftrek op basis van artikel 110g Wgh (eerste lid van artikel 3.4 Rmg2012) gewijzigd in:

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is;
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.

Deze wijziging geldt tot 1 juli 2018. Voor andere situaties, zoals bij wegen met een andere representatieve snelheid (lager dan 70 km/uur), wijzigt de aftrek niet.

Rekenresultaten

In tabel 2 is per weg de woning met de hoogste geluidsbelasting weergegeven.

Tabel 2

Straat/Weg	Ontvangerpunt	Geluidsbelasting (dB)	Hoogte (m)
Bergweg	VZW 9_C	28,7	7,5
Franse van de Puttestraat	W1_B	36,2	4,5
Geraniumstraat	W11_C	18,9	7,5
Leliestraat	VZW 1_C	4,7	7,5
Patijnweg	VDS 4_C	36,9	7,5
Tulpstraat	NZW 1_B	23,0	4,5
Vd Spiegelstraat	VZW 1_C	30,5	7,5
Van Dusseldorpstraat	VDS 1_C	46,9	7,5
Vogelzangseweg	VZW 1_B	41,5	4,5

De gecumuleerde geluidsbelasting van alle wegen samen bedraagt 47,3 dB op VDS 1_C op 7,5 meter hoogte.

Conclusie Wegverkeerslawaaï

De geluidsbelasting als gevolg van verkeer op de van Dusseldorpstraat, Vogelzangseweg, Bergweg, Franse van de Puttelaan, Geraniumstraat, Leliestraat, Tulpstraat, Patijnweg en de vd Spiegelstraat resulteert niet in een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de woningen in het plangebied van Dusseldorpstraat.

Railverkeerlawaaï

Regelgeving

Langs een aantal spoorwegen zijn zones aangewezen waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden verricht. De breedte van de zone is afhankelijk van hoogte van het geluidproductieplafond op de referentiepunten. Volgens artikel 1.4a van het Besluit geluidhinder (Bgh) bedraagt de zone van de spoorlijn, ter hoogte van het plangebied, 600 meter. Deze zone is gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf.

Rekenmodel

Er is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu v4.30 ten behoeve van de berekeningen. De gegevens van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen zijn afkomstig uit het geluidsregister.

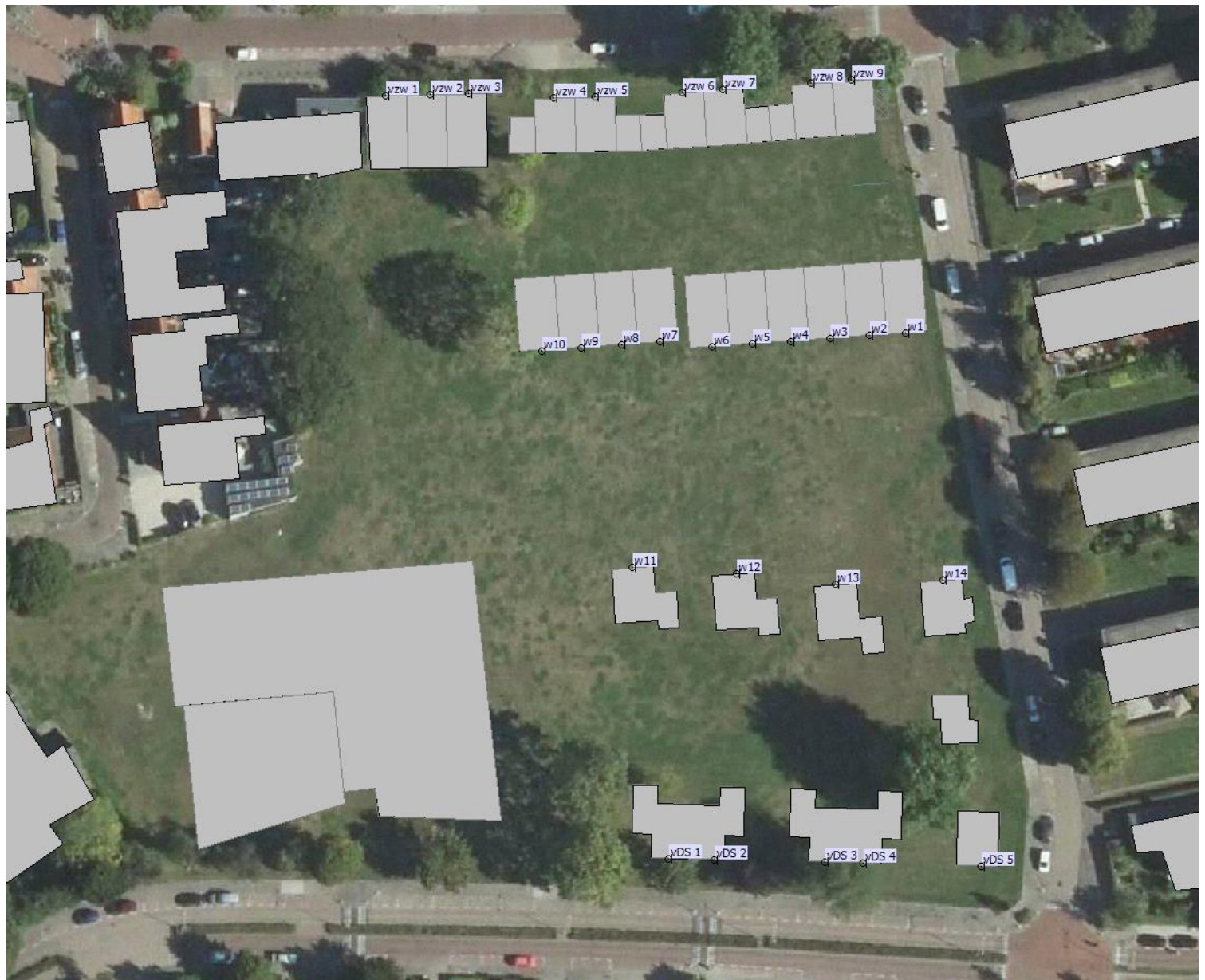
Conclusie railverkeerslawaaï

Het railverkeer op de spoorlijn Roosendaal -Vlissingen leidt ter plaatse van de woonbestemmingen niet tot een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De hoogste optredende geluidsbelasting bedraagt 44 dB.

Algemene conclusie

Uit het onderzoek is gebleken dat geen van de voorkeursgrenswaarden op de gevels van de te realiseren woningen wordt overschreden. Geluidhinder vormt dan ook geen belemmering voor het beoogde plan.

Bijlage 1 Overzicht van de ontvangerpunten



Bijlage 2 Het model wegverkeerslawaaï

Van Dusseldorpstraat
10 okt 2017, 16:05

Gemeente Goes



Bijlage 3 Het model railverkeerlwaai



Externe veiligheid Spoor Goes

Kavel van Dusseldorpstraat en project Buiten de Veste

Project : 173387
Datum : 29 augustus 2017
Auteur : S.J.M. van Veldhoven
Review : L. Mentink

Aanvrager:
RUD Zeeland
t.a.v. A.J. Lindenberg
Postbus 35
4530 AA Terneuzen

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Normstelling externe veiligheid transport	3
2.1. Wet- en regelgeving	3
2.2. Risicobenadering	3
2.2.1. Plaatsgebonden risico	3
2.2.2. Groepsrisico	4
3. Uitgangspunten risicoberekening	6
3.1. Te beschouwen gebieden	6
3.2. RBM II	6
3.3. Transportintensiteit	7
3.4. Trajecteigenschappen	7
3.5. Bebouwing	8
3.6. Berekening benutting volledige risicoruimte	8
4. Resultaten risicoberekening	9
4.1. Plaatsgebonden risico	9
4.2. Groepsrisico	9
4.2.1. Buiten de Veste.....	9
4.2.2. Dusseldorpstraat.....	11
4.3. Plasbrandaandachtsgebied	13
4.4. Berekening benutting volledige risicoruimte	13
5. Conclusie	14
Referenties	15
Bijlage 1. Gegevens bebouwing	16

1. Inleiding

De gemeente Goes is voornemens het gebied aan de van Dusseldorpstraat, waar voorheen het Goese Lyceum was gevestigd, te ontwikkelen met woningen en maatschappelijke dienstverlening. Hiervoor dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden. Op 850 m ten westen van deze locatie bevindt zich projectlocatie Buiten de Veste. Hier is men voornemens 67 appartementen en 1000 m² aan commerciële ruimte te realiseren. Beide plannen liggen binnen 200 m vanaf de spoorlijn Sloehaven - Roosendaal West. Inzicht in de externe veiligheidsrisico's is daarom gewenst. In deze rapportage zijn de resultaten van de risicoberekeningen gepresenteerd.

Deze technische rapportage is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de normstelling externe veiligheid voor transportroutes samengevat. De uitgangspunten van de risicoberekening worden beschreven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 bevat het resultaat van de risicoberekening. Hoofdstuk 5 ten slotte bevat de conclusie.

2. Normstelling externe veiligheid transport

2.1. Wet- en regelgeving

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Het risico voor personen die verblijven in de omgeving wordt gevat onder het begrip externe veiligheid (EV). Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld. In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) [1] zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening. Voor infrabesluiten zijn de regels vastgelegd in de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (de Beleidsregels) [2].

2.2. Risicobenadering

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies in de omgeving. Of een functie kwetsbaar of beperkt kwetsbaar is, is te vinden in het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (Bevi) [3]. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoorgebouwen. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder andere verspreid liggende woningen, sporthallen en bedrijfsgebouwen.

Met het GR wordt geëvalueerd of, als gevolg van een ongeval, een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat een grote groep personen blootgesteld wordt.

2.2.1. Plaatsgebonden risico

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route en kwetsbare bestemmingen zoals woonwijken. In tabel 1 wordt weergegeven welke normen voor het plaatsgebonden risico van toepassing zijn.

Type object	Omgevingsbesluit
Kwetsbare objecten	Grenswaarde PR 10^{-6}
Beperkt kwetsbare objecten	Richtwaarde PR 10^{-6}

Tabel 1. Normen plaatsgebonden risico

De grenswaarde moet te allen tijde in acht worden genomen, het bevoegd gezag mag niet van de grenswaarde afwijken. Voor de richtwaarde geldt dat uitsluitend in geval van zwaarwegende belangen (zoals economische) daarvan mag worden afgeweken. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van basisnetroutes dienen de afstanden rechtstreeks getoetst te worden aan de risicoplafonds zoals die zijn vastgesteld in de Regeling Basisnet [4]. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van andere dan de basisnetroutes dienen de afstanden getoetst te worden aan de berekende 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico. In veel gevallen is een risicoberekening niet nodig en kan worden volstaan met het toepassen van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (Hart) [5].

2.2.2. Groepsrisico

Indien een plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning in elk geval ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp voordoet.

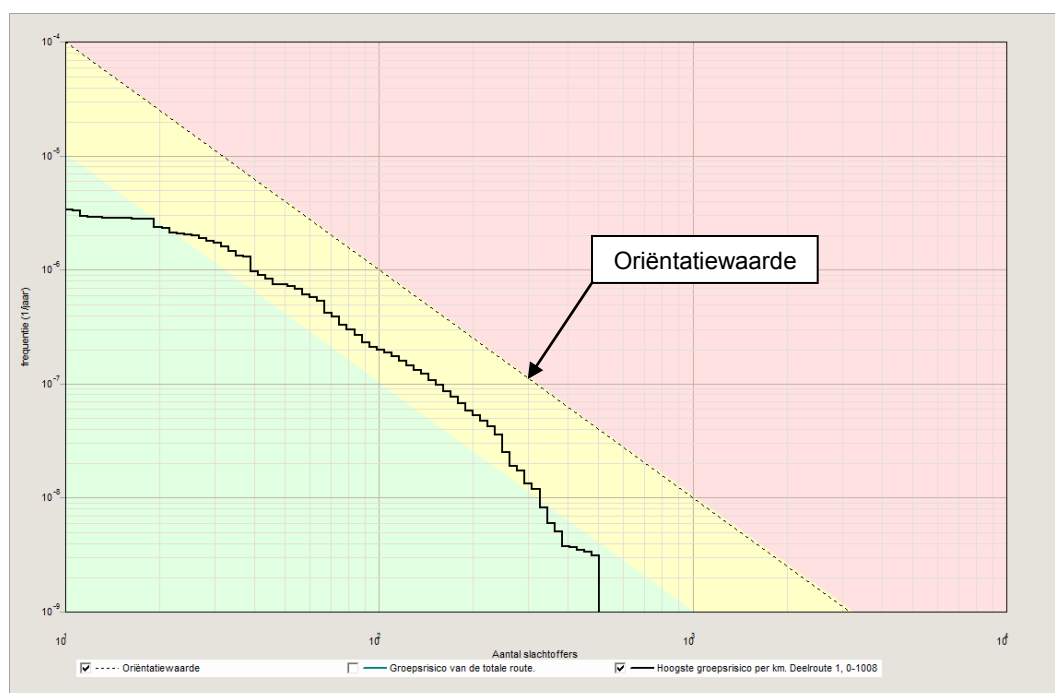
Als het groepsrisico door een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een transportroute meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie en groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Dit wordt ook wel aangeduid als de verantwoordingsplicht groepsrisico. In de motivering bij het betrokken besluit moeten ten minste de volgende gegevens worden opgenomen:

- 1°. de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
- 2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;
- het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
- de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de steden-bouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en
- de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Het groepsrisico geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit, kortom de kans op een ramp. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt mede de hoogte van het GR. Het GR wordt

weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Figuur 1 geeft een voorbeeld.

Het groepsrisico wordt bepaald per kilometer route en vergeleken met de oriëntatiewaarde. Deze waarde helpt het bevoegd gezag bij de afweging of de kans op een ramp opweegt tegen het maatschappelijk voordeel van het voorgenomen besluit. Het begrip *oriëntatiewaarde* houdt in dat het bevoegd gezag gemotiveerd kan besluiten een hogere kans op een ramp te accepteren.

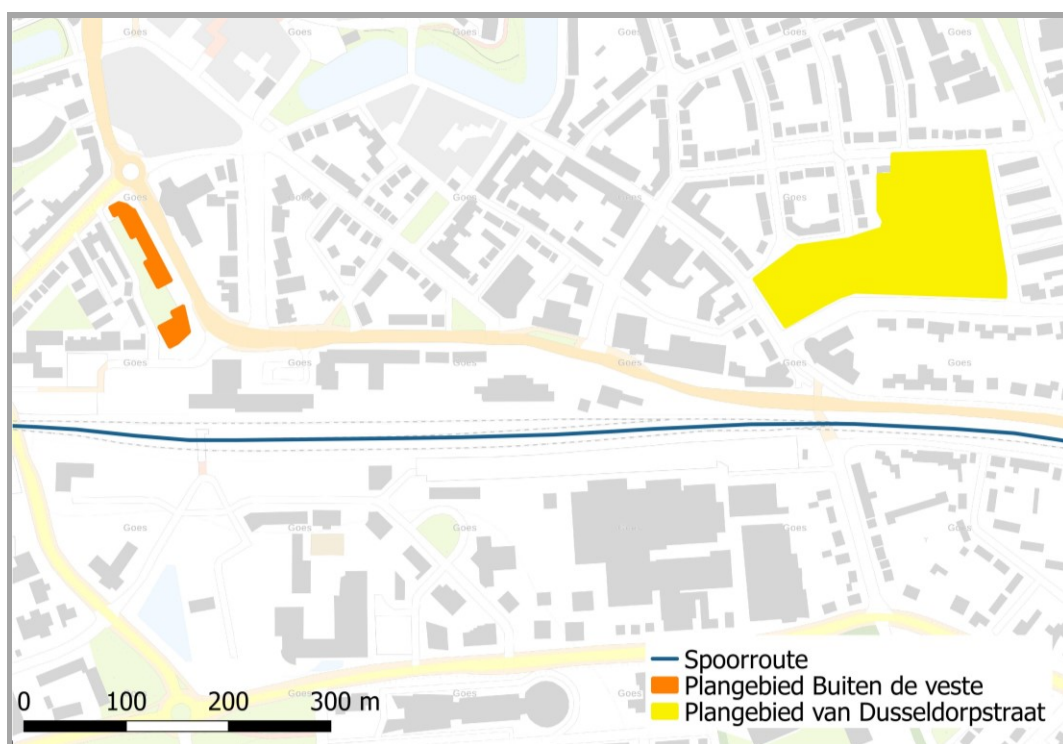


Figuur 1. Voorbeeld groepsrisico transportroute

3. Uitgangspunten risicoberekening

3.1. Te beschouwen gebieden

De ligging van de plangebieden ten opzichte van het spoortraject wordt getoond in figuur 2. Beide plangebieden liggen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Sloehaven - Roosendaal West.



Figuur 2. Ligging spoortraject en plangebieden

3.2. RBM II

Het risico van het transport wordt berekend met RBM II versie 2.3. Voor de berekening wordt gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen.
- Ongevalscenario parameters, de kans per voertuigkilometer dat een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof kan optreden, de kans op uitstroming.
- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld kan worden aan de gevolgen van een ongeval.
- De personen binnen het invloedsgebied, hun statisch verdeelde aanwezigheid in tijd, plaats en ruimte (binnen of buiten) gezien. De aanwezigheid is in dichtheden in vlakken met uniforme dichtheid per vlak.
- De meteorologische condities: hiervoor is weerstation Vlissingen gebruikt.

3.3. Transportintensiteit

Tabel 2 toont de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen volgens de Regeling basisnet voor route 11 traject Sloehaven - Roosendaal West [4]. Er is aangenomen dat het transport voor 29% gedurende de meteorologische dag (8:00-18:30) en voor 71% gedurende de meteorologische nacht plaatsvindt [5].

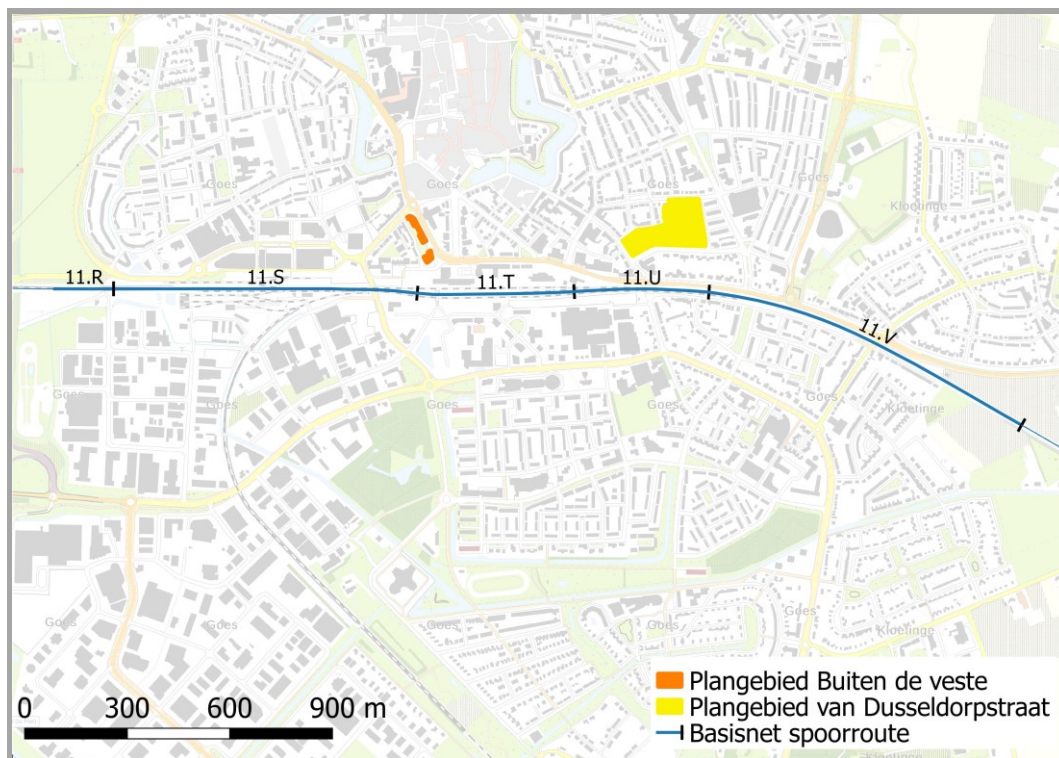
Hoofdcategorie	Stofcat.	Voorbeeldstof	Aantal
Brandbaar gas	A	Propaan	10.300
Toxisch gas	B2	Ammoniak	600
	B3	Chloor	0
Brandbare vloeistof	C3	Pentaaan	2.700
Toxische vloeistof	D3	Acrylnitril	600
	D4	Acroleïne	300

Tabel 2. Vervoerscijfers Basisnet Spoor

Bij de transportintensiteit hoort ook de invoerparameter warme/koude Blevé-verhouding die is afgeleid uit de samenstelling van treinen op het traject. Voor het transport van brandbaar gas heeft deze de waarde 0.03, voor toxisch gas 1.84.

3.4. Trajecteigenschappen

Figuur 3 toont de ligging van de trajectdelen.



Figuur 3. Trajecten met basisnetnummering

Het spoortraject heeft deels een breedte tussen 0 en 24 meter en deels een breedte tussen 25 en 49 meter. Conform de regeling Basisnet is het spoortraject gedefinieerd met een breedte van 9 respectievelijk 49 m. In de risicoberekening wordt de standaard uitstromingsfrequentie voor een traject met hoge snelheid gebruikt (> 40 km/uur). Op het beschouwde traject is deels wisseltoeslag van toepassing, de uitstromingsfrequentie is $2.772 \cdot 10^{-8}$ /skw-km voor het deel zonder wisseltoeslag en $6.072 \cdot 10^{-8}$ /skw-km voor het deel met wisseltoeslag. Tabel 3 geeft een overzicht van de verschillende parameters per trajectdeel.

Trajectdeel	Breedte (m)	Wissels	Frequentie (1 /vtgkm)
11R	9	Nee	2.772E-8
11S	9	Ja	6.072E-8
11T	49	Ja	6.072E-8
11U	9	Ja	6.072E-8
11V	9	Nee	2.772E-8

Tabel 3. Trajecteigenschappen

3.5. Bebouwing

Voor de inventarisatie van bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen is gebruik gemaakt van de BAG-populatieservice [6]. In aanvulling daarop is ruimtelijkeplannen.nl geraadpleegd [7]. De aanwezigheidsgegevens voor de huidige en toekomstige invulling van de plangebieden, zijn aangeleverd door de opdrachtgever [8]. In bijlage 2 wordt in meer detail ingegaan op de modellering van de omgeving.

3.6. Berekening benutting volledige risicoruimte

In aanvulling op de berekening van het groepsrisico conform de regeling Basisnet is een berekening uitgevoerd voor de situatie waarin Vopak de volledige risicoruimte op het spoor benut voor het transport van tot vloeistof verdichte gassen. Hierbij wordt uitgegaan van het eerder berekend maximaal aantal transporten [9]. In dat project is berekend dat voor een aantal van maximaal 12.800 transporten brandbaar gas (A) geen van de risicoplafonds wordt overschreden.

4. Resultaten risicoberekening

4.1. Plaatsgebonden risico

In bijlage 2 van de Regeling basisnet zijn voor spoortrajecten behorende tot het Basisnet afstanden vastgelegd voor de zogeheten veiligheidszone (de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}). In de regeling is voor het traject Sloehaven – Roosendaal West de afstand '0' vermeld. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. De veiligheidszone ligt daarmee binnen de spoorbundel en vormt daarmee geen belemmering voor het plan aan de van Dusseldorpstraat en Buiten de Veste.

4.2. Groepsrisico

4.2.1. Buiten de Veste

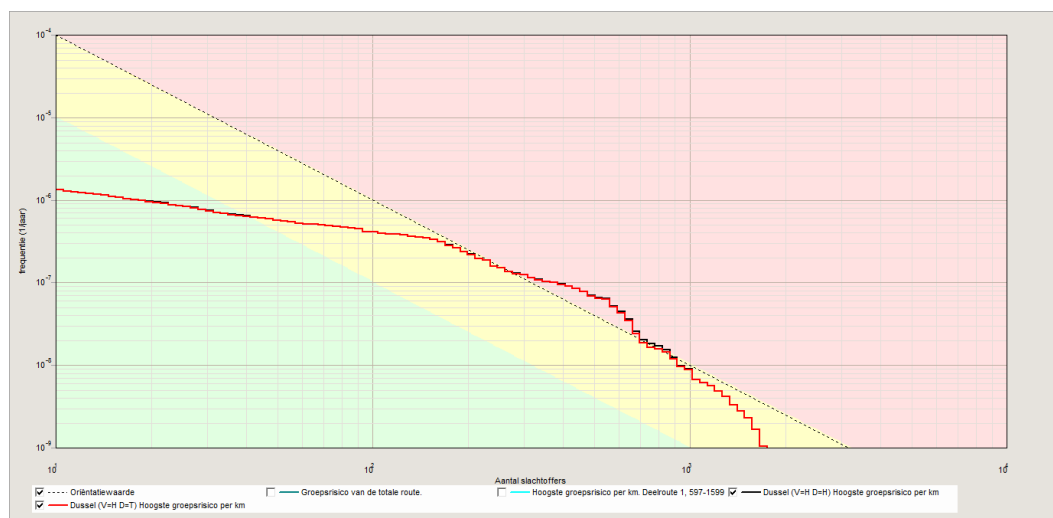
Tabel 4 toont het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde voor het plangebied *Buiten de Veste*. In de tabel is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een waarde van 2.0 betekent dat het berekende groepsrisico over de gehele curve beschouwd voor elk willekeurig aantal slachtoffers maximaal 2 x groter is dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is berekend voor de huidige situatie en de toekomstige situatie.

In aanvulling daarop is een soortgelijke vergelijking gemaakt, waarbij verondersteld is dat de geplande ontwikkeling aan de Dusseldorpstraat tot de huidige situatie behoort (tabel 4, nr. 2).

Figuur 4 toont de groepsrisicocurven voor de huidige en toekomstige situatie voor omgeving 1. Op het punt linksonder in de grafiek waar de assen elkaar snijden, is het aantal slachtoffers 10 bij een frequentie van 10^{-9} / jr. Uit tabel 4 en figuur 4 blijkt dat het groepsrisico in beide situaties nagenoeg gelijk is.

Nr.	Omgeving	Factor huidig	Factor toekomstig	Toename
1.	Huidig	2.00	2.01	+0.5%
2.	Huidig incl. ontwikkeling Dusseldorpstraat	1.98	1.99	+0.5%

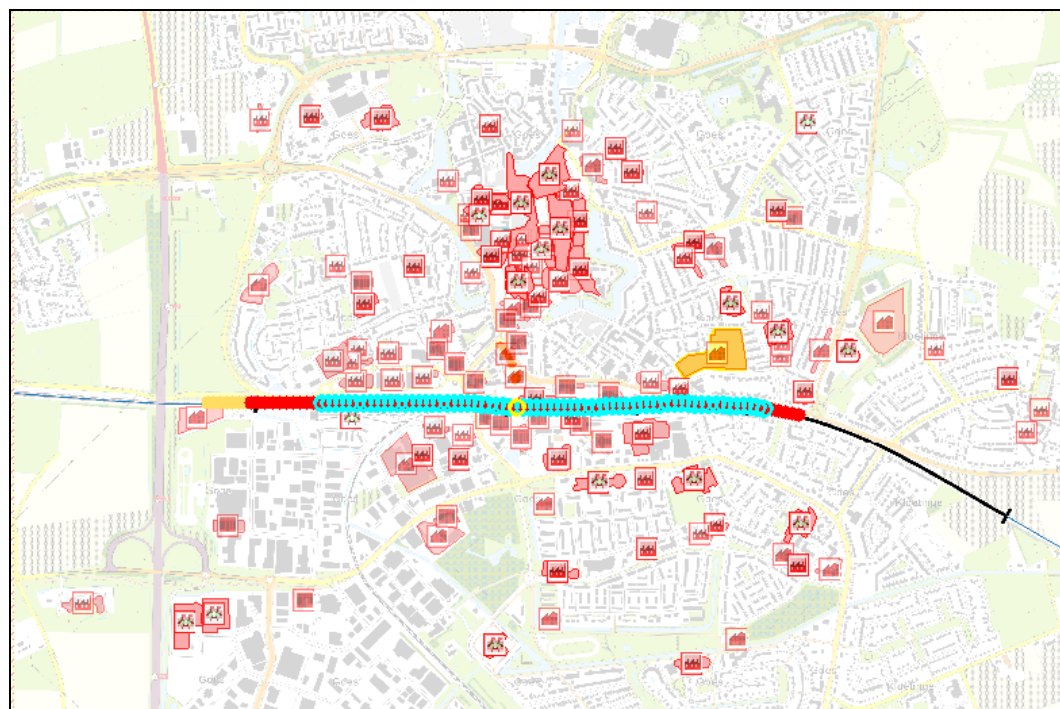
Tabel 4 Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde van de huidige en toekomstige situatie Buiten de Veste icm bebouwing Dusseldorpstraat



Figuur 4. Groepsrisico, met huidige bebouwing volgens bestemmingsplan van Dusseldorpstraat

- Oriëntatiewaarde
- Groepsrisico bestaande situatie
- Groepsrisico nieuwe situatie

Figuur 5 vat het berekeningsresultaat op een andere wijze samen. Het gedeelte van het traject dat het kilometervak met het maximale groepsrisico omvat, is weergegeven met blauwe cirkels. Geel gemarkeerd binnen dit gedeelte zijn de ongevalspunten die de grootste bijdrage leveren aan het groepsrisico van dit kilometervak.



Figuur 5. Kilometervak hoogste groepsrisico toekomstige situatie Buiten de Veste

Uit bovenstaande figuur en tabel blijkt dat het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt maar door de ontwikkeling van woningen en commerciële ruimten niet met meer dan 10% toeneemt. Voor de overschrijding van de oriëntatiewaarde is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven [1]. Het bestuur van de Veiligheidsregio dient in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

4.2.2. Dusseldorpstraat

Tabel 5 toont het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde voor het plangebied Dusseldorpstraat. In de tabel is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een waarde van 2.0 betekent dat het berekende groepsrisico over de gehele curve beschouwd voor een elk willekeurig aantal slachtoffers maximaal 2 x groter is dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is berekend voor de huidige situatie en de toekomstige situatie.

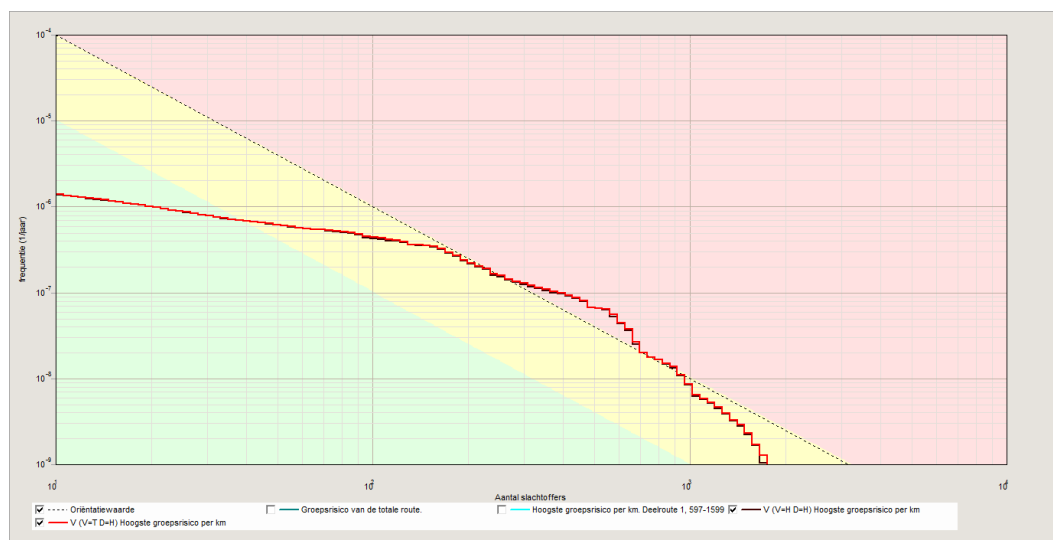
In aanvulling daarop is een soortgelijke vergelijking gemaakt, waarbij verondersteld is dat de geplande ontwikkeling Buiten de Veste tot de huidige situatie behoort (tabel 5, nr 2).

Figuur 6 toont de groepsrisicocurven voor de huidige en toekomstige situatie voor omgeving 1. Op het punt linksonder in de grafiek waar de assen elkaar snijden, is het aantal slachtoffers 10 bij een frequentie van 10^{-9} / jr. Uit tabel 5 en figuur 6 blijkt dat het groepsrisico in beide situaties nagenoeg gelijk is.

Nr.	Omgeving	Factor huidig	Factor toekomstig	Toename
1	Huidig	2.00	1.97	-1.5%
2	Huidig incl. ontwikkeling Buiten de Veste	2.01	1.98	-1.5%

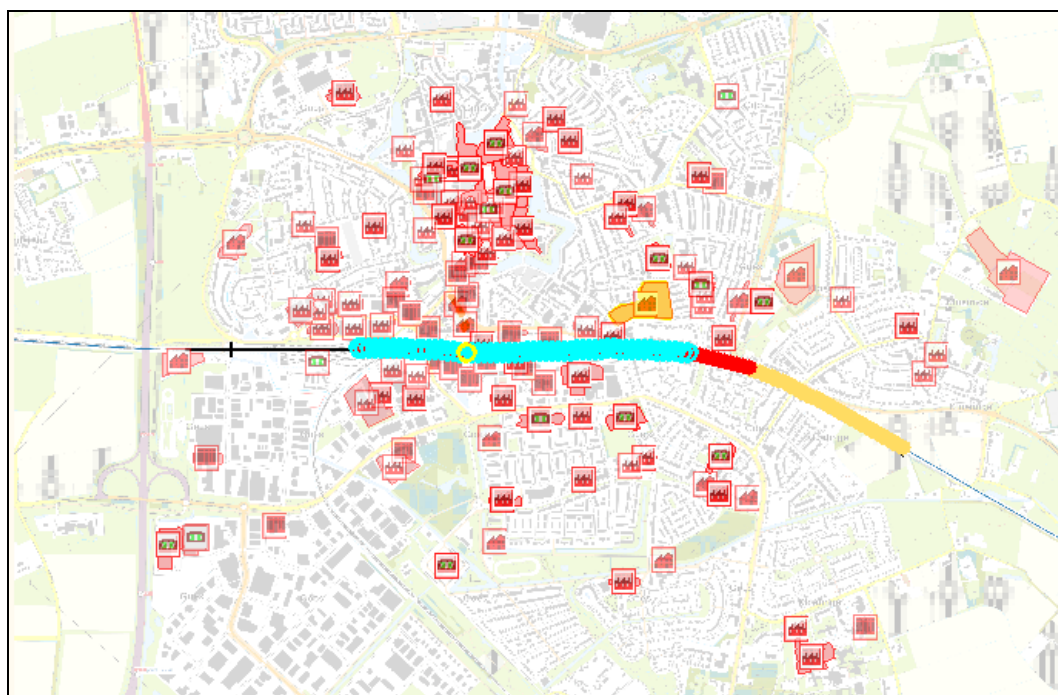
Tabel 5. Groepsrisico van de huidige en toekomstige situatie Dusseldorpstraat icm bebouwing Buiten de Veste

Figuur 7 vat het berekeningsresultaat op een andere wijze samen. In de figuur is de ligging van het beschouwde spoortraject weergegeven. De blauwe cirkels geven het trajectdeel aan waarin zich de kilometer met het hoogste groepsrisico bevindt. Geel gemarkeerd zijn de ongevalspunten die de grootste bijdrage leveren aan het groepsrisico. Uit deze figuur blijkt dat het groepsrisico voornamelijk wordt bepaald door de bevolking ten oosten van het plangebied.



Figuur 6. Groepsrisico, met huidige bebouwing volgens bestemmingsplan van Buiten de Veste

- Oriëntatiewaarde
- Groepsrisico bestaande situatie
- Groepsrisico nieuwe situatie



Figuur 7. Kilometervak hoogste groepsrisico toekomstige situatie Dusseldorpstraat

- : Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico bevat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico. Rood gekleurd in het midden betekent een groepsrisico groter dan de oriëntatiewaarde.
- : Ongevalspunten met de grootste bijdrage aan het groepsrisico van dit kilometervak.
- Groepsrisico groter dan de oriëntatiewaarde
- Groepsrisico tussen 0.1 keer de oriëntatiewaarde en dan de oriëntatiewaarde

Uit bovenstaande figuur en tabel blijkt dat het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt maar door de ontwikkeling van woningen en commerciële ruimten iets afneemt. Voor de overschrijding van de oriëntatiewaarde is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven [1].

Het bestuur van de Veiligheidsregio dient in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

4.3. Plasbrandaandachtsgebied

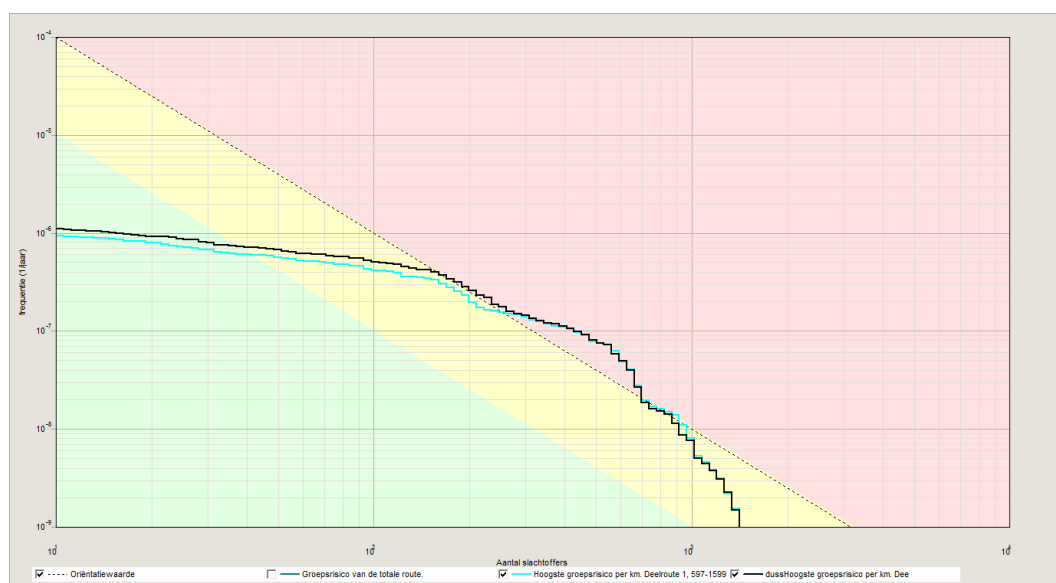
Voor het spoortraject Sloehaven – Roosendaal West geldt geen plasbrandaandachtsgebied.

4.4. Berekening benutting volledige risicoruimte

Er is een berekening uitgevoerd voor de situatie waarin Vopak de volledige risicoruimte op het spoor benut voor het transport van tot vloeistof verdichte gassen. Hierbij is uitgegaan van 12.800 transporten. Dit aantal transporten is berekend als maximaal aantal transporten brandbaar gas (A) waarbij geen van de risicoplafonds wordt overschreden [9]. In beide berekeningen is nu uitgegaan van de toekomstige bebouwing van beide plangebieden. In tabel 6 zijn de resultaten van de GR-berekeningen samengevat.

Omgeving	Factor toekomstig
Dusseldorpstraat	2.28
Buiten de Veste	2.29

Tabel 6. Resultaten van berekeningen met 12.800 transporten A



Tabel 7. GR bij 12.800 transporten A (lichtblauw: Buiten de Veste, zwart: Dusseldorpstraat)

5. Conclusie

Het externe veiligheidsrisico veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor ter hoogte de ontwikkeling *Buiten de veste* en de ontwikkeling aan de *Dusseldorpstraat* te Goes is berekend.

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone voor het spoortraject Sloehaven – Roosendaal West, gemeten vanaf het midden van het spoor, is gelijk aan 0 m. Het plaatsgebonden risico is gelegen binnen de spoorbundel en vormt daarmee geen belemmering van beide ontwikkelingen. Het plangebied ligt buiten de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Het groepsrisico is voor zowel de ontwikkeling *Buiten de Veste* als de ontwikkeling aan de *Dusseldorpstraat* groter dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt echter door beide ontwikkelingen niet met meer dan 10% toe. Het huidige en toekomstige groepsrisico ligt in alle gevallen ongeveer een factor 2 boven de oriëntatiewaarde.

Conform de regelgeving dient over deze overschrijding van de oriëntatiewaarde een verantwoording te worden afgelegd. Hierbij dient de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico ligt, in het geval van volledige benutting van de risicoruimte, waarbij gerekend is met 12.800 transporten brandbaar gas, een factor 2.3 boven de oriëntatiewaarde.

Referenties

- | | | | |
|----|--------------------------------|------|--|
| 1. | Ministerie I&M | 2013 | Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Staatsblad 2013, nr. 465 |
| 2. | Ministerie I&M | 2014 | Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten
Staatscourant 1 oktober 2014, nr. 25839 |
| 3. | Ministerie VROM | 2004 | Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Staatsblad 2004, nr. 250 |
| 4. | Ministerie I&M | 2014 | Regeling Basisnet
Staatscourant 19 maart 2014, nr. 8242 |
| 5. | Ministerie I&M | 2017 | Handleiding Risicoanalyse Transport
Versie 1.2 gedateerd 11 januari 2017 |
| 6. | Impuls Omgevings
Veiligheid | 2017 | BAG-Populatieservice, geraadpleegd op 4 juli 2017
https://populatieservice.demis.nl |
| 7. | Geonovum/ Kadaster | 2017 | Ruimtelijkeplannen.nl |
| 8. | AVIV | 2017 | mailwisseling opdrachtgever |
| 9. | AVIV | 2017 | Uitbreiding vervoerstroomb Vopak Vlissingen
Rapportnr. P163089, 18 juli 2016 |

Bijlage 1. Gegevens bebouwing

1.1. Plangebieden

1.1.1. Ontwikkeling Buiten de Veste

Figuur 8 toont het plangebied *Buiten de Veste*.



Figuur 8. Plangebied Buiten de Veste

Huidig

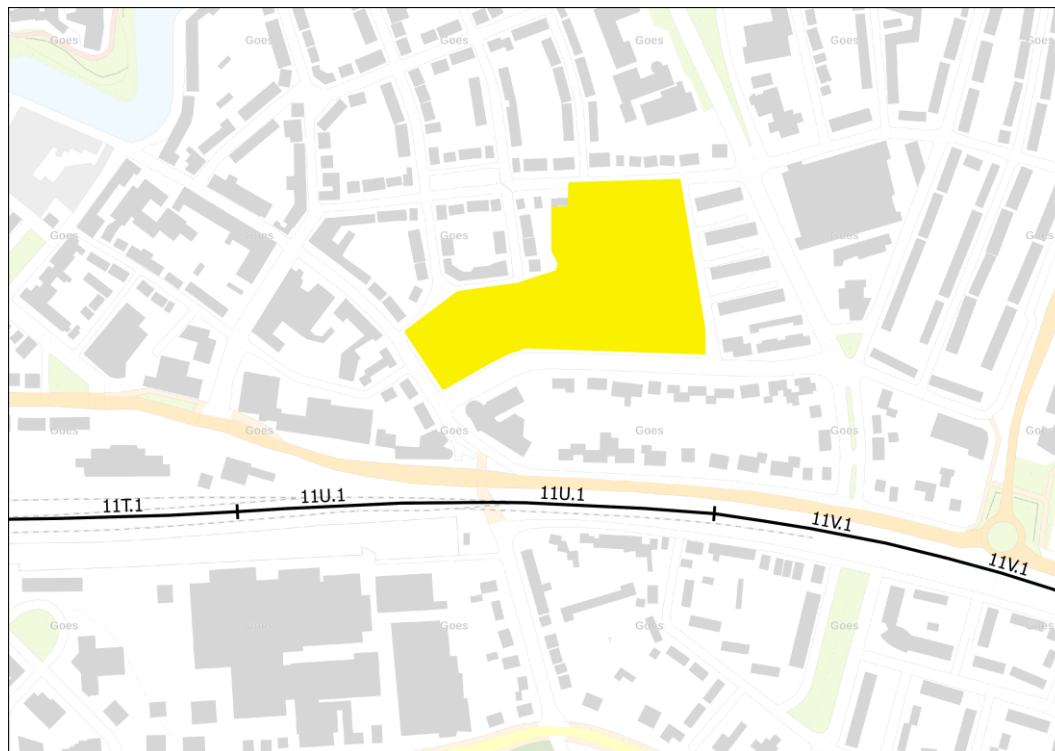
In de huidige situatie is het plangebied onbebouwd. Het bestaat uit een grasveld en parkeerplaatsen. Er wordt daarom in deze situatie geen aanwezigheid van personen verondersteld.

Toekomstig

In de toekomstige situatie worden 67 appartementen gebouwd, waarvan 41 in het noordelijke deel en 26 in het zuidelijk deel van het plangebied. Hierbij wordt uitgegaan van 2.4 personen per appartement waarbij overdag 50 % en 's nachts 100% aanwezig is. Daarnaast komt er een commerciële ruimte met een oppervlak van 1000 m². Hierbij wordt uitgegaan van 1 persoon per 30 m², dat wil zeggen 34 personen die overdag aanwezig zijn.

1.1.2. Ontwikkeling Dusseldorpstraat

Figuur 9 toont het plangebied aan de *Dusseldorpstraat*.



Figuur 9. Plangebied Dusseldorpstraat

Huidig

Voor bepaling van het aantal personen in de huidige situatie binnen de ontwikkeling van de Dusseldorpstraat is er uitgegaan van wat mogelijk is, zoals gegeven in het bestemmingsplan [7]. Het plangebied heeft de bestemming Maatschappelijk. In dit geval geldt er een maximaal bebouwingspercentage van 60% en een maximale bouwhoogte van 7 meter.

Het oppervlak van het bouwvlak is 2.25 hectare. Vanwege de geldende maximale bouwhoogte wordt er uitgegaan van 2 verdiepingen. Er wordt 1 persoon per 30 m² verondersteld, dat wil zeggen 900 personen overdag. Voor de nacht wordt 10% van de aanwezigheid verondersteld, dat wil zeggen 90 personen.

Toekomstig

In het toekomstige plan worden 34 woningen gebouwd. Hierbij wordt uitgegaan van 2.4 personen per woning. Dit komt neer op 82 personen, waarvan 50% aanwezig overdag en 100% 's nachts. Daarnaast wordt een paramedisch centrum gerealiseerd, met een vestiging van een huisartsenpost, een tandartspraktijk en een fysiotherapiepraktijk. Er zullen maximaal 272 personen aanwezig zijn in dit centrum [8]. Er wordt uitgegaan van een aanwezigheid van 100% overdag en 10% 's nachts.

De bevolking van de plangebieden is samengevat in tabel 8.

Plangebied	Aantal personen huidig		Aantal personen toekomstig	
	Dag	Nacht	Dag	Nacht
Buiten de Veste	0	0	116	162
Dusseldorpstraat	900	90	313	109

Tabel 8. Bevolking plangebieden

1.2. Omgeving

Binnen een zone van 995 meter rond het spoor is de bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen opgevraagd via de BAG-populatieservice [6]. Voor beide ontwikkelingen is een aparte BAG-aanvraag gedaan. Voor de omzetting naar het bevolkingsbestand voor RBM II zijn de drempelwaarden voor alle functies verlaagd naar 100 personen per object (standaardwaarde is 650). Boven deze waarde wordt bevolking geleverd in polygonen (vlakken), beneden deze waarde wordt bevolking verdeeld over een bevolkingsgrid met een gridgrootte van 50x50 m.

Voor overige instellingen zijn de standaardwaarden gehanteerd. Na bestudering van de omgeving en op basis van informatie uit ruimtelijkeplannen.nl zijn enkele bouwvlakken toegevoegd aan het bevolkingsbestand.

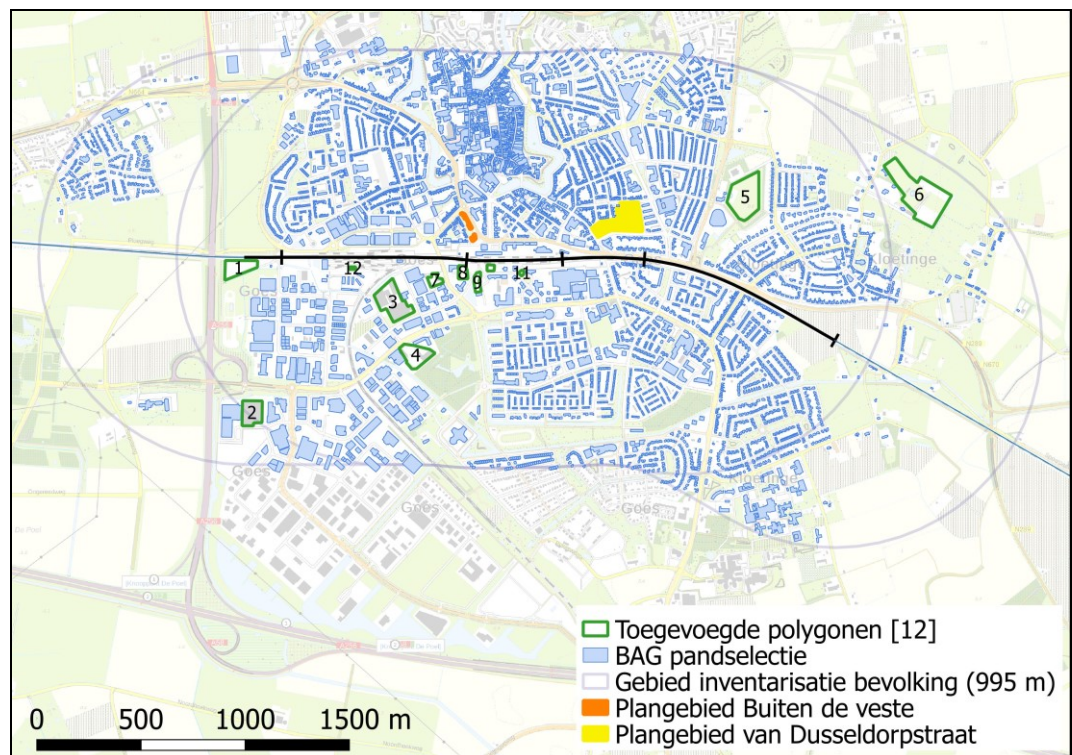
De toegevoegde bouwvlakken zijn samengevat in tabel 9. Voor het volkstuincomplex (1) is uitgegaan van 10 personen per hectare, die alleen overdag aanwezig zijn, waarvan 95% buitenshuis. Voor de zeelandhallen (2) is uitgegaan van een gelijke dichtheid als het deel van de zeelandhallen dat wel onderdeel is van de BAG-uitvraag. Dit is een werkweek en een weekend evenement dat 92x per jaar plaatsvindt, gedurende 3 uur overdag en 3 uur nacht met in totaal 1648 personen per hectare. Aan bedrijfsbestemmingen (3) en (4) zijn 40 personen per hectare, zowel overdag als nacht toegekend. Voor de sportvelden (5) en (6) wordt gerekend met 25 personen per hectare.

Bij bouwvlak 7 t/m 11 is uitgegaan van wat in de bestemmingplannen mogelijk wordt geacht. Hier is rekening gehouden met het maximaal bebouwingspercentage en het maximum aantal bouwlagen. Bouwvlak 7 heeft een bedrijfsbestemming, hiervoor wordt aanwezigheid van personen zowel overdag als 's nachts verondersteld. Bouwvlak 8 t/m 11 hebben een kantoorbestemming waarbij alleen uitgegaan is van aanwezigheid van personen overdag. De geleverde bebouwingsvlakken en toegevoegde gebieden worden getoond in tabel 9 en figuur 10.

		Aantal personen		Fractie buitenshuis	
		Dag	Nacht	Dag	Nacht
1	Bestemming 'recreatie', volkstuincomplex	10	0	0.95	-
2	Bestemming 'cultuur en ontspanning', Zeelandhallen, evenement	1719	1719	0.25	0.10
3	Bedrijfsbestemming	75	75	0.05	0.01
4	Bedrijfsbestemming	44	44	0.05	0.01
5	Korfbalvelden	61	61	0.95	0.95
6	Sportvelden	107	107	0.95	0.95
7	bedrijfsbestemming	90	90	0.05	0.01

		Aantal personen		Fractie buitenshuis	
		Dag	Nacht	Dag	Nacht
8	kantoorbestemming	358	0	0.05	0.01
9	kantoorbestemming	682	0	0.05	0.01
10	kantoorbestemming	135	0	0.05	0.01
11	kantoorbestemming	47	0	0.05	0.01
12	horeca evenement 7x per week 5 uur overdag en 5 uur nacht	150	150	0.25	0.10

Tabel 9. Toegevoegde bebouwing



Figuur 10. Pandselectie BAG-populatieservice, bevolkingsgebieden bestaande situatie

Parkeerbeleidsplan 2009-2020

Gemeente Goes

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
--------------------	---

Deel A: Parkeervisie 4

1. Inleiding	5
2. Inkadering parkeervisie	6
2.1. Huidig parkeerbeleid	6
2.2. Masterplan Binnenstad	6
2.3. Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)	6
3. Parkeervisie Goes	8

Deel B: Van visie naar beleid 9

4. Beleidsopgave	10
4.1. Bestaande knelpunten.....	11
4.2. Autonome ontwikkelingen.....	11
4.3. Ruimtelijke ontwikkelingen	11
4.4. Bereikbaarheid.....	13
4.5. Leefbaarheid.....	13
4.6. Economisch functioneren.....	14
5. Beleidsinkadering.....	15
5.1. Doelstellingen	15
5.2. Uitgangspunten en randvoorwaarden	15
5.3. Maatregelen.....	15
6. Gebiedsgebonden maatregelpakketten	18
6.1. Binnenstad	18
6.2. Woonwijken.....	24
6.3. Wijkwinkelcentra	26
6.4. Dorpen en kleine kernen	27
6.5. Bedrijventerreinen en kantoorlocaties	27
7. De financiële opgave	28
7.1. Bestaande parkeerexploitatie	28
7.2. Financiële kaders.....	29
7.3. Doorontwikkeling tarieven	30

Deel C: Van beleid naar uitvoering..... 32

8. De parkeerorganisatie	33
8.1. Huidige organisatie.....	33
8.2. Doorontwikkeling.....	33
9. Ontwikkelingen parkeerhandhaving.....	35
10. Jaarplannen	36
11. Monitoring en evaluatie	37
11.1. Monitoring	37
11.2. Evaluatie	37
Bijlage 1: Parkeernormen Goes	40
Bijlage 2: Parkeervraag en -aanbod	42
Bijlage 3: Vergelijking huidige parkeertarieven.....	50

Deel D: Raadsvoorstel en raadsbesluit 51

Samenvatting

In dit beleidsplan presenteren wij onze visie op parkeren, de uitwerking daarvan tot concrete gebiedsgerichte en doelgroepgerichte maatregelpakketten en de wijze waarop we de uitvoering van het beleid willen organiseren, monitoren en evalueren.

Parkeervisie

Parkeren is geen doel op zich, maar een middel om onze ambities te bereiken. Het parkeerbeleid moet dan ook bijdragen aan het woon-, werk-, verblijfs- en leefklimaat dat wij nastreven. Onze visie ten aanzien van parkeren in Goes voor de periode tot 2020 is dan ook:

Parkeren wordt een kwaliteitskenmerk van Goes en zal, binnen de te stellen ruimtelijke en financiële kaders, bijdragen aan een leefbare en bereikbare stad, aan de uitbouw van de regionale functie én het economisch functioneren van de (binnen)stad.

Beleidsopgave

Het parkeerbeleid geeft een antwoord op de geconstateerde knelpunten in de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen tot 2020. Deze ontwikkelingen betreffen onder meer de groei van het autobezit, mede als gevolg van het Rijksbeleid, de bevolkingsontwikkeling en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen. We hebben gebiedsgerichte maatregelpakketten samengesteld, opgebouwd uit de categorieën Beperken, Benutten, Beprijzen en Bijbouwen.

Binnenstad

In en direct nabij de binnenstad moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om bewoners, bezoekers en werkers een plek te geven. Daarvoor zetten we de volgende maatregelen in:

- Aanscherpen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten.
- Onderzoeken mogelijkheden en effecten differentiatie parkeervergunningen.
- Verder terugdringen maaiveldparkeren binnenstad.
- Optimaliseren parkeren vergunninghouders.
- Realiseren van parkeerverwijssysteem.
- Uitwerken effecten van invoering achteraf betaald parkeren op Molenplein en Hollandia plein.
- Uitwerken effecten van parkeerdurbeperking op Koepoort en Damplein.
- Jaarlijks onderzoeken ontwikkeling parkeervraag in relatie tot parkeeraanbod binnenstad.

Woonwijken

In de woonwijken ligt de prioriteit bij de bewoners. Om deze prioriteit te beschermen zetten we als maatregelen in:

- Aanscherpen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten in wijken met parkeerregulering.
- Onderzoeken mogelijkheden uitgifte bedrijfsparkkeervergunningen voor woonwijken.
- Optimaliseren parkeren vergunninghouders
- Waar mogelijk functie parkeerbuffers voor binnenstad opheffen
- Vraagvolgend invoeren parkeerregulering.
- Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk herinrichten openbare ruimte waardoor extra parkeerplaatsen ontstaan.

Wijkwinkelcentra

Voor wijkwinkelcentra is het uitgangspunt dat er voldoende parkeercapaciteit voor zowel werknemers als bezoekers en bewoners aanwezig is. Dit uitgangspunt wordt gehandhaafd door:

- Vraagvolgend invoeren parkeerregulering.
- Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk herinrichten openbare ruimte waardoor extra parkeerplaatsen ontstaan.

Dorpen en kleine kernen

In de dorpen en kleine kernen ligt de prioriteit bij de bewoners. Het uitgangspunt is dat er voldoende parkeercapaciteit voor zowel bewoners als andere doelgroepen aanwezig is. Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk wordt de openbare ruimte heringericht om extra parkeerplaatsen te creëren.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

Op de bedrijventerreinen hebben werknemers de hoogste prioriteit, gevolgd door bezoekers aan de bedrijven. In het algemeen wordt het parkeren op eigen terrein opgelost en slechts in beperkte mate gebruik gemaakt van de openbare ruimte. De parkeerplaatsverplichting is van toepassing op nieuwbouw- en verbouwprojecten op de bedrijventerreinen.

Financiële kaders

Ten aanzien van het parkeerbeleid en de parkeerexploitatie zijn de volgende financiële kaders leidend:

- Het parkeren moet structureel ten minste kostendekkend blijven.
 - Investerings in parkeervoorzieningen worden structureel bekostigd vanuit de parkeerexploitatie.
 - De tarieven voor het betaald parkeren dienen concurrerend te zijn.
- Maatregelen die niet passend zijn binnen het financiële kader, kunnen enkel tot stand komen met behulp van aanvullende financiering.

Uitvoering

De uitvoering van het parkeerbeleid wordt ondergebracht binnen het sinds 2007 ingestelde gemeentelijk parkeerbedrijf. Het parkeerbedrijf vervult een regisseursrol en stuurt de diverse uitvoerende in- en externe partijen aan. Door middel van een jaarlijkse rapportage wordt de voortgang van de uitvoering verantwoord en kunnen eventuele beleidsbijstellingen worden voorgesteld. Hiervoor hebben wij een monitoring- en evaluatie systematiek opgesteld. Na een periode van 4 jaar wordt geëvalueerd in hoeverre het parkeerbeleid onze doelstellingen heeft behaald.

DEEL A: PARKEERVISIE

1. Inleiding

Parkeren is nooit een doel op zich. Parkeren is een noodzakelijk middel om een bepaald doel te kunnen bereiken. Dit doel is bijvoorbeeld winkelen in het stadscentrum, werken in een kantoor of simpelweg thuis zijn.

Het parkeerbeleid moet dan ook bijdragen aan het woon-, werk-, verblijfs- en leefklimaat dat de gemeente Goes nastreeft. Goes heeft momenteel circa 37.000 inwoners en vervult een belangrijke regionale functie voor een gebied van ongeveer 100.000 inwoners. Ruim 25.000 mensen werken in Goes.

De binnenstad is een belangrijke trekker: op een gemiddelde zaterdag telt de binnenstad 40.000 bezoekers¹. Daarnaast brengt vooral in de zomer een groot aantal toeristen een bezoek aan de Goese binnenstad. De binnenstad telt zo'n 400 verkooppunten met in totaal ongeveer 60.000 m² verkoopvloeroppervlak, waarvan circa 42.000 m² detailhandel. Ten zuidwesten van de binnenstad bevindt zich het Marconigebied. Hier zijn met name grote winkels gevestigd op het gebied van woninginrichting en huishoudelijke apparatuur (totaal circa 33.000 m² verkoopvloeroppervlak).

¹ Onderzoek Locatus, november 2001.

2. Inkadering parkeervisie

2.1. Huidig parkeerbeleid

Het huidige parkeerbeleid dateert van 2001. Het beleid heeft als doelstelling de beschikbare parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen over de verschillende gebruikersgroepen. Daarbij is rekening gehouden met wensen van zowel bewoners als bedrijven. Specifiek voor het opvangen van de piekmomenten in het binnenstadsbezoek zijn 'buffers' aangewezen: parkeervoorzieningen, gelegen in de woongebieden, die op de piekmomenten beschikbaar zijn voor betalende parkeerders.

2.2. Masterplan Binnenstad

Het Masterplan Binnenstad uit 1999 vormt de blauwdruk voor de (her)ontwikkeling van het binnenstadsgebied. Als een van de uitgangspunten hierbij geldt het aantal autobewegingen in de binnenstad moet worden teruggedrongen door het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid aan de randen van de binnenstad. Hierdoor ontstaan kansen om de verblijfs- en belevingskwaliteit van het gebied te vergroten. Het Masterplan zet in op een drietal parkeerconcentraties, aan de westelijke, oostelijke en zuidelijke rand van de binnenstad. Door het spreiden van deze concentraties wordt de parkeer- en verkeerslast verdeeld en de economische aantrekkelijkheid van de gehele binnenstad gewaarborgd.

Aan de westelijke rand wordt binnenkort parkeergarage Westwal in gebruik genomen. Met deze parkeergarage wordt in de binnenstad vervallen parkeercapaciteit vervangen en tevens capaciteit toegevoegd. Inmiddels is een studie gestart naar de mogelijkheden voor uitbreiding van de parkeercapaciteit aan de oostelijke rand. De parkeerconcentratie aan de zuidelijke rand van de binnenstad dient nader te worden onderzocht. Wellicht kan deze worden gecombineerd met een vervangende parkeervoorziening voor de parkeerplaatsen die komen te vervallen als gevolg van de spoorontwikkeling.

2.3. Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)

Het GVVP uit 2005 draagt als visie uit dat Goes een aantrekkelijke stad is door zoveel mogelijk een gelaagd verkeerssysteem te bereiken:

- De Eerste Laag: leven, verblijven en beperkt verplaatsen (lokale bereikbaarheid).
- De Tweede Laag: inkomend autoverkeer vanwege regiofunctie (externe en regionale bereikbaarheid).
- De Derde Laag: doorgaand autoverkeer.



Figuur 2.1: hoofdinfrastructuur Goes

De insteek van het GVVP is om deze lagen zo veel mogelijk van elkaar gescheiden te houden. Werknemers en bezoekers van de binnenstad (de Tweede Laag) dienen buiten de leef- en verblijfsgebieden te parkeren en via de hoofdontsluitingen een parkeerplaats te kunnen bereiken. Bewoners (de Eerste Laag) daarentegen mogen wel parkeren in de leef- en verblijfsgebieden.

In het GVVP worden parkeerconcentraties voorzien aan de west- (Bleekveld / Kolveniershof), zuid- (omgeving De Ruyterlaan / Van Hertumweg / Lijnbaan / Hollandia plein), en noordzijde (Molenplein / Oostwal / omgeving Ringbrug) van de binnenstad.

3. Parkeervisie Goes

We zien parkeren niet als doel op zich, maar als een middel om onze ambities te bereiken. Dit leidt tot de volgende visie ten aanzien van parkeren in Goes:

Parkeren wordt een kwaliteitskenmerk van Goes en zal, binnen de te stellen ruimtelijke en financiële kaders, bijdragen aan een leefbare en bereikbare stad, aan de uitbouw van de regionale functie én het economisch functioneren van de (binnen)stad.

Parkeren moet een kwaliteitskenmerk worden dat positief bijdraagt aan de beleving van de stad voor bewoners en bezoekers. In de huidige situatie is dit nog niet het geval. Het beter afstemmen van de voorzieningen die worden aangeboden op de behoefte van de verschillende gebruikersgroepen is een van de manieren om een positiever beeld te verkrijgen.

De ruimtelijke en financiële kaders, waarbinnen parkeren tot kwaliteitskenmerk dient te ontwikkelen, worden in respectievelijk hoofdstuk 4 en hoofdstuk 7 uiteengezet. Ten aanzien van de financiële kaders geldt in elk geval als randvoorwaarde dat de te hanteren tarieven binnen de Zeeuwse context moeten passen.

Het parkeren kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan een leefbare en bereikbare stad, bijvoorbeeld door het goed afstemmen van parkeercapaciteit op de beschikbare hoofdinfrastructuur en het voorkomen van onnodig zoekverkeer. Hierbij zal nadrukkelijk aansluiting worden gezocht bij het GVVP.

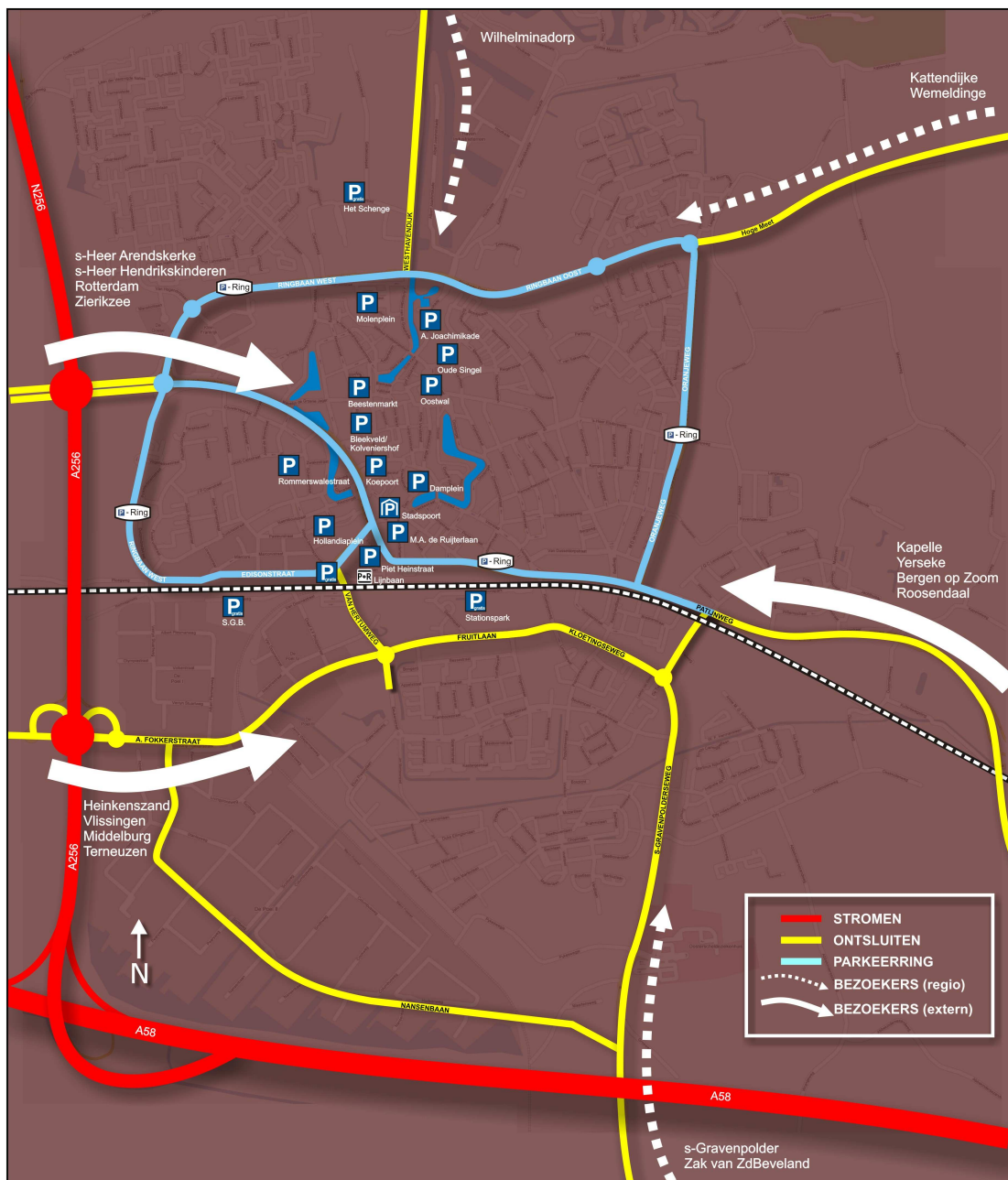
Het economisch functioneren van de (binnen)stad is van essentieel belang om de exploitatie van het parkeren financieel gezond te laten zijn ("no business, no parking"). Dat het parkeren zal bijdragen aan de uitbouw van de regionale functie en het economisch functioneren van de (binnen)stad is hiervan een logisch vervolg.

In deel B wordt deze visie ten aanzien van parkeren nader uitgewerkt tot een parkeerbeleid.

DEEL B: VAN VISIE NAAR BELEID

4. Beleidsopgave

In dit hoofdstuk gaan we in op de bestaande en de te verwachten knelpunten. In hoofdstuk 11 worden voor deze knelpunten meetbare indicatoren uitgewerkt, op basis waarvan de effectiviteit van het beleid kan worden gemeten. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de huidige situatie met betrekking tot de voornaamste parkeervoorzieningen en de hoofdontsluiting van Goes.



Figuur 4.1: situatie parkeren 2009

4.1. Bestaande knelpunten

Als belangrijkste knelpunten ten aanzien van het parkeren worden op dit moment ervaren:

- De parkeerdruk op de parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad;
- De verdeling van de parkeercapaciteit tussen de oost- en westzijde van binnenstad;
- Het ontbreken van het systeem met achteraf betalen (alleen in de niet-gemeentelijke parkeergarage Stadspoort);
- Het functioneren van de parkeerroute en parkeerverwijzing;
- De leefbaarheid van de woonstraten die fungeren als "parkeerbuffer".

4.2. Autonome ontwikkelingen

In de afgelopen decennia is sprake van een continue groei van het autobezit en het autoverkeer. Verwacht wordt dat deze autonome groei zich de komende jaren zal doorzetten. Voor de periode tot 2020 wordt voor een gemeente als Goes een groei van het aantal auto's per huishouden met 5% tot 9% verwacht². Deze groei resulteert in een toenemende parkeervraag in de woongebieden met als gevolg dat de parkeercapaciteit hier tekort zal schieten.

Voor de groei van het totaal aantal auto's in Nederland tot 2020 lopen de ramingen uiteen van 9% tot 32%², afhankelijk van de wijze waarop de economie zich ontwikkelt. Het huidige Rijksbeleid om meer het gebruik en minder het bezit van een auto te belasten³ heeft zeker een stimulerend effect op de groeiverwachting. In de praktijk blijkt voor elke auto gemiddeld 2,5 parkeerplaats nodig te zijn⁴. Ook voor bezoekerscentra mag derhalve een groei van de parkeervraag worden verwacht.

De visies ten aanzien van de te verwachten bevolkingsontwikkeling lopen uiteen⁵. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat deze ontwikkeling slechts een marginaal effect op de ontwikkeling van de parkeervraag op de piekmomenten heeft.

4.3. Ruimtelijke ontwikkelingen

De uitvoering van het Masterplan Binnenstad is in volle gang voor wat betreft de realisatie van parkeergarage Westwal en het autoluw maken van de binnenstad. Er is inmiddels een kwaliteitssprong gemaakt. De ontwikkeling van een parkeerconcentratie aan de oostzijde van de binnenstad bevindt zich nog in de studiefase. Dit geldt tevens voor het verder parkeervrij maken van het binnenstadsgebied.

Direct ten noorden van de binnenstad wordt het havengebied omgevormd tot de woonwijk Goese Schans. Ook wordt op deze locatie gerekend op een functie-uitbreiding (supermarkt, winkels, etc.).

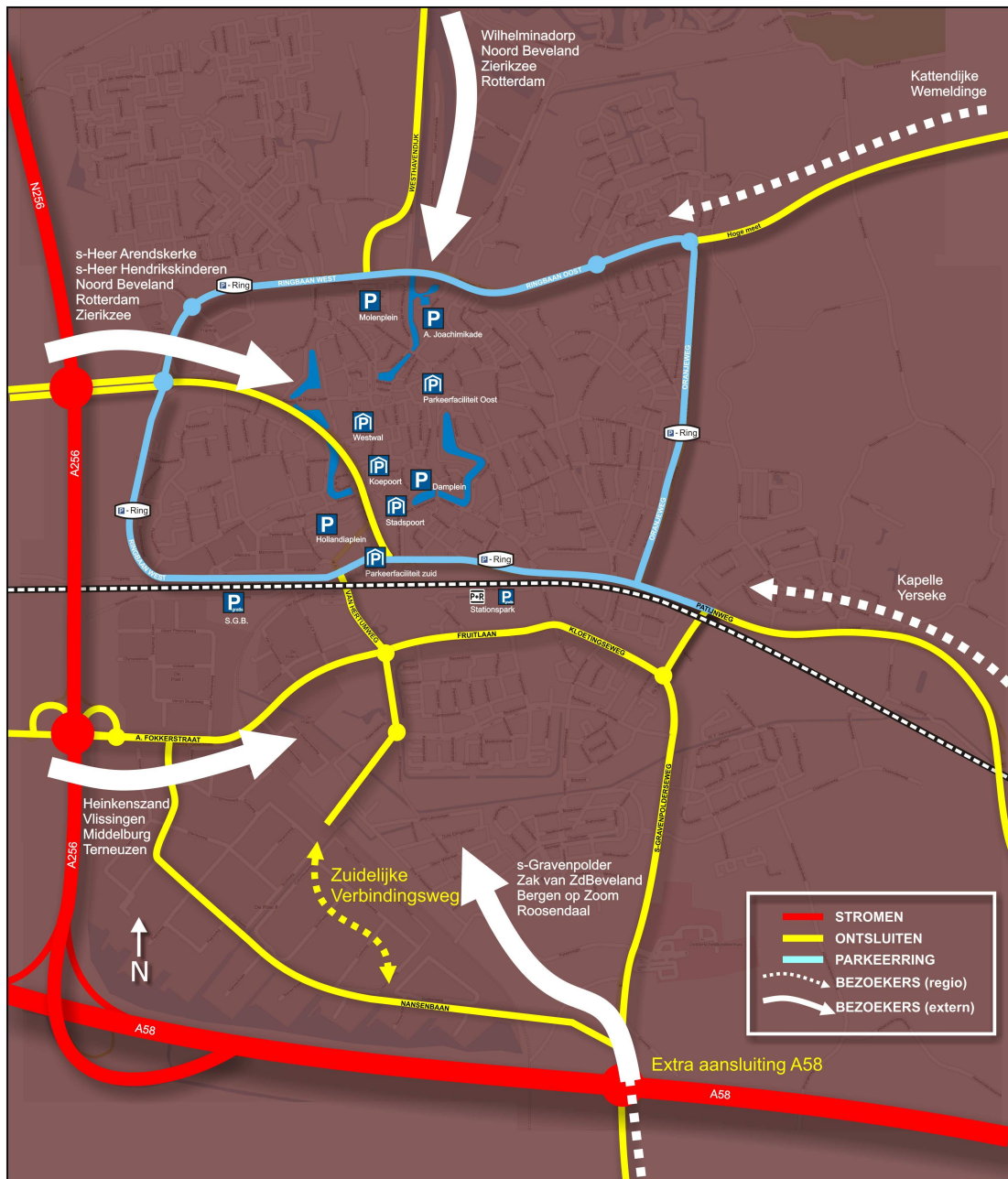
² Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, "Parkeerproblemen in woongebieden", Den Haag, 2008.

³ Het betreft een combinatie van de invoering van kilometerheffing (gebruiksbelasting) en de afbouw van de BPM (bezitsbelasting). Gesteld wordt daarbij dat de totale belastingdruk gelijk zal blijven. De Tweede Kamer heeft inmiddels ingestemd met deze beleidslijnen, naar verwachting zal ook de Eerste Kamer op afzienbare termijn hiermee instemmen.

⁴ Bron: IOO, "Parkeren in Nederland: omvang, kosten, opbrengsten, beleid", Zoetermeer, 2002.

⁵ Diverse bronnen, waaronder: KvK, "Gemeente Goes in beeld 2009. Sociaal-economische analyse van de gemeente Goes", Breda/Middelburg, 2009 en Derks, W. e.a., "Structurele bevolkingsdaling: een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers", Den Haag, 2006.

Als gevolg van deze ontwikkelingen komt het gratis parkeren bij het Schenge en de Westhavendijk te vervallen. In het gebied is een parkeervoorziening ter hoogte van de Ringbrug (aquaduct) voorzien.



Figuur 4.2: hoofdstructuur parkeren in 2020

In het Masterplan Binnenstad wordt de mogelijkheid opengehouden dat het gebied Westwal en omgeving in de toekomst een wijziging zal ondergaan, met als doel de Westsingel bij het binnenstadsgebied te betrekken. Deze wens is eveneens opgenomen het GVVP 2005 om de geschetste knelpunten (verkeersveiligheid, overstekbaarheid en bereikbaarheid) te verbeteren. De parkeervoorzieningen aan de Westwal dienen echter goed bereikbaar te blijven. Verder wordt gedacht aan het versterken van de groenstructuur in het gebied nabij de Westwal en in het gebied ten zuiden van de binnenstad.

4.4. Bereikbaarheid

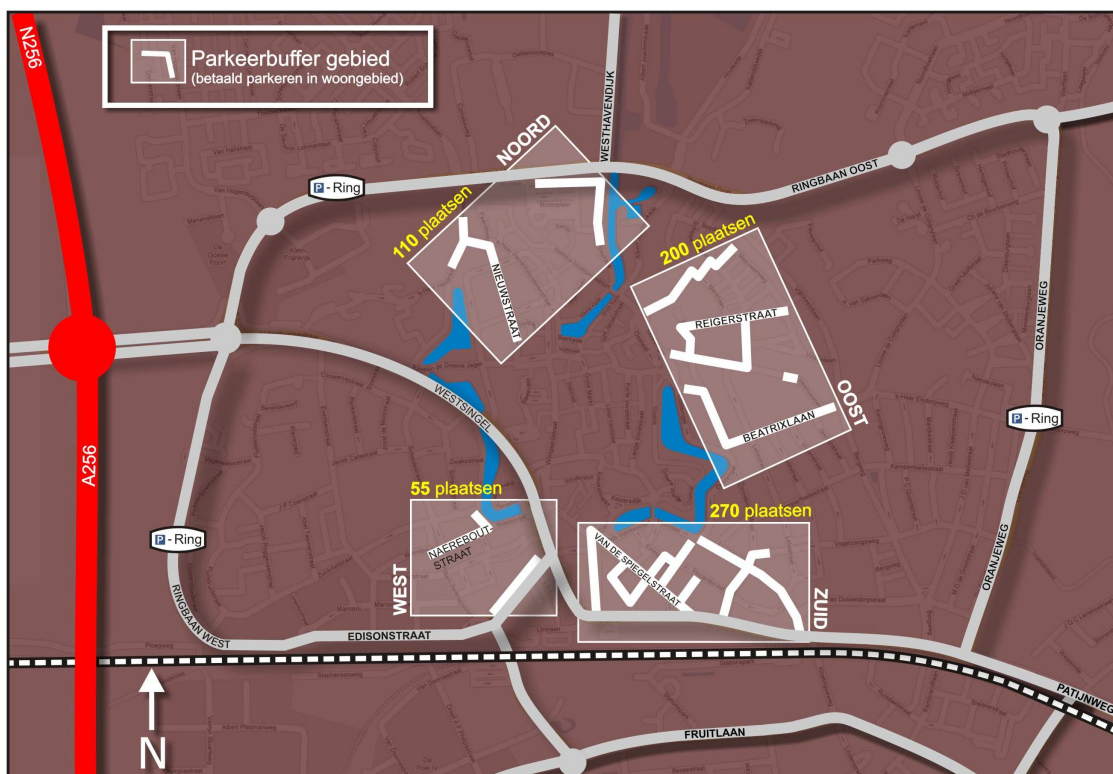
Goes vervult een regionale functie, zowel qua werkgelegenheid als qua voorzieningen. Deze functie betekent in de praktijk dat de bereikbaarheid van Goes onder druk staat. In de ochtend- en avondspits treden diverse knelpunten op in de verkeersafwikkeling. In figuur 1 is aangegeven hoe de hoofdinfrastructuur van Goes voor het bezoekende autoverkeer (de Tweede Laag) er volgens het GVVP uit moet komen te zien.

De bereikbaarheid van parkeervoorzieningen is van wezenlijk belang voor het gebruik. Dit vereist een zorgvuldige afstemming tussen enerzijds de beschikbare infrastructuur en de verkeersafwikkeling op die infrastructuur en anderzijds de omvang, situering en ontsluiting van de parkeervoorzieningen. Aan deze afstemming kan met name invulling worden gegeven bij de ontwikkeling van nieuwe parkeervoorzieningen. Bij bestaande parkeervoorzieningen zijn de mogelijkheden hiervoor beperkt.

Van wezenlijke invloed op de toekomstige bereikbaarheid is de nieuwe aansluiting op de A58, die leidt tot een nieuwe ontsluitingsstructuur van de binnenstad vanuit zuidelijke richting (Nansenbaan – Van Hertumweg), in combinatie met de aansluiting Ringbaan-West – Wulfaertstraat. In het gebied ten zuiden van de binnenstad moeten kansen voor de compensatie en wellicht uitbreiding van de op te heffen parkeercapaciteit worden benut.

4.5. Leefbaarheid

Geparkeerde auto's leggen vooral in de woonwijken een beslag op de openbare ruimte. Dat gaat ten koste van de leefbaarheid. Een overmaat aan auto's belemmert immers het vrij en veilig spelen van kinderen.



Figuur 4.3: parkeerbuffers

Ook de veiligheid is in het geding: een hoge parkeerdruk gaat gepaard met zoekverkeer en fout geparkeerde auto's, die de bereikbaarheid voor de hulpdiensten verminderen. Verder gaat het straatbeeld erop achteruit. Overvolle straten met rijen geparkeerde auto's vormen geen fraaie aanblik en tasten dus het woon- en leefgenot aan (voorbeeld: Van de Spiegelstraat).

Voor woonstraten die zijn aangewezen als "parkeerbuffer" geldt aanvullend dat betalende parkeerders relatief kort parkeren, waardoor er veel verkeer van en naar de parkeerplaatsen ontstaat. In termen van het GVVP is hier sprake van een ongewenste vermenging van de Tweede Laag met de Eerste Laag. In figuur 4.3 zijn de voornaamste parkeerbuffers weergegeven.

4.6. Economisch functioneren

Momenteel kent Goes een sterke koopkrachtbinding binnen de eigen gemeente en een sterke aantrekkingskracht op inwoners uit de regio. Gestreefd wordt om deze sterke positie te handhaven en waar mogelijk verder te vergroten. De binnenstad is voornamelijk gericht op het recreatief winkelen (funshoppen). In het Marconigebied wordt met name kort en doelgericht gewinkeld (runshoppen). Ingezet wordt op een versterking van de verschillende winkelmotieven van beide gebieden.⁶ De wijze van parkeerregulering moet worden gedifferentieerd naar deze winkelmotieven.

Aan de westzijde (Goese Poort, Klein Frankrijk) en zuidwestzijde (De Poel I t/m IV) van Goes bevinden zich diverse bedrijventerreinen. Na realisatie van de nieuwe aansluiting op de A58, zullen al deze terreinen goed bereikbaar zijn vanaf de A58/A256. Nabij het NS- en busstation bevindt zich de kantorenlocatie Stationspark. Het parkeren op de bedrijventerreinen en de kantorenlocatie vindt voornamelijk op eigen terrein plaats.

⁶ Bron: "Detailhandelsvisie Goes", BRO, juni 2009.

5. Beleidsinkadering

In het voorgaande hoofdstuk is inzicht gegeven in de huidige knelpunten en de verwachte trends en ontwikkelingen, waarop het parkeerbeleid een adequaat antwoord dient te geven. Dit hoofdstuk vormt de inkadering van het parkeerbeleid. Achtereenvolgens komen de doelstellingen, de uitgangspunten en randvoorwaarden en de nadere uitwerking tot mogelijke maatregelen aan bod.

5.1. Doelstellingen

Uit de confrontatie van de parkeervisie met de knelpunten, trends en ontwikkeling volgen als doelstellingen voor het parkeerbeleid:

1. Elke doelgroep (bewoners, bezoekers en werknemers) heeft een goede kans op het vinden van een parkeerplaats.
2. Elke doelgroep parkeert op de juiste plaats (afstemming functie en gebruik).
3. De beschikbare parkeervoorzieningen en de openbare ruimte worden optimaal gebruikt.
4. Het faciliteren van de toenemende vraag naar parkeerruimte gaat niet ten koste van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

In hoofdstuk 11 zijn voor deze doelstellingen meetbare indicatoren uitgewerkt, op basis waarvan de effectiviteit van het beleid kan worden gemeten.

5.2. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Als uitgangspunten voor de beleidsmaatregelen gelden:

- In lijn met het huidige Rijksbeleid ("mobiliteit mag") is het parkeerbeleid in principe vraagvolgend, zolang dit niet ten koste gaat van de leefbaarheid voor bewoners.
- Een autoluwe binnenstad, waarin het parkeren op maaiveld voor bezoekers zo veel mogelijk wordt opgeheven en de resterende parkeerplaatsen worden gereserveerd voor binnenstadsbewoners.
- De exploitatie van het product parkeren is kostendekkend, waarbij parkeertarieven worden gehanteerd die passen binnen de Zeeuwse context.
- Nieuwe ontwikkelingen zijn zelfvoorzienend qua parkeervoorzieningen en leggen voor het parkeren geen beslag op de openbare ruimte.
- Er moet sprake zijn van een uniform beleid, waarbinnen onder strikte voorwaarden een zekere ruimte voor maatwerk wordt geboden.

5.3. Maatregelen

In deze paragraaf worden mogelijke beleidsmaatregelen uitgewerkt. Met de inzet van deze maatregelen wordt terughoudend omgegaan: alleen dan toepassen wanneer de parkeersituatie daar werkelijk om vraagt. De maatregelen zijn ondergebracht in een viertal categorieën, die achtereenvolgens nader worden beschreven:

- Beperken
- Benutten
- Beprijzen
- Bijbouwen

Sommige maatregelen hebben aspecten die tot meerdere categorieën behoren. Deze zijn ondergebracht in de meest van toepassing zijnde categorie. Verder geldt dat veel van de genoemde maatregelen in samenhang dienen te worden ingezet. In hoofdstuk 6 wordt aangegeven hoe deze inzet gebiedsgericht kan plaatsvinden.

5.3.1. *Beperken*

Deze maatregelen hebben tot doel de vraag naar parkeerplaatsen in de openbare ruimte te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan de toepassing van parkeernormering en de realisatieverplichting van parkeerplaatsen voor nieuwbouwprojecten, in combinatie met het niet verstrekken van parkeervergunningen voor dergelijke projecten⁷. Voor situaties waar geen sprake is van nieuwbouw biedt het instellen (of aanscherpen) van een stelsel van parkeervergunningen of, bij betaald parkeren, het beperken van de maximale parkeerduur mogelijkheden.

Door het CROW zijn parkeerkencijfers gepubliceerd⁸, waarmee de parkeerbehoefte van nieuwbouwvoorzieningen kan worden bepaald. Deze parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. In lijn met de faciliterende doelstelling van het parkeren wordt het maximum van deze bandbreedte aangehouden als parkeernorm voor de Goese situatie. De keuze voor het maximum is mede ingegeven vanwege het relatief hoge autobezit en de beperkte rol die het openbaar vervoer vervult in het verzorgingsgebied.

Teneinde de parkeernormen werkingskracht te geven, dienen deze ofwel in de vigerende bestemmingsplannen ofwel als onderdeel van een af te sluiten exploitatieovereenkomst te worden opgenomen.⁹ Van geval tot geval dient te worden bekeken welke situatie van toepassing is. In bijlage 1 is een overzicht van de Goese parkeernormen opgenomen.

5.3.2. *Benutten*

Deze maatregelen hebben tot doel het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen (zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein) optimaal te benutten. Op stedelijk niveau denken we aan een parkeerverwijssysteem, waarbij elke doelgroep naar de bijbehorende parkeervoorziening wordt geleid, of het maken van afspraken met private eigenaren van parkeerplaatsen over het dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen¹⁰. Op kleinschaliger niveau kan het stimuleren c.q. verplichten van het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein een groot effect op de benutting van parkeerplaatsen hebben.

⁷ Door het niet verstrekken van parkeervergunningen aan bijvoorbeeld bewoners van een nieuwbouwcomplex, wordt min of meer afgedwongen dat bij de realisatie van het complex ook een oplossing voor het parkeren wordt meegenomen, zonder dat hiervoor direct financiële dwangmaatregelen nodig zijn.

⁸ "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering", CROW publicatie 182, Ede, 2003.

⁹ De parkeernormen kunnen in de vigerende bestemmingsplannen worden opgenomen door ofwel alle betreffende bestemmingsplannen te wijzigen ofwel een zogenaamd paraplu-bestemmingsplan vast te stellen. Buiten dit publiekrechtelijke spoor biedt de nieuwe WRO ook de mogelijkheid van het privaatrechtelijke spoor, in de vorm van het afsluiten van een exploitatieovereenkomst voor een ontwikkeling. Opname in de gemeentelijke bouwverordening is in het kader van de nieuwe WRO niet langer toegestaan.

¹⁰ Bijvoorbeeld: parkeerterreinen bij kantoren tijdens de piekmomenten op koopavond en zaterdag gebruiken als voorziening voor bezoekers aan de binnenstad.

5.3.3. *Beprijzen*

Deze maatregelen hebben enerzijds tot doel de afstemming tussen de functie van parkeerplaatsen en de doelgroep en anderzijds door middel van het prijsinstrument beïnvloeden van de vraag naar parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De afstemming tussen de functie van en de doelgroep voor specifieke parkeerplaatsen wordt in de eerste plaats bepaald door de reguleringsvorm (betaald en/of vergunninghoudersparkeren). Verder kan bijvoorbeeld door het instellen een hoger tarief of een maximale parkeerduur het parkeren ten behoeve van funshoppers worden tegengegaan. Het instellen van een dagtarief is daarentegen weer interessant voor funshoppers en werknemers.

Het invoeren van parkeerregulering is de meest extreme variant van beprijzen (immers: van parkeren voor € 0,- naar tegen betaling parkeren).

Parkeerregulering wordt alleen ingevoerd als wordt voldaan aan een combinatie van objectieve criteria en er voldoende draagvlak voor is. De objectieve criteria zijn:

- Parkeerdruk overdag > 90%
- Parkeerdruk overdag > parkeerdruk 's nachts

Er is voldoende draagvlak indien meer dan 50% van de bewoners of ondernemers zich uitspreekt als voorstander van de invoering van parkeerregulering. Om dit te kunnen meten wordt een enquête onder de bewoners en ondernemers gehouden.

5.3.4. *Bijbouwen*

Deze maatregelen hebben tot doel het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen af te stemmen op de vraag naar parkeerplaatsen. Het bijbouwen wordt enkel overwogen voor gebieden met een parkeerdruk in de openbare ruimte die én structureel boven de 85% ligt én het gevolg is van gebiedseigen voertuigen¹¹, en waar geen mogelijkheden voor benutten resteren.

Het bijbouwen van parkeerplaatsen op straat is mogelijk als er voldoende ruimte is en het de kwaliteit van de openbare ruimte niet aantast. Bij voorkeur, en zeker indien op straat de ruimte ontbreekt, komen nieuwe parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Per situatie zal moeten worden beoordeeld in hoeverre het realiseren van parkeerplaatsen op straat de kwaliteit van de openbare ruimte aantast.

¹¹ Gebiedseigen voertuigen zijn voertuigen die behoren bij de gebruikers van de functies in het betreffende gebied (bijvoorbeeld: voertuigen van bewoners in een woonwijk, van ondernemers en werknemers op een bedrijventerrein).

6. Gebiedsgebonden maatregelpakketten

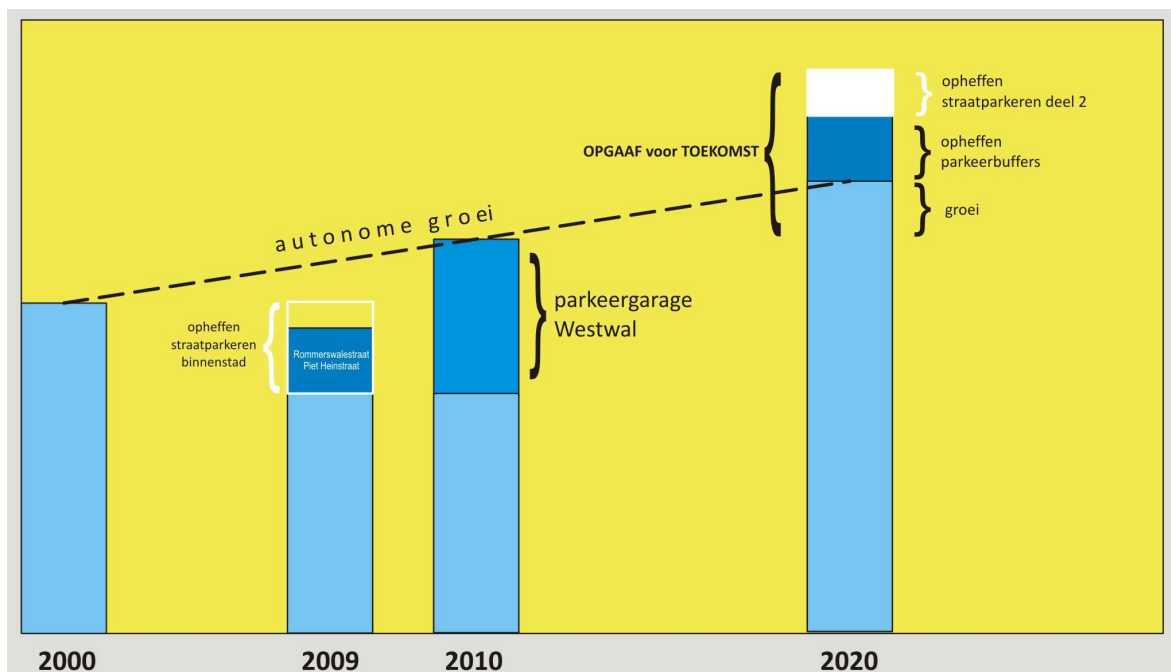
In dit hoofdstuk werken we de hiervoor gepresenteerde mogelijke maatregelen uit tot maatregelpakketten. Hierbij maken we onderscheid naar een vijftal deelgebieden: de binnenstad, woonwijken, wijkwinkelcentra, dorpen en kleine kernen én bedrijventerreinen en kantoorlocaties.

6.1. Binnenstad

In en direct nabij de binnenstad moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om bewoners en bezoekers een plek te geven. Voor werkers in de binnenstad dienen op acceptabele loopafstand van de binnenstad parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Figuur 6.1 geeft schematisch weer welke opgave voor de toekomst er voor het parkeren voor bezoekers in en nabij de binnenstad ligt. In deze paragraaf wordt uitgewerkt op welke wijze we hiervoor gaan zorgen.

6.1.1. Beperken

Alle nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad dienen in principe zelfvoorzienend te zijn qua parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de Goese parkeernormen, die in bijlage 1 zijn opgenomen. Aan de bewoners en/of gebruikers van nieuwe ontwikkelingen worden geen parkeervergunningen verleend. Zij zijn aangewezen op de parkeerplaatsen die binnen de ontwikkeling zijn gerealiseerd.¹²



Figuur 6.1: beleidsopgave bezoekersparkeren binnenstad

¹²

Om dit te realiseren dient als nadere uitwerking van de parkeerverordening een beleidsregel te worden opgesteld, waarin dit wordt vastgelegd. Overigens blijft te allen tijde de mogelijkheid open om af te wijken van het principe, indien dit uit oogpunt van een integrale belangenafweging gewenst is ("inherente afwijkingsbevoegdheid").

Uit het parkeeronderzoek van september 2009¹³ is gebleken dat circa 450 parkeervergunningen op de piekmomenten worden gebruikt. In de nachtelijke uren is het gebruik van vergunningen laag ten opzichte van de hoeveelheid beschikbare vergunninghouderplaatsen. Dit duidt erop dat er relatief veel bedrijfsvergunningen zijn verstrekt. Deze vergunningen worden vaak gebruikt voor langparkeren (woon-werkverkeer), wat ook op een wat grotere loopafstand van de binnenstad kan plaatsvinden. Momenteel kunnen bedrijven maximaal 3 onbeperkt te gebruiken bedrijfsvergunningen aanschaffen. Naast de beperking van dit maximum tot 2, gaan we nader onderzoeken hoe met het differentiëren¹⁴ van bedrijfsvergunningen parkeerruimte op de piekmomenten kan worden gecreëerd.

Het autovrij maken van het kernwinkelgebied is een brug te ver, vanwege de aanwezigheid van parkeerplaatsen op privaat eigendom. Wel zetten wij in op het verder autoluw maken door het opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zoals bijvoorbeeld in de Korte Vorststraat). Deze parkeerplaatsen moeten wel worden gecompenseerd aan de randen van de binnenstad.

6.1.2. *Benutten*

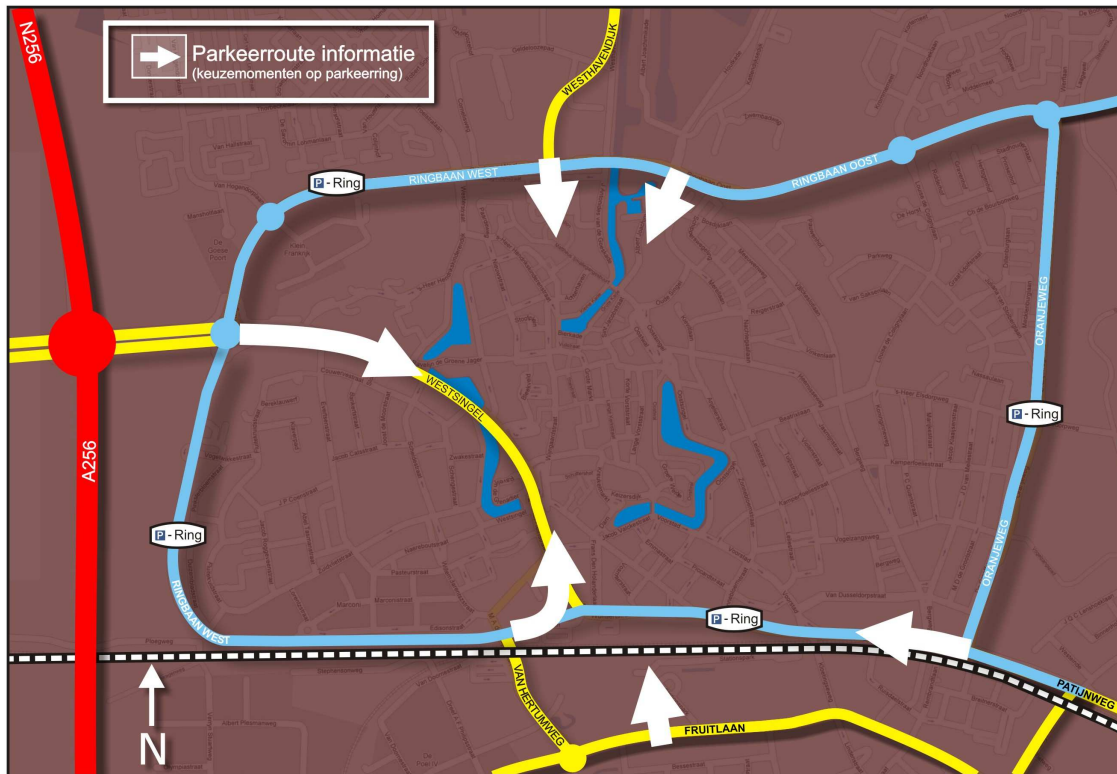
Om bewoners van zone C (Centrum) zo veel mogelijk tegemoet te kunnen, zijn aan velen van hen één of meerdere parkeervergunningen voor een andere zone verstrekt. Het gebruik van de vergunninghouderplaatsen in de binnenstad is in de nachtelijke uren echter beperkt. Door meer bewonersvergunningen uit te geven wordt deze capaciteit beter benut. Het is dan wel noodzakelijk om, zoals hierboven aangegeven, het gebruik van bedrijfsvergunningen op de piekmomenten in te perken. We gaan voor de uitgifte van bewoners- en bedrijfsvergunningen aparte maximaal uitgeefbare aantallen aanhouden.

Om het gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren, gaan we de uitgifte van nieuwe parkeervergunningen én de reeds uitgegeven parkeervergunningen scherper controleren op het criterium aanwezigheid van parkeerplaats op eigen terrein.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk in het centrum op de piekmoment zodanig is dat zoekverkeer ontstaat. Om dit zoekverkeer te voorkomen dan wel te geleiden naar de dichtstbijzijnde vrije parkeerplaats, willen we een uniform parkeerverwijssysteem realiseren. Het parkeerverwijssysteem is opgebouwd uit een parkeerring over de hoofdinfrastructuur voor de auto, gecombineerd met invalsroutes naar de belangrijkste parkeerlocaties. De opzet van het parkeerverwijssysteem is weergegeven in figuur 6.2. Het parkeerverwijssysteem zal grotendeels statisch worden uitgevoerd. Alleen voor de locaties met achteraf betaald parkeren is het zinvol om een dynamische verwijzing op te nemen.

¹³ "Parkeeronderzoek Goes 2009", Dufec, concept-rapportage november 2009.

¹⁴ Bij differentiëren kan in dit verband o.a. worden gedacht aan: beperking geldigheid tot kantooruren versus winkeluren of geldigheid in centrumgebied versus schilgebied.



Figuur 6.2: opzet parkeerverwijssysteem Goes

6.1.3. Beprijzen

In het gereguleerde gebied zijn op momenteel drie parkeertarieven te onderscheiden:

- € 1,20 per uur op parkeerplaatsen in en om de binnenstad
- € 1,20 per uur en € 2,40 per dag op parkeerterreinen Molenplein en Hollandia-plein
- € 0,20 per 55 minuten (voor de eerste 2 uur) en € 1,80 per uur vanaf het 3^e uur in het Marconigebied en op de Van Dusseldorpstraat

Uitbreiding van het aantal parkeertarieven in relatie tot de omvang van het gereguleerde gebied zal geen effect hebben op het parkeergedrag van de bezoekers aan de binnenstad. Ook kan dit leiden tot onduidelijkheid voor met name de bezoeker. Wij stellen voor de drie aangegeven tariefgroepen te handhaven.

Op de parkeerterreinen met een dagtarief kan achteraf betaald parkeren worden ingevoerd. De effecten hiervan worden door ons nader in beeld gebracht¹⁵. Verder brengen wij de voor- en nadelen van het instellen van parkeerduurbeperking (runshoppen, maximaal 1 uur) op enkele locaties dichtbij het winkelgebied (waaronder Koepoort en Damplein) in beeld.

¹⁵ Hierbij kan onder meer worden gedacht aan de benodigde investering in slagboomapparatuur, de gevolgen voor de beschikbare parkeer capaciteit, de BTW-afdracht over de opbrengsten en de besparing op de parkeerhandhaving.

De reguleringstijden blijven voor het straatparkeren vooralsnog gelijk (maandag tot en met woensdag én vrijdag van 09.00 tot en met 18.00 uur, donderdag van 09.00 tot en met 21.00 uur en zaterdag van 09.00 tot en met 17.00 uur). De parkeergarage Westwal is 24 uur per dag en 7 dagen per week toegankelijk voor vergunninghouders. Betalende parkeerders kunnen dagelijks van 08.00 tot en met 22.00 uur de garage inrijden en te allen tijde weer uitrijden.

De uitgifte van vergunningen is momenteel niet kostendekkend¹⁶. Bovendien vormt het tarief nauwelijks een drempel voor de aanschaf van een parkeervergunning, ook al beschikt men over een eigen parkeerplaats. Wij stellen voor om het tarief voor vergunningen te differentiëren naar aantal (dus: tweede vergunning duurder dan de eerste). Het tarief voor alle vergunningsoorten wordt gerelateerd aan het tarief voor de eerste bewonersvergunning.

De tariefopbouw van de bestaande vergunningsoorten komt er per 2011 dan als volgt uit te zien.

Vergunningsoort ¹⁷ :	Huidig tarief:	Nieuw tarief:	Relatie tot tarief 1 ^e bewonersvergunning:
1 ^e bewonersvergunning	€ 24,-	€ 36,-	Basistarief
2 ^e bewonersvergunning	€ 24,-	€ 72,-	Tarief x2
3 ^e bewonersvergunning	€ 24,-	€ 144,-	Tarief x4
1 ^e bedrijfsvergunning	€ 144,-	€ 180,-	Tarief x5
2 ^e bedrijfsvergunning	€ 216,-	€ 360,-	Tarief x10
3 ^e bedrijfsvergunning	€ 360,-	n.v.t.	
AA-vergunning	€ 1.680,-	€ 1.800,-	Tarief x50
AB-vergunning	€ 240,-	€ 288,-	Tarief x8
AM-vergunning	€ 144,-	€ 180,-	Tarief x5

Tabel 6.3: voorstel tariefopbouw bestaande vergunningsoorten 2011

Wij streven er naar om de uitgifte van parkeervergunningen in 2020 voor 75% kostendekkend te laten zijn.

De tarieven van eventuele nieuwe vergunningsoorten dienen in verhouding tot bovenstaande tarieven te worden bepaald. De toekomstige ontwikkeling van de parkeertarieven wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 7.

6.1.4. Bijbouwen

De bezettingsgraad is sturend voor het antwoord op de vraag of al dan niet parkeercapaciteit moet worden toegevoegd. Bij een bezettingsgraad hoger dan 85% zal in principe parkeercapaciteit moeten worden toegevoegd. We accepteren echter dat op een aantal momenten per jaar deze grenswaarde wordt overschreden, bijvoorbeeld als er sprake is van een evenement in de binnenstad.

¹⁶ De kosten per parkeervergunning bedroegen in 2008 circa € 100,-. De voornaamste kostenposten zijn personeelskosten voor vergunningverlening en parkeerhandhaving.

¹⁷ AA-vergunning: geldig op alle parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied.
AB-vergunning: geldig op Hollandia plein en Molenplein.
AM-vergunning: geldig op alle parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied, specifiek bedoeld voor eerstelijns medische dienstverlening.

Momenteel zijn voor de functies in de binnenstad circa 2.175 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan ruim 600 parkeerplaatsen zich fysiek in het binnenstadsgebied bevinden. Per saldo zijn op het drukste moment (zaterdagmiddag) 1.730 parkeerplaatsen te gebruiken door bezoekers aan de binnenstad¹⁸.

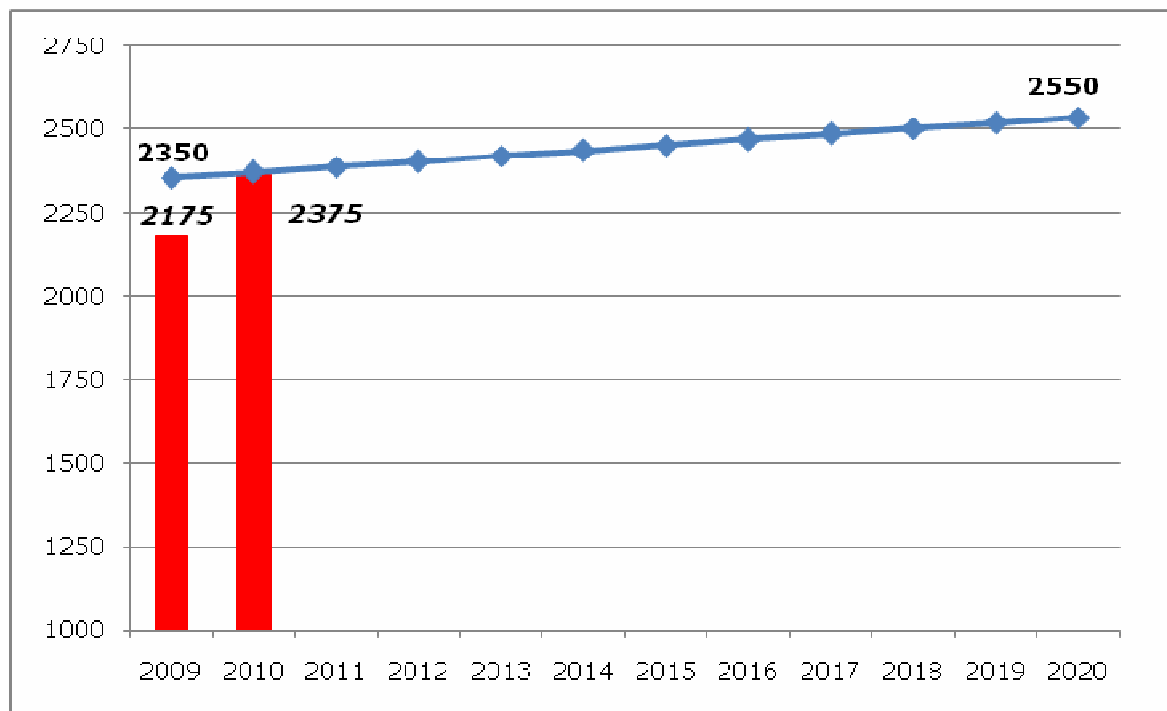
Op de parkeerplaatsen in de binnenstad én op de tijdelijke parkeerterreinen (Rommerswalestraat en Piet Heinstraat) blijkt de bezettingsgraad op zaterdagmiddag vrijwel zonder uitzondering boven 85% te liggen. Voor de parkeerplaatsen rondom de binnenstad geldt in de regel dat de bezettingsgraad ruim lager dan 85% is. Gemiddeld bedraagt de bezettingsgraad op de voor de binnenstad beschikbare parkeerplaatsen 82,6%. Om op alle parkeerlocaties te kunnen voldoen aan de maximaal acceptabele bezettingsgraad zijn voor de binnenstad circa 2.350 parkeerplaatsen benodigd. Er is momenteel, voor de opening van parkeergarage Westwal, derhalve een kwantitatief tekort van circa 175 parkeerplaatsen.

Als gevolg van de autonome ontwikkelingen zal het aantal op zaterdagmiddag geparkeerde voertuigen toenemen tot circa 2.010 voertuigen in 2020. Rekening houdend met de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% op locatieniveau, betekent dit dat in 2020 op zaterdagmiddag circa 2.530 parkeerplaatsen beschikbaar dienen te zijn voor de binnenstad. In bijlage 2 is deze berekening in detail uitgewerkt.

Het bestaande aanbod aan parkeervoorzieningen zal tot 2020 in ieder geval worden uitgebreid met parkeergarage Westwal. Daartegenover staat het opheffen van de parkeerterreinen Bleekveld, Kolveniershof, Piet Heinstraat en Rommerswalestraat. Verder wordt momenteel de haalbaarheid van een parkeervoorziening aan de Oostwal onderzocht. De eventuele realisatie hiervan zal ten koste gaan van bestaande parkeercapaciteit op maaiveld. In de doorkijk van de parkeercapaciteit in 2020 is de realisatie van deze parkeervoorziening niet opgenomen.

In figuur 6.4 is de ontwikkeling van de autonome parkeervraag en het parkeeraanbod voor de binnenstad in de periode 2009-2020 weergegeven. Uit de figuur blijkt dat met de opening van parkeergarage Westwal in 2010 het parkeeraanbod nagenoeg volledig voldoet aan de parkeervraag op de piekmomenten. In 2020 zal op basis van de nu verwachte ontwikkeling van de parkeervraag een tekort van circa 175 parkeerplaatsen optreden.

¹⁸ Bronnen: "Parkeeronderzoek Goes 2007", uitgevoerd door Goudappel Coffeng en "Parkeeronderzoek Goes 2009", uitgevoerd door Dufec.



Figuur 6.4: ontwikkeling autonome parkeervraag en parkeeraanbod binnenstad

De verwachte ontwikkeling van de parkeervraag richting 2020 is omgeven met onzekerheden. Door regelmatig de actuele parkeersituatie te onderzoeken, kan deze verwachting indien nodig worden bijgesteld. In hoofdstuk 10 wordt dit nader uitgewerkt. Voor zover aanvullende parkeervoorzieningen nodig blijken zijn, worden deze in het kader van efficiënt ruimtegebruik zoveel mogelijk in gestapelde vorm gerealiseerd. De voorzieningen worden aan de rand van de binnenstad, zo direct mogelijk aansluitend op de hoofdinfrastructuur voor de auto gerealiseerd.

Maatregelen binnenstad:

- Aanscherpen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten.
- Onderzoeken mogelijkheden en effecten differentiatie parkeervergunningen.
- Verder terugdringen maaiveldparkeren in kernwinkelgebied.
- Optimaliseren parkeren vergunninghouders.
- Realiseren van parkeerverwijssysteem.
- Uitwerken effecten van invoering achteraf betaald parkeren op Molenplein en Hollandia plein.
- Uitwerken effecten van parkeerduurbepanking op Koepoort en Damplein.
- Jaarlijks onderzoeken ontwikkeling parkeervraag in relatie tot parkeeraanbod binnenstad.

6.2. Woonwijken

In de woonwijken ligt de prioriteit bij de bewoners. In deze paragraaf wordt uitgewerkt wat we hiervoor gaan doen.

6.2.1. Beperken

In de woonwijken waar momenteel sprake is van parkeerregulering, is net als in de binnenstad de parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten van toepassing.

Zodra in een gebied parkeerregulering nieuw wordt ingevoerd, wordt in dat gebied tegelijkertijd de parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten van toepassing. Hierdoor voorkomen we dat het effect van de regulering teniet gedaan zou worden.

6.2.2. Benutten

In enkele woonwijken rondom de binnenstad is momenteel op de piekmomenten nog parkeercapaciteit beschikbaar. Wij onderzoeken de mogelijkheden om deze capaciteit in te zetten voor met name zakelijke vergunninghouders uit de binnenstad. Dit leidt enerzijds tot betere benutting van de parkeerplaatsen in de woonwijken op werkdagen en anderzijds tot een grotere beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de binnenstad voor bezoekers.

Om het gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren, gaan we de uitgifte van nieuwe parkeervergunningen én de reeds uitgegeven parkeervergunningen scherper controleren op het criterium aanwezigheid van parkeerplaats op eigen terrein.

6.2.3. Beprijzen

In de woonwijken waar parkeerregulering van kracht is, kan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bewoners worden gestimuleerd door het verhogen van het tarief voor betaald parkeren, het beperken van de maximale parkeerduur voor betaald parkeren of het opheffen van de mogelijkheid van betaald parkeren.

Het verhogen van het tarief voor betaald parkeren zorgt er voor dat bezoekers aan de binnenstad niet langer in de woonwijken parkeren. Gezien de hoge parkeerdruk op de parkeerplaatsen in de binnenstad biedt deze optie vooralsnog weinig soelaas. Bovendien wordt ook het bezoek aan bewoners of winkels in de woonwijken geconfronteerd met de hogere tarieven. Het beperken van de maximale parkeerduur maakt het bezoeken van bewoners of winkels in de woonwijken niet duurder. Voor bezoekers aan de binnenstad wordt het parkeren in de woonwijken onaantrekkelijk als dit wordt beperkt tot bijvoorbeeld 1 uur. Het opheffen van de mogelijkheid van betaald parkeren houdt in dat alleen vergunninghouders in de woonwijk kunnen parkeren. Voor bezoek kunnen dagdeelvergunningen (kraskaarten) worden gebruikt.

Indien de gemiddelde bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in een gebied overdag groter is dan 85% én overdag groter is dan 's nachts, overwegen wij de toepassing van ofwel de parkeerduurbepanking ofwel het opheffen van betaald parkeren als oplossingsrichtingen. Is de bezettingsgraad 's nachts groter dan overdag, dan ligt de oplossing in het beperken van het aantal uitgegeven vergunningen in het betreffende gebied.

Voor woonwijken waar sprake is van parkeerregulering geldt dat klachten van bewoners voor ons de aanleiding vormen om de eventuele invoering van parkeerregulering te onderzoeken. In de eerste plaats wordt door middel van parkeertellingen in beeld gebracht wat de parkeerdruk is en welke doelgroepen parkeren. Als de parkeerdruk overdag groter is dan 90% én overdag groter is dan 's nachts, kunnen wij aanleiding zien om tot de invoering parkeerregulering over te gaan. Het gebied dient dan tenminste de volgende omvang te hebben:

- minimaal 50 parkeerplaatsen als het gebied aansluit op het gebied met parkeerregulering,
- minimaal 150 parkeerplaatsen als het gebied niet aansluit op het gebied met parkeerregulering.

De uitkomsten van het onderzoek leggen wij voor aan de bewoners van het betreffende gebied. Als tenminste 50% van de bewoners zich uitspreekt voor de invoering van parkeerregulering, zullen wij hiertoe over gaan. Indien er geen meerderheid voorstander is, wordt pas na een periode van 3 jaar eventueel een nieuw onderzoek gedaan.

6.2.4. *Bijbouwen*

In woonwijken waar de parkeerdruk 's nachts groter is dan 95%, zoeken wij naar de mogelijkheden om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Deze parkeerplaatsen moeten worden gevonden door slimme herinrichting van de openbare ruimte, waarbij de oplossing veelal uit de dagelijkse parkeerpraktijk zal worden aangedragen. We beseffen ons daarbij terdege dat de ruimtelijke mogelijkheden, zeker in de oudere woonwijken, beperkt zijn en dat de (verkeers)veiligheid en toegankelijkheid voor hulpdiensten van het grootste belang zijn.

Maatregelen woonwijken:

- Aanscherpen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten in wijken met parkeerregulering.
- Onderzoeken mogelijkheden uitgifte bedrijfsparkervergunningen voor woonwijken.
- Optimaliseren parkeren vergunninghouders.
- Waar mogelijk functie parkeerbuffers voor binnenstad opheffen.
- Vraagvolgend invoeren parkeerregulering.
- Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk herinrichten openbare ruimte waardoor extra parkeerplaatsen ontstaan.

6.3. Wijkwinkelcentra

Voor wijkwinkelcentra is het uitgangspunt dat er voldoende parkeercapaciteit voor zowel werknemers als bezoekers en bewoners aanwezig is. In deze paragraaf is uitgewerkt hoe wij dit uitgangspunt denken te handhaven.

6.3.1. Beprijzen

De invoering van parkeerregulering (betaald parkeren) kan een oplossing zijn in die situaties dat de parkeerdruk in de directe nabijheid van een wijkwinkelcentrum overdag groter is dan 85%. Langparkerende werknemers kunnen op enige afstand van de werkplek gratis parkeren, op plekken waar de parkeerdruk nog beperkt is. Bij het wijkwinkelcentrum zijn hierdoor tijdens de piekmomenten meer parkeerplaatsen beschikbaar voor de bezoekers. Indien het aantal bewoners in de directe nabijheid van het wijkwinkelcentrum niet te groot is in verhouding tot het aantal parkeerplaatsen, bieden wij hen de mogelijkheid van parkeervergunningen aan.

Ook voor wijkwinkelcentra geldt dat parkeerregulering alleen wordt ingevoerd als ten minste 50% van de bewoners en ondernemers voorstander is én het gebied voldoende groot is:

- minimaal 50 parkeerplaatsen als het gebied aansluit op het gebied met parkeerregulering,
- minimaal 150 parkeerplaatsen als het gebied niet aansluit op het gebied met parkeerregulering.

Bij invoering van betaald parkeren, wordt een tarief aangehouden dat gelijk is aan het tarief in het Marconi-gebied. De parkeerregulering is alleen van kracht tijdens de perioden dat een (te) hoge parkeerdruk is gemeten.

6.3.2. Bijbouwen

Als de invoering van parkeerregulering geen oplossing lijkt te bieden, onderzoeken we de mogelijkheden om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Deze parkeerplaatsen moeten worden gevonden door slimme herinrichting van de openbare ruimte, waarbij de oplossing veelal uit de dagelijkse parkeerpraktijk zal worden aangedragen.

Maatregelen wijkwinkelcentra:

- Vraagvolgend invoeren parkeerregulering.
- Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk herinrichten openbare ruimte waardoor extra parkeerplaatsen ontstaan.

6.4. Dorpen en kleine kernen

In de dorpen en kleine kernen ligt de prioriteit bij de bewoners. Het uitgangspunt is dat er voldoende parkeercapaciteit voor zowel bewoners als andere doelgroepen aanwezig is. In deze gebieden zal de inzet van maatregelen uit de categorieën beperken, benutten en beprijzen weinig tot geen soelaas bieden.

Wanneer zich parkeerproblemen voordoen in deze gebieden, onderzoeken wij de oorzaken hiervan. Waar nodig (veel foutparkeren) treden wij handhavend op, waar mogelijk realiseren wij extra parkeerplaatsen door herinrichting van de openbare ruimte.

Maatregelen dorpen en kleine kernen:

- Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk herinrichten openbare ruimte waardoor extra parkeerplaatsen ontstaan.

6.5. Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

Op de bedrijventerreinen hebben werknemers de hoogste prioriteit, gevolgd door bezoekers aan de bedrijven. In het algemeen wordt het parkeren op eigen terrein opgelost en slechts in beperkte mate gebruik gemaakt van de openbare ruimte. De parkeerplaatsverplichting wordt van toepassing op nieuwbouw- en verbouwprojecten op de bedrijventerreinen. Hierdoor zal de parkeervraag in de openbare ruimte ook in de toekomst beperkt blijven.

Maatregelen bedrijventerreinen en kantoorlocaties:

- Instellen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten.

7. De financiële opgave

In de voorgaande hoofdstukken is de beleidsinhoudelijke opgave voor het parkeren uiteen gezet. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de huidige en toekomstige exploitatie van het parkeren en geven we de financiële kaders aan.

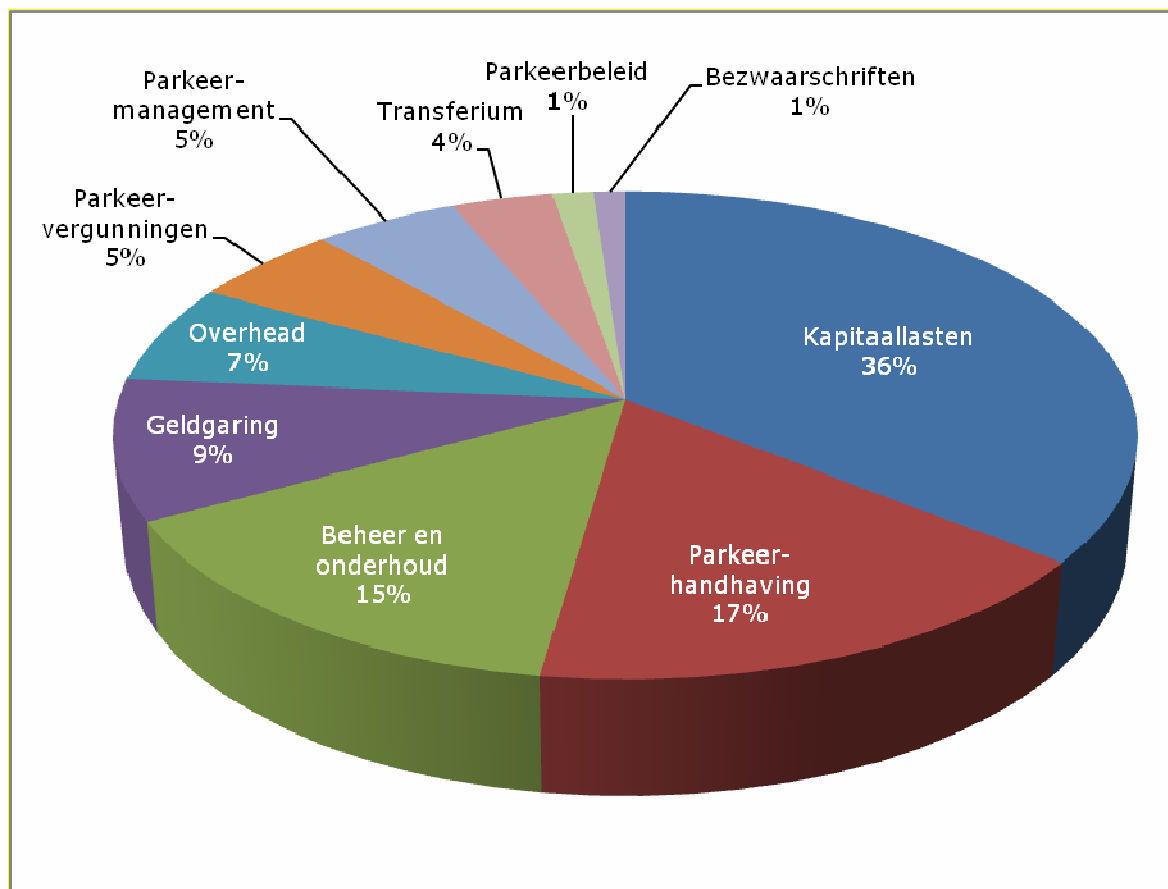
7.1. Bestaande parkeerexploitatie

Tot nu toe kent het parkeren een structurele meeropbrengst. Deze meeropbrengst zijn de afgelopen jaren ingezet voor algemene doeleinden en voor investeringen op het gebied van infrastructuur. Voor de komende jaren wordt verwacht dat een verschuiving van parkeerplaatsen op maaiveld naar parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen plaats zal vinden. Daarnaast zijn diverse maatregelen voorgesteld die een kwaliteitsimpuls voor het parkeren betekenen. De hiermee gepaard gaande investeringen zorgen ervoor dat deze structurele meeropbrengst in de toekomst onder druk kan komen te staan.

Jaar	Opbrengsten	Kosten	Resultaat
2005	€ 2.950.000	€ 1.370.000	€ 1.580.000
2006	€ 2.990.000	€ 1.710.000	€ 1.280.000
2007	€ 3.120.000	€ 2.000.000	€ 1.120.000
2008	€ 3.250.000	€ 1.990.000	€ 1.260.000

Tabel 7.1: gerealiseerde resultaten parkeren 2005-2008

In tabel 7.1 zijn de in de periode 2005-2008 gerealiseerde resultaten voor het parkeren weergegeven. De in deze beleidsnota gepresenteerde beleidsmaatregelen zijn voornamelijk niet in financiële zin vertaald in een meerjarige prognose. We stellen daarom voor om de meerjarige financiële consequenties van de beleidsmaatregelen jaarlijks in beeld te brengen in de jaarplannen (zie hoofdstuk 10).



Figuur 7.2: kostenverdeling parkeerexploitatie 2008

In figuur 7.2. is een verdeling over een tiental hoofdposten van de exploitatiekosten van het product parkeren in 2008 weergegeven. De grootste kostenposten betreffen kapitaallasten, parkeerhandhaving en het beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen.

7.2. Financiële kaders

Ten aanzien van het parkeerbeleid en de parkeerexploitatie zijn de volgende financiële kaders leidend:

- Het parkeren moet structureel ten minste kostendeckend blijven.
- Investerings in parkeervoorzieningen worden structureel bekostigd vanuit de parkeerexploitatie.
- De tarieven voor het betaald parkeren dienen concurrerend te zijn.

We kiezen er niet voor om een egalisatiereserve voor het product parkeren in het leven te roepen, waarmee fluctuaties in het resultaat van de parkeerexploitatie kunnen worden opgevangen. Wij accepteren daarmee een onzekerheid ten aanzien van de jaarlijkse beschikbaarheid van gelden voor de investeringen op het gebied van infrastructuur. Maatregelen die niet passend zijn binnen het financiële kader, kunnen enkel tot stand komen met behulp van aanvullende financiering.

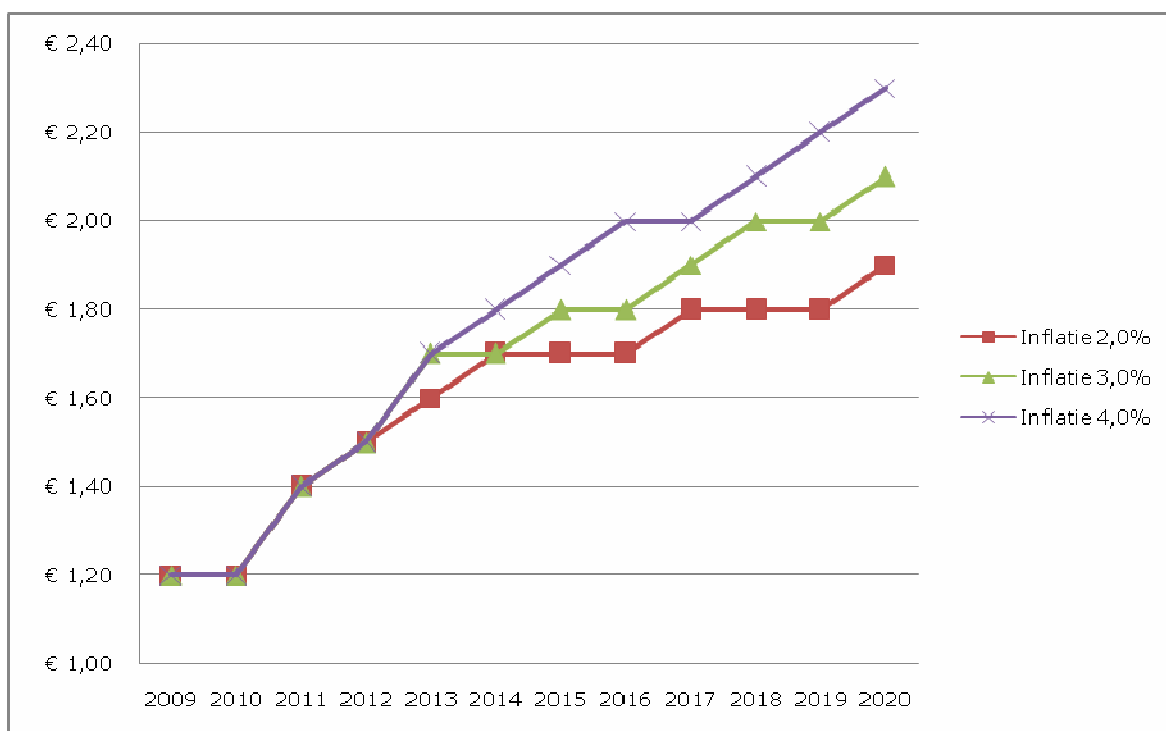
7.3. Doorontwikkeling tarieven

De meest bepalende factor voor het resultaat van het parkeren wordt gevormd door de parkeertarieven. In paragraaf 6.1.3. zijn de huidige tarieven voor het betaald parkeren weergegeven. Tevens is een voorstel voor de opbouw van de tarieven voor parkeervergunningen per 2011 opgenomen.

In bijlage 3 is een vergelijking opgenomen van onze tarieven voor betaald parkeren en parkeervergunningen met die van omliggende gemeenten. Uit deze vergelijking blijkt dat zeker onze vergunningtarieven laag zijn te noemen. Alleen in Vlissingen is het momenteel goedkoper om op straat te parkeren. Per 2010 zal dit waarschijnlijk niet langer het geval zijn¹⁹.

Wij stellen ons voor dat het tarief voor betaald parkeren zich structureel inflatievolgend ontwikkelt. Een dergelijke ontwikkeling van het tarief is vergelijkbaar met de lijn die omliggende en met Goes vergelijkbare gemeenten hanteren. Het tarief voor het parkeren in Goes blijft hierdoor zeer concurrerend met de omliggende centra.

Ten behoeve van de exploitbaarheid van parkeergarage Westwal is in 2007 vastgelegd dat in 2011 en 2013 incidentele tariefstijgingen van € 0,10 zullen plaatsvinden. Daarnaast is in 2011 tot en met 2013 voorzien in een extra taakstellende tariefstijging van 3%. Afhankelijk van het gemiddelde inflatiepeil over de periode tot en met 2020 laat figuur 7.3 de bandbreedtes van de mogelijke ontwikkeling van het uurtarief zien.



Figuur 7.3: bandbreedtes ontwikkeling tarief betaald parkeren tot en met 2020

¹⁹

Op het moment van schrijven van deze nota heeft het college van Burgemeester en Wethouders van Vlissingen een voorstel aan de gemeenteraad gestuurd om het tarief per 1 januari 2010 te verhogen naar € 1,30 per uur.

De overige tarieven voor betaald parkeren worden gerelateerd aan dit tarief en zullen dus een soortgelijke ontwikkeling kennen.

Ook voor de tarieven voor de parkeervergunningen zien wij vanaf 2011 een vergelijkbare ontwikkeling aan de algehele inflatie. Dit levert de volgende tariefontwikkeling, afgerond op hele euro's, op:

Vergunningsoort:	2011	2012	2013	2014	2015
1 ^e bewonersvergunning	€ 36,-	€ 37,-	€ 37,-	€ 38,-	€ 39,-
2 ^e bewonersvergunning	€ 72,-	€ 73,-	€ 75,-	€ 76,-	€ 78,-
3 ^e bewonersvergunning	€ 144,-	€ 147,-	€ 150,-	€ 153,-	€ 156,-
1 ^e bedrijfsvergunning	€ 180,-	€ 184,-	€ 187,-	€ 191,-	€ 195,-
2 ^e bedrijfsvergunning	€ 360,-	€ 367,-	€ 375,-	€ 382,-	€ 390,-
AA-vergunning	€ 1.800,-	€ 1.836,-	€ 1.873,-	€ 1.910,-	€ 1.948,-
AB-vergunning	€ 288,-	€ 294,-	€ 300,-	€ 306,-	€ 312,-
AM-vergunning	€ 180,-	€ 184,-	€ 187,-	€ 191,-	€ 195,-

Tabel 7.4: ontwikkeling tarief parkeervergunningen

De tarieven voor betaald parkeren en parkeervergunningen zullen wij jaarlijks ter vaststelling voorleggen middels een wijzigingsvoorstel voor de Verordening Parkeerbelastingen Goes.

DEEL C: VAN BELEID NAAR UITVOERING

8. De parkeerorganisatie

8.1. Huidige organisatie

De ontwikkeling van het parkeerbeleid valt onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Stadsontwikkeling. Sinds 2007 is de exploitatie van het parkeren ondergebracht bij de afdeling Economische Zaken. De parkeermanager coördineert en regisseert de uitvoering van alle werkzaamheden. De daadwerkelijke uitvoering vindt plaats door interne afdelingen en enkele externe partijen. De parkeermanager heeft met vrijwel alle uitvoerende partijen dienstverleningsovereenkomsten (dvo's) afgesloten waarin prestatie-eisen zijn opgenomen.

Taak:	Uitvoering:	Dvo:
Parkeercontrole	Afd. V&H	Sinds medio 2009
Onderhoud parkeerapparatuur	Afd. ORU	Sinds medio 2009
Uitgifte parkeervergunningen	Afd. V&H / PuZa	Nog op te stellen
Geldgaring en administratie	Brink's Nederland B.V.	April 2008
Afhandeling en inning naheffingsaanslagen	Tobias Fiscaal	September 2007
Afhandeling bezwaarschriften naheffingsaanslagen	Boone Parkeer Advies	September 2007

Tabel 8.1: uitvoerende werkzaamheden parkeren

Op basis van de dvo's monitort de parkeermanager de uitvoering van de diverse werkzaamheden. Waar nodig overlegt de parkeermanager met de uitvoerende partij over aanpassing of aanscherping van de dvo.

De dvo voor de uitgifte van parkeervergunningen is nog niet opgesteld in verband met de vernieuwing van de regelgeving omtrent de vergunningverlening. In de eerste helft van 2010 wordt deze dvo opgesteld en ondertekend.

8.2. Doorontwikkeling

De openstelling van parkeergarage Westwal levert de nodige extra werkzaamheden op voor het parkeren. Naast een uitbreiding van werkzaamheden die nu al worden uitgevoerd binnen het parkeren (bijvoorbeeld: onderhoud van parkeerapparatuur), dienen ook werkzaamheden uitgevoerd te gaan worden die nog niet binnen de huidige parkeerorganisatie zijn ondergebracht (bijvoorbeeld: bemensing en schoonmaak van de parkeergarage).

Waar mogelijk worden de werkzaamheden als uitbreiding van de huidige werkzaamheden ondergebracht bij interne afdelingen. Voor de nieuw uit te voeren werkzaamheden zullen we in de eerste periode een externe partij inschakelen, die hiermee de nodige ervaring heeft opgedaan en flexibel capaciteit kan leveren. Op middellange termijn kan het efficiënter zijn om deze werkzaamheden in eigen beheer uit te voeren. Zodra dit het geval is, zullen wij tot uitvoering in eigen beheer over gaan.

Vooralsnog zien wij geen aanleiding om de huidige organisatiestructuur aan te passen. Uit de inmiddels opgedane ervaringen met het regisseursmodel met interne en externe uitvoerende partijen, blijkt dat de geleverde prestaties continu verbeteren en de werkzaamheden doelmatiger en efficiënter worden uitgevoerd. Een verdere kwaliteitssprong bij de uitvoering is de komende jaren nog te behalen door versterking van het contractmanagement.

9. Ontwikkelingen parkeerhandhaving

Vooralsnog ziet het er naar uit dat de omvang van het aantal te handhaven parkeerplaatsen in de komende jaren zal afnemen. In 2010 vervallen al ongeveer 350 te handhaven parkeerplaatsen, zo'n 10% van het huidige totaal.

Uit het recente parkeeronderzoek blijkt verder dat de betalingsbereidheid van parkerende bezoekers zeer hoog is, namelijk gemiddeld ongeveer 98%. Deze uitkomst leidt tot de vraag in hoeverre de huidige inzet van de parkeerhandhaving efficiënt is en of er geen sprake is van overcapaciteit.

In 2010 zullen we nieuwe handhavingapparatuur in gebruik nemen en gaan we de parkeervergunningen digitaliseren. Hierdoor wordt enerzijds de uitgifte van parkeervergunningen efficiënter, klantvriendelijker en minder fraudegevoelig en kan anderzijds de handhavingproductiviteit verder worden verhoogd.

In verband met bovenstaande ontwikkelingen gaan wij nader onderzoeken hoe de optimale inzet van parkeerhandhaving zich gaat ontwikkelen. Bij dit onderzoek betrekken wij de ontwikkelingen ten aanzien van de andere werkzaamheden op het gebied van het parkeren zoals aangegeven in paragraaf 8.2. Als uitgangspunt voor de inzet van de parkeerhandhaving hanteren wij dat de parkeerhandhaving bijdraagt aan de kwaliteitsbeleving van het parkeren door de parkeerder.

10. Jaarplannen

Momenteel stelt de parkeermanager meerdere malen per jaar een managementrapportage samen waarin de geleverde prestaties van de uitvoerende partijen worden gerapporteerd en geanalyseerd. Wij stellen ons voor dat eenmaal per jaar aan deze rapportage een jaarplan wordt gekoppeld. In dit jaarplan geven wij aan welke ontwikkelingen zich ten aanzien van het parkeren verwacht worden en op welke wijze we daarmee beleidsmatig en qua exploitatie om willen gaan²⁰. Ook nemen wij een beschrijving en planning van de in het komende jaar uit te voeren werkzaamheden op.

In de jaarrapportage doen wij verslag van de van de geleverde prestaties en de wijze waarop de werkzaamheden uit het jaarplan zijn ingevuld. Verder presenteren wij de resultaten van de monitoring van het parkeren (zie hoofdstuk 11). Wij gaan het jaarplan en de jaarrapportage respectievelijk in het vierde kwartaal en het tweede kwartaal van het kalenderjaar aanbieden.

²⁰

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de ontwikkeling van het parkeerareaal van de binnenstad in relatie tot de vraag naar parkeerplaatsen en de wijze waarop eventuele knelpunten worden aangepakt. Of aan de wijze waarop qua parkeren invulling wordt gegeven aan vervallen parkeercapaciteit als gevolg van het spoorproject.

11. Monitoring en evaluatie

11.1. Monitoring

Monitoring betreft het structureel volgen van ontwikkelingen, waardoor de mogelijkheid ontstaat om problemen voor te blijven en een proactief beleid te voeren. Het parkeerbedrijf heeft een monitoringsprogramma opgezet, bestaande uit de reguliere deelrapportages van de uitvoerende partijen in combinatie met periodiek onafhankelijk uitgevoerde parkeeronderzoeken. Uit de analyse van de rapportages en onderzoeken volgen de trends ten aanzien van het parkeren. De uitkomsten van de monitoring presenteren wij in de jaarrapportage van het parkeren. Als we op basis van de uitkomsten van de monitoring tussentijdse beleidsaanpassingen of beleidstoevoegingen wenselijk of noodzakelijk achten, nemen we dit op in het jaarplan parkeren.

11.2. Evaluatie

Een evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsdoelstellingen zijn bereikt. Ondermeer op basis de resultaten van de monitoring door het parkeerbedrijf zullen wij de parkeersituatie 4-jaarlijks evalueren. Aan de hand van deze evaluatie kan besloten worden het beleid bij te stellen of te wijzigen. De evaluatie van de beleidsdoelstellingen vindt plaats aan de hand van meetbare indicatoren. In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van deze indicatoren en de wijze waarop deze worden bepaald.

Doelstelling:	Indicator:	Norm:	Methode:
Kwaliteits- kenmerk binnenstad	Beoordeling parkeerkwaliteit door parkeerders	Minder dan 54% van bezoekers vindt parkeren onaantrekkelijk ²¹	- Passanten- onderzoek
	Achteraf betaald parkeren	Meer dan 40% van de parkeerplaatsen (betaald en gemengd)	- Inventarisatie parkeerlocaties
Leefbare stad	Bezoekersparkeren in woonwijken	Minder dan in 2009	- Parkeeronderzoek
	Wachtlijsten bewonersvergunningen	Minder dan 50 bewoners op wachtlijsten	- Inventarisatie wachtlijsten
	Verkeersintensiteiten "bufferstraten"	Minder dan 2.500 voertuigen / etmaal	- Verkeers- onderzoek
	Bezettingsgraad vergunninghouders	Minder dan 95% 's nachts	- Parkeeronderzoek
	Gebruik parkeerplaatsen op eigen terrein	Meer dan 70% van het aantal eigen parkeerplaatsen	- Parkeeronderzoek
Bereikbare stad	Parkeren geconcentreerd op locaties aan hoofdwegenstructuur (GO- wegen)	Meer dan 80% van de parkeerplaatsen op grote locaties is direct gelegen aan de hoofdwegenstructuur	- Inventarisatie parkeerlocaties
	Evenwichtige spreiding parkeervoorzieningen rondom binnenstad	Variatie t.o.v. gemiddelde bezettingsgraad is kleiner dan 10%	- Parkeeronderzoek

²¹

Bron: "passantenonderzoek DHV 2003.

Doelstelling:	Indicator:	Norm:	Methode:
	Beperking zoekverkeer	- Operationeel parkeerverwijssysteem - Bezettingsgraad piekmomenten is lager dan 85%	- Inventarisatie - Parkeeronderzoek
Economisch functioneren binnenstad	Bezettingsgraad op gemiddelde zaterdagmiddag	Kleiner dan 85%	- Parkeeronderzoek
	Parkeerregulering in relatie tot functie parkeerplaatsen (runshoppen / funshoppen)	- Verschil in regulering - Loopafstanden²² per doelgroep: • Kleiner dan 100 m voor bewoners • Kleiner dan 100 m voor runshoppers • 100-400 m voor funshoppers • 400 m of meer voor werkers	- Tarieventabel verordening parkeerbelastingen - Inventarisatie
	Concurrerende parkeertarieven	Uurtarief bij laagste 3 van referentiegemeenten	- Vergelijking parkeertarieven
	Koopkrachtbinding bewoners Goes	Groter dan of gelijk aan 95% (dagelijks) Groter dan of gelijk aan 85% (niet-dagelijks)	- Koopstromen-onderzoek ²³
	Regionale aantrekkingskracht	Groter dan of gelijk aan 40% (dagelijks) Groter dan of gelijk aan 60% (niet-dagelijks)	- Koopstromen-onderzoek

Tabel 11.1: indicatoren beleidsdoelstellingen

In afwijking van het bovenstaande willen wij één jaar na openstelling van parkeergarage Westwal evalueren in hoeverre we het transferium bij de Zeelandhallen in gebruik willen houden. Daarbij zullen we kijken naar de ontwikkeling van het gebruik, de kosteneffectiviteit en de noodzaak van het beschikbaar stellen van deze parkeercapaciteit.

²² Loopafstand gemeten vanaf de voetgangsuitgang van de parkeerlocatie tot de bestemmingslocatie (runshoppen) of de toegang van het bestemmingsgebied (funshoppen).

²³ De uitvoering van een koopstromenonderzoek is kostbaar. Derhalve zal ten tijde van uitvoering van de monitoring moeten worden gezien in hoeverre kan worden aangehaakt bij een regulier koopstromenonderzoek dan wel gebruik gemaakt moet worden van de gegevens van een eerder uitgevoerd onderzoek.

In tabel 11.2 is uitgewerkt op welke wijze wij de evaluatie van het transferium willen uitvoeren.

Doelstelling:	Indicator:	Norm:	Methode:
Ontwikkeling gebruik	Aantallen passagiers transferiumbus	Meer dan 60.000 per jaar	- Tellingen ConneXXion
Kosteneffectiviteit	Kosten per bespaarde reiskilometer	Meer dan € 0,90 per kilometer	- Gerealiseerde kosten - Tellingen ConneXXion
	Kosten per parkeerder	Minder dan € 1,25 per parkeerder	- Gerealiseerde kosten - Tellingen ConneXXion
Noodzaak parkeercapaciteit	Gemiddelde bezettingsgraad geregleerde parkeerplaatsen	Kleiner dan 85%	- Parkeeronderzoek

Tabel 11.2: indicatoren evaluatie transferium

Bijlage 1: Parkeernormen Goes

Onderstaand zijn per functie de Goese parkeernormen weergegeven. De toepassing van de parkeernormen is uitgewerkt in CROW-publicatie 182 "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering".

Hierbij geldt het volgende:

- De gemeente Goes is een matig verstedelijkt gebied.
- Het gebied Centrum betreft het gebied dat valt binnen de huidige vergunningzone Centrum.
- Het gebied Schil betreft het gebied dat valt binnen de huidige reguleringsgrenzen, maar niet is gelegen in het gebied Centrum.
- Het gebied Overige betreft alle gebieden die niet binnen het gebied Schil of het gebied Centrum zijn gelegen.
- Het Aandeel bezoek geeft aan welk gedeelte van de te realiseren parkeerplaatsen ten minste openbaar toegankelijk dient te zijn.

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig	Aandeel bezoek
Wonen:					
					waarvan:
Woning duur ²⁴	woning	1,7	1,8	2,1	0,3 pp / woning
Woning middelduur ²⁵	woning	1,5	1,7	1,9	0,3 pp / woning
Woning goedkoop ²⁶	woning	1,3	1,5	1,7	0,3 pp / woning
Serviceflat / aanleunwoning	woning	0,6	0,6	0,6	0,3 pp / woning
Kamerverhuur	kamer	0,6	0,6	0,6	0,2 pp / kamer
Winkelen:					
Binnenstad / hoofdwinkelgebied	100 m ² bvo	3,8	-	-	85%
Wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m ² bvo	4,0	4,0	4,0	85%
Grootschalige detailhandel	100 m ² bvo	-	7,5	8,0	85%
(week)markt	100 m ² bvo	4,0	4,0	4,0	85%
Werken:					
Kantoren met baliefunctie	100 m ² bvo	2,3	2,8	3,3	20%
Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	1,7	1,9	2,0	5%
Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven	100 m ² bvo	0,6	0,7	0,9	5%
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven	100 m ² bvo	1,7	2,2	2,8	5%
Arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven	100 m ² bvo	1,2	1,4	1,8	35%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,7	1,7	1,7	10%
Culturele / maatschappelijke voorzieningen:					
Café / bar / discotheek / cafetaria	100 m ² bvo	6,0	6,0	6,0	90%
Restaurant	100 m ² bvo	10,0	10,0	14,0	80%
Museum / bibliotheek	100 m ² bvo	0,7	0,9	1,2	95%
Bioscoop / theater / schouwburg	zitplaats	0,3	0,3	0,4	100%
Sporthal	100 m ² bvo	2,2	2,5	3,0	95%
Sportveld	hectare	27,0	27,0	27,0	95%

²⁴ Woning duur: v.o.n. > € 240.000,- (prijspeil 2009)

²⁵ Woning middelduur: v.o.n. > € 170.000,- en < € 240.000,- (prijspeil 2009)

²⁶ Woning goedkoop: v.o.n. < € 170.000,- (prijspeil 2009)

Dansstudio / sportschool	100 m ² bvo	4,0	4,0	4,0	95%
Squashbanen	baan	1,5	1,5	1,5	90%
Tennisbanen	baan	3,0	3,0	3,0	90%
Golfbaan	hole	-	-	8,0	95%
Bowlingbaan / biljartzaal	baan/tafel	2,5	2,5	2,5	95%
Stadion	zitplaats	0,2	0,2	0,2	99%
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	100 m ² bvo	6,0	7,0	8,0	99%
Zwembad	100 m ² bassin	10,0	11,0	12,0	90%
Themapark / pretpark	hectare	12,0	12,0	12,0	99%
Overdekte speeltuin / hal	100 m ² bvo	12,0	12,0	12,0	90%
Manege	box	-	-	0,5	90%
Cultureel centrum / wijkgebouw	100 m ² bvo	3,0	3,0	3,0	90%
Hotel	kamer	1,5	1,5	1,5	
Volkstuin	perceel	-	-	0,3	
Religiegebouw	zitplaats	0,2	0,2	0,2	
Begraafplaats / crematorium	gelijktijdige begrafenis / crematie	30,0	30,0	30,0	

Medische voorzieningen:

Ziekenhuis	bed	1,7	1,7	1,7	
Verpleeg- / verzorgingstehuis	woon-eenheid	0,7	0,7	0,7	60%
Arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	behandel-kamer	2,0	2,0	2,0	65%

Scholen:

WO/HBO-dag	Collegezaal + leslokaal	20,0 + 7,0	20,0 + 7,0	20,0 + 7,0	
MBO (ROC)-dag	leslokaal	7,0	7,0	7,0	
VWO/HAVO/VBO-dag	leslokaal	1,0	1,0	1,0	
Avondonderwijs	student	1,0	1,0	1,0	
Basisonderwijs (exclusief Kiss and Ride)	leslokaal	1,0	1,0	1,0	
Creche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf (exclusief Kiss and Ride)	arbeids-plaats	0,8	0,8	0,8	

Figuur B-1.1: parkeernormen Goes

Bijlage 2: Parkeervraag en -aanbod

In 2007 is een parkeeronderzoek uitgevoerd om de parkeersituatie in het geregeleerde gebied ten behoeve van een parkeerbeleidsnota in beeld te brengen. In september en oktober 2009 is een hernieuwd en uitgebreid parkeeronderzoek uitgevoerd, om de huidige situatie opnieuw in beeld te krijgen. In figuur B-2.1 is een overzicht van het onderzoeksgebied en de daarbinnen onderscheiden zones weergegeven.



Figuur B-2.1: onderzoeksgebied parkeeronderzoek 2009

Huidige situatie geregeleerd gebied

In het parkeeronderzoek van september en oktober 2009 is diverse momenten verspreid over de week de bezetting van alle parkeerplaatsen in de binnenstad en de geregeleerde schilgebieden alsmede enkele gratis parkeerterreinen ten zuiden van de binnenstad geteld. Voorafgaand hieraan zijn alle parkeerplaatsen geïnventariseerd. In tabel B-2.2 zijn de uitkomsten van deze inventarisatie opgenomen.

Zone	Betaald	Gemengd	Vergunninghouders	Gehandicapten	Gratis	Totaal
Binnenstad	446	80	49	33	0	608
P-terrein P. Heinstr.	147	0	0	3	0	150
P-Rommerswalestr.	0	107	0	2	0	109
Hollandiaplein	0	227	0	8	0	235
Molenplein	0	288	62	5	0	355
Zuid	48	260	98	12	96	514
Oost	0	430	582	18	0	1030
Noord	4	137	341	10	0	492
West	0	47	577	15	88	727
Marconigebied	0	492	0	8	0	500
Zuid-Zuid	0	0	0	8	538	546
Totaal	645	2068	1709	122	722	5266

Tabel B-2.2: parkeercapaciteiten onderzoeksgebied

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat het piekmoment op zaterdagmiddag tussen 14.00 en 16.00 uur valt. De gemiddelde bezettingsgraad in het gehele onderzoeksgebied is dan 71%. In tabel B-2.3 is de bezettingsgraad uitgesplitst naar zone en soort parkeerplaats.

Zone	Betaald	Gemengd	Vergunninghouders	Gehandicapten	Gratis	Totaal
Binnenstad	88%	100%	112%	52%	-	89%
P-terrein P. Heinstr.	99%	-	-	67%	-	98%
P-Rommerswalestr.	-	99%	-	0%	-	97%
Hollandiaplein	-	69%	-	0%	-	67%
Molenplein	-	81%	68%	0%	-	77%
Zuid	69%	77%	77%	33%	98%	79%
Oost	-	69%	67%	17%	-	67%
Noord	100%	65%	73%	70%	-	72%
West	-	74%	58%	40%	98%	64%
Marconigebied	-	63%	-	25%	-	62%
Zuid-Zuid	-	-	-	63%	57%	57%
Totaal	89%	73%	67%	38%	67%	71%

Tabel B-2.3: bezettingsgraad zaterdagmiddag onderzoeksgebied

Uit de tabel blijkt dat de totale bezettingsgraad in de zone Binnenstad en op de tijdelijke parkeerterreinen (Piet Heinstraat en Rommerswalestraat) boven de maximaal acceptabel bezettingsgraad ligt. Bezettingsgraden groter dan 100% worden veroorzaakt door foutgeparkeerde voertuigen.

De parkeerplaatsen met uitsluitend betaald parkeren kennen de hoogste gemiddelde bezettingsgraad. Deze plaatsen zijn dan ook voornamelijk in het centrum gelegen. Op de meeste parkeerplaatsen met gemengd gebruik (bezoekers én vergunninghouders) en de parkeerplaatsen voor vergunninghouders is de bezettingsgraad op een acceptabel niveau.

Het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaatsen ligt op een lager niveau, maar is desondanks relatief hoog. De gratis parkeerplaatsen ten noorden van de spoorlijn worden zeer goed gebruikt. Voor de gratis parkeerplaatsen ten zuiden van de spoorlijn geldt dat de bezettingsgraad aanzienlijk lager ligt.

Om meer inzicht te krijgen in het parkeren door vergunninghouders is tevens een parkeertelling uitgevoerd op een doordeweekse nacht. In tabel B-2.4 is een overzicht van de resultaten naar zone en soort parkeerplaats weergegeven.

Zone	Betaald	Gemengd	Vergunninghouders	Gratis	Totaal
Binnenstad	12%	66%	57%	-	23%
P-terrein P. Heinstr.	1%	-	-	-	1%
P-Rommerswalestr.	-	34%	-	-	33%
Hollandiaplein	-	5%	-	-	5%
Molenplein	-	13%	89%	-	26%
Zuid	10%	43%	73%	30%	43%
Oost	-	43%	77%	-	61%
Noord	50%	60%	80%	-	73%
West	-	45%	58%	2%	49%
Marconigebied	-	1%	-	-	1%
Zuid-Zuid	-	-	-	9%	9%
Totaal	10%	26%	71%	11%	36%

Tabel B-2.4: bezettingsgraad maandnacht onderzoeksgebied

Huidige situatie binnenstad

Slechts een gedeelte van de parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied wordt beschouwd als benutbaar voor de functies in de binnenstad. Voor de overige parkeerplaatsen geldt dat ze zijn bedoeld voor andere functies (bijvoorbeeld: wonen in de schilwijken) of qua loopafstand te ver weg zijn gelegen van de binnenstad (bijvoorbeeld: parkeerplaatsen Marconigebied²⁷). Tabel B-2.5 geeft een overzicht van de parkeerplaatsen die beschikbaar zijn voor de binnenstad, alsmede het gebruik door vergunninghouders en de beschikbaarheid voor parkerende bezoekers op zaterdagmiddag.

Zone/Locatie	Capaciteit	Bezetting vergunninghouders	Beschikbaar bezoekers ²⁸
Binnenstad	608	84	515
P-terrein M.A. de Ruijterlaan	100	4	96
Van de Spiegelstraat	12	6	6
P-terrein Wijngaardstraat / Koepoort	104	0	104
Wijngaardstraat	3	1	2
Damplein	38	0	38
P-terrein Dam	9	0	9
Groene Weidje	3	0	0
Oostwal	12	13	0
Oostsingel	6	0	6
P-terrein Oostwal	123	0	123
Agnietenhof	17	16	0
Bocht van Guinea	4	2	0
Vlasmarkt	2	0	2
Singelstraat	4	3	4
Kolveniershof	19	0	19
P-terrein de Mythe / Bleekveld	53	0	53
Westwal	11	4	1
Beestenmarkt	66	29	37
Korte Vorststraat	7	6	0

²⁷ Als maximale loopafstanden zijn aangehouden 100 meter voor bewoners en runshoppers en 400 meter voor funshoppers.

²⁸ Het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor betalende bezoekers op een locatie is niet altijd exact gelijk aan het verschil tussen de totale capaciteit en het aantal geparkeerde vergunninghouders. Dit wordt ofwel veroorzaakt door foutgeparkeerde vergunninghouders die tijdens het parkeeronderzoek zijn geteld ofwel doordat locaties specifiek gereserveerd zijn voor vergunninghouders.

Zone/Locatie	Capaciteit	Bezetting vergunninghouders	Beschikbaar bezoekers ²⁸
Grote Kade	15	0	15
P-terrein Piet Heinstr	150	0	150
P-terrein Rommerswalestr	109	25	84
Hollandiaplein	235	28	207
Molenplein	355	69	286
Schil Zuid	225	67	158
Jacob Valckestraat	18	0	18
Voorstad	6	0	6
M.A. de Ruijterlaan	32	7	25
Frans den Hollanderlaan	36	17	19
Van de Spiegelstraat	53	18	35
Rimmelandsstraat	16	3	13
Rimmelandsplein	23	10	13
Van Bourgondiëstraat	27	9	18
Voorstad (gedeeltelijk)	14	3	11
Schil Oost	368	139	232
Beatrixlaan	34	13	21
Anjelierstraat	29	15	14
P-terrein Oostsingel	42	0	42
Heernisseweg	26	19	7
Reigerstraat	33	0	33
Kievitlaan	9	9	0
Nachtegaallaan	40	22	18
Schipperswegeling	9	12	0
Oude Singel	22	8	14
P-terrein Oude Singel	39	16	23
P-terrein Albert Joachimikade-zuid	77	24	53
P-terrein Albert Joachimikade-noord	8	1	7
Schil Noord	102	36	66
Nieuwstraat	49	20	29
J. Antonides van der Goeskade	21	11	10
Zaagmolenstraat	28	5	23
Bierkade	2	0	2
Turfkade	2	0	2
Schil West	34	11	23
Naereboutstraat	14	4	10
Westsingel	10	2	8
P-terrein Westsingel	10	5	5
Totaal	2186	459	1721

Tabel B-2.5: benutbare parkeerplaatsen voor binnenstad

Het betreft circa 2.175 parkeerplaatsen, waarvan ruim 600 parkeerplaatsen in de eigenlijke binnenstad liggen. Op zaterdagmiddag zijn bijna 1.725 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers aan de binnenstad. De overige parkeerplaatsen worden gebruikt door vergunninghouders.

Zoals eerder aangegeven blijkt uit het parkeeronderzoek dat op zaterdagmiddag op diverse locaties de bezettingsgraad boven het acceptabele maximum van 85% uitkomt. Op deze locaties voldoet het huidige aanbod aan parkeerplaatsen niet aan de kwalitatieve norm zoals deze in paragraaf 6.1.4 is opgenomen. In tabel B-2.6 is per onderscheiden zone aangegeven welke omvang het parkeeraanbod in de huidige situatie heeft en welke omvang dit dient te hebben om in de huidige situatie aan de norm van maximaal 85% te voldoen. Uit de tabel is af te leiden dat in de huidige situatie zich een tekort van 170 parkeerplaatsen voordoet om te kunnen voldoen aan de kwalitatieve norm voor het parkeeraanbod. Het tekort doet zich met name voor in binnenstad zelf, op de tijdelijke parkeerterreinen en in de schilzone Oost.

Zone	Huidige capaciteit	Benodigde capaciteit
Binnenstad	608	672
P-terrein Piet Heinstr	150	171
P-terrein Rommerswalestr	109	125
Hollandiaplein	235	235
Molenplein	355	355
Schil Zuid	225	249
Schil Oost	368	404
Schil Noord	102	109
Schil West	34	36
Totaal	2186	2356

Tabel B-2.6: werkelijk en benodigd parkeeraanbod voor binnenstad 2009

Doorkijk 2010-2020: parkeervraag binnenstad

Als autonome groei van de parkeervraag wordt tot en met 2020 uitgegaan van 10% ten opzichte van 2009. Gezien de relatief grote autoafhankelijkheid van het verzorgingsgebied van Goes, is het aannemelijk dat de groei van het autobezit per huishouden aan de bovenzijde van de aangegeven bandbreedte zal zitten. De groei van het totaal aantal huishoudens wordt veiligheidshalve als nihil verondersteld. Het percentage van 10% ligt nabij de ondergrens van de verwachte groei van het autobezit op landelijk niveau.

In tabel B-2.7 is de op basis van de autonome groei berekende hoeveelheid geparkeerde auto's van vergunninghouders en bezoekers van de binnenstad op een zaterdagmiddag in 2020 weergegeven. Het totale aantal auto's dat op een zaterdagmiddag in 2020 geparkeerd moet kunnen worden komt neer op circa 2.010 stuks.

Zone	Geparkeerde vergunninghouders	Geparkeerde bezoekers	Totaal geparkeerd
Binnenstad ²⁹	126	734	860
Hollandiaplein	31	142	173
Molenplein	76	227	303
Schil Zuid	78	148	226
Schil Oost	164	160	324
Schil Noord	43	52	95
Schil West	14	16	30
Totaal	532	1479	2011

Tabel B-2.7: aantallen geparkeerde voertuigen op zaterdagmiddag in 2020

Met toepassing van de kwaliteitsnorm van 85% voor de maximaal acceptabele bezettingsgraad is dit aantal geparkeerde auto's te vertalen in de vraag naar parkeerplaatsen in 2020. In tabel B-2.8 is per zone de parkeervraag op zaterdagmiddag in 2009 en 2020 weergegeven. De totale parkeervraag neemt met circa 180 parkeerplaatsen toe. De parkeervraag blijkt met name toe te nemen in de binnenstad zelf, in schilzone Oost en schilzone Zuid.

²⁹

De aantallen geparkeerde auto's op de tijdelijke parkeerterreinen Piet Heinstraat en Rommerswalestraat zijn voor de situatie 2020 toegevoegd aan de zone Binnenstad (oftewel: deze auto's parkeren in 2020 in de nieuwe parkeergarage Westwal).

Zone	Parkeervraag 2009	Parkeervraag 2020
Binnenstad	968 ³⁰	1060
Hollandiaplein	235	235
Molenplein	355	357
Schil Zuid	249	279
Schil Oost	404	443
Schil Noord	109	122
Schil West	36	40
Totaal	2356	2536

Tabel B-2.8: parkeervraag zaterdagmiddag in 2009 en 2020

Doorkijk 2010-2020: parkeeraanbod binnenstad

Op basis van de momenteel bekende ontwikkelingen kan het volgende beeld worden geschetst van de ontwikkeling van het aanbod aan parkeerplaatsen voor de binnenstad.

De ontwikkelingen voor 2010 liggen min of meer vast. Voor de ontwikkelingen in de periode tot 2020 geldt dat deze zich momenteel nog in de definitie- of voorbereidingsfase bevinden. In hoeverre deze ontwikkelingen werkelijkheid worden, is mede afhankelijk van toekomstige besluitvorming.

In 2010 wordt de parkeergarage Westwal geopend. Tegelijkertijd vervalt de parkeercapaciteit op Bleekveld en Kolveniershof en de tijdelijke parkeerterreinen Piet Heinstraat en Rommerswalestraat. Per saldo betekent dit een toevoeging van circa 180 parkeerplaatsen.

Momenteel wordt een haalbaarheidsstudie verricht naar de realisatie van een parkeervoorziening aan de Oostwal, waarbij de parkeerterreinen Oostwal en Oostsingel komen te vervallen. Deze ontwikkeling zou in de periode 2010-2020 per saldo ongeveer 165 parkeerplaatsen kunnen opleveren.

Een van de speerpunten van het Masterplan Binnenstad is het autoluw maken van de binnenstad. Een ontwikkeling die daar aan kan bijdragen is het omzetten van het gemengd parkeren naar vergunninghoudersparkeren. De voornaamste locaties die hiervoor in aanmerking komen zijn Nieuwstraat en Beestenmarkt. Bezoekers aan functies op deze locaties hebben op korte afstand een alternatieve parkeervoorziening in de vorm van parkeergarage Westwal. Voor bewoners van de binnenstad wordt hiermee broodnodige extra capaciteit voor vergunninghoudersparkeren gecreëerd. Per saldo betekent dit een omzetting van 111 parkeerplaatsen ten behoeve van vergunninghouders.

³⁰

Inclusief P-terreinen Piet Heinstraat en Rommerswalestraat.

De effecten van bovenstaande ontwikkelingen zijn in tabel B-2.9 overzichtelijk weergegeven. De ruimtelijke ontwikkelingen rondom de spoorlijn en de nieuwe ontsluitingsroute vanaf A58 zijn hierbij niet meegenomen.

		Betaald	Gemengd	Vergunning- houders	Gehand- capten	Totaal
2009	Centrum	446	80	49	33	608
	Schilgebieden	175	1312	62	29	1578
	Totaal 2009	621	1392	111	62	2186
2010	Centrum:	884	80	49	34	1047
	- <i>parkeergarage Westwal</i>	504	0	0	7	511
	- <i>Bleekveld</i>	-50	0	0	-3	-53
	- <i>Kolveniershof</i>	-16	0	0	-3	-19
	Schilzone:	28	1205	62	24	1319
	- <i>p-terrein Piet Heinstr</i>	-147	0	0	-3	-150
	- <i>p-terrein Rommerswalestr</i>	0	-107	0	-2	-109
	Totaal 2010	912	1285	111	58	2366
Tot 2020	Centrum:	1091	16	113	34	1254
	- <i>parkeervoorziening Oostwal</i>	325	0	0	5	330
	- <i>p-terrein Oostwal</i>	-118	0	0	-5	-123
	- <i>Beestenmarkt</i>	0	-64	64	0	0
	Schilzone:	28	1116	109	24	1277
	- <i>p-terrein Oostsingel</i>	0	-42	0	0	-42
	- <i>Nieuwstraat</i>	0	-47	47	0	0
	Totaal 2020	1119	1132	222	58	2531

Tabel B-2.9: ontwikkeling parkeercapaciteiten ten behoeve van binnenstad 2009-2020

Uit de ontwikkeling van de parkeercapaciteiten kan in de eerste plaats worden afgeleid dat de verhouding tussen het aanbod in het centrum en de schilgebieden verschuift richting het centrum. Dit betekent dat een parkeerder gemiddeld genomen dichterbij zijn/haar bestemming zal kunnen parkeren. Verder blijkt dat, indien de hiervoor genoemde ontwikkelingen daadwerkelijk worden gerealiseerd, het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen in 2020 voldoet aan de berekende behoefte aan parkeerplaatsen (2.536 stuks). Ten derde is sprake van een sterke groei van parkeerplaatsen waar alleen betaald parkeren van kracht is. Dit sluit aan bij de gedachte om betalende bezoekers aan de binnenstad zoveel mogelijk via de hoofdwegenstructuur naar een beperkt aantal parkeerlocaties te geleiden.

Het aantal voor de binnenstad beschikbare parkeerplaatsen in 2020 lijkt te voldoen aan de behoefte aan parkeerplaatsen op basis van de autonome groei. Dit biedt mogelijkheden om, met name in de schilzone, de leefbaarheid te verbeteren door het omzetten van gemengd parkeren in vergunninghoudersparkeren. De parkeerplaatsen in de schilzone worden dan bestemd voor de aldaar aanwezige functies (met name wonen) en de bufferfunctie voor de binnenstad wordt teruggedrongen. Op elke locatie dient een zorgvuldige afweging te worden gemaakt of, en zo ja hoe, de omzetting gerealiseerd kan worden en in hoeverre compensatie elders van de omgezette parkeercapaciteit (lees: bijbouwen) noodzakelijk is. In tabel B-2.10 is per schilzone indicatief aangegeven om welke aantallen parkeerplaatsen het bij deze omzettingen zou kunnen gaan.

Zone	Aantal gemengde plaatsen	Opmerking
Zuid	80	Omzetten na realisatie parkeervoorziening spoorproject Omzetten na realisatie parkeervoorziening Oostwal
Oost	95	
Noord	0	
West	20	
Totaal	195	

Tabel B-2.10: indicatie gemengde parkeerplaatsen om te zetten in vergunninghoudersplaatsen

Bijlage 3: Vergelijking huidige parkeertarieven

In onderstaande tabel zijn de tarieven voor betaald parkeren en parkeervergunningen weergegeven voor Goes en enkele andere gemeenten in de omgeving.

Het goedkoopste en duurste tarief is respectievelijk groen en rood gearceerd. Het tariefniveau van Goes is geel gearceerd.

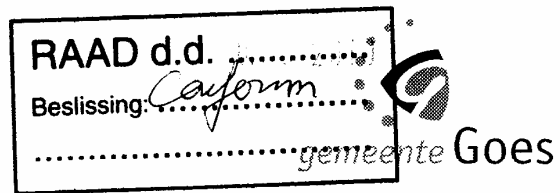
	Vlissingen	Middelburg	Roosendaal	Bergen op Zoom	Terneuzen	Goes	Veere
Betaald parkeren:							
Straat, uurtarief	€ 1,10	€ 1,80	€ 1,60	€ 1,40	€ 1,50	€ 1,20	€ 1,80*
Garage, uurtarief	€ 1,10	€ 1,00	€ 1,60	€ 1,10	€ 1,00	€ 1,20	n.v.t.
Parkeervergunning:							
1e bewoners	€ 42,00	€ 56,40	€ 45,60	€ 48,00	€ 21,65	€ 24,00	€ 26,50
2e bewoners	€ 42,00	€ 189,60	€ 68,40	€ 180,00	€ 21,65	€ 24,00	€ 46,50
1e bedrijfs	€ 425,00	€ 189,60	€ 379,20	€ 360,00	€ 257,50	€ 144,00	€ 164,00
2e bedrijfs	€ 425,00	€ 379,20	€ 379,20	€ 360,00	€ 257,50	€ 216,00	€ 164,00

Tabel B-3.1: parkeertarieven 2009

* betaald parkeren alleen gedurende zomerseizoen.

DEEL D: RAADSVOORSTEL EN RAADSBSLUIT

Raadsvoorstel



Agendapunt 09
Vergadering d.d. 18 februari 2010
Verzonden 9 februari 2010
Onderwerp Vaststelling Parkeerbeleidsplan 2009-2020
Registratienummer 10INT00088

Geachte raad,

In het parkeerbeleidsplan 2009-2020 presenteren wij onze visie op parkeren, de uitwerking daarvan tot concrete gebiedsgerichte en doelgroepgerichte maatregelpakketten en de wijze waarop we de uitvoering van het beleid willen organiseren, monitoren en evalueren.

Het voorliggende rapport kent een vernieuwde opbouw en maakt gebruik van de meest recente parkeergegevens (parkeeronderzoek DUFEC, oktober 2009).

Het uitgangspunt

Parkeren is geen doel op zich, maar een middel om onze ambities te bereiken. Het parkeerbeleid moet dan ook bijdragen aan het woon-, werk-, verblijfs- en leefklimaat dat wij nastreven. Onze visie ten aanzien van parkeren in Goes voor de periode tot 2020 is dan ook:

Parkeren wordt een kwaliteitskenmerk van Goes en zal, binnen de te stellen ruimtelijke en financiële kaders, bijdragen aan een leefbare en bereikbare stad, aan de uitbouw van de regionale functie én het economisch functioneren van de (binnen)stad.

Beleidsopgave

Het parkeerbeleid geeft een antwoord op de geconstateerde knelpunten in de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen tot 2020. Deze ontwikkelingen betreffen onder meer de groei van het autobezit, mede als gevolg van het nog niet vastgestelde Rijksbeleid, de bevolkingsontwikkeling en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen. We hebben gebiedsgerichte maatregelpakketten samengesteld, opgebouwd uit de categorieën Beperken, Benutten, Beprijzen en Bijbouwen.

Voorstel

Wij verzoeken u bijgaande Parkeerbeleidsplan 2009-2020 vast te stellen. Hiermee stelt u de kaders waarbinnen het parkeerbeleid zich kan ontwikkelen. In hoofdlijnen komt dit neer op het volgende:

Binnenstad

In en direct nabij de binnenstad moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om bewoners, bezoekers en werkers een plek te geven. Daarvoor zetten we de volgende maatregelen in:

- Aanscherpen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten.
- Onderzoeken mogelijkheden en effecten differentiatie parkeervergunningen.
- Verder terugdringen maaiveldparkeren binnenstad.
- Optimaliseren parkeren vergunninghouders.
- Realiseren van parkeerverwijssysteem.
- Uitwerken effecten van invoering achteraf betaald parkeren op Molenplein en Hollandia-plein.
- Uitwerken effecten van parkeerdurverbepking op Koepoort en Damplein.
- Jaarlijks onderzoeken ontwikkeling parkeervraag in relatie tot parkeeraanbod binnenstad.

Woonwijken

In de woonwijken ligt de prioriteit bij de bewoners. Om deze prioriteit te beschermen zetten we als maatregelen in:

- Aanscherpen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten in wijken met parkeerregulering.
- Onderzoeken mogelijkheden uitgifte bedrijfsparkeervergunningen voor woonwijken.
- Optimaliseren parkeren vergunninghouders
- Waar mogelijk functie parkeerbuffers voor binnenstad opheffen
- Vraagvolgend invoeren parkeerregulering.
- Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk herinrichten openbare ruimte waardoor extra parkeerplaatsen ontstaan.

Wijkwinkelcentra

Voor wijkwinkelcentra is het uitgangspunt dat er voldoende parkeercapaciteit voor zowel werknemers als bezoekers en bewoners aanwezig is. Dit uitgangspunt wordt gehandhaafd door:

- Vraagvolgend invoeren parkeerregulering.
- Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk herinrichten openbare ruimte waardoor extra parkeerplaatsen ontstaan.

Dorpen en kleine kernen

In de dorpen en kleine kernen ligt de prioriteit bij de bewoners. Het uitgangspunt is dat er voldoende parkeercapaciteit voor zowel bewoners als andere doelgroepen aanwezig is. Waar nodig (vraagvolgend) en mogelijk wordt de openbare ruimte heringericht om extra parkeerplaatsen te creëren.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

Op de bedrijventerreinen hebben werknemers de hoogste prioriteit, gevolgd door bezoekers aan de bedrijven. In het algemeen wordt het parkeren op eigen terrein opgelost en slechts in beperkte mate gebruik gemaakt van de openbare ruimte. De parkeerplaatsverplichting is van toepassing op nieuwbouw- en verbouwprojecten op de bedrijventerreinen.

Financiële kaders

Ten aanzien van het parkeerbeleid en de parkeerexploitatie zijn de volgende financiële kaders leidend:

- Het parkeren moet structureel ten minste kostendekkend blijven.
- Investerings in parkeervoorzieningen worden structureel bekostigd vanuit de parkeerexploitatie.
- De tarieven voor het betaald parkeren dienen concurrerend te zijn.

Maatregelen die niet passend zijn binnen het financiële kader, kunnen enkel tot stand komen met behulp van aanvullende financiering.

Uitvoering

De uitvoering van het parkeerbeleid wordt ondergebracht binnen het sinds 2007 ingestelde gemeentelijk parkeerbedrijf. Het parkeerbedrijf vervult een regisseursrol en stuurt de diverse uitvoerende in- en externe partijen aan. Door middel van een jaarlijkse rapportage wordt de voortgang van de uitvoering verantwoord en kunnen eventuele beleidsbijstellingen worden voorgesteld. Hiervoor hebben wij een monitoring- en evaluatie systematiek opgesteld. Na een periode van 4 jaar wordt geëvalueerd in hoeverre het parkeerbeleid onze doelstellingen heeft behaald.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Goes,

de secretaris,

de burgemeester,

drs. C.G.M. Maas.

drs. D.J. van der Zaag.

Raadsbesluit



Besluitnummer 09
Vergadering d.d. 18 februari 2010
Verzonden 9 februari 2010
Onderwerp Vaststelling Parkeerbeleidsplan 2009-2020
Registratienummer 10INT00089

De raad van de gemeente Goes;

gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 9 februari 2010,
met het bijbehorende Parkeerbeleidsplan 2009-2020;

b e s l u i t:

- Het Parkeerbeleidsplan 2009-2020 vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de
gemeente Goes in zijn openbare
vergadering van 18 februari 2010.

de griffier,

drs. J.W. Scherpenzeel.

de voorzitter

drs. D.J. van der Zaag.