gemeente Goes

BEANTWOORDING REACTIES UIT INSPRAAK EN VOOROVERLEG M.B.T. VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN "BEBOUWDE KOM KLOETINGE"

Het voorontwerp-bestemmingsplan "Bebouwde Kom Kloetinge" heeft m.i.v. 12 april 2018 ter inzage gelegen voor inspraak. Tevens is het plan in vooroverleg gezonden naar de provincie Zeeland, waterschap Scheldestromen, Delta N.V., de Veiligheidsregio Zeeland en de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland.

Inspraak
Tijdens de termijn dat het plan ter inzage heeft gelegen is één inspraakreactie binnengekomen. Deze is afkomstig van dhr. J.J.C van Dijk van 't Velde (hierna: dhr. Van Dijk).

Samenvatting.
Dhr. Van Dijk verzoekt om de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen aanduiding "schuur", die rust op de schuur van Hof Weltevreden aan de Jachthuisstraat 17, te verwijderen zodat in deze schuur 6 appartementen gerealiseerd kunnen worden. In het verleden is er al eerder een plan geweest voor een dergelijke invulling. Hiermee kan het onderhoud en het instandhouden van de monumentale schuur gewaarborgd worden.

Beantwoording.
Er zijn inderdaad al eerder plannen geweest voor een andere invulling van de schuur. Daarbij is o.a. ook de mogelijke vestiging van een zorginstelling aan de orde geweest. Deze plannen zijn echter nooit definitief gerealiseerd.
Wij zijn bereid om met dhr. Van Dijk in overleg te gaan om te zien in hoeverre het alsnog mogelijk is om de schuur een andere functie te geven. Of dat ook daadwerkelijk tot de realisatie van 6 appartementen zal leiden is, mede gelet op het woningbouwprogramma, de vraag. Omdat de uitkomst hiervan nu niet duidelijk is zullen wij de aanduiding op dit moment nog niet verwijderen. Als het zover komt kan de bouw van appartementen meegenomen worden in de te verlenen omgevingsvergunning.

Vooroverleg
Er is een vooroverlegreactie ingediend door de provincie Zeeland.

Samenvatting.
Archeologie
De regels en verbeelding zijn helder van opzet en komen met elkaar overeen waardoor het juridisch bindende gedeelte van het plan op het onderdeel archeologie voldoende goed in elkaar steekt. In de toelichting is de tekst voor het onderdeel archeologie echter niet eenduidig. In hoofdstuk 5.1, Archeologie, komt de tekst boven afbeelding 10 niet overeen met de op de afbeelding middels kleuren weergegeven legendatekst.

Cultuur
Veel rijksmonumenten zijn slechts gedeeltelijk op de voorschriftenkaart ingetekend. Ook ontbreken enkele rijksmonumenten op de kaart, zoals Marktveld 17, 18 en 19.

Beantwoording.
Archeologie
De constatering dat de tekst en de afbeelding niet geheel overeenkomen is correct. Deze zullen op elkaar worden afgestemd.

Cultuur
Bij het voorontwerp-bestemmingsplan zijn de voorschriftenkaarten van het geldende bestemmingsplan Bebouwde Kom Kloetinge uit 2007 gevoegd. Deze zijn bedoeld om de begrenzing van het beschermd dorpsgezicht en de ligging van de rijksmonumenten aan te geven.

Bij het ontwerp-bestemmingsplan zullen de bijgevoegde voorschriftenkaarten worden vervangen door een bijlage. Deze zal aangepast worden aan de opmerkingen van de provincie.

Conclusie
1. de afbeelding en de tekst in paragraaf 5.1 (Archeologie) zullen worden aangepast;
2. de oude voorschriftenkaarten zullen worden vervangen door een bijlage. Deze zal worden aangepast aan de opmerkingen van de provincie.

Voor het overige leiden de reacties niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

BIJLAGE 1

Staat van Horeca-activiteiten

STAAT VAN HORECA-ACTIVITEITEN

Categorie 'lichte horeca'
Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken. Binnen deze categorie worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

1. Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca (h=1)

- automatiek;
- broodjeszaak;
- cafetaria;
- croissanterie;
- koffiebar;
- lunchroom;
- ijssalon;
- snackbar;
- tearoom;
- traiteur.

2. Overige lichte horeca (h=2)

- bistro;
- restaurant (zonder bezorg- en / of afhaalservice);

3. Bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking (h=3)

- bedrijven genoemd onder 1 en 2 met een bedrijfsoppervlak van meer dan 250 m²;
- restaurant met bezorg- en / of afhaalservice (o.a. pizza, chinees, McDrives);

4. Bedrijven met een logiesfunctie (h=4)

- hotel.

Categorie 'middelzware horeca'
Bedrijven die normaal gesproken ook delen van de nacht geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken:

5. Middelzware horeca (h=5)

- bar;
- biljartcentrum;
- café;
- proeflokaal;
- shoarma / grillroom;
- zalenverhuur (zonder regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek/dansevenementen).

Categorie 'zware horeca'
Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts geopend zijn en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen:

6. Zware horeca (h=6)

- dancing;
- discotheek;
- nachtclub;

BIJLAGE 2

Staat van Bedrijfsactiviteiten

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS								
-	-		nummer	GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW										
014	016	0	Dienstverlening t.b.v. de landbouw:										
014	016	2	- algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o.<= 500 m²	30	10	30			10		30		2
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. <= 500 m²	30	10	30			10		30		2
15	10, 11	-											
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN										
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0		30		2
18	14	-											
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT										
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			10		30		2
22	58	-											
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA										
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10			0		10		1
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0		30		2
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30			0		30		2
2224	1813		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10			10		30		2
2225	1814		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30			10		30	D	2
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1
36	31	-											
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.										
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10		30		2
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10		30		2
50	45, 47	-											
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS										
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10		30		2
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	0	0	10			10		10		1
5020.5	45205		Autowasserijen	10	0	30			0		30		2
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10		30		2
51	46	-											
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING										
511	461		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10			0		10		1
52	47	-											
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN										
527	952		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10			10		10		1
55	55	-											
55	55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING										
5552	562		Cateringbedrijven	10	0	30	C		10		30		2
60	49	-											
60	49	-	VERVOER OVER LAND										
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30	C		0		30		2
61, 62	50, 51	-											
61, 62	50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT										
61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10			0		10		1
63	52	-											
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER										
6322, 6323	5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10			0		10		1
634	5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10			0		10	D	1
64	64	-											
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE										
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0		30		2
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1
642	61	B 0	zendinstallaties:										
642	61	B 2	- FM en TV	0	0	0	C		10		10		1
642	61	B 3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0	C		10		10		1

70	41, 68	-											
70	41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED										
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10			0		10		1
71	77	-											
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN										
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10		30		2
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10		30	D	2
72	62	-											
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE										
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10			0		10		1
73	72	-											
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK										
731	721		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30			30	R	30		2
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10			0		10		1
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	-											
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING										
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10			0		10	D	1
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10		30		2
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	10			0		10		1
75	84	-											
91	94	-											
91	94	-	DIVERSE ORGANISATIES										
9111	941, 942		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	10			0		10		1
9131	9491		Kerkgebouwen e.d.	0	0	30			0		30		2
9133.1	94991	A	Buurt- en clubhuizen	0	0	30	C		0		30	D	2
92	59	-											
92	59	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE										
921, 922	591, 592, 601, 602		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	30	C		10		30		2
93	93	-											
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING										
9301.3	96013	B	Wasserettes, wassalons	0	0	10			0		10		1
9302	9602		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10			0		10		1
9304	9313, 9604		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	10	0	30	C		0		30		2
9305	9609	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	C		0		10	D	1

BIJLAGE 3

Parkeerbeleidsplan 2009 - 2020

Parkeerbeleidsplan 2009-2020

Gemeente Goes

Inhoudsopgave

Samenvatting 8

Deel A: Parkeervisie 10
1. Inleiding 11
2. Inkadering parkeervisie 11
   2.1. Huidig parkeerbeleid 11
   2.2. Masterplan Binnenstad 12
   2.3. Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) 12
3. Parkeervisie Goes 13

Deel B: Van visie naar beleid 15
4. Beleidsopgave 16
   4.1. Bestaande knelpunten 16
   4.2. Autonome ontwikkelingen 17
   4.3. Ruimtelijke ontwikkelingen 17
   4.4. Bereikbaarheid 18
   4.5. Leefbaarheid 19
   4.6. Economisch functioneren 20
5. Beleidsinkadering 20
   5.1. Doelstellingen 20
   5.2. Uitgangspunten en randvoorwaarden 21
   5.3. Maatregelen 21
6. Gebiedsgebonden maatregelpakketten 23
   6.1. Binnenstad 23
   6.2. Woonwijken 28
   6.3. Wijkwinkelcentra 30
   6.4. Dorpen en kleine kernen 31
   6.5. Bedrijventerreinen en kantoorlocaties 31
7. De financiële opgave 32
   7.1. Bestaande parkeerexploitatie 32
   7.2. Financiële kaders 33
   7.3. Doorontwikkeling tarieven 33

Deel C: Van beleid naar uitvoering 36
8. De parkeerorganisatie 37
   8.1. Huidige organisatie 37
   8.2. Doorontwikkeling 37
9. Ontwikkelingen parkeerhandhaving 38
10. Jaarplannen 39
11. Monitoring en evaluatie 40
   11.1. Monitoring 40
   11.2. Evaluatie 40
Bijlage 1: Parkeernormen Goes 43
Bijlage 2: Parkeervraag en -aanbod 45
Bijlage 3: Vergelijking huidige parkeertarieven 52

Deel D: Raadsvoorstel en raadsbesluit 53

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 Hollandiaplein.
- Uitwerken effecten van parkeerduurbeperking 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.
- Investeringen 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 bezoekers[1]. 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).

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

[1] Onderzoek Locatus, november 2001.

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 / Hollandiaplein), 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.

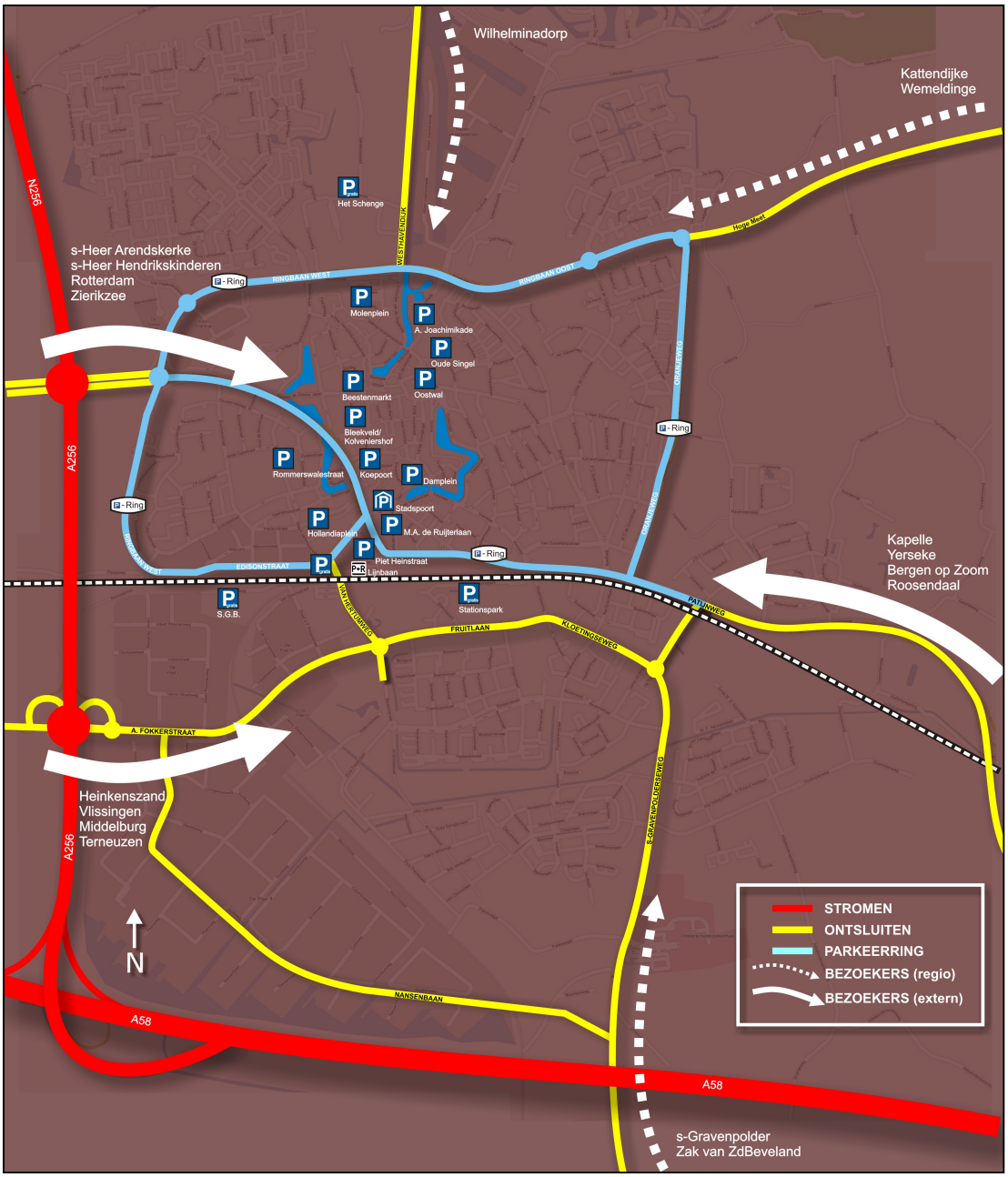
Het economisch functioneren van de (binnen)stad is van essentieel belang om de exploitatie van het parkeren financieel gezond te laten zijn ("no business, no parking"). Dat het parkeren zal bijdragen aan de uitbouw van de regionale functie en het economisch functioneren van de (binnen)stad is hiervan 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% verwacht[2]. 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 belasten[3] heeft zeker een stimulerend effect op de groeiverwachting. In de praktijk blijkt voor elke auto gemiddeld 2,5 parkeerplaats nodig te zijn[4]. Ook voor bezoekerscentra mag derhalve een groei van de parkeervraag worden verwacht.

De visies ten aanzien van de te verwachten bevolkingsontwikkeling lopen uiteen[5]. 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.).
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.

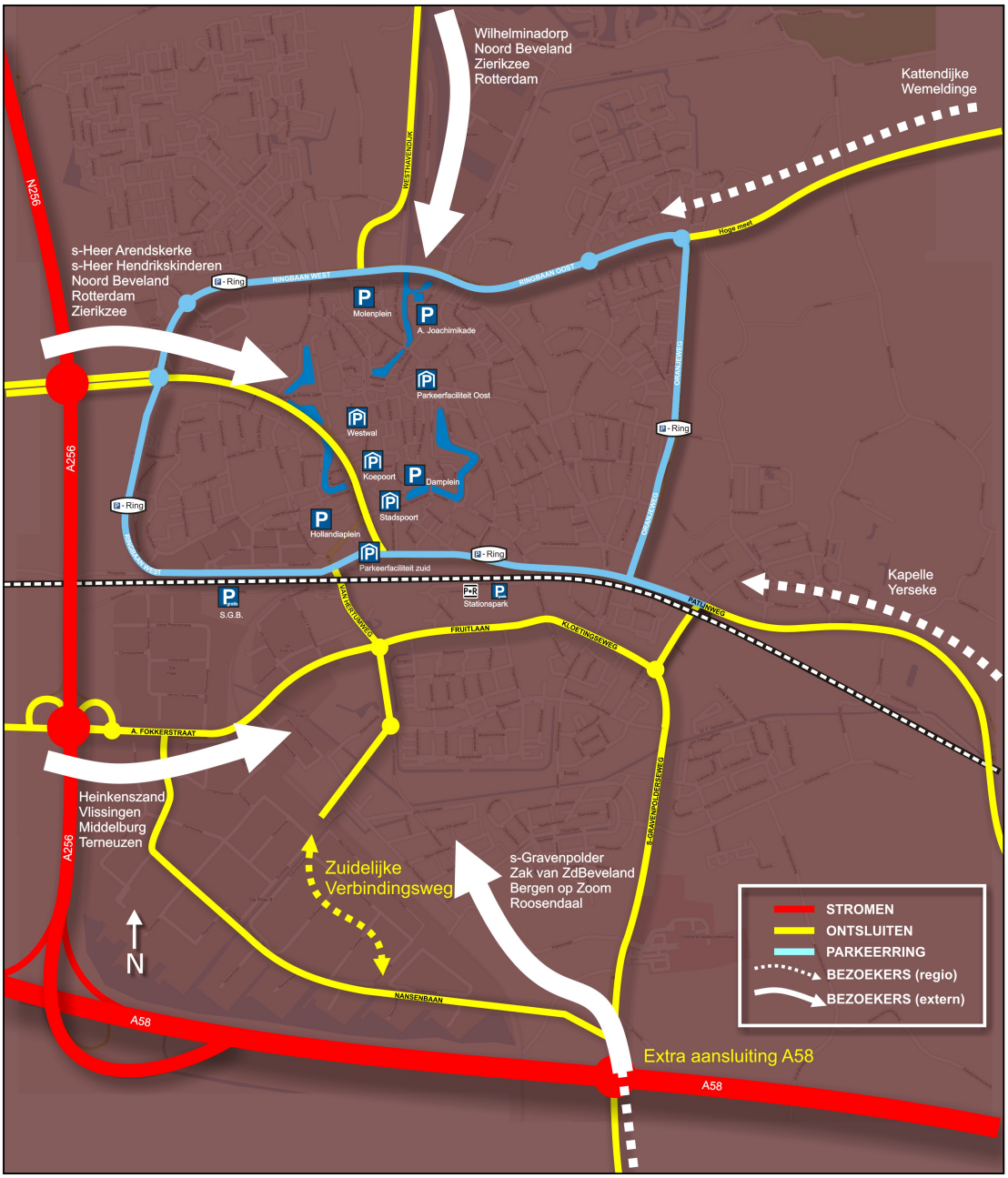
---

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.



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, oversteekbaarheid 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

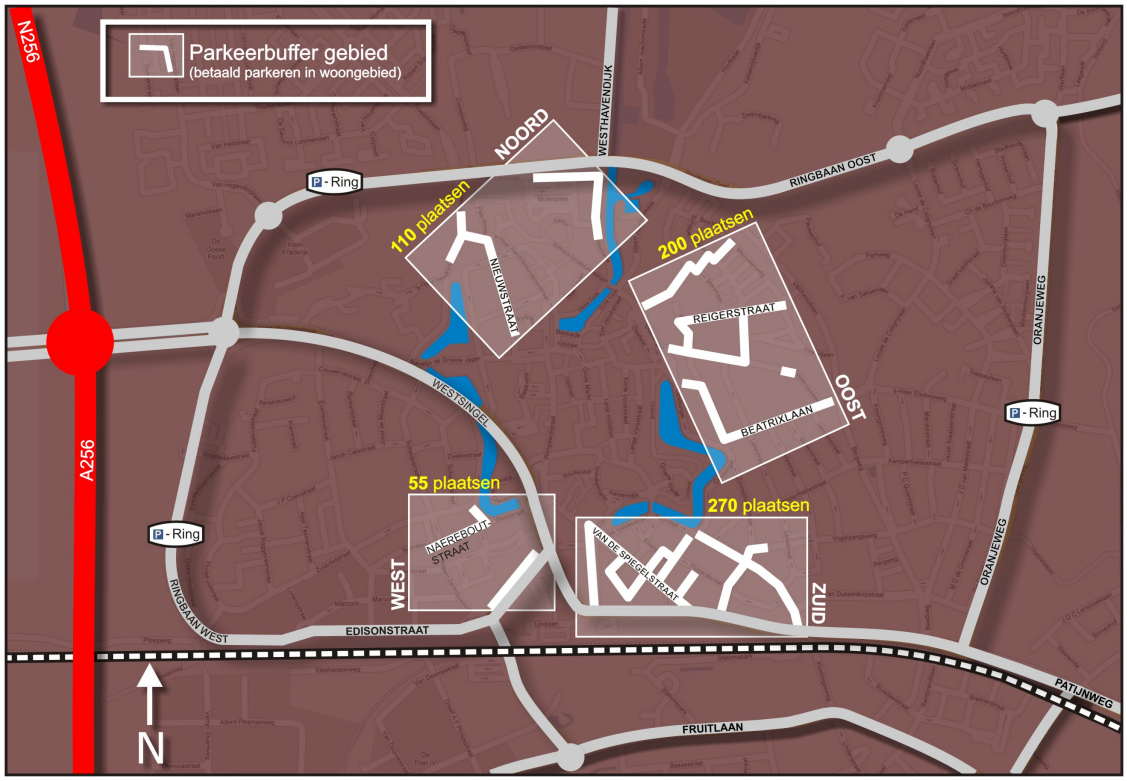
figuur 1 is aangegeven hoe de hoofdinfrastructuur van Goes voor het bezoekende autoverkeer (de Tweede Laag) er volgens het GVVP uit moet komen te zien.

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.

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:

---

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

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 projecten[7]. 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 gepubliceerd[8], waarmee de parkeerbehoefte van nieuwbouwvoorzieningen kan worden bepaald. Deze parkeerkencijfers kennen een

---

[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.

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 parkeerplaatsen[10]. 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.

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 funshoppen 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 voertuigen[11], en waar geen mogelijkheden voor benutten resteren.

---

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.

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).

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.

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.

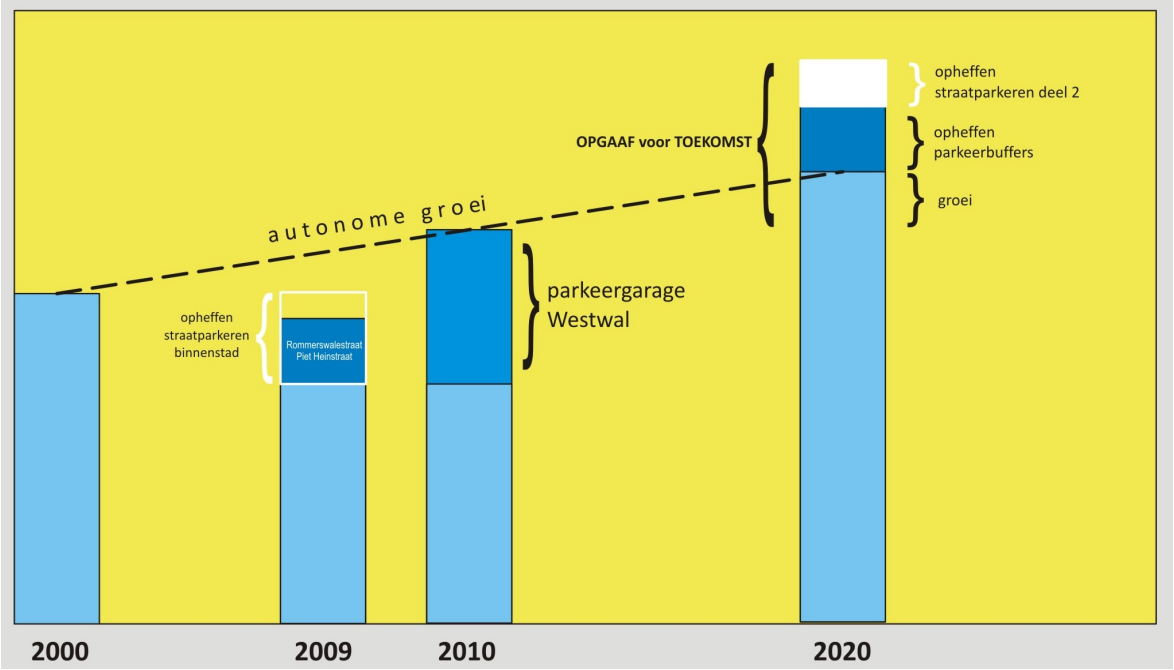
6.1. Binnenstad

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]

[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").



Figuur 6.1: beleidsopgave bezoekersparkeren binnenstad

Uit het parkeeronderzoek van september 2009[13] 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 differentiëren[14] 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

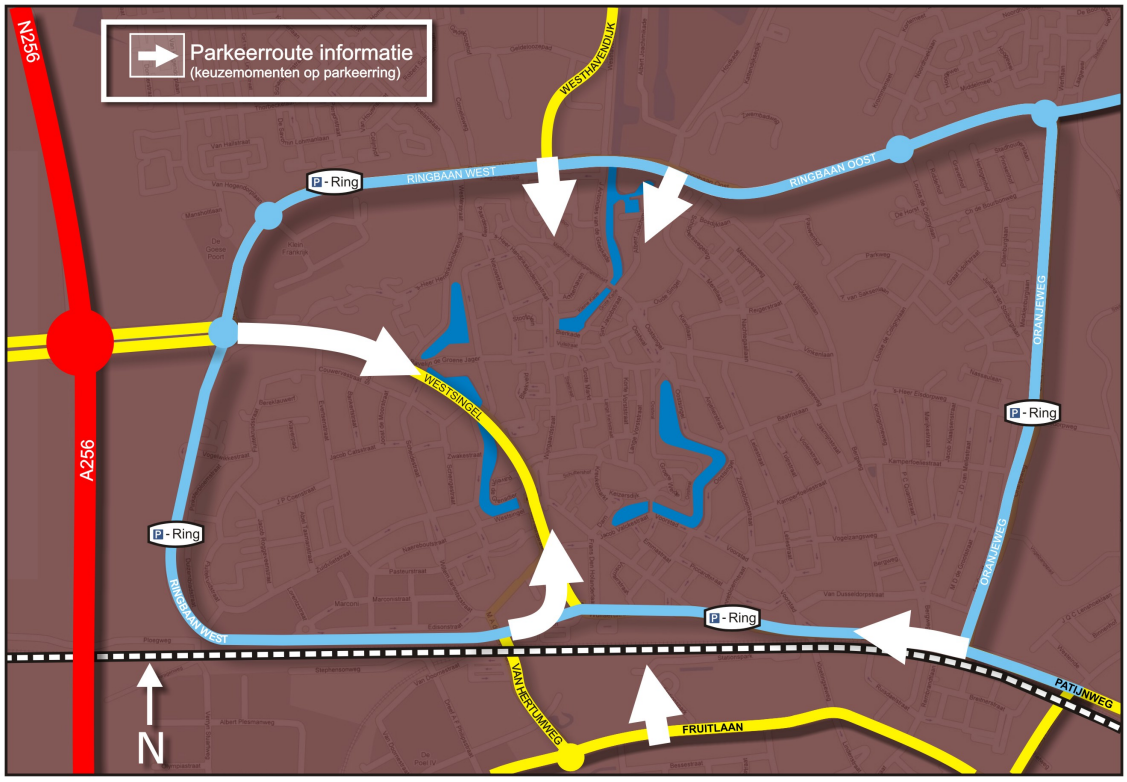
---

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.

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.



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 Hollandiaplein
- € 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 gebracht[15]. 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.

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 kostendekkend[16]. 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 1e bewonersvergunning:
1e bewonersvergunning	€ 24,-	€ 36,-	Basistarief
2e bewonersvergunning	€ 24,-	€ 72,-	Tarief x2
3e bewonersvergunning	€ 24,-	€ 144,-	Tarief x4
1e bedrijfsvergunning	€ 144,-	€ 180,-	Tarief x5
2e bedrijfsvergunning	€ 216,-	€ 360,-	Tarief x10
3e 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.

---

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

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 Hollandiaplein 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 binnenstad[18].

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.

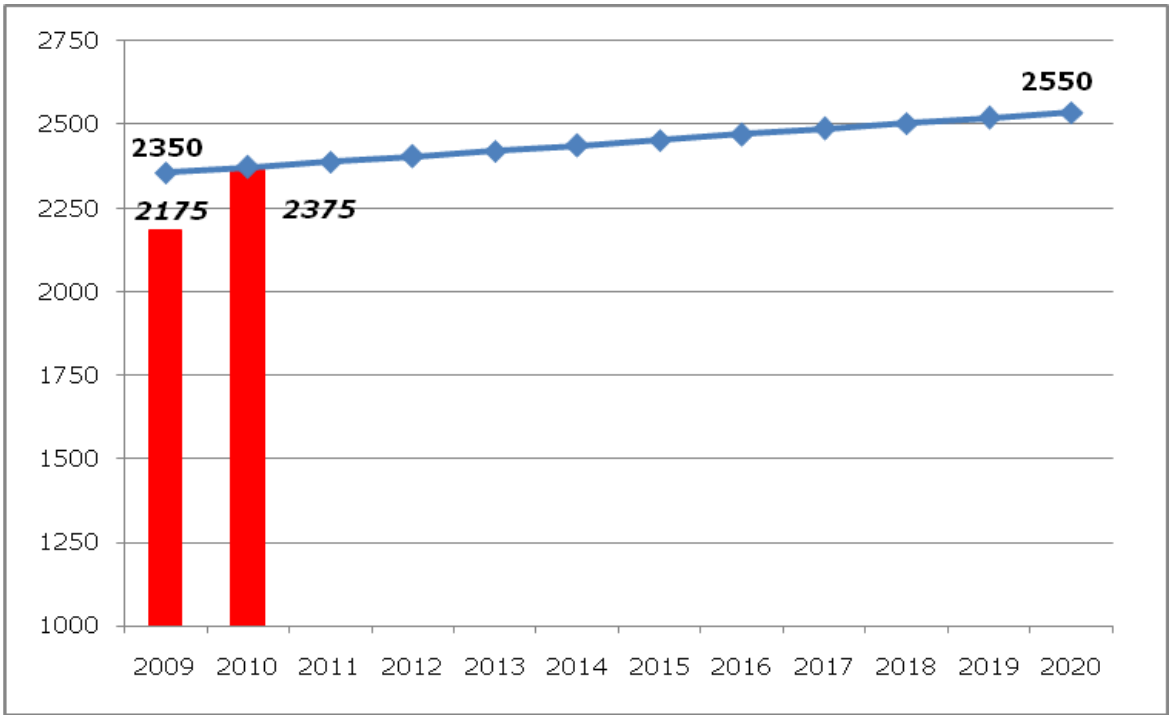
Als gevolg van de autonome ontwikkelingen zal het aantal op zaterdagmiddag geparkeerde voertuigen toenemen tot circa 2.010 voertuigen in 2020. Rekening houdend met de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% op locatieniveau, betekent dit dat in 2020 op zaterdagmiddag circa 2.530 parkeerplaatsen 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 Hollandiaplein.
- Uitwerken effecten van parkeerduurbeperking 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 parkeerduurbeperking 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.

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.

Maatregelen woonwijken:
- 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.

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 dorpen en kleine kernen:
- 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.

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

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.

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.

7. De financiële opgave

In de voorgaande hoofdstukken is de beleidsinhoudelijke opgave voor het parkeren

Maatregelen bedrijventerreinen en kantoorlocaties:
- Instellen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten.

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.

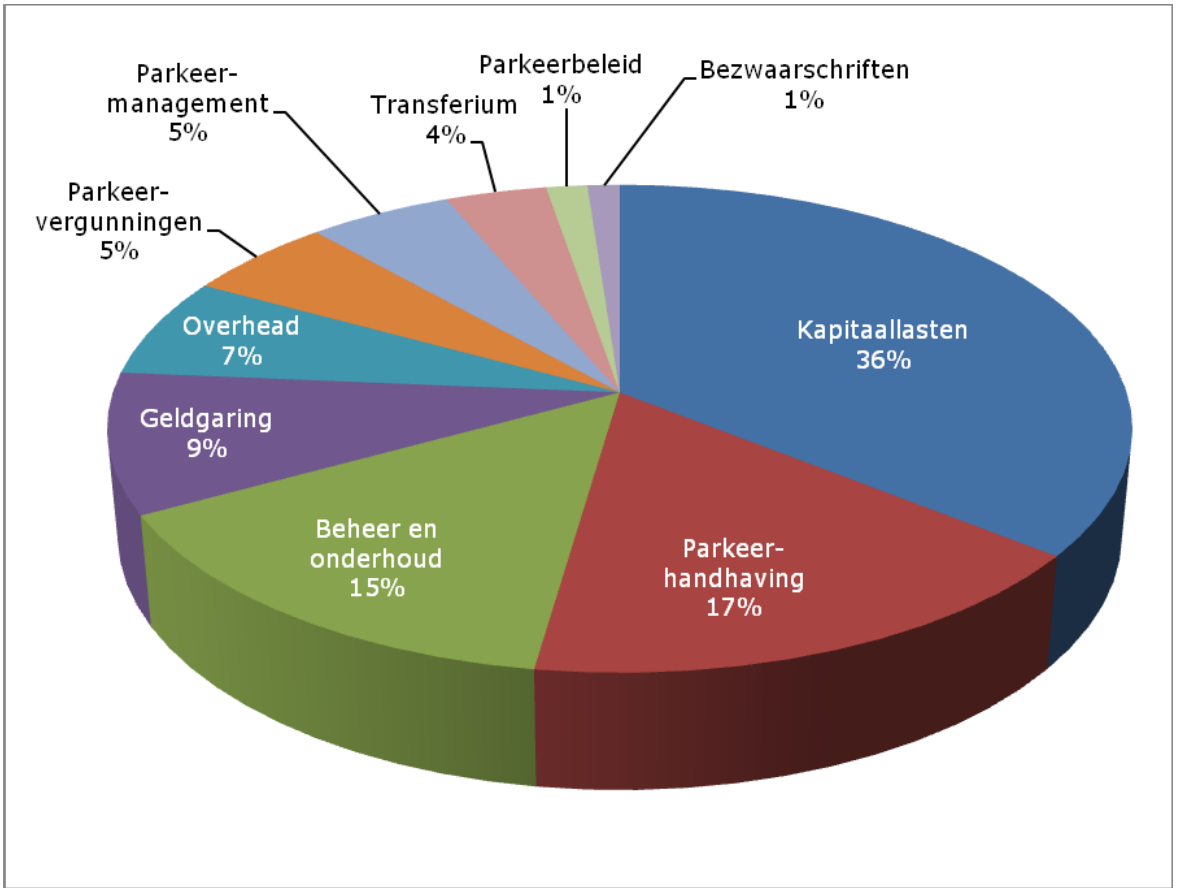
7.1. Bestaande parkeerexploitatie

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 vooralsnog 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 kostendekkend blijven.
- Investeringen 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.

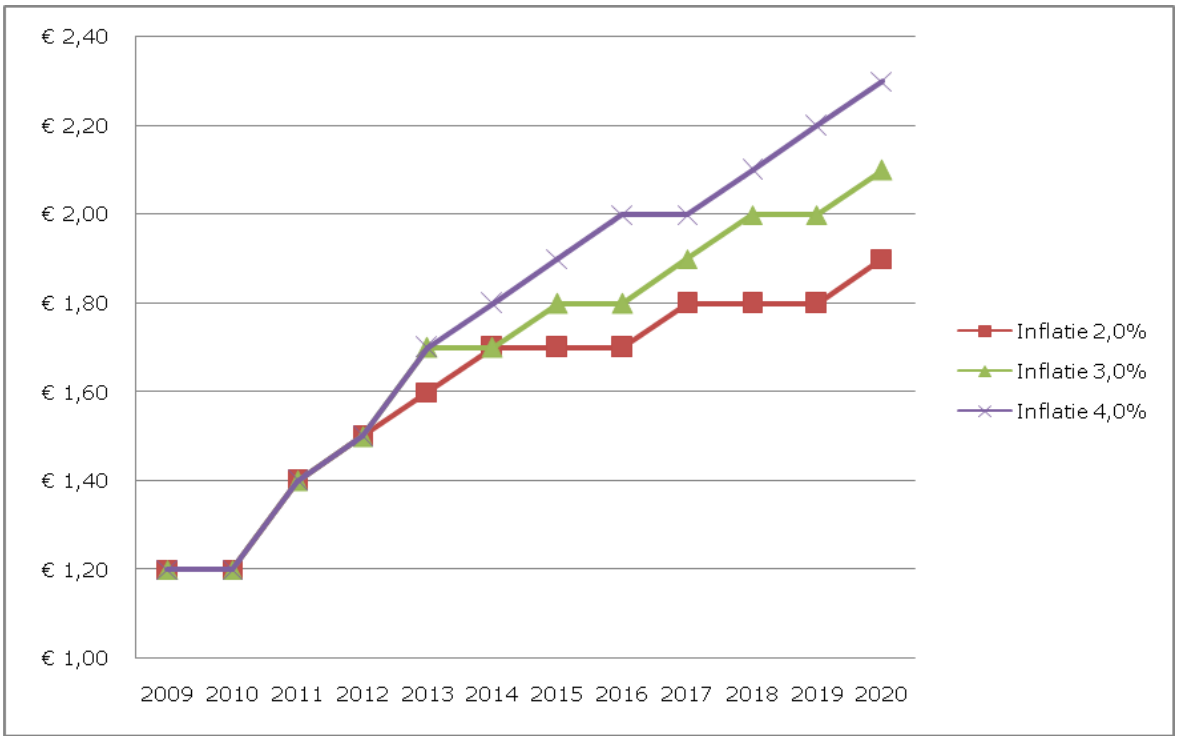
7.3. Doorontwikkeling tarieven

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 zijn[19].

Wij stellen ons voor dat het tarief voor betaald parkeren zich structureel inflatievolgend ontwikkeld. 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 exploiteerbaarheid 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

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
1e bewonersvergunning	€ 36,-	€ 37,-	€ 37,-	€ 38,-	€ 39,-
2e bewonersvergunning	€ 72,-	€ 73,-	€ 75,-	€ 76,-	€ 78,-

[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.

3e bewonersvergunning	€ 144,-	€ 147,-	€ 150,-	€ 153,-	€ 156,-
1e bedrijfsvergunning	€ 180,-	€ 184,-	€ 187,-	€ 191,-	€ 195,-
2e 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 gaan[20]. Ook nemen wij een beschrijving en planning van de in het komende jaar uit te voeren werkzaamheden op.

[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.

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.

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 geconcenteerd 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
	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 - Loopafstanden[22] 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]

[21] Bron:"passantenonderzoek DHV 2003.

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

Doelstelling:	Indicator:	Norm:	Methode:
	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.

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 gereguleerde parkeerplaatsen	Kleiner dan 85%	- Parkeeronderzoek

Tabel 11.2: indicatoren evaluatie transferium

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

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%
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%

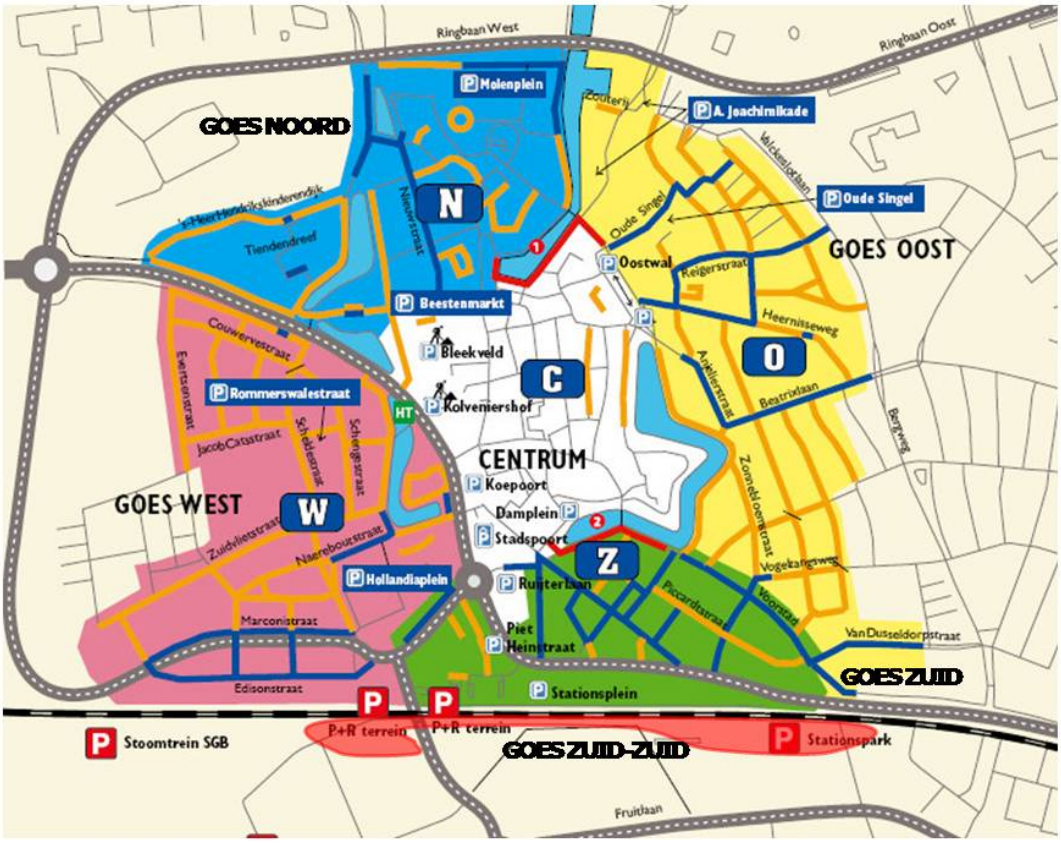
[24] Woning duur: v.o.n. > € 240.000,- (prijspeil 2009)
[25] Woning middelduur: v.o.n. > € 170.000,- en < € 240.000,- (prijspeil 2009)
[26] Woning goedkoop: v.o.n. < € 170.000,- (prijspeil 2009)

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 gereguleerde 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

<u>Huidige situatie gereguleerd gebied</u>
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 gereguleerde 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	Vergunning-houders	Gehandi-capten	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

Zone	Betaald	Gemengd	Vergunning-houders	Gehandi-capten	Gratis	Totaal
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	Vergunning-houders	Gehandi-capten	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	Vergunning-houders	Gratis	Totaal
Binnenstad	12%	66%	57%	-	23%
P-terrein P. Heinstr.	1%	-	-	-	1%

Zone	Betaald	Gemengd	Vergunning-houders	Gratis	Totaal
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 maandagnacht 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 Marconigebied[27]). 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
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

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]
Rimmelandstraat	16	3	13
Rimmelandplein	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.

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.

[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).

[30] Inclusief P-terreinen Piet Heinstraat en Rommerswalestraat.

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.

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	Gehandi-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
	- *parkeergarage Westwal*	*504*	*0*	*0*	*7*	*511*
	- *Bleekveld*	*-50*	*0*	*0*	*-3*	*-53*
	- *Kolveniershof*	*-16*	*0*	*0*	*-3*	*-19*
	Schilzone:	28	1205	62	24	1319
	- *p-terrein Piet Heinstr*	*-147*	*0*	*0*	*-3*	*-150*
	- *p-terrein Rommerswalestr*	*0*	*-107*	*0*	*-2*	*-109*
	Totaal 2010	912	1285	111	58	2366
Tot 2020	Centrum:	1091	16	113	34	1254
	- *parkeervoorziening Oostwal*	*325*	*0*	*0*	*5*	*330*
	- *p-terrein Oostwal*	*-118*	*0*	*0*	*-5*	*-123*

	- *Beestenmarkt*	*0*	*-64*	*64*	*0*	*0*
	Schilzone:	28	1116	109	24	1277
	- *p-terrein Oostsingel*	*0*	*-42*	*0*	*0*	*-42*
	- *Nieuwstraat*	*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 dichter bij 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
Oost	95	Omzetten na realisatie parkeervoorziening Oostwal
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 RAADSBESLUIT

Raadsvoorstel

RAAD d.d. .....
Beslissing: Cafform
.....

gemeente Goes

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 Hollandiaplein.
- Uitwerken effecten van parkeerduurbeperking 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.
- Investeringen 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

gemeente Goes

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;

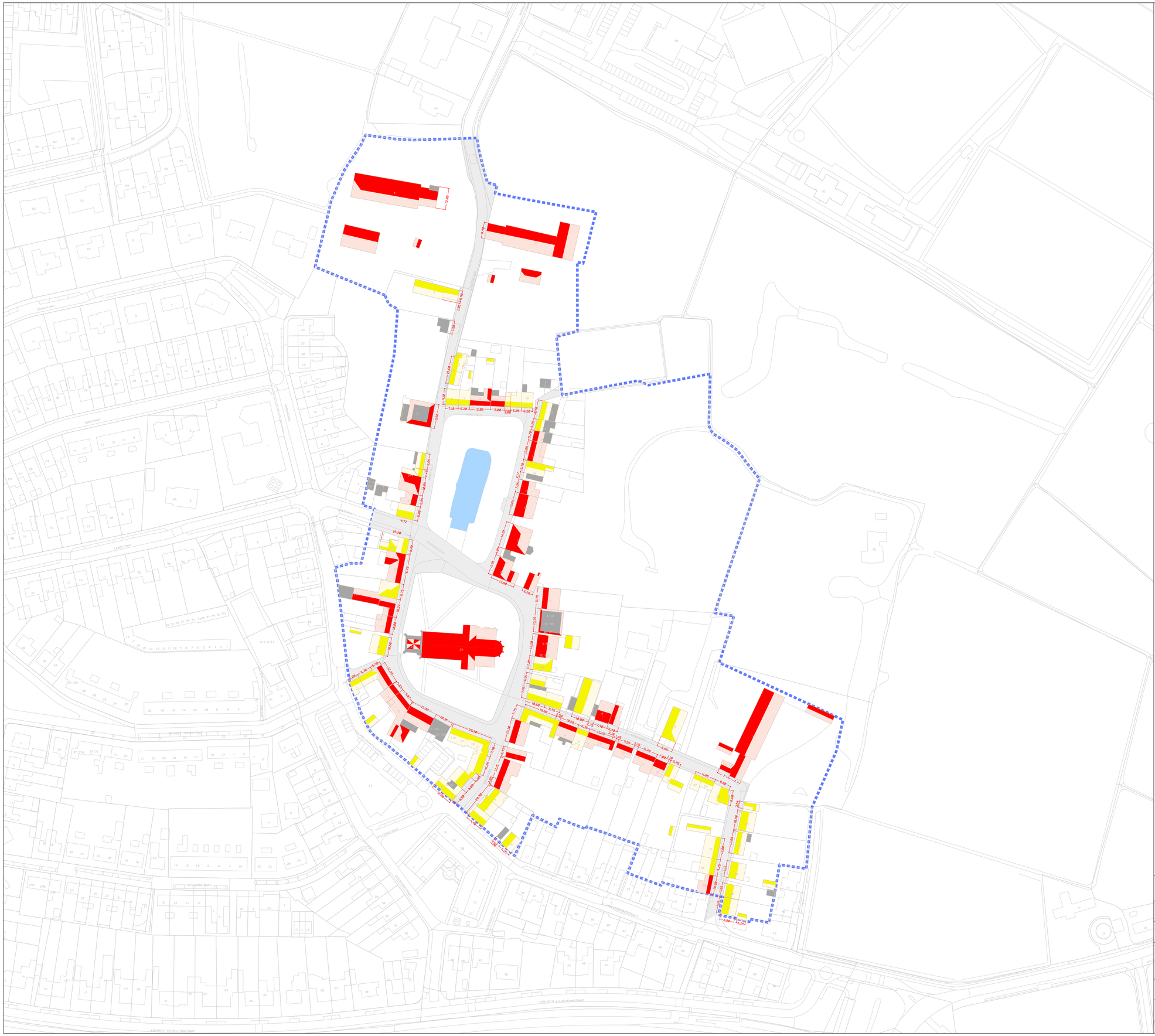
b e s l u i t:

- 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, de voorzitter,

drs. J.W. Scherpenzeel. drs. D.J. van der Zaag.



LEGENDA

MONUMENTEN

NIET MONUMENTEN

KAPRICHTING / KAPVORM

PLAT DAK

BEGRENZING BESCHERMD DORPSGEZICHT

12,60 GEVELBREEDTE PANDEN

14 BESTAANDE BEBOUWING EN HUISNUMMERS

STRATEN / WEGEN

WATER

Overzichtskaart monumenten Kloetinge

PlanIdn	NL.IMRO.0664.BPKL01-ON99		
Planstatus	ontwerp		
Verslenummer	99		
Datum	oktober 2018		
Schaal	1:1000	Formaat	A1
Getekend	DI	Blad	1 van 1

gemeente Goes

M.A. de Ruijterlaan 2, POSTBUS 2118, 4460 MC, GOES. TELEFOON 0113-249600 / FAX 0113-230876 INTERNET www.goes.nl