

# 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 m<sup>2</sup>;
- 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;

| SBI-1993      | SBI-2008      |        | OMSCHRIJVING                                                                                 |           |
|---------------|---------------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|               |               | nummer |                                                                                              | CATEGORIE |
| 01            | 01            | -      | LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW                                               |           |
| 014           | 016           | 0      | Dienstverlening t.b.v. de landbouw:                                                          |           |
| 014           | 016           | 1      | - algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o. > 500 m²                                               | 3.1       |
| 014           | 016           | 2      | - algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o. <= 500 m²                                              | 2         |
| 014           | 016           | 3      | - plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. > 500 m²                                   | 3.1       |
| 014           | 016           | 4      | - plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. <= 500 m²                                  | 2         |
| 15            | 10, 11        | -      |                                                                                              |           |
| 15            | 10, 11        | -      | VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN                                                |           |
| 151           | 101, 102      | 0      | Slachterijen en overige vleesverwerking:                                                     |           |
| 151           | 101           | 5      | - vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²                                    | 3.1       |
| 151           | 101           | 6      | - vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²                                     | 3.1       |
| 151           | 101, 102      | 7      | - loonslachterijen                                                                           | 3.1       |
| 151           | 108           | 8      | - vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m² | 3.1       |
| 152           | 102           | 0      | Visverwerkingsbedrijven:                                                                     |           |
| 152           | 102           | 6      | - verwerken anderszins: p.o. <= 300 m²                                                       | 3.1       |
| 1531          | 1031          | 0      | Aardappelprodukten fabrieken:                                                                |           |
| 1531          | 1031          | 2      | - vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²                                               | 3.1       |
| 1552          | 1052          | 2      | - consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²                                                    | 2         |
| 1581          | 1071          | 0      | Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:                                                  |           |
| 1581          | 1071          | 1      | - v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens                                     | 2         |
| 1584          | 10821         | 3      | - cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²           | 2         |
| 1584          | 10821         | 6      | - suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²                                  | 2         |
| 1585          | 1073          |        | Deegwarenfabrieken                                                                           | 3.1       |
| 1593 t/m 1595 | 1102 t/m 1104 |        | Vervaardiging van wijn, cider e.d.                                                           | 2         |
| 17            | 13            | -      |                                                                                              |           |
| 17            | 13            | -      | VERVAARDIGING VAN TEXTIEL                                                                    |           |
| 173           | 133           |        | Textielveredelingsbedrijven                                                                  | 3.1       |
| 174, 175      | 139           |        | Vervaardiging van textielwaren                                                               | 3.1       |
| 176, 177      | 139, 143      |        | Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen                                  | 3.1       |
| 18            | 14            | -      |                                                                                              |           |
| 18            | 14            | -      | VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT                                       |           |
| 181           | 141           |        | Vervaardiging kleding van leer                                                               | 3.1       |
| 182           | 141           |        | Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)                                    | 2         |
| 183           | 142, 151      |        | Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont                            | 3.1       |
| 19            | 19            | -      |                                                                                              |           |
| 19            | 15            | -      | VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)                                         |           |
| 192           | 151           |        | Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)                                             | 3.1       |
| 193           | 152           |        | Schoenenfabrieken                                                                            | 3.1       |
| 20            |               | -      |                                                                                              |           |
| 20            | 16            | -      | E.D.                                                                                         |           |
| 2010.2        | 16102         | 0      | Houtconserveringsbedrijven:                                                                  |           |
| 2010.2        | 16102         | 2      | - met zoutoplossingen                                                                        | 3.1       |
| 203, 204, 205 | 162           | 1      | Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²                 | 3.1       |
| 205           | 162902        |        | Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken                                                     | 2         |
| 22            | 58            | -      |                                                                                              |           |
| 22            | 58            | -      | UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA                                 |           |
| 221           | 581           |        | Uitgeverijen (kantoren)                                                                      | 1         |
| 2222.6        | 18129         |        | Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen                                                    | 2         |
| 2223          | 1814          | A      | Grafische afwerking                                                                          | 1         |
| 2223          | 1814          | B      | Binderijen                                                                                   | 2         |
| 2224          | 1813          |        | Grafische reproductie en zetten                                                              | 2         |
| 2225          | 1814          |        | Overige grafische activiteiten                                                               | 2         |
| 223           | 182           |        | Reproductiebedrijven opgenomen media                                                         | 1         |
| 24            | 20            | -      |                                                                                              |           |

| SBI-1993    | SBI-2008           |        | OMSCHRIJVING                                                                 | CATEGORIE |
|-------------|--------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|             |                    | nummer |                                                                              |           |
| 24          | 20                 | -      | VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN                                        |           |
| 2442        | 2120               | 0      | Farmaceutische produktenfabrieken:                                           |           |
| 2442        | 2120               | 1      | - formulering en afvullen geneesmiddelen                                     | 3.1       |
| 2442        | 2120               | 2      | - verbandmiddelenfabrieken                                                   | 2         |
| 28          | 25                 | -      |                                                                              |           |
| 28          | 25, 31             | -      | VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.) |           |
| 281         | 251, 331           | 0      | Constructiewerkplaatsen                                                      |           |
| 281         | 251, 331           | 1a     | - gesloten gebouw, p.o. < 200 m2                                             | 3.1       |
| 284         | 255, 331           | B1     | Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2              | 3.1       |
| 2851        | 2561, 3311         | 0      | Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:                                      |           |
| 2852        | 2562, 3311         | 2      | Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2                    | 3.1       |
| 287         | 259, 331           | B      | Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2                  | 3.1       |
| 30          | 26, 28, 33         | -      |                                                                              |           |
| 30          | 26, 28, 33         | -      | VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS                               |           |
| 30          | 26, 28, 33         | A      | Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie                        | 2         |
| 31          | 26, 27, 33         | -      |                                                                              |           |
| 31          | 26, 27, 33         | -      | BENODIGDH.                                                                   |           |
| 316         | 293                |        | Elektrotechnische industrie n.e.g.                                           | 2         |
| 32          | 26, 33             | -      |                                                                              |           |
| 32          | 26, 33             | -      | BENODIGDH.                                                                   |           |
| 321 t/m 323 | 261, 263, 264, 331 |        | Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d. incl. reparatie  | 3.1       |
| 3210        | 2612               |        | Fabrieken voor gedrukte bedrading                                            | 3.1       |
| 33          | 26, 32, 33         | -      |                                                                              |           |
| 33          | 26, 32, 33         | -      | INSTRUMENTEN                                                                 |           |
| 33          | 26, 32, 33         | A      | reparatie                                                                    | 2         |
| 36          | 31                 | -      |                                                                              |           |
| 36          | 31                 | -      | VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.                         |           |
| 361         | 9524               | 2      | Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m2                                           | 1         |
| 362         | 321                |        | Fabricage van munten, sieraden e.d.                                          | 2         |
| 363         | 322                |        | Muziekinstrumentenfabrieken                                                  | 2         |
| 364         | 323                |        | Sportartikelenfabrieken                                                      | 3.1       |
| 365         | 324                |        | Speelgoedartikelenfabrieken                                                  | 3.1       |
| 3663.1      | 32991              |        | Sociale werkvoorziening                                                      | 2         |
| 3663.2      | 32999              |        | Vervaardiging van overige goederen n.e.g.                                    | 3.1       |
| 40          | 35                 | -      |                                                                              |           |
| 40          | 35                 | -      | WATER                                                                        |           |
| 40          | 35                 | C0     | Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:               |           |
| 40          | 35                 | C1     | - < 10 MVA                                                                   | 2         |
| 40          | 35                 | C2     | - 10 - 100 MVA                                                               | 3.1       |
| 40          | 35                 | D0     | Gasdistributiebedrijven:                                                     |           |
| 40          | 35                 | D3     | - gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A                    | 1         |
| 40          | 35                 | D4     | - gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C             | 2         |
| 40          | 35                 | D5     | - gasontvang- en -verdeelsstations, cat. D                                   | 3.1       |
| 40          | 35                 | E0     | Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:                                 |           |
| 40          | 35                 | E2     | - blokverwarming                                                             | 2         |
| 41          | 36                 | -      |                                                                              |           |
| 41          | 36                 | -      | WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER                                              |           |
| 41          | 36                 | A0     | Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:                                         |           |
| 41          | 36                 | A2     | - bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling                          | 3.1       |
| 41          | 36                 | B0     | Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:                                  |           |
| 41          | 36                 | B1     | - < 1 MW                                                                     | 2         |
| 45          | 41, 42, 43         | -      |                                                                              |           |
| 45          | 41, 42, 43         | -      | BOUWNIJVERHEID                                                               |           |
| 45          | 41, 42, 43         | 1      | - bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²                                   | 3.1       |
| 45          | 41, 42, 43         | 2      | Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²                            | 3.1       |
| 45          | 41, 42, 43         | 3      | - aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²                           | 2         |

| SBI-1993      | SBI-2008      |        | OMSCHRIJVING                                                      | CATEGORIE |
|---------------|---------------|--------|-------------------------------------------------------------------|-----------|
|               |               | nummer |                                                                   |           |
| 50            | 45, 47        | -      |                                                                   |           |
| 50            | 45, 47        | -      | BENZINESERVICESTATIONS                                            |           |
| 501, 502, 504 | 451, 452, 454 |        | Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven  | 2         |
| 5020.4        | 45204         | B      | Autobeklederijen                                                  | 1         |
| 5020.4        | 45204         | C      | Autospuitinrichtingen                                             | 3.1       |
| 5020.5        | 45205         |        | Autowasserijen                                                    | 2         |
| 503, 504      | 453           |        | Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires           | 2         |
| 51            | 46            | -      |                                                                   |           |
| 51            | 46            | -      | GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING                                 |           |
| 511           | 461           |        | Handelsbemiddeling (kantoren)                                     | 1         |
| 5121          | 4621          | 0      | Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders                          | 3.1       |
| 5122          | 4622          |        | Grth in bloemen en planten                                        | 2         |
| 5124          | 4624          |        | Grth in huiden, vellen en leder                                   | 3.1       |
| 5125, 5131    | 46217, 4631   |        | Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen     | 3.1       |
| 5132, 5133    | 4632, 4633    |        | Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën    | 3.1       |
| 5134          | 4634          |        | Grth in dranken                                                   | 2         |
| 5135          | 4635          |        | Grth in tabaksprodukten                                           | 2         |
| 5136          | 4636          |        | Grth in suiker, chocolade en suikerwerk                           | 2         |
| 5137          | 4637          |        | Grth in koffie, thee, cacao en specerijen                         | 2         |
| 5138, 5139    | 4638, 4639    |        | Grth in overige voedings- en genotmiddelen                        | 2         |
| 514           | 464, 46733    |        | Grth in overige consumentenartikelen                              | 2         |
| 5148.7        | 46499         | 0      | Grth in vuurwerk en munitie:                                      |           |
| 5148.7        | 46499         | 1      | - consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton                   | 2         |
| 5148.7        | 46499         | 2      | - consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton              | 3.1       |
| 5148.7        | 46499         | 5      | - munitie                                                         | 2         |
| 5151.1        | 46711         | 0      | Grth in vaste brandstoffen:                                       |           |
| 5151.1        | 46711         | 1      | - klein, lokaal verzorgingsgebied                                 | 3.1       |
| 5153          | 4673          | 0      | Grth in hout en bouwmaterialen:                                   |           |
| 5153          | 4673          | 1      | - algemeen: b.o. > 2000 m²                                        | 3.1       |
| 5153          | 4673          | 2      | - algemeen: b.o. ≤ 2000 m²                                        | 2         |
| 5153.4        | 46735         | 4      | zand en grind:                                                    |           |
| 5153.4        | 46735         | 6      | - algemeen: b.o. ≤ 200 m²                                         | 2         |
| 5154          | 4674          | 0      | Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:           |           |
| 5154          | 4674          | 1      | - algemeen: b.o. > 2.000 m²                                       | 3.1       |
| 5154          | 4674          | 2      | - algemeen: b.o. ≤ 2.000 m²                                       | 2         |
| 5155.2        | 46752         |        | Grth in kunstmeststoffen                                          | 2         |
| 5156          | 4676          |        | Grth in overige intermediaire goederen                            | 2         |
| 5157          | 4677          | 1      | - autosloperijen: b.o. ≤ 1000 m²                                  | 3.1       |
| 5157.2/3      | 4677          | 1      | - overige groothandel in afval en schroot: b.o. ≤ 1000 m²         | 3.1       |
| 518           | 466           | 0      | Grth in machines en apparaten:                                    |           |
| 518           | 466           | 2      | - overige                                                         | 3.1       |
| 519           | 466, 469      |        | Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)  | 2         |
| 52            | 47            | -      |                                                                   |           |
| 52            | 47            | -      | DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN                    |           |
| 52            | 47            | A      | Detailhandel voor zover n.e.g.                                    | 1         |
| 5211/2,5246/9 | 471           |        | Supermarkten, warenhuizen                                         | 1         |
| 5222, 5223    | 4722, 4723    |        | Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken     | 1         |
| 5224          | 4724          |        | Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel         | 1         |
| 5231, 5232    | 4773, 4774    |        | Apotheken en drogisterijen                                        | 1         |
| 5246/9        | 4752          |        | Bouwmarkten, tuincentra, hypermarkten                             | 2         |
| 5249          | 4778          |        | Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt                       | 1         |
| 5261          | 4791          |        | Postorderbedrijven                                                | 3.1       |
| 527           | 952           |        | Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)     | 1         |
| 55            | 55            | -      |                                                                   |           |
| 55            | 55            | -      | LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING                       |           |
| 5511, 5512    | 5510          |        | Hotels en pensions met keuken, conferentie-orden en congrescentra | 1         |
| 552           | 553, 552      |        | Kampeerterreinen, vakantiecentra, e.d. (met keuken)               | 3.1       |

| SBI-1993   | SBI-2008                           |        | OMSCHRIJVING                                                             | CATEGORIE |
|------------|------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
|            |                                    | nummer |                                                                          |           |
| 553        | 561                                | -      | e.d.                                                                     | 1         |
| 554        | 563                                | 1      | Café's, bars                                                             | 1         |
| 554        | 563                                | 2      | Discotheken, muziekcafé's                                                | 2         |
| 5551       | 5629                               | -      | Kantines                                                                 | 1         |
| 5552       | 562                                | -      | Cateringbedrijven                                                        | 2         |
| 60         | 49                                 | -      |                                                                          |           |
| 60         | 49                                 | -      | VERVOER OVER LAND                                                        |           |
| 6022       | 493                                | -      | Taxibedrijven                                                            | 2         |
| 6024       | 494                                | 1      | - Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m² | 3.1       |
| 603        | 495                                | -      | Pomp- en compressorstations van pijpleidingen                            | 2         |
| 61, 62     | 50, 51                             | -      |                                                                          |           |
| 61, 62     | 50, 51                             | -      | VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT                                       |           |
| 61, 62     | 50, 51                             | A      | Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)                                 | 1         |
| 63         | 52                                 | -      |                                                                          |           |
| 63         | 52                                 | -      | DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER                                       |           |
| 6311.2     | 52242                              | 0      | Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:                     |           |
| 6312       | 52102, 52109                       | A      | Distributiecentra, pak- en koelhuizen                                    | 3.1       |
| 6312       | 52109                              | B      | Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)                                    | 2         |
| 6321       | 5221                               | 1      | Autoparkeerterreinen, parkeergarages                                     | 2         |
| 6322, 6323 | 5222                               | -      | Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)                        | 1         |
| 633        | 791                                | -      | Reisorganisaties                                                         | 1         |
| 634        | 5229                               | -      | Expediteurs, cargadoors (kantoren)                                       | 1         |
| 64         | 64                                 | -      |                                                                          |           |
| 64         | 53                                 | -      | POST EN TELECOMMUNICATIE                                                 |           |
| 641        | 531, 532                           | -      | Post- en koeriersdiensten                                                | 2         |
| 642        | 61                                 | A      | Telecommunicatiebedrijven                                                | 1         |
| 642        | 61                                 | B0     | zendinstallaties:                                                        |           |
| 642        | 61                                 | B2     | - FM en TV                                                               | 1         |
| 642        | 61                                 | B3     | - GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)               | 1         |
| 65, 66, 67 | 64, 65, 66                         | -      |                                                                          |           |
| 65, 66, 67 | 64, 65, 66                         | -      | FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN                             |           |
| 65, 66, 67 | 64, 65, 66                         | A      | Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen                                   | 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                                  | 1         |
| 71         | 77                                 | -      |                                                                          |           |
| 71         | 77                                 | -      | VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN        |           |
| 711        | 7711                               | -      | Personenautoverhuurbedrijven                                             | 2         |
| 712        | 7712, 7739                         | -      | Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)           | 3.1       |
| 713        | 773                                | -      | Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen                             | 3.1       |
| 714        | 772                                | -      | Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.                           | 2         |
| 72         | 62                                 | -      |                                                                          |           |
| 72         | 62                                 | -      | COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE                                |           |
| 72         | 62                                 | A      | Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.                  | 1         |
| 72         | 58, 63                             | B      | Datacentra                                                               | 2         |
| 73         | 72                                 | -      |                                                                          |           |
| 73         | 72                                 | -      | SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK                                              |           |
| 731        | 721                                | -      | Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk                       | 2         |
| 732        | 722                                | -      | Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek                       | 1         |
| 74         | 63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82 | -      |                                                                          |           |
| 74         | 63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82 | -      | OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING                                        |           |
| 747        | 812                                | -      | Reinigingsbedrijven voor gebouwen                                        | 3.1       |
| 7481.3     | 74203                              | -      | Foto- en filmontwikkelcentrales                                          | 2         |
| 7484.4     | 82992                              | -      | Veilingen voor huisraad, kunst e.d.                                      | 1         |

[illegible]

# **Parkeerbeleidsplan 2009-2020**

Gemeente Goes

## Inhoudsopgave

|                    |   |
|--------------------|---|
| Samenvatting ..... | 2 |
|--------------------|---|

### **Deel A: Parkeervisie ..... 4**

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

### **Deel B: Van visie naar beleid ..... 9**

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

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

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

### **Deel D: Raadsvoorstel en raadsbesluit ..... 51**

## **Samenvatting**

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

### **Parkeervisie**

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

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

### **Beleidsopgave**

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

### **Binnenstad**

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

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

### **Woonwijken**

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

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

### **Wijkwinkelcentra**

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

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

### **Dorpen en kleine kernen**

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

### **Bedrijventerreinen en kantoorlocaties**

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

### **Financiële kaders**

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

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

### **Uitvoering**

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

## **DEEL A: PARKEERVISIE**

## **1. Inleiding**

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

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

De binnenstad is een belangrijke trekker: op een gemiddelde zaterdag telt de binnenstad 40.000 bezoekers<sup>1</sup>. 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 m<sup>2</sup> verkoopvloeroppervlak, waarvan circa 42.000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> verkoopvloeroppervlak).

---

<sup>1</sup> Onderzoek Locatus, november 2001.

## **2. Inkadering parkeervisie**

### **2.1. Huidig parkeerbeleid**

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

### **2.2. Masterplan Binnenstad**

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

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

### **2.3. Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)**

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

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



**Figuur 2.1: hoofdinfrastructuur Goes**

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

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

### 3. Parkeervisie Goes

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

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

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

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

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

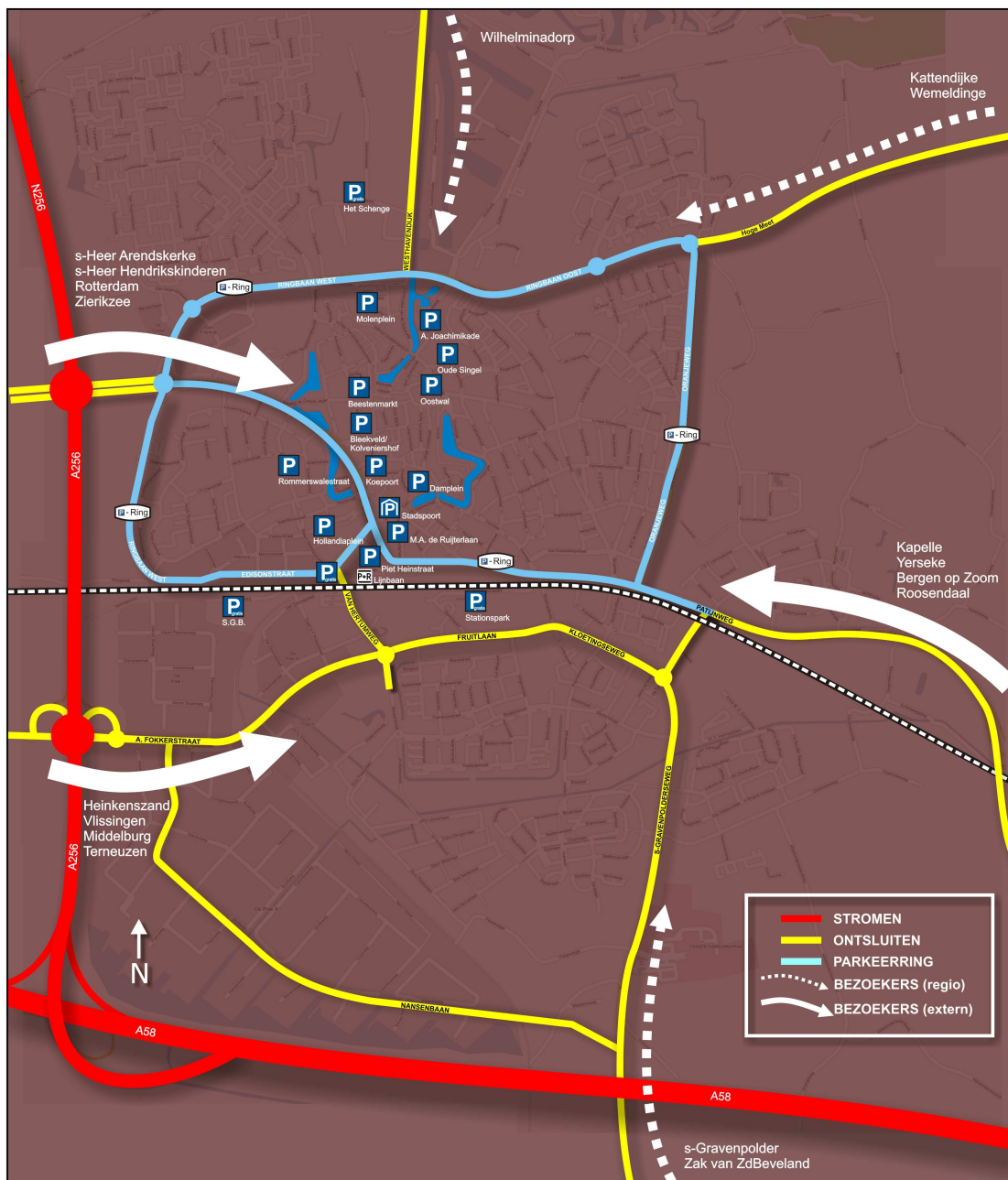
Het economisch functioneren van de (binnen)stad is van essentieel belang om de exploitatie van het parkeren financieel gezond te laten zijn ("no business, no parking"). Dat het parkeren zal bijdragen aan de uitbouw van de regionale functie en het economisch functioneren van de (binnen)stad is hiervan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

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

## **DEEL B: VAN VISIE NAAR BELEID**

#### 4. Beleidsopgave

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



Figuur 4.1: situatie parkeren 2009

#### **4.1. Bestaande knelpunten**

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

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

#### **4.2. Autonome ontwikkelingen**

In de afgelopen decennia is sprake van een continue groei van het autobezit en het autoverkeer. Verwacht wordt dat deze autonome groei zich de komende jaren zal doorzetten. Voor de periode tot 2020 wordt voor een gemeente als Goes een groei van het aantal auto's per huishouden met 5% tot 9% verwacht<sup>2</sup>. 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%<sup>2</sup>, 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<sup>3</sup> heeft zeker een stimulerend effect op de groeiverwachting. In de praktijk blijkt voor elke auto gemiddeld 2,5 parkeerplaats nodig te zijn<sup>4</sup>. Ook voor bezoekerscentra mag derhalve een groei van de parkeervraag worden verwacht.

De visies ten aanzien van de te verwachten bevolkingsontwikkeling lopen uiteen<sup>5</sup>. 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.).

---

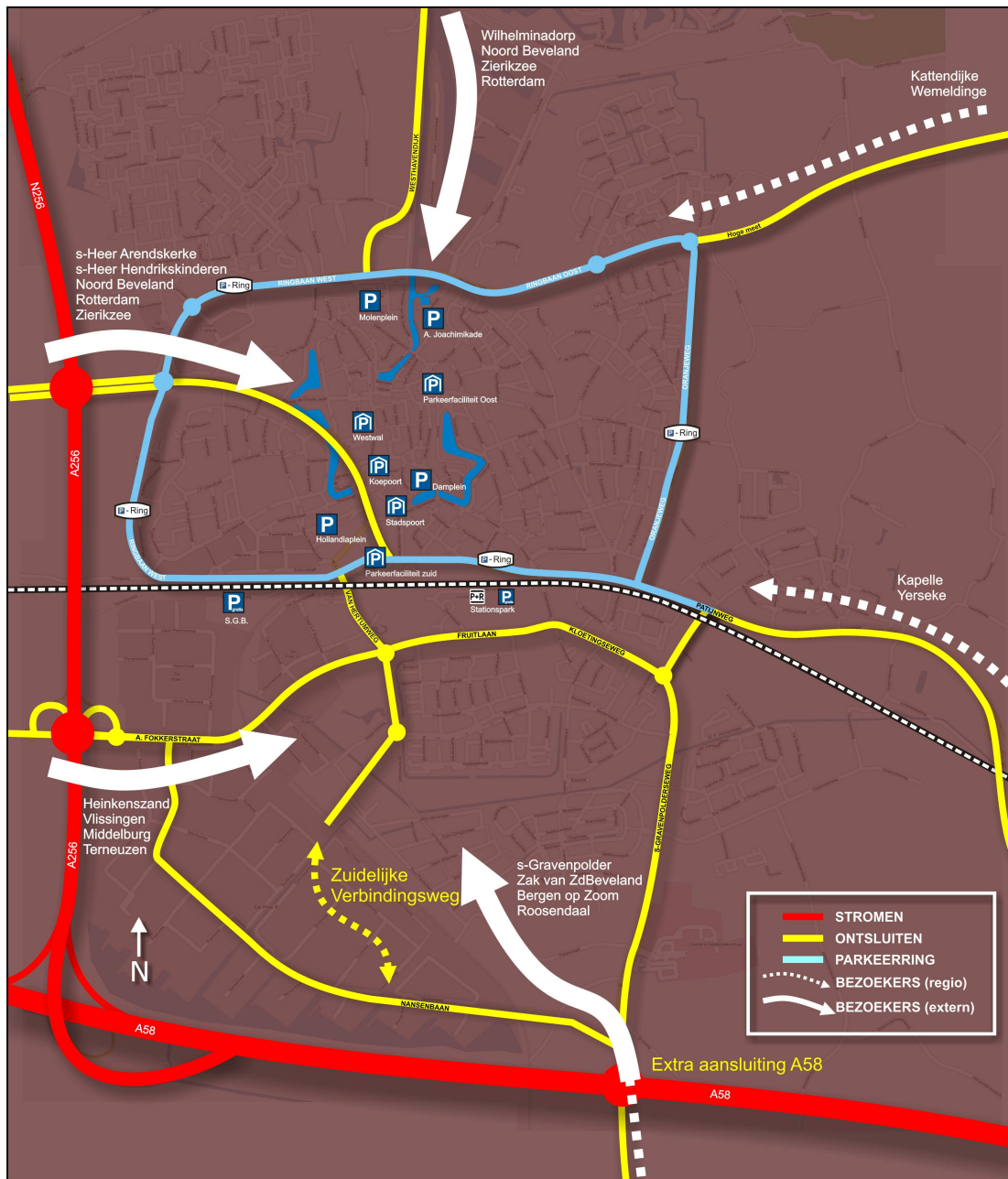
<sup>2</sup> Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, "Parkeerproblemen in woongebieden", Den Haag, 2008.

<sup>3</sup> 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.

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

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

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



**Figuur 4.2: hoofdstructuur parkeren in 2020**

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

#### 4.4. Bereikbaarheid

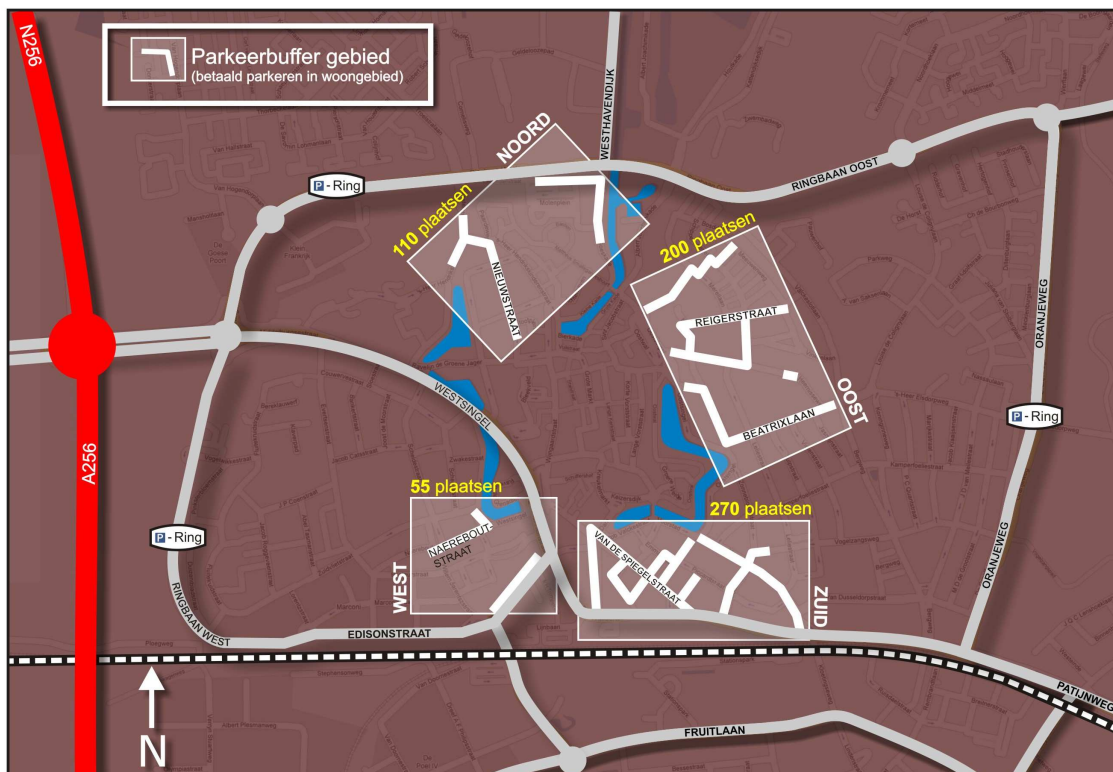
Goes vervult een regionale functie, zowel qua werkgelegenheid als qua voorzieningen. Deze functie betekent in de praktijk dat de bereikbaarheid van Goes onder druk staat. In de ochtend- en avondspits treden diverse knelpunten op in de verkeersafwikkeling. In figuur 1 is aangegeven hoe de hoofdinfrastructuur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

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

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

#### 4.5. Leefbaarheid

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



Figuur 4.3: parkeerbuffers

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

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

#### **4.6. Economisch functioneren**

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

---

<sup>6</sup> Bron: "Detailhandelsvisie Goes", BRO, juni 2009.

## **5. Beleidsinkadering**

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

### **5.1. Doelstellingen**

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

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

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

### **5.2. Uitgangspunten en randvoorwaarden**

Als uitgangspunten voor de beleidsmaatregelen gelden:

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

### **5.3. Maatregelen**

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

- Beperken
- Benutten
- Beprijzen
- Bijbouwen

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

#### 5.3.1. *Beperken*

Deze maatregelen hebben tot doel de vraag naar parkeerplaatsen in de openbare ruimte te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan de toepassing van parkeernormering en de realisatieverplichting van parkeerplaatsen voor nieuwbouwprojecten, in combinatie met het niet verstrekken van parkeervergunningen voor dergelijke projecten<sup>7</sup>. 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<sup>8</sup>, waarmee de parkeerbehoefte van nieuwbouwvoorzieningen kan worden bepaald. Deze parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. In lijn met de faciliterende doelstelling van het parkeren wordt het maximum van deze bandbreedte aangehouden als parkeernorm voor de Goese situatie. De keuze voor het maximum is mede ingegeven vanwege het relatief hoge autobezit en de beperkte rol die het openbaar vervoer vervult in het verzorgingsgebied.

Teneinde de parkeernormen werkingskracht te geven, dienen deze ofwel in de vigerende bestemmingsplannen ofwel als onderdeel van een af te sluiten exploitatieovereenkomst te worden opgenomen.<sup>9</sup> 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<sup>10</sup>. 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.

---

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering", CROW publicatie 182, Ede, 2003.

<sup>9</sup> 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.

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

### 5.3.3. *Beprijzen*

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

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

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

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

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

### 5.3.4. *Bijbouwen*

Deze maatregelen hebben tot doel het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen af te stemmen op de vraag naar parkeerplaatsen. Het bijbouwen wordt enkel overwogen voor gebieden met een parkeerdruk in de openbare ruimte die én structureel boven de 85% ligt én het gevolg is van gebiedseigen voertuigen<sup>11</sup>, en waar geen mogelijkheden voor benutten resteren.

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

---

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

## 6. Gebiedsgebonden maatregelpakketten

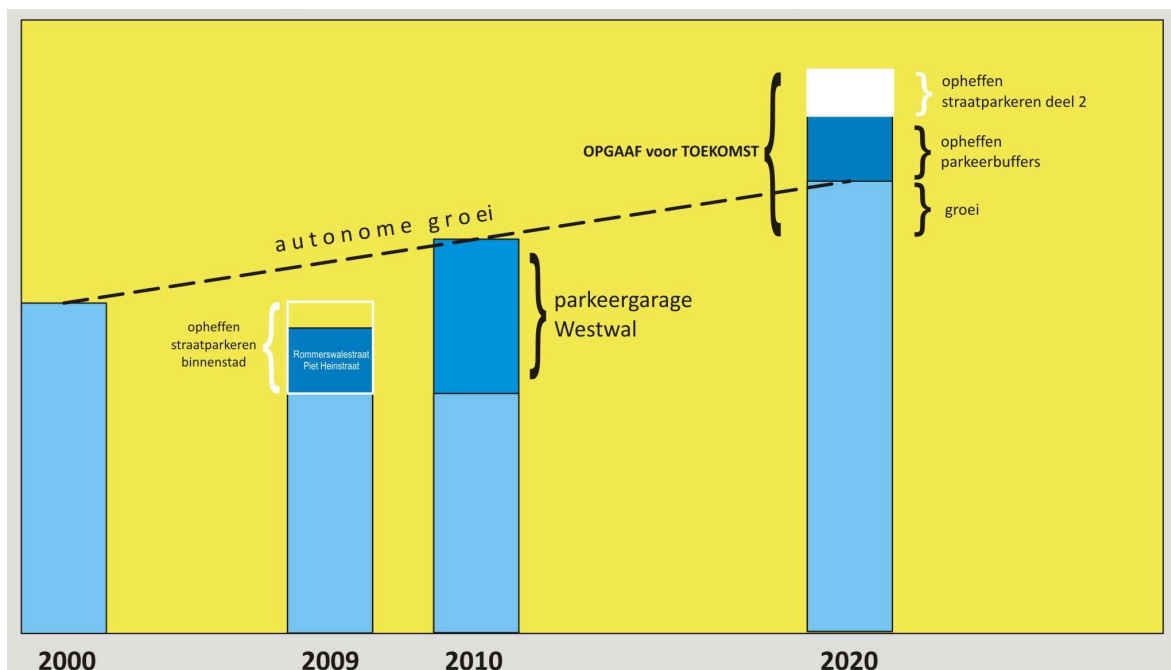
In dit hoofdstuk werken we de hiervoor gepresenteerde mogelijke maatregelen uit tot maatregelpakketten. Hierbij maken we onderscheid naar een vijftal deelgebieden: de binnenstad, woonwijken, wijkwinkelcentra, dorpen en kleine kernen én bedrijventerreinen en kantoorlocaties.

### 6.1. Binnenstad

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

#### 6.1.1. Beperken

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



Figuur 6.1: beleidsopgave bezoekersparkeren binnenstad

<sup>12</sup>

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

Uit het parkeeronderzoek van september 2009<sup>13</sup> 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<sup>14</sup> van bedrijfsvergunningen parkeerruimte op de piekmomenten kan worden gecreëerd.

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

#### 6.1.2. *Benutten*

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

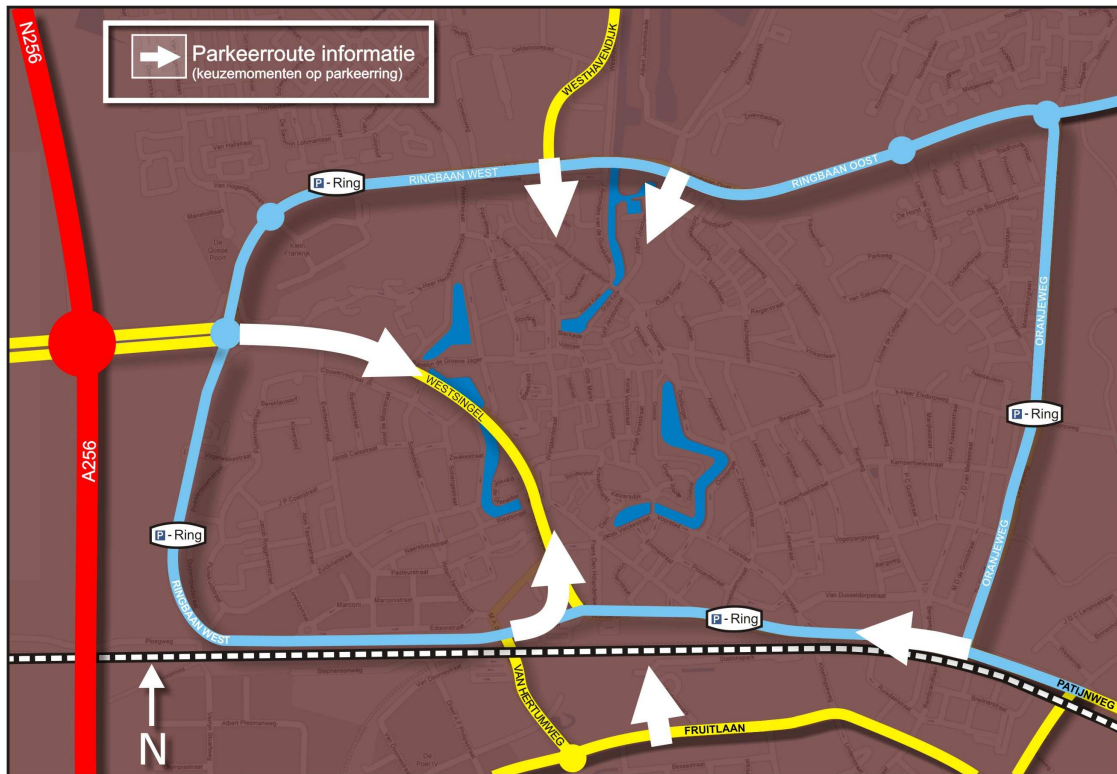
Om het gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren, gaan we de uitgifte van nieuwe parkeervergunningen én de reeds uitgegeven parkeervergunningen scherper controleren op het criterium aanwezigheid van parkeerplaats op eigen terrein.

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

---

<sup>13</sup> "Parkeeronderzoek Goes 2009", Dufec, concept-rapportage november 2009.

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



**Figuur 6.2: opzet parkeerverwijssysteem Goes**

### 6.1.3. Beprijzen

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

- € 1,20 per uur op parkeerplaatsen in en om de binnenstad
- € 1,20 per uur en € 2,40 per dag op parkeerterreinen Molenplein en Hollandia-plein
- € 0,20 per 55 minuten (voor de eerste 2 uur) en € 1,80 per uur vanaf het 3<sup>e</sup> 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<sup>15</sup>. 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.

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

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

De uitgifte van vergunningen is momenteel niet kostendekkend<sup>16</sup>. 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 <sup>17</sup> :   | Huidig tarief: | Nieuw tarief: | Relatie tot tarief 1 <sup>e</sup> bewonersvergunning: |
|-----------------------------------|----------------|---------------|-------------------------------------------------------|
| 1 <sup>e</sup> bewonersvergunning | € 24,-         | € 36,-        | Basistarief                                           |
| 2 <sup>e</sup> bewonersvergunning | € 24,-         | € 72,-        | Tarief x2                                             |
| 3 <sup>e</sup> bewonersvergunning | € 24,-         | € 144,-       | Tarief x4                                             |
| 1 <sup>e</sup> bedrijfsvergunning | € 144,-        | € 180,-       | Tarief x5                                             |
| 2 <sup>e</sup> bedrijfsvergunning | € 216,-        | € 360,-       | Tarief x10                                            |
| 3 <sup>e</sup> 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.

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

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

Momenteel zijn voor de functies in de binnenstad circa 2.175 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan ruim 600 parkeerplaatsen zich fysiek in het binnenstadsgebied bevinden. Per saldo zijn op het drukste moment (zaterdagmiddag) 1.730 parkeerplaatsen te gebruiken door bezoekers aan de binnenstad<sup>18</sup>.

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.

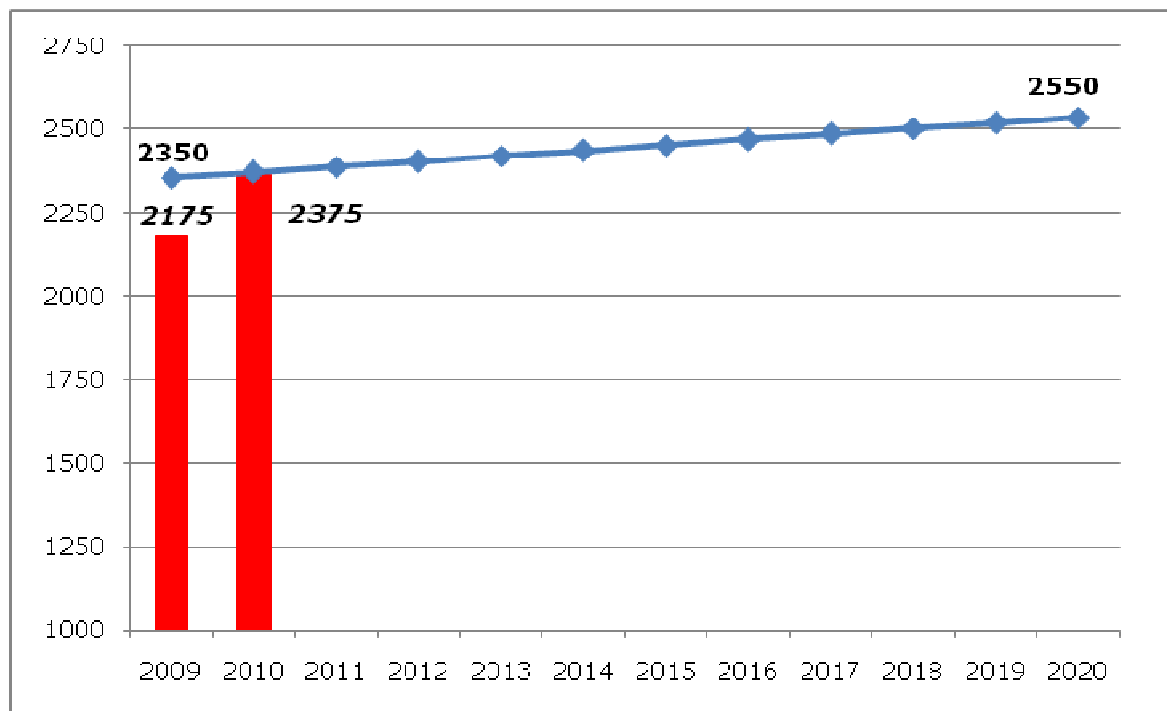
Als gevolg van de autonome ontwikkelingen zal het aantal op zaterdagmiddag geparkeerde voertuigen toenemen tot circa 2.010 voertuigen in 2020. Rekening houdend met de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% op locatieniveau, betekent dit dat in 2020 op zaterdagmiddag circa 2.530 parkeerplaatsen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

---

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



**Figuur 6.4: ontwikkeling autonome parkeervraag en parkeeraanbod binnenstad**

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

#### **Maatregelen binnenstad:**

- Aanscherpen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten.
- Onderzoeken mogelijkheden en effecten differentiatie parkeervergunningen.
- Verder terugdringen maaiveldparkeren in kernwinkelgebied.
- Optimaliseren parkeren vergunninghouders.
- Realiseren van parkeerverwijssysteem.
- Uitwerken effecten van invoering achteraf betaald parkeren op Molenplein en Hollandia-plein.
- Uitwerken effecten van 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 parkeerduurbepanking ofwel het opheffen van betaald parkeren als oplossingsrichtingen. Is de bezettingsgraad 's nachts groter dan overdag, dan ligt de oplossing in het beperken van het aantal uitgegeven vergunningen in het betreffende gebied.

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

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

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

#### 6.2.4. *Bijbouwen*

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

##### **Maatregelen woonwijken:**

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

### **6.3. Wijkwinkelcentra**

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

#### **6.3.1. Beprijzen**

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

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

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

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

#### **6.3.2. Bijbouwen**

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

#### **Maatregelen wijkwinkelcentra:**

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

#### **6.4. Dorpen en kleine kernen**

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

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

##### **Maatregelen dorpen en kleine kernen:**

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

#### **6.5. Bedrijventerreinen en kantoorlocaties**

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

##### **Maatregelen bedrijventerreinen en kantoorlocaties:**

- Instellen parkeerplaatsverplichting voor nieuwbouwprojecten.

## 7. De financiële opgave

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

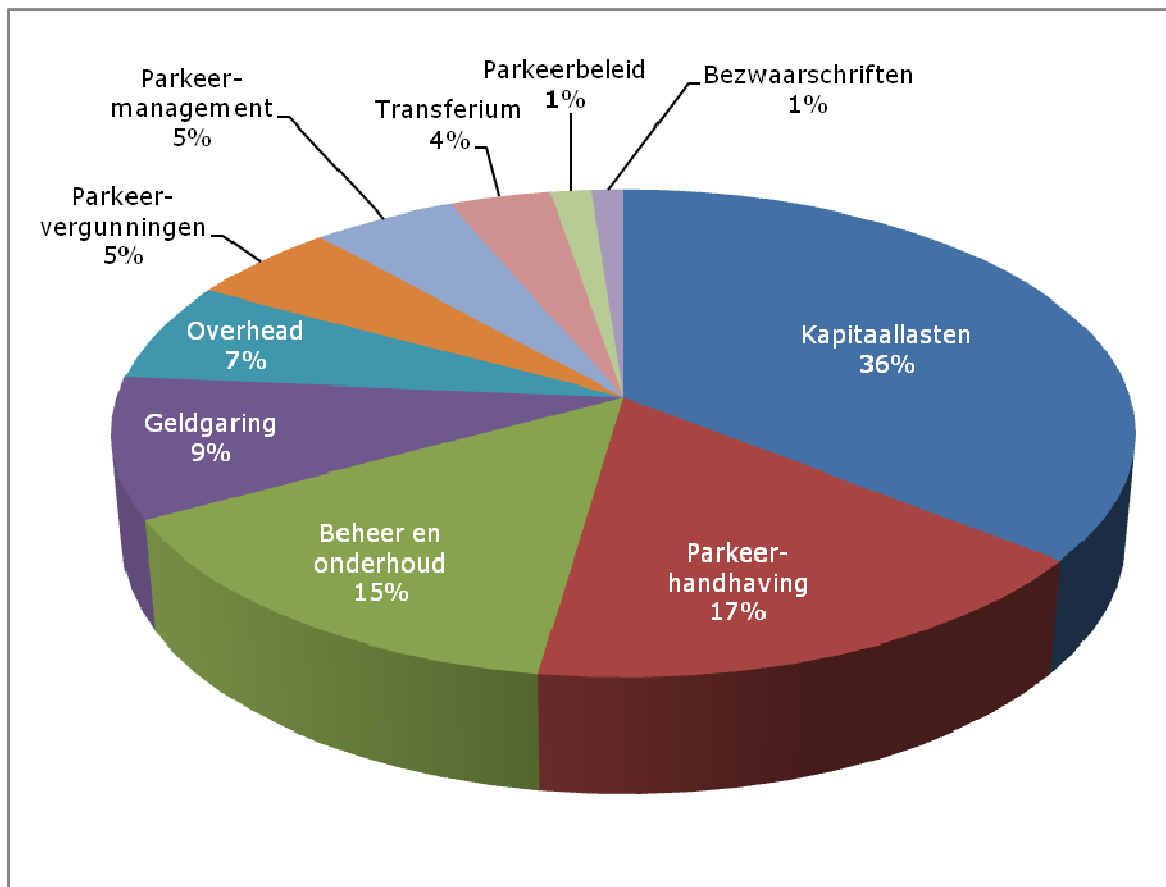
### 7.1. Bestaande parkeerexploitatie

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

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

**Tabel 7.1: gerealiseerde resultaten parkeren 2005-2008**

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



**Figuur 7.2: kostenverdeling parkeerexploitatie 2008**

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

### **7.2. Financiële kaders**

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

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

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

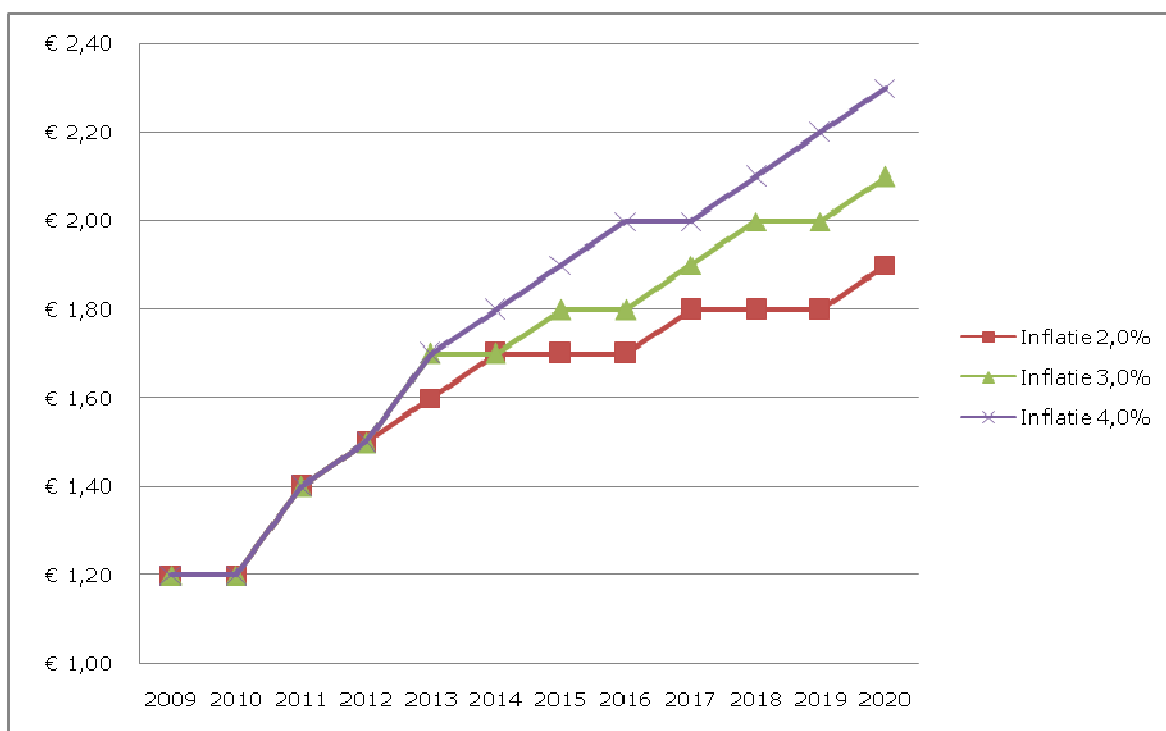
### 7.3. Doorontwikkeling tarieven

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

In bijlage 3 is een vergelijking opgenomen van onze tarieven voor betaald parkeren en parkeervergunningen met die van omliggende gemeenten. Uit deze vergelijking blijkt dat zeker onze vergunningtarieven laag zijn te noemen. Alleen in Vlissingen is het momenteel goedkoper om op straat te parkeren. Per 2010 zal dit waarschijnlijk niet langer het geval zijn<sup>19</sup>.

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

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



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

<sup>19</sup>

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

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

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

| Vergunningsoort:                  | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1 <sup>e</sup> bewonersvergunning | € 36,-    | € 37,-    | € 37,-    | € 38,-    | € 39,-    |
| 2 <sup>e</sup> bewonersvergunning | € 72,-    | € 73,-    | € 75,-    | € 76,-    | € 78,-    |
| 3 <sup>e</sup> bewonersvergunning | € 144,-   | € 147,-   | € 150,-   | € 153,-   | € 156,-   |
| 1 <sup>e</sup> bedrijfsvergunning | € 180,-   | € 184,-   | € 187,-   | € 191,-   | € 195,-   |
| 2 <sup>e</sup> 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<sup>20</sup>. Ook nemen wij een beschrijving en planning van de in het komende jaar uit te voeren werkzaamheden op.

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

---

<sup>20</sup>

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

## 11. Monitoring en evaluatie

### 11.1. Monitoring

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

### 11.2. Evaluatie

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

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

<sup>21</sup>

Bron: "passantenonderzoek DHV 2003.

| Doelstelling:                      | Indicator:                                                                         | Norm:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Methode:                                                                                                                   |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                    | Beperking zoekverkeer                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operationeel parkeerverwijssysteem</li> <li>- Bezettingsgraad piekmomenten is lager dan 85%</li> </ul>                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inventarisatie</li> <li>- Parkeeronderzoek</li> </ul>                             |
| Economisch functioneren binnenstad | Bezettingsgraad op gemiddelde zaterdagmiddag                                       | Kleiner dan 85%                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | - Parkeeronderzoek                                                                                                         |
|                                    | Parkeerregulering in relatie tot functie parkeerplaatsen (runshoppen / funshoppen) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verschil in regulering</li> <li>- Loopafstanden<sup>22</sup> per doelgroep: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleiner dan 100 m voor bewoners</li> <li>• Kleiner dan 100 m voor runshoppers</li> <li>• 100-400 m voor funshoppers</li> <li>• 400 m of meer voor werkers</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tarieventabel verordening parkeerbelastingen</li> <li>- Inventarisatie</li> </ul> |
|                                    | Concurrerende parkeertarieven                                                      | Uurtarief bij laagste 3 van referentiegemeenten                                                                                                                                                                                                                                                                                                | - Vergelijking parkeertarieven                                                                                             |
|                                    | Koopkrachtbinding bewoners Goes                                                    | Groter dan of gelijk aan 95% (dagelijks)<br>Groter dan of gelijk aan 85% (niet-dagelijks)                                                                                                                                                                                                                                                      | - Koopstromen-onderzoek <sup>23</sup>                                                                                      |
|                                    | Regionale aantrekkingskracht                                                       | Groter dan of gelijk aan 40% (dagelijks)<br>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.

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

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

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

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

**Tabel 11.2: indicatoren evaluatie transferium**

## Bijlage 1: Parkeernormen Goes

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

Hierbij geldt het volgende:

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

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

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

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

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

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

Medische voorzieningen:

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

Scholen:

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

**Figuur B-1.1: parkeernormen Goes**

## Bijlage 2: Parkeervraag en -aanbod

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



**Figuur B-2.1: onderzoeksgebied parkeeronderzoek 2009**

### Huidige situatie geregeleerd gebied

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

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

**Tabel B-2.2: parkeercapaciteiten onderzoeksgebied**

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

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

**Tabel B-2.3: bezettingsgraad zaterdagmiddag onderzoeksgebied**

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

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

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

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

| Zone                  | Betaald    | Gemengd    | Vergunninghouders | Gratis     | Totaal     |
|-----------------------|------------|------------|-------------------|------------|------------|
| Binnenstad            | 12%        | 66%        | 57%               | -          | 23%        |
| P-terrein P. Heinstr. | 1%         | -          | -                 | -          | 1%         |
| P-Rommerswalestr.     | -          | 34%        | -                 | -          | 33%        |
| Hollandia plein       | -          | 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%         |
| <b>Totaal</b>         | <b>10%</b> | <b>26%</b> | <b>71%</b>        | <b>11%</b> | <b>36%</b> |

**Tabel B-2.4: bezettingsgraad maandnacht onderzoeksgebied**

#### Huidige situatie binnenstad

Slechts een gedeelte van de parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied wordt beschouwd als benutbaar voor de functies in de binnenstad. Voor de overige parkeerplaatsen geldt dat ze zijn bedoeld voor andere functies (bijvoorbeeld: wonen in de schilwijken) of qua loopafstand te ver weg zijn gelegen van de binnenstad (bijvoorbeeld: parkeerplaatsen Marconigebied<sup>27</sup>). 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 <sup>28</sup> |
|--------------------------------------|------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| 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                                   |

<sup>27</sup> Als maximale loopafstanden zijn aangehouden 100 meter voor bewoners en runshoppers en 400 meter voor funshoppers.

<sup>28</sup> 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 <sup>28</sup> |
|-------------------------------------|-------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| 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                                  |
| 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                                   |
| <b>Totaal</b>                       | <b>2186</b> | <b>459</b>                  | <b>1721</b>                         |

**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                   |
| <b>Totaal</b>            | <b>2186</b>        | <b>2356</b>          |

**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 <sup>29</sup> | 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                |
| <b>Totaal</b>            | <b>532</b>                    | <b>1479</b>           | <b>2011</b>       |

**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.

<sup>29</sup>

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

| Zone            | Parkeervraag 2009 | Parkeervraag 2020 |
|-----------------|-------------------|-------------------|
| Binnenstad      | 968 <sup>30</sup> | 1060              |
| Hollandia plein | 235               | 235               |
| Molenplein      | 355               | 357               |
| Schil Zuid      | 249               | 279               |
| Schil Oost      | 404               | 443               |
| Schil Noord     | 109               | 122               |
| Schil West      | 36                | 40                |
| <b>Totaal</b>   | <b>2356</b>       | <b>2536</b>       |

**Tabel B-2.8: parkeervraag zaterdagmiddag in 2009 en 2020**

Doorkijk 2010-2020: parkeeraanbod binnenstad

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

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

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

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

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

<sup>30</sup> Inclusief P-terreinen Piet Heinstraat en Rommerswalestraat.

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

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

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

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

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

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

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

### Bijlage 3: Vergelijking huidige parkeertarieven

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

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

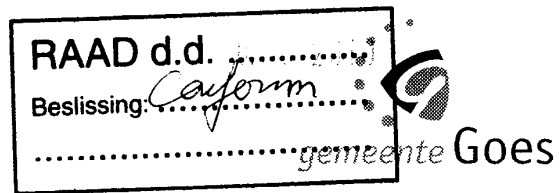
|                    | Vlissingen | Middelburg | Roosendaal | Bergen op Zoom | Terneuzen | Goes     | Veere    |
|--------------------|------------|------------|------------|----------------|-----------|----------|----------|
| Betaald parkeren:  |            |            |            |             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

**Tabel B-3.1: parkeertarieven 2009**

\* betaald parkeren alleen gedurende zomerseizoen.

## **DEEL D: RAADSVOORSTEL EN RAADSBSLUIT**

## Raadsvoorstel



|                          |                                           |
|--------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Agendapunt</b>        | 09                                        |
| <b>Vergadering d.d.</b>  | 18 februari 2010                          |
| <b>Verzonden</b>         | 9 februari 2010                           |
| <b>Onderwerp</b>         | Vaststelling Parkeerbeleidsplan 2009-2020 |
| <b>Registratienummer</b> | 10INT00088                                |

Geachte raad,

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

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

### *Het uitgangspunt*

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

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

### *Beleidsopgave*

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

### **Voorstel**

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

#### *Binnenstad*

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

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

### *Woonwijken*

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

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

### *Wijkwinkelcentra*

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

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

### *Dorpen en kleine kernen*

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

### *Bedrijventerreinen en kantoorlocaties*

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

### *Financiële kaders*

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

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

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

### *Uitvoering*

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

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Goes,

de secretaris,

de burgemeester,

drs. C.G.M. Maas.

drs. D.J. van der Zaag.

## Raadsbesluit



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

De raad van de gemeente Goes;

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

b e s l u i t:

- Het Parkeerbeleidsplan 2009-2020 vast te stellen.

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

de griffier,

drs. J.W. Scherpenzeel.

de voorzitter

drs. D.J. van der Zaag.

# **Onderzoek Luchtkwaliteit beheersmatig bestemmingsplan Wolphaartsdijk**

|                |                     |
|----------------|---------------------|
| Auteur:        | Ing. M.A.J. de Regt |
| Datum:         | 26-09-2016          |
| Projectnummer: | 20160926            |

## Inhoudsopgave

|                                           |   |
|-------------------------------------------|---|
| Inleiding                                 | 3 |
| Wet Luchtkwaliteit                        | 4 |
| Zeezoutcorrectie                          | 4 |
| Gevoelige bestemmingen                    | 5 |
| Bepalen van het onderzoeksgebied          | 5 |
| Beoordelingspunten                        | 5 |
| Wijziging verkeersstructuur/intensiteiten | 5 |
| Maatgevende stoffen                       | 5 |
| Rekenmethode                              | 6 |
| Resultaten                                | 7 |
| Conclusie                                 | 7 |
|                                           |   |
| Bijlage 1 rekenresultaten NO2 2018        |   |
| Bijlage 2 rekenresultaten PM10 2018       |   |
| Bijlage 3 rekenresultaten PM 2,5 2018     |   |

## **Inleiding**

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten hebben op de gezondheid. Bij nieuwe bestemmingen langs wegen mag geen sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. Ook als wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur of structurele veranderingen in de verkeersintensiteiten plaatsvinden, mag dit niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, niet alleen bij bestaande (gevoelige) functies, maar ook dicht bij de weg.

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden bij besluiten, waarbij luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden, genoemd in de Wet luchtkwaliteit, in acht te nemen ten aanzien van voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen.

Dit onderzoek is uitgevoerd om de gevolgen voor de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken als gevolg van het beheersmatig bestemmingsplan.

## Wet Luchtkwaliteit

Met wet- en regelgeving wil de overheid zorgen voor een goede luchtkwaliteit en de burgers beschermen tegen de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De verontreiniging is afkomstig van verschillende bronnen, zoals het gemotoriseerde verkeer, industriële en agrarische inrichtingen en achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen.

Om een voldoende kwaliteit van de buitenlucht in de leefomgeving te waarborgen zijn:

- Regels opgesteld die de uitstoot van verontreinigende stoffen door de industriële en agrarische inrichtingen en het gemotoriseerde verkeer beperken.
- Grenswaarden opgesteld waaraan de kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen.

Vooraf de grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn vaak beperkend bij het ontwikkelen en realiseren van ruimtelijke plannen. Uitgangspunt is dat een project niet leidt tot overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Als er wel sprake is van een overschrijding, dan mag een project de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechteren. De normen voor luchtkwaliteit staan in de Wet milieubeheer (Wm), titel 5.2 luchtkwaliteitseisen.

Luchtkwaliteitsnormen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- Een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging.
- Een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

## Zeezoutcorrectie

Bij toetsing van berekende concentraties fijn stof (als  $PM_{10}$ ) aan de grenswaarden, mogen de concentraties worden gecorrigeerd voor de aanwezigheid van zeezout in de lucht. De zeezoutaftrek mag op het resultaat worden toegepast, als sprake is van een grenswaarde overschrijding voor fijn stof (als  $PM_{10}$ ). Het betreft dan een aftrek van de bijdrage van een natuurlijke bron op de achtergrondconcentratie.

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) is in 2012 herzien. In de herziene regeling is onder andere de zeezoutaftrek aangepast. De aangepaste zeezoutaftrek geldt sinds de publicatie op 21 november 2012. De overige wijzigingen in de Regeling gelden sinds 1 januari 2013.

Het toepassen van de zeezoutaftrek is vastgelegd in de Wet milieubeheer (artikel 5.19, vierde lid). De hoogte van de zeezoutaftrek is vastgelegd in de ministeriële 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'

Overschrijdingsdagen en jaargemiddelde concentraties

De jaargemiddelde concentratie zeezout is per gemeente bepaald. De concentratie varieert van 5 microgram per  $m^3$  voor een aantal kustgemeenten, tot 1 microgram per  $m^3$  voor gemeenten in Limburg. Voor Goes geldt 3 microgram per  $m^3$ .

Daarnaast is per provincie een correctie op het aantal overschrijdingsdagen voor de etmaalgemiddelde norm bepaald, dat in mindering kan worden gebracht. Het voor zeezout gecorrigeerde aantal overschrijdingsdagen bedraagt:

4 dagen in Noord-Holland en Zuid-Holland

3 dagen in Friesland, Flevoland, Utrecht en **Zeeland**

2 dagen in Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg

### **Gevoelige bestemmingen**

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) behorend bij de Wet luchtkwaliteit is op 16 januari 2009 in werking treden. Daarin worden de volgende locaties aangemerkt als voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen:

- Scholen;
- Kinderdagverblijven;
- Verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord. Maar om alle vergelijkbare functies. Daarbij maakt het niet uit of de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten staat. Van doorslaggevend belang is de (voorziene) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein.

In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties dus niet als gevoelige bestemming gezien. In de meeste ziekenhuizen is sprake van luchtbehandeling die binnen een goede luchtkwaliteit handhaaft. Ook hebben ziekenhuizen een flinke verkeersaantrekkende werking. Dit heeft negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Terwijl een goede bereikbaarheid nodig is.

### **Bepalen van het onderzoeksgebied**

Het onderzoek is uitgevoerd voor heel de kern Wolphaartsdijk. In het dorp of in de nabijheid daarvan bevinden zich geen inrichtingen die in betekenende mate bijdragen tot de concentraties van luchtverontreinigende stoffen.

### **Beoordelingspunten**

De beoordelingspunten zijn zodanig gekozen dat mag worden aangenomen dat ze representatief zijn voor de luchtkwaliteit in een gebied van tenminste 200 m<sup>2</sup>. De concentraties van stikstofdioxide en van zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub> & PM<sub>2,5</sub>) zijn bepaald op 5 meter van de wegrand.

### **Wijziging verkeersstructuur/intensiteiten**

De verkeersintensiteit is gebaseerd op het verkeersmodel Zuid-Beveland van 2020 opgesteld door Royal Haskoning DHV.

### **Maatgevende stoffen**

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wlk veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang. Voor de concentratie van zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) geldt vanaf 2015 een jaargemiddelde concentratie. Andere stoffen uit de Wlk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Grenswaarden NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, SO<sub>2</sub>, lood, benzeen, NO, CO

| stof                               | uurgemiddelde                                                                       | daggemiddelde                                                                      | jaargemiddelde                                 | datum     |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------|
| Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) | 200 µg/m <sup>3</sup> (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden) <sup>1)</sup> |                                                                                    | 40 µg/m <sup>3</sup>                           | 01-1-2015 |
| Fijn stof (PM <sub>10</sub> )      |                                                                                     | 50 µg/m <sup>3</sup> (tijdelijk 75)(mag max. 35 keer per jaar worden overschreden) | 40 µg/m <sup>3</sup>                           | 01-1-2011 |
| Fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )     |                                                                                     |                                                                                    | 25 µg/m <sup>3</sup>                           | 01-1-2015 |
| Zwavel dioxide (SO <sub>2</sub> )  | 350 µg/m <sup>3</sup> (mag max. 24 keer per jaar worden overschreden)               | 125 µg/m <sup>3</sup> (mag max. 3 keer per jaar worden overschreden)               | 20 µg/m <sup>3</sup> (bescherming ecosystemen) | 01-1-2005 |
| Lood (Pb)                          |                                                                                     |                                                                                    | 0,5 µg/m <sup>3</sup>                          | 01-1-2005 |
| Benzeen                            |                                                                                     |                                                                                    | 10 µg/m <sup>3</sup>                           | 19-7-2001 |
|                                    |                                                                                     |                                                                                    | 5 µg/m <sup>3</sup>                            | 01-1-2010 |
| Stikstofoxide (NO <sub>2</sub> )   |                                                                                     |                                                                                    | 30 µg/m <sup>3</sup>                           | 01-1-2001 |
| Koolmonoxide (CO)                  | 8-uurgemiddelde: 10.000 µg/m <sup>3</sup>                                           |                                                                                    |                                                | 25-8-2005 |

1) Van toepassing vanaf 1-1-2010 voor wegen waarvan ten minste 40.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken.

2) Norm voor NO is een grenswaarde ter bescherming van ecosystemen. Deze grenswaarde geldt alleen voor grote, ongerepte natuurgebieden (tenminste 1000 km<sup>2</sup>) die op een afstand van tenminste 20 km zijn gelegen van agglomeraties of 5 km van andere gebieden met bebouwing, inrichtingen en autosnelwegen, waar de vegetatie naar het oordeel van het bevoegde bestuursorgaan bijzondere bescherming behoeft.

## Rekenmethode

Voor de berekeningen is aangesloten bij de “Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007”.

De effecten op de luchtkwaliteit rondom de inrichting ten gevolge van de activiteiten binnen de inrichting en het effect van het bestemmingsverkeer op de ontsluitingswegen zijn berekend met het rekenprogramma GeoMilieu van DGMR versie v4.01 gebaseerd op de rekenmethode STACKS + ontwikkeld door KEMA. Dit rekenprogramma is geschikt om de verspreidingsberekeningen uit te voeren met het NNM (Nieuw Nationaal Model) voor de stoffen die bepalend zijn voor de luchtkwaliteit. Met het programma zijn de te verwachten concentraties van zwevende deeltjes/fijn stof (PM<sub>10</sub>) Zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) berekend, Figuur 1 alsmede de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Op basis van de opgegeven (Amersfoortse) Rijksdriehoek coördinaten interpoleert het programma zelf tussen de meteorologische stations Eindhoven en Schiphol. De ruwheidslengte wordt door het rekenprogramma zelf berekend op basis van de rijksdriehoekcoördinaten van het onderzoeksgebied. Zie figuur 1 voor de locaties van de ingevoerde bronnen en ontvangerpunten.

Geomilieu maakt steeds gebruik van de meest recente door het ministerie van I&M vrijgegeven emissiefactoren voor wegverkeer en achtergrondconcentraties (GCN's) voor NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, fijnstof, SO<sub>2</sub>, ozon, CO, benzeen, PM<sub>2.5</sub> en EC (elementair koolstof).

De luchtkwaliteit is in kaart gebracht op basis van gegevens uit het jaar 2017.

De immissie voor fijn stof PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en stikstofdioxide NO<sub>2</sub> is bepaald op 1,5 meter boven maaiveld conform de “Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007”. De rekenafstand ligt binnen de



maximale rekenafstand van 10 meter t.o.v. de wegrand (5 meter van de wegrand) voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub> PM<sub>2,5</sub>) Er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving langs de weg bevinden zich geen afschermdende constructies de weg is vrij van tunnels.

Voor de berekeningen van concentraties met Geomilieu is de afstand tot wegrand van 5 meter gebruikt voor zowel NO<sub>2</sub> als fijn stof. Aangezien de temperatuur van de lucht uit de uitlaat van de rijdende voertuigen en de uitredesnelheid relatief laag is, zal geen depositie van stof op grote afstand plaatsvinden.

## Resultaten

Uit de berekeningen blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof **niet** worden overschreden (zie ook de bijlagen).

### Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2017

| weg                            | NO2                  |               | PM10                 |               |               | PM2,5                |               |
|--------------------------------|----------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|
|                                | Jr.<br>gem.<br>µg/m3 | AG<br>(µg/m3) | Jr.<br>gem.<br>µg/m3 | AG<br>(µg/m3) | # ><br>limiet | Jr.<br>gem.<br>µg/m3 | AG<br>(µg/m3) |
| <b>Burgemeester Hackstraat</b> | 15.4                 | 15.2          | 15.6                 | 15.5          | 4             | 11.4                 | 11.4          |
| <b>Frederickstraat</b>         | 17.5                 | 15.9          | 16.1                 | 15.9          | 4             | 11.8                 | 17.7          |
| <b>Kaaidijk</b>                | 17.1                 | 15.9          | 16.0                 | 15.9          | 4             | 11.7                 | 11.7          |
| <b>Lepelstraat</b>             | 17.7                 | 15.9          | 16.1                 | 15.9          | 4             | 11.8                 | 11.7          |
| <b>Molendijk</b>               | 16.7                 | 15.9          | 16.0                 | 15.9          | 4             | 11.7                 | 11.7          |
| <b>Oostkerkstraat</b>          | 16.9                 | 15.9          | 16.0                 | 15.9          | 4             | 11.7                 | 11.7          |
| <b>Oude kade</b>               | 17.4                 | 15.9          | 16.1                 | 15.9          | 4             | 11.8                 | 11.7          |
| <b>Papeweg</b>                 | 16.3                 | 15.9          | 15.9                 | 15.8          | 4             | 11.7                 | 11.7          |
| <b>Stadseweg</b>               | 16.8                 | 15.9          | 16.0                 | 15.9          | 4             | 11.7                 | 11.7          |
| <b>Veerweg</b>                 | 15.3                 | 15.2          | 15.4                 | 15.4          | 4             | 11.4                 | 11.4          |

Alle rekenresultaten zijn in de bijlagen gevoegd.

## Conclusie

Op een afstand tot 5 meter vanaf de weg-as van de wegen worden de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (PM10 en PM2,5) niet overschreden in 2017. Ook vindt op die plaatsen geen overschrijding plaats van het aantal malen dat de grenswaarde van het 24-uursgemiddelde van fijn stof mag worden overschreden.

## Bijlage 1 Rekenresultaten Wolphaartsdijk

## Resultatentabel NO2

Referentiejaar 2017

| Toetspunt | Omschrijving              | X        | Y         | Conc.<br>[µg/m³] | AG<br>[µg/m³] | Bron<br>[µg/m³] | # > uur lim<br>[-] |
|-----------|---------------------------|----------|-----------|------------------|---------------|-----------------|--------------------|
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45914,61 | 394726,49 | 15,4             | 15,2          | 0,2             | 0                  |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45941,55 | 394867,72 | 15,4             | 15,2          | 0,2             | 0                  |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45924,49 | 394724,96 | 15,5             | 15,2          | 0,2             | 0                  |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45951,38 | 394865,88 | 15,4             | 15,2          | 0,2             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46422,94 | 394333,79 | 17,2             | 15,9          | 1,3             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46494,56 | 394308,27 | 17,2             | 15,9          | 1,4             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46510,77 | 394299,2  | 17,2             | 15,9          | 1,4             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46517,41 | 394290,33 | 17,2             | 15,9          | 1,3             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46519,37 | 394269,8  | 17,1             | 15,9          | 1,2             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46517,89 | 394236,94 | 17               | 15,9          | 1,2             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46527,87 | 394236,38 | 17,5             | 15,9          | 1,6             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46529,38 | 394270,61 | 17,5             | 15,9          | 1,7             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46526,55 | 394294,4  | 17,5             | 15,9          | 1,7             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46517,61 | 394306,5  | 17,5             | 15,9          | 1,6             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46499,09 | 394317,2  | 17,4             | 15,9          | 1,6             | 0                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46426,36 | 394343,19 | 17,4             | 15,9          | 1,6             | 0                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46753,79 | 394106,71 | 16,7             | 15,9          | 0,9             | 0                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46651,44 | 394170,67 | 16,8             | 15,9          | 1               | 0                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46633,02 | 394179,65 | 17               | 15,9          | 1,1             | 0                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46758,99 | 394115,26 | 16,9             | 15,9          | 1               | 0                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46655,99 | 394179,57 | 17               | 15,9          | 1,1             | 0                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46636,99 | 394188,82 | 17,1             | 15,9          | 1,2             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46400,38 | 394470,67 | 17,5             | 15,9          | 1,6             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46391,81 | 394451,14 | 17,4             | 15,9          | 1,5             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46374,69 | 394479,64 | 17,4             | 15,9          | 1,5             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46373,23 | 394409,98 | 17,2             | 15,9          | 1,3             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46360,11 | 394368,06 | 17               | 15,9          | 1,1             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46370    | 394366,42 | 17,6             | 15,9          | 1,7             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46375,44 | 394387,68 | 17,5             | 15,9          | 1,7             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46402,09 | 394449,73 | 17,6             | 15,9          | 1,7             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46410,59 | 394473,44 | 17,7             | 15,9          | 1,8             | 0                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46380,57 | 394489,03 | 17,5             | 15,9          | 1,6             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 45930,59 | 394677,67 | 15,7             | 15,2          | 0,4             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 45967,26 | 394646,12 | 15,7             | 15,2          | 0,5             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 45996,95 | 394619,56 | 15,7             | 15,2          | 0,5             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46018,44 | 394602,39 | 16,4             | 15,9          | 0,5             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46039,1  | 394596,45 | 16,5             | 15,9          | 0,6             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46056,82 | 394591,53 | 16,4             | 15,9          | 0,6             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46321,09 | 394480,94 | 16,7             | 15,9          | 0,9             | 0                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46275,84 | 394479,22 | 16,6             | 15,9          | 0,7             | 0                  |

|            |                           |          |           |      |      |     |   |
|------------|---------------------------|----------|-----------|------|------|-----|---|
| mIndk      | molendijk (Links)         | 46243,33 | 394481,04 | 16,5 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 46217,62 | 394489,26 | 16,4 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 46156,01 | 394525,83 | 16,4 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 46094,05 | 394563,76 | 16,4 | 15,9 | 0,5 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 45937,12 | 394685,25 | 15,8 | 15,2 | 0,6 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 45973,88 | 394653,62 | 15,9 | 15,2 | 0,6 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46003,39 | 394627,24 | 16,5 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46022,89 | 394611,4  | 16,5 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46042,07 | 394606,53 | 16,5 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46061,34 | 394600,63 | 16,5 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46095,22 | 394576,01 | 16,5 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46161    | 394533,76 | 16,5 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46217,39 | 394501,6  | 16,6 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46245,4  | 394490,82 | 16,6 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46276,07 | 394489,24 | 16,6 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46320,76 | 394490,93 | 16,7 | 15,9 | 0,9 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46346,37 | 394621,16 | 16,7 | 15,9 | 0,9 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46362,26 | 394744,2  | 16,6 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46348,83 | 394646,06 | 16,7 | 15,9 | 0,9 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46354,08 | 394694,75 | 16,7 | 15,9 | 0,8 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46345,39 | 394593,16 | 16,8 | 15,9 | 0,9 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46349,84 | 394535,43 | 16,9 | 15,9 | 1   | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46335,38 | 394592,76 | 16,5 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46352,94 | 394747,93 | 16,4 | 15,9 | 0,5 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46344,23 | 394696,74 | 16,5 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46338,89 | 394647,12 | 16,5 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46336,38 | 394621,71 | 16,5 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46339,87 | 394534,63 | 16,6 | 15,9 | 0,8 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46581,92 | 394201,04 | 17,4 | 15,9 | 1,5 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46612,85 | 394194,72 | 17,4 | 15,9 | 1,5 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46624,9  | 394192,42 | 17,3 | 15,9 | 1,4 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46544,67 | 394209,51 | 17,4 | 15,9 | 1,6 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46530,15 | 394216,7  | 17,4 | 15,9 | 1,6 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46610,91 | 394184,91 | 17,2 | 15,9 | 1,3 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46579,76 | 394191,27 | 17,2 | 15,9 | 1,4 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46541,65 | 394199,96 | 17,1 | 15,9 | 1,3 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46623,1  | 394182,58 | 17,1 | 15,9 | 1,3 | 0 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46524    | 394208,71 | 16,9 | 15,9 | 1   | 0 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46313,99 | 394816,01 | 16,2 | 15,9 | 0,3 | 0 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46202    | 394878,59 | 16,1 | 15,9 | 0,3 | 0 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 45992    | 394975,47 | 15,5 | 15,2 | 0,3 | 0 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46264,46 | 394848,64 | 16,2 | 15,9 | 0,3 | 0 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46367,85 | 394763,12 | 16,3 | 15,9 | 0,5 | 0 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46354,78 | 394784,91 | 16,2 | 15,9 | 0,4 | 0 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46125,11 | 394912,69 | 16,1 | 15,9 | 0,3 | 0 |

|        |                    |          |           |      |      |     |   |
|--------|--------------------|----------|-----------|------|------|-----|---|
| ppwg   | papeweg (Links)    | 46049,98 | 394949,39 | 16,1 | 15,9 | 0,3 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46308,14 | 394807,9  | 16,1 | 15,9 | 0,3 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 45988,23 | 394966,21 | 15,5 | 15,2 | 0,2 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46197,7  | 394869,54 | 16,1 | 15,9 | 0,2 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46259,45 | 394839,98 | 16,1 | 15,9 | 0,2 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46357,7  | 394761,41 | 16,3 | 15,9 | 0,4 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46346,51 | 394778,91 | 16,2 | 15,9 | 0,3 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46045,81 | 394940,29 | 16,1 | 15,9 | 0,2 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46120,9  | 394903,62 | 16,1 | 15,9 | 0,2 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46654,73 | 393765,73 | 15,8 | 15,3 | 0,5 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46661,38 | 394019,7  | 16,4 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46667,32 | 394088,01 | 16,5 | 15,9 | 0,6 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46685,94 | 394125,88 | 16,7 | 15,9 | 0,8 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46664,73 | 393765,47 | 15,9 | 15,3 | 0,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46671,36 | 394018,89 | 16,6 | 15,9 | 0,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46694,61 | 394120,81 | 16,8 | 15,9 | 0,9 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46676,92 | 394085,18 | 16,7 | 15,9 | 0,8 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45961,14 | 394997,42 | 15,3 | 15,2 | 0,1 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45943,13 | 395083,03 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45916,47 | 395237,67 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45883,06 | 395424,56 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45856,9  | 395575,67 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45839,47 | 395689,49 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45970,74 | 395000,28 | 15,2 | 15,1 | 0,1 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45952,92 | 395085,1  | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45926,32 | 395239,36 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45892,91 | 395426,25 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45866,78 | 395577,27 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45849,35 | 395691,01 | 15,1 | 15,1 | 0   | 0 |

## Bijlage 2 Rekenresultaten Wolphaartsdijk

## Resultatentabel PM10

Referentiejaar 2017

| Toetspunt | Omschrijving              | X        | Y         | Conc.<br>[µg/m³] | AG<br>[µg/m³] | Bron<br>[µg/m³] | # > 24u lim<br>[-] |
|-----------|---------------------------|----------|-----------|------------------|---------------|-----------------|--------------------|
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45914,61 | 394726,49 | 15,5             | 15,5          | 0               | 4                  |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45941,55 | 394867,72 | 15,5             | 15,5          | 0               | 4                  |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45924,49 | 394724,96 | 15,6             | 15,5          | 0               | 4                  |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45951,38 | 394865,88 | 15,5             | 15,5          | 0               | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46422,94 | 394333,79 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46494,56 | 394308,27 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46510,77 | 394299,2  | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46517,41 | 394290,33 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46519,37 | 394269,8  | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46517,89 | 394236,94 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46527,87 | 394236,38 | 16               | 15,8          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46529,38 | 394270,61 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46526,55 | 394294,4  | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46517,61 | 394306,5  | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46499,09 | 394317,2  | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46426,36 | 394343,19 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46753,79 | 394106,71 | 16               | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46651,44 | 394170,67 | 16               | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46633,02 | 394179,65 | 16               | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46758,99 | 394115,26 | 16               | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46655,99 | 394179,57 | 16               | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46636,99 | 394188,82 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46391,81 | 394451,14 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46374,69 | 394479,64 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46400,38 | 394470,67 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46373,23 | 394409,98 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46360,11 | 394368,06 | 16               | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46380,57 | 394489,03 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46402,09 | 394449,73 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46410,59 | 394473,44 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46375,44 | 394387,68 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46370    | 394366,42 | 16,1             | 15,9          | 0,2             | 4                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46056,82 | 394591,53 | 15,9             | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46275,84 | 394479,22 | 16               | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46321,09 | 394480,94 | 16               | 15,8          | 0,1             | 4                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46094,05 | 394563,76 | 15,9             | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46156,01 | 394525,83 | 15,9             | 15,9          | 0,1             | 4                  |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46039,1  | 394596,45 | 15,9             | 15,9          | 0,1             | 4                  |

|            |                           |          |           |      |      |     |   |
|------------|---------------------------|----------|-----------|------|------|-----|---|
| mIndk      | molendijk (Links)         | 45930,59 | 394677,67 | 15,6 | 15,5 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 46018,44 | 394602,39 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 45996,95 | 394619,56 | 15,6 | 15,5 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 46217,62 | 394489,26 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 46243,33 | 394481,04 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Links)         | 45967,26 | 394646,12 | 15,6 | 15,5 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 45937,12 | 394685,25 | 15,6 | 15,5 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 45973,88 | 394653,62 | 15,6 | 15,5 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46003,39 | 394627,24 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46022,89 | 394611,4  | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46042,07 | 394606,53 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46061,34 | 394600,63 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46095,22 | 394576,01 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46161    | 394533,76 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46217,39 | 394501,6  | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46245,4  | 394490,82 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46276,07 | 394489,24 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| mIndk      | molendijk (Rechts)        | 46320,76 | 394490,93 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46346,37 | 394621,16 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46362,26 | 394744,2  | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46348,83 | 394646,06 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46354,08 | 394694,75 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46345,39 | 394593,16 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46349,84 | 394535,43 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46344,23 | 394696,74 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46339,87 | 394534,63 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46335,38 | 394592,76 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46338,89 | 394647,12 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46336,38 | 394621,71 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| oostrkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46352,94 | 394747,93 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46624,9  | 394192,42 | 16   | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46612,85 | 394194,72 | 16   | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46581,92 | 394201,04 | 16,1 | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46544,67 | 394209,51 | 16,1 | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Links)         | 46530,15 | 394216,7  | 16   | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46541,65 | 394199,96 | 16   | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46579,76 | 394191,27 | 16   | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46610,91 | 394184,91 | 16   | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46623,1  | 394182,58 | 16   | 15,9 | 0,2 | 4 |
| Oude Kade  | oude Kade (Rechts)        | 46524    | 394208,71 | 16   | 15,8 | 0,1 | 4 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46367,85 | 394763,12 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46354,78 | 394784,91 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46049,98 | 394949,39 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 45992    | 394975,47 | 15,6 | 15,5 | 0   | 4 |
| ppwg       | papeweg (Links)           | 46313,99 | 394816,01 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |

|        |                    |          |           |      |      |     |   |
|--------|--------------------|----------|-----------|------|------|-----|---|
| ppwg   | papeweg (Links)    | 46264,46 | 394848,64 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Links)    | 46202    | 394878,59 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Links)    | 46125,11 | 394912,69 | 15,9 | 15,8 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46259,45 | 394839,98 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46308,14 | 394807,9  | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46346,51 | 394778,91 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46357,7  | 394761,41 | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46197,7  | 394869,54 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46120,9  | 394903,62 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46045,81 | 394940,29 | 15,9 | 15,9 | 0   | 4 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 45988,23 | 394966,21 | 15,5 | 15,5 | 0   | 4 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46654,73 | 393765,73 | 15,5 | 15,4 | 0,1 | 4 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46661,38 | 394019,7  | 15,9 | 15,9 | 0,1 | 4 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46667,32 | 394088,01 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46685,94 | 394125,88 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46694,61 | 394120,81 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46676,92 | 394085,18 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46671,36 | 394018,89 | 16   | 15,9 | 0,1 | 4 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46664,73 | 393765,47 | 15,5 | 15,4 | 0,1 | 4 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45961,14 | 394997,42 | 15,5 | 15,5 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45943,13 | 395083,03 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45916,47 | 395237,67 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45883,06 | 395424,56 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45856,9  | 395575,67 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45839,47 | 395689,49 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45970,74 | 395000,28 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45952,92 | 395085,1  | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45926,32 | 395239,36 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45892,91 | 395426,25 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45866,78 | 395577,27 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45849,35 | 395691,01 | 15,4 | 15,4 | 0   | 4 |

## Bijlage 3 Rekenresultaten Wolphaartsdijk

Resultatentabel PM 2,5

Referentiejaar 2017

| Toetspunt | Omschrijving              | X        | Y         | Conc. [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | AG [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] | Bron [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] |
|-----------|---------------------------|----------|-----------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45914,61 | 394726,49 | 11,4                               | 11,4                            | 0                                 |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45941,55 | 394867,72 | 11,4                               | 11,4                            | 0                                 |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45924,49 | 394724,96 | 11,4                               | 11,4                            | 0                                 |
| bgmstrhck | burgemeester hackstraat ( | 45951,38 | 394865,88 | 11,4                               | 11,4                            | 0                                 |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46422,94 | 394333,79 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46494,56 | 394308,27 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46510,77 | 394299,2  | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46517,41 | 394290,33 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46519,37 | 394269,8  | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Links)    | 46517,89 | 394236,94 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46527,87 | 394236,38 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46529,38 | 394270,61 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46526,55 | 394294,4  | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46517,61 | 394306,5  | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46499,09 | 394317,2  | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| FRDRKSTRT | Frederikstraat (Rechts)   | 46426,36 | 394343,19 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46753,79 | 394106,71 | 11,7                               | 11,7                            | 0                                 |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46651,44 | 394170,67 | 11,7                               | 11,7                            | 0                                 |
| kaaidijk  | kaaidijk (Links)          | 46633,02 | 394179,65 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46758,99 | 394115,26 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46655,99 | 394179,57 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| kaaidijk  | kaaidijk (Rechts)         | 46636,99 | 394188,82 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46400,38 | 394470,67 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46391,81 | 394451,14 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46374,69 | 394479,64 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46373,23 | 394409,98 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Links)       | 46360,11 | 394368,06 | 11,7                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46370    | 394366,42 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46375,44 | 394387,68 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46402,09 | 394449,73 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46410,59 | 394473,44 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| LPLSTR    | lepelstraat (Rechts)      | 46380,57 | 394489,03 | 11,8                               | 11,7                            | 0,1                               |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 45930,59 | 394677,67 | 11,4                               | 11,4                            | 0                                 |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 45967,26 | 394646,12 | 11,4                               | 11,4                            | 0                                 |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 45996,95 | 394619,56 | 11,4                               | 11,4                            | 0                                 |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46018,44 | 394602,39 | 11,7                               | 11,7                            | 0                                 |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46039,1  | 394596,45 | 11,7                               | 11,7                            | 0                                 |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46056,82 | 394591,53 | 11,7                               | 11,7                            | 0                                 |

|           |                           |          |           |      |      |     |
|-----------|---------------------------|----------|-----------|------|------|-----|
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46321,09 | 394480,94 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46275,84 | 394479,22 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46243,33 | 394481,04 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46217,62 | 394489,26 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46156,01 | 394525,83 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Links)         | 46094,05 | 394563,76 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 45937,12 | 394685,25 | 11,4 | 11,4 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 45973,88 | 394653,62 | 11,4 | 11,4 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46003,39 | 394627,24 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46022,89 | 394611,4  | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46042,07 | 394606,53 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46061,34 | 394600,63 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46095,22 | 394576,01 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46161    | 394533,76 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46217,39 | 394501,6  | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46245,4  | 394490,82 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46276,07 | 394489,24 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| mIndk     | molendijk (Rechts)        | 46320,76 | 394490,93 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46346,37 | 394621,16 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46362,26 | 394744,2  | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46348,83 | 394646,06 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46354,08 | 394694,75 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46345,39 | 394593,16 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Links)  | 46349,84 | 394535,43 | 11,7 | 11,7 | 0,1 |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46335,38 | 394592,76 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46352,94 | 394747,93 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46344,23 | 394696,74 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46338,89 | 394647,12 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46336,38 | 394621,71 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| oostkrkst | oosterkerkstraat (Rechts) | 46339,87 | 394534,63 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| Oude Kade | oude Kade (Links)         | 46581,92 | 394201,04 | 11,8 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Links)         | 46612,85 | 394194,72 | 11,8 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Links)         | 46624,9  | 394192,42 | 11,7 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Links)         | 46544,67 | 394209,51 | 11,8 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Links)         | 46530,15 | 394216,7  | 11,8 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Rechts)        | 46610,91 | 394184,91 | 11,7 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Rechts)        | 46579,76 | 394191,27 | 11,7 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Rechts)        | 46541,65 | 394199,96 | 11,7 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Rechts)        | 46623,1  | 394182,58 | 11,7 | 11,7 | 0,1 |
| Oude Kade | oude Kade (Rechts)        | 46524    | 394208,71 | 11,7 | 11,7 | 0,1 |
| ppwg      | papeweg (Links)           | 46313,99 | 394816,01 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| ppwg      | papeweg (Links)           | 46202    | 394878,59 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| ppwg      | papeweg (Links)           | 45992    | 394975,47 | 11,4 | 11,4 | 0   |
| ppwg      | papeweg (Links)           | 46264,46 | 394848,64 | 11,7 | 11,7 | 0   |
| ppwg      | papeweg (Links)           | 46367,85 | 394763,12 | 11,7 | 11,7 | 0   |

|        |                    |          |           |      |      |   |
|--------|--------------------|----------|-----------|------|------|---|
| ppwg   | papeweg (Links)    | 46354,78 | 394784,91 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Links)    | 46125,11 | 394912,69 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Links)    | 46049,98 | 394949,39 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46308,14 | 394807,9  | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 45988,23 | 394966,21 | 11,4 | 11,4 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46197,7  | 394869,54 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46259,45 | 394839,98 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46357,7  | 394761,41 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46346,51 | 394778,91 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46045,81 | 394940,29 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| ppwg   | papeweg (Rechts)   | 46120,9  | 394903,62 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46654,73 | 393765,73 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46661,38 | 394019,7  | 11,7 | 11,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46667,32 | 394088,01 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Links)  | 46685,94 | 394125,88 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46664,73 | 393765,47 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46671,36 | 394018,89 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46694,61 | 394120,81 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| stdswg | stadseweg (Rechts) | 46676,92 | 394085,18 | 11,7 | 11,7 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45961,14 | 394997,42 | 11,4 | 11,4 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45943,13 | 395083,03 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45916,47 | 395237,67 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45883,06 | 395424,56 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45856,9  | 395575,67 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Links)    | 45839,47 | 395689,49 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45970,74 | 395000,28 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45952,92 | 395085,1  | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45926,32 | 395239,36 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45892,91 | 395426,25 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45866,78 | 395577,27 | 11,3 | 11,3 | 0 |
| vrwg   | veerweg (Rechts)   | 45849,35 | 395691,01 | 11,3 | 11,3 | 0 |