

Parkeernota 2015-2020

Gemeente Terneuzen

Parkeerbeleid 2015-2020

Parkeernota 2015-2020	1
1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Wat willen we bereiken?	2
1.3 Wat gaan we daarvoor doen?	2
2 Parkeerregime	4
2.1 Vrij parkeren	4
2.2 Parkeerschijfzone (blauwe zone)	4
2.3 Betaald parkeren	5
2.4 Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders	6
3 Huidig kader	7
3.1 Bewoners	7
3.2 Bezoekersvergunningen	7
3.3 Betaald parkeren op maaiveld (bezoekers)	8
3.4 Betaald parkeren ondergronds, parkeergarage (bezoekers)	8
3.5 Betaald parkeren/ bronpunt (werkgevers/ werknemers + bezoekers)	8
3.6 Parkeerschijfzone (blauwe zone)	9
3.7 Dag- weekend of weekvergunningen	9
3.8 Conclusie	10
4 Beleidskader	11
4.1 Acceptabele parkeersituatie	11
4.2 Invoering parkeerregulering	11
4.3 Bezoekersvergunning	12
4.4 Dagkaart	12
4.5 Belparkeren	13
4.6 In de parkeergarages ruimte reserveren voor medewerkers van bedrijven	14
4.7 Duidelijke bewegwijzering en duidelijke parkeerborden	14
4.8 Parkeren in woonwijken	15
4.9 Nieuwbouw	16
4.10 Uitvoering	17
5 Gehandicaptenparkeerplaatsen	19
5.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaats	19
5.2 Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats(op kenteken)	19
6 Wat mag het kosten?	20
Bijlage I Parkeercijfers	21
Bijlage II Beleidsregels gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats	23
Bijlage III Kaartmateriaal parkeercijfers	26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 26 januari 2012 is het huidige parkeerbeleid ingevoerd en heeft een doorlooptijd tot en met 2016. Het huidige parkeerbeleid is een dynamisch beleidsterrein geworden waarin veel aandacht is besteed aan alle belanghebbenden. In 2015 is het parkeerbeleid aangepast naar aanleiding van het coalitieakkoord.

Naar aanleiding van dit coalitieakkoord zijn er een aantal opdrachten geformuleerd die onderzocht zijn:

1. Financieel: Het parkeerbeleid moet kostendekkend zijn.
2. Klantvriendelijk: Vooraf betalen is 'not done'.
3. Modern: Moderne betalingsmethoden inzetten bij achteraf betalen en invoering dagtarieven.
4. Parkeerplaatsen in parkeergarages reserveren voor medewerkers bedrijven (uiteeraard tegen een vooraf afgesproken betaling).
5. Duidelijke wegbewijzing en duidelijke parkeerborden ("Wat is: parkeren voor vergunninghouders?", vraagt de Belg zich af en zet daar zijn auto neer).
6. Klantvriendelijke (en soms ludieke) handhaving.

1.2 Wat willen we bereiken?

Goed parkeerbeleid sluit aan bij de wensen van de omgeving waarin het parkeren is gesitueerd. Parkeerbeleid moet zijn afgestemd op wat gebruikers van een bepaald gebied verwachten. De volgende gebruikers vallen te onderscheiden:

- Bewoners;
- Werknemers/-gevers;
- Bezoekers.

Deze drie gebruikersgroepen maken gezamenlijk of afzonderlijk gebruik van de ruimte. Elke gebruikersgroep heeft haar eigen wensen ten aanzien van het gebruik en dus ook ten aanzien van het parkeren. Het gemeentelijk parkeerbeleid zal zo goed mogelijk aan moeten sluiten op dit gebruik om de functie van het gebied zo goed mogelijk te ondersteunen. De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid kan dan ook als volgt worden geformuleerd:

Het bieden van een passende parkeeroplossing per gebied en doelgroep.

Randvoorwaarden zijn:

- Acceptabele loopafstanden van parkeerplaats naar bestemming.
- Tarief in overeenstemming met faciliteiten.
- Bewoners dienen geen overlast te ervaren van andere gebruikers.

1.3 Wat gaan we daarvoor doen?

- Uitvoeren van parkeertellingen om te onderbouwen of het instellen van een parkeerregime noodzakelijk is.
- Parkeerregime optimaliseren.
- Instellen van dagkaarten
- Instellen van belparkeren
- Toepassen van parkeernormering bij nieuwbouw.

- 4 % gehandicaptenparkeerplaatsen per totaal aantal parkeerplaatsen bij concentraties van ouderen.

In deze nota wordt antwoord gegeven op welke manier dit is toe te passen op de gehele gemeente Terneuzen.

2 Parkeerregime

Parkeerregulering is het geheel van regelingen en voorschriften die in een gebied gelden voor het gebruik van parkeerplaatsen¹.

Er bestaan verschillende vormen van parkeren:

- Vrij parkeren (soms voor beperkte tijd, zie parkeerschijfzone)
- Parkeerschijfzone (blauwe zone)
- Betaald parkeren volgens een van de volgende systemen:
 - vooraf voor een bepaalde tijd betalen
 - dagkaart
 - op basis van de werkelijke parkeertijd betalen (uitrijkaart)
 - in combinatie met vergunninghouders(bronpunt)
 - belparkeren
- vergunningsplichtig parkeren (bewonersparkeren)

2.1 Vrij parkeren

Vrij parkeren is mogelijk in parkeervakken of op de rijbaan. Op de rijbaan is dit alleen mogelijk in 30 kilometerzones. Voorwaarde hierbij is wel dat de doorgang gegarandeerd moet zijn. Dit geldt niet alleen voor hulpdiensten, maar ook voor personenauto's.

In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990) is over parkeren het volgende onder andere opgenomen.

Parkeren is niet toegestaan bij een kruispunt op een afstand van minder dan 5 meter daarvan, voor een inrit of uitrit, op een gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen, op een fietsstrook.

2.2 Parkeerschijfzone (blauwe zone)

De grondslag voor deze maatregel ligt in een verkeersbesluit. Parkeren met een parkeerschijf is alleen mogelijk op plaatsen die gemarkeerd zijn met een blauwe streep. Het gebied wordt afgebakend met de borden E10 en E11 (uit bijlage I van het RVV 1990). Binnen die 'blauwe zone' is parkeren alleen mogelijk voor een beperkte tijdsduur. De beperking van de parkeerduur kan de hele dag gelden of gedurende een deel van de dag, bijvoorbeeld tijdens werk- of winkeltijden.

De parkeerder moet met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aangeven. Door de beperking van de parkeerduur kunnen automobilisten hier niet lang parkeren. Het is mogelijk op bijzondere plaatsen binnen de zone langparkeren toe te staan. In een gemengde omgeving, bijvoorbeeld een winkelstraat met veel woningen daarboven, zijn ontheffingen te verlenen aan belanghebbenden. Deze geven het recht om onbeperkt en zonder parkeerschijf van de betreffende parkeerplaatsen gebruik te maken. Voor deze ontheffingen worden leges berekend. De parkeerschijfzone levert geen parkeerinkomsten op. Met de handhaving zijn wel kosten gemoeid. Een parkeerschijfzone is eenvoudig en zonder grote investeringen in te voeren. Als het gebied met een parkeerschijfregeling groter wordt, wordt meestal overgegaan op betaald parkeren.

¹ Bron: CROW, van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement; Parkeerregulering: toepassingen en effecten

Het is een klantvriendelijke maatregel. Niet alleen omdat het voor de gebruiker gratis is, maar ook omdat deze geen tijd kwijt is met van en naar een parkeermeter lopen. Parkeerders hoeven van tevoren niet precies in te schatten hoe lang ze gaan winkelen en ook niet naar de auto terug te hollen om meer parkeergeld in een automaat te doen. De toegestane parkeertijd is meestal voldoende om rustig te kunnen winkelen. De maatregel is goed te combineren met andere maatregelen en is goed af te stemmen op specifieke situaties.

Nadelen heeft een blauwe zone ook: met de parkeerschijf is de begintijd van het parkeren niet exact aan te geven. Hierdoor kan pas worden opgetreden als de parkeerduur erg duidelijk is overschreden. Bij de feitelijk toegestane maximale parkeerduur moet eigenlijk een half uur extra worden gerekend. Een nadeel is ook dat de parkeerschijf extra kan worden doorgedraaid. Hierdoor wordt het mogelijk om langer te parkeren.

Een ander belangrijk nadeel van parkeren met parkeerschijf is dat dit minder opbrengt, slechts € 25,= per proces verbaal. Het is een maatregel die de gemeente geld kost, zeker als deze op grote schaal wordt toegepast. Handhaving moet namelijk gebeuren door een buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA).

Parkeerschijfzones zijn net zo goed te handhaven als andere administratiefrechtelijke maatregelen en fiscale maatregelen, zoals betaald parkeren. De naleving hangt vooral af van de intensiteit van de handhaving. Bij een goede handhaving is het een effectief instrument om in een winkelstraat de parkeerruimte bijna uitsluitend beschikbaar te houden voor kortparkeren.

2.3 Betaald parkeren

Het principe bij betaald parkeren is dat de gebruiker moet betalen voor schaarse parkeerruimte. Het voordeel hiervan is dat het systeem geheel of grotendeels bekostigd wordt door de gebruikers zelf. Betaald parkeren is zo vorm te geven dat dit steeds minimaal de kosten dekt.

Vooraf voor een bepaalde tijd betalen

Bij dit regime koopt men vooraf een kaartje in de parkeerautomaat. Vooraf dient dus geschat te worden wat de gewenste parkeertijd is.

Op basis van de werkelijke parkeertijd

De werkelijke parkeertijd wordt pas berekend op het moment dat het parkeerterrein wordt verlaten, achteraf parkeren. Voordeel hiervan is dat men niet op een bepaalde tijd terug moet zijn of de parkeertijd in de gaten moet houden.

In combinatie met vergunninghouders

Betaald parkeren is goed te combineren met een vergunningensysteem voor belanghebbenden (bronzpunten). Op een bronpunt mag worden geparkeerd met een werknemers/ werkgeversvergunningen en kan men gebruik maken van het betaald parkeerregime.

Een verkeerde conclusie bij betaald parkeren is dat het winkelgebied minder aantrekkelijk wordt ten opzichte van winkelgebieden zonder betaald parkeren². Voor

² CROW-publicatie 'Effecten van parkeermaatregelen', datum 01-09-2001

bezoekers is echter de kwaliteit van het (winkel)aanbod belangrijker dan de parkeersituatie. Parkeren speelt pas een rol in de concurrentie als het gaat om gebieden die voor de overige eigenschappen vergelijkbaar zijn, zoals omvang, assortiment, aanbod, afstand tot centrum.

Onderzoek³ heeft uitgewezen dat bij het invoeren van betaald parkeren ondernemers vrezen voor een omzetsdaling. In de meeste gevallen is de terugslag in de omzet slechts van korte duur en komt de omzet, door een betere situatie voor kortparkeerders, daarna op een hoger peil te liggen. Dit kan verklaard worden door het feit dat de zoektijd naar een parkeerplaats een rol speelt bij de keuze van de regionale consument als hij/zij een centrum kiest om zijn/haar aankopen te doen. Er is een moment waarbij een consument liever een bepaald parkeertarief betaald en meteen een parkeerplaats vindt, dan lang moet zoeken naar een gratis parkeerplaats.

2.4 Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders

Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders is in te voeren op grond van een parkeerverordening. Het wordt bij de betreffende parkeerplaatsen aangegeven met bord E9 (uit bijlage I van het RVV 1990) of de zonevariant daarvan.

De maatregel kan zowel gelden voor groepen parkeerplaatsen als voor individuele parkeerplaatsen. Belanghebbenden komen in het bezit van een vergunning door leges of retributie te betalen. De gemeente Terneuzen hanteert alleen leges. De gemeente moet een regeling opstellen voor incidenteel bezoek. Dit kan door 'eilanden' te creëren waar niet-vergunninghouders kunnen parkeren. Dit is echter geen oplossing voor die groepen die voor de deur moeten parkeren, zoals servicebedrijven, artsen en leveranciers. Een alternatief is de bezoekersvergunning. Een bezoekersregeling vormt een extra instrument om de parkeerregulering te verfijnen.

In het algemeen is deze administratiefrechtelijke vorm van parkeren voor belanghebbenden een dure maatregel en niet-kostendekkend voor de gemeente.

³ CROW-publicatie 'Effecten van parkeermaatregelen', datum 01-09-2001

2. Huidig kader

Goed parkeerbeleid sluit aan bij de wensen van de omgeving waarin het parkeren is gelegen. Parkeerbeleid moet zijn afgestemd op wat gebruikers van een bepaald gebied verwachten. In de Parkeernota 2005 en Herijking parkeerbeleid (2006) is uitgebreid ingegaan op de uitgangspunten en doelstellingen van de gebruikers.

Op basis van parkeeronderzoeken, klachten, opmerkingen, overleg met bewoners en bedrijven en ervaringen is jaarlijks onderzoek gedaan. De balans is nu bereikt, kijkend naar het aantal gebruikers en de beschikbare capaciteit.

3.1 Bewoners

In de huidige situatie is het bewonersparkeren ingedeeld in 4 zones. Per adres kunnen 2 vergunningen worden aangevraagd.

Locatie	Aantal vakken	Bewonersverg	Bezoekersverg
Zone 1	153	194	160
Zone 2	47	46	40
Zone 3	485	426	519
Zone 4	482	267	500
Totaal	1167	933	1219

Zone 1: omgeving Scheldekade
Zone 3: Binnenstad (de Put)

Zone 2: De Blokken
Zone 4: Java

In bovenstaande tabel zijn het aantal vakken, bewoners- en bezoekersvergunningen weergegeven (datum: 1 januari 2011).

In zone 1 zijn meer bewonersvergunningen uitgegeven dan het aantal parkeervakken. Dit wordt gecompenseerd door de vele aanwezige garages in deze zone. Deze zone is meer dan 85 % bezet, wat men kan beschouwen als ' vol'. De bezoekers kunnen na 18:00 uur gratis gebruik maken van de betaald parkeerplaatsen of bronpunten.

Zone 2 staat vol, hier is geen extra ruimte beschikbaar.

Het kenmerk van zone 3 zijn de vele bezoekersvergunningen. In deze zone wonen relatief veel mensen zonder auto. Die hebben geen bewonersvergunning, maar maken wel gebruik van een bezoekersvergunning. Er zijn nog 59 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit is slechts 10 % van de beschikbare capaciteit.

In zone 4 zijn ook veel bezoekersvergunningen uitgegeven, mede door ouderenflats zoals de Veste. Deze zone ligt op grotere afstand van het centrum en is minder druk.

3.1 Bezoekersvergunningen

Voor bewoners is het mogelijk om per adres een bezoekersvergunning aan te vragen. De vergunning kan worden gebruikt in de vergunninghouderszone voor maximaal 3 uur.

Gezien de ervaringen van bewoners blijkt dat er veelvuldig misbruik wordt gemaakt door deze vergunning meerdere malen ' door te draaien'. Hierdoor wordt het mogelijk

om langer te parkeren in het centrum. Echter, het wordt ook interessant voor werknemers in de binnenstad om hiervan gebruik te maken. In de maanden januari en februari is er een duidelijke stijging van het aantal ontvreemden bezoekersvergunningen. Uit onderzoek blijkt dan ook dat sommige bewoners deze kaart door verkopen aan werknemers.

3.2 Betaald parkeren op maaiveld (bezoekers)

Op alle betaald parkeerplaatsen op maaiveld (dus niet in een parkeergarage) dient men vooraf te betalen voor parkeren. Het regime is van toepassing van maandag tot en met zaterdag van 09:00 uur tot 18:00 uur

Tijdens de koopavond en de koopzondag is er de mogelijkheid van gratis parkeren op de betaald parkeerplaatsen.

Er zijn twee uitzonderingen op het regime:

Westerscheldijk: Van 09:00 tot 24:00 uur, 6 dagen per week (niet op zondag).

Westkolkstraat: Van 09:00 tot 24:00 uur, 6 dagen per week (niet op zondag).

3.3 Betaald parkeren ondergronds, parkeergarage (bezoekers)

De gemeente Terneuzen heeft twee parkeergarages in eigendom, namelijk de Oostkolk en Theaterplein. Voor een derde parkeergarage, Schuttershof, is de gemeente Terneuzen verantwoordelijk wat betreft het beheer en de exploitatie.

Oostkolk: capaciteit: 289 parkeerplaatsen.

De Oostkolk kan gezien worden als een winkelparkeergarage. De bezetting is groot met name tijdens winkelopeningstijden. Na 18:00 uur staat de garage 'leeg'. De piekbelasting is te zien op woensdag en zaterdag. Ook is er verschil in jaargetij. In de zomer is de parkeergarage beter bezet dan in de winter.

Theaterplein: capaciteit: 228 parkeerplaatsen.

Het Theaterplein is een horeca/bioscoop/theaterparkeergarage. Pieken zijn met name te zien tijdens voorstellingen van het theater. Tijdens winkelopeningstijden is de bezetting minimaal. In het Theaterplein kan tijdens voorstellingen gebruik worden gemaakt van het theatertarief. Dit is een beperkt tarief om de parkeergarage aantrekkelijk te maken voor bezoekers. Dit tarief is ook van toepassing op de Westerscheldedijk. Dit tarief is geldig van 18.00-00.00 uur (Na 00.00 uur is gratis).

Schuttershof: capaciteit: 177 parkeerplaatsen.

Het Schuttershof is recent opgeleverd en zit onder een winkelcentrum met appartementen. Deze parkeergarage laat tijdens winkelopeningstijden een hogere bezetting zien. Hier is nog sprake van een nieuwe situatie. Wel kan worden geconstateerd dat de garage veelvuldig voor de dagelijkse boodschappen wordt gebruikt.

3.4 Betaald parkeren/ bronpunt (werkgevers/ werknemers + bezoekers)

Op een bronpunt mag worden geparkeerd met een werknemers/ werkgeversvergunningen en kan men gebruik maken van het betaald parkeerregime.

Dit is geldig van maandag tot en met zaterdag van 09.00-18:00 uur. Daarna is het gratis parkeren.

In 2011 is er één locatie met wachttijd: Scheldekade. Dit wordt mede veroorzaakt door de halvering van de capaciteit van de Westerscheldedijk en de Binnenvaartweg is nog niet in trek als bronpunt (afstand naar centrum is groter en men moet er nog aan wennen).

Voor een werknemers-/werkgeversvergunning komen bedrijven of hun werknemers in aanmerking die gevestigd zijn in het vergunningengebied. Uitgangspunt bij deze vergunning is dat hij per (werk)dag kan worden verleend, waarbij de dagen van tevoren bekend moeten worden gemaakt.

3.5 Parkeerschijfzone (blauwe zone)

Op 30 september 2010 heeft de gemeenteraad van de gemeente Terneuzen de beleidsregels voor de parkeerschijfzone (blauwe zone) vastgesteld.

Om in de toekomst eenduidig om te gaan met de voorwaarden van een parkeerschijfzone (blauwe zone) zijn de volgende beleidsregels voorgesteld:

- 2 ontheffingen per adres;
- Een ontheffing minder zal worden verleend indien men gebruik kan maken van een eigen parkeerplaats (garage, inrit);
- Bedrijven kunnen één ontheffing per tien werknemers aanvragen, indien kan worden aangetoond dat men de auto nodig heeft voor een goede bedrijfsvoering;
- Installatiebedrijven of andere bedrijven die voor onderhoud op deze locatie moeten zijn, kunnen in aanmerking komen voor een tijdelijke ontheffing. Hierbij geldt dat ze voor werkzaamheden in het gebied zijn aangewezen op het gebruik van een voertuig, dat feitelijk is ingericht als werkplaats of vaak gelost dient te worden;
- Kosten voor een bewonersontheffing gelijk te stellen aan een parkeervergunning;
- Tijdelijke ontheffingen zijn te verkrijgen voor 1 dag, 2 dagen of een week. Kosten voor een tijdelijke ontheffing worden gelijkgesteld aan die van een (tijdelijke) vergunning;
- Ontheffingen worden uitgegeven door het Parkeerbureau;

De tijden dat het parkeerregime van kracht is, kan per locatie worden aangepast (maatwerk), mede afhankelijk van de winkelopeningstijden. Zowel in Axel als in Terneuzen wordt de parkeerschijfzone toegepast.

3.6 Dag- weekend of weekvergunningen

Bezoekers die in de binnenstad langer dan drie uur willen verblijven, kunnen een dag/weekend of weekvergunning aanvragen. Dit is (ruim) van te voren al te regelen via het parkeerbureau. Ook bedrijven die voor onderhoud of werkzaamheden in het centrum moeten zijn, kunnen gebruik maken van zo'n tijdelijke vergunning.

3.7 Conclusie

Het betaald parkeren en de bronpunten zijn afgelopen jaren aangepast en geoptimaliseerd voor de toekomst. Voor bezoekers is er een derde parkeergarage bijgekomen. Schuttershof is niet in eigendom van de gemeente Terneuzen maar wel qua beheer en exploitatie.

In de parkeergarages kan men achteraf betalen voor het parkeren.

Op de betaald parkeerplaatsen op maaiveld dient men vooraf een kaartje te nemen.

Voor de blauwe zone zijn de regels gelijkgesteld aan die van een vergunning voor bewoners

In de huidige situatie is evenwicht ontstaan in het bewonersparkeren. Een knelpunt in het huidige kader is de bezoekersvergunning.

4 Beleidskader

4.1 Acceptabele parkeersituatie

Een acceptabele parkeersituatie kan worden gedefinieerd aan de hand van de (gemeten) parkeerdruk. De parkeerdruk wordt bepaald door het aantal geparkeerde auto's te delen door het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. De parkeerdruk wordt bepaald op basis van een reguliere situatie, niet zijnde vakantieperiodes of extra drukke periodes (bijvoorbeeld in de periode rondom kerst). Richtlijn voor het bepalen van een acceptabele parkeersituatie is niet de parkeerdruk in een straat, maar de parkeerdruk in een logisch begrensd gebied van minimaal 200 bij 200 meter. In zijn algemeenheid is sprake van een acceptabele parkeersituatie als in een logisch begrensd gebied de parkeerdruk lager is dan 90%.

Wanneer er sprake is van een onacceptabele parkeerdruk is ingrijpen gewenst. Hierbij moet het volgende opgemerkt worden:

- Wanneer de parkeerdruk overdag hoger is dan 90% en 's nachts lager dan 90%, kan aanpassing of invoering van parkeerregulering een oplossing bieden.
- Wanneer de parkeerdruk overdag lager is dan 90% en 's nachts hoger dan 90%, heeft aanpassing of invoering van parkeerregulering geen effect, aangezien deze situatie veroorzaakt wordt door eigen bewoners. Uitbreiden van de parkeercapaciteit is dan nog de enige logische oplossing.
- Wanneer de parkeerdruk overdag hoger is dan 90% en 's nachts hoger dan 90%, kan aanpassing of invoering van parkeerregulering een oplossing bieden, maar deze heeft alleen overdag het gewenste effect.

4.2 Invoering parkeerregulering

Invoering van parkeerregulering is geen doel op zich, maar is een instrument om parkeeroverlast tegen te gaan. In hoofdstuk 2 zijn de verschillende reguleringsvormen op hoofdlijnen weergegeven. Hiervoor is reeds aangegeven in welke gevallen parkeerregulering effectief kan zijn en in welke gevallen niet. Uitgangspunt is dat het mogelijk is om overal in de gemeente parkeerregulering in te voeren, maar dat hiervoor voldaan moet worden aan de volgende drie voorwaarden:

1. Het potentiële reguleringsgebied grenst aan een bestaand reguleringsgebied of vormt een gebied met meerdere, qua parkeren conflicterende functies;
2. In (een groot gedeelte van) het potentiële reguleringsgebied is in een reguliere situatie overdag sprake van een onacceptabele parkeersituatie (parkeerdruk op meerdere momenten hoger dan 90%);
3. Een meerderheid van de bewoners in het potentiële reguleringsgebied is voor invoering van parkeerregulering.

Het potentiële reguleringsgebied (ofwel onderzoeksgebied) is een logisch begrensd gebied rondom het straatgedeelte waar een probleem is gesignaleerd. Gekozen wordt voor een minimale gebiedsomvang enerzijds omdat een probleemsignalering vaak niet op zichzelf staat en anderzijds om te voorkomen dat enige tijd later vanuit een straat(gedeelte) verderop een signalering komt, waarna de gehele procedure opnieuw doorlopen moet worden.

Bij de vorm van parkeerregulering die uiteindelijk ingevoerd gaat worden, is het van belang dat die vorm aansluit bij reeds bestaande vormen van parkeerregulering in de nabije omgeving en dat er geen veelvoud van ad-hoc-oplossingen gecreëerd worden.

4.3 *Bezoekersvergunning*

Uitgangspunt van de bezoekersvergunning is dat bewoners uit het vergunninghoudersgebied de mogelijkheid hebben om bezoek te laten parkeren in de nabijheid van de woning.

Bij de bezoekerskaart moet voorkomen worden dat deze wordt gebruikt als een derde bewonersvergunning. Uit metingen(hoofdstuk 3) blijkt dat er in een aantal zones hiervoor geen ruimte is. Dit gaat ten koste van de capaciteit voor bewoners.

Een bezoekersvergunning moet voldoen aan de volgende criteria:

- Bestemd voor bezoekers
- beperkte tijdsduur, 3 uur;
- bepaalde dag/deel/tijd;
- kostendekkend;
- gelimiteerd gebruik
- voor de bewoners mogen de kosten niet hoger zijn dan van een bewonersvergunning;
- uniek in zijn soort;
- gebruiksvriendelijk
- niet computerafhankelijk (digitaliseren van vergunningen).

Bewoners uit het vergunningengebied hebben ook de mogelijkheid voor het aanschaffen van een dag- of weekvergunning in de zone waarin de betreffende bewoner woonachtig is. Op deze manier is het mogelijk dat bezoekers ook kunnen overnachten in het vergunningengebied.

Als extra alternatief kunnen bezoekers van maandag tot en met zaterdag na 18:00 uur tot de volgende dag 09:00 uur gratis gebruik maken van de betaald parkeerplaatsen. Ook op zondag is er geen betaald parkeren van toepassing.

4.4 *Dagkaart*

Eind 2014 zijn nieuwe parkeerautomaten geleverd. Deze automaten zijn geschikt voor nieuwe betaalwijzen zoals ' dip en go' (veilig en makkelijk betalen met uw betaalpas, zonder uw pincode in te tikken). Ook is het mogelijk om bij deze automaten een dagkaart te kopen. Een dagkaart is een maximum tarief waarvoor 1 dag kan worden geparkeerd.

Voorstel voor Terneuzen is om de parkeergarages te promoten en een lager tarief in te stellen dan op maaiveld:

In de parkeergarages: € 4,00

Op maaiveld: € 6,00

Voordeel hiervan is dat er meer auto's uit het zicht staan geparkeerd en bezoekers aan de stad beter gestuurd kunnen worden naar de garages waardoor minder zoekverkeer ontstaat in het centrum en de kans op foutparkeerders wordt geminimaliseerd.

Een dagkaart wordt in andere gemeenten ook toegepast. In Goes kost een dagkaart € 3,20 en wordt toegepast op parkeerterreinen op grotere loopafstand van het centrum.

De gemeente Sluis kent een zogenaamd progressief parkeersysteem. Dat wil zeggen: hoe verder u van het centrum parkeert, hoe lager het tarief. Tarief in centrum is € 3,50, op loopafstand € 3,00. In Middelburg hebben de parkeergarages een dagkaart voor € 6,50. Gemeente Hulst maakt gebruik van een parkeerschijfvergunning, waarbij bezoekers van de stad eenmalig € 40,00 betalen voor een jaar parkeren, met een maximumtijd van 4 uur per dag.

4.5 Belparkeren

Bij mobiel parkeren of belparkeren worden parkeerrechten verstrekt via een mobiele telefoon (bellen, sms'en of via een smartphone app). De parkeerder heeft daarbij wel een abonnement nodig bij een zogenaamde serviceprovider zoals Yellowbrick, Parkmobile of MyOrder. De serviceprovider verzorgt het betalen via de mobiele telefoon. Deze dienstverleners zorgen tevens voor de aanlevering van gegevens (gekoppelde kentekens) voor de registratie van parkeerrechten in een register. Dit register kan worden geraadpleegd voor handhaving.

Voor de klant is het gemakkelijk, want hij hoeft niet meer naar een parkeerautomaat en betaalt voor de werkelijke parkeertijd. Voor de gemeente is raadpleging van het register eenvoudig mogelijk via een smartphone(handhaving).

Indien de gemeente zich aansluit bij het samenwerkingsverband van gemeenten SHPV (Service Huis Parkeren en Verblijven) die via de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) het beheer van het Nationaal Parkeer Register (NPR) uitvoert is de gemeente automatisch aangesloten bij *alle* commerciële serviceproviders. Natuurlijk kan de gemeente zelf ook contracten afsluiten met individuele providers, maar dat beperkt mogelijk voor de klant de mogelijkheden voor parkeren in Terneuzen. Men moet immers zijn aangesloten bij de providers waarmee Terneuzen zaken doet. Via het SHPV zijn automatisch alle providers aangesloten.

Voor mobiel parkeren is het noodzakelijk dat de parkeerzones (zone-indeling) worden opgenomen in de database van SHPV en dat de zonenummers duidelijk zichtbaar zijn op straat (op de automaten of met lichtbakken boven de parkeerautomaten o.i.d.).

Mobiel parkeren heeft succes als parkeerders ervan gebruik gaan maken. Dat betekent dat als mobiel parkeren wordt ingevoerd bestaande klanten van providers weten dat mobiel parkeren ook in Terneuzen mogelijk is. Anderzijds dienen parkeerders in Terneuzen bekend te worden met mobiel parkeren en een abonnement af te sluiten bij een provider. Invoeren van mobiel parkeren betekent dus een uitgebreide voorlichting/communicatie. Veel gemeenten zijn overigens al overgestapt op mobiel parkeren. Er kan aangesloten worden bij de door de providers gevoerde campagnes (zoals onlangs op tv).

Dit systeem geldt voor alle betaald parkeerplaatsen op maaiveld. Dus niet in de parkeergarage. In de parkeergarage is al sprake van achteraf betalen. Ook Belgische bezoekers aan het centrum kunnen gebruik maken van het belparkeren.

4.6 *In de parkeergarages ruimte reserveren voor medewerkers van bedrijven*

Medewerkers van bedrijven kunnen een werkgevers/ werknemers vergunning aanvragen. Kosten hiervoor zijn € 327,50 per jaar voor 6 dagen in de week. Een vergunning in de parkeergarage is het dubbele tarief. Praktijk: Een bedrijf heeft een korting aangeboden gekregen voor parkeren in de parkeergarage : € 35 per maand (ipv € 58,95). En dit zelfde bedrijf heeft ook een korting gekregen bij het afnemen van parkeervergunningen: 30 vergunningen afgenomen, en 20 betaald. Dit zou dan wel gaan om 20 beschikbare plekken, vol = vol.

Kosten voor een vergunning (ma tot en met zat) bedragen € 327,50.
Voorwaarde bij de korting is dan wel afname van minimaal 30 vergunningen.

Uitgangspunt reserveren parkeerplaatsen voor medewerkers bedrijven: Altijd beschikbare plaatsen voor vergunninghouders en voor bezoekers van de stad. **Oostkolk** heeft capaciteit van 289 parkeerplaatsen. De woensdag is de maatgevende dag van de werkdagen. Op deze dag komen door het jaar heen bezettingen voor van meer dan 90 %.

Theaterplein heeft een capaciteit van 228 parkeerplaatsen. Deze parkeergarage heeft met name een hoge bezetting gekoppeld aan het theater of andere activiteiten in die omgeving. De piekmomenten liggen met name buiten kantoor tijden. Echter ook tijdens kantoor uren zijn bezettingsgraden gemeten tot 67%.

Schuttershof heeft een capaciteit van 221 parkeerplaatsen. De bezetting is minimaal, tot 30 % op woensdagen en vrijdagen.

Conclusie: De Oostkolkgarage is niet geschikt voor parkeerplaatsen te reserveren voor medewerkers van bedrijven vanwege de hoge bezettingsgraad. Met regelmaat komen hoge bezettingen voor waarbij in de parkeergarage zoekverkeer kan ontstaan, dit is niet wenselijk.

Theaterplein zou voor $\frac{1}{3}$ van de capaciteit kunnen worden benut en Schuttershof voor $\frac{2}{3}$.

Tarief: Op de bronpunten op maaiveld wordt op veel plaatsen de capaciteit bereikt. Voorstel is om de eerst vergunningen uit te geven voor de huidige bronpunten(geschikt voor betaald parkeren en werkgevers/werknemersvergunningen). Indien de capaciteit is bereikt, dan parkeren in parkeergarage tegen hetzelfde tarief als op maaiveld.

4.7 *Duidelijke bewegbewijzing en duidelijke parkeerborden*

Goedkoper parkeren promoten door middel van tarief in garage goedkoper maken.

- a. minder zoekverkeer in de stad
- b. minder overlast
- c. klantvriendelijk

Mogelijkheid hiervoor zijn de digitale borden bij binnenkomst van het centrum. Voor het invoeren van belparkeren is communicatie ook belangrijk. Bij het informeren van de gebruikers ook duidelijk maken welke plaats goedkoper is om te parkeren, de parkeergarages.

Wel dient de parkeergarage Schuttershof in de parkeerroute te worden opgenomen door middel van duidelijke verwijzingsborden.

4.8 Parkeren in woonwijken

Gezien de toegenomen mobiliteit en de sterke toename van het autobezit, komt het in bestaande woonwijken voor dat men niet meer 'voor de deur' kan parkeren. Conform de Wegenverkeerswet is het niet toegestaan te parkeren op trottoirs. Daarnaast wordt de bereikbaarheid voor hulpdiensten en andere grote voertuigen ernstig belemmerd.

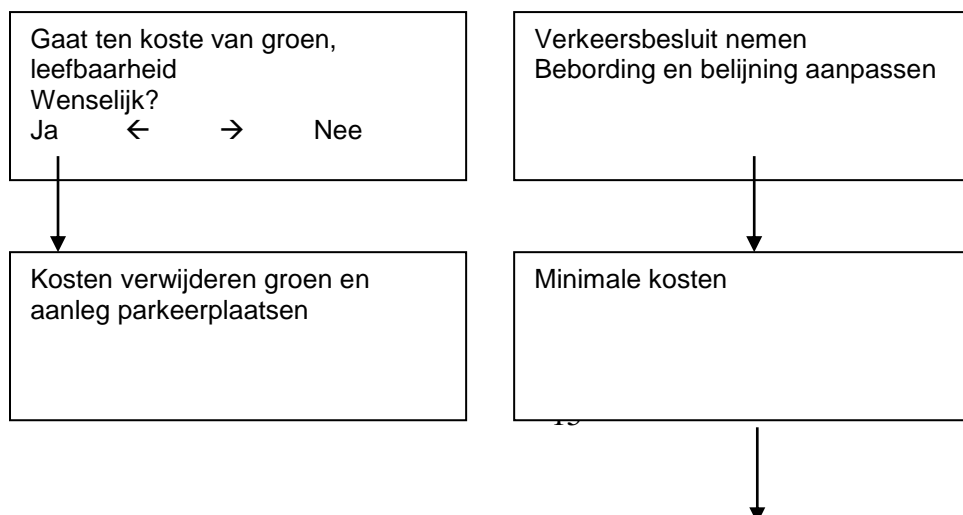
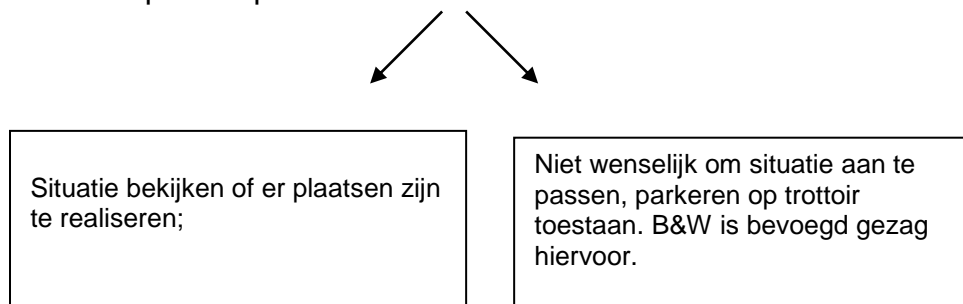
Volgens het Nationale Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte is een acceptabele loopafstand voor parkeren bij de bestemming 'wonen', 100 meter.

Uitgangspunten:

- Parkeren op het trottoir is niet toegestaan
- Binnen een straal van 100 meter dient men te kunnen parkeren

In woonstraten geldt dan het volgende:

1. Indien men niet voor de eigen voordeur kan staan, dan moet binnen een straal van 100 meter parkeerruimte beschikbaar zijn;
2. Geen parkeerplaats beschikbaar binnen 100 meter



4.9 Nieuwbouw

Voor nieuwe ontwikkelingen(nieuwe bebouwing, uitbreiding bestaande functies, functieverandering) dient, conform bouwbesluit, de ontwikkeling te voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Met de bouw van nieuwe functies zal de vraag naar parkeerplaatsen toenemen. Op het moment dat hierin niet wordt voorzien zal de parkeerdruk op de openbare weg in het betreffende gebied toenemen.

Uitgangspunt hierbij is:

- Zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein;
- Inventariseren huidige parkeersituatie. Als uitgangspunt voor het berekenen van de parkeerbehoefte dient eerst de huidige situatie in beeld te worden gebracht door middel van parkeertellingen. Zo wordt voorkomen dat er parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor leegstand;
- Parkeren faciliteren voor bezoekers;
- Maximale loopafstand. Voor zowel bestaande als nieuwe parkeerplaatsen gelden maximale acceptabele loopafstanden voor de volgende functies (bron: CROW):

Functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Binnen het gebied van het geldende parkeerregime zijn gebouwen opgeleverd met parkeren voor bewoners en bezoekers, conform bouwbesluit of bestemmingsplan. Echter dient bij aanschaf van een appartement ook een parkeerplaats te worden gekocht. Dit bedrag staat in geen verhouding tot de aanschaf van een parkeervergunning voor bewoners. Hierdoor ontstaat leegstand in een gebouw en teveel druk op het openbaar gebied. Gezien de huidige balans in parkeren is een koppeling dan ook noodzakelijk. Bij nieuwbouw zal degene die een parkeerplaats heeft op eigen terrein niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van het CROW(publicatie 182). In bijlage I zijn de cijfers uit publicatie 182 bijgevoegd.

De CROW maakt gebruik van drie criteria:

- stedelijkheidsgraad
- minimale of maximale kencijfers
- locatie

Stedelijkheidsgraad

Het totale aantal inwoners van de gemeente Terneuzen is ongeveer 55.000. Dit zou betekenen dat de stedelijkheidsgraad conform CROW 'matig stedelijk' zou zijn.

Gezien de omvang, het aantal kernen en het aantal inwoners van de grootste kern, Terneuzen, met bijna 25.000 inwoners, zou de gemeente in de klasse van 'weinig stedelijk' horen. Dit heeft tot gevolg dat de parkeerbehoefte hoger ligt; door de beperkte verstedelijking is men meer afhankelijk van de auto. Het verschil is evenwel minimaal. Enkele rekenvoorbeelden;

Weinig stedelijk: Voor 10 dure woningen bedraagt de parkeerbehoefte in de bebouwde kom, niet centrum, 21 parkeerplaatsen.

Matig stedelijk: Voor 10 dure woningen bedraagt de parkeerbehoefte in het centrum 20 parkeerplaatsen

Voor woningen in het centrum is er geen verschil.

Weinig stedelijk: Voor een kantoor van 1000 m² in het centrum bedraagt de parkeerbehoefte 24 parkeerplaatsen.

Matig stedelijk: Voor een kantoor van 1000 m² in het centrum bedraagt de parkeerbehoefte 20 parkeerplaatsen.

Minimale of maximale kencijfers

Het CROW maakt gebruik van minimale en maximale cijfers. In verband met de decentrale ligging van het centrum, het beperkte openbaar vervoer in Zeeuws-Vlaanderen, wordt voorgesteld gebruik te maken van de gemiddelde normering $((\text{minimaal} + \text{maximaal})/2)$.

Locatie

Uit parkeerstudies blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door het aanbod van andere vervoerswijzen; openbaar vervoer, fiets. Hierdoor komen niet alle gebruikers van een functie met de auto. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit minder. Hierdoor komen gebruikers juist eerder met de auto naar een functie⁴. Voor de parkeercijfers wordt onderscheid gemaakt naar centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom.

In de gemeente Terneuzen maken we onderscheid in drie kernen; Terneuzen, Axel en Sas van Gent. In bijlage III is kaartmateriaal bijgevoegd wat de centrumgebieden aangeeft.

4.10 Uitvoering

Een lang gekoesterde wens is om de Markt te Terneuzen een andere uitstraling te geven. Vooruitlopend hierop, worden de betaald parkeerplaatsen verwijderd(afgesloten) en worden er 3 of 4 kortparkeerplaatsen(maximaal 15 minuten parkeren) aangelegd. Hierdoor komt er meer ruimte beschikbaar voor een andere invulling van de Markt en zijn de aangeleggen ondernemers toch voorzien van parkeermogelijkheden. In en om het centrum zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig om dit op te vangen.

Uitvoering van deze parkeerplaatsen zal in eerste instantie uit worden gevoerd door middel van belijning. Daarna kan met een zelfde materiaalgebruik deze parkeerplaatsen worden geïntegreerd in het volledige ontwerp van de Markt.

⁴ CROW, PArkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, publicatie 182.

Rond het centrum is behoefte ontstaan voor parkeercapaciteit voor langparkeerders. Onder andere personeel van bedrijven zoeken de parkeerplaatsen op zonder parkeerregime. Gezien de zeer beperkte bezetting van de parkeerplaatsen aan de Binnenvaartweg, zou dit terrein hiervoor in aanmerking komen.

5 Gehandicaptenparkeerplaatsen

5.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaats

Voor het aantal algemene gehandicaptenplaatsen bij openbare voorzieningen wordt door de gemeente een norm gehanteerd van 4 % gehandicaptenparkeerplaatsen per totaal aantal parkeerplaatsen bij concentraties van ouderen. De landelijke richtlijn is slechts de helft, 2% van de openbare parkeerplaatsen.

Wel dient hierbij ook rekening te worden gehouden bij bestaande situaties dat dit niet ten koste gaat van de parkeerdruk voor bewoners, of buurtbewoners. Voor het aanbrengen van 2 agp's gaat dit ten koste van drie gewone parkeerplaatsen.

5.2 Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats(op kenteken)

Om voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking te komen dient te worden voldaan aan de volgende criteria:

1. Aanvrager beschikt over een gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder met een geldigheidsduur van tenminste 2 jaar. In de volgende uitzonderingssituatie voldoet ook de houder van een gehandicaptenparkeerkaart als passagier met een geldigheidsduur van tenminste 2 jaar aan deze voorwaarde: Aanvrager dient onder voortdurend toezicht te staan van een begeleider en kan zich niet naar een auto begeven die 100 meter⁵ verderop staat;
2. Aanvrager is permanent bewoner van het pand waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats wordt aangevraagd;
3. Aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein en kan deze redelijkerwijs ook niet alsnog realiseren of huren binnen 100 meter van zijn woning. Een parkeerplaats in de voortuin, op een wijze strijdig met de Beleidsregels inritten, wordt in dit verband niet aangemerkt als een parkeermogelijkheid;
4. De parkeerdruk in de omgeving is zo hoog dat binnen een afstand van 100 meter vanaf de woning geen parkeergelegenheid beschikbaar is of de aanwezige parkeerruimte regelmatig niet beschikbaar is (uit een verkeerskundig onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen die liggen binnen een straal van 100 meter van de woning hoger is dan 90%);
5. De aanvrager is in bezit van een eigen auto (heeft het kenteken van het voertuig op zijn of haar naam) of -indien het gaat om de uitzonderingssituatie dat de aanvrager een gehandicaptenparkeerkaart als passagier heeft- het kenteken van het voertuig staat op naam van een medebewoner van het pand;
6. Indien de aanvrager wonende is binnen een parkeerregime, dient de aanvrager in het bezit te zijn van een parkeervergunning/ - ontheffing.

⁵ Naar aanleiding van een onderzoek door een arts wordt vastgesteld hoeveel meter men te voet kan overbruggen. De uitslag van deze afstand is intern bekend en wordt gebruikt bij de toets van de punten 1, 3 en 4. Dus in plaats van de opgenomen 100 meter wordt dit aangepast naar de te overbruggen afstand door aanvrager.

6 Wat mag het kosten?

Op grond van artikel 225 van de Gemeentewet is de gemeente bevoegd in het kader van parkeerregulering een parkeerbelasting te heffen. Jaarlijks worden de tarieven vastgesteld aan de hand van de Verordening parkeerbelastingen. Hierbij behoort ook een tarieventabel.

De verordening parkeerbelasting en tarieventabel dient aangepast te worden. De wijzigingen zoals belparkeren en dagkaart, worden opgenomen.

Bijlage I Parkeerkencijfers						
	Centrum	Schil/ overloopgebied	Rest bebouwde kom		aandeel bezoekers	Opmerkingen
woningen duur	1,6	1,85	2,1	Per woning	0,3 pp per woning	
woningen midden	1,4	1,7	1,85	Per woning	0,3 pp per woning	
woningen goedkoop	1,25	1,4	1,55	Per woning	0,3 pp per woning	
serviceflat/ aanleunwoning	0,45	0,45	0,45	Per woning	0,3 pp per woning	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening
kamer verhuur	0,4	0,4	0,4	Per kamer	0,2 pp per woning	
wijk-. buurt- en dorpscentra, supermarkt	3,75	3,75	3,75	per 100 m ² bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	--	2,45	2,45	per 100 m ² bvo		
(week)markt	0,23	0,23	0,23	per 1 meter kraam		1meter marktkraam = 6 m ² bvo(indien geen parkeren achter kraam dan 1,0 pp per standhouder)
(commerciele) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,4	3,05	3,25	per 100 m ² bvo	20%	
kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	1,6	1,65	2,1		5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,55	0,65	0,85	per 100 m ² bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30-50 m ² bvo
arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,45	1,95	2,65	per 100 m ² bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	1,1	1,3	1,7	per 100 m ² bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30-50 m ² bvo
grootschalige detailhandel	--	7,5	7,5	per 100 m ² bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouwen	1,25	1,25	1,25	per 100 m ² bvo	10%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
café/bar/ discotheek, cafetaria	6	6	7	per 100 m ² bvo	90%	
restaurant	11	11	15	per 100 m ² bvo	80%	
museum / bibliotheek	0,6	0,8	1,1	per 100 m ² bvo	95%	
bioscoop/theater/schouwburg	0,25	0,25	0,35	per zitplaats		
hotel	1	1	1	per kamer		
jachthaven	0,6	0,6	0,6	per ligplaats		
sporthal (binnen)	1,95	2,25	2,75	per 100 m ² bvo	95%	geymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag. bij sporthal met wedstrijdfunctie + 0,1-0,2 pp per bezoekersplaats
sportveld (buiten)	20	20	20	per hectare netto terrein		exclusief kantine, kleedruimte, oefenveld, toiletten
dansstudio/ sportschool	3,5	3,5	4,5	per 100 m ² bvo	95%	
squashbanen	1,5	1,5	1,5	per baan	90%	
tennisbanen	2,5	2,5	2,5	per baan	90%	
golfbanen	--	--	7	per hole	95%	
bowlingbaan / biljartzaal	2	2	2	per baan/tafel	95%	
stadion	0,12	0,12	0,12	per zitplaats	99%	
evenementenhal / beursgebouw/ congresgebouw	5,50	6,50	8,50	per 100 m ² bvo	99%	
zwembad	9	10	11	per 100 m ² opp bassin	90%	
themapark/ pretpark	8	8	8	Ha. netto terrein	99%	
overdekte speeltuin / hal	7,50	7,50	7,50	per 100 m ² bvo	90%	
manege	--	--	0,40	box	90%	

cultureel centrum / wijkgebouw	3	3	3	per 100 m ² bvo	90%	
ziekenhuis	1,6	1,6	1,6	Bed		
verpleeg / verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	wooneenheid	60%	Inclusief personeel
arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	1,75	1,75	1,75	behandelkamer	65%	Met minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
apotheek	2,2	2,2	2,2	per 100 m ² bvo		
beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)	20	20	20	collegezaal		Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen Collegezaal = circa 150 zitplaatsen
beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)						Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen Leslokaal = circa 30 zitplaatsen
voorbereidend beroepsonderwijsdag (VWO, HAVO, VBO)	0,75	0,75	0,75	per leslokaal		leslokaal = circa 30 zitplaatsen
avondonderwijs	0,75	0,75	0,75	per student		
basisonderwijs	0,75	0,75	0,75	per leslokaal		exclusief halen en brengen. Leslokaal = circa 30 zitplaatsen
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,7	0,7	0,7	per arbeidsplaats		exclusief halen en brengen. Arbeidsplaats=maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers
volkstuin	0,3	0,3	0,3	per perceel		
religiegebouw	0,15	0,15	0,15	per zitplaats		
begraafplaats/crematorium	22,5	22,5	22,5	Gelijktijdig begrafenis/crematie		

Bijlage II Beleidsregels gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats

overwegende, dat artikel 15 van de Wegenverkeerswet de mogelijkheid biedt om verkeersbesluiten te nemen, waaronder begrepen het aanwijzen van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen;

dat verkeersbesluiten op grond van artikel 2 van genoemde wet -voor zover van belang voor gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen- (mede) kunnen worden genomen in het belang van:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van de gebruikers en passagiers
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- e. het voorkomen en beperken van het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade , alsmede de gevolge voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- f. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

dat deze bevoegdheid op grond van artikel 18 van de Wegenverkeerswet is toegekend aan hun college

dat voor de uitoefening van deze bevoegdheid van belang is het bepaalde in artikel 26 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens en artikel 21 en volgende van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

dat in laatstgenoemde artikelen is geregeld dat het verkeersbesluit in ieder geval vermeldt welke doelstelling(en) met het verkeersbesluit worden beoogd en welke belangen genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit;

dat college beleidsvrijheid heeft bij het uitoefenen van de bevoegdheid om verkeersbesluiten te nemen;

dat het wenselijk is in verband met de toenemende druk op de parkeervoorzieningen op openbaar gebied terughoudendheid te betrachten bij de aanwijzingen van gereserveerde gehandicapten- parkeerplaatsen, nu de aanwijzing van een dergelijke locatie tot gevolg heeft dat de voor alle verkeer openstaande parkeermogelijkheden worden beperkt;

dat dit aspect ziet op de in artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet genoemde belangen van het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg (inclusief de daarbij behorende parkeergelegenheid) ;

dat het wenselijk is om de door ons gebruikte toetsingsgronden vast te leggen in een beleidsregel;

dat de korpschef van de regiopolitie kan instemmen met deze beleidsregels, zodat is voldaan aan de overlegplicht bedoeld in artikel 24 van het BABW;

gelet op de Gemeentewet, de Algemene wet bestuursrecht, de Wegenverkeerswet, het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

b e s l u i t :

vast te stellen de navolgende:

Beleidsregels gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats

Artikel 1. Toetsingscriteria aanwijzing gehandicaptenparkeerplaats

Om voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking te komen dient – naast de algemene criteria die gelden voor een verkeersbesluit (met name veiligheid) te worden voldaan aan de volgende criteria:

1. Aanvrager beschikt over een gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder met een geldigheidsduur van tenminste 2 jaar. In de volgende uitzonderingssituatie voldoet ook de houder van een gehandicaptenparkeerkaart als passagier met een geldigheidsduur van tenminste 2 jaar aan deze voorwaarde: Aanvrager dient onder voortdurend toezicht te staan van een begeleider en kan zich niet naar een auto begeven die 100 meter⁶ verderop staat;

2. Aanvrager is permanent bewoner van het pand waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats wordt aangevraagd;

3. Aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein en kan deze redelijkerwijs ook niet alsnog realiseren of huren binnen 100 meter van zijn woning. Een parkeerplaats in de voortuin, op een wijze strijdig met de Beleidsregels inritten, wordt in dit verband niet aangemerkt als een parkeermogelijkheid;

4. De parkeerdruk in de omgeving is zo hoog dat binnen een afstand van 100 meter vanaf de woning geen parkeergelegenheid beschikbaar is of de aanwezige parkeerruimte regelmatig niet beschikbaar is (uit een verkeerskundig onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen die liggen binnen een straal van 100 meter van de woning hoger is dan 85%);

5. De aanvrager is in bezit van een eigen auto (heeft het kenteken van het voertuig op zijn of haar naam) of -indien het gaat om de uitzonderingssituatie dat de aanvrager een gehandicaptenparkeerkaart als passagier heeft- het kenteken van het voertuig staat op naam van een medebewoner van het pand;

6. De aanvrager is in bezit van een parkeervergunning voor bewoner als het gaat om een aanvraag voor een gereserveerde parkeerplaats in Terneuzen-centrum op een terrein met betaald parkeren of een terrein met uitsluitend vergunninghouders.

Artikel 2. Situaties waarin het verkeersbesluit wordt ingetrokken (en de gehandicaptenparkeerplaats wordt verwijderd)

Het verkeersbesluit wordt ingetrokken en de gehandicaptenparkeerplaats wordt verwijderd:

1. Bij overlijden of verhuizing van de aanvrager;
2. Indien aanvrager niet langer beschikt over een voertuig of gehandicaptenparkeerkaart;
3. Bij oneigenlijk gebruik van de gehandicaptenparkeerplaats;

⁶ Naar aanleiding van een onderzoek door een arts wordt vastgesteld hoeveel meter men te voet kan overbruggen. De uitslag van deze afstand is intern bekend en wordt gebruikt bij de toets van de punten 1, 3 en 4. Dus in plaats van de opgenomen 100 meter wordt dit aangepast naar de te overbruggen afstand door aanvrager.

4. Indien daartoe, naar het oordeel van de Wmo-consulent, voor de passagier ten behoeve waarvan de plaats is aangelegd, niet langer de noodzaak aanwezig is.

Artikel 3. Situatie waarin de gehandicaptenparkeerplaats tijdelijk wordt verwijderd of kan worden verwijderd

Het verkeersbord E6 (aanduiding gehandicaptenparkeerplaats) kan ingeval er sprake is van een zeer grote parkeerdruk in de omgeving tijdelijk worden verwijderd als de aanvrager langer dan 2 maanden niet in zijn woning verblijft of om andere reden geen gebruik maakt van zijn gereserveerde parkeerplaats.

Artikel 4. Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking op XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Sluiting

Aldus vastgesteld op XXXXXXXXXXXXXXXX

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Terneuzen,

secretaris,

burgemeester,

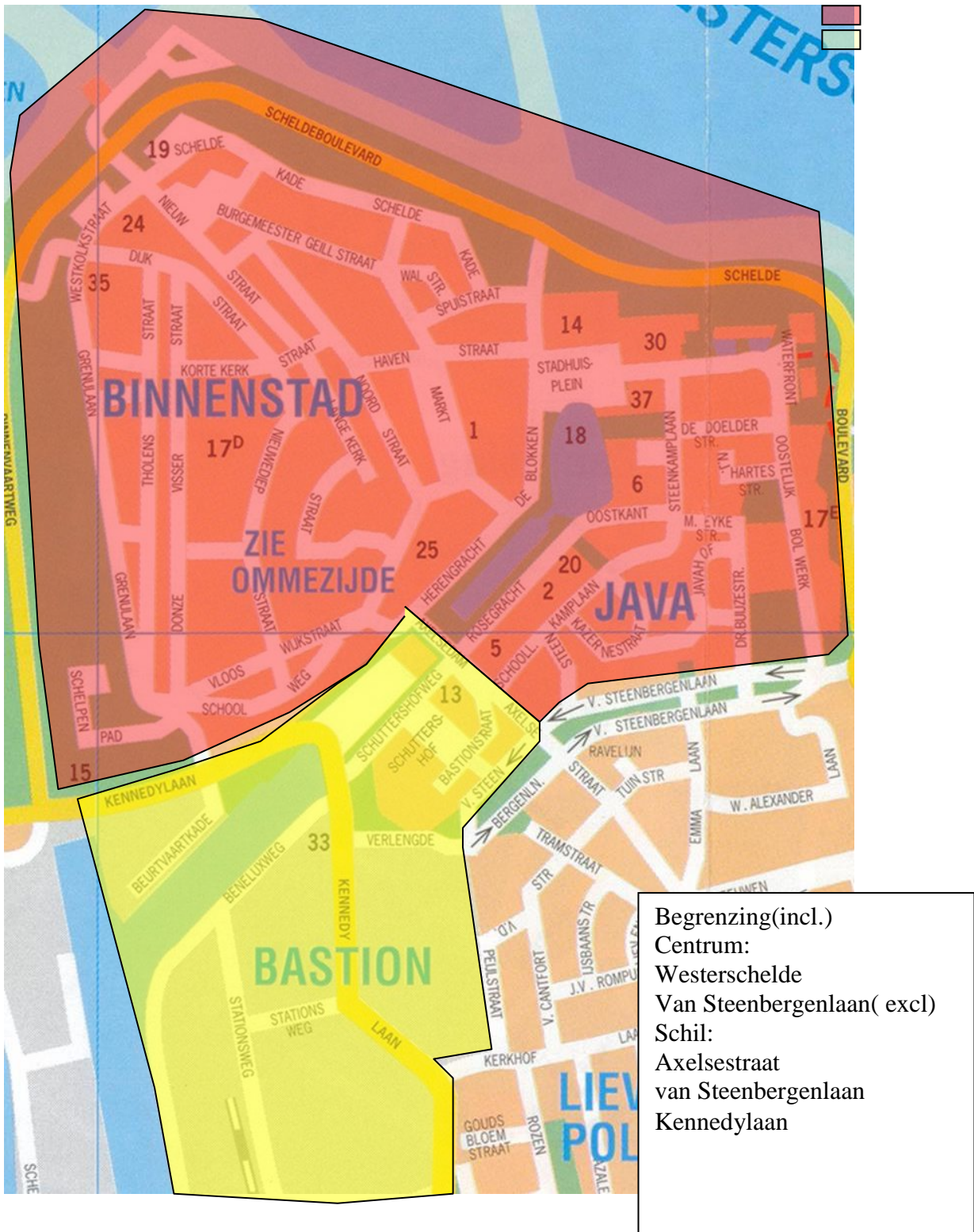
F.M.L. Lauret RA

J.A.H. Lonink

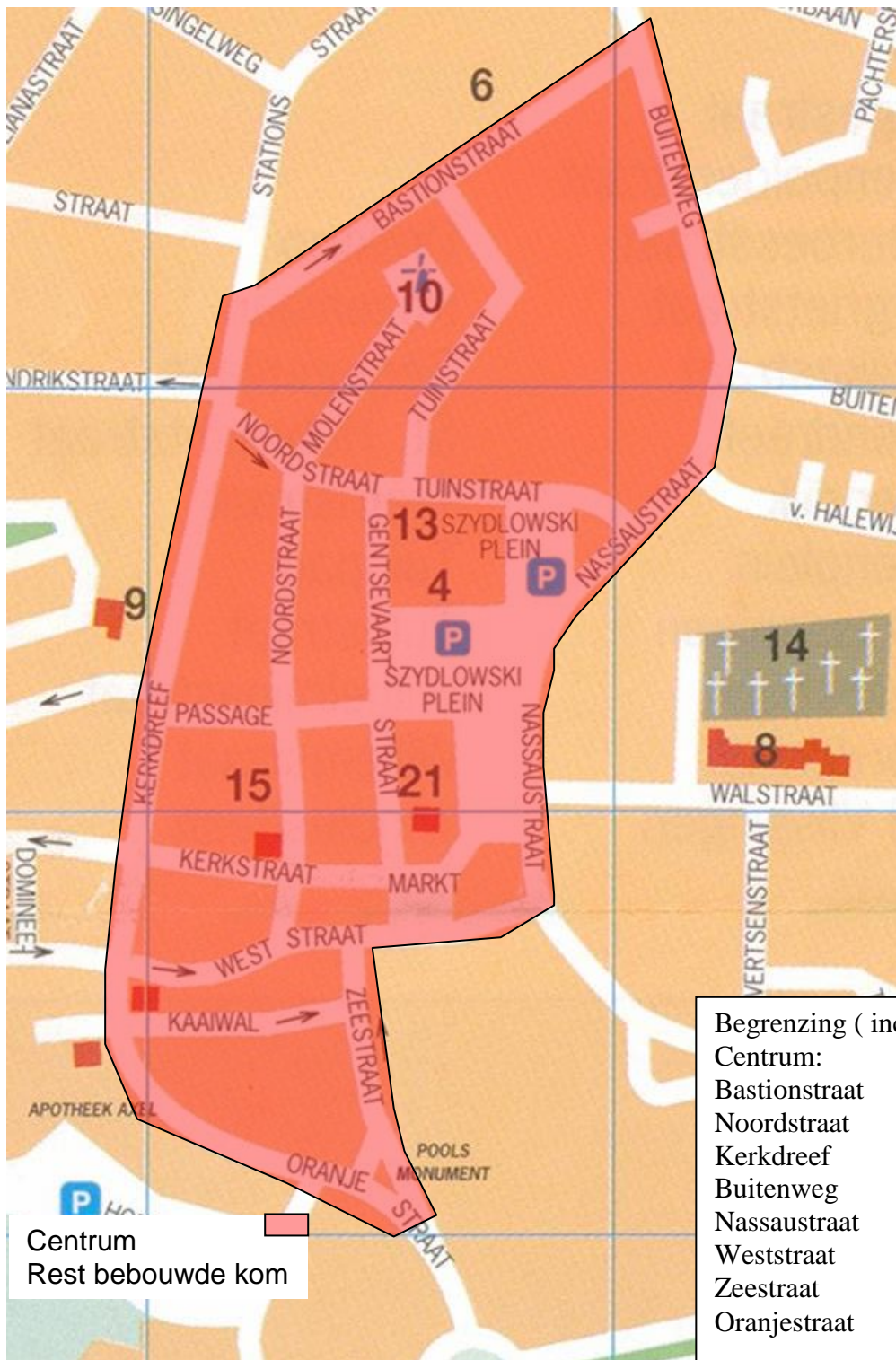
Bijlage III Kaartmateriaal parkeercijfers

Kaart I Terneuzen

Centrum
Schil
Rest bebouwde kom

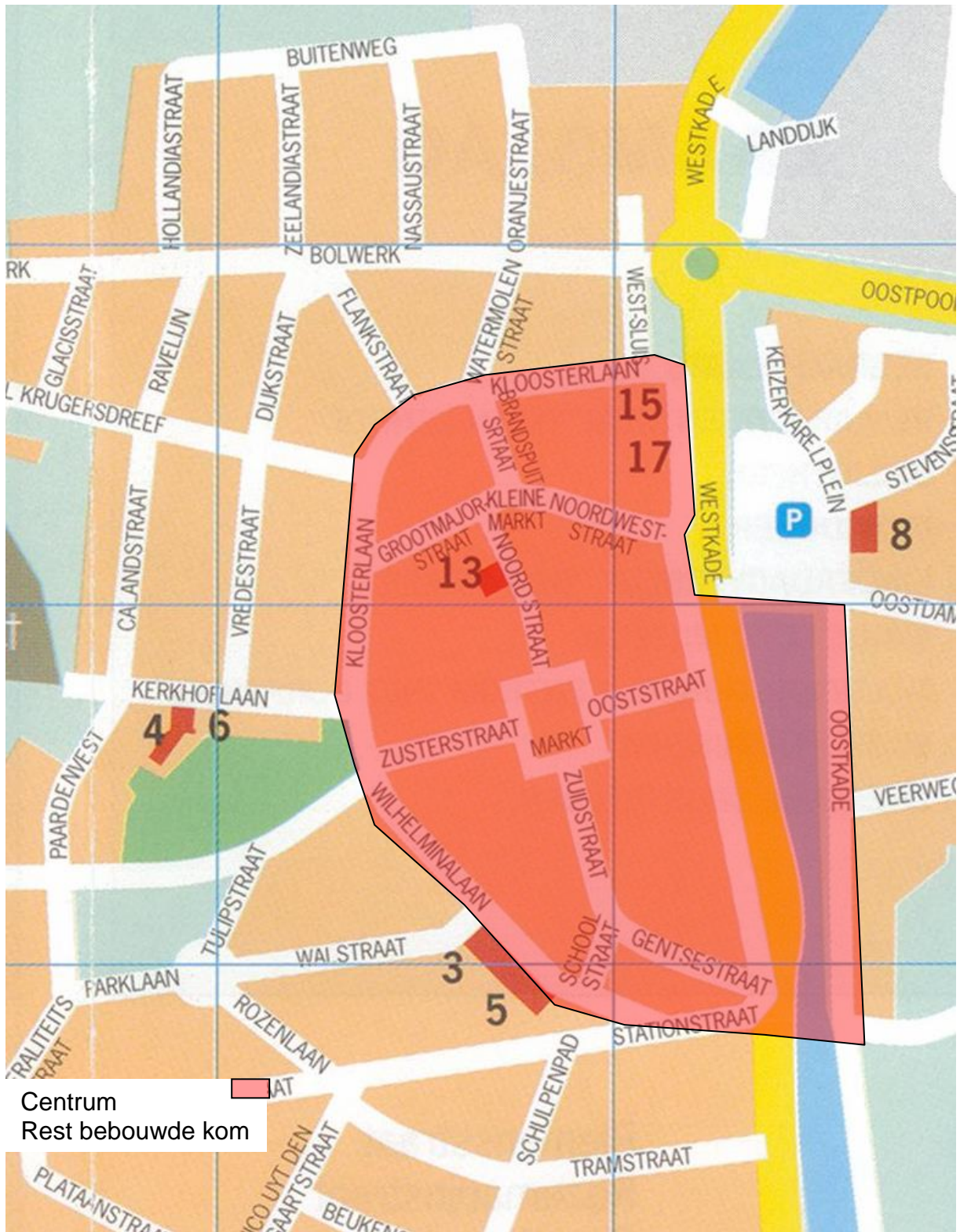


Kaart II Axel



Kaart III Sas van Gent

Begrenzing (incl.)
Centrum:
Kloosterlaan
Wilhelminalaan
Stationstraat
Westkade
Oostkade



Centrum
Rest bebouwde kom

