



In opdracht van:  
Gemeente Terneuzen

Projectnummer:  
M07732-E

Datum:  
25 juli 2023



## Parkeernota Terneuzen 2023-2033

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Opgave	4
1.3	Participatie	4
1.4	Leeswijzer	5
<b>2.</b>	<b>PARKEREN IN TERNEUZEN NU EN IN DE TOEKOMST</b>	<b>6</b>
2.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	6
2.2	Implementatie Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan	7
2.3	Digitalisering in parkeerbeleid en -uitvoering	8
2.4	Huidige parkeersituatie	8
<b>3.</b>	<b>BELEIDSUITGANGSPUNTEN PARKEREN</b>	<b>11</b>
3.1	Thema 1: Gebiedsbenadering	11
3.2	Thema 2: Parkeerregulering	12
3.3	Thema 3: Nieuwbouw	16
3.4	Thema 4: Overige parkeerbepalingen	20
<b>4.</b>	<b>VERVOLG</b>	<b>24</b>
	<b>BIJLAGE 1: KAART PARKEREN TERNEUZEN</b>	<b>25</b>
	<b>BIJLAGE 2: KAART BLAUWE ZONE TERNEUZEN EN AXEL</b>	<b>26</b>
	<b>BIJLAGE 3: BELEIDSREGELS BLAUWE ZONE (PARKEERSCHIJFZONE)</b>	<b>28</b>
	<b>BIJLAGE 4: KAARTEN GEBIEDSINDELING</b>	<b>29</b>
	<b>BIJLAGE 5: TABELLEN AUTOPARKEERNORMEN</b>	<b>32</b>
	<b>BIJLAGE 6: TABEL FIETSPARKEERNORMEN</b>	<b>37</b>
	<b>BIJLAGE 7: KAARTEN VRACHTAUTOPARKEREN</b>	<b>39</b>
	<b>BIJLAGE 8: BELEIDSREGEL VRACHTAUTOPARKEREN</b>	<b>48</b>
	<b>BIJLAGE 9: BEZETTING PARKEERGARAGE</b>	<b>49</b>





*Colofon*

*Copyright*

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*





## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

De gemeente Terneuzen heeft de ambitie om te groeien. Het aantal woningen neemt toe en economisch wordt gestreefd naar het aantrekken van meer bedrijvigheid. Deze ambitie is o.a. verwoord in het Totaalplan Binnenstad Terneuzen en sluit aan op de Regiodeal North Sea Port. Om de groei mogelijk te maken is het nodig om de ambitie te concretiseren in het gemeentelijke beleid. Dat geldt ook voor het parkeerbeleid.

Wat betreft het parkeren is de vigerende parkeernota 2015-2020 gedateerd en moet worden geactualiseerd om de ambities van de gemeente Terneuzen te faciliteren. Daarbij is in het recent vastgestelde Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) geconstateerd dat het in de Parkeernota 2015-2020 geformuleerde parkeerbeleid een goede basis is.

In de nieuwe parkeernota moeten o.a. de leidende principes van het Totaalplan Binnenstad Terneuzen worden vertaald. Tevens dient het parkeerbeleid aangevuld te worden met meerdere thema's. Het betreft onder andere het fietsparkeren en -stallingen, een gebiedsgerichte benadering van het parkeren en de introductie van een mobiliteitsfonds.

De heroriëntatie van het parkeerbeleid dient dus enerzijds om heldere kaders te scheppen voor de initiatiefnemers voor nieuwe ontwikkelingen in alle kernen van de gemeente Terneuzen en anderzijds om de gewenste ontwikkelingen te faciliteren.

Kortom, het parkeerbeleid moet worden geactualiseerd. Het is een belangrijk element in de realisatie van het nieuwe mobiliteitsbeleid, maar ondersteunt juist ook de ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling van de gemeente Terneuzen met de daarin geformuleerde ontwikkelingsrichtingen.

De voorliggende parkeernota gemeente Terneuzen 2023 -2033 beschrijft het parkeerbeleid dat we de komende jaren willen voeren en vervangt de parkeernota gemeente Terneuzen 2015-2020.

### 1.2 Opgave

De opgave is in de Parkeernota 2023 – 2033 een toekomstgericht parkeerbeleid ontwikkelen, waarin de ambities van de gemeente Terneuzen zijn vertaald in toetsbare beleidsregels. Een parkeerbeleid dat oplossingen voor de toekomst biedt, zowel voor de nieuwbouw- en transformatieontwikkeling als voor de kwaliteit van de openbare ruimte.

### 1.3 Participatie

Voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2022 is een uitgebreid participatieproces doorlopen. Dat geldt ook voor de planvorming voor de binnenstad Terneuzen. Parkeren is een onderwerp dat daarbij aan de orde is gekomen. Voor het Totaalplan Binnenstad Terneuzen en het ruimtelijke kader bebouwing is een uitgebreid participatietraject doorlopen en inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad. De daarin opgenomen principes voor parkeren zijn daarmee ook onderdeel geweest van een uitgebreid participatietraject.

Omdat parkeren een onderwerp is dat bij veel inwoners en bedrijven sterk leeft, is voor de nieuwe parkeernota aanvullend een compact apart participatieproces uitgevoerd.

Tijdens dit participatietraject zijn twee middelen ingezet: een online participatie platform en een inloopbijeenkomst. Om een zo breed mogelijk publiek te kunnen betrekken, is gebruik gemaakt van het online participatieplatform van de gemeente: Hoplr. Op het platform kregen bewoners en ondernemers de mogelijkheid om via een enquête hun mening te geven over diverse onderwerpen uit de parkeernota. Hiervan is uitgebreid gebruik gemaakt. De inloopbijeenkomst is door een veertigtal bewoners en ondernemers bezocht, en zijn tal van suggesties voor het parkeerbeleid gedaan. Uit beide participatiemogelijkheden is veel informatie gekomen die verwerkt is in de parkeernota en deels zal worden betrokken bij de uitvoering van de nota.



## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt de huidige stand van zaken rond parkeren in de gemeente Terneuzen beschreven. Tevens gaan we in op de nieuwe ontwikkelingen die hun effect hebben op het parkeerbeleid. In het Totaalplan Binnenstad Terneuzen zijn al spelregels opgenomen die als uitgangspunt/randvoorwaarde dienen voor de uitwerking van deze parkeernota 2023-2033.

In hoofdstuk drie is de parkeerregulering aan de orde. Het palet van maatregelen om het parkeren te regelen wordt beschreven en nieuwe beleidsuitgangspunten voor het parkeerbeleid worden uitgewerkt.

Tenslotte wordt in hoofdstuk vier het vervolg-proces kort toegelicht.





## 2. PARKEREN IN TERNEUZEN NU EN IN DE TOEKOMST

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van diverse beleidsdocumenten eerst gekeken waar in de toekomst de focus van parkeren moet liggen. Daarna wordt de huidige stand van parkeren in de gemeente Terneuzen toegelicht. Op basis van deze gegevens kunnen in het volgende hoofdstuk de beleidsuitgangspunten worden geformuleerd.

### 2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

#### 2.1.1 Het Totaalplan Binnenstad Terneuzen

De belangrijkste ontwikkeling in de komende jaren in de gemeente is voorzien in de binnenstad Terneuzen. Het Totaalplan Binnenstad Terneuzen schetst de herontwikkeling van het winkel- en voorzieningenbestand, een bouwopgave van ca. 800 woningen en het creëren van een aangenaam en groen verblijfsklimaat. Het is belangrijk dat de binnenstad van Terneuzen aantrekkelijk is en blijft. Dit kan gerealiseerd worden door de binnenstad meer dan een (ver)koopcentrum te maken, maar ook een aangename ontmoetings- en verblijfsplek en een gewilde plek om te wonen en te recreëren. Voor de vernieuwing en ontwikkeling van de binnenstad zetten we in op zes samenhangende ingrepen:

1. Het creëren van een compact, bruisend en gastvrij kerngebied met winkels rond de Noordstraat, de Havenstraat, de Nieuwstraat en de Markt.
2. Het ontwikkelen van een meer gevarieerd en hoogwaardig woningaanbod in en om de binnenstad, met unieke en aantrekkelijke woningen en woonmilieus.
3. Het vergroenen van de binnenstad door de bestaande groene gebieden en de snippers te verbinden, nieuw groen in straten en op pleinen toe te voegen en vergroening van tuinen, daken en gevels actief te stimuleren.
4. Het water rond de binnenstad gaan we (nog) beter gebruiken door het creëren van een ringpark rond de binnenstad, met een Scheldepark aan de Westerschelde en een Kanaalpark aan de binnenhavens en Oostelijke Kanaalarm.
5. De bereikbaarheid wordt verbeterd door het 'sluiten' van de auto-ontsluiting rond de binnenstad. Op die manier zijn alle parkeerconcentraties (poorten) rond de binnenstad goed bereikbaar en helder verbonden voor alle bezoekers. Door de snelheid terug te brengen naar 30 km/u verminderen we de overlast. We zetten in op het nog efficiënter gebruiken van deze parkeerconcentraties. Bij nieuwe ontwikkelingen in de historische binnenstad lossen we het parkeren op bij de poorten aan de randen van de binnenstad. Daarnaast krijgen wandelaars en fietsers flink de ruimte, met aantrekkelijke wandel- en fietsroutes, van en naar de poorten en tussen de verschillende delen van de binnenstad.  
De bereikbaarheid voor het openbaar vervoer wordt verbeterd door het busstation aan de westzijde van de sluisen dichterbij het centrum te brengen, zodat bezoekers vanuit de bus zo de binnenstad in kunnen wandelen. De ambitie is in de toekomst ook de trein richting Gent te laten stoppen en een station te realiseren.
6. Rond een toekomstig bus- en treinstation wordt het stationsgebied Terneuzen ontwikkeld.

Dat betekent ook het nodige voor het parkeren in en rond de binnenstad. De vastgestelde leidende principes zijn hierbij:

1. Zoveel als mogelijk worden de bovengrondse maaiveldparkeerplaatsen verplaatst naar de bestaande parkeergarages bij de poorten, zodat er ruimte wordt vrijgespeeld voor klimaatadaptatie en groen. Hierdoor kunnen de parkeerplaatsen op maaiveld getransformeerd worden naar groen en kan de ruimte maximaal 'onthard' worden, om zo de verblijfskwaliteit en de uitstraling van het ringpark rond de binnenstad een kwaliteitsimpuls te geven.
2. Daar waar het in de binnenstad ruimtelijk niet mogelijk is om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren, bijvoorbeeld voor transformatieopgaven in de Noordstraat voor bestaande winkels in het kernwinkelgebied, wordt het parkeren afgewikkeld in parkeergarages.
3. Daar waar het ruimtelijk mogelijk is om nieuwe parkeerplaatsen (ondergronds) te realiseren, met name op sloop-nieuwbouw locaties, wordt het parkeren zoveel als ruimtelijk mogelijk op de locatie (eigen terrein) gerealiseerd. Mochten er meer parkeerplaatsen voor de ontwikkeling noodzakelijk zijn dan ruimtelijk is te realiseren, dan wordt de parkeercapaciteit in de parkeergarages bij de poorten daarvoor ingezet.



Bewoners van nieuwbouw/herontwikkelde panden krijgen geen bewoners- en bezoekersvergunning meer.

4. De drie poorten werken samen als een parkeervoorziening en bezetting is flexibel en adaptief in te vullen op basis van waar de ruimte beschikbaar is en dus op het principe van 'beschikbaarheid'. Bewoners en/of bezoekers kunnen dus geen aanspraak maken op parkeren in een bepaalde (vaste) parkeergarage.
5. Daarnaast zetten we in op deelmobiliteit, met als belangrijkste doel om de binnenstad in de toekomst autoluwer te maken. Het gaat om een andere manier ontwikkelen, waarbij doelgroepen minder gebruik maken van automobiliteit en het inzetten van deelauto's en deelfietsen.

### 2.1.2 Axel

In het centrum van Axel (Weststraat/Kerkdreef/Noordstraat) zijn er initiatieven gaande om leegstaande (winkel)panden te transformeren naar een andere functie, in de meeste gevallen een woonfunctie.

Verder is het voornemen om in het centrum verspreide winkels in de omgeving van de supermarkt te concentreren tot centrum voor dagelijkse boodschappen. In dat kader speelt het herinrichten van een aansluitend parkeerterrein naar centraal autoluw plein en het herontwikkelen van leegstaande panden tot woningen. Dit betekent dat de voormalige centrumstraat (de Noordstraat) gedeeltelijk kan transformeren tot woonstraat. Het verbeteren van wandelroutes tussen centrum en omliggende parkeerterreinen is een randvoorwaarde om op een verantwoorde manier parkeercapaciteit te maken ten behoeve van het toekomstig winkel- en woonprogramma.

### 2.1.3 Sas van Gent

Ook in het centrum van Sas van Gent neemt het aantal transformaties toe, waarbij bijvoorbeeld een leegstaand pand naar de functie wonen wordt gewijzigd.

Verder zijn er in Sas van Gent twee supermarkten verplaatst uit het centrum naar de zuidelijke rand van de kern. Verkeer voor parkeren en bevoorrading hoeft niet meer door de oude binnenstad te rijden en wordt ter plaatse opgevangen. We maken een rechtstreekse groene verbindingroute voor langzaam verkeer van het centrum naar de nieuwe supermarktlocatie. De twee vrijkomende supermarktlocaties worden herontwikkeld met grondgebonden woningen en appartementen.

## 2.2 Implementatie Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

De gemeenteraad heeft in maart 2022 het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld, waaronder ook een visie ten aanzien van parkeren. Hierin is gesteld dat het huidige parkeerbeleid goed functioneert, maar dat er aanvulling nodig is op een aantal punten.

De visie op de doelgroepen blijft in hoofdlijnen gelijk. Om de verblijfskwaliteit, bereikbaarheid en veiligheid binnen de grote kernen (Terneuzen en Axel) te verbeteren is het parkeren van bezoekers en werkers aan de randen van de kernen gewenst. Minder verkeer in de kernen biedt ruimte voor het afwaarderen van wegen en meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers. Enige reden om dit niet na te streven kan zijn wanneer er sprake is van een ontwikkeling in een autoluw gebied.

Terneuzen kiest in het GVVP 2022 voor de fiets op één. Dat betekent ook meer aandacht voor fietsparkeren, zowel voor fietsparkeernormen bij nieuwbouw als voor fietsstallingen in de openbare ruimte. Veilig kunnen parkeren van de fiets is een basisvoorwaarde om het fietsgebruik te stimuleren en (bewaakte) stallingen op goed gekozen locaties zijn met name bij de binnenstad van Terneuzen van belang.

Ook de rol van de fiets in de ketenmobiliteit vraagt om goed ingerichte fietsparkeervoorzieningen bij overstappunten voor het openbaar vervoer en bij carpool-locaties.

Voor het vrachtverkeer is er behoefte om zowel voor het lang(er) parkeren van met name internationaal vrachtverkeer als voor het laden en lossen nadere regels te stellen en daarvoor geschikte locaties te benoemen.



Hoewel in het GVVP 2022 is uitgesproken dat voor deelmobiliteit voornamelijk nog geen aparte parkeervoorzieningen in Terneuzen aan de orde zijn, is het wel nodig om voor de toekomst een parkeerbeleid voor diverse vormen van deelmobiliteit uit te werken.

De juridische inbedding van het nieuwe parkeerbeleid vindt plaats in de tweede wijziging van de Verordening Fysieke Leefomgeving. Er dienen nog beleidsregels opgesteld te worden voor o.a. parkeervergunningen en de Verordening parkeerbelastingen gemeente Terneuzen dient te worden aangepast. Ook wordt er een Aanwijzingsbesluit opgesteld.

In 2019 is het facetbestemmingsplan parkeren Terneuzen vastgesteld. Deze voorziet in een juridisch adequate aanpassing van alle vigerende bestemmingsplannen in de gemeente Terneuzen. Vanuit dit facetbestemmingsplan is er sprake van een dynamische verwijzing naar de nieuwe parkeernota van de gemeente Terneuzen, waarmee het parkeren planologisch wordt verankerd. In het kader van flexibiliteit is hierin een afwijkingsbevoegdheid in opgenomen.

### 2.3 Digitalisering in parkeerbeleid en -uitvoering

De mogelijkheden om met digitale hulpmiddelen het parkeerbeleid efficiënt en effectief uit te voeren zijn steeds meer voorhanden. Dat geldt zowel voor de uitvoering als voor de handhaving van het parkeerbeleid. De diverse parkeervergunningen op kentekken kunnen digitaal worden verstrekt en beheerd, en voor de handhaving is het scannen van kentekens een grote stap vooruit.

### 2.4 Huidige parkeersituatie

Het vigerende parkeerbeleid is gebaseerd op de Parkeernota 2005 en de Herijking parkeerbeleid (2006). Naar aanleiding van verdergaande digitalisering was in 2016 een heroriëntatie en verfijning van het parkeerbeleid nodig. Dit heeft geleid tot de Parkeernota 2015-2020. Voorts zijn in 2020 nieuwe parkeernormen vastgesteld.

De parkeersituatie binnen de gemeente varieert sterk. De stadskernen Terneuzen, Axel en Sas van Gent hebben met een grotere parkeerdruk te maken. In de omliggende dorpskernen zijn er voor het parkeren op straat alleen incidentele problemen.

Dit vraagt dan ook om een diverse aanpak van het parkeerbeleid, wat ook is terug te zien in de Parkeernota 2015-2020. Zo zijn er in de stadskernen Terneuzen en Axel parkeer-regulerende maatregelen getroffen, zoals betaald parkeren en blauwe zones, terwijl deze niet op andere gebieden van toepassing zijn. De parkeer-regulerende maatregelen in Terneuzen en Axel zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 1 en 2.

#### 2.4.1 Parkeerdruk binnenstad

In delen van de binnenstad Terneuzen geldt betaald parkeren. Er zijn drie zones aangewezen als vergunningengebied en er is een blauwe zone. In het vergunningengebied kunnen bewoners vergunningen aanvragen, waarmee zij in het vergunningengebied vrij kunnen parkeren. Ook kunnen zij een vergunning aanvragen voor bezoekersparkeren. Op basis van deze vergunningen is een groot deel van de parkeervoorzieningen in het vergunningengebied toegekend aan vergunningshouders. In Tabel 1 is de verhouding tussen het aantal parkeervakken en uitgegeven bewoners- en bezoekersvergunningen te zien op 1 januari 2023.

Locatie	Aantal vakken	Bewonersverg.	Bezoekersverg.
Zone 1: Omgeving Scheldekade	246	257	211
Zone 3: Binnenstad (de Put)	449	488	542
Zone 4: Java	284	269	429
Totaal	979	1014	1182

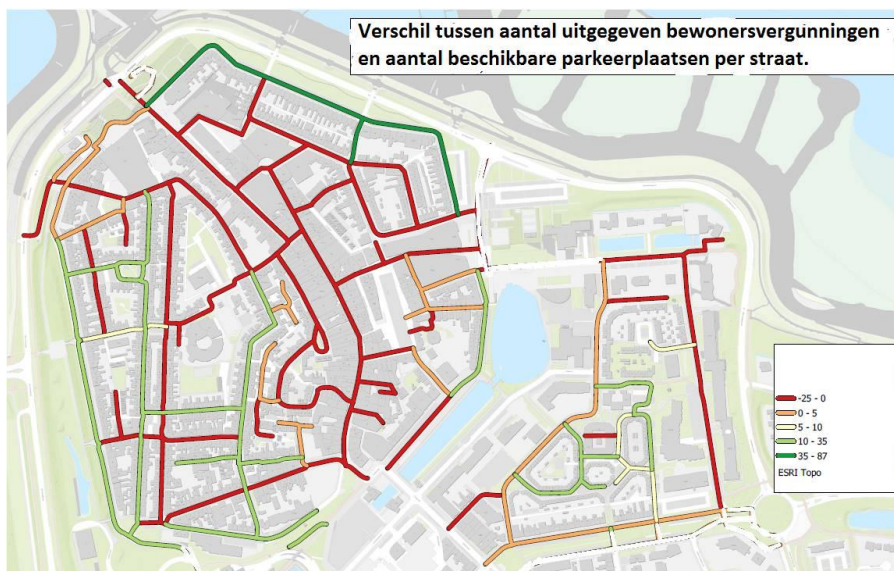
Tabel 1: Vergunningen en aantal parkeerplaatsen binnen bewonersparkeerzones Terneuzen





Ondanks het hoge aantal vergunningen is er in het vergunningengebied geen sprake van een bovenmatige parkeerdruk in de verschillende zones (parkeeronderzoek centrum Terneuzen oktober 2022). De parkeerdruk (aantal geparkeerde auto's t.o.v. de beschikbare capaciteit) varieert in straten en op diverse dagen en tijden, maar is nooit boven de 80% in de drie zones. Hoewel er in iedere zone voldoende vrije parkeer ruimte is, zijn er wel straten en wegvakken waar de parkeerdruk hoog is en is parkeren dicht bij de woning, c.q. bestemming, niet altijd mogelijk. De parkeerdruk in het vergunningengebied is het hoogst in de avond en nacht, in die periode kunnen bewoners en bezoekers overigens ook gebruik maken van de betaald parkeerplaatsen die van 18.00 tot 09.00 vrij kunnen worden gebruikt.

Figuur 1 illustreert het aantal uitgegeven bewonersvergunningen in relatie tot het aantal beschikbare vergunninghoudersplaatsen op straatniveau. Bij de kleuren rood en oranje zijn meer bewonersvergunningen uitgegeven dan dat er vergunninghoudersplaatsen zijn in dezelfde straat. Rondom het voetgangersgebied kleurt het merendeel rood en oranje. Ter plaatse van de Scheldekade, maar ook Grenulaan zijn meer vergunninghoudersplaatsen over dan dat er bewonersvergunningen zijn uitgegeven. De parkeerdruk ligt aan de randen van de verschillende zones ook iets lager.



Figuur 1: Indicatie van de bewonersvergunningen in relatie tot de beschikbare parkeerplaatsen op straatniveau

Voor de betaald parkeerlocaties op straatniveau (854 plaatsen) is de bezetting per dag en tijdstip sterk wisselend. Per saldo is er alleen op bepaalde piekmomenten en bepaalde locaties een wat hogere bezetting. Op die momenten is er alternatieve parkeergelegenheid in de directe omgeving. Voor de betaald parkeerlocaties is de totale bezetting nooit boven de 50%.

De drie parkeergarages in het centrum hebben een totale capaciteit van 694 parkeerplaatsen en eveneens een beperkte bezettingsgraad, zie tabel in bijlage 9. De Theaterplein-garage heeft de hoogste piekbezetting bij bepaalde voorstellingen. Op die tijdstippen is de bezetting van parkeerlocaties in de omgeving overigens gering. Gekeken naar de maatgevende momenten is er nog veel restcapaciteit over, zowel op straat als in de garages.

#### 2.4.2 Parkeerdruk overige delen van de gemeente

Wanneer wordt gekeken naar de parkeerdruk van Axel blijkt dat in de bestaande situatie sprake is van een acceptabele parkeersituatie in het centrum van de stad. Individuele straten als de Noordstraat en Kerkdreef zijn hierop een uitzondering. Hier is op veel momenten sprake van een hoge bezettingsgraad. Tegelijkertijd zijn er alternatieven met voldoende restcapaciteit beschikbaar.

Voor de andere kernen geldt dat in de huidige en met name 'normale' situatie incidentele parkeerproblemen op straatniveau zijn. Parkeren voor de deur is niet altijd mogelijk. Op wijkniveau is vaak voldoende parkeergelegenheid beschikbaar voor bewoners en bezoekers, en er is geen overbelasting van het parkeersysteem. Hierdoor zijn er geen regulerende maatregelen van toepassing, alleen voor het centrum van Axel is er een blauwe zone van kracht.



Ondanks een acceptabele parkeerdruk in de meeste kernen, spelen er in sommige kernen specifieke lokale problemen en op bepaalde momenten. Een voorbeeld is het mosselseizoen in de kern Philippine. In de periode begin mei tot eind augustus trekken er veel toeristen naar het gebied, die allemaal rondom de restaurants willen parkeren. Op dergelijke momenten kan parkeeroverlast optreden, die met incidentele maatregelen moet worden opgelost.





### 3. BELEIDSUITGANGSPUNTEN PARKEREN

In dit hoofdstuk worden de beleidsuitgangspunten voor het parkeerbeleid uitgewerkt aan de hand van drie thema's; de gebiedsbenadering, parkeerregulering en nieuwbouw. In een vierde thema zijn de overige parkeerkzaken opgenomen.

#### 3.1 Thema 1: Gebiedsbenadering

Bij het beoordelen van parkeren in relatie tot nieuwe ontwikkelingen heeft een benadering op gebiedsniveau de voorkeur. Bewoners en bezoekers willen meestal zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren. Dat is niet altijd mogelijk en soms strijdig met de optimale ruimtelijke kwaliteit rond de locatie. Daarom bezien we de parkeersituatie in een breder gebied.

Daarnaast zijn zones en gebieden verschillend van aard en is een benadering die uitgaat van de specifieke en gewenste kwaliteiten van belang. In dat kader is ook de tariefstelling voor het betaald (kort) parkeren een instrument dat onder andere bij de behandeling van de spelregels van het Totaalplan Binnenstad aan de orde is gekomen.

De gebiedsbenadering speelt vooral in de grote kernen van de gemeente, ook in verband met het beleid om de kwaliteit van het verblijf, de bereikbaarheid en de veiligheid in de grote kernen (met name in Terneuzen en Axel) te verbeteren. Zo is het wenselijk om meer bezoekers en werknemers aan de randen van de kernen of in de parkeergarages te laten parkeren. Hierdoor zal er minder verkeer in de kernen zijn en is er meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

De gebiedsbenadering betekent ook dat voor verschillende gebieden verschillende parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen gelden en dat het beleid voor het verstrekken van parkeervergunningen wordt aangepast. In de kernen Terneuzen, Axel en Sas van Gent wordt hierbij onderscheid gemaakt naar centrumgebied, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom.

In hoofdstuk 3.3 is dit verder uitgewerkt.

##### 3.1.1 Deelgebieden en doelgroepen

Niet alleen (deel)gebieden hebben verschillende kenmerken, ook de doelgroepen verschillen per gebied. Voor de gebieden buiten de centra en de schil eromheen staat de woonfunctie centraal en is parkeren voor bewoners en bezoekers in de openbare ruimte geen probleem. In de centra en de schil is er menging van bewoners, bezoekers, winkelend publiek, bezoekers van horeca en logistiek verkeer. Voor deze gebieden is het reguleren van het parkeren met vergunningen, betaald parkeren en blauwe zones aan de orde. Daarmee kan worden geregeld dat bewoners (en hun bezoekers) dicht bij de woning kunnen parkeren. Bezoekers van winkels en voorzieningen hebben verschillende motieven en kenmerken en hebben vooral baat bij heldere verwijzingen naar beschikbare parkeervoorzieningen.

##### *Transformatie van gebouwen in de binnenstad*

Transformatie van (leegstaande) gebouwen is onderdeel van de opgave uit het Totaalplan Binnenstad Terneuzen. Dit omvat het verbouwen van kantoor-, winkel- of bedrijfsruimte naar een andere functie, in de meeste gevallen een woonfunctie. Transformatie naar woningen leidt echter tot een grotere parkeervraag in de binnenstad. In veel gevallen ontbreekt de ruimte voor een parkeervoorziening op eigen terrein en is het technisch en/of financieel niet haalbaar.

##### *Parkeren en het Totaalplan Binnenstad Terneuzen*

Bij nieuwe ontwikkelingen in de historische binnenstad Terneuzen, waarbij het parkeren niet op eigen terrein mogelijk is, wordt het parkeren voor bewoners opgelost aan de poorten van de binnenstad.

In het Totaalplan Binnenstad Terneuzen is een grote transformatieopgave voorzien. Daarin zijn de vastgestelde uitgangspunten voor het parkeren:



- Gericht wordt gekeken waar maaiveldparkeren ondergronds kan worden gebracht bij de bestaande poorten (Scheldepoort, Spuiport, Axelsepoort). Hierdoor kunnen parkeerplaatsen op maaiveld getransformeerd worden naar groen en kan de ruimte maximaal 'onthard' worden, om zo de verblijfskwaliteit van de binnenstad een kwaliteitsimpuls te geven. Dit zal vooral in de Oostelijke kanaalarm het geval zijn.
- De drie poorten werken samen als een parkeervoorziening en bezetting is flexibel en adaptief in te vullen op basis van waar de ruimte beschikbaar is. Bewoners en/of bezoekers kunnen dus geen aanspraak maken op parkeren in een bepaalde (vaste) parkeergarage.
- Daar waar het in de binnenstad ruimtelijk niet mogelijk is om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren – bijv. voor transformatieopgaven in de Noordstraat voor bestaande winkels in het kernwinkelgebied – wordt het parkeren afgewikkeld in de parkeergarages.
- Het parkeerterrein bij de sluisen wordt gebruikt voor bezoekers en busjes uit de buurt, zodat de parkeerdruk in de Raadsledenbuurt afneemt en er ruimte ontstaat voor groen en spelen. Dit terrein is ook een overloop voor het geval dat de Theaterpleingarage incidenteel vol bezet is.
- Op sloop-nieuwbouw locaties wordt het parkeren zoveel mogelijk op de locatie (eigen terrein) gerealiseerd. Mocht dat niet of niet volledig mogelijk zijn, dan wordt in eerste instantie de parkeercapaciteit in de parkeergarages bij de poorten daarvoor ingezet.
- Daarnaast zetten we in op deelmobiliteit, met als belangrijkste doel om de binnenstad in de toekomst autolouwer te maken. Het gaat om een andere manier van ontwikkelen, waarbij doelgroepen minder gebruik maken van automobiliteit, en het inzetten van deelauto's en deelfietsen.

### *Parkeren bij ontwikkelingen in Axel en Sas van Gent*

Voor de kernen Axel en Sas van Gent is vooralsnog voldoende capaciteit voor nieuwbouw beschikbaar voor straatparkeren. Toch is hier ook een benadering op gebiedsniveau van belang om te voorkomen dat door afzonderlijke en elkaar opvolgende (kleinere) bouwplannen de parkeerdruk steeds verder oploopt en de ruimtelijke kwaliteit van de kernen vermindert. In deze grotere kernen van de gemeente zijn ruimere parkeervoorzieningen op een iets verdere afstand beschikbaar en onderbezet op de maatgevende momenten.

### *De acceptabele parkeerdruk*

Een acceptabele parkeersituatie kan worden gedefinieerd aan de hand van de (gemeten) parkeerdruk. 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. In zijn algemeenheid is sprake van een acceptabele parkeersituatie als in een logisch begrensd gebied de parkeerdruk lager is dan 90%.

### **Hoe leggen we dit juridisch vast?**

De tweede wijziging Verordening Fysieke Leefomgeving (VFL) voorziet in de mogelijkheid om zones voor verschillende doelgroepen aan te laten wijzen.

## **3.2 Thema 2: Parkeerregulering**

Om parkeerbeleid in praktijk te brengen worden in Terneuzen de volgende vormen van parkeerregulering (het geheel van regelingen en voorschriften die in een gebied gelden voor het gebruik van parkeerplaatsen<sup>1</sup>) toegepast:

- Vergunningplicht parkeren
- Parkeerschijfzone (blauwe zone)
- Betaald parkeren volgens een van de volgende systemen:
  - Vooraf voor een bepaalde tijd betalen

<sup>1</sup> Bron: CROW, van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement; Parkeerregulering: toepassingen en effecten



- Dagkaart
- Op basis van de werkelijke parkeertijd betalen (uitrijkaart) of in combinatie met vergunninghouders (bronpunt)
- Belparkeren

De maatregelen die worden ingezet zijn bedoeld om de beschikbare parkeerruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en parkeeroverlast voor bewoners en bezoekers te verminderen.

### 3.2.1 Vergunninghoudersparkeren

Vergunninghoudersparkeren voor bewoners, bezoekers, verzorgenden en werknemers stuurt het aantal te parkeren voertuigen in gebieden/zones met als doel een beheersbare parkeersituatie en daardoor goede ruimtelijke ordening in een compact gebied. Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders wordt geregeld in de tweede wijziging van de Verordening Fysieke Leefomgeving. Het wordt bij de betreffende parkeerplaatsen aangegeven met bord E9 (uit bijlage I van het RVV 1990) of de zonevariant daarvan.

De zones voor vergunninghoudersparkeren liggen allen in het centrum van Terneuzen. Voor de andere ker-  
nen is er geen noodzaak om vergunninghoudersparkeren in te voeren.

#### Beleidsuitgangspunten

Per adres kunnen volgens het vigerende parkeerbeleid twee vergunningen worden aangevraagd voor bewo-  
ners. Daarnaast is het voor bewoners mogelijk om per adres een bezoekersvergunning aan te vragen. Deze  
vergunning kan worden gebruikt in de vergunninghouderszone voor maximaal drie uur.

Met het oog op de (her)ontwikkelingen in de binnenstad en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van  
de openbare ruimte wordt het vergunningenbeleid voor het vergunningengebied in het centrum bijgesteld.

- Voor de huidige bewoners blijft gelden dat zij twee bewonersvergunningen en één bezoekersvergunning kunnen aanvragen, zolang zij in hun huidige woning wonen.
- Voor nieuwe bewoners en bij verhuizing door bewoners van bestaande woningen, opgeleverd vóór vast-  
stelling van deze nota, binnen het vergunningengebied gaat gelden dat zij één bewoners- en één bezo-  
ekersvergunning kunnen aanvragen.
- Voor de al opgeleverde projecten Kruithuis, Vlooswijkhof, De Kampanje, Residentie Veerhaven, het Bas-  
tion, Albatros en Kop van Noord in Terneuzen is vooruitlopend op deze beleidswijziging deze regeling al  
toegepast. Voor deze regeling komen bewoners die beschikking hebben op een parkeerplaats op eigen  
terrein, wonende in een van deze opgeleverde projecten, alleen in aanmerking voor een bezoekersver-  
gunning.
- Bewoners die in nieuwbouw en herontwikkelde panden komen wonen, opgeleverd na vaststelling van  
deze nota, hebben geen recht op vergunningen (bewoners- en bezoekersvergunning). Zij dienen op eigen  
terrein te parkeren. Bewoners die geen beschikking hebben op een parkeerplaats op eigen terrein, komen  
in aanmerking voor maximaal één jaarabonnement parkeergarage per woning tegen een gereduceerd  
tarief.

Voor de nieuwbouw en herontwikkelde panden wordt een POET-lijst aangehouden (Parkeren Op Eigen Ter-  
rein): een door gemeente Terneuzen opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de  
gebruikers en bezoekers zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.

De vergunning voor bezoekersparkeren vergt een aanpassing. Het huidige vignet werkt met een draaischijf  
waarmee drie uur in een vergunninghouderzone mag worden geparkeerd. Ook is het parkeren in de nach-  
telijke uren toegestaan. Problemen zijn dat de draaischijf na drie uur weer kan worden verzet en het vignet  
kan ook worden doorgegeven aan derden. Een beter sluitend systeem voor bezoekersparkeren is digitaal te  
realiseren. Bewoners krijgen daarbij een digitale bewonersvergunning waarop ze via een app op de  
smartphone het kenteken van bezoekers invoeren en dat ook digitaal en telefonisch indien nodig kunnen  
wisselen. Deze aanpassing vergt een nadere regeling die in de beleidsregels en tweede wijziging van de Ver-  
ordening Fysieke Leefomgeving wordt uitgewerkt.

Bezoekers kunnen ook een dag-, weekend of weekvergunning aanvragen. Dit is (ruim) van tevoren al te re-  
gelen via het parkeerbureau. Ook bedrijven die voor onderhoud of werkzaamheden in het centrum moeten  
zijn, kunnen gebruik maken van zo'n tijdelijke vergunning.



Voor bedrijven kunnen voor werknemers parkeervergunningen worden verleend, evenals voor zorgverleners en voor mantelzorgers. De voorwaarden daarvoor zijn uitgewerkt in de beleidsregels en de tweede wijziging Verordening Fysieke Leefomgeving.

### Hoe leggen we dit juridisch vast

De raad stelt een tweede wijziging vast van de Verordening Fysieke Leefomgeving en het college stelt nog beleidsregels op voor het aanvragen en verlenen van de parkeervergunningen.

### 3.2.2 Betaald parkeren

Betaald parkeren is een parkeersysteem, waarbij gebruikers moeten betalen om hun voertuig te parkeren op bepaalde locaties. Er zijn verschillende methodes om betaald parkeren te realiseren. Zo kan men betalen voor parkeren via parkeerapparatuur, mobiele apps of door het kopen van parkeervergunningen. Het tarief voor betaald parkeren varieert afhankelijk van de locatie en de tijdsduur van het parkeren. Met tarieven kan worden gestuurd naar de meest wenselijke parkeerlocaties. De tarieven worden jaarlijks vastgesteld.

#### *Betaald parkeren op maaiveld (bezoekers)*

In bijlage 1 zijn de gebieden met betaald parkeren aangegeven. Op alle betaald parkeerplaatsen op maaiveld kan men vooraf betalen voor de geschatte parkeertijd bij een parkeerautomaat of achteraf betalen voor de werkelijke parkeertijd door gebruik te maken van mobiele apps.

Het regime is van toepassing van maandag tot en met zaterdag van 09:00 uur tot 18:00 uur. Er zijn enkele uitzonderingen op het regime: voor de Westerscheldedijk en Westkolkstraat geldt betaald parkeren van 09:00 tot 24:00 uur, zes dagen per week (niet op zondag). Op de parkeerplaats Dr. Buijzestraat is het eerste uur gratis, mits een bezoek wordt gebracht aan het dienstencentrum Epicurus.

#### *Betaald parkeren ondergronds, parkeergarages (bezoekers en bewoners)*

De gemeente Terneuzen heeft twee parkeergarages in eigendom, namelijk de Oostkolk (289 parkeerplaatsen) en Theaterpleingarage (228 parkeerplaatsen). Voor een derde parkeergarage, Schuttershof (177 parkeerplaatsen), is de gemeente Terneuzen verantwoordelijk wat betreft het beheer en de exploitatie. De garages zijn enigszins gedateerd en om het gebruik te stimuleren zijn er verbeteringen wenselijk, zoals bijvoorbeeld ruimere in- en uitritten en aanvullende voorzieningen (o.a. toiletten, pakketpostpunt).

Garage Oostkolk kon in het verleden gezien worden als de winkelparkeergarage, maar die functie is verschoven naar de parkeergarage Schuttershof. De parkeergarage heeft een capaciteit van 289 parkeerplaatsen, die met name tijdens winkelopeningstijden het meest wordt gebruikt. Na 18:00 uur staat de garage 'leeg'. De piekbelasting is te zien op woensdag en zaterdag, maar ook dan is de bezetting minder dan 50%. Ook is er verschil in jaargetij. In de zomer is de parkeergarage beter bezet dan in de winter.

De Theaterpleingarage is een horeca/bioscoop/theater-parkeergarage met een capaciteit van 228 parkeerplaatsen. Pieken zijn met name te zien tijdens voorstellingen van het theater. Tijdens winkelopeningstijden is de bezetting minimaal. In de Theaterpleingarage 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 18.00-24.00 uur (Na 24.00 uur is gratis).

De garage Schuttershof is gevestigd onder een winkelcentrum met appartementen en laat tijdens winkelopeningstijden een hogere bezetting zien, maar ook dan is de bezetting minder dan 50%. Het parkeren in deze garage is de eerste twee uur gratis, waardoor deze garage nu als winkelparkeergarage gezien kan worden. Na 18.00 uur staat deze garage ook 'leeg'.

In bijlage 9 zijn de actuele bezettingscijfers van de garages opgenomen

Om het gebruik van de parkeergarages te stimuleren en te uniformeren wordt het parkeren in de garages "Oostkolk" en "Theaterplein" ook de eerste twee uur gratis.



### *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. 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.

### *Betaald parkeren in een vergunningengebied.*

Het is voor bezoekers mogelijk voor een dagtarief van 20 euro in het vergunningengebied te parkeren.

## **Beleidsuitgangspunten**

Met de tariefstelling voor betaald parkeren sturen we naar de gewenste parkeersituatie. De eerste twee uur wordt parkeren in de parkeergarages gratis. Ook blijft het tarief voor de overige uren in de parkeergarages lager dan het tarief voor maaiveld parkeren. Daarmee verlagen we de parkeerdruk in de openbare ruimte en verhogen we de bezettingsgraad van de parkeergarages.

De nieuwe bouwontwikkelingen in de binnenstad van Terneuzen mogen niet leiden tot extra parkeerdruk op het straatparkeren, waar het vergunningenbeleid op is aangepast. We bieden de bewoners van de nieuwbouw en herontwikkelde panden zonder parkeervoorziening op eigen terrein de mogelijkheid een abonnement voor de parkeergarages aan te vragen, tegen een gereduceerd tarief.

## **Hoe leggen we dit juridisch vast?**

In de Verordening parkeerbelastingen gemeente Terneuzen worden de tarieven (jaarlijks) vastgesteld.

### **3.2.3 Blauwe zone**

In een blauwe zone geldt een beperkte parkeertijd, veelal van korte(re) duur. De parkeerder geeft met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aan. 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 te lopen.

De maatregel is goed te combineren met andere maatregelen en is goed af te stemmen op specifieke situaties. 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.

Het is mogelijk 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. Een parkeerschijfzone is eenvoudig en zonder grote investeringen in te voeren.

Wel heeft het gebruik van een blauwe zone ook nadelen: 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. Daarnaast kan er makkelijk gefraudeerd worden met het gebruik van de parkeerschijf door deze extra door te draaien.

Een ander belangrijk nadeel van parkeren met parkeerschijf is dat een overtreding een verkeersboete oplevert. 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), terwijl de verkeersboetes naar het Rijk vloeien.



### Beleidsuitgangspunten

Op 30 september 2010 heeft de gemeenteraad van de gemeente Terneuzen de beleidsregels voor de parkeerschijfzone (blauwe zone) vastgesteld, zie bijlage 3. De beleidsregels zijn ook nu nog actueel.

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, zie bijlage 2.

### Hoe leggen we dit juridisch vast?

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.

#### 3.2.4 Vrij parkeren

Vrij parkeren houdt in dat er geen betaalde parkeerregeling of vergunningseis van kracht is. Hierdoor kan men zonder kosten zijn voertuig parkeren op deze locatie gedurende onbepaalde tijd.

### Beleidsuitgangspunten

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.

### Hoe leggen we dit juridisch vast?

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

## 3.3 Thema 3: Nieuwbouw

In de voorgenomen ontwikkeling van de gemeente is voorzien in een forse woningbouwopgave. Dat vraagt om een nadere beschouwing over de parkeernormen en hoe die worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen, zoals nieuwe bebouwing, uitbreiding van bestaande functies en functieveranderingen. Het is de wettelijke taak van de gemeente om ervoor te zorgen dat nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen hebben volgens de vastgestelde parkeernormen, zowel voor auto- als fietsparkeren.

De gemeente toetst de bouwplannen op naleving van deze normen. Het niet voorzien in de eigen parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen kan onder voorwaarden worden opgelost door parkeren op de openbare weg in het betreffende gebied of in parkeergarages en/of parkeerterreinen. In dat geval is een afdracht aan het in te stellen mobiliteitsfonds vereist, met uitzondering van de binnenstad Terneuzen.

#### 3.3.1 Parkeernormen

Bij nieuwbouw gelden parkeernormen, zowel voor autoparkeren als fietsparkeren. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 182). In bijlage 5 en 6 zijn de parkeernormen en de meest recente fietsparkeerkencijfers opgenomen.

De CROW maakt gebruik van drie criteria voor het toepassen van de parkeerkencijfers:

- Stedelijkheidsgraad
- Minimale of maximale kencijfers
- Locatie





En er worden bandbreedtes voor het toepassen van de kencijfers aangegeven op verschillende locaties.

Voor de toepassing van de CROW-criteria maken we de volgende keuzes:

#### *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. De keuze is voor het toepassen van 'weinig stedelijk'.

#### *Minimale of maximale kencijfers*

Het CROW maakt gebruik van minimale en maximale kencijfers. In verband met de decentrale ligging van het centrum en het relatief beperkte openbaar vervoer in Zeeuws-Vlaanderen, wordt de gemiddelde normering ((minimaal + maximaal)/2) toegepast.

#### *Locatie*

Uit parkeerstudies blijkt dat voor nieuwbouw en functies in centra een lagere parkeervraag speelt dan voor nieuwbouw en functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door de inrichting van de openbare ruimte en het aanbod en gebruik van andere vervoerswijzen; openbaar vervoer, fiets. Op een locatie buiten het centrum is er meer ruimte en is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit minder. Voor de parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. De indeling van de gebieden is opgenomen in bijlage 4.

### **3.3.2 Praktische uitwerking**

#### *Uitgangspunt Parkeren op Eigen Terrein (POET)*

De parkeernormen zorgen ervoor dat het parkeren in de gemeente adequaat wordt geregeld. Bij aanvragen voor nieuwbouw is het uitgangspunt dat het parkeren op het eigen terrein, c.q. in het eigen gebouw wordt gerealiseerd.

#### *Procedure als niet (volledig) wordt voldaan aan parkeren op eigen terrein*

De procedure is afhankelijk van het deelgebied waar dit speelt.

In het centrum Terneuzen wordt bij nieuwbouw en herontwikkeling de benodigde extra parkeerbehoefte afgewikkeld in de parkeergarages.

Voor de centra van Axel en Sas van Gent toetsen we bij nieuwbouw en herontwikkeling of er voldoende parkeerruimte is op het Hofplein of Kennedyplein in Axel en het Keizer Karelplein in Sas van Gent. Juist in centra is het vaak veilig én prettig om wat verder te lopen naar voldoende parkeercapaciteit op een iets verdere afstand.

In de overige gebieden, dus "Schil" en "Rest bebouwde kom" gaan we bij nieuwbouw en herontwikkeling na of de benodigde extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar zijn. De toets of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn wordt bepaald met een parkeerdrukmeting. De parkeerdruk dient onder de 90% te blijven.

Belangrijk punt is de begrenzing van het te onderzoeken gebied voor de parkeerdrukmeting, waarvoor de maximale loopafstand tussen de nieuwbouw en parkeervoorzieningen maatgevend is. In deelgebied "Schil" wordt een maximale loopafstand van 150 meter gehanteerd en voor "Rest bebouwde kom" een maximale loopafstand van de huidige 100 meter voor de functie "wonen".



### *Capaciteit parkeergarages*

Gelet op de bijzondere positie van de binnenstad is verkend of de huidige parkeergarages voldoende capaciteit hebben om de toename van de parkeervraag op te vangen. In eerste instantie is de capaciteit ondergronds berekend, omdat we zoveel als mogelijk naar ondergronds parkeren willen sturen. De capaciteit van de parkeergarages in Terneuzen wordt momenteel onderbenut. We kunnen voorzien in de parkeervraag voor ca. 250 extra woningen in de binnenstad. Wanneer de capaciteit bovengronds wordt meegerekend, wordt deze capaciteit meer dan verdubbeld. Met een dagelijkse monitoring van de daadwerkelijke parkeerdruk in de parkeergarages, is er voldoende zicht op het daadwerkelijk gebruik. Voorlopig is er geen noodzaak om op dit moment extra voorzieningen te treffen.

### *Abonnementen en tarieven parkeergarages*

Om meer abonneehouders voor de parkeergarages te verwerven, willen we het jaarabonnement voor bewoners van nieuwbouw/herontwikkelde panden opgeleverd na vaststelling van deze nota aanbieden tegen een gereduceerd tarief. Wel komen alleen bewoners hiervoor in aanmerking zonder parkeervoorziening op eigen terrein met een maximum van één gereduceerd abonnement per woning. Zodoende sturen we gericht om niet bovengronds, maar ondergronds te parkeren. Hierdoor is er minder blik op straat en de capaciteit van de garages wordt op deze manier beter benut.

Binnen het vergunningengebied is er een hoge parkeerdruk. Er zijn meer vergunningen uitgegeven dan dat er vergunninghoudersplaatsen zijn. Voor de huidige bewoners van de binnenstad die in het bezit zijn van een bewonersvergunning straatparkeren, is er een abonnement parkeergarage beschikbaar tegen hetzelfde gereduceerde tarief als van toepassing op nieuwbouw/herontwikkelde panden. Wel vervalt dan de huidige bewonersvergunning straatparkeren. Een bewoner uit de binnenstad kan vrijwillig kiezen om in plaats van een parkeervergunning op straat in te ruilen voor een abonnement in de parkeergarage. Hiermee vermijden ze de parkeerdruk in de binnenstad en kunnen ze het motorvoertuig op een overdekte parkeerplaats stallen.

Verder wordt het standaardtarief voor een jaarabonnement parkeergarage naar beneden bijgesteld, en iedere bewoner kan deze aanschaffen. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om voor een tweede of derde auto een jaarabonnement voor de parkeergarage te nemen. Hier zijn geen voorwaarden aan verbonden.

De geringe tarieven in de parkeergarage zorgen er mede voor dat de gewenste groei van het aantal huishoudens in het centrum kan worden gerealiseerd. De dynamiek en aantrekkelijkheid wordt hiermee vergroot. De tarieven zijn niet kostendekkend. Als op termijn uitbreiding van de garages of een extra parkeervoorziening aan de orde is, dan zal dat uit andere middelen moeten worden gedekt.

### *Afdracht aan mobiliteitsfonds*

Indien de parkeeropgave voor nieuwbouw in de openbare ruimte wordt opgelost, dan vindt een afdracht aan het in te stellen mobiliteitsfonds plaats. Deze afdracht is bedoeld om de kosten die de gemeente heeft voor de aanleg, beheer en onderhoud van de openbare ruimte en de infrastructuur te compenseren. In de nota Kostenverhaal en financiële bijdragen worden de regels, tarieven en de besteding van de middelen van het mobiliteitsfonds uitgewerkt.

Gelet op het stimuleren van de in het Totaalplan Binnenstad Terneuzen voorgenomen ontwikkelingen wordt voor nieuwbouw/herontwikkeling in de binnenstad géén afdracht geheven.

### *Zorg- en aanleunwoningen*

Met de toename van het aantal ouderen en de ontwikkelingen in de zorg, waarbij het streven is dat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen, stijgt de behoefte aan zorg- en aanleunwoningen. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners maken gebruik van de diensten van een verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. De functie zorg- en aanleunwoningen kan breed worden geïnterpreteerd, afhankelijk van de mate van zorg die wordt verleend. Voor het toepassen van de parkeernormen maken we het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning. Voor deze woningen geldt als norm 1,2 parkeerplaats per woning.



- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.
- Bij overlap wordt gerekend met de categorie met de hoogste parkeernorm
- Een levensbestendige woning is een woning die geschikt is of eenvoudig geschikt is te maken voor bewoning tot op hoge leeftijd, ook in geval van fysieke handicaps of chronische ziekten van bewoners. Het specifieke gebruik heeft in eerste instantie niet een direct verband met een lager autobezit en dus een lagere parkeerbehoefte per woning. Voor dit type woningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.

### *Fietsparkeren*

Meer aandacht voor fietsparkeren volgt uit het beleid zoals in het GVVP is geformuleerd. Bij nieuwbouw worden de recente CROW-kencijfers gebruikt en zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- Fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van bewoners moeten op eigen terrein worden aangelegd.
- Fietsparkeerplaatsen voor werknemers van bedrijven, winkels en instellingen moeten op eigen terrein worden aangelegd. Bezoekers van deze functies parkeren bij voorkeur op eigen terrein. Op het moment dat dit niet mogelijk blijkt te zijn, worden de openbare fietsenstallingen benut. Indien in de omgeving van een ontwikkellocatie geen openbare fietsenstalling (met voldoende ruimte) aanwezig is, maken bezoekers gebruik van fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De eventuele aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt bekostigd door de initiatiefnemer.

### *Deelmobiliteit bij nieuwbouw en transformatie van bestaande panden*

In deze nota is de mogelijkheid opgenomen om de parkeernorm te corrigeren (verlagen) als er deelmobiliteit (deelauto's en/of deelfietsen) wordt ingezet, die aantoonbaar leidt tot een verandering van de behoefte aan autoparkeerplaatsen. De normcorrectie is gebaseerd op het uitgangspunt dat:

Eén deelauto vier autoparkeerplaatsen voor bewoners vervangt (ruimtebesparing van drie parkeerplaatsen voor bewoners per deelauto). In alle gevallen geldt dat deelmobiliteit van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd plan de beoogde oplossing aantoont. Deze onderbouwing dient te bestaan uit:

- Een beschrijving van het beoogde deelmobiliteitsconcept en de wijze waarop dit concept aan de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers van de deelmobiliteit voldoet;
- Een beschrijving van een 'terugvaloptie'. Er is immers sprake van een risico als de in de onderbouwing gehanteerde argumenten en benoemde uitkomsten zich in werkelijkheid niet gaan aandienen. Met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte.
- De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (inclusief definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente altijd een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectivering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

De mate waarin een normcorrectie door toepassing van deelmobiliteit door de gemeente ontvankelijk wordt verklaard, is gelimiteerd tot maximaal 25% van de totale normatieve parkeervraag.

### **Hoe leggen we dit juridisch vast?**

De parkeernormen zijn onderdeel van deze parkeernota (zie bijlagen 5 en 6). In bijzondere gevallen kan op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht hiervan worden afgeweken indien toepassing van de parkeernormen onevenredig zou zijn tot de met de parkeernormen te dienen doelen.



## 3.4 Thema 4: Overige parkeerzaken

### 3.4.1. Gehandicaptenparkeerplaatsen

#### *Algemene gehandicaptenparkeerplaats*

Op locaties van 'algemeen publiek belang' zijn parkeerplaatsen voor gehandicapten wenselijk. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt aangegeven door een blauw verkeersbord met een witte P en een wit rolstoelsymbool (verkeersbord E6). Bij het verkeersbord kan op de bestrating een groot wit kruis staan. Alleen voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart mogen hier parkeren.

#### *Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken)*

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is een gereserveerde parkeerplaats, bijvoorbeeld bij een woning. Onder het blauwe bord met het rolstoelsymbool (verkeersbord E6) hangt een wit bord met een kenteken. Alleen de auto of gehandicaptenvoertuig met dit kenteken mag hier staan.

#### **Beleidsuitgangspunten**

Voor het aantal algemene gehandicaptenplaatsen bij openbare voorzieningen wordt door de gemeente een norm gehanteerd van vier % gehandicaptenparkeerplaatsen per totaal aantal parkeerplaatsen bij concentraties van ouderen en/of mensen met een beperking.

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 twee algemene gehandicapten parkeerplaatsen gaat dit ten koste van drie gewone parkeerplaatsen.

Om voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken 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 twee jaar. In de volgende uitzonderingssituatie voldoet ook de houder van een gehandicaptenparkeerkaart als passagier met een geldigheidsduur van tenminste twee jaar aan deze voorwaarde: aanvrager dient onder voortdurend toezicht te staan van een begeleider en kan zich niet naar een auto begeven die 100 meter<sup>2</sup> 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/ -onthefving.

#### **Hoe leggen we dit juridisch vast?**

Het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt met een verkeersbesluit vastgelegd.

<sup>2</sup> Naar aanleiding van een onderzoek door een onafhankelijke arts wordt vastgesteld of aanvrager aan de voorwaarde voldoet.



### 3.4.2 Laadinfrastructuur en parkeren

Het laden van elektrische voertuigen kan niet altijd op eigen terrein van bewoners plaatsvinden en vergt daarom ook om voorzieningen en regulering daarvan in de openbare ruimte. Als in de openbare ruimte publiek te gebruiken laadpalen worden aangelegd, dan wordt dit aangeduid met RVV-bord E4 met onderbord, en is de betreffende parkeerplaats uitsluitend bestemd voor het laden van elektrische voertuigen.

#### Beleidsuitgangspunten

Om de groei van de behoefte aan laadpalen in goede banen te leiden hanteren we een stappenplan. Met betrekking tot de parkeernota betreft het de parkeerplaatsen met publieke laadpalen in de openbare ruimte. Op strategisch gekozen plekken zijn en worden parkeerplaatsen met laadpaal aangelegd en aangeduid met RVV-bord E4.

Het is voor bewoners onder bepaalde voorwaarden mogelijk om een laadpunt aan te vragen. Als die aanvraag wordt gehonoreerd wordt gezocht naar een locatie (binnen een loopafstand van 300 m van het aanvraagadres) waar zoveel mogelijk e-rijders er gebruik van kunnen maken.

Bewoners zonder eigen oprit/garage kunnen behoefte hebben om met een eigen kabel vanuit hun woning de auto te kunnen laden op de openbare weg. Dat is mogelijk, mits de laadkabel in een speciale kabelgoot in de tegels ligt om de veiligheid te waarborgen. Deze tegels worden op kosten van de aanvrager geplaatst en blijven eigendom van de gemeente. De parkeerplaats voor de woning is en blijft een openbare parkeerplaats waarop de aanvrager geen exclusieve aanspraak heeft.

#### Hoe leggen we dit juridisch vast?

Met een verkeersbesluit voor het reserveren van de parkeerplekken bij het oplaadpunt voor het 'opladen van elektrische voertuigen'.

### 3.4.3 Vrachtwagenparkeren/ parkeren van grote voertuigen

Voor het nachtelijk parkeren (18.00 – 08.00 uur) van voertuigen langer dan 6,0 meter of hoger dan 2,40 meter zijn straten of locaties aangewezen en geldt een verbod voor de rest van de gemeente.

Met name rondom winkels worden goederen gelost en/of geladen. Dit kan met grote vrachtwagens, maar ook met bestelbussen of personenauto's plaatsvinden. Laad- en losvoorzieningen zijn in de openbare ruimte of op eigen terrein aanwezig.

#### Beleidsuitgangspunten

Er zijn regels om te voorkomen dat grote voertuigen het uiterlijk aanzien van de gemeente aantasten en het uitzicht en de beleving van bewoners belemmeren. Daarvoor zijn in de Verordening Fysieke Leefomgeving bepalingen opgenomen voor voertuigen langer dan 6,0 meter of hoger dan 2,40 meter (Art. 3.85 en 3.86). Op alle wegen binnen de gemeente mag op werkdagen tussen 8:00 uur en 18:00 uur een groot voertuig worden geparkeerd. Hiervoor is gekozen om het uitvoeren van bedrijfsactiviteiten niet te belemmeren.

Voor het parkeren van grote voertuigen in de avond- en nachtelijke uren zijn locaties aangewezen en geldt een verbod voor de rest van de gemeente, zie bijlage 7. Specifieke regels zijn van toepassing op de vrachtwagenparkeerplaats Suikerdijk te Sas van Gent, zie bijlage 8.

We streven naar het ontwikkelen van een 'centrale' vrachtwagenparkeerplaats met diverse voorzieningen voor de chauffeurs die langere tijd hun vrachtauto moeten parkeren. Een dergelijke vrachtwagenparkeerplaats zal vanuit particulier initiatief moeten worden ontwikkeld.

Het parkeren van grote voertuigen op privéterrein is niet aan restricties gebonden.



Bij (her)ontwikkeling van voorzieningen waarbij sprake is van laden en lossen, heeft het sterk de voorkeur om dit op eigen terrein, indien mogelijk inpandig, op te lossen. Aandachtspunt is de geluidsoverlast die kan ontstaan. Het is daarom verboden om te laden en te lossen tussen 23:00 uur in de avond en 07:00 uur in de morgen, behoudens op marktdagen.

Voor het bevoorraden van winkels gelden in het huidige voetgangersgebied centrum Terneuzen venstertijden om te laden en lossen: maandag t/m zondag van 7:30 tot 11.30 uur en 18:00 tot 21:00 uur. In de Nieuwstraat Terneuzen van maandag t/m vrijdag van 7:00 tot 18:30u.

#### **Hoe leggen we dit juridisch vast?**

Verordening Fysieke Leefomgeving en een verkeersbesluit

#### **3.4.4 Parkeren op bedrijventerreinen**

Voor het parkeren op bedrijventerreinen zijn naast voorzieningen voor het parkeren van grote voertuigen ook voorzieningen voor werknemers en bezoekers nodig. Uitgangspunt is dat alle parkeervoorzieningen op eigen terrein worden aangelegd. Daarbij worden de CROW-kencijfers voor bedrijven gehanteerd.

#### **Beleidsuitgangspunten**

In de praktijk blijkt dat de CROW-kencijfers voor bedrijven niet altijd passen bij de aard en omvang van bedrijven die een vergunning aanvragen. Zo is het aantal parkeerplaatsen veelal gekoppeld aan de m2 van een bedrijf en niet aan de zich wijzigende productieprocessen, waarbij door andere logistieke processen, automatisering en werken in shifts minder mensen (tegelijkertijd) met de auto bij een bedrijf aanwezig zijn. Ook beleid van een bedrijf om fietsen en deelmobiliteit te stimuleren is nog niet meegenomen.

Daarom gaan we een specifiek kencijfer toepassen voor havengebonden opslaggebouwen. Veelal is een parkeernorm van 0,5 parkeervak per 100m2 (rest bebouwde kom/buitengebied) meer dan voldoende voor deze bedrijven, gelet op het aantal mensen wat hier werkt en de ploegendienst (wisseling van ploegen kunnen opvangen).

In het facetbestemmingsplan parkeren zijn voor het parkeren op bedrijventerreinen de CROW-kencijfers het uitgangspunt. Dat blijven we ook hanteren, waarbij we overigens op basis van een goede onderbouwing van de aanvrager gebruik kunnen maken van afwijkingsbevoegdheid conform het facetbestemmingsplan parkeren. Tot de afwijkingsbehoefte kan behoren dat de aanvrager wel de conform de CROW-kencijfers benodigde ruimte voor de parkeervraag van zijn bedrijf beschikbaar heeft, maar nog niet volledig hoeft aan te leggen.

#### **Hoe leggen we dit juridisch vast?**

In de omgevingsvergunning voor het oprichten voor een nieuw bedrijf.

#### **3.4.5 Deelmobiliteitsparkeren**

Hoewel deelmobiliteit op dit moment niet of nauwelijks in Terneuzen aan de orde is, is het wel van belang om rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen en potentiële parkeerlocaties voor deelauto's, deel-fietsen en deelscooters te benoemen, als onderdeel van een nader op te stellen beleidslijn voor deelmobiliteit.

#### **Beleidsuitgangspunten**

Parkeerlocaties voor deelauto's, -fietsen en -scooters worden strategisch gekozen op nader te bepalen logische en sociaal veilige plekken. Dat geldt voor de openbaar toegankelijke deelmobiliteit. Vanuit het Totaalplan Binnenstad Terneuzen wordt een locatie bij één van de drie poorten als voorwaarde gesteld.

Vooral wat betreft deelauto's moet voor het reserveren van een parkeerplaats rekening worden gehouden met de parkeerdruk in de omgeving. Er zal aantoonbare animo moeten zijn voor het gebruik van de deelauto en er zal een regeling moeten worden gemaakt voor contracten met leverancier(s) van de deelauto's.



### Hoe leggen we dit juridisch vast?

Beleidsregels en een verkeersbesluit.

#### 3.4.6 Fietsparkeren en stallen

Stimuleren van het fietsgebruik is een doelstelling in het GVVP. Dat vereist ook goede, veilige stallingen in de openbare ruimte bij locaties waar veel fietsers komen, zoals bij winkels, horeca en het openbaar vervoer. Concentratie van het fietsparkeren is ook gewenst vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte en veilige looproutes.

#### Beleidsuitgangspunten

Naast goede fietsverbindingen zijn fietsparkeervoorzieningen van groot belang. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming.

Met name voor kortdurende bezoeken geldt dat fietsers zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen parkeren. Wanneer binnen deze korte loopafstand geen parkeervoorziening aanwezig is, is de keuze snel gemaakt om de fiets niet in een voorziening te parkeren. Dit leidt tot een belemmering van de doorgang op het trottoir en tot een verrommeling van het straatbeeld. Voor de voetgangerszones is daarom te overwegen om een fietsverbod in te stellen.

Er worden locaties voor fietsparkeerclusters bepaald, waarbij zorg is voor de (sociaal) veilige en comfortabele inrichting en omgeving. Bij voldoende vraag is het een optie om de stallingen te bewaken.

### Hoe leggen we dit juridisch vast?

In het omgevingsplan ruimtes voor fietsparkeren aanwijzen.

#### 3.4.7 Handhaving

Handhaving is voor parkeren essentieel om het gewenste parkeerbeleid en parkeergedrag te realiseren. Dat geldt voor de regulering van het parkeren met betaald parkeren, het vergunningen parkeren en de blauwe zones, maar evenzeer voor het fout parkeren op plaatsen waar dat door verkeersregels verboden is.

In en rond de gebieden waar de gemeente parkeerregulering heeft ingevoerd is dat onderdeel van het gewenste omgevingsbeleid in die gebieden. De handhaving is daarom een verantwoordelijkheid van de gemeente, waarbij er een balans moet worden gevonden tussen de (benodigde middelen voor) de inzet van handhaving en het te behalen resultaat. Digitalisering van vergunningen en het betaald parkeren op kenteken bieden nieuwe mogelijkheden om de handhaving efficiënter uit te voeren met behulp van scanauto's. Naast de kosten voor de handhaving zijn de inkomsten van overtredingen voor de gemeente, m.u.v. de blauwe zones.

Parkeren op plaatsen waar dat door verkeersregels is verboden is een overtreding die een verkeersboete oplevert. Hier zijn de kosten van handhaving voor de gemeente (tenzij de politie de boetes uitschrijft) en gaan de verkeersboetes naar het Rijk.

Voor parkeerexcessen is een wegslepregeling van kracht. Op grond van de Verordening Fysieke Leefomgeving kan de gemeente voertuigen verwijderen van wegen of weggedeelten om deze vrij te houden. Hieronder vallen onder meer laad- en loshavens, parkeerplaatsen voor vergunninghouders, voetgangersgebieden, evenementen- en marktterreinen en gehandicaptenparkeerplaatsen.



## 4. VERVOLG

In de Parkeernota Terneuzen 2023-2033 zijn de beleidsuitgangspunten voor het parkeerbeleid vastgelegd. Parkeren is echter een dynamisch onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte en de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de gemeente. Dat betekent dat de toepassing van de beleidsuitgangspunten in een dynamische omgeving plaatsvindt. Het geactualiseerde parkeerbeleid vergt aanpassingen in beleidsregels en verordeningen die in de Verordening Fysieke Leefomgeving worden vastgelegd. Deze aanpassingen worden separaat ontwikkeld en door de raad vastgesteld.

In het participatieproces voor het opstellen van de nieuwe parkeernota zijn veel suggesties voor de toepassing van het parkeerbeleid gedaan. Parkeren is een onderwerp dat sterk leeft in de gemeente. De suggesties die we overnemen worden in een uitvoeringsprogramma van de parkeernota verwerkt.







BIJLAGE 1: KAART PARKEREN TERNEUZEN



Ondergrondse parkeren:

- **BETAALD PARKEREN**
- Parkeergarage Oostkolk ma tm za van 09.00 uur tot 24.00 uur
- Parkeergarage Theaterplein ma tm za van 09.00 uur tot 24.00 uur
- Schutterhof 24 uur, eerste 2 uur gratis

Bovengronds parkeren:

- **Parkeerticket kopen** ma tm za van 09.00 uur tot 18.00 uur
- **Bejparkeren** ma tm za van 09.00 uur tot 18.00 uur
- Parkeerteren Anebidam
- Schoolaan / Steenkampaan
- Scheidekade parkeerplaatsen L.o. Scheidekade 5 t/m 18
- Stadhuisplein ma tm vr van 16.00 uur tot 18.00 uur, za 09.00 tot 18.00 uur
- Oostelijk Bokwerk
- Steenkampaan
- Oostkant parkeerplaatsen tegengroen ingang Bibliotheek, max 1 uur
- Rosegracht
- Herengracht
- Oude veerhaven
- Vlooswijkstraat
- Westerscheldeijk ma tm za 09.00 tot 24.00 uur
- Westkolkstraat ma tm za 09.00 tot 24.00 uur
- Dr. Buijtenmaat Epicurus 1 uur gratis met een kaartje voor bezoek dienstencentrum Epicurus
- Schelempod
- Scheidekade (parkeerplaatsen L.o. Scheidekade 21 t/m 54)

**BEWONERS**

- **Zone 1** Vergunninghouders **Zone 4** Vergunninghouders
- **Zone 3** Vergunninghouders
- Voorgangengebied

ZAKELIJKE VERGUNNINGEN, BRONPUNTEN

- Oude veerhaven
- Stadhuisplein
- Oostelijk Bokwerk
- Steenkampaan
- Rosegracht
- Anebidam
- Westerscheldeijk
- Oostkant
- Schoolaan / Steenkampaan
- Scheidekade (parkeerplaatsen L.o. Scheidekade 21 t/m 54)

**LEGENDA**

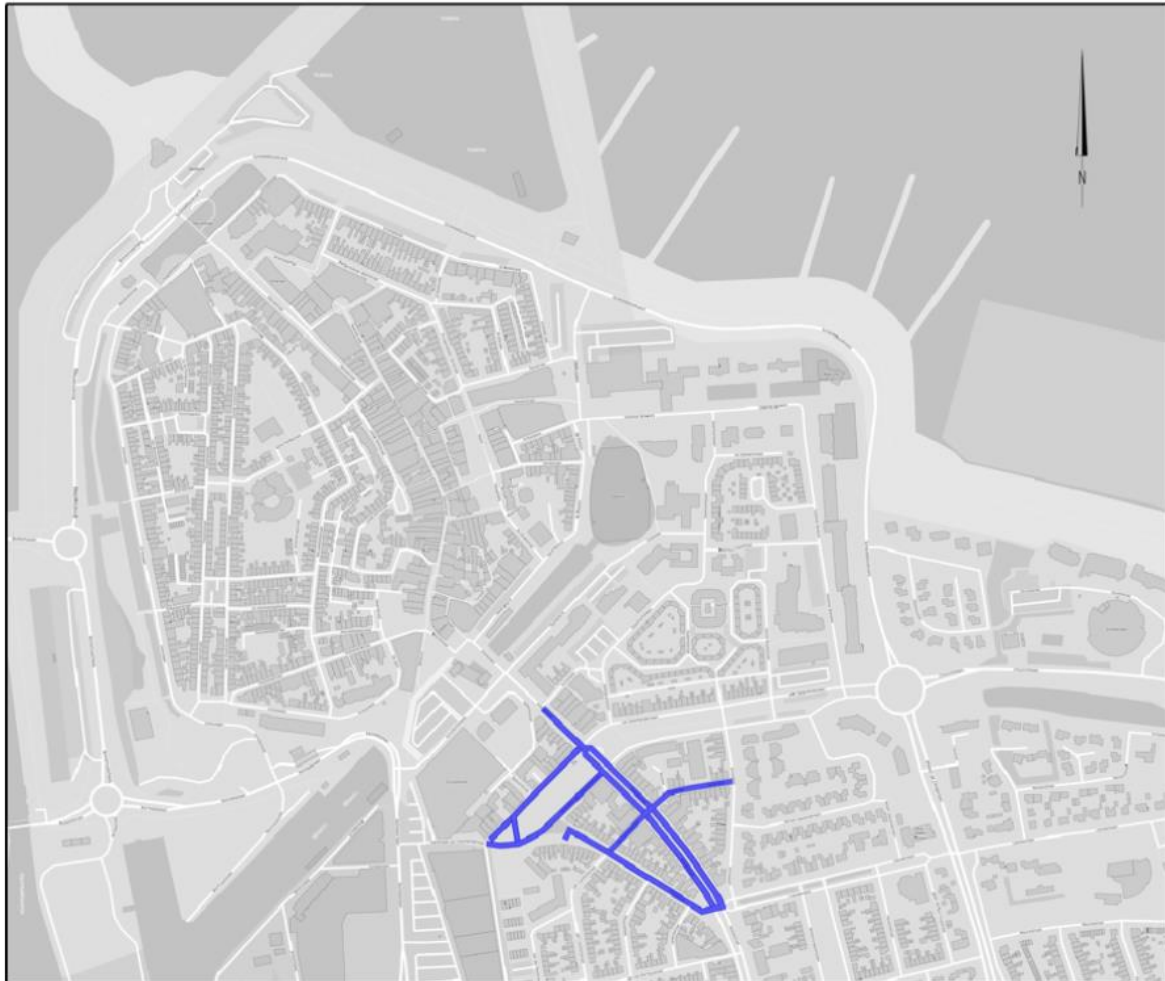
- VVV
- Stadhuis
- A.N.W.B.
- Postbureau
- Scheidetheater
- Bioscoop

M.A.1.022 - Park-Eindhoven, maart 12 april 2023



## BIJLAGE 2: KAART BLAUWE ZONE TERNEUZEN EN AXEL

Terneuzen

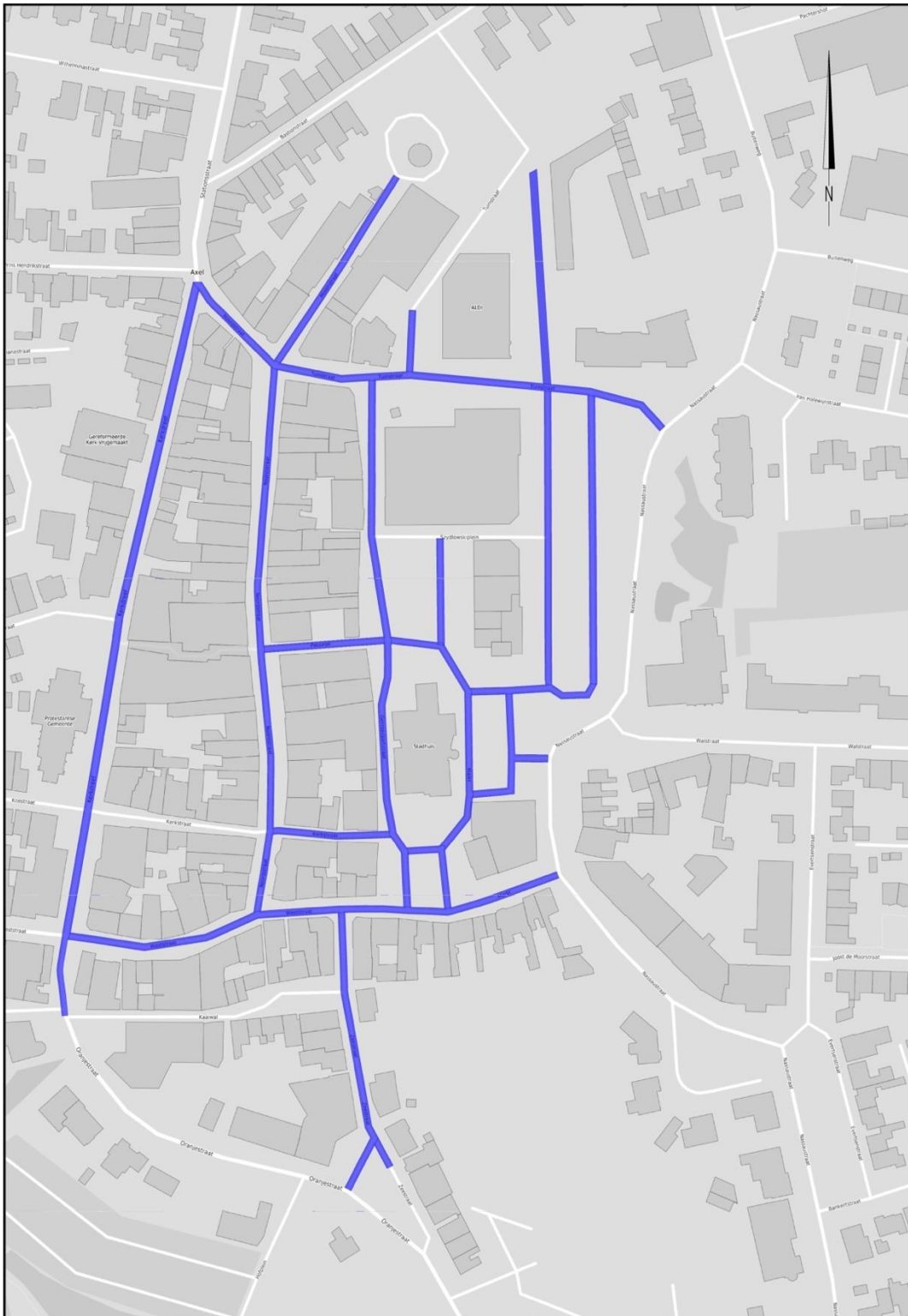


 Blauwe zone





Axel



 Blaue zone





## BIJLAGE 3: BELEIDSREGELS BLAUWE ZONE (PARKEERSCHIJFZONE)

### Wat is een parkeerschijfzone (blauwe zone)

Een parkeerschijfzone, ook wel blauwe zone, is een gebied waarbinnen bijzondere regels met betrekking tot het parkeren gelden.

Het begin van een parkeerschijfzone wordt in Nederland aangeduid met bord E10 en het einde met bord E11. Het parkeren op plaatsen die niet met een "P-tegel", "P-bord" of "blauwe streep" zijn aangegeven is verboden. Daar waar een blauwe streep is aangebracht mag een motorvoertuig met meer dan twee wielen slechts parkeren wanneer een parkeerschijf is geplaatst achter de voorruit. Deze moet handmatig zijn ingesteld op het tijdstip van aankomst (afgerond naar het eerstvolgende hele of halve uur) en mag niet voorzien zijn van een mechanisme waarmee de tijd automatisch wordt ingesteld of verschoven.



Bewoners binnen de parkeerschijfzone komen in aanmerking voor een parkeeronthefing. Op basis van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV1990) kan door het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders, een ontheffing worden verleend.

### Waarom een parkeerschijfzone

Een parkeerschijfzone (blauwe zone) is bedoeld om onnodig- en langparkeren in een gebied te voorkomen. Voertuigen die meer dan 2 uren parkeren worden uit het gebied geweerd. Meestal zijn dat voertuigen van bedrijven en of instellingen of voertuigen van personeelsleden van bedrijven en/of instellingen die binnen de blauwe zone liggen. Die groepen worden dus uit het gebied geweerd. Het parkeerregime is met name tijdens winkelopeningstijden van toepassing.

Gehandicapten hebben géén parkeerschijf nodig. Gehandicapten mogen hun voertuigen in de blauwe zone mét hun gehandicaptenparkeerkaart overal parkeren waar dat niet hinderlijk is voor het overige (voet)verkeer.

### Beleidsregels

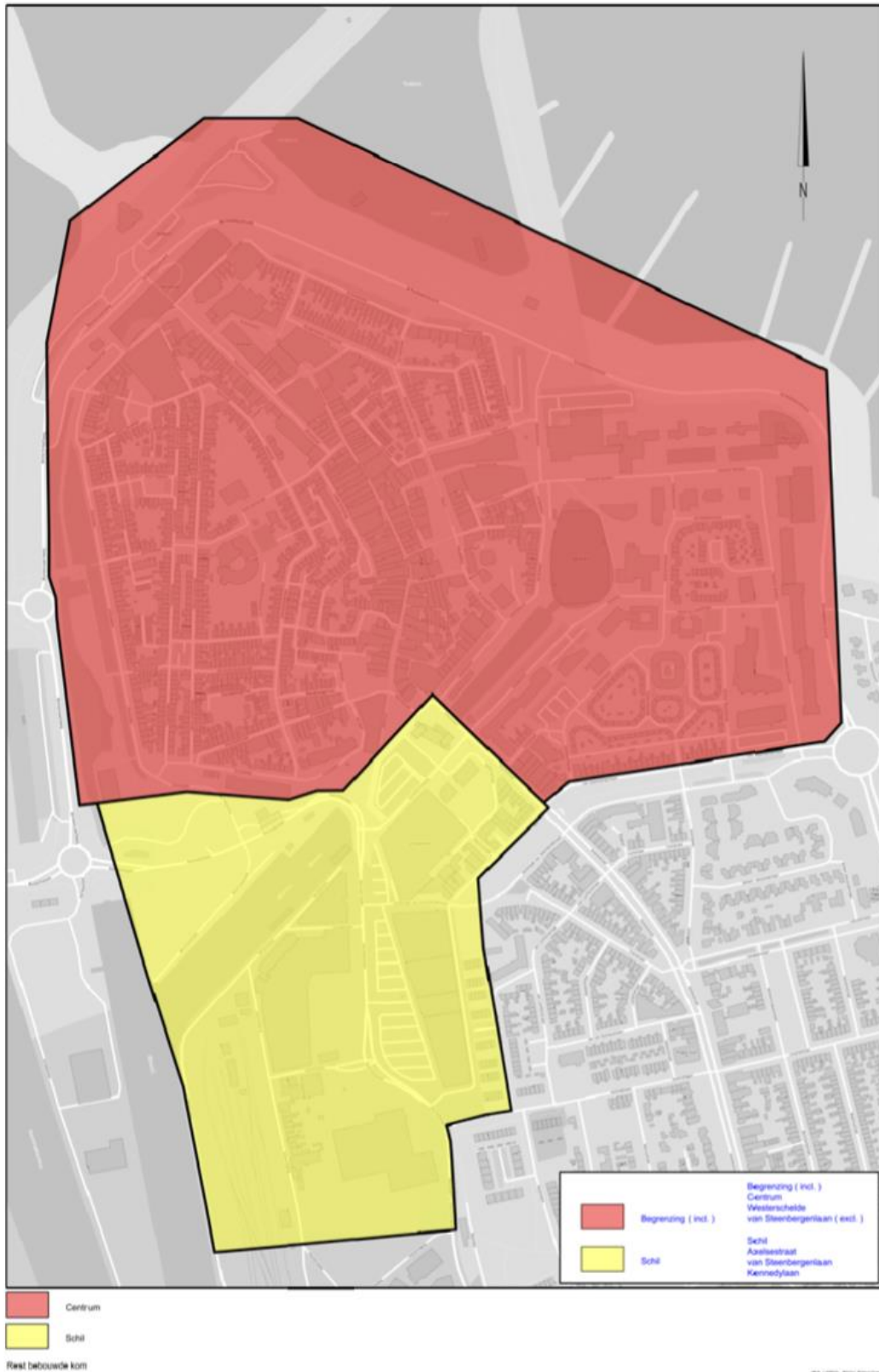
Om eenduidig om te gaan met de voorwaarden van een parkeerschijfzone (blauwe zone) zijn de volgende beleidsregels vastgesteld:

- 2 ontheffingen per adres;
- Een ontheffing minder zal worden verleend indien men gebruik kan maken van een eigen parkeerplaats (garage, inrit);
- Bedrijven kunnen 1 ontheffing per 10 werknemers aanvragen, indien kan worden aangetoond dat men de auto nodig heeft voor een goede bedrijfsuitvoering;
- 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.



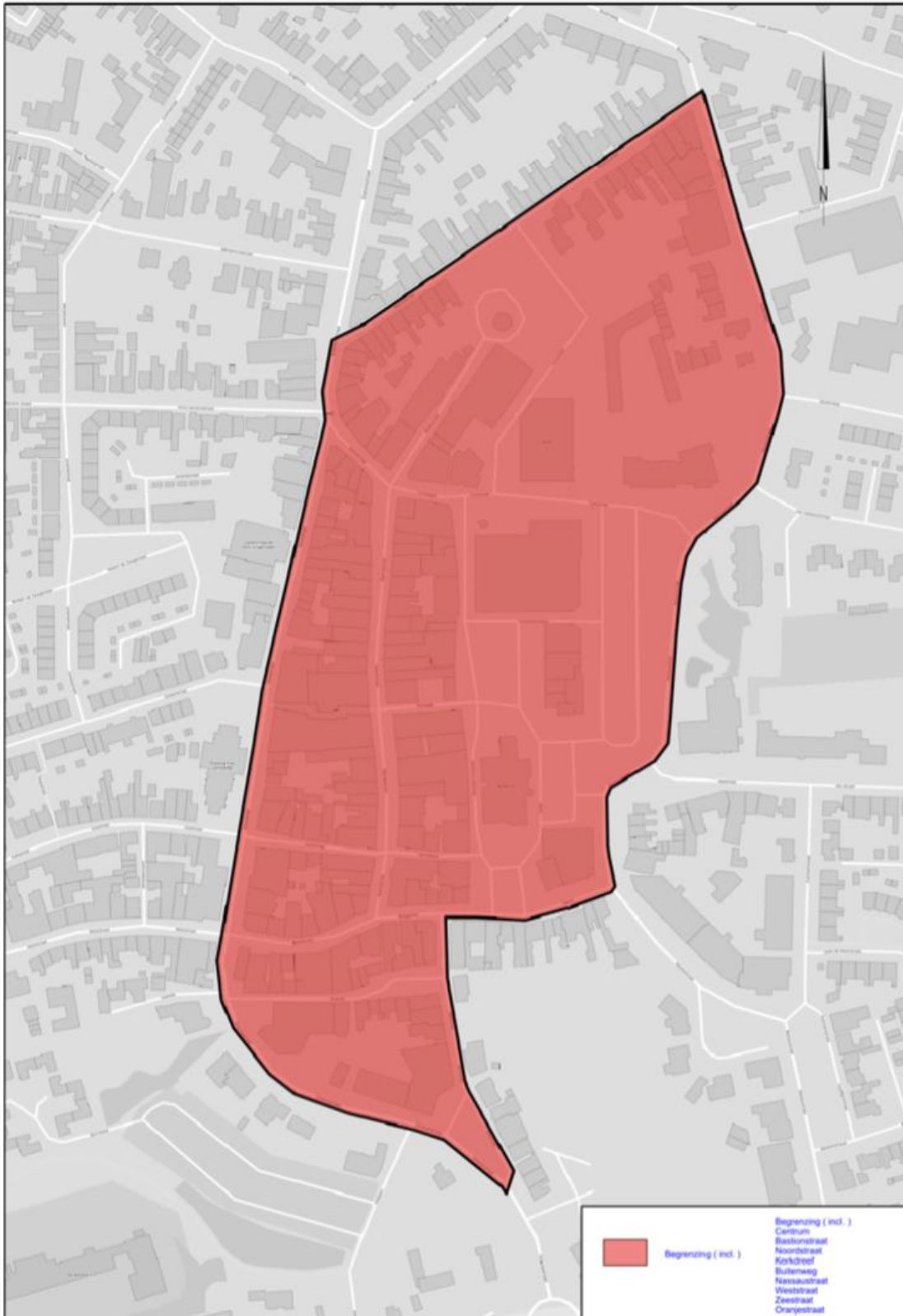
## BIJLAGE 4: KAARTEN GEBIEDSINDELING

### Terneuzen





Axel



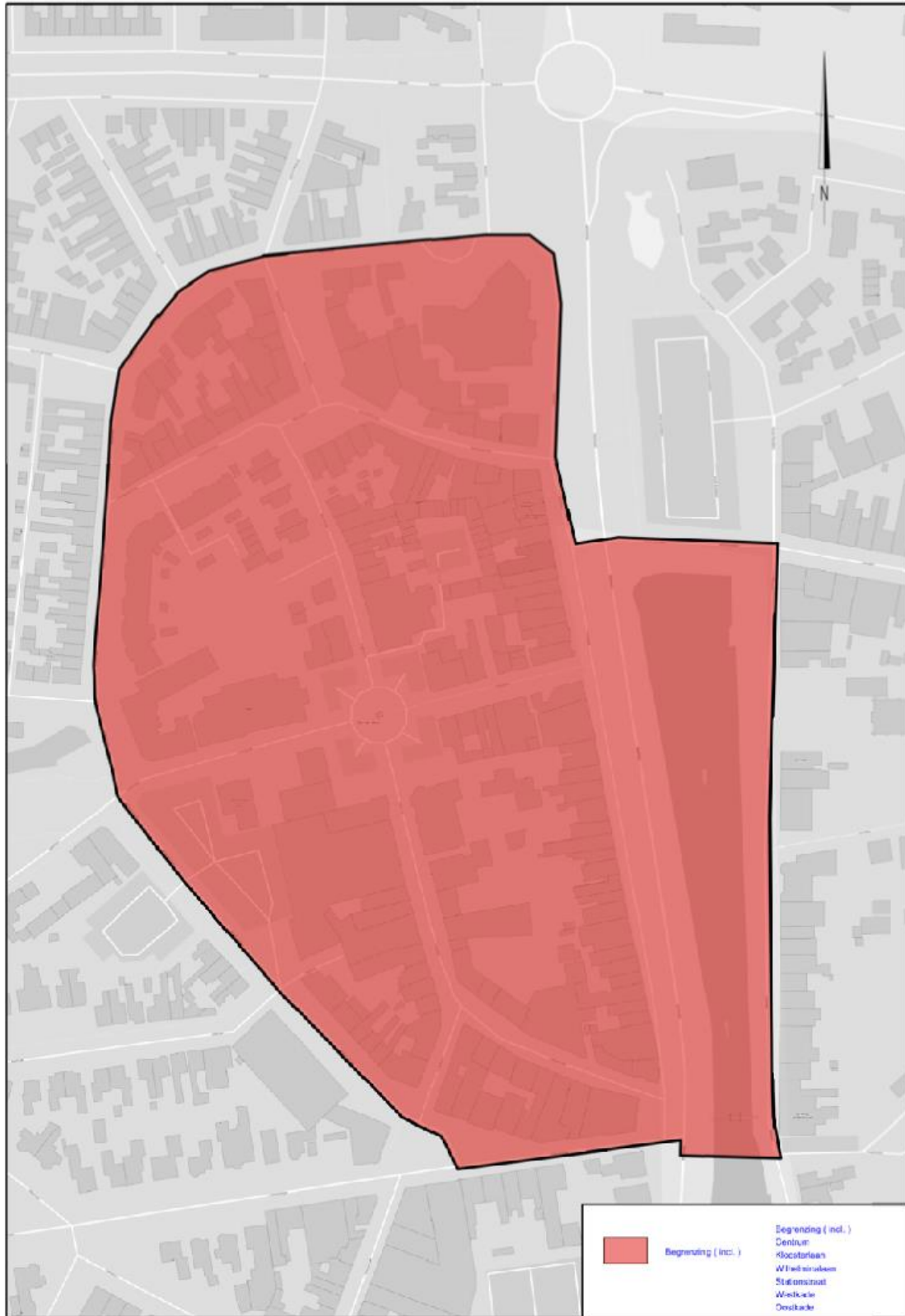
Centrum

Rest bebouwde kern





Sas van Gent



Centrum

Rest te bezetten kom





## BIJLAGE 5: TABELLEN AUTOPARKEERNORMEN

Wonen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied		Aandeel laadpunten	Opmerking	Opmerking II
Koop, huis, vrijstaand	1,8	2,1	2,3	2,4	Per woning	0,8-1,7% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,7	2	2,2	2,2	Per woning	0,8-1,7% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Koop, huis, tussen/hoek	1,5	1,8	2	2	Per woning	0,3-0,5% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Koop, appartement, duur	1,6	1,9	2,1	2,1	Per woning	0,8-1,7% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Koop, appartement, midden	1,4	1,7	1,9	1,9	Per woning	0,3-0,5% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Koop, appartement, goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6	Per woning	0,07-0,2% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Huur, huis, vrije sector	1,5	1,8	2	2	Per woning	0,3-0,5% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Huur, huis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	1,6	Per woning	0,07-0,2% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Huur, appartement, duur	1,4	1,7	1,9	1,9	Per woning	0,8-1,7% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. soc. Huur)	1,1	1,2	1,4	1,4	Per woning	0,3-0,5% per woning	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,55	0,65	0,7	0,7	Per kamer	0,07-0,2% per woning	Aandeel bezoekers 0,2 pp per kamer	Zelfstandig: eigen keuken en badkamer
Kamerverhuur, studenten, niet - zelfstandig	0,25	0,25	0,25	0,25	Per kamer	0,07-0,2% per kamer	Aandeel bezoekers 0,2 pp per kamer	Gemeenschappelijke keuken en badkamer
Serviceflat	1,05	1,1	1,2	1,2	Per woning	0,07-0,2% per kamer	Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning	
Huur, appartement, eenpersoonshuishoudens (≤ 55 m <sup>2</sup> )	1	1,1	1,2	1,2	Per woning	0,3-0,5% per woning	Aandeel bezoekers 0,2 pp per woning	
Klein eenpersoonswoning (tiny house: meestal grondgebonden)	0,55	0,65	0,7	0,7	Per kamer	0,07-0,2% per kamer	Aandeel bezoekers 0,2 pp per kamer	

Werken	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied		Aandeel laadpunten	Opmerking
Kantoor zonder baliefunctie	1,85	2,35	2,55	2,55	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3% - geen bovengrens	Aandeel bezoekers 5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,45	2,95	3,55	3,55	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3% - geen bovengrens	aandeel bezoekers 20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,55	1,95	2,35	2,35	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3% - geen bovengrens	Aandeel bezoekers 5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,65	0,85	1,05	1,05	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3% - geen bovengrens	Aandeel bezoekers 5%





Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,75	1,95	1,95	Per 100 m2 bvo	3% - geen bovengrens	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsexpansieve en arbeidsintensieve bedrijven
------------------------	------	------	------	------	----------------	----------------------	---

Winkelen en boodschappen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied		Aandeel laadpunten	Opmerking
Buurtsupermarkt	2,3	3,2	4,1	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 89%
Fullservice-supermarkt	3,85	5	5,9		Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 93%
Grote supermarkt (XL)	6,6	7,6	8,6	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 84%
Groothandel specialist (bijv. levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	6,35	6,75	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	7,1	7,1	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 82%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	3,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 88%
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,3	4	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 72%
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	4	4,9	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,7	5,5	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 79%
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	5,1	6,1	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 81%
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,6	6,8	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 85%
Weekmarkt (bij kleine wijk, buurt- en dorpscentrum)	0,23	0,23	0,26	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Globaal cijfer, forse marge!
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,25	1,95	2,25	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 89%
Bruin- en witgoedzaken	4,05	6,15	7,15	9,25	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 92%
woonwarenhuis / woonwinkel	1,25	1,75	1,95	1,95	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	5,15	5,15	Per 100 m2 bvo	2,5-3%	Circa 25.000 m2 bvo
Meubelboulevard / woonboulevard	n.v.t.	2,15	2,55	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	2,5-3%	Aandeel bezoekers 93%
winkelboulevard	n.v.t.	3,95	4,45	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	2,5-3%	Aandeel bezoekers 94%
Outletcentrum	n.v.t.	9,5	10,4	10,4	Per 100 m2 bvo	2,5-3%	Aandeel bezoekers 94%
Bouwmarkt	n.v.t.	1,85	2,45	2,45	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 87%
Tuincentrum	n.v.t.	2,35	2,65	2,85	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 89%
Groencentrum	n.v.t.	2,35	2,65	2,85	Per 100 m2 bvo	0-2,5%	Aandeel bezoekers 89%

Sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied		Aandeel laadpunten
Bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Museum	0,6	0,8	1,1	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Bioscoop	3,2	8	11,2	13,7	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
filmtheater / filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Theater/schouwburg	7,4	8	9,8	12	Per 100 m2 bvo	2,5-3%



Musicaltheater	2,9	3,4	4	5,1	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Casino	5,7	6,1	6,5	8	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	Per bowlingbaan	2,5-3%
Biljart-/ snookercentrum	0,85	1,15	1,35	1,75	Per (speel)tafel	2,5-3%
Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	6,5	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Sauna, hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Sporthal	1,55	2,15	2,85	3,45	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Sportzaal	1,15	1,95	2,85	3,55	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Zwembad overdekt	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	Per 100 m2 bassin	0-2,5%
Zwembad openlucht	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	Per 100 m2 bassin	2,5-3%
zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	4	4	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Sportveld	20	20	20	20	Per hectare netto terrein	2,5-3%
Stadion	0,12	0,12	0,15	n.v.t.	Per zitplaats	2,5-3%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,25	1,55	1,85	2,05	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,25	2,55	2,75	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	2,55	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	0,6	Per ligplaats	2,5-3%
Golfoefcentrum (pitch en putt)	n.v.t.	n.v.t.	51,1	56,2	Per centrum	2,5-3%
Golfbaan 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	96	118,3	Per 18 holes, 60 ha	2,5-3%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en klein\	3,1	3,9	4,7	5,1	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,7	4,6	5,6	6,1	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	4	4,9	5,9	6,4	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	3,1	3,9	4,7	5,1	Per gemiddelde boerderij	0-2,5%
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	Per box	0-2,5%
Dierenpark	8	8	8	8	Per ha. netto terrein	2,5-3%
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	8	8	Per ha. netto terrein	2,5-3%
Volkstuin	n.v.t.	1,25	1,35	1,45	Per 10 tuinen	2,5-3%
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	Per gemiddelde tuin	2,5-3%

Horeca en (verblijfs-) recreatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied		Aandeel laadpunten
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	Per standplaats	2,5-3%
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	Per bungalow	2,5-3%
1* Hotel	0,4	0,8	2,5	4,5	Per 10 kamers	2,5-3%
2* Hotel	1,45	2,35	4,25	6,25	Per 10 kamers	2,5-3%
3* Hotel	2,2	3,4	5,2	6,8	Per 10 kamers	2,5-3%
4* Hotel	3,5	5,3	7,5	9	Per 10 kamers	2,5-3%



5* Hotel	5,5	8,3	11	12,6	Per 10 kamers	2,5-3%
Café / bar / cafetaria	6	6	7	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Restaurant (incl. fastfoodrestaurant)	11	11	15	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Discotheek	7	13,9	20,8	20,8	Per 100 m2 bvo	0-2,5%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	Per 100 m2 bvo	2,5-3%

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied		Aandeel laadpunten
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,25	2,75	3,25	3,25	Per behandelkamer	0-2,5%
Apotheek	2,35	2,85	3,35	n.v.t.	Per apotheek	0-2,5%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,35	1,65	1,95	1,95	Per behandelkamer	0-2,5%
Consultatiebureau	1,45	1,75	2,05	2,15	Per behandelkamer	0-2,5%
Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	2	2,2	Per behandelkamer	0-2,5%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,65	2,15	2,55	2,65	Per behandelkamer	0-2,5%
Gezondheidscentrum	1,65	2,05	2,45	2,45	Per behandelkamer	0-2,5%
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,9	2	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	2,5-3%
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	2,5-3%
Penitentiaire inrichting	1,65	2,15	3,25	3,65	Per 10 cellen	2,5-3%
Religiegebouw	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	Per zitplaats	0-2,5%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	Per wooneenheid	2,5-3%

Onderwijs	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied		Aandeel laadpunten
Kinderdagverblijf (crèche)	1	1,2	1,4	1,5	Per 100 m2 bvo	2,5-3%
Basisonderwijs	0,75	0,75	0,75	0,75	Per leslokaal	2,5-3%
Middelbare school	3,7	4,6	4,9	4,9	Per 100 leerlingen	2,5-3%
ROC	4,8	5,4	5,9	5,9	Per 100 leerlingen	2,5-3%
Hogeschool	9,4	10,1	10,9	10,9	Per 100 studenten	2,5-3%
Universiteit	13,4	15,4	16,7	16,8	Per 100 studenten	2,5-3%
Avondonderwijs	4,6	5,7	6,8	10,5	Per 10 studenten	2,5-3%

**Aanwezigheidspercentages**

	Werkdag				Koopavond	Zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%



Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ podium enz.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten incl. Be- zoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

### Parkeervoorziening bij woningen

	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,50 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bijwoning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,50 meter diep

### Acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 – 250 meter (250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100-600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter



## BIJLAGE 6: TABEL FIETSPARKEERNORMEN

Wonen	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Woning, kleiner dan 75 m <sup>2</sup>	Per woning	3,0	n.v.t.
Woning, tussen 75 en 100 m <sup>2</sup>	Per woning	4,0	n.v.t.
Woning, tussen 100 en 125 m <sup>2</sup>	Per woning	5,0	n.v.t.
Woning, groter dan 125 m <sup>2</sup>	Per woning	6,0	n.v.t.
Studentenhuis	Per kamer	1,0	n.v.t.
Woning bezoekers	Per woning	0,5	n.v.t.

Werken	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Kantoor (personeel)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,5	n.v.t.
Kantoor (bezoekers)	Per balie	8,0	n.v.t.

Winkelen en boodschappen doen	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Winkelcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	94%
Supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,3	93%
Bouwmarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	87%
Tuincentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	89%

Onderwijsvoorzieningen	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0	n.v.t.
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,8	n.v.t.
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	7,2	n.v.t.
Basisschool (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	n.v.t.
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	16,0	n.v.t.
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	n.v.t.
ROC (leerlingen)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	14,0	n.v.t.
ROC (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	n.v.t.

Zorg- en maatschappelijke voorzieningen	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	10,0	n.v.t.
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	7,0	n.v.t.
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	8,0	67%
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,0	n.v.t.
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	n.v.t.
Religiegebouw/gebedshuis	Per 100 zitplaatsen	41,0	60%



Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	n.v.t.
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8	n.v.t.

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	97%
Bioscoop	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	12,0	94%
Fitness	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,5	90%
Museum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	95%
Sporthal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,9	96%
Sportveld	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	57,5	95%
Sportzaal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,2	94%
Stadion	Per 100 zitplaatsen	9,5	99%
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	34,0	99%
Theater	Per 100 zitplaatsen	25,5	87%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	29,0	97%
Zwembad (overdekt)	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	21,5	99%

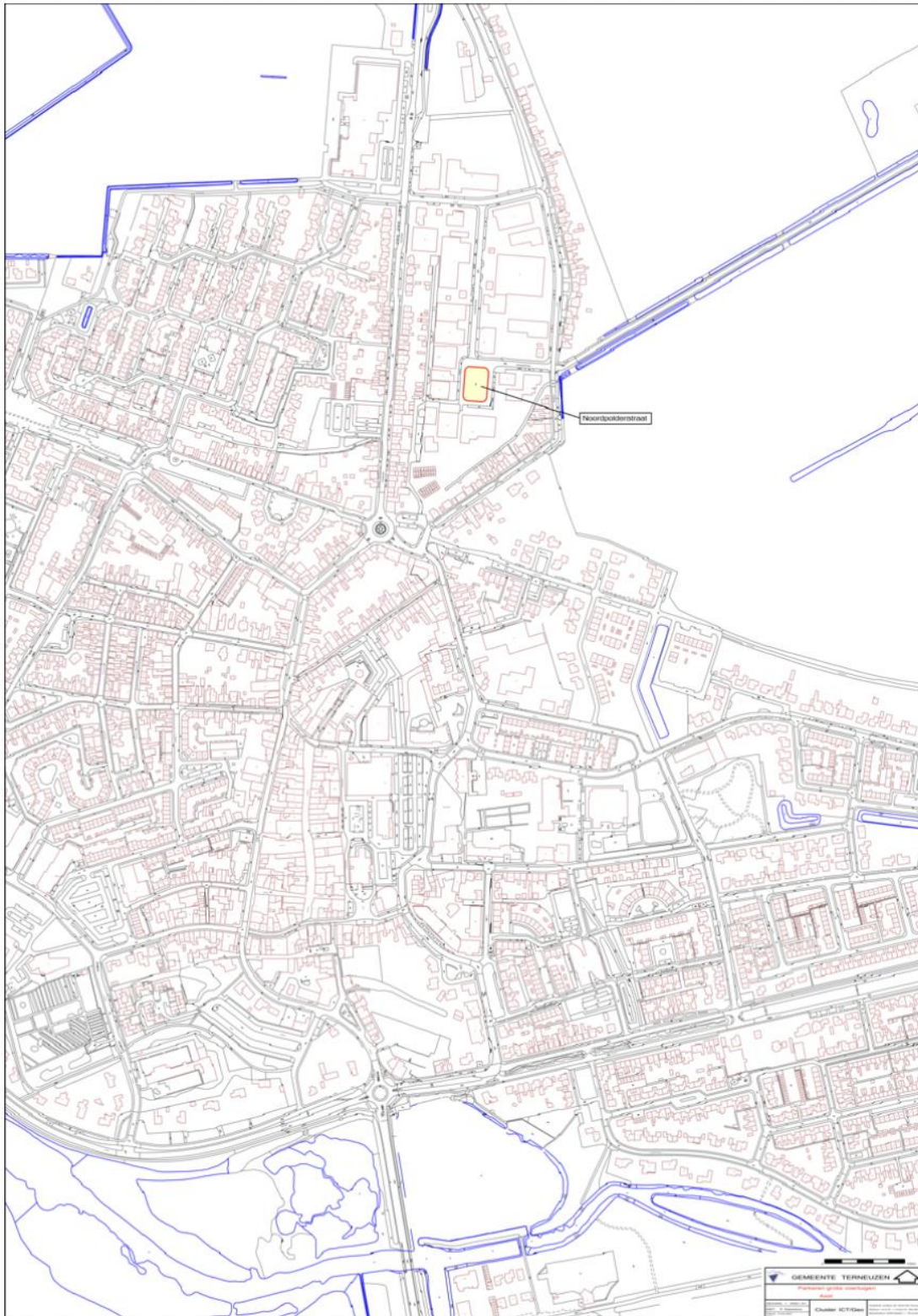
Horeca en verblijfsrecreatie	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Fastfoodrestaurant	Per locatie	21,5	90%
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	20,0	80%
Restaurant (luxe)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	80%
Café	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	10,0	90%

Overstappen	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Busstation	Per halterende buslijn	42,0	100%
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	1,3	100%



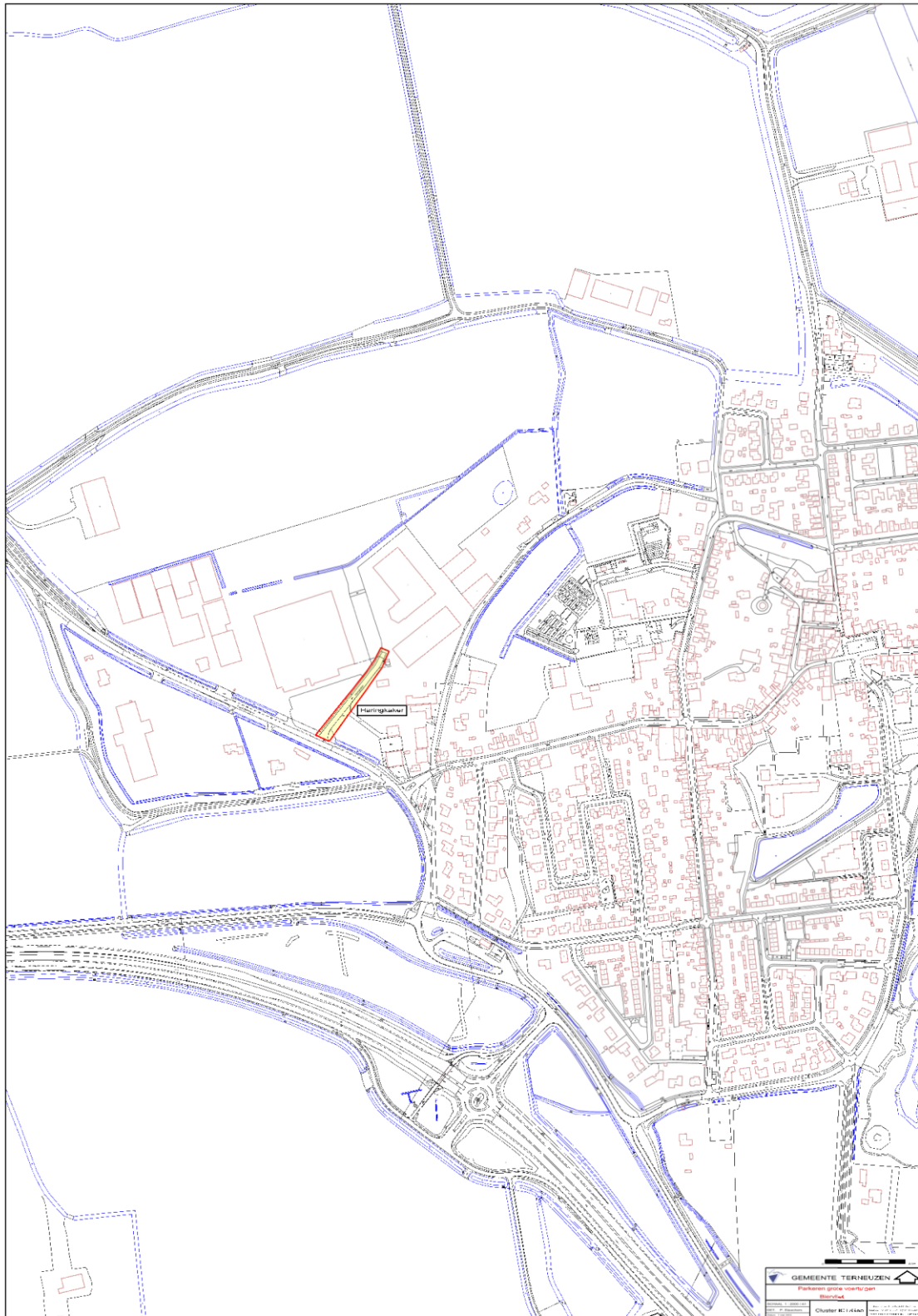
## BIJLAGE 7: KAARTEN VRACHTAUTOPARKEREN

Axel





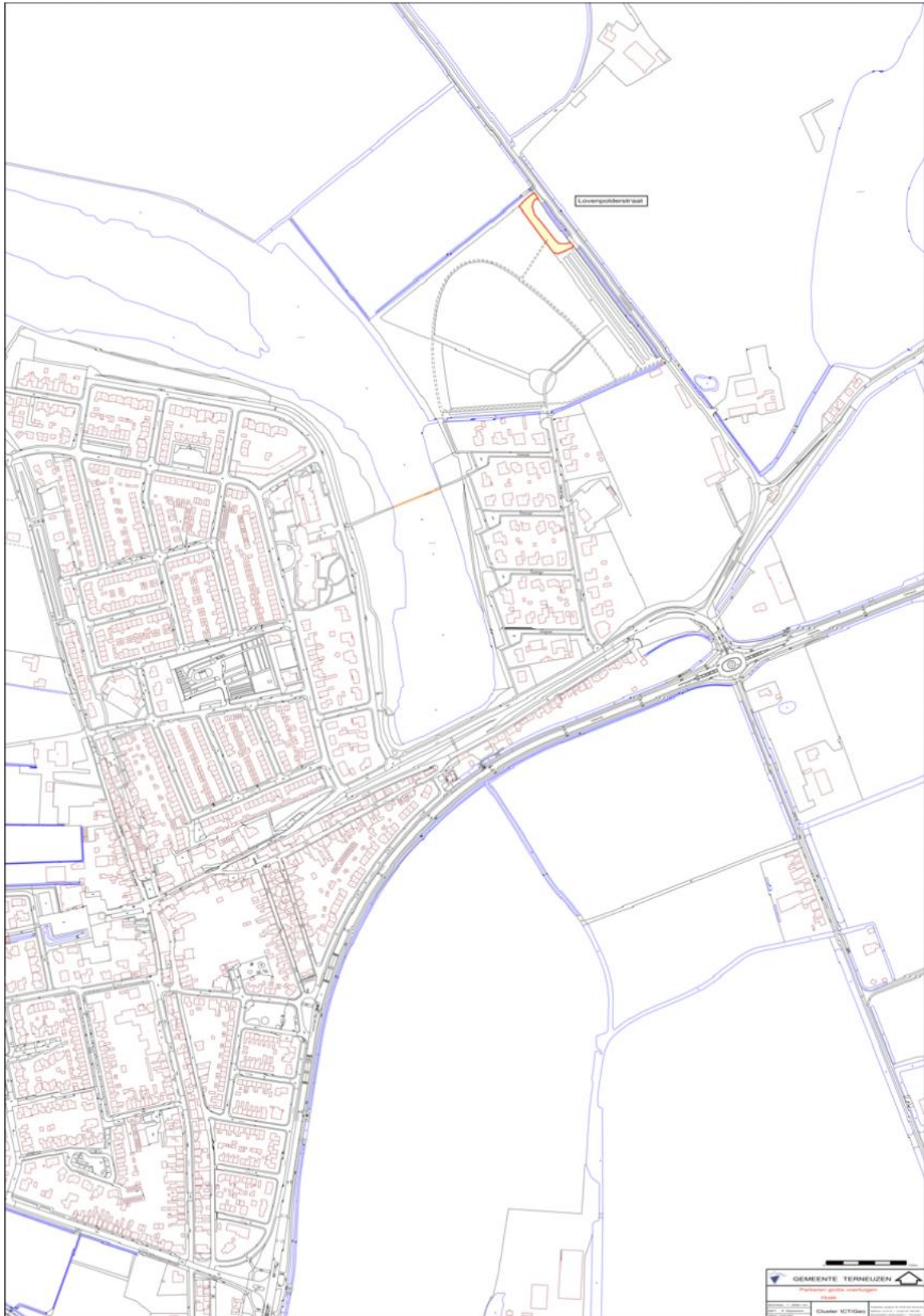
Biervliet





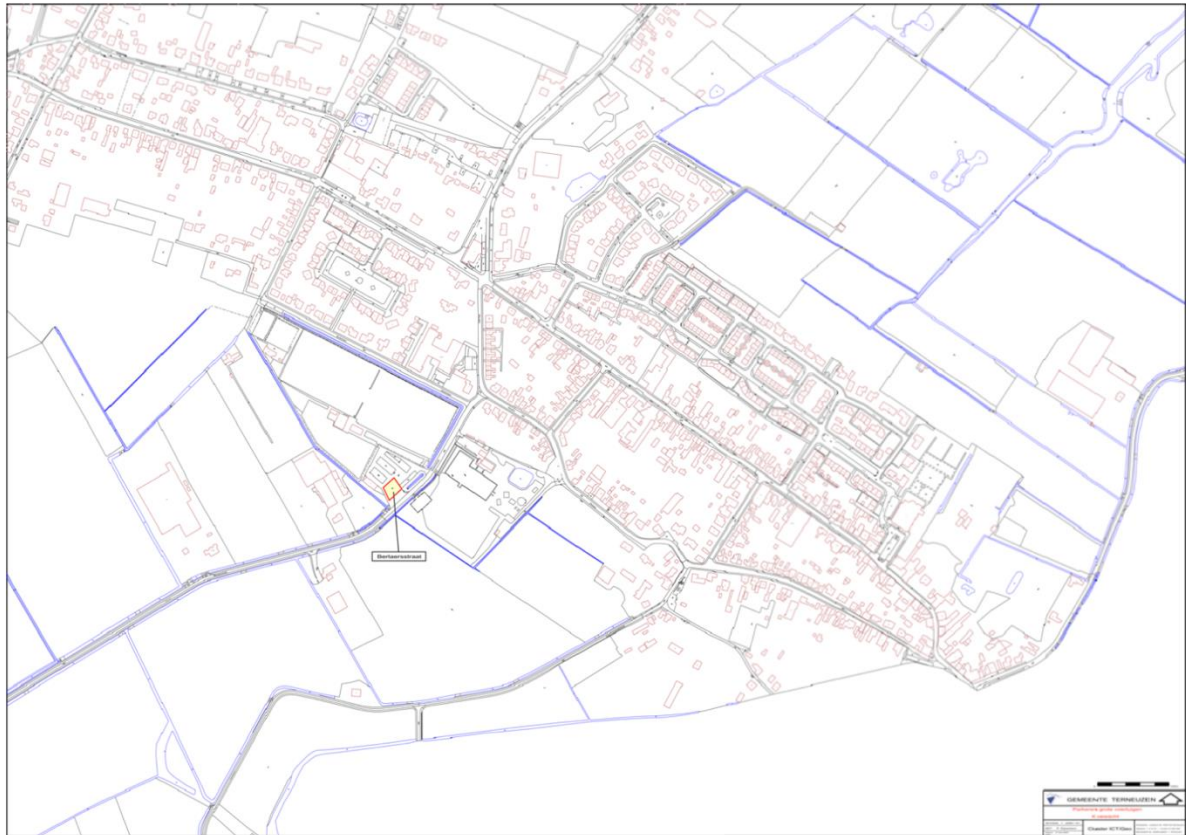


Hoek



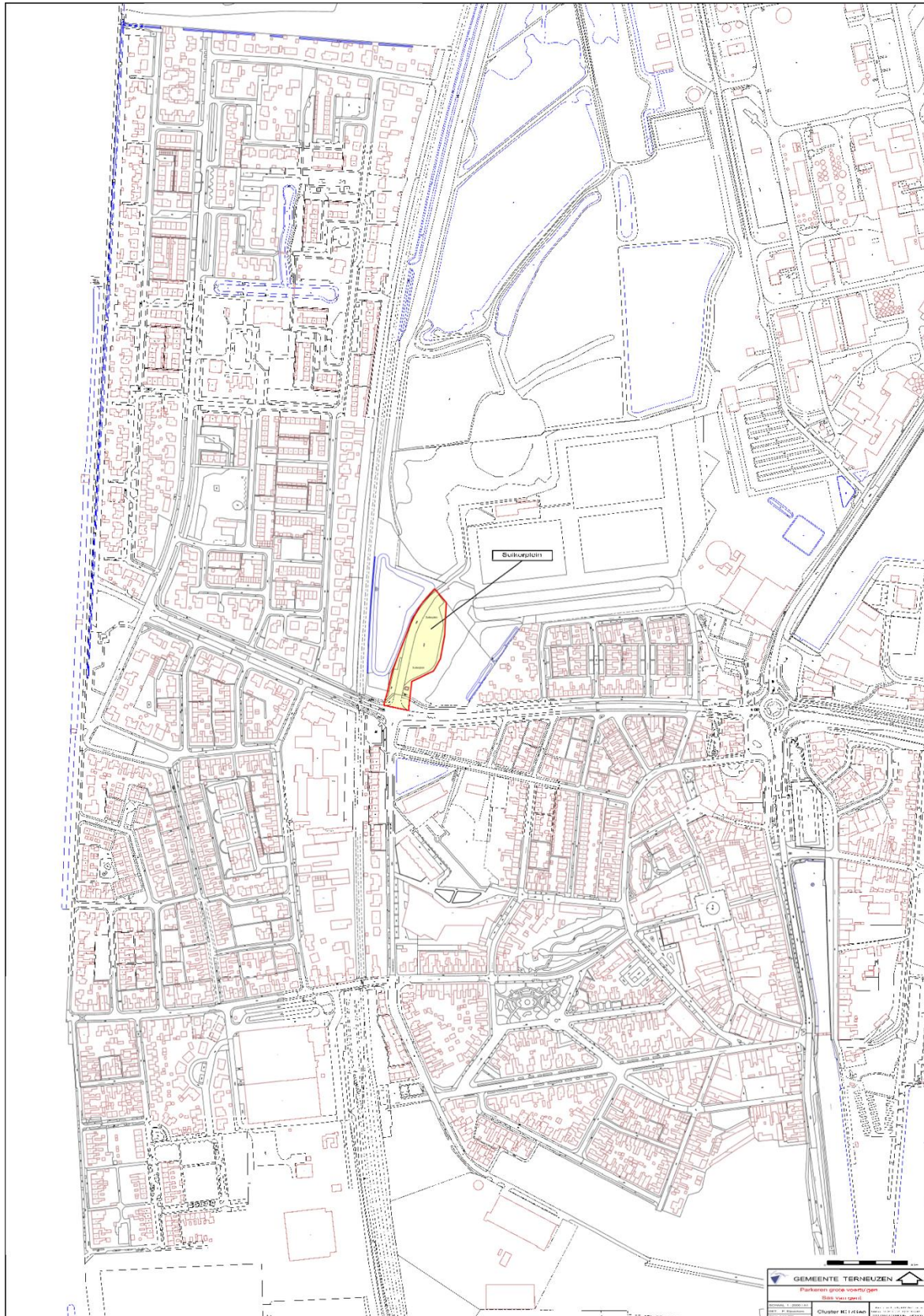


Koewacht



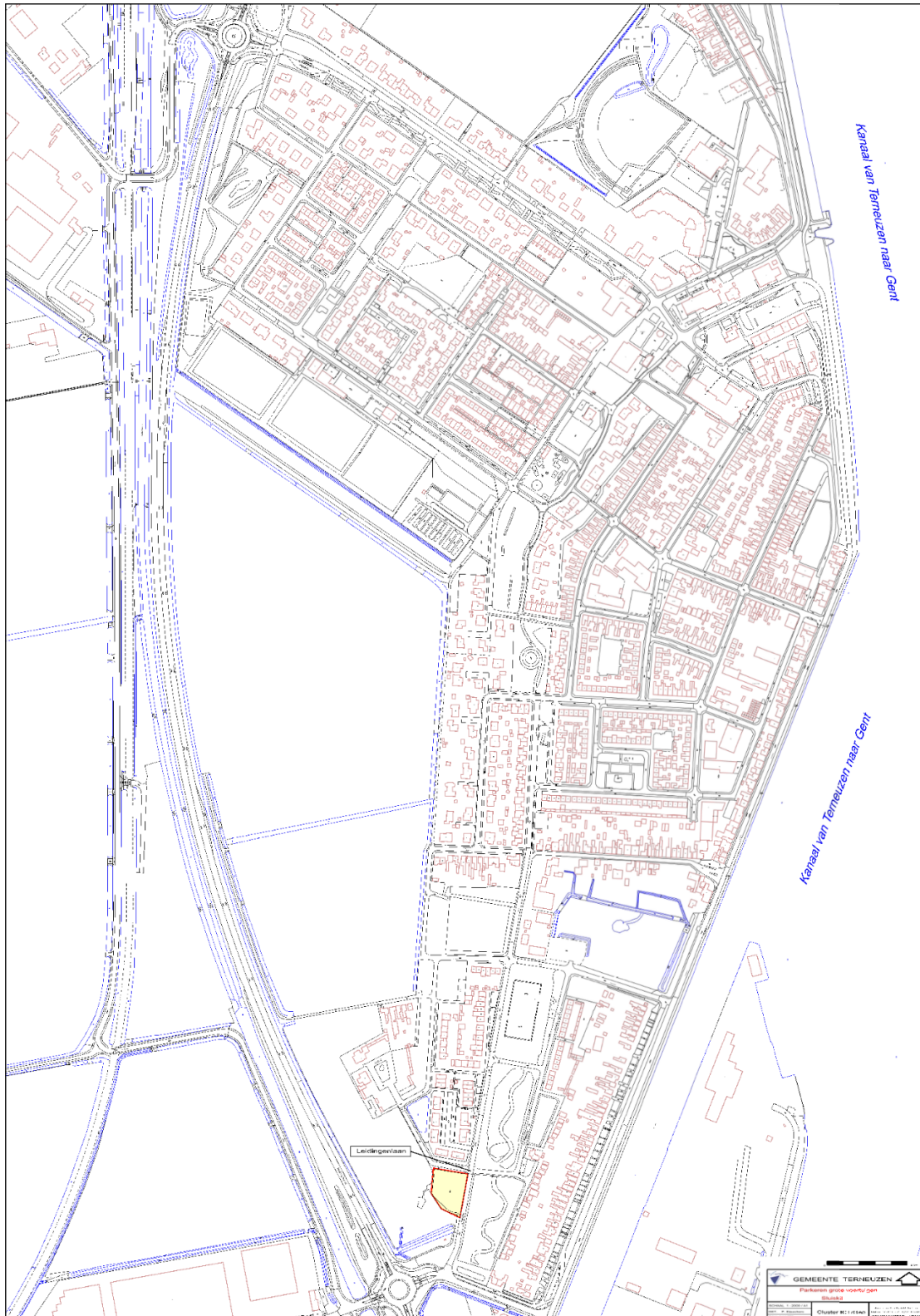


Sas van Gent



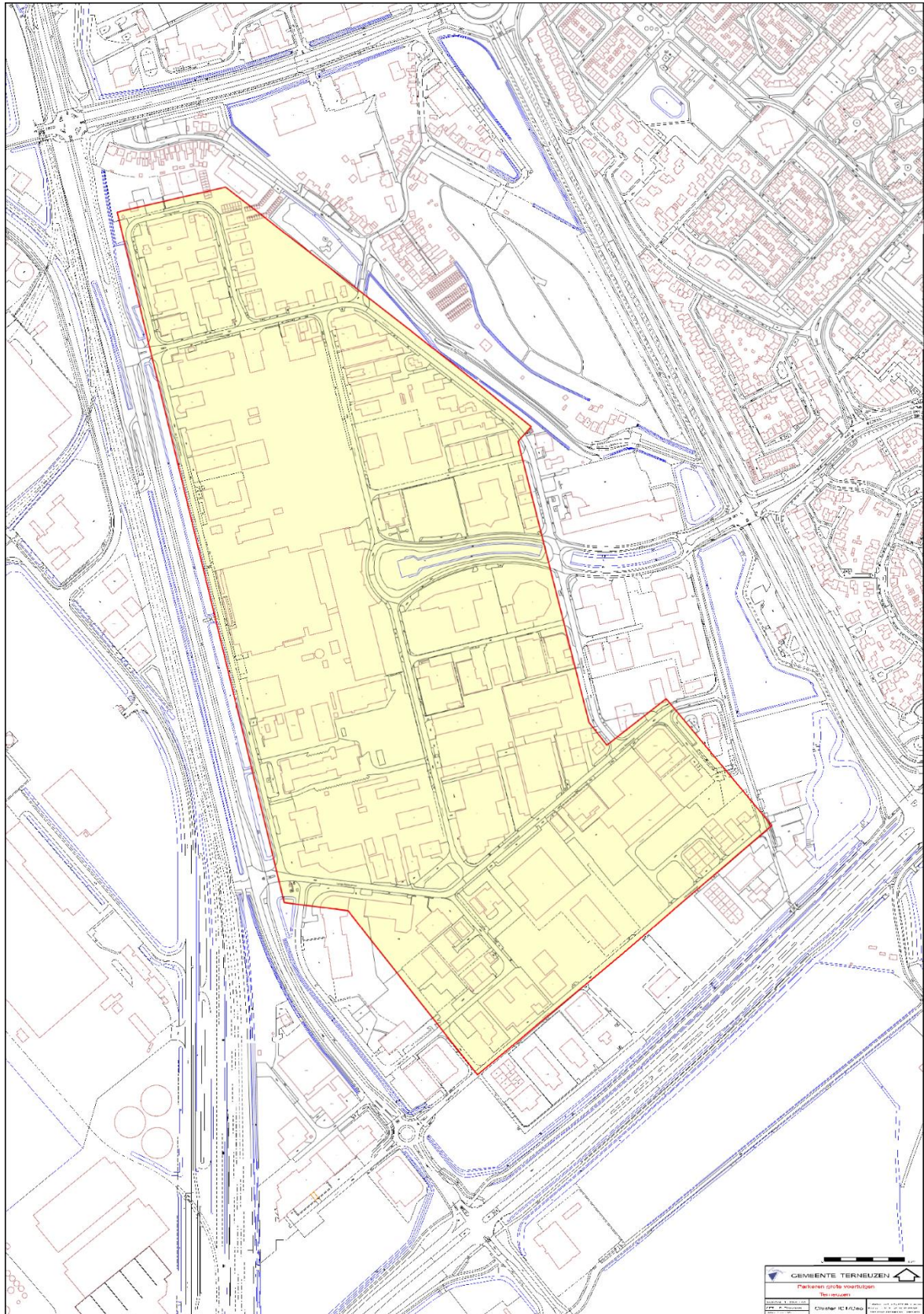


Sluiskil



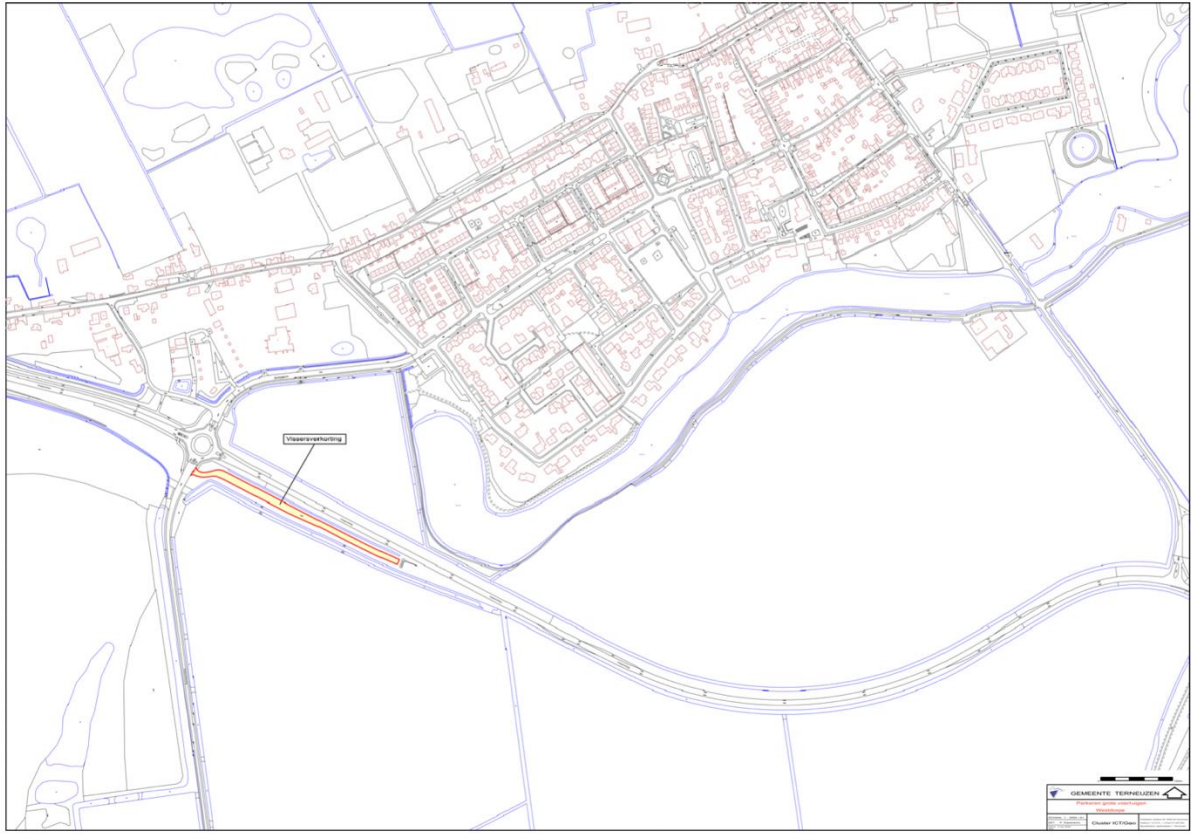


Terneuzen



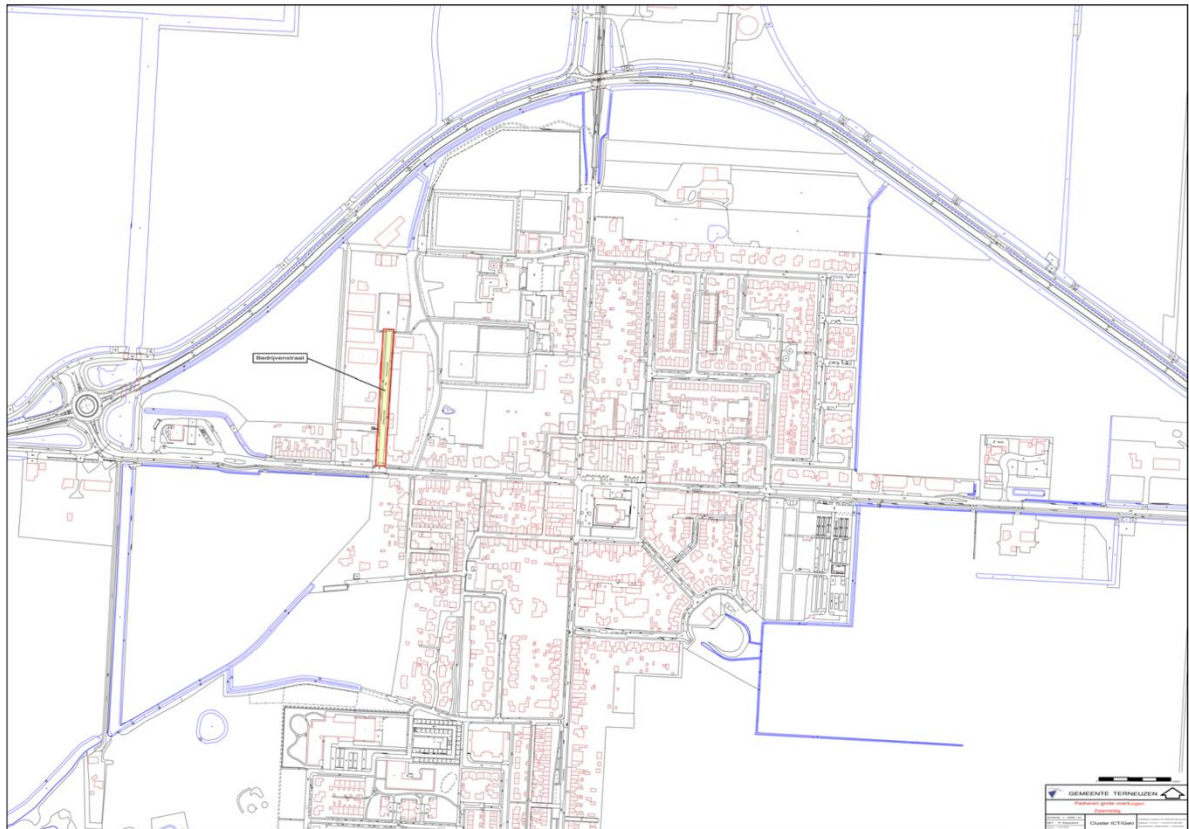


Westdorpe





Zaamslag





## BIJLAGE 8: BELEIDSREGEL VRACHTAUTOPARKEREN

In de Verordening Fysieke Leefomgeving zijn algemene bepalingen voor het vrachtwagenparkeren vastgelegd.

Er is daarnaast geen expliciete beleidsregel voor vrachtwagenparkeren vastgesteld. Wel is er een beleidslijn af te leiden uit de tot nu toe enige gereguleerde parkeerplaats in Sas van Gent.

In 2014 is op het Suikerplein te Sas van Gent een pilot uitgevoerd voor het oplossen van de overlast met vrachtwagenparkeren in de avonduren en weekenden. De pilot is succesvol verlopen. Sindsdien gelden de volgende maatregelen voor het Suikerplein:

- Er is betaald parkeren ingevoerd op het overnachten van vrachtwagens, geen onderscheid makend in nationaliteit.
- Het parkeerregime wordt gehandhaafd door de gemeentelijke controleurs. Bovendien is het noodzakelijk om ook te kunnen optreden tegen de niet Europese chauffeurs.
- Lokale chauffeurs krijgen een ontheffing (€ 0)
- Betaald parkeren is alleen met een dagkaart mogelijk tegen een tarief van € 25,00. Door dit hoge tarief willen we dit terrein onaantrekkelijk maken om te overnachten.
- Er komt geen automaat op dit plein te staan, alleen mobiel betalen is mogelijk.







## BIJLAGE 9: BEZETTING PARKEERGARAGE

Oostkolk	Tijden	Capaciteit	Bezetting
donderdag 6 oktober 2022	0400 tot 0600	289	3
donderdag 6 oktober 2022	0900 tot 1100	289	67
donderdag 6 oktober 2022	1300 tot 1500	289	69
donderdag 6 oktober 2022	1900 tot 2100	289	14
vrijdag 7 oktober 2022	0900 tot 1100	289	52
vrijdag 7 oktober 2022	1300 tot 1500	289	70
vrijdag 7 oktober 2022	1900 tot 2100	289	70
zaterdag 8 oktober 2022	0900 tot 1100	289	41
zaterdag 8 oktober 2022	1300 tot 1500	289	83
zaterdag 8 oktober 2022	1900 tot 2100	289	43
zondag 30 oktober 2022	0400 tot 0600	289	12
zondag 30 oktober 2022	0900 tot 1100	289	12
zondag 30 oktober 2022	1300 tot 1500	289	14
zondag 30 oktober 2022	1900 tot 2100	289	19

Theaterplein	Tijden	Capaciteit	Bezetting
donderdag 6 oktober 2022	0400 tot 0600	228	21
donderdag 6 oktober 2022	0900 tot 1100	228	20
donderdag 6 oktober 2022	1300 tot 1500	228	19
donderdag 6 oktober 2022	1900 tot 2100	228	75
vrijdag 7 oktober 2022	0900 tot 1100	228	18
vrijdag 7 oktober 2022	1300 tot 1500	228	23
vrijdag 7 oktober 2022	1900 tot 2100	228	58
zaterdag 8 oktober 2022	0900 tot 1100	228	14
zaterdag 8 oktober 2022	1300 tot 1500	228	24
zaterdag 8 oktober 2022	1900 tot 2100	228	79
zondag 30 oktober 2022	0400 tot 0600	228	10
zondag 30 oktober 2022	0900 tot 1100	228	0
zondag 30 oktober 2022	1300 tot 1500	228	11
zondag 30 oktober 2022	1900 tot 2100	228	41

Schuttershof	Tijden	Capaciteit	Bezetting
donderdag 6 oktober 2022	0400 tot 0600	220	4
donderdag 6 oktober 2022	0900 tot 1100	220	69
donderdag 6 oktober 2022	1300 tot 1500	220	59
donderdag 6 oktober 2022	1900 tot 2100	220	13
vrijdag 7 oktober 2022	0900 tot 1100	220	64
vrijdag 7 oktober 2022	1300 tot 1500	220	63
vrijdag 7 oktober 2022	1900 tot 2100	220	22
zaterdag 8 oktober 2022	0900 tot 1100	220	71
zaterdag 8 oktober 2022	1300 tot 1500	220	95



zaterdag 8 oktober 2022	1900 tot 2100	220	17
zondag 30 oktober 2022	0400 tot 0600	220	5
zondag 30 oktober 2022	0900 tot 1100	220	26
zondag 30 oktober 2022	1300 tot 1500	220	26
zondag 30 oktober 2022	1900 tot 2100	220	5



