



PARKEERVISIE
GEMEENTE SLUIS
2010 – 2013



DE JUISTE PARKEERDER OP DE JUISTE PARKEERPLAATS

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1: Inleiding	Pagina	3
1.1: Aanleiding		3
1.2: Doelstelling		3
1.3: Afbakening		3
1.4: Leeswijzer		4
Hoofdstuk 2: De kern Sluis		5
2.1: Doelstelling		5
2.2: Huidige situatie		5
2.2.1: De parkeerbehoefte		5
2.2.2: Het parkeeraanbod		5
2.2.3: Parkeerregulering		5
2.2.4: Parkeerverwijssysteem		6
2.2.5: Bevoorrading centrum		6
2.3: Visie en oplossingsrichtingen		6
2.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten		11
Hoofdstuk 3: De kern Oostburg		12
3.1: Doelstelling		12
3.2: Huidige situatie		12
3.2.1: De linten (de toegangswegen van en naar het centrum)		12
3.2.2: De parkeerterreinen aan de rand van het centrum		13
3.2.3: De parkeerlocaties in het centrum		14
3.2.4: Parkeerregulering		15
3.2.5: Parkeerverwijssysteem		15
3.2.6: Bevoorrading centrum		15
3.3: Visie en oplossingsrichtingen		15
3.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten		19
Hoofdstuk 4: De kern Breskens		20
4.1: Doelstelling		20
4.2: Huidige situatie		20
4.2.1: De parkeerbehoefte		20
4.2.2: Parkeerregulering		20
4.3: Visie en oplossingsrichtingen		20
4.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten		22

Hoofdstuk 5: De kust (algemeen)	23
5.1: Doelstelling	23
5.2: Huidige situatie	23
5.2.1: De parkeerbehoefte	23
5.2.2: Het parkeeraanbod	24
5.2.3: Parkeerregulering	25
5.3: Visie en oplossingsrichtingen	25
5.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten	29
Hoofdstuk 6: Cadzand-Bad	30
6.1: Doelstelling	30
6.2: Huidige situatie	30
6.2.1: De parkeerbehoefte	30
6.2.2: Het parkeeraanbod	30
6.2.3: Parkeerregulering	31
6.2.4: Bevoorrading detailhandel en horeca	31
6.3: Visie en oplossingsrichtingen	31
6.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten	34
Hoofdstuk 7: Aanverwante onderwerpen	35
7.1: Algemene doelstelling	35
7.2: Parkeren van vrachtwagens in de kernen	35
7.3: Parkeren van fietsen	37
7.4: Parkeren van motoren	37
7.5: Parkeren van campers en caravans	38
7.6: Parkeren van touringcars	38
7.7: Parkeren voor mensen met een functiebeperking	39
7.8: Parkeren en evenementen	39
7.9: Parkeren voor ambulante beroepsgroepen	40
7.10: Parkeren bij scholen	40
7.11: In te nemen en uit te werken uitgangspunten	41
Hoofdstuk 8: Parkeerorganisatie en handhaving	42
8.1: Doelstelling	42
8.2: Huidige situatie	42
8.2.1: Parkeertoezicht	42
8.2.2: Handhaving	42
8.3: Visie en oplossingsrichtingen	43
8.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten	46
Hoofdstuk 9: Het vervolgtraject	47

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt allereerst de aanleiding van deze parkeernota geschetst. Het doel van de parkeernota wordt omschreven in paragraaf 1.2, waarna in paragraaf 1.3 de afbakening aan bod komt. In paragraaf 1.4 tenslotte, wordt een leeswijzer voor deze nota gegeven.

1.1: Aanleiding

Het parkeren in de gemeente Sluis staat onder druk. Naast de autonome ontwikkelingen in het autobezit en autogebruik, zorgen nieuwe ontwikkelingen (centrumontwikkelingen in Oostburg en Breskens, herinrichting Cadzand-Bad) ervoor dat de bestaande gebieden een grotere claim te verwerken hebben en nog zullen krijgen. De schaarse ruimte kan echter niet alleen door parkeren worden geclaimd. Groenvoorzieningen en speelruimte voor kinderen zijn bijvoorbeeld ook nodig. Het parkeren, en daarmee het parkeerbeleid, heeft dus te maken met een spanningsveld tussen enerzijds bereikbaarheid en mobiliteit, en anderzijds leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Zonder beleid is het niet mogelijk efficiënt gebruik te maken van de beschikbare ruimte. De hoogste tijd dus voor het opstellen van nieuw parkeerbeleid.

1.2: Doelstelling

Deze parkeervisie heeft als doel de vraag naar en het aanbod van parkeerruimte op elkaar af te stemmen, zodat de schaarse ruimte optimaal benut wordt. Hiervoor zijn strategische keuzes nodig, waarvoor deze visie voor de komende jaren een heldere richting beoogt te geven aan de parkeervraagstukken die in de gemeente Sluis aan de orde komen. Daar waar mogelijk zal tevens al een doorkijk gemaakt worden naar de iets langere termijn (5 - 10 jaar). De keuzes die in deze visie zijn gemaakt, vormen een kader om maatregelen te treffen voor een betere leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Belangrijk is dat bij de totstandkoming van het parkeerbeleid de parkeerbehoeften van de verschillende doelgroepen worden afgewogen. Daarbij zal het hoofdprincipe worden toegepast, namelijk de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats te laten parkeren. Een ander uitgangspunt is dat de voorgestelde maatregelen inzake het betaald parkeren altijd minimaal kostendekkend moeten zijn.

1.3: Afbakening

De nieuwe parkeervisie geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Sluis, maar zal met name gericht zijn op de kernen Sluis, Oostburg en Breskens alsmede het kustgebied, met een uitsplitsing naar Cadzand-Bad. Hierbinnen zijn verschillende functionele gebieden te onderscheiden. Het kustgebied kent naast de woongebieden hoofdzakelijk betaalde parkeergebieden, terwijl de kernen Sluis en Oostburg bestaan uit verschillende (functionele) gebieden, zoals autoluwe winkelstraten, betaalde parkeergebieden, vergunningengebieden, gemengde parkeergebieden en woongebieden.

In ieder type gebied is de vraag naar parkeervoorzieningen anders, omdat de doelgroepen per gebied verschillen. Doelgroepen zijn verschillende soorten gebruikers die andere doelen of andere bestemmingen binnen eenzelfde gebied hebben. Door per gebied te

onderscheiden welke doelgroepen er zijn, kan rekening worden gehouden met de verschillende behoeften. Op die manier kan per gebied het parkeerbeleid optimaal worden afgestemd op de vraag.

1.4: Leeswijzer

De hoofdstukken 2, 3 en 4 gaan nader in op de kernen Sluis, Oostburg en Breskens. In deze hoofdstukken komen achtereenvolgens de doelstellingen, de huidige situatie, de visie en oplossingsrichtingen en tenslotte de in te nemen en uit te werken uitgangspunten aan bod. In hoofdstuk 5 en 6 staan de voornoemde onderwerpen voor het kustgebied in zijn algemeenheid en meer specifiek voor Cadzand-Bad verwoord. In hoofdstuk 7 staan de aanverwante onderwerpen, waarna in hoofdstuk 8 de parkeerorganisatie en handhaving besproken wordt. In het laatste hoofdstuk is ten slotte het vervolgtraject beschreven.

Er is geen hoofdstuk over de financiële consequenties in deze parkeernota opgenomen, aangezien aan de (per hoofdstuk genoemde) oplossingsrichtingen vooralsnog geen bedrag opgehangen kan worden. Concreet zal dit bij de uitwerking van de verschillende thema's aan de orde komen, waarbij de oplossingsrichtingen dan beoordeeld worden op haalbaarheid (ruimtelijk, financieel en in tijd) en beoogde effecten.

HOOFDSTUK 2: DE KERN SLUIS

2.1: Doelstelling

De doelstelling van het parkeerbeleid voor de kern Sluis is:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming van het centrumgebied en de woongebieden;
- De zoektijd en het zoekverkeer naar een parkeerplaats beperken;
- Het indiceren van het illegaal en foutief parkeren, waardoor de veiligheid en leefbaarheid bevorderd wordt.

Dit betekent concreet dat de parkeergelegenheid voor de bezoekers en de bewoners van Sluis voldoende gewaarborgd dient te zijn en daarbij de overlast van het parkeren (zoektijd en filevorming) tot een minimum beperkt wordt.

2.2: Huidige situatie

2.2.1: De parkeerbehoefte

Het stadje Sluis is een grote toeristische trekpleister, waar jaarlijks tussen de 4 en 5 miljoen bezoekers op afkomen. Met name op zon- en feestdagen is het druk in het centrum van Sluis, met soms meer dan 50.000 bezoekers per dag, waarvan het merendeel uit België komt. Voor het aantal bezoekers dat met de auto komt, is de huidige parkeercapaciteit met name op de Sint Annastraat op voornoemde dagen ontoereikend, met als gevolg dat veel bezoekers òf uitwijken naar een niet-gemeentelijk parkeerterrein alwaar een lager parkeertarief geldt òf hun auto fout parkeren (buiten de vakken, op een vergunninghouderplaats, op plaatsen waar een parkeerverbod is ingesteld etc.).

2.2.2: Het parkeeraanbod

De huidige knelpunten in de parkeersituatie van de kern Sluis vinden hun oorzaak niet alleen in een gebrek aan capaciteit van het parkeeraanbod (slechts 3.550 plaatsen), maar ook in de spreiding daarvan. Er zijn diverse relatief kleinschalige (gemeentelijke en particuliere) parkeervoorzieningen in het directe centrum en in de schil hieromheen naast de 3 grote gemeentelijke parkeerterreinen aan de rand van de stad. Dit leidt tot rondrijden in het centrum en in de woonwijken op zoek naar een geschikte en bij voorkeur gratis parkeerplaats.

2.2.3: Parkeerregulering

Ruim driekwart van de aanwezige 3.550 parkeerplaatsen is betaald parkeren, waarbij de tarieven danig verschillen van € 2 per dag (op de drie gemeentelijke slagboomterreinen en enkele particuliere terreinen) tot een tarief dat afhankelijk is van de wensen van de bezoeker. De parkeermeters en ticketautomaten in het centrum hebben een tarief van € 1,20 per uur. Enkele parkeerplaatsen buiten het directe centrum kosten € 0,60 per uur. Gedurende het hele jaar moet op alle dagen van de week tussen 11.00 en 18.00 uur worden betaald.

In een aantal woonwijken in Sluis is in 2004 vergund parkeren ingevoerd voor bewoners. Voor € 50 per jaar kunnen bewoners gebruik maken van de speciale parkeervakken voor vergunninghouders. Het aantal uit te geven vergunningen is, in overleg met de Stadsraad

Sluis, op dit moment gemaximaliseerd op éénderde van het totale aantal parkeerplaatsen in de woonbuurten (170 plaatsen). Voor elke vergunninghouder is op straat één parkeerplaats beschikbaar.

Tenslotte dient vanaf 1 januari 2009 belasting te worden betaald over de verworven parkeerinkomsten op de gemeentelijke slagboomterreinen in de gemeente Sluis. De belastingdienst heeft dit standpunt nu eenmaal ingenomen, vanwege het feit dat er sprake is van een bepaalde mate van concurrentie tussen de particulieren en de gemeente. Daar de particulieren wel belasting moeten betalen over de parkeerinkomsten, is de belastingdienst van mening dat de gemeente dit ook behoort te doen. Thans wordt de verschuldigde 19% btw verdisconteerd in het parkeertarief.

2.2.4: Parkeerverwijssystem

In Sluis is sprake van een dynamisch parkeerverwijssystem. Zo staat er op de Provinciale weg N253 een parkeerverwijspaal, die aangeeft waar de bezoekers kunnen parkeren. Verder zijn er ook in de kern Sluis op verschillende locaties dynamische verwijsborden geplaatst naast enkele (niet-dynamische) borden, die verwijzen naar de diverse parkeerterreinen. Echter, op korte termijn dient dit systeem vervangen te worden, aangezien de apparatuur al tientallen jaren oud is en hiervoor geen reserveronderdelen meer te verkrijgen zijn.

2.2.5: Bevoorrading centrum

Begin 2006 is de herinrichting van het centrum van Sluis afgerond. De bestrating in de winkelstraten heeft een hoogwaardige erfachtige inrichting gekregen. Er zijn geen niveaoverschillen meer, zodat het centrum de uitstraling van een verblijfsgebied heeft. Een van de gevolgen van de herinrichting is dat de fysieke barrières tussen de 'rijbaan' en het 'trottoir' in de winkelstraten en op de doorgaande route (o.a. op de Kaai) weggehaald zijn, waardoor de vrachtwagens niet langer de 'rijbaan' gebruiken om de winkels en horecabedrijven te bevoorraden, maar juist om de opstoppingen in het centrum te verminderen naast de 'rijbaan' op het 'trottoir-gedeelte' parkeren. Het herstelwerk van het kapot gereden straatmeubilair en infrastructuur levert jaarlijks een fikse kostenpost op. Daarnaast worden de reguliere venstertijden (laden/lossen toegestaan tussen 19.00 en 13.00 uur) met voeten getreden.

2.3: Visie en oplossingsrichtingen

De visie voor het parkeerbeleid in de kern Sluis behelst het volgende:

1. Realisatie van structurele en incidentele parkeervoorzieningen, met name aan de Sint Annastraat, om aan de parkeervraag te kunnen (blijven) voldoen en daarmee het zoekverkeer te verminderen;
2. Het hanteren van het principe 'de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats', dat wil zeggen dat de parkeerplaatsen in het directe centrum uitsluitend bestemd dienen te zijn voor de kortparkeerders, de parkeerterreinen aan de rand van de stad zijn bestemd voor de langparkeerders (bezoekers, personeel) en de woonstraten voor de bewoners, hun visite en de ambulante beroepsgroepen;
3. De looproutes tussen de parkeerterreinen aan de rand van de stad en het centrumgebied dienen een kwaliteitsimpuls te krijgen;

Parkeervisie gemeente Sluis 2010 - 2013

4. Een beter gebruik van het tijd- en tariefinstrument om de verkeers- en parkeersituatie in de gewenste richting te sturen. De hoogte van de parkeertarieven dient te worden afgestemd met particuliere exploitanten;
5. Een sterke verbetering van de informatievoorziening: actuele informatie over de bezetting van de parkeerconcentraties is al ver buiten het centrum beschikbaar;
6. Het directe centrumgebied dient als hoogwaardig verblijfsgebied autovrij te worden gemaakt;
7. Het aanleggen van laad/loshavens voor het vrachtverkeer op strategische locaties aan de rand van het centrum.

Om de bovengenoemde visie tot uitvoering te brengen worden de volgende oplossingsrichtingen voorgesteld:

Ad.1: Realisatie structurele en incidentele parkeervoorzieningen

Voor de toekomst dient gerekend te worden op een langer toeristisch seizoen. Dit komt voort uit de trends in het toerisme en de vrije tijdsbesteding. Men gaat vaker per jaar op vakantie. Ook de automobiliteit zal verder toenemen (autonome groei stijgt jaarlijks met 1,2%). Een en ander heeft tot gevolg dat het aantal auto's, dat een bezoek aan Sluis brengt, in potentie toeneemt.

Om nu en in de toekomst aan de parkeervraag te kunnen voldoen, dienen nieuwe structurele parkeerplaatsen te worden aangelegd, bij voorkeur aan de belangrijkste invalswegen van Sluis zoals de Sint Annastraat. Onderzocht dient te worden op welke wijze (op, onder of boven maaiveldniveau) en op welke locaties deze uitbreiding gerealiseerd kan worden, daarbij rekening houdend met de cultuurhistorische waarden en de Ecologische Hoofdstructuur van bepaalde gronden/terreinen in of net even buiten de kern Sluis.

Op enkele bijzondere dagen per jaar, zoals de Belgische feestdagen, de avondmarkten en de jaarlijkse brocantenmarkt, overstijgt de vraag naar parkeerplaatsen ruim die van de vraag op de wekelijkse zondagen. Voor deze incidentele piekmomenten is het niet gewenst dat er permanente (gemeentelijke) voorzieningen worden ingericht, maar kunnen particuliere terreinen als tijdelijke overloopterreinen gebruikt worden (bijv. weilandparkeren). In de nabije toekomst dient dan ook gezocht te worden naar aanvullende terreinen om aan de parkeervraag te kunnen voldoen tijdens de pieken.

Ad.2: De juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats

Gestreefd dient te worden naar een verdergaande ontwikkeling van de binnenstad als locatie voor het 'funshoppen' (recreatief winkelen). Voor dit type bezoeker is een goede bereikbaarheid en aansluiting op aanrijdroutes belangrijker dan de afstand van een parkeerplaats tot een specifieke bestemming. Dit in tegenstelling tot het 'runshoppen' waarbij een korte loopafstand van groter belang is.

De kwalitatief meest hoogwaardige parkeerplaatsen in het directe centrum dienen dan ook bestemd te zijn voor bezoekers die even snel een boodschap willen of moeten doen (gericht aankopen). Dit zijn de parkeerplaatsen op de Grote Markt, Beestenmarkt, Kaai, Nieuwstraat, Kapellestraat, Oude Kerkstraat, Plompe Toren, Geweldigstraat en Walplein.

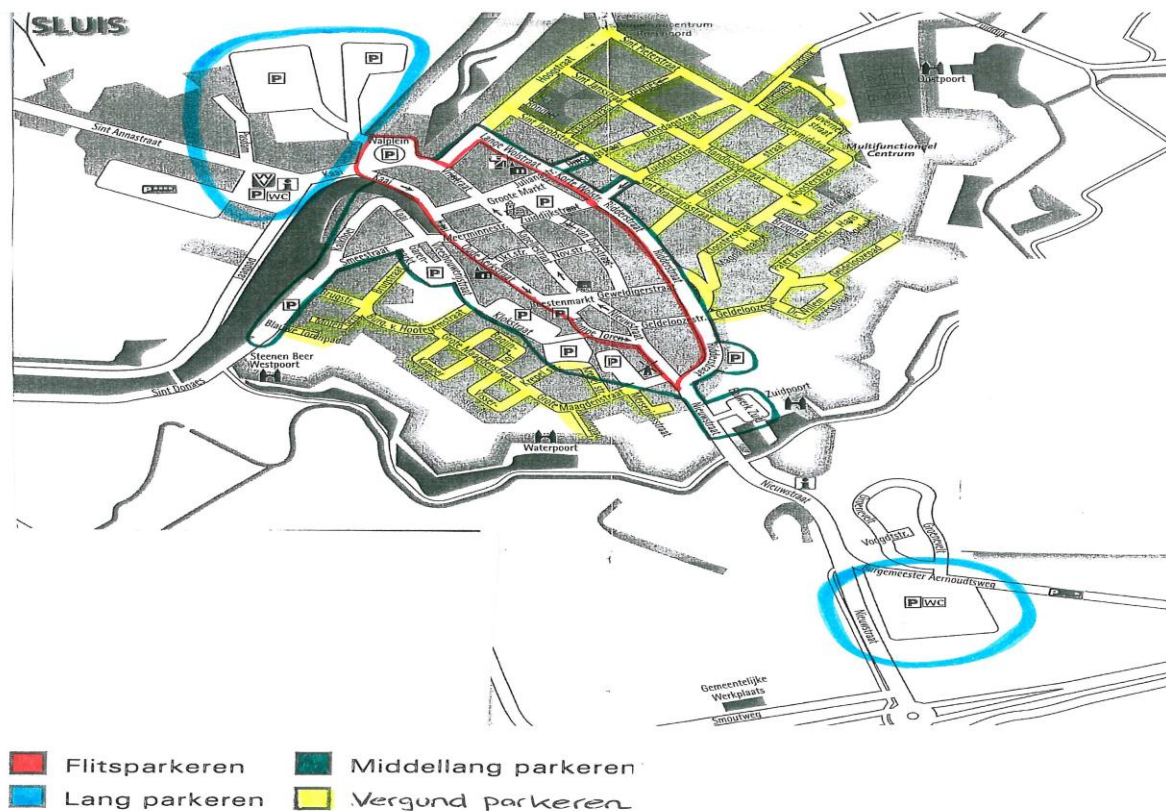
Voor het recreatief winkelen kunnen de bezoekers gebruik maken van de parkeerplaatsen in de schil om het centrum heen (tot bijv. een halve dag). Dit zijn de gemeentelijke parkeerplaatsen aan de Garenmarkt, Sint Donaes, Klokstraat, Hoogstraat, Smeestraat, Zuidijkstraat en Dinsdagstraat. Daarnaast kunnen zij in dit gebied parkeren op de particuliere terreinen in de Ridderstraat, Grote Maagdenstraat en de Klokstraat.

Voor de bezoekers die langer dan een halve dag in Sluis willen verblijven alsook voor het personeel / woon-werkforensen zijn er de parkeerterreinen aan de rand van de stad, te weten: de VVV-parking, de Maria- en Havenpolder en de Nieuwstraat-parking.

De woonwijken dienen in de toekomst uitsluitend bestemd te zijn voor de bewoners, hun visite en de ambulante beroepsgroepen. Dit kan bewerkstelligd worden door in alle wijken een zone 'vergunninghouders' in te stellen. Immers, door het aantal vergunningplaatsen uit te breiden, zijn meer bewoners verzekerd van een parkeerplaats. Wanneer gekozen zou worden voor een dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de woonstraten, te weten het invoeren van betaald parkeren waarbij bewoners met een vergunning hierop tevens zouden mogen parkeren, dan is de huidige problematiek niet opgelost, omdat de bewoners dan niet verzekerd zijn van een parkeerplaats bij thuiskomst. De visite kan binnen een dergelijke vergunninghouderzone parkeren met gebruikmaking van een kraskaart (geldigheid: een dagdeel of max. 1 dag), die de bewoners bij de gemeente kunnen aanschaffen. Alvorens overgegaan wordt tot de invoering van een dergelijk vergunningstelsel in de woonwijken, dient eerst nader uitgewerkt te worden wie voor een vergunning in aanmerking komt, hoeveel vergunningen er per woning/gezin en bedrijf aangeschaft kunnen worden en wat de prijs is van een dergelijke vergunning alsook van de te introduceren kraskaart etc. Voor de bewoners, die in het directe centrumgebied woonachtig zijn en niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein, dient een maatwerkoplossing gezocht te worden.

Indien het parkeren in de woonwijken volledig gereguleerd is, in welke vorm dan ook, dan heeft dit gevolgen voor het personeel (woon-werkforensen) dat hier nu de auto parkeert. Dit dient dan uit te wijken naar een betaalde parkeerplaats aan de rand van de stad, aangezien de betaalde parkeerplaatsen in het directe centrum in de toekomst alleen beschikbaar zullen zijn voor de kortparkeerders. Het parkeren van deze groep kan gefaciliteerd worden door het verstrekken van een vergunning/abonnement, waarmee zij tegen een passend tarief op een daartoe aangewezen locatie aan de stadsrand kunnen parkeren. Dit wil evenwel niet zeggen dat er op deze plaats parkeervakken speciaal voor het personeel wordt vrijgehouden. Dan geldt de stelregel 'wie het eerst komt, die het eerst maalt'.

In het kaartje op de volgende pagina zijn de voorstellen geïntegreerd weergegeven.



Ad.3: Kwaliteitsimpuls looproutes

Een goede en veilige route tussen de (wat verderop gelegen) grote parkeerterreinen en het centrumgebied stimuleert het gebruik ervan en beperkt het zoekverkeer. Thans voldoen de huidige routes, met name die tussen de Nieuwstraat-parking en het centrumgebied, niet. Bekeken dient te worden hoe deze zo attractief mogelijk heringericht kunnen worden.

Ad.4: Het tijd- en tariefinstrument

Het parkeertarief is hét middel om de parkeerduur te beïnvloeden. Kortparkeerders zijn van belang voor het functioneren van de winkels en de horeca. Dit betekent dat de parkeerplaatsen in het directe centrumgebied voor deze doelgroep beschikbaar moet zijn. Om dit te bereiken is het noodzakelijk dat het te hanteren tarief op deze parkeerplaatsen hoger is dan elders. Door tevens de parkeerduur in tijd te beperken (bijv. max. 2 uur) voelt de kortparkeerder dit hogere tarief niet direct in de portemonnee. Wel wordt voorkomen dat iemand uren geparkeerd staat op deze parkeerplaatsen. Daar waar nu de parkeertijd beperkt is tot max. 1 uur, zoals op de Kaai en in de Oude Kerkstraat, kan deze uitgebreid worden naar de voorgestelde parkeerduur van max. 2 uur.

Voor de recreatieve bezoekers is een iets grotere loopafstand geen bezwaar; voor deze categorie parkeerders dient in de schil rondom het directe centrum een iets lager uurtarief dan in het centrum te worden gehanteerd, in combinatie met een tijdsbeperking (bijv. max. 4 uur); aan de rand van de stad op de 3 huidige grote parkeerterreinen dient een laag (nog

lager dan in de schil rondom het centrum) uurtarief te worden ingesteld. Uiteraard zonder tijdsbeperking. Dit kan door het vervangen van de huidige slagboominstallaties door een nieuw systeem, waarbij de bezoekers achteraf (en niet vooraf zoals nu gebeurt) betalen voor de werkelijke parkeerduur op basis van een gedifferentieerd parkeertarief. Verwacht wordt dat de bezoekers door deze maatregel toch als eerste parkeren op de grote parkeerterreinen en niet zoals thans gebeurt op zoek gaan naar een andere parkeerplaats op een niet-gemeentelijk parkeerterrein.

Ad.5: Informatievoorziening parkeerbezetting

Het reeds aanwezige dynamische parkeerbewegwijzeringsstelsel is een belangrijk instrument om de parkeerder naar de beschikbare parkeerlocaties te verwijzen. Bij de vervanging van het huidige stelsel is het dan niet alleen aan te raden om op de borden 'vol' of 'vrij' aan te geven, maar kan ook overwogen worden om hierop de verschillende tariefzones en tijdsduur die gelden op de diverse plaatsen te vermelden. Tevens dient dit aangegeven te worden op de (nu reeds bestaande) folders.

Daarnaast moet het parkeerverwijssysteem altijd up-to-date gehouden worden (toekomstige uitbreidingslocaties hierin opnemen) en dient tot de mogelijkheden te behoren dat zowel de gemeentelijke als de particuliere parkeerterreinen op één en hetzelfde parkeerverwijssysteem aangesloten worden, zodat het zoekverkeer in Sluis aanzienlijk vermindert en er een verbetering van de doorstroming van het verkeer tijdens de pieken ontstaat.

Ad.6: Het directe centrumgebied

Na de herinrichting van het centrumgebied in 2006 heeft dit een hoogwaardig verblijfsklimaat gekregen. Bij extreme drukte wordt het centrum incidenteel afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer door middel van het plaatsen van dranghekken op de rijbaan. Dit is echter niet meer van deze tijd en bovendien ontsieren deze het straatbeeld. In de toekomst zou het afsluiten van het centrumgebied gestalte kunnen krijgen door het plaatsen van bijv. verzinkbare palen aan het begin en einde van de winkelstraten, waarbij een belangrijke randvoorwaarde is dat de aantrekkelijkste parkeerplaatsen in het centrum bereikbaar blijven (Groote Markt en Beestenmarkt).

Ad.7: Bevoorrading centrum

Gelet op de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte in de kern, de bezoekersaantrekkelijkheid en het economisch functioneren, moet worden overwogen om het centrum zo adequaat mogelijk te bevoorraden binnen de geldende venstertijden (tussen 19.00 en 13.00 uur) en de overlast hiervan zo veel mogelijk te beperken.

Het verdient dan ook de voorkeur het laden/lossen zo veel als mogelijk buiten het voor publiek toegankelijke gebied te laten plaatsvinden. Dit kan door bijvoorbeeld eigen voorzieningen voor het laden/lossen in te richten (= parkeerplaatsen voor laden/lossen) op specifieke locaties aan de randen van het winkelcentrum. In de Kadernota 2009-2012 is hiervoor reeds een bedrag ad € 29.362,00 opgenomen.

Daarnaast kan bij het optimaliseren en handhaven van het venstergebied en de venstertijden gedacht worden aan:

- het instellen van een gewichts- en/of lengtebeperking voor vrachtwagens;
- het fysiek afsluiten bij extreme drukte van de 2 echte winkelstraten (Nieuwstraat/Kappellestraat en de Oude Kerkstraat) voor het vrachtverkeer door middel van verzinkbare palen (zie hierboven);
- het introduceren van een stadsdistributiecentrum.

2.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten

- Het parkeren in het directe centrum alsmede in de schil hieromheen beperken in tijd alsmede het vaststellen van een geschikt tarief.
- Het creëren van voldoende parkeergelegenheid in de woonwijken voor de bewoners, hun visite en de ambulante beroepsgroepen door het instellen van een zone 'vergunninghouders'. Alvorens hiertoe overgegaan kan worden, dient eerst nader uitgewerkt te worden wie voor een vergunning in aanmerking komt, hoeveel vergunningen er per woning/gezin en bedrijf aangeschaft kunnen worden en wat de prijs is van een dergelijke vergunning alsook van de te introduceren kraskaart etc.
- Voor de bewoners in het directe centrumgebied, die niet op eigen terrein kunnen parkeren, dient een maatwerkoplossing gevonden te worden.
- Het faciliteren van de woon-werkforensen in hun parkeerbehoefte op de parkeerterreinen aan de rand van de stad. Er is al een budget beschikbaar gesteld voor het vervangen van de apparatuur op de 3 gemeentelijke slagboomterreinen.
- Het verder optimaliseren en complementeren van het bestaande parkeerverwijssystem, door vervanging van het huidige systeem alsmede de mogelijkheid te bieden voor het aansluiten van zowel de gemeentelijke als de particuliere parkeerterreinen op één en hetzelfde verwijssystem.
- Overwogen dient te worden om de directe winkelstraten fysiek af te sluiten via een geautomatiseerd systeem voor het autoverkeer, zodat aan de verkeersopstoppingen in het centrum op zon- en feestdagen alsmede tijdens evenementen een einde komt en het wandelende publiek onbekommerd kan winkelen.
- Het inrichten van laad/loshavens op strategische locaties aan de rand van dan wel in het centrumgebied.
- Het optimaliseren van het venstergebied en de -tijden voor het laden/lossen in het centrum van Sluis, waarbij een (combinatie van) keuze(s) gemaakt dient te worden uit:
 - Het instellen van een gewichts- en/of lengtebeperking voor vrachtwagens;
 - Het fysiek afsluiten van de winkelstraten (Nieuwstraat, Kappellestraat, Oude Kerkstraat) voor het vrachtverkeer bij extreme drukte via een geautomatiseerd systeem (verzinkbare palen);
 - Het introduceren van een stadsdistributiecentrum.
- Het zoeken naar structurele uitbreiding van parkeerlocaties om de wekelijkse vraag naar parkeerplaatsen (inclusief de zondag) op te kunnen vangen bij voorkeur aan de rand van de kern op de belangrijkste invalswegen.
- Het zoeken naar overloopterreinen om de vraag naar parkeerplaatsen op bijzondere dagen (Belgische feestdagen, avondmarkten, broccantenmarkt) te kunnen opvangen.

HOOFDSTUK 3: DE KERN OOSTBURG

3.1: Doelstelling

Voor de kern Oostburg gelden de volgende doelen:

- Het doelmatig benutten van de bestaande parkeerruimte in het directe centrum alsook op de iets verder gelegen parkeerplaatsen;
- Het beperken van het zoekverkeer naar een parkeerplaats, waardoor de bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming van het centrumgebied gewaarborgd blijven.

Het parkeerbeleid heeft betrekking op vele doelgroepen, waaronder de bewoners, de werknemers van winkels/kantoren en de bezoekers. Deze laatste groep verwacht een goede toegankelijkheid en een gastvrij onthaal. Immers, door het (op termijn) verbeteren van de verblijfskwaliteit van het centrum, willen we er juist naar toe dat de (potentiële) klanten de tijdsduur dat zij in het centrumgebied verblijven verlengen, opdat dit uiteindelijk tot een omzetverhoging in het gebied zal leiden. Dit kan alleen bewerkstelligd worden indien de parkeerverwijzing optimaal is, er voldoende (vrije en betaalde) parkeerplaatsen beschikbaar zijn en er een eenduidig, consistent en begrijpelijk parkeerbeleid gehanteerd wordt.

3.2: Huidige situatie

Vanuit het Integraal ruimtelijk Plan Centrum Oostburg (IPCO) is gedurende de verschillende seizoenen in 2007 en 2008 een parkeertelling gehouden om het parkeergedrag en de parkeerbehoefte in kaart te brengen. De knelpunten en aandachtspunten die voortkomen uit de telgegevens worden hieronder kort vermeld.

3.2.1: De linten (de toegangswegen van en naar het centrum)

Nieuwstraat

Uit tellingen is gebleken dat de parkeerplaatsen zowel in de zomer van 2007 als op de woensdagen in de winter en het voorjaar van 2008 voor 85% tot 100% bezet zijn, waardoor gesteld kan worden dat er permanent geparkeerd wordt. Een aandachtspunt blijft het parkeren door het personeel van het Zwincollege in deze straat (ter hoogte van de Baljuw Veltersweg).

Bredestraat / Brouwerijstraat

De parkeerplaatsen zijn in de zomermaanden voor 95% bezet. Er mag vanuit gegaan worden dat de wisseling in de parkeervakken, voornamelijk gebruikt door centrumbezoekers, groter is dan in de Nieuwstraat.

Zuidzandsestraat

De parkeerplaatsen zijn in de zomermaanden voor 85 – 100% bezet (hoge parkeerdruk). Uit klachten van de bewoners komt naar voren dat er aan de noordkant van de straat een parkeerprobleem is, doordat de woningen aan deze zijde geen garage hebben, wat wel het geval is aan de zuidzijde van de straat. Voorts worden er auto's op het trottoir geparkeerd. Momenteel wordt onderzocht op welke wijze er meer parkeervakken kunnen worden gerealiseerd in de huidige plantsoenstrook (wel behoud bomen en haagafscheiding) en in het brede trottoir tegenover het gemeentehuis.

3.2.2: De parkeerterreinen aan de rand van het centrum

Albert Heijn en Aldi

De parkeerplaatsen zijn op de zaterdagen gedurende de zomer druk tot vol. Dit is een normale situatie. De supermarkten hebben voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein. Als de parkeerterreinen vol zijn is er nog ruimte op het parkeerterrein aan de achterzijde van het gemeentehuis. Geconcludeerd kan worden dat er geen parkeerproblemen zijn. Een aandachtspunt is het parkeren door het personeel van het gemeentehuis en de bezoekers aan het centrum (marktdagen) op het terrein bij de supermarkt AH (uitwijklocatie) wanneer het terrein achter het gemeentehuis vol geparkeerd staat.

De supermarkt AH voorziet nog een groei in de toekomst en wil als gevolg hiervan zijn bestaande bouw alsmede de parkeercapaciteit uitbreiden, waarbij het personeel elders moet gaan parkeren. Bovendien wil AH maatregelen treffen (plaatsen slagboom voor zijn klanten) indien de gemeente parkeerproblemen gaat creëren in de toekomst (door bijv. geen aanvullende maatregelen te nemen inzake de huisvesting). Bij de afronding van de verbouwing van het gemeentehuis wordt de parkeerdruk groter.

Gemeentehuis / Veerhoeklaan

De parkeerplaats direct achter het gemeentehuis aan de Veerhoeklaan is op werkdagen in de zomer regelmatig goed bezet (82-100%). Enkele malen lag de bezetting boven de 94% (voornamelijk op woensdagen en donderdagen). Op zaterdagen varieert de gemeten parkeerbezetting van 19 tot 53%. Gedurende de winter en het voorjaar varieert de bezetting op woensdagen van 70% tot 97%.

In alle seizoenen is er dus regelmatig sprake van een hoge parkeerbezetting. Aandachtspunten zijn:

- de hoge parkeerdruk op deze locatie met name op de marktdagen (woensdagen) gedurende het gehele jaar door;
- de extra parkeerdruk door het personeel van het gemeentehuis bij en na de verbouw van het gemeentehuis.

Burg. Callenfelsstraat

Alhoewel de verplaatsing van de Aldi naar het pand van de voormalige C1000 een feit is, is het van belang een eventuele nieuwe vestiging van een verkeersaantrekkende voorziening te voorkomen (= aandachtspunt). Immers, de parkeerdruk zal dan veel te hoog zijn voor de beperkte parkeergelegenheid. De aanwezige winkel- en parkeerruimte zijn hier duidelijk niet op elkaar afgestemd. Op de huidige locatie is geen plaats om het parkeren uit te breiden.

Langestraat / Lidl

De parkeerterreinen aan de Langestraat ter hoogte van Den Hoekzak en basisschool De Berenburcht staan nooit vol, waardoor geconcludeerd kan worden dat er meer dan

voldoende ruimte aanwezig is om te parkeren. Het aantal aanwezige parkeerplaatsen op het terrein van de Lidl is ruim voldoende om de capaciteit op te vangen.

Schoolstraat – 't Pompje

Voornamelijk op de zaterdagen is er sprake van een nagenoeg volledige bezetting (95%), op de overige dagen is er een redelijke bezetting. Aangenomen mag worden dat met name de eigen bewoners hier parkeren, aangezien deze parkeerlocatie ten noorden van het centrum is gesitueerd (doorgaande route door Oostburg ligt ten zuiden van het centrum) en volledig uit het zicht ligt. Om de aantrekkelijkheid van dit terrein te vergroten is de bewegwijzering hiernaartoe vanaf de Brouwerijstraat inmiddels aangepast.

3.2.3: De Parkeerlocaties in het centrum

Oprit

De parkeerplaatsen zijn in de zomer altijd vol. Op woensdagen varieert de bezetting van 88% tot 100%. Aangenomen mag worden dat hier hoofdzakelijk geparkeerd wordt door het personeel van de ondernemers in het centrum. Het is immers gratis parkeren. Aandacht verdient een onderzoek naar de mogelijkheid om op deze locatie betaald parkeren in te stellen.

Ledelplein – Markt (betaald parkeren van 1 april tot 1 oktober)

De parkeerplaatsen worden, zelfs op de drukste dagen in het hoogseizoen, vaak maar ten dele benut. Dit, ondanks het feit dat de Markt op woensdagen niet beschikbaar is vanwege de weekmarkt. Gedurende de wintermaanden (gratis parkeren) varieert de parkeerbezetting op woensdagen op het Ledelplein van 79% tot 100%, terwijl dit in de zomer, wanneer er betaald moet worden, varieert van 50% tot 100% bezetting. Geconcludeerd kan worden dat men de auto liever op de gratis parkeerplaatsen parkeert alsook dat het betaald parkeren sturend werkt. In het hoogseizoen is dat een voordeel, omdat er daardoor altijd parkeerplaatsen dichtbij het centrum beschikbaar zijn. In het laagseizoen zijn er wellicht meer dan voldoende parkeerplaatsen en is sturing slechts nodig opdat het personeel niet op de beste parkeerplaatsen gaat staan.

Kerkplein

Deze locatie, die goed bezet is zowel zomers als 's winters (85–100%), is in feite de beste parkeerlocatie van het gehele centrumgebied, omdat deze heel centraal gelegen is. Het ontbreekt aan een goede uitstraling door het achterstallig onderhoud van deze locatie. Het zijn voornamelijk het personeel dat in het centrum werkt en de vaste bezoekers die hier hun auto parkeren. Indien het uitgangspunt is dat de beste parkeerlocaties voor de klanten zijn bedoeld, dan moet het parkeren door het personeel worden ontmoedigd. Deze parkeerlocatie ziet er thans erg slecht uit.

Burg. Erasmusstraat (betaald parkeren van 1 april tot 1 oktober)

In de zomer zijn de parkeervakken half tot geheel bezet, maar van een parkeerprobleem is geen sprake. In de wintermaanden (gratis parkeren) varieert de parkeerbezetting op woensdagen van 75% tot 100%. Aandachtspunt hier zijn de lossende vrachtwagens, die de parkeervakken blokkeren.

Schouwburgstraat

Dit parkeerterrein wordt niet goed benut. Bezettingen van 90 tot 100% komen sporadisch voor, zelfs op de woensdagen en zaterdagen. Voor een zo'n centraal gelegen terrein, vrij

van betaald parkeren, is de bezetting zeer laag te noemen. Wellicht komt dit doordat de uitstraling van de parkeerlocatie ronduit slecht is of is deze locatie niet zo bekend dan wel wordt deze slecht aangegeven. Op woensdagen worden hier de (vracht)wagens van de markthandelaren geparkeerd. Aandachtspunten zijn dus de verpauperde inrichting alsmede de bewegwijzering naar deze locatie. In het afgelopen jaar (na de eerste parkeertellingen) is de bewegwijzering naar deze parkeerlocatie aangepast. De herinrichting van dit parkeerplein zal uitgevoerd worden door Stichting Woongood Zeeuws-Vlaanderen.

Sint Eligiusplein

Regelmatig is hier een hoge bezetting van 88-100% gemeten. Dit geeft aan dat deze locatie nagenoeg altijd vol staat, waarschijnlijk door personeel dat in het centrum werkzaam is en/of door bewoners die hier in de buurt wonen.

3.2.4: Parkeerregulering

Momenteel wordt het parkeren in Oostburg op de volgende wijze gestuurd: gedurende de periode van 1 april tot 1 oktober (zomermaanden) geldt betaald parkeren op het Ledelplein, de Markt en in de Burg. Erasmusstraat tussen 11.00 en 18.00 uur (behalve op zondag) tegen een tarief ad € 1,20 per uur.

3.2.5: Parkeerverwijssysteem

Dit systeem is recentelijk geheel geoptimaliseerd en gecomplementeerd, waardoor de diverse parkeerterreinen in Oostburg, ook die welke achteraf zijn gelegen zoals de terreinen in de Schoolstraat/'t Pompje en in de Schouwborgstraat, naar verwachting nog beter benut zullen worden door de bezoekers.

3.2.6: Bevoorrading centrum

De reconstructie van het kernwinkelgebied in de jaren '90 heeft geleid tot een autoluw winkelgebied. De latere afsluiting van het Raadhuisplein en een groot deel van de Burchtstraat heeft dit deel van het centrumgebied autovrij gemaakt, waardoor (brom)fietsers en voetgangers ongehinderd het winkelgebied kunnen gebruiken. Het neveneffect van deze maatregel is dat de bevoorrading van de winkels ten zuiden van het Raadhuisplein is aangepast. Momenteel geschiedt de bevoorrading van de winkels aan het Raadhuisplein via de achterzijden van de winkelpanden die vanuit de Burg. Erasmusstraat bereikbaar zijn. De doorgang bij het Kerkplein aan de noordzijde van de NH-kerk is voor het soms zeer grote vrachtverkeer niet mogelijk. Dit heeft tot gevolg dat de winkels nu vanaf de Nieuwstraat (de doorgaande route) bevoorrad worden vanaf de nieuw aangelegde laad/loshaven naast de rijbaan ter hoogte van het Raadhuisplein.

3.3: Visie en oplossingsrichtingen

De visie voor het parkeerbeleid in de kern Oostburg steunt op de volgende pijlers:

1. De kwalitatief meest hoogwaardige parkeerplaatsen, dus de parkeerplaatsen die het dichtst bij de winkels liggen, dienen uitsluitend bestemd te zijn voor de klanten/toeristen en niet voor het personeel van de winkels en kantoren;

Parkeervisie gemeente Sluis 2010 - 2013

2. Alle parkeerplaatsen die verder van het centrum weg liggen en waarvan uit de inventarisatie is gebleken dat hier geen parkeerprobleem is (ze zouden zelfs nog beter benut kunnen worden) dienen voor de bezoekers en het personeel gratis toegankelijk te zijn en te blijven;
3. Het parkeerterrein achter het gemeentehuis moet specifiek bereikbaar zijn voor de klanten van het gemeentehuis en voor het functiegerelateerd personeel en/of het personeel dat van buiten Oostburg komt;
4. Bewoners in het centrumgebied die hun auto niet op eigen terrein kunnen parkeren dienen altijd de mogelijkheid te krijgen om de auto dicht bij de woning te parkeren;
5. Bij eventuele parkeerproblemen voor bewoners, die dicht tegen het directe centrumgebied aan woonachtig zijn, dient na een gedegen monitoring van de klacht een maatwerkoplossing gezocht te worden. Pas in het uiterste geval zou kunnen worden overgegaan tot invoering van vergund parkeren;
6. Het directe centrumgebied dient als hoogwaardig winkelverblijfsgebied te worden ingericht. Daarbij dient de mogelijkheid te worden onderzocht om een groter deel van het centrumgebied (Burchtstraat en Markt) autovrij te maken;
7. Bij alle toekomstige ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor het parkeren, wordt de vuistregel gehanteerd: het parkeren dient te geschieden op eigen terrein.

Om de bovengenoemde visie tot uitvoering te brengen worden de volgende oplossingsrichtingen voorgesteld:

Ad.1: De kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen

Gedurende de wintermaanden wordt er vooral door het personeel van winkels en kantoren geparkeerd op de kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen, terwijl deze parkeerplaatsen niet alleen zomers maar vooral ook in de winter (in het seizoen met de slechtste weersomstandigheden) alleen bestemd zouden moeten zijn voor de klanten. Om dit te bereiken dient er het gehele jaar door betaald parkeren te worden ingesteld op de volgende locaties: de Markt, het Ledelplein, het Kerkplein, de Burg. Erasmusstraat, de Oprit, de Nieuwstraat (het gedeelte tussen de Hennequinstraat en het Raadhuisplein) en het eerste deel van de Burg. Callenfelsstraat (tot aan de woningen). Dit verplicht de werknemers om uit te wijken naar de vrije parkeerplaatsen die verderop zijn gelegen, zoals de Langestraat, het Sint Eligiusplein, de Schoolstraat/t Pompje en de Schouwburgstraat.

Opgemerkt wordt dat het invoeren van betaald parkeren op het Kerkplein in de huidige staat niet gepast is. Vooraleer er op de voornoemde locatie betaald parkeren ingevoerd kan worden, dient deze eerst opnieuw ingericht te worden.

Op dit moment kent Oostburg geen betaald parkeerregime in de wintermaanden. Dit is er echter wel geweest van 2004 tot 2006. Indien wederom betaald parkeren wordt ingesteld in de winter, dan kan dit tegen een publieksvriendelijk uurtarief dat lager ligt dan tijdens het zomerseizoen, aangezien er in dit seizoen geen fysiek parkeerprobleem aanwezig is (minder bezoekers dan in de zomermaanden), slechts een beheersprobleem. De voorgestelde maatregel is puur een sturingsinstrument om de langparkeerders van de kwalitatief meest hoogwaardige parkeerplaatsen te weren.

Indien blijkt dat het huidige zomertarief en/of het nieuw in te stellen lagere wintertarief onvoldoende zijn om de langparkeerders te weren (de parkeerdruk is nog steeds hoog) of dat klanten/toeristen in onvoldoende mate een betaalde parkeerplaats in het directe centrum kunnen vinden, dan dient het parkeertarief (zomer en/of winter) te worden bijgesteld. Dit uiteraard na het constateren van dit probleem door de halfjaarlijkse parkeertellingen. Kortom, de voorgestelde maatregel dient constant gemonitord te worden om te bezien hoe hoog de parkeerdruk daadwerkelijk is en of het parkeren volgens de aangegeven doelstelling 'de juiste parkeerder op de juiste plek' verloopt.

Ad.3: Het parkeerterrein achter het gemeentehuis

Op dit parkeerterrein is er zowel 's winters als zomers een parkeerprobleem, met name voor de eigen bezoekers van het gemeentehuis die na 10.00 uur komen; echter niet voor personeel dat vroeg genoeg is. Ook hier wordt als sturingsmiddel voorgesteld om betaald parkeren in te voeren middels het plaatsen van een slagboom. Een nadere oplossing dient te worden gezocht voor de bezoekers aan en het personeel van het gemeentehuis. Maatwerk is hier geboden, want de parkeerdruk op deze plaats is niet vergelijkbaar met die op andere plaatsen in Oostburg. De klanten die op dit parkeerterrein aan de Veerhoeklaan willen parkeren om te gaan winkelen in het centrum dienen in de toekomst te betalen voor het parkeren van hun auto of elders een gratis parkeerplaats te zoeken. Het meeste rendement, met name voor de bezoekers van het gemeentehuis, wordt gehaald indien er zomers en 's winters hetzelfde tarief wordt gehanteerd, omdat klanten van het centrum/toeristen zomers uitwijken naar het centrum zelf vanwege hetzelfde parkeertarief of naar een gratis parkeerplaats iets verderop. 's Winters kiezen zij er juist voor om in het directe centrum te parkeren, vanwege het goedkopere uurtarief ten opzichte van het zomertarief, alwaar zij thuishoren of ze kunnen er alsnog voor kiezen om op een gratis parkeerplaats te gaan staan.

Gesignaleerd wordt dat er problemen ontstaan bij de invoering van de voorgestelde maatregel, indien supermarkt AH niets doet, terwijl de gemeente een slagboom plaatst (betaald parkeren invoert) op het terrein achter het gemeentehuis. Het gevolg zal dan zijn dat de klanten van het centrum/ de toeristen op het parkeerterrein van deze supermarkt gaan staan. Ook deze in te voeren maatregel zal altijd gemonitord moeten worden om te bezien wat de resultaten zijn.

Ad.4 en 5: Parkeren voor bewoners

Altijd zullen er bewoners in het centrumgebied wonen. Op het moment dat er betaald parkeren (uitbreiding van de huidige zone) ingesteld wordt, moet er een passende oplossing gecreëerd worden voor deze bewoners, zoals bijv. het invoeren van vergund parkeren. De meeste bewoners in het centrum kunnen op eigen terrein parkeren (bijv. in garages). Slechts een tiental bewoners kunnen dit niet. Aan deze mensen zou een vergunning verstrekt kunnen worden, waarmee zij op een betaalde parkeerplaats kunnen staan. Jaarlijks dient de vergunning wel vernieuwd te worden, waarbij dan ook gecontroleerd kan worden of iemand nog in aanmerking komt voor deze vergunning. Redenen voor intrekking kunnen zijn, dat iemand is verhuisd of overleden of dat binnen de bestemming 'centrumdoeleinden' een woning een winkel geworden is. Bij alle toekomstig te bouwen woningen zal de regel zijn: parkeergelegenheid op eigen terrein creëren.

Bij klachten over parkeren door bewoners uit de Weststraat, Walstraat, G.F. de Pauwstraat, Burg. Callenfelsstraat, het eerste deel van de Oudestad en Volderstraat zal een onderzoek

ingesteld worden naar de oorzaak van het knelpunt. Indien na onderzoek blijkt dat de klachten van de bewoners terecht zijn, dan zal een maatwerkoplossing worden gezocht.

Ad.6: Het directe centrumgebied (Burchtstraat/Markt)

De Burchtstraat moet als winkelgebied verblijfskwalitatief de meest hoogwaardige ruimte zijn en/of worden, zodat mensen hier aangenaam kunnen winkelen. Nu kent Oostburg een autoluw en deels autovrij centrum. Voorgesteld wordt om hier in de toekomst een autovrij centrum van te maken om de verblijfskwaliteit verder te verhogen. Voor de apotheek dienen in de directe nabijheid (bijv. op het Kerkplein) 1 of 2 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd voor haar klanten. Dit dient met de betreffende apotheek te worden afgestemd.

De Markt is nu een plein waar de meeste horeca is gevestigd en tevens geparkeerd kan worden op 18 parkeerplaatsen (tegen betaling in de zomermaanden). Van dit plein zou een kwalitatief hoogwaardig autovrij verblijfsgebied gemaakt kunnen worden, dat tevens geschikt is voor het houden van evenementen. Immers, Oostburg zou een soort centrale ontmoetingsplaats moeten hebben voor evenementen, weekmarkt en terrassen (horeca), wil bereikt worden dat het centrum aan verblijfskwaliteit gaat winnen. Indien de kwaliteit van de Markt wordt verhoogd, zodat het interessant wordt om hier te verblijven/recreëren, dan zal dat eerder ondernemers trekken. Wellicht worden leegstaande panden op de Markt aantrekkelijker voor ondernemers. Met de kwaliteitsverbetering van de Markt voor het verblijven, de terrassen en het winkelend publiek wordt de verblijfsduur van de klanten in het centrumgebied verlengd en daarmee de omzet in het centrum vergroot. Hoe langer een klant in het centrumgebied is, hoe meer hij besteedt. Dit kan alleen bewerkstelligd worden indien de Markt autovrij wordt. De thans aanwezige 18 parkeerplaatsen moeten dan elders worden gecompenseerd. Dit is op korte termijn niet noodzakelijk omdat er momenteel geen capaciteitsprobleem in Oostburg is. Indien besloten wordt dat deze wel gecompenseerd dienen te worden, want het gaat om 18 kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen in het directe centrum, dan moeten deze zo dichtbij mogelijk gerealiseerd worden, bijv. door het verbeteren van de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen aan Den Hoekzak en in het Schouwborgstraatje (herinrichting, waardoor het aangenamer wordt om hier te parkeren).

Voorts wordt geambieerd om, na de bouw van de Burcht, het Ledelplein in de toekomst herin te richten. Hierbij kan dan tevens bekeken worden of de 18 parkeerplaatsen van de Markt op deze locatie opgevangen kunnen worden.

Ad.7: Toekomstige ontwikkelingen

Nieuwe (toekomstige) ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor het parkeren (zoals de bouw van de Burcht, de verbouw van het gemeentehuis en de kop van de Hennequinstraat) dienen te voldoen aan de uitgangspunten zoals die zijn gesteld in het Integraal ruimtelijk Plan Centrum Oostburg. Hierin staat dat iedere nieuwe ontwikkeling die parkeerruimte nodig heeft, dit dient op te lossen door:

- 1 Het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein. Kan dit niet, dan
- 2 Meebetalen aan het realiseren van parkeervoorzieningen elders.

Indien niet voldaan kan worden aan het gestelde in het Integraal ruimtelijk Plan Centrum Oostburg, dus om het parkeren op de eigen locatie op te lossen, dan dienen er elders in het centrumgebied parkeerplaatsen te worden gecompenseerd.

3.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten

- Daar waar nu geen parkeerknelpunten zijn geconstateerd, wordt voorlopig geen actie ondernomen.
- Om het personeel van de meest kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen te kunnen weren, dient:
 - de huidige betaalde parkeerzone (Ledelplein, Markt en Burg. Erasmusstraat) te worden uitgebreid met de volgende locaties: Oprit, Kerkplein, parkeerterrein achter gemeentehuis (middels een slagboom), in de Nieuwstraat (tussen Hennequinstraat en Raadhuisplein) en in het eerste deel van de Burg. Callenfelsstraat (tot aan de woningen);
 - er het gehele jaar betaald parkeren te worden ingevoerd om het beheersprobleem ook gedurende de wintermaanden aan te kunnen pakken. Het parkeertarief dient daarbij in het winterseizoen lager te liggen dan in de zomermaanden, met uitzondering van het parkeerterrein achter het gemeentehuis.
- Parkeerregulering door de invoering van betaald parkeren voor bezoekers kan een knelpunt opleveren voor bewoners in het gebied. Indien na monitoring blijkt dat voor hen een parkeerprobleem ontstaat, dan overgaan tot een maatwerkoplossing.
- Toekomstige ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor het parkeren, dienen te voldoen aan de uitgangspunten zoals in het Integraal ruimtelijk Plan Centrum Oostburg gesteld.
- Het autoluwe centrumgebied (Burchtstraat, Markt) zou als hoogwaardig verblijfsgebied autovrij dienen te worden gemaakt, als aanvulling op het gebied Burchtstraat en Raadhuisplein.

HOOFDSTUK 4: DE KERN BRESKENS

4.1: Doelstelling

Voor de kern Breskens is het doel om voldoende parkeerplaatsen te hebben en te houden om aan de vraag voor bezoekers, bewoners en personeel te voldoen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het autoluwe (niet-autovrij) karakter van het centrum, de fysieke ruimte alsmede de ruimtelijke kwaliteit van het centrum na de herinrichting ervan.

4.2: Huidige situatie

4.2.1: De parkeerbehoefte

Na de totale herinrichting van het centrum van Breskens, met markante trekkers zoals het Spuiplein en Oranjeplein, en het toekomstige opknappen van het havengebied zijn er geen aanwijzingen dat de parkeercapaciteit ontoereikend is om aan de behoefte te voldoen.

Echter, op zomerse (weekend)dagen treedt wel een knelpunt op bij het parkeerterrein van de supermarkt Plus evenals bij het Jachthavengebouw (ca. 190 parkeerplaatsen), aangezien dan de vraag naar parkeerplaatsen het aanbod duidelijk overtreft. Uit cijfers is gebleken dat de huidige parkeerbehoefte bij het Jachthavengebouw rond de 225 parkeerplaatsen ligt op zulke dagen, met als gevolg dat deze bezoekers hun auto elders gaan parkeren, daar waar dat niet gewenst is (centrum, woonwijken).

4.2.2: Parkeerregulering

In Breskens is momenteel geen vorm van parkeerregulering van kracht.

4.3: Visie en oplossingsrichtingen

De visie voor het parkeerbeleid in de kern Breskens steunt op de volgende pijlers:

1. De parkeerplaatsen in het directe centrum (Spuiplein, Oranjeplein en het deel van de Grote Kade, gelegen tussen het Oranjeplein en Spuiplein) dienen uitsluitend bestemd te zijn voor de kortparkeeders en niet voor de dagtoeristen, het personeel en de bewoners.
2. In het directe centrum dient parkeerregulering te worden ingevoerd om de bezoekers in hun parkeergedrag te sturen.
3. Bewoners in het centrumgebied, die hun auto niet op eigen terrein kunnen parkeren dienen de mogelijkheid te krijgen om de auto dicht bij de woning te parkeren.
4. Bij parkeerproblemen voor bewoners, die niet in het directe centrumgebied (maar er dicht tegenaan) woonachtig zijn alsmede voor het personeel, dient na een gedegen monitoring een oplossing gezocht te worden (uitbreiding parkeercapaciteit, invoering vergund parkeren etc).
5. Bij alle toekomstige ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor het parkeren, dient het parkeren op eigen terrein te geschieden.

Om de bovengenoemde visie tot uitvoering te brengen worden de volgende oplossingsrichtingen voorgesteld:

Ad.1: Parkeren bezoekers

Voor bezoekers van de detailhandel rondom het Oranjeplein en de horeca op het Spuiplein en Grote Kade is het belangrijk dat de loopafstand tussen de parkeerplaats en de plaats van bestemming zo klein mogelijk is. Om te bewerkstelligen dat deze parkeerplaatsen tijdens het zomerseizoen niet voor het overgrote deel ingenomen worden door dagtoeristen, personeel en bewoners, die eveneens graag een langere periode dichtbij willen parkeren, is het instellen van enige vorm van parkeerregulering een goed sturingsmiddel.

Ad.2: Parkeerregulering

Om te voorkomen dat het personeel van winkels en horeca alsmede de verblijfstoeristen hun auto de gehele dag parkeren in het directe centrum van Breskens dient een vorm van parkeerregulering (betaald parkeren) te worden ingesteld. Dit dient te geschieden op het Spuiplein, Oranjeplein en een deel van de Grote Kade (tussen Oranjeplein en Spuiplein). Immers, in Oostburg heeft de praktijk uitgewezen dat het betaald parkeren een sturende functie heeft, doordat aldaar de parkeerplaatsen in het centrum niet langer bezet worden gehouden door hoofdzakelijk het personeel.

In de Begroting 2009 is de stelpost 'meeropbrengst parkeerbelastingen' opgenomen, inhoudende dat het betaald parkeren een opbrengst moet genereren van € 50.000 per jaar.

Eveneens wordt voorgesteld om enige vorm van parkeerregulering in te voeren op het terrein bij het Jachthavengebouw, zodat deze parkeerplaatsen uitsluitend voorbehouden worden aan de bezoekers van de jachthaven. Hiervoor dient in overleg te worden getreden met de eigenaar van de grond (Rijkswaterstaat) alsmede de erfpachter (Jachthaven Breskens B.V.).

Ad.3 en 4: Bewoners en personeel

Voor de bewoners en de woon-werkforensen van met name het Spuiplein, Oranjeplein en Grote Kade dient na de invoering van betaald parkeren gedurende de zomermaanden wel een regeling te worden getroffen (bijv. vergunning of abonnement). Alvorens een en ander ingevoerd c.q. van start gaat dient eerst goed gemonitord te worden wat de eventuele consequenties zijn voor de omliggende woonstraten en -wijken. Voorspelbaar is dat niet-betalende bezoekers aan Breskens hun auto bijvoorbeeld op het nabijgelegen (gratis) parkeerterrein van de Hooge Platen parkeren, waardoor aldaar weer een knelpunt ontstaat.

Ad.5: Toekomstige ontwikkelingen

Nieuwe ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor het parkeren dienen te voldoen aan de stelregel dat het parkeren op eigen terrein dient te geschieden. Indien hieraan niet voldaan kan worden, dan dient verdere parkeerregulering te worden ingesteld of ontwikkelaars moeten meebetalen aan het realiseren van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte elders.

4.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten

- Om de verblijfstoerist en het personeel van de in het directe centrum gelegen parkeerplaatsen te kunnen weren, dient er met name tijdens het zomerseizoen betaald parkeren te worden ingesteld op het Spuiplein, Oranjeplein en een gedeelte van de Grote Kade (tussen Spui- en Oranjeplein) om het beheersprobleem aan te kunnen pakken.
- Parkeerregulering in het centrum door het invoeren van betaald parkeren voor de kortparkeerders levert een knelpunt op voor de bewoners in het gebied. Indien na monitoring blijkt dat voor hen een parkeerprobleem ontstaat, dan overgaan tot parkeerregulering in de woonstraten (bijv. door het invoeren van vergund parkeren).
- De mogelijkheden bezien voor uitbreiding en regulering van de parkeercapaciteit in de directe nabijheid van de jachthaven.
- Bij toekomstige ontwikkelingen dient het parkeren zo veel als mogelijk op eigen terrein te worden gerealiseerd.

HOOFDSTUK 5: DE KUST (ALGEMEEN)

De onderwerpen die in de navolgende paragrafen aan de orde komen hebben in algemene zin betrekking op de kernen aan de kust. Daar waar het specifiek gaat om de problematiek en de voorgestelde maatregelen in Cadzand-Bad wordt u verwezen naar het volgende hoofdstuk.

5.1: Doelstelling

Voor het kustparkeren in de gemeente Sluis worden de volgende doelen gesteld:

- Het creëren van voldoende parkeercapaciteit voor de strandgangers;
- Een veilige en goede doorstroming op de kustwegen;
- Een heldere parkeertarievenstructuur.

Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat het parkeren niet ten koste mag gaan van het landschap. Daarnaast moeten plannen voor eventuele nieuwe parkeerlocaties worden afgestemd met ruimtelijke initiatieven. Tenslotte moet gelet worden op een spreiding van de parkeervoorzieningen langs de gehele kust, zodat alle strandovergangen optimaal bereikbaar zijn. Het voorgaande wordt tevens opgenomen in de nota 'Strandbeleid' zodat deze nota's op elkaar worden afgestemd.

De doelen voor het parkeren in de kernen aan de kust zijn:

- Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen om aan de vraag te voldoen;
- Een heldere opbouw van de parkeertarieven.

5.2: Huidige situatie

5.2.1: De parkeerbehoefte

De recreatieve kuststrook van de gemeente Sluis strekt zich uit van Het Zwin tot aan Breskens. Direct aan de kust liggen de badplaatsen Cadzand-Bad, Nieuwvliet-Bad, Groede-Bad en de havenplaats Breskens. In het zomerseizoen trekt de kust veel bezoekers. Naast de reguliere drukte van verblijfstoeristen zijn er op zomerse dagen veel strandbezoekers (dagjesmensen), wat leidt tot grote drukte in het kustgebied, oplopend tot circa 8.000 bezoekers. Gemiddeld zijn er per jaar tussen de vijftien en twintig van dit soort piekdagen. Op dergelijke dagen wordt er veel 'wild geparkeerd' in de berm langs de kustwegen, niet alleen vanwege een capaciteitsgebrek, maar ook om het betaald parkeren te ontwijken. Dit komt de verkeersveiligheid op de kustweg niet ten goede.

Op enige afstand van de kust liggen de kernen Groede, Nieuwvliet, Cadzand en Retranchement. Ook in deze kernen is de invloed van het zomerseizoen merkbaar, maar in mindere mate dan in de kernen direct aan de kust.

Samengevat wordt de parkeerbehoefte aan de kust buiten de kernen bepaald door de volgende bezoekersgroepen:

- Langparkeerders (strandbezoekers, dagjesmensen en verblijfstoeristen);
- Woon-werkforensen

5.2.2: Het parkeeraanbod

Aan de smalle kustweg, die de badplaatsen, campings, bungalowparken en stranden met elkaar verbindt, liggen achttien parkeerterreinen (16 buiten de kernen) met een totale capaciteit van ongeveer 3.500 parkeerplaatsen. De gemeente is eigenaar van negen terreinen, waarvan er zes zijn ingericht voor betaald parkeren (\pm 2.500 parkeerplaatsen). Eén terrein is door de gemeente in exploitatie gegeven aan camping Napoleonhoeve ('t Killetje). Daarnaast exploiteert de gemeente zelf zeven terreinen van een derde partij, met in totaal 675 parkeerplaatsen. Op de drukke zomerse dagen voldoet het voornoemde aantal parkeerplaatsen aan de kust bij lange na niet aan de vraag. Tenslotte zijn drie terreinen eigendom van Beach Deputy Service.



Van links naar rechts gaat het om de volgende 18 parkeerterreinen:

01. Duinweg (bij de Zwinhoeve), eigendom van het Waterschap en verhuurd aan de gemeente Sluis; betaald parkeren
02. G. van Hoekestraat (slagboomterrein), eigendom van de gemeente Sluis; betaald parkeren
03. Kanaalweg, eigendom van de gemeente Sluis; betaald parkeren
04. Leeuwerikenlaan, eigendom van de gemeente Sluis; geen betaald parkeren
05. Dagjescentrum Cadzand-Bad, eigendom van de gemeente Sluis; betaald parkeren
06. Vlamingpolderweg (Kikkerput), eigendom van BDS; betaald parkeren
07. Vlamingpolderweg, eigendom van BDS; betaald parkeren
08. Vlamingpolderweg, eigendom van het waterschap en verhuurd aan de gemeente Sluis; betaald parkeren
09. Hoogduin (Van Grol), eigendom van de gemeente Sluis; betaald parkeren
10. Radartoren, deels eigendom van BDS en deels van Waterschap; beiden verhuurd aan de gemeente Sluis; betaald parkeren
11. Zwarte Polder, eigendom van het Waterschap en verhuurd aan de gemeente Sluis; betaald parkeren
12. Zeedijk (parkeeronthaalkamer), eigendom van de gemeente Sluis; betaald parkeren
13. Matour, eigendom van het Waterschap en verhuurd aan de gemeente Sluis; betaald parkeren
14. Tankval, eigendom van de gemeente Sluis; betaald parkeren

15. Zeeweg (naast het Evenemententerrein Groede), eigendom van het Waterschap en verhuurd aan de gemeente Sluis; betaald parkeren

16. Groedse Duintjes, eigendom van het Waterschap en verhuurd aan de gemeente Sluis; betaald parkeren

17. Parkeerterrein 't Killetje, eigendom van de gemeente Sluis en in exploitatie gegeven aan camping Napoleonhoeve

18. Parkeerterrein 't Zandertje, eigendom van de gemeente Sluis; geen betaald parkeren

5.2.3: Parkeerregulering

Op ongeveer 80 procent van het totale parkeeraanbod moet worden betaald voor het parkeren. De parkeertarieven verschillen van € 2,00 op particuliere terreinen tot € 3,00 per dag. De betaaltijden zijn dagelijks van 11.00 tot 18.00 uur gedurende de periode van 1 april tot 1 oktober.

Vanwege de btw-problematiek op de gemeentelijke slagboomterreinen vanaf 1 januari 2009 is op 18 december 2008 besloten om de tarieven op de navolgende slagboomterreinen te verhogen met € 0,50 per dag. Het tarief op de slagboomparking aan de G. van Hoekestraat (bij bezoekerscentrum het Zwin) is vastgesteld op € 2,50 per dag en € 3,50 per dag op het parkeerterrein 'Dagjescentrum' te Cadzand-Bad.

Van alle kernen aan de kust is er momenteel alleen in Cadzand-Bad sprake van betaald parkeren op 6 verschillende plaatsen aan Boulevard de Wielingen ad € 1,20 per uur alsmede op het terrein bij het Dagjescentrum ad € 3,50 per dag. In de overige kernen aan de kust is het vrij parkeren.

5.3: Visie en oplossingsrichtingen

De visie voor het parkeerbeleid aan de kust steunt op de volgende pijlers:

1. Om op zomerse dagen aan de vraag naar parkeerruimte voor dagjesmensen cq. strandgangers te kunnen voldoen, dient extra (structurele) parkeercapaciteit te worden gerealiseerd bij voorkeur op een aantal geconcentreerde en omvangrijke parkeerterreinen verspreid langs de kust;
2. Voor de extreme piekdagen dienen overloopterreinen (bijv. weilandparkeren) te worden gecreëerd, die in incidentele gevallen kunnen worden gebruikt om de strandgangers te faciliteren;
3. In aanvulling op de uitbreiding van de structurele en incidentele parkeercapaciteit dient het gehele kustgebied op een eenduidige en consistente wijze gereguleerd te worden tijdens het zomerseizoen. De noodzaak voor regulering in het winterseizoen ontbreekt;
4. De hoogte van de parkeertarieven moet worden gedifferentieerd op basis van de kwaliteit van de voorzieningen en de nabijheid van de te bezoeken bestemming;
5. Daar waar nodig dient het bestaande parkeerverwijssysteem naar de diverse parkeerterreinen (bestaande en nieuwe) aan de kust verder geoptimaliseerd en gecomplementeerd te worden;

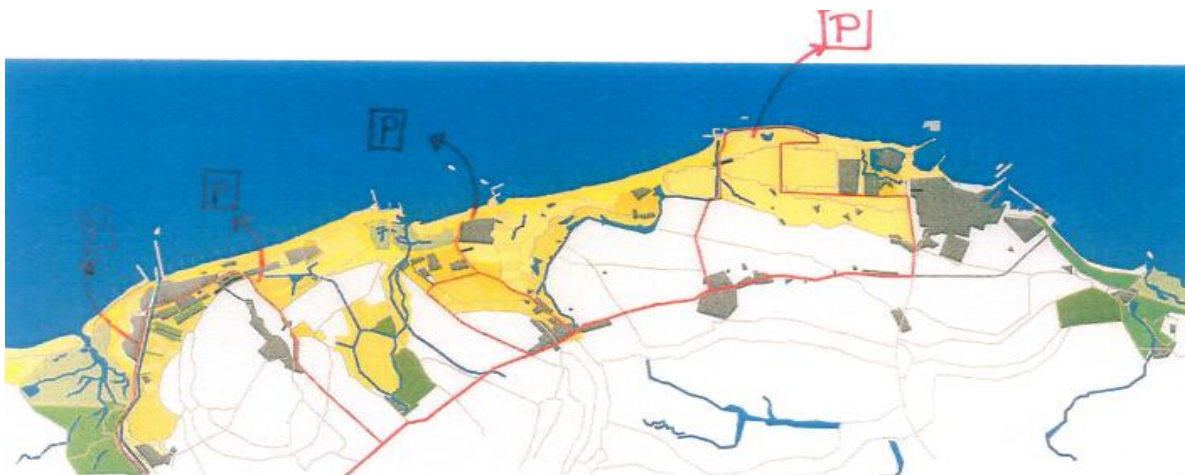
6. Voor personen die werkzaam zijn aan de kust maar daar niet woonachtig zijn, dient er een 'woon-werkvergunning' te worden ingevoerd, waarmee zij tegen een passend tarief op een nabijgelegen parkeerterrein kunnen parkeren. Een dergelijke constructie zou ook ingevoerd kunnen worden voor bepaalde andere doelgroepen die het strand bezoeken, zoals bijvoorbeeld de eigen inwoners van West Zeeuws-Vlaanderen alsook degenen die een strandhokje en/of strandhuisje bezitten, door hen bijv. de mogelijkheid te geven een seizoenskaart te kopen tegen een gereduceerd tarief.

Om de bovengenoemde visie tot uitvoering te brengen worden de volgende oplossingsrichtingen voorgesteld:

Ad.1: Uitbreiding structurele parkeercapaciteit

Normaliter dient de structurele parkeercapaciteit te worden afgestemd op de huidige reguliere situatie in het (zomer)seizoen. Het voornemen bestaat om de concentratie van strandbezoekers te bundelen bij de huidige badplaatsen, zoals is vastgelegd in de Recreatievisie West Zeeuws-Vlaanderen. Dit houdt in dat de strandbezoekers gestuurd worden in hun keuze voor een bepaald strand in één van de badplaatsen. Hierop dienen de faciliteiten (strandpaviljoens, parkeerterreinen etc.) te worden afgestemd.

Als gevolg hiervan wordt voorgesteld om het parkeren aan de kust in de (nabije) toekomst te laten plaatsvinden op 3 à 4 geconcentreerde en omvangrijke parkeerterreinen, verspreid gelegen tussen de kernen Breskens en Retranchement. De aanleg van deze geconcentreerde parkeerterreinen kan het beste gerealiseerd te worden aan het einde van de 3 slagen (= ontsluitingswegen) naar de kust, waardoor het traject 'ontsluitingsweg – parkeerterrein – duinovergang – strand' voor elke badplaats uniek wordt. In onderstaande tekening is een overzicht van de slagenstructuur aan de kust weergegeven met vermelding van de (voorkeur)plaatsen voor een geconcentreerde parkeervoorziening.



Van links naar rechts gaat het om de volgende vier grote geconcentreerde parkeervoorzieningen:

1. G. van Hoekestraat (slagboomterrein) met een capaciteit van 600 plaatsen: deze is reeds aanwezig;
2. Locatie aan de Ringdijk-Noord dan wel in de Vlaming- of Tienhonderdpolder te Cadzand-Bad: deze parkeervoorziening is nog niet gerealiseerd;
3. Zeedijk (parkeeronthaalkamer) te Nieuwvliet met een capaciteit van 400 plaatsen: deze is reeds aanwezig;
4. Locatie nabij Breskens: deze parkeervoorziening is nog niet gerealiseerd, maar in het project Waterdunen staat een parkeervoorziening gepland met een capaciteit van 1.300 parkeerplaatsen.

Echter, ontwikkelingen als 'Zwakke Schakels' en de herinrichting van Cadzand-Bad alsook de problemen met grondverwerving maken de totstandkoming van de 2 nog te realiseren grote parkeerterreinen bij Breskens en aan de oostkant van Cadzand-Bad binnen een afzienbare termijn van 5 tot 10 jaar niet eenvoudig.

Ad.2: Creëren van overloopterreinen

De parkeercapaciteit op bijzondere dagen (zomerse dagen; 20-25 per jaar) is zoals gezegd ruim onvoldoende waardoor bezoekers in de berm aan de kustweg parkeren. Deze incidentele parkeercapaciteit kan op redelijk korte termijn worden geaccommodeerd door het creëren van 'tijdelijke parkeervoorzieningen' gedurende het zomerseizoen (bijv. weilandparkeren bij particulieren) waardoor de vraag naar ongeveer 8.000 parkeerplaatsen op topdagen gedeeltelijk opgevangen kan worden. Op termijn kunnen de 7 door de gemeente geëxploiteerde parkeerlocaties tezamen met het weilandparkeren gaan dienen als een soort 'overloopterreinen' naast de 4 geconcentreerde parkeerterreinen. Overleg met particulieren over de huur van weilanden, die op korte afstand van de strandovergangen zijn gelegen, is hiervoor noodzakelijk.

Ad.3 en 4: Parkeerregulering

A. Tijd- en tariefdifferentiatie

Het is de bedoeling dat de 4 geconcentreerde parkeerterreinen voorzien worden van slagbomen, waarbij achteraf betaald dient te worden bij een centrale betaalautomaat voor de werkelijke parkeerduur op basis van een gedifferentieerd parkeertarief. Ook hier dient, evenals nu al het geval is in de kern Sluis, rekening te worden gehouden met de belastingafdracht over de verworven parkeeropbrengst.

De parkeercontrole kan vanwege het achteraf betalen op een slagboomterrein achterwege blijven, wat weer een kostenbesparing oplevert. Bij de parking het Zwin (G. van Hoekestraat) wordt nu reeds gewerkt met inkomende slagbomen, waarbij vooraf € 2,50 moet worden betaald (onbepaalde tijdsduur) en wat met name op mooi-weer dagen tot enorme files leidt. Op de Zeedijk bij Nieuwvliet-Bad is de reeds gerealiseerde onthaalparking nu voorzien van 2 parkeerautomaten, waarbij eveneens vooraf het parkeertarief betaald moet worden.

Net als voor de gehele kustzone, zou ook de hoogte van de parkeertarieven in de kernen moeten worden gedifferentieerd op basis van de kwaliteit van de voorziening en de nabijheid van de bestemming. Tot op heden is Cadzand-Bad de enige kern met betaald parkeren, maar ook in de andere kernen (zie voor Breskens hoofdstuk 4) kan deze vorm van regulering worden overwogen. Voor de bewoners, verblijfstoeristen en de woonwerkforensen dient dan wel een regeling te worden getroffen (bijv. vergunning of abonnement).

Het is niet zinvol om het betaald parkeren aan de kust (vanaf Nieuwvliet tot aan Retranchement) en in Cadzand-Bad zelf gedurende de wintermaanden te continueren, omdat de noodzaak tot regulering (als sturingsmiddel) ontbreekt.

B. Parkeerverboden en handhaving

Het parkeren in de berm, om de loopafstand naar het strand te bekorten en/of om parkeerkosten uit te sparen, wordt in de toekomst na de uitbreiding van extra parkeercapaciteit niet langer getolereerd, vanwege het lelijke en ontsierende karakter alsmede vanwege de belemmeringen voor de doorstroming. Op dit moment wordt er slechts gehandhaafd bij parkeerexcessen, wanneer de doorstroming op de kustweg geheel of

gedeeltelijk belemmerd wordt voor met name de hulpdiensten en de kustbus. Na de realisatie van alle parkeervoorzieningen (inclusief het weilandparkeren op zomerse dagen) zal de handhaving verder opgevoerd dienen te worden in die zin dat er dan in het geheel niet meer in de bermen geparkeerd mag worden langs de kustweg daar waar parkeerverboden zijn ingesteld.

Een alternatief voor het instellen van parkeerverboden in de vorm van een gele streep kan zijn het inrichten van de bermen met diverse groene en landschappelijke elementen, met name bij de strandopgangen en bij de routes naar de geconcentreerde parkeerterreinen, waardoor het bemparkeren fysiek onmogelijk gemaakt wordt. Bij deze laatstgenoemde maatregel dient overleg plaats te vinden met het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen, aangezien zij eigenaar is van de kustweg.

Ad. 5: Parkeerverwijssysteem

Een parkeerverwijssysteem is een belangrijk instrument om de parkeerder naar de beschikbare parkeerlocaties te verwijzen. Voor het zomerseizoen van 2009 is een goed statisch verwijssysteem geplaatst langs de kustweg om de bezoekers te verwijzen naar de 7 nieuwe (extra) parkeerlocaties. Na de realisatie van de 4 geconcentreerde parkeerterreinen alsmede na het operationeel zijn van het weilandparkeren dient het verwijssysteem te worden aangepast in die zin dat dan als eerste verwezen wordt naar deze 4 grote parkings en pas in tweede instantie naar de 7 andere parkeerlocaties en de weilanden, die dan gaan fungeren als 'overloopterrein'.

Ad.6: Parkeren woon-werkforensen en andere bepaalde doelgroepen

Voor personen die werkzaam zijn aan de kust, maar daar niet woonachtig zijn, zoals horeca-personeel, strandwachten etc., dient er een 'woon-werkvergunning' te worden ingevoerd, waarmee tegen een passend tarief op een daartoe aangewezen locatie (nabijgelegen parkeerterrein) kan worden geparkeerd. Dit wil evenwel niet zeggen dat er op deze plaats parkeervakken speciaal worden vrijgehouden voor het personeel. Dan geldt de stelregel 'wie het eerst komt, die het eerst maalt'.

Een dergelijke constructie zou ook ingevoerd kunnen worden voor andere bepaalde doelgroepen die het strand bezoeken, zoals bijvoorbeeld de eigen inwoners van West Zeeuws-Vlaanderen alsook voor degenen die een strandhokje en/of strandhuisje hebben, door hen de mogelijkheid te bieden om tegen een gereduceerd tarief een seizoenskaart te kopen waarmee zij op een nader aangewezen locatie kunnen parkeren.

Alvorens hiertoe overgegaan kan worden, moet eerst uitgewerkt worden wie hiervoor in aanmerking komen, hoeveel vergunningen er maximaal aangeschaft kunnen worden, wat de prijs is van een dergelijke vergunning en waar deze dan geldig is.

5.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten

- Het realiseren van nog 2 van de 4 grote geconcentreerde parkeerterreinen tussen Breskens en Retranchement over 5 – 10 jaar om de parkeercapaciteit structureel te verhogen.
- Het invoeren van achteraf betaald parkeren (gedifferentieerd parkeertarief) in combinatie met een inkomende slagboom op de 4 grote parkeerterreinen na realisatie ervan.
- Het zoeken naar weilanden (overloopterreinen), die dicht aan de kust zijn gelegen om de vraag naar parkeerplaatsen (incidenteel) op stranddagen te kunnen opvangen en in overleg treden met particulieren over de huur ervan.
- Tot de realisatie van de 4 grote parkeerterreinen en de weilandparkings slechts handhavend optreden tegen het bermparkeren in geval van parkeerexcessen; daarna overgaan tot concrete handhaving op het bermparkeren en/of dit fysiek onmogelijk maken.
- Na de realisatie van de laatste 2 grote parkeervoorzieningen dient het verwijssysteem geoptimaliseerd en gecombineerd te worden.
- Het faciliteren van de woon-werkforensen in hun parkeerbehoefte.
- Het zoeken naar een oplossing voor het parkeren van bepaalde doelgroepen die het strand bezoeken, zoals bijvoorbeeld de eigen inwoners van West Zeeuws-Vlaanderen alsook degenen die een strandhokje en/of strandhuisje bezitten.

HOOFDSTUK 6: CADZAND-BAD

6.1: Doelstelling

Voor Cadzand-Bad gelden naast de hoofddoelstelling 'de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats' de volgende doelen:

- Voldoende parkeerplaatsen om aan de vraag voor bezoekers, bewoners en personeel te voldoen;
- Een heldere opbouw van de parkeertarieven.

Door deze visie in relatie te brengen met de ontwikkelingsplannen voor Cadzand-Bad en de huidige situatie ter plaatse, kan het parkeerbeleid voor Cadzand-Bad verder uitgewerkt worden. Een uitwerking van het gehele parkeerconcept maakt het mogelijk een eenduidige en consistente parkeeroplossing te realiseren voor de badplaats Cadzand-Bad.

6.2: Huidige parkeersituatie

6.2.1: De parkeerbehoefte

Cadzand-Bad telt slechts een (zeer) beperkt aantal permanente bewoners. In de zomermaanden is de bevolkingsomvang echter veel groter door de verblijfstoeristen, die in de bungalows en hotels verblijven. Omdat binnen één vakantiewoning vaak meerdere appartementen worden verhuurd, is er vraag naar meerdere parkeerplaatsen per vakantiewoning. Hiervoor is geen parkeerruimte, waardoor auto's in de berm en op grasveldjes moeten parkeren. Daarnaast is er op drukke dagen in de zomerperiode, zo'n vijftien tot twintig dagen per jaar, een tekort aan parkeerplaatsen voor strandgangers. Dit leidt tot foutparkeerders die buiten de officiële vakken en in de berm staan. Het straatbeeld wordt hierdoor rommelig en bovendien kan het de doorgang van bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten belemmeren.

Samengevat wordt de parkeerbehoefte bepaald door de volgende bezoekersgroepen:

- Kortparkeerders (met name bezoek aan detailhandel, VVV en verhuurkantoren);
- Langparkeerders (betreft strandbezoekers, dagjesmensen en de verblijfstoeristen);
- Permanente bewoners en woon-werkforensen

6.2.2: Het parkeeraanbod

De huidige openbare (betaalde en vrije) parkeerplaatsen aan de randen van de kern bevinden zich aan de Kanaalweg tussen de Noordzeestraat en het Sincfal (capaciteit 85 parkeerplaatsen) en op het parkeerterrein aan de Gerrit van Hoekestraat, bij het bezoekerscentrum 't Zwin (capaciteit 600 parkeerplaatsen).

In de kern Cadzand-Bad zijn thans de volgende parkeerterreinen te onderscheiden: op Boulevard de Wielingen:

- Aan 't Haventje, tegenover Hotel de Schelde (capaciteit 39 parkeerplaatsen)
 - Ter hoogte van de winkelgalerij (capaciteit 84 parkeerplaatsen)

- Ter hoogte van Makelaardij Van den Akker (capaciteit 34 parkeerplaatsen);
- Ter hoogte van Discotheek Joy (capaciteit 28 parkeerplaatsen);
- Op het dagjescentrum, achter het Esso-tankstation (capaciteit 200 parkeerplaatsen aan de voorzijde en 400 parkeerplaatsen achter de Noorddijk naast de strandkerk) ;
- In De Blommaert (capaciteit 42 parkeerplaatsen);
- In de Leeuwerikenlaan (capaciteit 70 parkeerplaatsen);
- Aan de Vlamingpolderweg op het particuliere parkeerterrein De Kikkerput (capaciteit ca. 500 parkeerplaatsen).

Het huidige totale aanbod van parkeerplaatsen in Cadzand-Bad is 1.872. Deze zijn verdeeld in 1.078 parkeerplaatsen in het oostelijke deel van de kern, 525 ten westen van de Kanaalweg en de resterende 269 in het centrale deel van de kern.

6.2.3: Parkeerregulering

Op dit moment is er in Cadzand-Bad geen sprake van een eenduidig en consistent parkeerbeleid. Dit werkt niet alleen verwarrend, maar leidt ook tot ongewenst (uitwijk)gedrag van bezoekers en werknemers naar de 'woonstraten'. Tijdens de zomerperiode van 1 april tot 1 oktober geldt op een aantal plaatsen een regime van betaald parkeren (dagelijks van 11.00 tot 18.00) en ook nog eens tegen een verschillend parkeertarief, variërend van € 1,20 per uur in de kern tot € 1,00 per uur met een maximum tarief van € 3,50 per dag op het Dagjescentrum aan de rand van de kern.

6.2.4: Bevoorrading detailhandel en horeca

De bevoorrading op Boulevard de Wielingen geschiedt nu ofwel vanaf de rijbaan, waardoor het overige autoverkeer hinder ondervindt van hen ofwel de vrachtwagens staan op het trottoir dan wel fietspad geparkeerd om te laden/lossen, zodat dit gevaarlijke situaties oplevert voor het wandelende publiek en/of de fietsers. Dit probleem dient in de nabije toekomst aangepakt te worden.

6.3: Visie en oplossingsrichtingen

De visie voor het parkeerbeleid in Cadzand-Bad kent de volgende uitgangspunten:

1. De kwalitatief meest hoogwaardige parkeerplaatsen dienen uitsluitend bestemd te zijn voor de kortparkeerders (bezoekers horeca, winkels en verhuurkantoren);
2. In de woonstraten dienen de parkeerplaatsen uitsluitend bestemd te zijn voor de (tijdelijke) bewoners en verblijfstoeristen;
3. De dagrecreanten, de strandbezoekers en het personeel (langparkeerders) dienen verwezen te worden naar de parkeerterreinen aan de rand van de kern;
4. Gezien de sterke seizoensinvloed van bezoekers (verblijfs- en dagtoeristen) in Cadzand-Bad is parkeerregulering buiten het zomerseizoen (1 april tot 1 oktober) niet nodig;
5. De hoogte van de parkeertarieven moet worden gedifferentieerd op basis van de kwaliteit van de voorzieningen en de nabijheid van de te bezoeken bestemming. Voorts

dient de hoogte van de parkeertarieven te worden afgestemd met particuliere exploitanten;

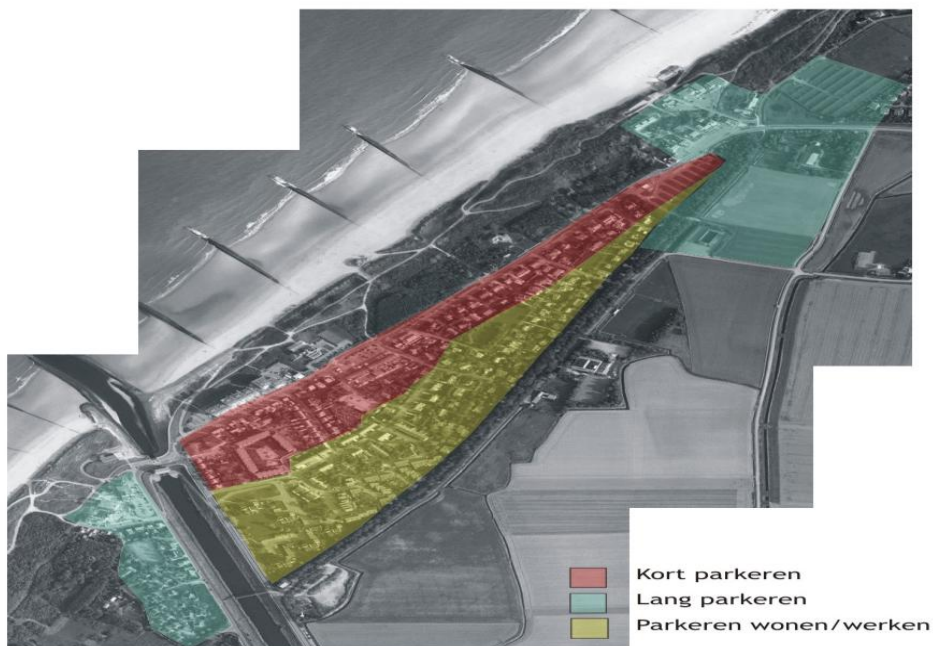
6. Na de herinrichting beschikt de Boulevard de Wielingen over een aantal laad/loshavens voor het vrachtverkeer;
7. Bij alle toekomstige ontwikkelingen (Duinplein, Duinhof, Cavelot), die gevolgen hebben voor het parkeren, dient het parkeren op eigen terrein te geschieden.

Om de bovengenoemde visie tot uitvoering te brengen worden de volgende oplossingsrichtingen voorgesteld:

Ad.1: De kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen

Voor bezoekers van de detailhandel en de horeca alsmede huurders die zaken moeten regelen op een verhuurkantoor is het van belang dat de loopafstand van de parkeerplaats naar de plaats van bestemming zo kort mogelijk is. Om te bewerkstelligen dat deze parkeerplaatsen niet ingenomen worden door de dagtoeristen en/of het personeel, die eveneens graag een langere periode dichtbij willen parkeren, is het instellen van 'kort parkeren' (bijv. een maximum parkeertijd van 2 uur) een goed sturingsmiddel, omdat er vanuit mag worden gegaan dat deze categorie bezoekers slechts enkele uren zullen parkeren. Voor het gebruik van deze 'kortparkeerplaatsen' dient uiteraard te worden betaald gedurende het zomerseizoen. Het parkeertarief dient hierop te worden aangepast.

In de huidige situatie betreft dit de parkeerplaatsen op de Boulevard de Wielingen (aan 't Haventje, bij de winkelgalerij, ter hoogte van Makelaardij Van Akker en ter hoogte van Discotheek Joy) en in de Leeuwerikenlaan. In het kaartje hieronder zijn deze parkeervoorzieningen in rood aangegeven.



Ad.2: Het parkeren voor bewoners en verblijfstoeristen

Om de (tijdelijke) bewoners en verblijfstoeristen in hun parkeerbehoefte te faciliteren moet de schil rond het centrum specifiek voor hen worden bestemd. Het betreft hier alle woonstraten in dit gebied (inclusie het in rood aangegeven parkeerterrein aan De Blommaert). Om te waarborgen dat alleen bewoners en huurders hier kunnen parkeren dient een vergunningensysteem te worden ingevoerd, waarbij alleen zij in aanmerking komen voor een vergunning in combinatie met het instellen van een zone voor vergunninghouders. In het bovenstaande kaartje is dit gebied geel aangegeven.

Ad.3: Het parkeren voor dagrecreanten, strandbezoekers en woon-werkforensen

De parkeerfaciliteiten aan de rand van de bebouwing van Cadzand-Bad moeten worden bestemd voor langparkeerders, en dan vooral voor de dagjesmensen, de strandbezoekers en het personeel dat in Cadzand-Bad werkzaam is. Op die manier is de afstand tot de stranden alsmede het centrum gering. Daarnaast bieden locaties aan de rand van de bebouwing meer capaciteit en zijn deze gemakkelijk(er) vindbaar voor de onbekende bezoeker door het hanteren van een goed parkeerverwijssysteem. Op de 'langparkeerplaatsen' moet een gunstig dagtarief worden gehanteerd, waardoor bezoekers en personeel die gedurende langere tijd willen parkeren gestimuleerd worden om gebruik te maken van deze plaatsen. In het bovenstaande kaartje is dit gebied groen aangegeven.

Zoals in het hoofdstuk hiervoor reeds is gemeld, kan voor het personeel dat werkzaam is in Cadzand-Bad maar hier niet woonachtig is een 'woon-werkvergunning' worden ingevoerd. De geldigheid van deze vergunning dient dan gekoppeld te worden aan een nabijgelegen parkeerterrein.

Om met name op zomerse dagen aan de parkeervraag te kunnen (blijven) voldoen moet voor deze doelgroepen extra capaciteit gecreëerd worden. De oplossing kan gezocht worden in de aanleg van een grote parkeervoorziening aan de rand van de kern, in de richting van de Ringdijk-Noord en de Vlaming- of Tienhonderdpolder. Voor de extreme piekdagen (vijftien à twintig mooie zomerse dagen per jaar) kunnen dan overloopterreinen worden aangewezen, die incidenteel kunnen worden gebruikt om de langparkeerders te faciliteren.

De parkeerplaatsen die in de (nabije) toekomst bestemd kunnen worden voor het langparkeren zijn:

- het parkeerterrein aan de Gerrit van Hoekestraat, bij het bezoekerscentrum 't Zwin;
- het parkeerterrein aan de Kanaalweg, tussen de Noordzeestraat en het Sincfal;
- één of meerdere nieuw aan te leggen grote parkeerterreinen aan de rand van Cadzand-Bad, in de richting van de Ringdijk-Noord en de Vlaming- of Tienhonderdpolder.

Ad.5: Parkeertarieven

Aannemelijk is dat de hoogte van de parkeertarieven afhankelijk is van de loopafstand vanaf de parkeerplaats tot aan de te bezoeken bestemming. Op parkeerplaatsen dichtbij de voorzieningen in het centrum dient een hoger uurtarief te worden ingesteld, dan op de parkeerplaatsen/-terreinen aan de rand, aangezien deze verder weg zijn gelegen. Het instellen van een gedifferentieerd tarief wordt hierbij dan aanbevolen.

Omdat niet alle parkeerplaatsen worden geëxploiteerd door de gemeente zullen nadere afspraken over de tarieven en kwaliteit moeten worden gemaakt met de andere (private) partijen die parkeerterreinen exploiteren.

Ad.6: Laad/loshavens

Op strategische plaatsen dienen na de herinrichting op de Boulevard de Wielingen laad/loshavens te worden gecreëerd om aan de huidige situatie, die zeer verkeersonveilig is, een einde te maken. Een voorwaarde hierbij is dat deze havens binnen een afstand van 100 meter van de winkels en horeca-bedrijven moeten liggen.

Ad.7: Toekomstige ontwikkelingen

Nieuwe ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor het parkeren (zoals de bouw van Duinhof, Duinplein, Cavelot alsmede appartementen/hotels/woningen) dienen te voldoen aan de stelregel dat het parkeren op eigen terrein dient te geschieden. Indien hieraan niet voldaan kan worden, dan dient verdere parkeerregulering te worden ingesteld of ontwikkelaars moeten meebetalen aan het realiseren van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte elders.

6.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten

- Het realiseren van een nieuwe grote parkeervoorziening om de langparkeerders tijdens het zomerseizoen fatsoenlijk te kunnen faciliteren aan de rand van de kern, in de richting van de Ringdijk-Noord en de Badhuisweg.
- Het aanwijzen van overloopterreinen om de langparkeerders een parkeerplaats te kunnen bieden op de piekmomenten.
- Het invoeren van een vergunningensysteem in de woonstraten in combinatie met het instellen van een zone voor vergunninghouders, teneinde de verblijfstoeristen en bewoners in hun parkeerbehoefte te faciliteren.
- Het invoeren van een vergunningensysteem voor de woon-werkforensen, waarbij deze vergunning gekoppeld is aan een parkeerterrein aan de rand van de kern.
- Het vaststellen van een eenduidig en consistent parkeertarief voor zowel de kortparkeerders in het centrum (hoger uurtarief) als de langparkeerders aan de rand (lager, maar gedifferentieerd, uurtarief). Deze vaststelling dient voorafgegaan te worden door een afstemmingsoverleg met de private exploitanten.
- Daar waar het parkeerverwijssysteem niet optimaal is, dient deze aangepast te worden.
- Het aanleggen van laad/loshavens op Boulevard de Wielingen voor het vrachtverkeer na de herinrichting.

HOOFDSTUK 7: AANVERWANTE ONDERWERPEN

Naast de in de vorige hoofdstukken beschreven onderwerpen, is er nog een aantal categorieën te onderscheiden met betrekking tot het parkeren binnen de gemeente Sluis. Deze zullen hieronder aan bod komen.

7.1: Algemene doelstelling

Het hoofdprincipe, dat de juiste doelgroep op de juiste parkeerplaats parkeert, geldt zeker ook voor de hieronder besproken voertuigcategorieën. Het faciliteren van deze groepen voertuigen in hun parkeerbehoefte is het concrete doel, waarbij als randvoorwaarde geldt dat de parkeerplaatsen aangepast zijn aan de afmetingen van de voertuigen waarvoor ze bestemd zijn.

7.2: Parkeren van vrachtwagens in de kernen

Huidige situatie

In de APV is opgenomen dat het verboden is een voertuig met een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter binnen de bebouwde kom te parkeren op werkdagen tussen 18.00 en 08.00 uur en gedurende het weekeinde, met uitzondering van daarvoor aangewezen plaatsen, wegen, dagen en uren. Ook is een uitzondering gemaakt voor parkeren ten behoeve van werkzaamheden, mits tussen 07:00 en 19:00 uur.

De twee hoofdmotieven zijn bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente en het voorkomen van het excessieve weggebruik. Bij 'parkeerexces' gaat het in de eerste plaats om het parkeren dat buitensporig is naar andere weggebruikers toe met het oog op de verdeling van de beschikbare parkeerruimte, en dat dit op grond daarvan niet toelaatbaar is. In de tweede plaats betreft het parkeren dat onaanvaardbaar is om andere redenen zoals de aantasting van de openbare orde en veiligheid, het schaden van het uiterlijk aanzien van de gemeente, geluidhinder en belemmering van het uitzicht. Het opnemen van een dergelijk verbod in de APV heeft tot gevolg dat vrachtwagenchauffeurs nergens hun vrachtwagen kunnen parkeren. In 2001 heeft de raad in een groot aantal kernen binnen de gemeente één of meerdere parkeerplaatsen voor vrachtwagens aangewezen. Echter, in de kernen Breskens, Aardenburg en Hoofdplaat zijn de aangewezen terreinen niet berekend op de huidige vraag naar parkeerruimte. In Groede is de locatie op het parkeerterrein van het MFC niet geschikt voor het parkeren van vrachtwagens en in Cadzand ontbreekt een terrein dat hiervoor aangewezen kan worden.

Gesignaleerd wordt dat de ombuiging van de N61 gevolgen kan hebben voor de aan- en afvoerroute van het vrachtverkeer naar de aangewezen vrachtwagenparkeerplaats in IJzendijke op het parkeerterrein van het sportpark aan de Mauritsweg. Voorkomen moet worden dat dit vrachtverkeer en masse door de kern gaat rijden om de voornoemde locatie te bereiken of te verlaten. In overleg met Rijkswaterstaat (thans nog eigenaar van de N61) dient naar een passende oplossing te worden gezocht. Indien het voornoemde niet mogelijk blijkt te zijn, dan kan overwogen worden om een nieuwe locatie aan te wijzen alwaar het vrachtverkeer kan parkeren, zoals bijv. op het industrieterrein van IJzendijke.

Visie en oplossingsrichting

- Het realiseren van extra vrachtwagenparkeerplaatsen in Breskens, Aardenburg en in Hoofdplaat omdat het huidige aanbod niet toereikend is;
- Het aanwijzen van een nieuwe parkeerplaats voor vrachtwagens in Groede, zoals bijv. op het parkeerterrein van het voormalige hertenkamp nabij het Groede Podium, vanwege de ongepastheid op de huidige locatie;
- Het zoeken naar een geschikte parkeerlocatie in Cadzand, aangezien deze nu geheel ontbreekt;
- Het zoeken naar een gepaste oplossing voor de aan- en afvoerroute van het vrachtverkeer naar de thans aangewezen vrachtwagenparkeerplaats aan de Mauritsweg. Indien het voornoemde niet mogelijk is, dan dient er gezocht te worden naar een nieuwe alternatieve locatie, bijv. op het industrieterrein.

Breskens

Recentelijk is het havengebied geheel heringericht met als gevolg dat de aangewezen vrachtwagenparkeerplaats alhier verdwenen is. De andere aangewezen parking op het sportpark Baersande kan de huidige vraag niet opvangen. Er dient dan ook gezocht te worden naar een extra locatie om circa 20 vrachtwagens te kunnen laten parkeren. Dit terrein dient dan wel minimaal 3.000 m² groot te zijn om het voornoemde aantal van 20 vrachtwagens op een deugdelijke wijze te kunnen stallen.

Aardenburg

Thans zijn er 3 plaatsen aangewezen alwaar vrachtwagens in deze kern mogen parkeren, te weten: de Haven, Beekmanstraat ter hoogte van Smedekensbrugge en aan de Herendreef op het parkeerterrein van het sportpark. Deze situatie is niet ideaal, omdat vrachtwagens de gehele kern moeten doorrijden om de aangewezen plaatsen te bereiken. Aan de (nog aan te leggen) rondweg Aardenburg is er een terrein voorzien om vrachtwagens te laten parkeren. Dit terrein is circa 8.500 m² groot, zodat hier ruim 55 vrachtwagens kunnen staan. Na de realisatie van de rondweg en het vrachtwagenparkeerterrein dienen de 3 reeds aangewezen terreinen in de kern zelf te worden opgeheven.

Hoofdplaat

Het parkeerterrein aan het Spuikom, dat aangewezen is als vrachtwagenparkeerplaats, is niet toereikend om aan de vraag te voldoen. Er dient dan ook gezocht te worden naar een nieuwe locatie buiten of aan de rand van het dorp.

Groede

In de kern Groede mogen vrachtwagens op het parkeerterrein voor het MFC parkeren, aangezien dit in het jaar 2000 aangewezen is. Voor de herindeling in 2003 ging het om een aantal van 2 vrachtwagens die op dit terrein parkeerden, thans zijn dit er 4 à 5 stuks, die hier bijna iedere avond en weekend gebruik van maken. Het gevolg is dat er onvoldoende grote parkeervakken aanwezig zijn, waardoor vrachtwagens overdwars op de vakken parkeren zodat er geen of weinig ruimte overblijft voor de bezoekers van het MFC. Aan dit probleem kan een einde gemaakt worden door het aangewezen vrachtwagen parkeerterrein te verplaatsen naar een locatie elders in of buiten Groede. Een ideale nieuwe locatie zou het reeds aangelegde parkeerterrein op het v.m. terrein van het Hertencamp (thans Groede Podium) aan de Catsweg zijn.

7.3: Parkeren van fietsen

Huidige situatie

In de zomermaanden verplaatsen veel (dag- en verblijfs-)toeristen zich per fiets door de gemeente. Ook de eigen inwoners gebruiken graag de fiets om onder andere naar het strand te fietsen. Door een tekort aan fietsenrekken c.q. -stallingen op attractieve toeristische locaties alsmede bij strandovergangen worden de fietsen soms rommelig neergezet, waardoor schade aan fietsen en/of hinder voor andere weggebruikers (voetgangers) kan ontstaan.

Visie

- Het stimuleren van het fietsgebruik en dus voorzien in voldoende kwalitatieve (bewaakte en betaalde) fietsparkeergelegenheden.
- Bij strandovergangen dient er voldoende fietsparkeergelegenheid aanwezig te zijn. Geïnventariseerd moet worden welke strandovergangen dringend behoefte hebben aan extra fietsenrekken en/of stallingen.
- Het plaatsen van extra fietsenstallingen (beugels, rekken) op de Markt in Groede, op de Grote Markt en aan de Kaai te Sluis;
- Tijdens grote evenementen, waarvan verwacht mag worden dat veel gasten op de fiets komen, dienen voldoende tijdelijke fietsenstallingen te worden geplaatst door de organisator(en).

7.4: Parkeren van motoren

Huidige situatie

In de Wegenverkeerswet is niets geregeld voor het parkeren van motoren. De regelingen voor voertuigen met meer dan twee wielen gaan immers voor motoren niet op. Motoren kunnen in de parkeervakken parkeren, maar dan zijn zij wel belastingplichtig. Het bevestigen van een parkeerkaartje (voor het parkeren op een betaalde parkeerplaats) op het voertuig kan echter lastig zijn en bij afgesloten terreinen is het voor motoren vaak mogelijk om het terrein te verlaten zonder te betalen. Daarnaast is het parkeren in parkeervakken minder wenselijk vanwege het inefficiënte ruimtegebruik. Motoren kunnen ook op het trottoir geparkeerd worden onder voorwaarde dat hier geen hinder van wordt ondervonden door bijvoorbeeld voetgangers. Op beide aspecten kan uiteraard gehandhaafd worden.

Reeds in de kernen Sluis, Cadzand-Bad en Breskens is het parkeren van motoren gefaciliteerd. Echter, de 28 vakken op het Walplein in Sluis voldoen bij lange na niet aan de vraag naar deze vakken en in Cadzand-Bad zal de aangelegde parkeervoorziening als gevolg van de herinrichting van Boulevard de Wielingen komen te vervallen.

Visie

- Het realiseren van extra motorparkeerplaatsen in Sluis (op een nader te bepalen locatie), onder de voorwaarde dat de motoren veilig kunnen staan, bijv. onder toezicht (van langslpend publiek) of met aanbindmogelijkheden;
- Bij nieuwe ontwikkelingen in met name toeristisch-recreatieve gebieden (bijv. bij de op handen zijnde herinrichting van Cadzand-Bad) dient rekening te worden gehouden met de vraag naar motorparkeerplaatsen;

- Het parkeerverwijssysteem dient conform aangepast te worden, zodat de locaties gemakkelijk te vinden zijn voor toeristen.

7.5: Parkeren van campers en caravans

Huidige situatie

De laatste jaren is er een toename in het gebruik van campers. Met name in Sluis (op de Grote Markt, de Klokstraat en Sint Donaes) en aan de kust leidt dit soms tot hinder wanneer een camper meerdere parkeerplaatsen bezet. Nu gaat het nog slechts om enkele campers per week, maar verwacht wordt dat dit aantal zal toenemen. Er zijn binnen de gemeente geen speciale aangewezen parkeerplaatsen voor het parkeren van campers en auto's met caravans (dus niet overnachten!). Momenteel zijn er enige parkeerterreinen alwaar deze categorie voertuigen qua afmeting uitstekend zouden kunnen parkeren, te weten op de busparking aan de Sint Annastraat te Sluis en op het parkeerterrein aan de Kanaalweg te Cadzand-Bad. De verkeersborden voor het mogen parkeren van campers op voornoemde terrein dienen hierop aangepast te worden.

De parkeerterreinen, die voorzien zijn van een slagboom zoals aan de kust en in de kern Sluis, kennen een hoogtebeperking waardoor ze ook hiervan geen gebruik kunnen maken.

Visie en oplossingsrichting

- Het zoeken van passende locaties voor het parkeren (niet overnachten!) van campers en auto's met caravans aan de kust (bijv. op de parking aan de Kanaalweg te Cadzand-Bad en op de parkeerplaats aan de Zeestraat in Breskens) en in de kern Sluis;

7.6: Parkeren van touringcars

Huidige situatie

Het parkeren van bussen (touringcars) vindt hoofdzakelijk plaats in toeristisch-recreatieve gebieden, zoals in Groede (Slijkstraatje), Sluis en Cadzand-Bad. Bij de eerste twee is het aanbod voor het parkeren van touringcars toereikend en passend, bij de laatste ontbreekt deze geheel.

Visie

- Na de herinrichting van Cadzand-Bad dient er buiten de kern een passende locatie te worden gevonden voor het parkeren van touringcars (bijv. op het parkeerterrein aan de Kanaalweg);
- Voor het in- en uit laten stappen van passagiers van de touringcars is het noodzakelijk dat er een 'halteplaats' wordt gerealiseerd op Boulevard de Wielingen te Cadzand-Bad. Als alternatief voor de aanleg van een dergelijke plaats, kan de touringcar gebruik maken van de bestaande halteplaats van de lijnbus.

7.7: Parkeren voor mensen met een functiebeperking

Huidige situatie

Parkeerplaatsen voor gehandicapten moeten voldoen aan de geldende normen qua inrichting en afmeting en op korte afstand van de bestemming worden gerealiseerd. Volgens de CROW-richtlijnen dient circa 2% van het openbare parkeeraanbod bestemd te zijn voor gehandicapten. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen als Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsen ingericht zijn. De afstand van de parkeerplaats tot de ingang moet minder dan 100 meter zijn. Bij grote parkeerterreinen dient 1 op de 50 parkeerplaatsen een Algemene Gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Voor een uitgebreide uiteenzetting over dit onderwerp wordt verwezen naar de nota 'Gehandicaptenparkeerbeleid'.

Een gemeente heeft de autonome bevoegdheid om een Algemene Gehandicaptenparkeerplaats al dan niet vrij te stellen van betaald parkeren. In de gemeente Sluis zijn deze plaatsen niet uitgezonderd van het betaald parkeren. Momenteel is er echter wel een wetsvoorstel in de maak om deze groep personen in heel Nederland vrij te stellen van het betaald parkeren. Met name voor de kern Sluis heeft dit enorme financiële consequenties, gezien de vele Belgische bezoekers die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart.

Visie

- Onderzocht dient te worden of de reeds aanwezige Algemene en Gereserveerde Gehandicaptenparkeerplaatsen binnen onze gemeente in overeenstemming is met de geldende normen qua inrichting en afmeting. Zo niet, dan dienen deze aangepast te worden;
- Het aanleggen van extra Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsen wanneer niet aan de CROW-richtlijnen inzake het aantal parkeerplaatsen voldaan wordt.

7.8: Parkeren en evenementen

Huidige situatie

Met name binnen de kernen Oostburg, Sluis en Cadzand-Bad vinden er jaarlijks diverse evenementen plaats, die ervoor zorgen dat er meer bezoekers getrokken worden. Sommige evenementen worden op bestaande (betaalde) parkeerplaatsen gehouden, zoals bijv. op de Grote Markt en aan de Kaai in Sluis, op de Markt in Oostburg en nabij de winkelgalerij aan de Boulevard de Wielingen te Cadzand-Bad. Hierdoor neemt het aanbod van parkeerplaatsen af, terwijl er op die momenten vaak juist een grotere vraag naar deze plaatsen is. Daarnaast loopt de gemeente parkeerinkomsten mis, doordat er op zo'n moment minder betaalde parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Visie

- Maatregelen treffen om het tekort aan parkeerplaatsen tijdens een evenement op te vangen, bijv. door het aanwijzen van tijdelijke terreinen (weilanden) alwaar geparkeerd kan worden;
- Het opstellen van een draaiboek waarin opgenomen dient te worden hoe om te gaan met het parkeren en de verkeersregulering tijdens een evenement;
- Per evenement dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de mis te lopen parkeerinkomsten zijn, zodat de gederfde parkeerinkomsten in rekening kunnen worden gebracht bij de organisatie van het evenement;

- Het vooraf in kennis stellen van het parkeerbureau van het te houden evenement middels een kopie van de verleende vergunning, zodat de parkeercontroleurs hier weet van hebben en er rekening mee kunnen houden.

7.9: Parkeren voor ambulante beroepsgroepen

Huidige situatie

In de kern Sluis alsook in het gehele kustgebied is ruim 75% van het totaal aantal parkeerplaatsen op enige wijze gereguleerd (betaald dan wel vergund parkeren) en dit percentage zal in de toekomst alleen maar verder stijgen. Het vorenstaande geldt in iets mindere mate voor de kern Oostburg. Voor de ambulante beroepsgroepen (bijv. de thuiszorg, huisartsen, loodgieters, servicemonteurs etc.) die in de gereguleerde gebieden werkzaam zijn, wordt het dan lastig om te parkeren in de omgeving van hun bezoekadres.

Visie

- Het invoeren van een vergunningsstelsel, met name in de kern Sluis en aan de kust, waarmee deze ambulante beroepsgroepen op een vergunde parkeerplaats kunnen parkeren.

Oplossingsrichting

Voorgesteld wordt om voor deze categorie een vergunningsstelsel in te voeren met name aan de kust en in de kern Sluis, waarmee zij op een vergunde parkeerplaats, welke veelal in de woonwijken zijn te vinden, kunnen parkeren. In Oostburg is de betaalde parkeerzone dermate klein (ook na de voorgestelde uitbreiding hiervan met enkele straten) dat deze beroepsgroepen gemakkelijk buiten de betaalde zone op geringe afstand van hun bezoekadres kunnen parkeren.

Alvorens overgegaan wordt tot de invoering van een dergelijk vergunningensysteem dient eerst nader uitgewerkt te worden welke beroepsgroepen hiervoor in aanmerking komen, hoeveel vergunningen er per bedrijf(stak)/instantie aangeschaft kunnen worden en wat de prijs is van een dergelijke vergunning.

7.10: Parkeren bij scholen

Huidige situatie

Het halen en brengen van kinderen per auto genereert vraag naar parkeerruimte bij basisscholen en kinderdagverblijven. Vaak is de bestaande parkeercapaciteit onvoldoende, met het gevolg dat er foutief (buiten de aangegeven vakken, dubbel etc) geparkeerd wordt door de ouders.

Visie en oplossingsrichting

- Het parkeerbeleid bij scholen moet worden afgestemd op de lokale situatie;
- Nieuwe ontwikkelingen (zoals de Brede School in Oostburg, Groede en Breskens) moeten worden afgestemd op de nieuwe situatie, waarbij een zo optimaal mogelijke infrastructuur rondom de scholen ontstaat (bijv. Kiss-and-ride zone).

Voor de bovenmatige parkeerdruk rondom scholen kunnen oplossingen in drie richtingen worden gezocht: infrastructurele aanpassingen, handhaving tegen foutparkeerders of

educatie en voorlichting. Geen van die drie oplossingsrichtingen afzonderlijk kan de problemen rondom scholen verhelpen. Het doel om voldoende parkeerruimte te bieden rondom scholen gaat niet samen met het principe van het waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom moet een deel van de oplossing worden gezocht in het aanpassen van gedrag. Voorlichting moet ouders en kinderen er op attent (blijven) maken dat ze zelf kunnen bijdragen aan de vermindering van de parkeeroverlast, bijvoorbeeld door het kiezen van een andere vervoersmethode (te voet of per fiets). Door tevens regelmatig op te treden tegen foutparkeerders worden ouders hier nog eens extra bewust van gemaakt.

7.11: In te nemen en uit te werken uitgangspunten

- Het realiseren van extra vrachtwagenparkeerplaatsen alwaar het huidige aanbod niet toereikend is alsmede het aanwijzen van nieuwe parkeerplaatsen voor vrachtwagens vanwege de ongepastheid op de huidige locatie. Er dient voor gewaakt te worden dat het vrachtverkeer, na de ombuiging van de N61, buiten de kern IJzendijke om het vrachtwagenparkeerterrein kan bereiken en verlaten.
- Op plaatsen waar regelmatig een tekort aan fietsenstallingen is moet het aanbod ervan selectief worden uitgebreid; Bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de normen voor de aanleg van nieuwe fietsenstallingen, zoals bijv. bij de herinrichting van Boulevard de Wielingen te Cadzand-Bad.
- Op plaatsen waar veel motoren komen dienen speciaal ingerichte en als zodanig aangeduide locaties te worden gecreëerd, zodat het wild parkeren van motoren aan banden gelegd wordt. Het gebruik kan gestimuleerd worden door voldoende ruimte beschikbaar te stellen en door voorzieningen aan te brengen waaraan motoren bevestigd kunnen worden (in het zicht van de motorrijders en/of looproute).
- Het starten van een experiment op de parkeeronthaalkamer te Nieuwvliet om 5 of 10 parkeerplaatsen in te richten voor het parkeren (en overnachten) van campers; op andere plaatsen aan de kust en in de kernen dienen naar behoefte extra parkeerplaatsen (niet overnachten) te worden aangelegd.
- Het aanwijzen van een terrein aan de rand van Cadzand-Bad voor het parkeren van touringcars; na de herinrichting dient er op de Boulevard de Wielingen op een strategische locatie een 'halteplaats' te worden gecreëerd alwaar mensen in- en uit kunnen stappen.
- Onderzoeken of het huidige aantal Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsen in de gemeente voldoen aan de geldende norm.
- Per evenement dient door de organisatoren aangegeven te worden welke maatregelen getroffen zijn om het tekort aan parkeerplaatsen op te heffen dan wel tot een minimum te beperken.
- In de kern Sluis en aan de kust dient een vergunningsstelsel te worden ingevoerd voor de ambulante beroepsgroepen; de criteria hiervoor dienen vooraf nader te worden uitgewerkt.
- Per schoollocatie dient een samenhangend pakket aan maatregelen (infrastructuur, educatie en voorlichting) uitgewerkt te worden om de verkeersveiligheid van de kinderen te waarborgen.

HOOFDSTUK 8: PARKEERORGANISATIE EN HANDHAVING

8.1: Doelstelling

De doelen voor de gemeentelijk parkeerorganisatie en handhaving zijn:

- Voldoende kwalitatief goed opgeleide parkeercontroleurs (BOA's en fiscalisten) die niet alleen controleren en handhaven op het parkeren in betaalde zones maar ook in gereguleerde gebieden en op Mulderfeiten (parkeren op trottoir, laad- en loshavens, invalidenparkeerplaatsen en parkeerverboden), in alle kernen binnen de gemeente;
- Met een minimale inzet van handhaving een maximaal resultaat trachten te behalen.

8.2: Huidige situatie

8.2.1: Parkeertoezicht

Het parkeerbeleid staat of valt met de controle op straat. Dit geldt niet alleen voor het betaald parkeren en een ingevoerd vergunningensysteem, maar ook voor bijv. de ingestelde parkeerverboden. De parkeerders zullen hun gedrag hierop afstemmen.

Momenteel zijn er op jaarbasis minimaal 4,7 fte aan parkeercontroleurs (gemiddelde aantal inhuur hoog-/laagseizoen) benodigd om de controle en handhaving van het parkeren in al haar facetten op een adequate manier te kunnen uitvoeren en valt het met name in het hoogseizoen niet mee om het werkrooster sluitend te krijgen vanwege het ontbreken van voldoende BOA's. Een fiscalist kan immers alleen een naheffing uitschrijven voor het niet of onvoldoende betalen van het verschuldigde parkeertarief, een boa kan alle Wet-Mulderfeiten (foutparkeerders en het zonder benodigde parkeervergunning parkeren in een vergunninghoudersgebied) beboeten. Om te waken voor het ontbreken van voldoende boa's dienen er, zéker wanneer alle in de voorgaande hoofdstukken omschreven acties uitgevoerd zullen worden, meer fte's aan parkeercontroleurs aanwezig te zijn dan thans het geval is.

8.2.2: Handhaving

Wanneer parkeerders niet betalen op een betaalde parkeerplaats, dan krijgen zij een naheffingsaanslag parkeerbelasting. Dit is een gefiscaliseerde belastingmaatregel en dit betekent dat de bedragen van de opgelegde naheffingsaanslagen terugvloeien in de gemeentekas, met als gevolg dat de fiscalist in principe kostendekkend rondloopt. Daarentegen komen de bedragen van de Mulder-boetes, welke alleen uitgeschreven mogen worden door BOA's, in de staatskas terecht.

Over het tijdstip van de invoering van de Wet 'Bestuurlijke boete foutparkeren en stilstaan' valt nog niets concreet te zeggen evenals welke gevolgen dit vanuit financieel oogpunt zal hebben voor de gemeenten. Wanneer deze Wet in werking zal treden zullen de mogelijkheden voor het inzetten van dit instrument nader uitgewerkt worden.

In de Kadernota 2010-2013 is opgenomen dat de hoogte van een naheffingsaanslag, die thans € 34,00 + één uurtarief bedraagt, verhoogd wordt naar € 49,00 + één uurtarief. Met name de Belgische bezoekers weten vaak niet hoe ze hun naheffing moeten betalen. Daarnaast heeft het betaald parkeren de schijn 'de melkkoe' van de gemeente te zijn.

8.3: Visie en oplossingsrichtingen

De visie voor de parkeerorganisatie en handhaving steunt op de volgende pijlers:

1. Het taakveld 'parkeren' dient altijd te beschikken over voldoende kwalitatief goed (intern) opgeleide parkeercontroleurs om het werkrooster sluitend te krijgen;
2. Het parkeertoezicht kan efficiënter ingezet worden, zodat niet alleen toezicht gehouden wordt op het parkeren maar ook op zaken uit de APV en andere bijzondere wetten;
3. De gereguleerde parkeerzones dienen duidelijk, begrijpelijk en rechtvaardig te zijn voor de gebruikers, waardoor de handhaving geloofwaardig is en geaccepteerd wordt;
4. De handhaving dient kostendekkend te zijn en te blijven;
5. Een betere informatieverstrekking aangaande de hoogte van een op te leggen naheffing, de wijze van betaling hiervan met name voor de buitenlandse toeristen alsmede de redenen om een gereguleerde parkeerzone (betaald of vergund) in te voeren;
6. Het insteken op een intensief samenwerkingsverband met de andere 2 Zeeuws-Vlaamse gemeenten op het gebied van parkeerorganisatie en handhaving en als gevolg hiervan een Europese aanbestedingsprocedure starten.

Om de bovengenoemde visie tot uitvoering te brengen worden de volgende oplossingsrichtingen voorgesteld:

Ad.1: Voldoende kwalitatief goed opgeleide parkeercontroleurs

Voor de komende jaren worden meer regelingen op het gebied van parkeren verwacht, zoals in de voorgaande hoofdstukken van deze Parkeervisie wordt voorgesteld. Hiervoor zijn dagelijks voldoende parkeercontroleurs van wezenlijk belang.

Indien het daadwerkelijk benodigde aantal parkeercontroleurs (en dan vooral de BOA's) niet beschikbaar is, dan betekent het dat er prioriteiten gesteld moeten worden. Hierbij zal dan meer aandacht worden besteed aan het betaald parkeren en minder aan het vergund parkeren en andere parkeerovertredingen in de diverse kernen, omdat een fiscalist deze zaken niet mag handhaven.

De vuistregel voor het aantal in te zetten boa's voor het handhaven van het betaald parkeren is, dat parkeercontroleurs per voltijdmedewerker 350 tot 400 parkeerplaatsen voor hun rekening kunnen nemen¹. De inzet van het aantal benodigde boa's is onder meer afhankelijk van:

- Het aantal uren gereguleerd parkeren per week;
- Het karakter van het gebied: in gebieden met veel langparkeerders is minder handhaving nodig dan in gebieden met veel kortparkeerders;
- De parkeerdruk in het gebied: in gebieden met een hoge parkeerdruk is de kans op overtredingen groter, en is dus meer handhaving en inzet van boa's nodig;
- De ligging van parkeerplaatsen: als parkeerplaatsen meer verspreid liggen, kost het meer tijd om te handhaven;

¹ Bron: CROW, *Richtlijn parkeercontrole*, publicatie 176, mei 2004.

- Neventaken: als boa's meer neventaken krijgen, zijn meer handhavers benodigd.

Op voorhand kan nog niet berekend worden hoeveel boa's er daadwerkelijk benodigd zijn, aangezien dit afhankelijk is van het aantal in te voeren regelingen op het gebied van parkeren.

Ad.2: Taakveld parkeertoezicht verbreden

Voor de uitvoering van handhavingstaken op het gebied van APV en bijzondere wetten is er thans een formatietekort. Dit probleem kan worden opgelost door de parkeercontroleurs efficiënter in te zetten, nadat zij beschikken over de nodige kennis.

Ad.3: Een duidelijk, begrijpelijk en rechtvaardig parkeersysteem dat gehandhaafd wordt

Er wordt naar gestreefd dat de gereguleerde parkeerzones binnen de gemeente goed zullen functioneren. Een gereguleerde parkeerzone functioneert goed wanneer deze zone wordt gebruikt waarvoor hij bedoeld is. Het gereguleerde parkeren moet voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- Een duidelijk en begrijpelijk systeem: het is voor iedereen duidelijk en begrijpelijk waar betaald parkeren of een parkeervergunning geldt. Daar waar dit nu niet het geval is, dient dit te worden aangepast. Tevens moet het systeem goed te communiceren zijn naar de gebruiker toe;
- Een rechtvaardig systeem: overtreders hebben een reële kans om beboet te worden, zodat het betalen voor parkeren binnen de betaalde parkeergebieden 'loont' of dat zij hun gedrag hierop aanpassen en uitwijken naar een andere locatie (bijv. binnen een vergunninghouderszone).

Parkeerders moeten het gevoel hebben dat er gehandhaafd wordt, zodat zij hun parkeergedrag daar op aanpassen. Een consequente handhaving draagt bij aan de geloofwaardigheid en de acceptatie van het gevoerde parkeerbeleid.

Ad.4: Handhaving kostendekkend

Binnen een kostendekkend systeem komen de kosten voor de handhaving overeen met de inkomsten uit de naheffingen. De hoogte van de opgelegde naheffingen dienen als zodanig passend te zijn. Indien de kosten voor de handhaving stijgen, dan impliceert dit automatisch een hoger bedrag voor de naheffing.

Ad.5: Informatieverstrekking

Om veelgestelde vragen van met name Belgische bezoekers, zoals 'of de hoogte van de naheffing in twee dagdelen geknipt kan worden' en 'hoe en waar kan ik de naheffing betalen' in de toekomst te voorkomen, dient de informatie naar de bezoeker toe verbeterd te worden. De Belgische bezoeker gaat er vaak ten onrechte vanuit dat de Nederlandse en Belgische wetgeving gelijklopend zijn. Een (grensoverschrijdende) voorlichtingscampagne in kranten of uit te delen folders zou hier een oplossing kunnen zijn.

Ad.6: Intensief samenwerkingsverband met Terneuzen en Hulst

De problemen aangaande een sluitend werkrooster voor de parkeercontroleurs, welke in het verleden bijna jaarlijks terugkeerde, zullen naar alle verwachting verholpen zijn indien ingestoken wordt op een intensievere samenwerking met de 2 andere Zeeuws-Vlaamse gemeenten in 2010 op het gebied van het totale parkeerbeheer. Op die manier kunnen de 3 gemeenten zowel kosten besparen als tezamen uit dezelfde pool van parkeercontroleurs vissen. Momenteel vindt hierover al maandelijks overleg plaats tussen de 3 Zeeuws-Vlaamse gemeenten.

In het traject van aanbesteding zal dan ook aandacht worden besteed aan het effectiever inzetten van de parkeercontroleurs in meerdere disciplines (APV, milieu etc).

Tenslotte dient er, alvorens de Europese aanbestedingsprocedure daadwerkelijk gestart wordt ten aanzien van de in te huren parkeercontroleurs, een keuze gemaakt te worden uit de volgende mogelijkheden:

- Een aanbesteding volgen voor zowel de inhuur van fiscalisten en boa's, zoals ook de gemeente Hulst nu doet en ook voornemens is te doen;
- Een aanbesteding volgen voor alleen de inhuur van fiscalisten en daarbij het aantal benodigde fte's aan boa's in eigen dienst te nemen (zodat zekerheid bestaat over een sluitend werkrooster), zoals thans de gemeente Terneuzen doet en ook in de toekomst voornemens is te blijven doen;
- Een aanbesteding volgen voor de inhuur van fiscalisten en/of boa's die in een enkele dan wel in een dubbele bezetting gaan lopen; dit laatste vanwege de alsmear toenemende verbale agressie en fysieke bedreigingen jegens de parkeercontroleurs.

8.4: In te nemen en uit te werken uitgangspunten

- De (financiële en personele) mogelijkheden onderzoeken om gedurende het gehele jaar te beschikken over voldoende en kwalitatief goed opgeleide parkeercontroleurs volgens de richtlijnen van de CROW, zodat het parkeergedrag op een gedegen wijze gecontroleerd en gehandhaafd kan worden in alle kernen van de gemeente.
- Monitoren of de gereguleerde parkeerzones binnen de gemeente duidelijk, begrijpelijk en rechtvaardig zijn voor de diverse gebruikers.
- Het verbeteren van de informatieverstrekking aan met name de buitenlandse bezoekers over een opgelegde naheffingsaanslag parkeerbelasting (de hoogte van de naheffing, hoe/waar deze betaald kan worden).
- Het bereiken van een intensievere samenwerking met de 2 andere Zeeuws-Vlaamse gemeenten door het volgen van een Europese aanbestedingsprocedure in 2010 voor een langlopende periode (bijv. 5 jaar), waarbij tevens aandacht zal worden besteed aan een efficiëntere inzet (taakverbreding) van de parkeercontroleurs door een herpositionering van handhaving en parkeerbureau.
- Alvorens de Europese aanbestedingsprocedure daadwerkelijk gestart wordt ten aanzien van de in te huren parkeercontroleurs, dient er een keuze gemaakt te worden uit de volgende mogelijkheden:
 - Een aanbesteding volgen voor zowel de inhuur van fiscalisten en boa's, zoals ook de gemeente Hulst nu doet en ook voornemens is te doen;
 - Een aanbesteding volgen voor alleen de inhuur van fiscalisten en daarbij het aantal benodigde fte's aan boa's in eigen dienst te nemen (zodat zekerheid bestaat over een sluitend werkrooster), zoals thans de gemeente Terneuzen doet en ook in de toekomst voornemens is te blijven doen;
 - Een aanbesteding volgen voor de inhuur van fiscalisten en/of boa's die in een enkele dan wel in een dubbele bezetting gaan lopen; dit laatste vanwege de alsmaar toenemende verbale agressie en fysieke bedreigingen jegens de parkeercontroleurs.
- Daar de Wet 'Bestuurlijke boete foutparkeren en stilstaan' nog niet is ingevoerd, kan hierop nog geen parkeerbeleid ontwikkeld worden.

HOOFDSTUK 9: HET VERVOLGTRAJECT

In de voorgaande hoofdstukken zijn de knelpunten en oplossingsrichtingen op het parkeergebied in de diverse kernen alsmede voor de aanverwante onderwerpen en de parkeerorganisatie en handhaving beschreven. Echter, deze oplossingsrichtingen kunnen, onder meer vanwege de financieel beschikbare middelen, niet allemaal tegelijkertijd uitgevoerd worden. Bovendien moet er sprake zijn van een logische volgorde van implementatie van de genoemde in te nemen en uit te werken uitgangspunten. Immers, het is bijvoorbeeld niet aan te raden het bermparkeren aan de kustweg fysiek onmogelijk te maken, wanneer het huidige parkeeraanbod ontoereikend is om aan de reguliere vraag naar parkeerplaatsen te voldoen.

In onderstaand schema zijn de in te nemen en uit te werken uitgangspunten uit de vorige hoofdstukken naar prioriteit in de tijd uitgezet, uitgesplitst naar de jaren 2009 t/m 2012. De maatregelen die samenhangen en waarbij afstemming in de fasering nodig is, zijn direct in de gewenste volgorde van implementatie weergegeven.

Kern Sluis	2010	2011	2012	2013
Inrichten laad/loshavens voor vrachtwagens in het centrum	X			
Optimaliseren van het venstergebied en de venstertijden	X			
Vervangen van de apparatuur op de slagboomterreinen	X			
Optimaliseren van het parkeerverwijssystem	X			
Invoeren van een gedifferentieerd parkeertarief	X			
Aanpassen van het parkeertarief in het centrum en in de schil		X		
Parkeerduur beperken in het centrum en in de schil		X		
Uitbreiding van vergunninghoudersplaatsen in de woonwijken	X			
Faciliteren van de woon-werkforensen en ambulante beroepsgroepen	X			
Onderzoek naar een autovrij centrum		X		
Structurele uitbreiding van parkeerlocaties			X	
Incidentele uitbreiding van parkeerlocaties			X	

Kern Oostburg	2010	2011	2012	2013
Inrichten laad/loshaven voor vrachtwagens in de Nieuwstraat	X			
Invoering betaald parkeren gedurende de wintermaanden	X			
Betaalde parkeerzone uitbreiden		X		
Onderzoek naar een autovrij centrum		X		

Parkeervisie gemeente Sluis 2010 - 2013

Kern Breskens	2010	2011	2012	2013
Invoering van betaald parkeren in het centrum	X			
Onderzoek naar een vorm van parkeerregulering in de woonstraten	X			

De Kust	2010	2011	2012	2013
Plaatsen van een statistisch parkeerverwijssysteem	X			
Vervangen van de apparatuur op de slagboomterreinen	X			
Invoeren van een gedifferentieerd parkeertarief	X			
Faciliteren van de woon-werkforensen	X			
Onderzoek naar het faciliteren van parkeren van bepaalde doelgroepen	X			
Incidentele uitbreiding parkeerlocaties (weilandparkeren)		X		
Handhaving van het bermparkeren	X			
Structurele uitbreiding van geconcentreerde parkeerlocaties				X
Evaluatie parkeerterreinen (onderhoud + aanwezige voorzieningen)	X			
Evaluatie parkeeronthaalkamer Nieuwvliet	X			

Cadzand-Bad	2010	2011	2012	2013
Inrichten laad/loshaven op Boulevard de Wielingen		X		
Structurele uitbreiding geconcentreerde parkeerlocatie Ringdijk-Noord			X	
Optimaliseren van het parkeerverwijssysteem			X	
Vaststellen van een eenduiding en consistent parkeertarief			X	
Invoering van vergunninghouderplaatsen in de woonstraten			X	
Faciliteren van de woon-werkforensen			X	

N.B. Voor Cadzand-Bad betreffen het algemene uitgangspunten, vanwege de toekomstige ontwikkelingen in deze badplaats.

Aanverwante onderwerpen	2010	2011	2012	2013
Vrachtwagenplaatsen in Breskens	X			
Vrachtwagenplaatsen in Hoofdplaat		X		
Vrachtwagenplaatsen in Groede		X		
Vrachtwagenplaatsen in Cadzand-Dorp		X		
Vrachtwagenplaatsen in Aardenburg				X
Bereikbaarheid vrachtwagenparkeerterrein in IJzendijke	X			
Inventarisatie fietsparkeergelegenheid op de duinovergangen	X			
Plaatsing extra fietsenstallingen Groede + Sluis	X			
Uitbreiding motorparkeerplaatsen in Sluis	X			

Parkeervisie gemeente Sluis 2010 - 2013

Aanverwante onderwerpen	2010	2011	2012	2013
Onderzoek parkeerplaatsen campers en auto's met caravan aan de kust		X		
Onderzoek parkeerplaatsen campers en auto's met caravan in Sluis	X			
Experiment camperovernachtingsplaatsen aan de kust	X			
Parkeerlocatie touringcars Cadzand-Bad + halteplaats Boulevard			X	
Onderzoek aantal algemene invalidenparkeerplaatsen + afmeting		X		
Opstellen draaiboek parkeren tijdens evenementen		X		
Aanwijzen tijdelijke parkeerlocaties tijdens evenementen		X		
Parkeerproblematiek rondom scholen	X			

Parkeerorganisatie en handhaving	2010	2011	2012	2013
Handhavingsplan	X			
Verbeteren informatieverstrekking naheffingsaanlagen aan buitenlandse bezoekers		X		
Efficiëntere inzet parkeercontroleurs op gebied APV + bijzondere wetten		X		