

KOERSDOCUMENT PARKEERBELEID GEMEENTE HULST



INHOUDSOPGAVE

- 1. INLEIDING**
 - 1.1 WAT IS EEN KOERSDOCUMENT?
 - 1.2. HUIDIG BELEID
 - 1.3 PROCES
 - 1.4 AANLEIDING
 - 1.5 SCOPE
- 2. INVENTARISATIE EN BESCHIKBARE GEGEVENS**
 - 2.1 PARKEERPRODUCTEN
 - 2.2 SWOT ANALYSE
- 3. UITGANGSPUNTEN**
 - 3.1 EENVOUD IN PARKEERPRODUCTEN
 - 3.2 BOLWERKEN MEER BENUTTEN
 - 3.3 EFFICIËNTE BEZETTING
 - 3.4 KORT PARKEREN BINNEN DE VESTING
 - 3.5 LANG PARKEREN BUITEN DE VESTING
- 4. DOEL PARKEERBELEID**
- 5. PARKEERBELEID**
 - 5.1 PARKEERPRODUCTEN
 - 5.2 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN PARKEREN OP EIGEN TERREIN
 - 5.3 PARKEERNORMEN
 - 5.4 GEBIEDSINDELING
- 6. EVALUATIE**

BIJLAGE 1. RESULTATEN ONDERZOEKEN EN CONCLUSIES GESPREKKEN

1. INLEIDING

Hulst is als vestingstad nabij België een aantrekkelijke plaats om te wonen en bezoeken. De kenmerkende structuur van de stad en het grote aantal voorzieningen geven Hulst een uniek karakter. Door de beperkte ruimte binnen de vesting vormt een goede balans in parkeren een uitdaging. Ook omdat er herontwikkelingen gepland staan en het autobezit nog altijd toeneemt. Verder bestaat het landschap van de gemeente afwisselend uit landelijke gebieden en kleinere kernen. Hier spelen parkeervraagstukken weliswaar een kleinere rol, maar is daarmee niet minder belangrijk. Voor de gemeente Hulst leeft de wens om met goed doordacht parkeerbeleid de parkeersituatie in de gemeente Hulst, en nadrukkelijk binnen de vesting, beter te regelen.

De gemeente Hulst beschikte eerder nog niet over vastgesteld parkeerbeleid. Hierdoor ontbreken sturingsinstrumenten om de doelgroepen op de juiste plaatsen te laten parkeren. Daarnaast wil de gemeente Hulst voorbereid zijn op de toekomst. Daar horen ook duidelijke parkeernormen bij.

1.1 Wat is een koersdocument?

Dit koersdocument is bedoeld om de vorm van het nieuwe parkeerbeleid in hoofdlijnen weer te geven, zodat indien nodig bijgestuurd kan worden. In dit koersdocument brengen we de uitgangspunten, opgehaalde informatie bij inwoners, ondernemers en de gemeenteraad en uitgevoerde onderzoeken samen.

Het nieuwe parkeerbeleid vult een gat omdat er op dit moment geen vastgesteld parkeerbeleid bestaat. Het gaat mogelijkheden bieden voor meer sturing, waar dit nu ontbreekt. Daarmee kunnen we de parkeerplaatsen, met name binnen de vesting, efficiënt gebruiken en inzetten voor het gewenste parkeermotief. Tevens biedt het beleid uitgangspunten voor de parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen. Hierdoor wordt mede uitvoering gegeven aan de motie van de gemeenteraad om een visie te ontwikkelen op parkeren in de vestingstad.

1.2 Huidig beleid

Er is sprake van een vastgestelde parkeerverordening en verordening parkeerbelastingen. Met de parkeerverordening en verordening parkeerbelastingen worden een aantal zaken geregeld. Deze verordeningen zien toe op de regels voor parkeervergunningen en betaald parkeren. Wie komt in aanmerking voor een bepaalde parkeervergunning en onder welke voorwaarden kan hiervan gebruik gemaakt worden. De prijs van betaald parkeren op straat en parkeervergunningen is hierin ook vastgelegd.

Deze verordeningen vormen geen volwaardig parkeerbeleid. Het is een uitvloeisel van afspraken die in parkeerbeleid vastgelegd moeten worden. Dit overkoepelende parkeerbeleid ontbreekt in Hulst. Ook een nota parkeernormen bestaat in Hulst niet. Kencijfers van het CROW bieden daarom nu de enige houvast. Dit kan zorgen voor willekeur en interpretatieverschillen. Het is gewenst om bewuste keuzes te maken, vast te leggen welke parkeernormen gelden en hoe deze toegepast worden. Dit draagt bij aan een eenduidig en transparant toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

1.3 Proces

Dit koersdocument bevat de richting die we met het parkeerbeleid op willen. Deze richting en beleidsuitgangspunten komen niet uit de lucht vallen. Voorafgaand aan het opstellen van dit koersdocument is er een uitgebreide inventarisatie uitgevoerd. Een inhoudelijke toelichting op deze inventarisatie leest u terug in hoofdstuk twee van dit koersdocument.

Door middel van dit document krijgt u de kans om de koers door te nemen. Waar nodig kan de gemeenteraad de uitwerking van het parkeerbeleid daarna bijsturen. De gemeenteraad is bevoegd om het koersdocument, na de inzageperiode, vast te stellen. Op basis van een vastgestelde koers gaan we verder met het uitwerken van het parkeerbeleid. Na besluitvorming wordt in 2026 de invoering van het parkeerbeleid voorbereid en wordt dit naar verwachting vanaf 1-1-2027 van kracht.

1.4 Aanleiding

De gemeenteraad heeft een motie aangenomen om nieuw parkeerbeleid op te stellen voor de gemeente Hulst. In de motie worden de volgende relevante overwegingen met betrekking tot parkeren benoemd:

- De binnenstad van Hulst heeft een overwegende woonfunctie;
- De afgelopen jaren is er veel nieuwbouw in de vorm van appartementen gerealiseerd in de binnenstad van Hulst. Hiermee is ook het inwoneraantal en het autobezit gestegen;
- Ook de komende jaren wordt nieuwe woonruimte gerealiseerd, bijvoorbeeld bij de Houtmarkt;
- Belangrijke voorzieningen als de bibliotheek en de nieuwe bioscoop voldoende parkeerruimte behoeven;
- Bij bijna alle van bovengenoemde projecten benodigde extra parkeerruimte in de openbare ruimte gevonden dient te worden;
- Het aantal openbare parkeerplaatsen is in de afgelopen jaren eerder afgenomen dan toegenomen;
- De komende jaren moet op locaties als de Grote Markt extra ruimte voor groen- en verblijfsruimte worden gezocht, ten behoeve van een leefbare en klimaatbestendige binnenstad.

De raad constateert verder dat door de voorziene nieuwbouw de druk op openbare parkeergelegenheid de komende tijd nog verder zal toenemen. Toenemende parkeerdruk kan er voor zorgen dat de leefbaarheid van de binnenstad in het geding komt. De raad heeft het college verzocht om vanuit een parkeervisie met een plan te komen voor een totaaloplossing voor parkeren in de binnenstad, waar rekening wordt gehouden met het feit dat er in de binnenstad gebruikers zijn met een fysieke beperking waardoor de loopafstanden tot de auto beperkt dienen te zijn.

1.5 Scope

Het parkeerbeleid en de parkeernormen hebben betrekking op de hele gemeente Hulst. De nadruk ligt daarbij wel op de vesting van Hulst. Dit is het enige deel van de gemeente waar betaald parkeren van kracht is en waar parkeerproducten worden uitgegeven. Daarnaast is de (parkeer)ruimte er schaars en kunnen bewuste keuzes gemaakt worden.

2. INVENTARISATIE EN BESCHIKBARE GEGEVENS

Om een goed beeld van de parkeersituatie te krijgen is een uitgebreide inventarisatie uitgevoerd. Zo is er een uitgebreid parkeeronderzoek en motievenonderzoek uitgevoerd, zijn diverse stakeholders gevraagd naar hun standpunten over parkeren in de binnenstad en De Statie en is meerdere keren met de gemeenteraad overlegd. In de aanloop naar dit koersdocument zijn ook meerdere gesprekken gevoerd met de wijkraden en Ondernemersvereniging Hulst Vestingstad. Ook zijn diverse vakgebieden binnen de gemeente betrokken bij het leveren van input. Met de inzage van dit document kan eenieder input leveren op de koers die beschreven staat.

De resultaten uit de onderzoeken en conclusies uit de gevoerde gesprekken zijn verwerkt in bijlage 1 bij dit koersdocument.

2.1 Parkeerproducten

De gemeente Hulst geeft momenteel diverse parkeervergunningen uit:

- Bewonersvergunning (maximaal twee per adres);
- Bedrijvenvergunning (voor bedrijven die voor het uitoefenen van hun werkzaamheden moeten parkeren in de Hulster vesting);
- Medewerkersvergunning (voor medewerkers van bedrijven gevestigd binnen de Hulster vesting);
- Parkeerschijfvergunning;
- Parkeerkraskaart;

Daarnaast geldt momenteel een gereduceerd dagtarief voor de bolwerken van €5.-.

2.2 SWOT-analyse

Op basis van de enquêteresultaten en de verschillende gesprekken met stakeholders is een SWOT-analyse opgesteld. Hierin zijn de sterktes en zwaktes met betrekking tot parkeren in Hulst benoemd. Vervolgens gaan we in op de kansen en bedreigingen die hieraan gerelateerd zijn. Hieronder worden de belangrijkste punten uit de SWOT-analyse benoemd. Per bulletpoint wordt benoemd van welke bron de constatering afkomstig is:

Sterktes

- Meerderheid van de bezoekers van de binnenstad ervaart geen tekort aan parkeercapaciteit (enquête);
- Bezoekers parkeren relatief weinig in woonstraten (enquête);
- Er is nog voldoende parkeercapaciteit in de binnenstad (tellingen)

- Er zijn voldoende fietsparkeerplaatsen (fietsrekken) in Hulst aanwezig. Ook in de binnenstad is nog voldoende parkeercapaciteit voor fietsen aanwezig (enquête).

Zwaktes

- Het dagtarief op de bolwerken is €5,- . Echter loont dit tarief pas bij langer parkeren dan 3 uur, terwijl een groot deel van de bezoekers 0 tot 2 uur parkeert (enquête);
- De bezetting in een deel van de woonstraten is meer dan 85%. De parkeerdruk is daarmee relatief hoog (verkeerstellingen, gesprekken);
- De bezoeker van de binnenstad maakt relatief weinig gebruik van de bestaande parkeerproducten (enquête);
- In de gehele binnenstad wordt een tekort aan mindervalidenplaatsen ervaren (enquête);
- De kwaliteit van fietsenstallingen is onvoldoende (enquête);
- Er is weinig handhaving bij parkeerovertredingen in de avonduren (enquête)
- Veel parkeerproducten voor relatief kleine binnenstad (gesprekken);
- Woonstraten worden ook veel gebruikt voor parkeren bedrijfswagen (gesprekken).

Kansen

- Er is nog meer dan 50% restcapaciteit bij de parkeerterreinen op de bolwerken aanwezig (verkeerstellingen);
- Draagvlak voor het verwijderen van deel van de parkeercapaciteit op de Grote Markt. Hier blijft wel een behoefte voor kort parkeren aanwezig. De Grote Markt moet verder voornamelijk voorzien in een goede belevingswaarde (enquête en gesprekken);
- De parkeerbezetting op de Grote Markt is in de nacht lager dan 50%. Hier is potentie aanwezig om eventuele parkeerbehoefte elders op te vangen (verkeerstellingen);
- Lang parkeren (dagtoeristen) hoort buiten de vesting. Hier zijn ook mogelijkheden aanwezig om dit type parkeren buiten de binnenstad af te wikkelen (enquête, gesprekken);
- Verbeteren van informatievoorziening met betrekking tot parkeren en parkeerroutes (enquête en gesprekken);

Bedreigingen

- Een deel van de parkeercapaciteit bij 's-Gravenhofplein verdwijnt wegens woningbouw, terwijl hier op avonduren al sprake is van een hoge parkeerdruk in de avond bij drukte bij de bioscoop (verkeerstellingen, gesprekken);
- Door geplande woningbouw in de binnenstad zal de parkeerdruk op verschillende plekken in de binnenstad hoger worden (feit, gesprekken);
- De vele verschillende parkeerproducten sluiten niet op elkaar aan. Er is sprake van onwenselijk gebruik van parkeerproducten in vergelijking tot het oorspronkelijke doel (enquête, gesprekken);
- Verschillende parkeerterreinen (bij Stationsplein) zijn in particulier eigendom (feit, gesprekken).

3. UITGANGSPUNTEN

Naar aanleiding van de analyse heeft het college vijf uitgangspunten benoemd voor het toekomstig parkeerbeleid. De uitgangspunten zijn afgeleid uit onderzoek, enquêtes en gesprekken met wijkraden en ondernemersverenigingen. De uitgangspunten sluiten aan bij de doelen van de gemeente met betrekking tot parkeren en geven in hoofdlijnen weer waaruit het parkeerbeleid moet bestaan.

3.1 Eenvoud in parkeerproducten

Het parkeerbeleid houden we eenvoudig en overzichtelijk. Dit houdt in dat passende parkeerproducten worden aangeboden die aansluiten bij de behoeften van doelgroepen. Op dit moment worden de analoge parkeerproducten in ruime mate uitgegeven.. De gemeente heeft de mogelijkheden om de slag naar digitalisering van deze producten te maken. De voorwaarden om voor de vergunningen in aanmerking te komen worden aangescherpt. In Hulst worden belangrijke parkeerlocaties ondergebracht in een aantal afgebakende parkeerzones als de bolwerken, de parkeerterreinen binnen én buiten de vesting en het parkeren binnen woongebieden. De communicatie van het parkeerbeleid naar buiten toe vindt plaats via bebording op straat, maar ook via de website en via sociale media.

3.2 Bolwerken meer benutten

De bolwerken hebben de grootste capaciteit aan parkeerplaatsen binnen de vesting. Uit tellingen blijkt dat maar de helft van de parkeer capaciteit hier wordt benut. In de woonstraten in de vesting is de bezetting relatief hoog. De bolwerken bieden nog voldoende potentieel om parkeerdruk binnen de op te vangen. Door het aanscherpen van de voorwaarden van parkeerproducten kan de sturing naar de bolwerken plaatsvinden.. Aantrekkelijker parkeren draait niet alleen om voldoende parkeerplaatsen, maar ook de (sociale) veiligheid van de omgeving. De veiligheid verbeteren we door onder andere voldoende verlichting aan te brengen. Tot slot wordt met behulp van communicatie en bebording gestuurd op het benutten van de bolwerken.

3.3 Efficiënte bezetting

Efficiënt gebruik bij parkeren bestaat uit het toewijzen van parkeren aan de juiste doelgroepen, maar ook de effectieve bezetting van een parkeerplaats gedurende de dag of week. Toewijzing van doelgroepen vindt plaats door gebruikers te koppelen aan parkeerzones. Ook wordt ingezet op het correct gebruik van parkeerproducten door deze te herzien. Veel parkeerplaatsen binnen Hulst worden maar gedurende een relatief korte periode over de dag benut. Bij verschillende functies is de verdeling van de bezetting over de dag anders. We zetten daarom in op multifunctioneel gebruik van parkeerplaatsen door de parkeerbehoefte van nabijgelegen functies te combineren. Verder vindt ook sturing plaats door communicatie en wegbewijzing aan te passen.

3.4 Kort parkeren in de binnenstad

Ons doel is om de vesting bereikbaar te houden voor bezoekers. Echter dienen we de beperkte plaatsen efficiënt te gebruiken. We willen daarom kort parkeren van maximaal twee uur stimuleren. Langer parkeren blijft toegestaan, maar maken we minder aantrekkelijk. De woonstraten zetten we voornamelijk in voor het parkeren van onze bewoners van de vesting. De bewonersvergunning voor de eerste en tweede vergunning blijft van toepassing in de woonstraten. Om de druk op de woonstraten te verminderen, stimuleren we parkeren op de bolwerken voor bezoekers. Op deze locaties ligt namelijk nog voldoende vrije capaciteit. De druk op de woonstraten kan verder worden verminderd door het beperken van het aantal bedrijvenvergunningen in de woonstraten.

3.5 Lang parkeren buiten de vesting

Langer parkeren voor bezoekers wordt opgevangen buiten de vesting. Dit leidt tot minder druk op straat in de vesting en zo ook een hogere belevingswaarde. Zo blijven de parkeerplaatsen in de vesting beschikbaar voor de bewoners en bezoekers voor kort parkeren. Om parkeren buiten de vesting te stimuleren blijft dit gratis. Daarbij kijken we ook naar nieuwe potentiële parkeerlocaties buiten de vesting om voldoende parkeergelegenheid te bieden.

4. DOEL PARKEERBELEID

De koers die de gemeente Hulst op gebied van parkeren wil varen, is onder andere beschreven in de uitgangspunten uit hoofdstuk drie. De huidige koers vraagt niet om drastische veranderingen. Wel zijn er instrumenten nodig om te sturen op het parkeerbeleid. Deze instrumenten worden besproken in het parkeerbeleid in hoofdstuk 5. De toekomstige koers voor de gemeente Hulst is als volgt samen te vatten:

Het parkeerbeleid voorziet inwoners, bezoekers en ondernemers van de gemeente Hulst van een duidelijke en eenvoudige set aan parkeerregels. Dit draagt bij aan een eenduidig en transparant toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijkheden om in te spelen op het toenemend autobezit. Het parkeerbeleid is passend voor de aard en schaal van de gemeente Hulst. Het beleid draagt bij aan verduurzaming van de mobiliteit en een evenwichtige toedeling van de schaarse ruimte in de binnenstad. Waarbij de relatief grote autoafhankelijkheid uiteraard niet vergeten wordt.

5. PARKEERBELEID

Binnen dit hoofdstuk gaan we inhoudelijk in op de onderdelen van het parkeerbeleid. De focus ligt daarbij voornamelijk op het parkeren binnen de vesting en het gebied De Statie. Hieronder worden onder andere de gewijzigde parkeerproducten binnen de vesting beschreven om ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst hier beter te kunnen faciliteren en de parkeersituatie beter te kunnen reguleren. Ook wordt ingegaan op de gebiedsindelingen en parkeernormen die op basis van het CROW zijn opgesteld. Voor het opstellen van het parkeerbeleid zijn tevens de constatering uit de swot-analyse meegewogen.

5.1 Parkeerproducten

Op dit moment is het aanbod van parkeerproducten te divers en zijn de voorwaarden voor het gebruik hiervan te ruim opgesteld. Daarom wordt in de toekomst uitgegaan van een overzichtelijker en eenvoudiger aanbod om aan te sluiten op de parkeerbehoefte binnen de vesting. Parkeermaatregelen moeten immers niet ten koste gaan van de aantrekkelijkheid van de binnenstad. We stellen vast dat er in de binnenstad een behoefte is voor kort parkeren die beter gefaciliteerd moet worden binnen de vesting. Langer parkeren faciliteren we op parkeerlocaties buiten de vesting.

Wat doen we met het betaald parkeren?

Binnen de gehele vesting blijft een zone voor betaald parkeren van kracht. Buiten de vesting kan men gratis parkeren. Dit systeem wordt gehanteerd om parkeren buiten de vesting aantrekkelijker te maken, maar tegelijkertijd wel de noodzakelijke parkeerbehoefte binnen de vesting te bieden. De omvang van de betaald parkeren zone blijft ongewijzigd. Om parkeren op de bolwerken te stimuleren is het voorstel om het tarief op de bolwerken voor de eerste twee uur te verlagen. Gedacht wordt aan een tarief van bijvoorbeeld €1-€2 voor de eerste twee uur.

Welke parkeerproducten zijn er straks?

Om eenvoudig en sturing in onze parkeerproducten te krijgen en aan te sluiten bij de uitgangspunten passen we bepaalde parkeerproducten aan. Hierdoor wordt de bestaande parkeercapaciteit efficiënter benut. Ieder parkeerproduct voorziet daarbij in een andere behoefte.

- *1^e bewonersvergunning blijft*

Bewoners van de binnenstad van Hulst kunnen een vergunning aanschaffen voor de eerste auto voor een geheel kalenderjaar. Hiermee mag dus in de gehele vesting geparkeerd worden. Per woonadres in de binnenstad kunnen maximaal twee bewonersvergunningen worden aangeschaft. Voor de tweede bewonersvergunning gelden andere voorwaarden die hieronder verder worden toegelicht. Het tarief van de bewonersvergunning wordt nader bepaald.

- *2^e bewonersvergunning blijft*

Voor bewoners van de binnenstad met een tweede auto in bezit kan een tweede bewonersvergunning worden aangeschaft voor een parkeerplaats gedurende een geheel kalenderjaar. Met de tweede bewonersvergunning kan ook geparkeerd worden binnen de hele vesting. Er worden per woonadres niet meer dan twee parkeervergunningen uitgegeven. Het tarief van de bewonersvergunning wordt nader bepaald.

- *Kraskaart vervalt, parkeerschijf wordt bezoekersvergunning*
Om meer te sturen op de bolwerken vervangen we de kraskaart voor een gereduceerd tarief op de bolwerken. Dit tarief geldt voor iedereen, ook voor bezoekers van buiten de gemeente. Om onjuist gebruik van de parkeerschijf te beperken, is het voorstel om de maximale parkeerduur voor een parkeerschijf te wijzigen naar twee uur. De parkeerschijf wordt geïntegreerd in de bezoekersvergunning.
- *Introductie Bezoekersvergunning*
De bezoekersvergunning is de opvolger van een aantal eerdere regelingen voor bezoekers als de parkeerschijf en medewerkersvergunning. De bezoekersvergunning is bedoeld voor bezoekers van bewoners binnen de vesting. We willen dit systeem digitaliseren, zodat bewoners hun bezoek via een website of app kunnen aanmelden. Ook de doelgroep (mantel)zorgverleners en bedrijven die werkzaamheden moeten uitvoeren in de binnenstad kunnen gebruik maken van dit parkeerproduct. Andere bezoekers maken voortaan gebruik van het reguliere betaald parkeren (bij voorkeur met het gereduceerd tarief op de bolwerken). Met de bezoekersvergunning kan gebruik worden gemaakt van alle parkeerplaatsen binnen de vesting. Het voorstel voor de maximale parkeerduur van bezoekers en mantelzorgers is twee uur. Voor bedrijven is dit afhankelijk van de werkzaamheden. Het parkeertarief van de nieuwe bezoekersvergunning wordt nader bepaald.
- *Bedrijfsvergunning voor bedrijven binnen de vesting*
De bedrijfsvergunning vormt in de toekomst zowel de huidige bedrijfsvergunning als de medewerkersvergunning. Is bedoeld voor bedrijfsvoertuigen van bedrijven die gevestigd zijn binnen de vesting. Eén bedrijfsvergunningen kan ingezet worden in de hele vesting. Als bedrijven een groter aantal bedrijfsvergunningen willen aanschaffen kunnen deze extra vergunningen verwezen worden naar de bolwerken. Op deze wijze worden de woonstraten meer ontlast. Het tarief van deze bedrijfsvergunningen wordt nader bepaald.
- *Gratis parkeren met mindervalidenparkeerkaart*
De parkeermogelijkheden met een mindervalidenparkeerkaart gaan we uitbreiden. Momenteel kan met deze kaart alleen gratis geparkeerd worden op mindervalidenparkeerplaatsen. Op reguliere plaatsen geldt momenteel betaald parkeren. We stellen voor om ook op reguliere plaatsen gratis te kunnen parkeren met een mindervalidenparkeerkaart. Zo wordt voorkomen dat mindervaliden moeten betalen wanneer de gereserveerde plaatsen bezet zijn.

Zoveel mogelijk digitaliseren van parkeerproducten

Het verder digitaliseren van het parkeersysteem met parkeervergunningen in Hulst, maakt het mogelijk om flexibel parkeerbeleid in te voeren. Voor het verder digitaliseren van de parkeerproducten is het noodzakelijk om voor de uitrol daarvan, contact te leggen met de aanbieder van het IT-pakket waarop het vergunningensysteem draait.

Maximale parkeerduur Grote Markt

De Grote Markt en omgeving krijgen een nieuwe invulling. Er blijven circa 62 parkeerplaatsen beschikbaar op de Grote Markt en directe omgeving. Dit waren er 98. Op de Grote Markt zelf zijn circa 23 plaatsen voorzien. Het aantal plaatsen wordt niet bepaald in het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid gaat wel in op de voorwaarden voor het parkeren op de Grote Markt.

De plaatsen op de Grote Markt willen we efficiënt benutten. Voorgesteld wordt dat de parkeerduur op de Grote Markt wordt aangepast naar maximaal 1 uur om de doorstroming te bevorderen. Door deze voorwaarde kunnen op een dag meer mensen gebruik maken van deze plaatsen. Deze voorwaarde geldt alleen tijdens de periode van het betaald parkeren (10-18u). De parkeerplaatsen op de Grote Markt mogen ook gebruikt worden door de bewoners van de Grote Markt.

5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen en parkeren op eigen terrein

De voorwaarden van de parkeerproducten zijn aangepast om parkeren binnen de vesting beter te organiseren. Het parkeerbeleid dient daarbij als hulpmiddel bij een centrumgebied met veel gemengde functies en combinatiebezoek van meerdere functies. Bij veel ontwikkelingen is het dan ook niet mogelijk om de parkeerbehoefte als iets apart te zien wat alleen geldt voor de desbetreffende functie(s) op die locatie. Deelgebruik nemen we mee in de berekeningen.

In het beleid zijn regels opgesteld die ruimte bieden en oplossingsgericht zijn. Dit sluit aan bij de wens om ontwikkelingen mogelijk te houden, maar daarbij wel een goede parkeeroplossing bieden. Hulst moet als stad immers een aantrekkelijk vestigingsklimaat blijven voor ondernemers en bereikbaar blijven voor bezoekers.

Het nieuwe parkeerbeleid voorziet ook in meer mogelijkheden om beschikbare parkeerruimte op eigen terrein effectiever in te zetten. Dit kan bijvoorbeeld door bij een herontwikkeling vast te leggen dat bij nieuwbouwwoningen binnen de vesting een parkeerplaats op eigen terrein inbegrepen moet zijn bij de verkoopprijs. Een andere mogelijkheid is dat bewoners van woningen met een parkeerplaats op eigen terrein (niet zijnde garageboxen) niet in aanmerking komen voor een 2^e bewonersvergunning. Bij bestaande woningbouw kan dit ook in de vorm van een uitsterfconstructie ingevoerd worden. De gemeente kan dit vastleggen in een zogenoemde POET-lijst (parkeren op eigen terrein).

5.3 Parkeernormen

Bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkeling dient met behulp van parkeernormen de parkeerbehoefte te worden vastgesteld. Dit om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, maar tegelijkertijd ook geen sprake is van een overschot. Uitgangspunt is om parkeren altijd eerst op eigen terrein te faciliteren. Indien dit niet mogelijk is moet worden gezocht naar een alternatief terrein in de nabije omgeving. Indien ook dit geen optie is, kan onder voorwaarden (een deel van) de parkeerbehoefte in de openbare ruimte worden opgelost. Een parkeeronderzoek inclusief tellingen moet aantonen dat er in de openbare ruimte nog beschikbare plaatsen zijn.

Afkopen van parkeerplaatsen alleen onder strikte voorwaarden

Wanneer bij een ontwikkeling onvoldoende parkeergelegenheid op eigen terrein en in de openbare ruimte beschikbaar is en reductiefactoren geen of niet voldoende uitkomst bieden is het afkopen van parkeerplaatsen een laatste middel om resterende parkeerbehoefte op te vangen. Hierbij koopt de ontwikkelaar de parkeerbehoefte voor één of meerdere parkeervakken af. Het bedrag per parkeerplaats wordt nader bepaald. De gelden komen terecht in een breder mobiliteitsfonds. Dit fonds kan worden ingezet voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, het verbeteren van loop- en fietsroutes of het onderhoud en vergroenen van bestaande parkeerplaatsen. Om bij een (nieuwe) ontwikkeling in aanmerking te komen voor het afkopen van parkeerplaatsen moeten onderstaande punten van toepassing zijn:

- Op eigen terrein kan geen of niet voldoende parkeercapaciteit worden gerealiseerd.
- Er kan objectief worden aangetoond dat in de openbare ruimte binnen de in het parkeerbeleid opgenomen acceptabele loopafstanden geen of onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.
- Er geldt een maximum van het aantal af te kopen parkeerplaatsen.

Kencijfers CROW zijn leidend

Het CROW heeft in de publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' (publicatie 744) kencijfers met betrekking tot parkeren en verkeersgeneratie vastgelegd. Voor fietsparkeren zijn aparte kencijfers vastgelegd in de publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025'. De parkeerkencijfers van het CROW zijn bepaald aan de hand van een aantal criteria. Het kencijfer is daarbij afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de gemeente, de bandbreedte en het type stedelijk gebied waarin de locatie gelegen is. Met 27.330 inwoners, en een groot grondoppervlak waarop deze inwoners wonen, is Hulst een niet-stedelijke gemeente. De parkeerkencijfers van het CROW zijn op basis van wetenschappelijk veldonderzoek vastgesteld en vormen de leidraad voor de parkeernormen. In het parkeerbeleid wordt geen bandbreedte, maar één parkeernorm per functie opgenomen. Zo is voor iedereen duidelijk welke norm aangehouden wordt.

Dubbelgebruik en saldering

Bij het bepalen van de toekomstige parkeervraag van een ontwikkeling moet rekening worden gehouden met een eventuele bestaande parkeervraag die vervalt. Door dit 'salderen' toe te passen kan (een deel van) de bestaande parkeercapaciteit worden benut bij een nieuwe ontwikkeling. De volgende stap is het in beeld brengen van dubbelgebruik. Bij dubbelgebruik kan een parkeerplaats gebruikt worden voor verschillende functies nabij de

parkeerlocatie. Hierbij dient de (maximale) parkeerbehoefte over de dag van de functies af te wijken. Met het dubbelgebruik wordt de parkeerlocatie in praktijk efficiënter gebruikt, en is de werkelijke maximale parkeerbehoefte lager. De verdeling van de parkeerbehoefte over de dag kan met behulp van aanwezigheidspercentages worden berekend. Deze uitgangspunten nemen we mee in het opstellen van de nota parkeernormen.

Reductiefactoren

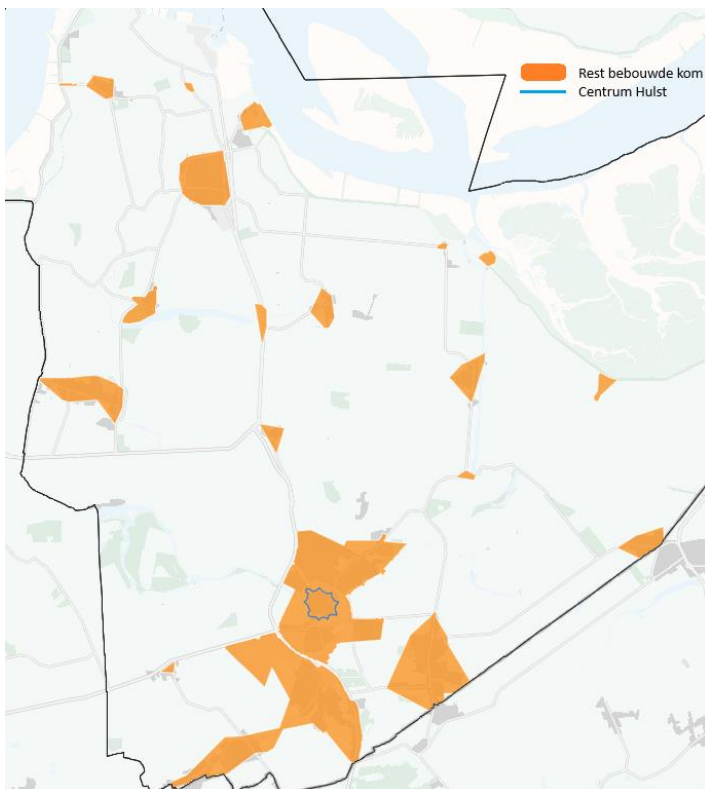
Verder is afwijking van de parkeernormen in een aantal gevallen mogelijk door reductiefactoren toe te passen of afwijkingsbevoegdheid van het college. Een reductiefactor is bijvoorbeeld het laten meewegen van de inzet deelmobiliteit bij een ontwikkeling. Bij deze factor houden we rekening met de laatste inzichten. Zo kan de parkeerbehoefte van een bepaald aantal parkeerplaatsen niet zomaar één op één worden vervangen door een deelauto. Een deelautosysteem is namelijk pas functioneel en efficiënt bij regelmatig gebruik ervan en alleen als het ook leidt tot een lager autobezit. Bij vervanging door de deelauto wordt schaarste in het parkeeraanbod gecreëerd. Dit mag geen doel op zichzelf zijn. Het college is bevoegd om de reductiefactor toe te passen mits deze grondig zijn onderbouwd.

5.4 Gebiedsindeling

De parkeernormen zijn niet overal binnen de gemeente Hulst hetzelfde. Binnen dichtbevolkte centra is de parkeervraag lager dan in gebieden elders binnen of buiten de bebouwde kom. Dit verschil wordt veroorzaakt door de inrichting van de openbare ruimte, maar ook door het aanbod van andere vervoersmiddelen als de fiets en het openbaar vervoer. Voor de parkeerkencijfers maken we daarom onderscheid tussen drie verschillende gebiedstypen (figuur 3):

- Centrum Hulst
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

Bij de gebiedsindeling is het gebiedstype 'schil centrum', dat in het parkeerbeleid van sommige andere gemeentes wel wordt toegepast, bewust niet opgenomen. Binnen Hulst bestaat door de stadsstructuur met vesting een duidelijk onderscheid tussen parkeergedrag binnen en buiten de vesting. Door deze harde grens zien we geen overgangzone buiten de vesting. In de rest van Hulst en de andere kernen verwachten we daarom vergelijkbaar parkeergedrag en mate van autobezit.



Figuur 3 | Gebiedsindeling gemeente Hulst

6. EVALUATIE

Het is belangrijk om het nieuwe parkeerbeleid goed te monitoren en evalueren. De uitgangspunten van het vormen daarbij de te evalueren onderdelen:

- Eenvoud in parkeerproducten
- Bolwerken meer benutten
- Efficiënte bezetting
- Kort parkeren in de binnenstad
- Lang parkeren buiten de binnenstad

De resultaten maken we daarbij meetbaar om te onderzoeken in hoeverre de juiste weg is ingeslagen. Daarbij gaan we uit van een evaluatieperiode van minstens 1 jaar, maar bij voorkeur 2 jaar. Daarbij kan aan verschillende evaluatiemethoden worden gedacht:

- Parkeertellingen en parkeermotievenonderzoek uit het recente verleden één op één vergelijken met toekomstig parkeeronderzoek.
- Gesprekken met wijkraden en ondernemersvereniging over het functioneren van het nieuwe parkeerbeleid
- Enquête onder bewoners van de binnenstad over het functioneren van het nieuwe parkeerbeleid
- Interne gesprekken met medewerkers over het functioneren en toepassen van het nieuwe parkeerbeleid.

Bijlage 1. Resultaten onderzoeken en conclusies gesprekken

6.1 Parkeertellingen

Zowel in juli 2023 als augustus 2024 is uitgebreid parkeeronderzoek uitgevoerd in en rond de vesting van Hulst. Ook in maart 2026 vinden nieuwe tellingen plaats. Dit parkeeronderzoek biedt inzicht in welke doelgroepen waar parkeren en waar de parkeerdruk hoog of juist laag is. Met behulp van sturing in het parkeerbeleid kunnen gemeten knelpunten in de toekomst beperkt worden. Een aantal belangrijke conclusies uit dit parkeeronderzoek zijn:

- De bezettingsgraad van het gemiddelde van alle parkeerplaatsen in de vesting van Hulst is nooit hoger dan 64%;
- De bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de vesting van Hulst is het hoogst op zondagen. De wisselingen in de bezettingsgraad zijn beperkt en varieert tussen de 52% en 64%;
- Op parkeerplaatsen in De Statie is vooral op zondagmiddag sprake van een hogere bezettingsgraad van gemiddeld 64%;
- Een hoge bezettingsgraad komt voornamelijk voor in de woonstraten, centraal in de vesting. Op de bolwerken is zelfs op piekmomenten nog 50% restcapaciteit beschikbaar.
- In de binnenstad is de bezettingsgraad met 60% het hoogst op een donderdagmiddag tussen 14:00 en 16:00;
- Uit onderzoek naar het parkeermotief in de binnenstad blijkt dat op een donderdagmiddag tussen 14:00 en 16:00 sprake is van de volgende verdeling: 50% is bewoner, 35% is bezoeker en 15% is werknemer;

6.2 Gesprekken met wijkraden

In het kader van het parkeerbeleid is informatie opgehaald bij de Wijkraad Hulst Binnenstad (WRHB) en de Wijkraad Hulst-Zuid (WHZ). Hieronder worden de belangrijkste conclusies gegeven.

Binnenstad:

- Woonstraten zijn voor bewoners, zo ook binnen het centrum. Parkeren voor dagtoeristen hoort daarom buiten het centrum;
- Er worden te veel parkeerproducten binnen Hulst aangeboden. Daarbij worden parkeerproducten momenteel onjuist gebruikt in vergelijking tot het beoogde doel van het product;
- Bedrijfsvoertuigen behoren buiten de vesting te blijven of op de bolwerken te parkeren;
- Voorkeur voor het afschaffen vergunningen op kenteken;
- Inwoners ervaren een onveilig gevoel bij de parkeerterreinen op de bolwerken. De subjectieve veiligheid moet volgens inwoners worden verbeterd. Inmiddels heeft de gemeente veiligheidsmaatregelen getroffen door de bolwerken te voorzien van verbeterde en extra openbare verlichting;
- Wens om parkeerautomaten kenteken geschikt te maken.

Hulst-Zuid:

- Bij de parkeerterreinen rondom Stationsplein wordt geen hoge parkeerdruk ervaren;
- Bij inwoners leefde de wens om de verkeersafwikkeling bij het Stationsplein te verbeteren. Inmiddels is bij de herontwikkeling van het Scharnier de verkeersafwikkeling aangepakt en zo de verkeerssituatie verbeterd;
- Kwaliteit en voorzieningen bij fietsenstallingen binnen Hulst verbeteren;
- Er is bij inwoners veel onduidelijkheid en onwetendheid over de parkeerproducten;
- Wens om autoverkeer op de Grote Markt te verminderen.

6.3 Gesprekken met ondernemersvereniging Hulst Vestingstad (OVHV)

Naast de wijkraden zijn er ook gesprekken geweest met de ondernemersvereniging Hulst Vestingstad (OVHV). Hieronder worden de belangrijkste conclusies daarvan weergegeven:

- Wens om zo veel mogelijk parkeerplaatsen in de vesting te behouden;
- De werkelijke parkeerbehoefte en acceptabele loopafstanden voor parkeren in de vesting wil de ondernemersvereniging eerst vastgelegd zien worden;
- Wens om extra parkeergelegenheid bij het Stationsplein te realiseren.

6.4 Enquête

Daarnaast is een enquête gedeeld via Doe Mee #InUlst waarin vragen over de parkeersituatie in Hulst gesteld zijn. Deze enquête is in maart 2024 uitgevoerd en door 269 personen ingevuld. Het gaat daarbij om inwoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad Hulst. De belangrijkste resultaten van deze enquête zijn hieronder opgesomd:

- 50% van de bezoekers aan de binnenstad van Hulst, parkeren hier 0 tot 2 uur. 34% van de respondenten geeft aan langer dan 4 uur te parkeren in de vesting
- 30% van de respondenten geeft aan vaak te zoeken naar een vrije parkeerplaats binnen de vesting;
- 17% van de respondenten geeft aan altijd buiten de vesting te parkeren;
- Mindervaliden ervaren allen een tekort aan vrije mindervaliden parkeerplaatsen binnen de vesting;
- 41% van de respondenten vindt het een goed idee om parkeerplaatsen binnen de vesting op te offeren ten gunste van verbetering beleving en verblijfskwaliteit binnenstad;
- 59% van de respondenten vindt dat parkeerplaatsen op de Grote Markt voor kort parkeren en mindervaliden parkeren moeten worden ingezet;
- 82% van de respondenten vindt dat de parkeercapaciteit op de bolwerken beter benut kan worden;
- 75% van de respondenten vindt dat dagtoeristen zoveel mogelijk buiten de vesting moeten parkeren;
- 43% van de respondenten is van mening dat de parkeerverwijzing naar de grote en gewenste parkeerterreinen verbeterd kan worden;
- 22% van de respondenten geeft in algemene zin aan dat parkeren voor bewoners en bezoekers elkaar soms in de weg zit en parkeerruimte binnen de vesting bedoeld is voor bewoners. Met daarbij de kanttekening dat een tweede en derde auto van een huishouden op de bolwerken geparkeerd kan worden.

6.5 Interne gesprekken

Op donderdag 21 november 2024 is uitgebreid gesproken met medewerkers van de gemeente Hulst. Door middel van twee werksessies is inzicht verkregen in beleidsmatige en uitvoeringstechnische zaken die van belang zijn bij het uitwerken van het parkeerbeleid. Hieronder zijn de belangrijkste uitkomsten van deze werksessies weergegeven:

Uitvoeringstechnisch

- De parkeersoftware van de gemeente Hulst is geschikt om meer parkeerproducten te digitaliseren en daarmee ook flexibelere producten aan te bieden;
- De parkeerschijf wordt jaarlijks door ruim 1.600 huishoudens aangeschaft. Dit product wordt veel gebruikt op een manier die niet aansluit bij het doel van het parkeerproduct;
- Een relatief groot deel van de geparkeerde auto's in de vesting maakt gebruik van een parkeervergunning.
- Kraskaarten kunnen door iedereen worden aangeschaft. Je hoeft hiervoor geen bewoner van de vesting te zijn;
- Het maximaal aantal bedrijvenvergunningen per bedrijf is met 10 vergunningen behoorlijk hoog. Is dit nog wenselijk, kijkend naar de beperkte parkeerruimte binnen de vesting;
- Het aantal afgegeven bedrijvenvergunningen (310) is veel hoger dan het aantal afgegeven medewerkersvergunningen (40). Meerwaarde van twee aparte vergunningen lijkt dan niet aanwezig;
- Het uitgiftebeleid is ruimhartig waardoor vergunningen relatief makkelijk verstrekt worden. Dit is ook een vorm van klantgerichtheid.

Beleidsmatig

- Er is behoefte aan duidelijke kaders voor het realiseren van de parkeeroplossing bij herontwikkelingen in de vesting van Hulst;
- Er is specifiek behoefte aan duidelijke oplossingen voor parkeren op eigen terrein waarbij ook parkeerruimte op eigen terrein gebruikt wordt na oplevering van een (her)ontwikkeling;
- Het is belangrijk om binnen de ambtelijke organisatie duidelijkheid te hebben over de wijze waarop parkeernormen toegepast moeten worden.