



VLISSINGEN staat niet stil

parkeerbeleid Vlissingen 2017-2022

VLISSINGEN STAAT NIET STIL!

PARKEERBELEID VLISSINGEN 2017-2022

Uitgave:

Gemeente Vlissingen
Directie Ruimte en Samenleving
Team Leefbaarheid

Datum:

september 2017

Bestuurlijk opdrachtgever:

Josephine Elliott wethouder portefeuille verkeer

Ambtelijk opdrachtgever:

Wil Ronken directeur directie Ruimte & Samenleving

Projectleider:

Martijn Ernest beleidsmedewerker verkeer, vervoer en mobiliteit

Projectgroep

Jeffrey Beenhouwer	projectleider ruimtelijke ontwikkelingen
Willem Alewijnse	coördinator handhaving
Bart Pouwer	beleidsmedewerker economische zaken
Jos Francke	beleidsmedewerker ruimtelijke ordening
William Huige	coach publiekszaken
Eveline Schrikenberg	beleidsmedewerker financiën
Lia Kok	projectassistent
Indra Paasse	beleidsmedewerker communicatie

Belanghoudersgroep

Wethouder	mw. Elliott
Raadsleden	mw. Janse (SGP), dhr. Blom (PSR), dhr. Kraan (POV), dhr. Rijkse (SP), dhr. Hirdes (LPV), dhr. Peters (D66)
Ondernemers	VOC (dhr. Jacobs, dhr. Geervliet), VBC (dhr. Brouwer), AOS (dhr. Hanraads) Afvaardiging projectgroep

blad

2 van 84

SAMENVATTING

Naar een nieuw parkeerbeleidsplan voor Vlissingen

De gemeente Vlissingen voert al enige jaren een sturend parkeerbeleid op basis van het ruimtelijk-economisch beleid, het toeristisch beleid en het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP). Het coalitieprogramma kent als ambitie dat het parkeerbeleid wordt geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd. Dit heeft geresulteerd in het opstellen van een actueel en volledig parkeerbeleidsplan voor Vlissingen met thema's als economisch-maatschappelijke trends, parkeervisie, tarievenstructuur, ruimtelijke kwaliteit, parkeerfinanciën en parkeerorganisatie. Het parkeerbeleidsplan is vormgegeven in nauw overleg met de interne projectgroep (ambtelijke vakdisciplines) en de belanghoudersgroep (raadsleden en ondernemersverenigingen). Daarnaast is de bevolking zowel aan het begin als aan het eind van het proces betrokken via inloopbijeenkomsten en website/social media.

Huidige parkeerbeleid versnipperd

Het huidige parkeerbeleid in Vlissingen is pragmatisch ingesteld door de uitvoering van pilots om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen onder de parkeerder. Dit heeft ertoe geleid dat dergelijke maatregelen in verschillende documenten zijn vastgelegd en er geen duidelijk overkoepelend beleid was geformuleerd (versnippering). De werking van de parkeerregulering (betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren) is juridisch vastgelegd in de parkeerverordening en parkeerbelastingverordening van de gemeente Vlissingen.

Parkeren in woongebieden

In de periode december 2014 tot en met maart 2016 zijn diverse parkeeronderzoeken op straat uitgevoerd in Vlissingen en Oost-Souburg om een beeld te krijgen van de parkeerdruk op straat. Samen met de informatie uit de georganiseerde parkeermarkten en de ervaringen van de interne projectgroep en belanghoudersgroep is dit de basis om te komen tot voorliggend parkeerbeleidsplan. Hieruit blijkt dat de grootste parkeerknelpunten in woongebieden ervaren worden in de volgende gebieden:

1. Omgeving Groote Markt (Vlissingen)
2. Omgeving Vredeshoflaan - Ter Reede (Vlissingen)
3. Omgeving Kanaalstraat – Braamstraat (Oost-Souburg)
4. Omgeving Paul Krugerstraat – Verkuijl Quakkelaarstraat (Vlissingen)
5. Omgeving Singel-Paul Krugerstraat (Vlissingen)
6. Omgeving Steenenbeer (Vlissingen)
7. Omgeving Zaanstraat-Spaarnestraat (Oost-Souburg)
8. Omgeving Van Turnhoutstraat (Oost-Souburg)
9. Omgeving Zeewijksingel (Oost-Souburg)
10. Omgeving Commandoweg (Vlissingen)

Deze problemen worden door middel van het principe Beïnvloeden-Benutten-Beprijzen-Bouwen samen met buurtbewoners opgepakt in een buurtaanpak parkeren. Dit creëert draagvlak om te komen tot structurele oplossingen. In het uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 7) zijn deze aanpakken per buurt geprioriteerd.

Parkeren in de binnenstad

Vlissingen kenmerkt zich als een stad met vele gezichten en kent in de zomer een hoge bezoekersaantrekkende werking (funshoppen - toeristen). In de winter is Vlissingen meer gericht op haar eigen inwoners als 'boodschappenstad' inclusief horecafuncties. Dit vraagt om een gedifferentieerd parkeerbeleid aansluitend op beide economische situaties. Om die reden wordt voor een pilotperiode van twee jaar het parkeertarief in de winter verlaagd naar €1,50 per uur, zodat bestaande bezoekers mogelijk hun bezoek aan de stad verlengen. Voor de zomerperiode volstaat de huidige tarievenstructuur, maar wordt ook op zondagen betaald parkeren ingevoerd om ook dan de schaarse parkeerimte door de vele parkerende toeristen beter te verdelen. Op koopzondagen is geen betaald parkeren van kracht (zoals op dit moment ook het geval is). Om bezoekers aan het leisuregebied Spuiikom (dat zich nog verder ontwikkelt) ook in de avonden meer parkeerimte te bieden, wordt betaald parkeren in dat gebied verruimd naar 21.00u. De parkeerverwijzing wordt geactualiseerd om bezoekers op een duidelijke en logische manier te sturen naar de parkeergarages en parkeerterreinen.

Parkeerorganisatie en financiën

Om de versnippering van de huidige parkeertaken en het parkeerbeleid beter te verankeren is het wenselijk om alle parkeertaken (beleid, exploitatie, managementrapportages) te centraliseren, gevoed door actuele data en informatie uit andere afdelingen. Daarnaast is het belangrijk om (al dan niet in samenwerking met Walcherse gemeenten) een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar het digitalisering van de parkeerketen (vergunningen, handhaving, beleidsinformatie en dataverzameling). Vanuit parkeerfinanciën is het uitgangspunt om minimaal de begrote inkomsten en uitgaven op het huidige peil te houden (niveau 2016), zodat dit geen negatieve effecten heeft op de gemeentelijke begroting waar de parkeerexploitatie onderdeel van uitmaakt. Dit is mede ingegeven door de art. 12 status van de gemeente Vlissingen.

Uitvoering, monitoring en evaluatie

In de periode tussen 2017 en 2021 zullen de voorgestelde maatregelen uit het uitvoeringsprogramma worden uitgevoerd en zullen diverse monitorings- en evaluatiestudies worden uitgevoerd om te zien of de beleidsmaatregelen ook in de praktijk naar wens functioneren.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	7
1.1 Waarom dit parkeerbeleidsplan?	7
1.2 Parkeerbeleidsplan Vlissingen: een zorgvuldig proces	8
1.3 Leeswijzer	9
2. BELEIDSKADER	11
2.1 Structuurvisie: Vlissingen stad aan zee – een zee aan ruimte (2009)	11
2.2 Detailhandelsstructuurvisie (2012)	11
2.3 Beleidsnota Toerisme 2011 – 2015	12
2.4 Milieubeleid: klimaat en energie 2016 – 2019	13
2.5 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2012 – 2017	14
3. PARKEREN IN VLISSINGEN ANNO 2016	15
3.1 Parkeren in beeld	15
3.2 Parkeerdruk	18
3.3 Parkeervervaringen belanghebbenden	22
4. VISIE: DE TOEGEVOEGDE WAARDE VAN PARKEREN	25
4.1 Twee basisprincipes voor parkeren	25
4.2 Ambitie parkeren: voel je welkom in Vlissingen	28
4.3 Visie: benader parkeren als een product	28
5. OPLOSSINGSRICHTINGEN: VOEL JE WELKOM IN VLISSINGEN	33
5.1 Parkeren in Vlissingen (binnenstad en woongebieden)	33
5.2 Parkeren in Oost-Souburg en Ritthem	44
5.3 Parkeren in werkgebieden	45
5.4 Parkeren in schoolzones	45
5.5 Parkeerverwijssysteem	46
5.6 Parkeren voor bijzondere doelgroepen	46
5.7 Een nota parkeernormen voor Vlissingen	49
5.8 Parkeerorganisatie en financiën: benader parkeren als een product	51
6. PARKEERBELEID: MONITORING EN EVALUATIE	61
6.1 Monitoring	61
6.2 Evaluatie	62
7. UITVOERINGSPROGRAMMA PARKEERBELEID	63
BIJLAGE 1: WEERGAVE INFORMATIE UIT INVENTARISATIEFASE	65
BIJLAGE 2: AFSCHAFFEN BETAALD PARKEREN GEEN OPLOSSING	75
BIJLAGE 3: DOELGROEPENKAARTEN PARKEERVISIE	79
BIJLAGE 4: TAAKVELDEN PARKEREN	81
BIJLAGE 5: ORGANISATIEVORMEN PRIVATISERING PARKEREN	83

blad

6 van 84

1. INLEIDING

Parkeren is emotie! Iedereen komt in aanraking met parkeren. Even wat alledaagse voorbeelden: de zakenman die gehaast zoekt naar een parkeerplaats, de bewoner die zich stoort aan het geparkeerde busje voor het raam, de bezoeker die moeite heeft om de parkeergarage te vinden, de werknemer die verder weg parkeert, omdat hij anders parkeergeld moet betalen en de fietser die zich irriteert aan hinderlijk geparkeerde auto's in de smalle straten. Met name in gebieden waar deze verschillende mensen met verscheidene (soms tegengestelde) motieven bij elkaar komen kan dit leiden tot frustraties. Dit leidt er toe dat het parkeervraagstuk een prominente plaats heeft in ruimtelijke, verkeerskundige en economische vraagstukken. Het is belangrijk om de kansen van een goed parkeerproduct voor Vlissingen te zien.

Dit parkeerbeleidsplan bevat allereerst de uitgangspunten van het parkeerbeleid (wat zien we als basis?) en de doelstellingen (wat willen we bereiken?). Daarnaast bevat dit parkeerbeleidsplan beleidsregels en oplossingsrichtingen hoe om te gaan met parkeren in Vlissingen voor de periode tot 2021. Het parkeerbeleid van Vlissingen is hiermee niet allen leidraad voor de daadwerkelijke implementatie en uitvoering van parkeermaatregelen, maar tegelijkertijd ook de basis voor de evaluatie van parkeermaatregelen na de uitvoering hiervan. Niet alleen de verantwoordelijkheid nemen voor de parkeersituatie van vandaag, maar juist oog hebben voor de parkeersituatie van morgen!

1.1 WAAROM DIT PARKEERBELEIDSPLAN?

De gemeente Vlissingen voert al enige jaren een sturend parkeerbeleid, gevoed door de uitgangspunten van het ruimtelijk-economisch beleid, het toeristisch beleid en het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP). Het parkeerbeleid is veelal pragmatisch uitgevoerd en gebaseerd op ad-hoc maatregelen. Er is daarom behoefte aan integraal parkeerbeleid dat aansluit op maatschappelijk een technologische trends (bijvoorbeeld digitalisering). Zo was er afgelopen jaren een landelijk dalende trend waarneembaar in het aantal verkochte parkeeruren in de steden. Hierbij zijn door onderzoeksbureaus relaties gelegd met de economische crisis en de stagnatie in de groei van het autobezit. Het toeristisch product in Vlissingen is echter altijd op peil gebleven. Ook zijn verschillende tekenen weer zichtbaar van een toenemende automobilité als reactie op het eerste voorzichtige herstel van de economie. Deze en andere (technologische) ontwikkelingen zijn in combinatie met de staat van de Vlissingse binnenstad aanleiding om het parkeren een prominentere plaats te geven in het te voeren beleid. Hierbij is een balans in het parkeren voor bewoners, ondernemers/werknemers, bezoekers en toeristen van Vlissingen van belang. Ten slotte is in het coalitieprogramma is de volgende ambitie uitgesproken: 'het parkeerbeleid zal worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld'.

Het parkeerbeleidsplan richt zich op het parkeren in het openbare gebied en specifiek op thema's als:

- Economisch-maatschappelijk trends in relatie tot parkeren;
- Parkeervisie (voor heel Vlissingen en afzonderlijke gebieden);
- Parkeren van doelgroepen (Wie parkeert waar? - bewoners, werknemers, bezoekers, toeristen);
- Parkeerregimes (in hoeverre voldoet de huidige parkeerregulering in Vlissingen?);
- Parkeertarievenstructuur en vergunninghoudersparkeren;
- Kaderstelling voor maatwerk specifieke doelgroepen/situaties (gehandicapten, studenten, evenementen, deelauto's, elektrische auto's, campers etc.);

- Ruimtelijk kwaliteitsborging (parkeernormering, inrichting openbare ruimte, parkeerverwijzing etc.);
- Financiën (parkeerexploitatie);
- Organisatie (efficiency, professionaliseringsslag).

1.2 PARKEERBELEIDSPLAN VLISSINGEN: EEN ZORGVULDIG PROCES

Zoals in voorgaande paragraaf geschetst is parkeren een uiterst gevoelig onderwerp. Dit vraagt dan ook om een zorgvuldig proces waarin alle belanghebbenden de mogelijkheid krijgen om mee te denken.

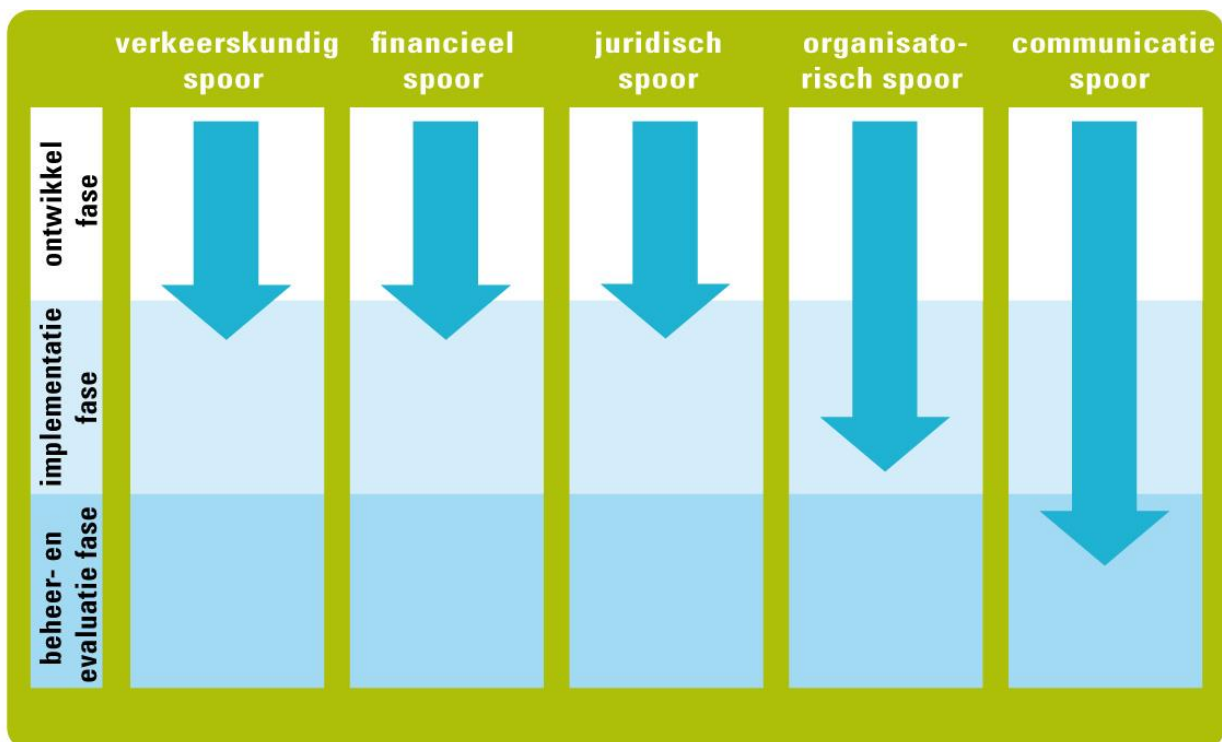
Parkeerervaringen en parkeerwensen

Om ervaringen rondom parkeren te inventariseren zijn de volgende stappen genomen:

- Parkeerdossier: analyse van bestaand beleid, studies en onderzoeken
- Interne projectgroep: de actualisatie van het parkeerbeleid kent een inhoudelijke component, maar zal ook effect kunnen hebben op de organisatie van het parkeren. Vanuit verschillende vakdisciplines is daarom een interne projectgroep geformeerd die gedurende het proces het parkeerbeleid bijstuurt en van input voorziet. De volgende afdelingen zijn hierbij betrokken: SBP (verkeer, ruimtelijke ontwikkeling/ordening, economische zaken), Publiekszaken (parkeerbeheer, handhaving en vergunningverlening), Financiën (parkeerexploitatie) en Communicatie.
- Belanghoudersgroep: de actualisatie van het parkeerbeleid kent diverse maatschappelijke invalshoeken. Om de Vlissingse samenleving te betrekken is een belanghoudersgroep geformeerd, bestaande uit diverse gemeenteraadsleden, afvaardiging van de verschillende ondernemersverenigingen in Vlissingen en Oost-Souburg, de betrokken wethouder en afgevaardigden uit de interne projectgroep.
- Parkeermarkten: twee breed gecommuniceerde inloopavonden (1 december 2015 Oost-Souburg, 7 december 2015 Vlissingen) waar iedereen positieve parkeerervaringen en knelpunten kon aangeven. Parallel daaraan is de mogelijkheid geboden deze ervaringen, maar ook knelpunten digitaal te melden via de website van de gemeente Vlissingen. In bijlage 1 is een beeld gegeven van de resultaten komende uit de parkeermarkten (inventarisatiefase). Tussentijds zijn er geen andere signalen ontvangen die leiden tot een andere conclusie dan uit deze inventarisatiefase naar voren kwam.

Sporenmethodiek parkeren

Parkeren is onderwerp dat vanuit vele invalshoeken benaderd kan worden. Vanzelfsprekend is het onderdeel van het verkeerskundig beleid, maar het parkeervraagstuk reikt verder. Parkeren draagt bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee het (economisch) functioneren van de binnenstad en de verschillende (woon)gebieden. Het parkeerbeleid dat daarbij gevoerd wordt dient financieel gezond te zijn en juridisch te zijn geborgd in bijvoorbeeld de parkeerverordening en parkeerbelastingverordening. Daarnaast heeft parkeren vele organisatorische raakvlakken, zoals de uitgifte van parkeerproducten als vergunningen en vindt er handhaving plaats op het gewenste parkeergedrag. En misschien nog wel het meest belangrijk: er dient tijdig, juist en volledig te worden gecommuniceerd over wijzigingen in beleid, parkeerverwijzingen en bijvoorbeeld (ondernemers)acties waar parkeren een onderdeel van kan zijn. Dit alles kan worden samengevat in de sporenmethodiek (afbeelding 1.1).



Afbeelding 1.1 sporenmethodiek parkeerbeleid Vlissingen

1.3 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 geeft de kaders weer uit bovenliggende vigerende beleidsdocumenten, zoals de Structuurvisie en het GVVP 2012-2020. In hoofdstuk 3 zijn de parkeerervaringen weergegeven die aangegeven zijn in de startbijeenkomsten van zowel de interne projectgroep als de belanghoudersgroep. Daarnaast is een beeld gegeven van de parkeerknelpunten en suggesties komende uit de parkeermarkten. De complete lijst met reacties uit de parkeermarkt is opgenomen in bijlage 1. Hoofdstuk 4 gaat in op de Vlissingse parkeervisie op hoofdlijnen, welke is gebaseerd op de beleidskaders en parkeerervaringen in de huidige situatie. Hoofdstuk 5 geeft de oplossingsrichtingen weer. Het betreft de oplossingsrichtingen die worden opgepakt naar aanleiding van de aangedragen parkeerknelpunten, maar passend binnen de opgestelde parkeervisie. Hoofdstuk 6 geeft een beschrijving van het monitoren en evalueren van het parkeerbeleid, zodat het parkeerbeleid indien nodig tijdig kan worden bijgestuurd. Hoofdstuk 7 brengt het uitvoeringsprogramma in beeld.

blad

10 van 84

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidskaders beschreven die van invloed zijn op het parkeerbeleid in Vlissingen. In verband met de consistentie in het beleid zijn de letterlijke passages overgenomen. De komende jaren zal de Omgevingswet worden ingevoerd. Dit zal zijn weerslag hebben op actualisering van diverse beleidsdocumenten om consistent beleid te voeren. Hierbij zal ook gekeken worden naar het op dat moment vigerende beleid van de overkoepelende overheden (Provincie en Rijk).

2.1 STRUCTUURVISIE: VLISSINGEN STAD AAN ZEE – EEN ZEE AAN RUIMTE (2009)

Vlissingen is een havenstad met de karaktereigenschappen: maritiem, ongepolijst en kleurrijk. De zee is overal dichtbij. De gemeente heeft in de Structuurvisie als kernwoorden voor het toekomstperspectief: 'Anticiperen' en 'Transformeren'. Vergrijzing en krimp worden als kans gezien om gericht kwaliteit aan de stad toe te voegen. Verouderde woningen worden specifiek opgeknapt en er wordt selectief bijgebouwd, passend bij de bevolkingsopbouw en de voorziene woningvraag vanuit de stad. Vrijgekomen ruimtes worden gebruikt voor bijvoorbeeld parkeren en speelplaatsen. Op het gebied van mobiliteit worden prioriteiten gesteld in plaats van in te zetten op alle verbindingen. Er wordt vooral ingezet op het verbeteren van de samenhang en verbinden van de binnenstad en de boulevards onderling en met de transformatie- en ontwikkelingsgebieden. Toerisme is hierin een belangrijke factor: er wordt meer aandacht gegeven aan de verblijfsfunctie en de komst van nieuwe toeristen.

Op het gebied van parkeren als afgeleide van de ruimtelijke vraagstukken dient in het parkeerbeleid rekening te worden gehouden met de volgende zaken uit de Structuurvisie:

- Het Scheldekwartier onderdeel maken van de stad door het toevoegen van een divers woon-, werk- en voorzieningenprogramma;
- Het ontwikkelen van een binnen- en buitenhavengebied tot een kennisintensief bedrijventerrein;
- Ruimtelijke ontwikkelingen op de Kenniswerf;
- Het verbeteren van de verbindingen tussen entrees van de stad, de binnenstad en de boulevards door middel van gerichte herinrichting van de openbare ruimte en toevoegen van recreatieve voorzieningen en nieuwe verblijfsaccommodaties (hotel, horeca etc.).

Naast de genoemde ruimtelijke vraagstukken uit de Structuurvisie draagt het parkeerbeleid bij aan de doelen zoals gesteld in onder andere het economisch en toeristisch beleid.

2.2 DETAILHANDELSTRUCTUURVISIE (2012)

De gemeente Vlissingen heeft op 31 mei 2012 de Detailhandelstructuurvisie vastgesteld, waarin uitwerking is gegeven aan de ambitie en visie op de winkelstructuur van Vlissingen. Hierin zijn de volgende ambities en wensen opgenomen:

- Compacte binnenstad met een goede doorstroming van de bezoekers en consumenten
- Zo min mogelijk versnippering van de detailhandelsfuncties
- Kwalitatieve versterking van de structuur gaat boven de kwantitatieve versterking

Vanuit deze ambitie zijn als uitgangspunten gesteld:

- Een sterke binnenstad;
- Behoud van de wijkcentra;
- Behoud dorpscentrum Oost-Souburg;
- Alleen ontwikkelingen op Baskensburg die kansrijk zijn en de positie van de binnenstad en de overige centra niet ondermijnen.

Voor de binnenstad is daarom van belang:

- Gevarieerd en groot aanbod aan winkels (o.a. mode)
- Compacte opzet van het winkelgebied
- Verzorgde en aantrekkelijke uitstraling
- Combinatie van winkels en horeca
- Goede bereikbaarheid met de auto (parkeren, ontsluiting)

Verkeer en parkeren

De ontsluiting van de binnenstad vindt vooral plaats via de parkeerroute (Spuikomweg – Coosje Buskenstraat – Aagje Dekenstraat – Scheldestraat¹). De belangrijkste parkeervoorzieningen voor het kernwinkelgebied (Spuikom, Fonteyne, Scheldeplein en Arsenaal 2) worden via de parkeerroute ontsloten. De bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen is matig. De route naar het centrum is onduidelijk. Parkeergarage De Fonteyne is daardoor alleen bereikbaar via de Spuikomweg. De bereikbaarheid van de Fonteyne in relatie tot de oost-west verkeersverbinding (Aagje Dekenstraat-Coosje buskenstraat) dient te worden verbeterd. In de detailhandelsstructuurvisie is daarom opgenomen dat de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen verbeterd moet worden. Aan de Koningsweg ligt ook nog een groot parkeerterrein.

2.3 BELEIDSNOTA TOERISME 2011-2015

Toerisme is voor Zeeland en voor Vlissingen van grote economische waarde. De toeristische sector is belangrijk voor de werkgelegenheid, het cultuuraanbod, de detailhandel, de horeca en voor het voorzieningenniveau voor onze inwoners. Er is een verschuiving merkbaar van een korte piek in de periode van de zomervakantie (juli – augustus) naar een langere periode met een verhoogd bezoekersaantal tussen maart en oktober, waar de maanden juli en augustus natuurlijk nog steeds de drukste maanden zijn. Buiten de maanden juli en augustus betreft het vooral dagjesmensen. Gemeente Vlissingen stelt zich dan ook als doel om het bezoekersaantal buiten de maanden juli en augustus te verhogen, zodat het toeristische hoogseizoen verlengd wordt.

De Gemeente Vlissingen beoogt de gemeente aantrekkelijker te maken voor bezoekers en inwoners, met als doel een langere verblijfsduur en herhaalbezoek. Aandacht voor de belevingswaarde van de gemeente voor bezoekers is daarbij nodig. Ook de opkomst van het “thema-toerisme” is een ontwikkeling die bijdraagt aan de versterking van de aantrekkelijkheid van de gemeente. Maritiem, kleurrijk en ongepolijst zijn voor Vlissingen de thema’s. Om haar toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid te vergroten heeft de Gemeente voor de komende beleidsperiode onderstaande hoofddoelen.

¹ Momenteel fungeert de De Willem Ruysstraat als ontsluitingsweg voor de binnenstad.

- Het ontwikkelen van een hoogwaardig en concurrerend toeristisch aanbod in gemeente Vlissingen;
- Het stimuleren van initiatieven voor verblijfs- en dagtoerisme in gemeente Vlissingen;
- Het stimuleren van een verlenging van het toeristisch seizoen;
- Het stimuleren van initiatieven voor watersport, dagvaarten en (rivier-) cruises in gemeente Vlissingen.

Verkeer en parkeren

Vlissingen is goed bereikbaar voor toeristen welke reizen per auto, het openbaar vervoer (bus, trein en fietsvoetveer) of zeiljacht. Zodra bezoekers de gemeente binnenkomen wijst de minibewegwijzering toeristen naar herkenningspunten, natuurgebieden en attracties buiten de binnenstad. Het parkeerverwijssysteem biedt de optimale route naar de parkeerkelders en parkeerplaatsen aan de randen van de binnenstad, waar de meeste attracties gelegen zijn. Wanneer de bezoeker is gearriveerd op het parkeerterrein nabij de bestemming wijst de microbewegwijzering de weg naar de eindbestemming. In de binnenstad staan bordjes naar alle attracties, bezienswaardigheden en belangrijke voorzieningen. Aandachtspunt in het toeristisch beleid is de verbinding tussen de boulevards en de binnenstad en het creëren van een meer beleving op de 'onthaalinfrastructuur' (ontsluitingsroutes binnenstad en boulevard).

2.4 MILIEUBELEID: KLIMAAT & ENERGIE 2016-2019

In het Milieubeleid wordt aandacht geschonken aan elektrisch vervoer. Om een elektrische auto te kunnen laden is behoefte aan een laadinfrastructuur. Een deel van deze behoefte ligt in de openbare ruimte. Dit geldt voor e-rijders die bij huis geen mogelijkheid hebben op eigen terrein te laden en voor bezoekers van onze stad. Naar verwachting zijn er in 2020 36 oplaadpunten in de gemeente Vlissingen nodig om aan de behoefte te voldoen (APPM, 2013). De praktijk zal uitwijzen of dat aantal werkelijk nodig is.

In de parkeergarage De Fonteyne zijn twee oplaadpunten voor elektrische auto's geplaatst voor algemeen gebruik. Bij M2 heeft een pilot gedraaid voor het toepassen van 'een verlengde huisaansluiting'. M2 heeft alle kosten voor de laadpaal betaald en het oplaadpunt is aangesloten op de meterkast van M2. Er is sprake van een openbaar oplaadpunt waarbij de kosten voor opladen door andere gebruikers via een pasjessysteem worden verrekend. Het oplaadpunt is echter regelmatig door anderen bezet en hierdoor heeft M2 kosten gemaakt zonder zelf gebruik te kunnen maken van de paal. Er ontstaat een dusdanige spanning tussen e-rijders dat deze constructie af te raden is.

Zeelandbreed is een werkgroep ingesteld om gezamenlijk invulling te geven aan de laadinfrastructuur voor het opladen van elektrische auto's. Vanuit de werkgroep lopen er gesprekken met verschillende aanbieders van laadpalen. Er ligt nu een advies van de werkgroep waarbij de exploitatie van laadpalen geheel aan de markt wordt overgelaten. De gemeente is enkel faciliterend en investeert niet in laadpalen of het onderhoud daarvan. Er wordt gebruik gemaakt van het principe 'paal volgt auto'. Er worden dus enkel oplaadpunten geplaatst als iemand een elektrische auto aanschafft. De oplaadpunten zijn voor algemeen gebruik. Als er onvoldoende gebruik wordt gemaakt van de laadpaal verplaatst de marktpartij deze. De gebruikers betalen per uur met een pasjessysteem voor het opladen. De gemeente en marktpartij maken vooraf afspraken over waar en hoeveel laadpalen er geplaatst kunnen worden zodat het verhogen van de parkeerdruk zoveel mogelijk wordt voorkomen.

2.5 GEMEENTELIJK VERKEER- EN VERVOERPLAN 2012 - 2020

Binnenstad

In het GVVP 2012-2020 is in hoofdstuk 7 'Parkeren; Vlakbij en Betaalbaar!' een uiteenzetting gemaakt over parkeren in Vlissingen. Hierin is beschreven dat parkeren moet bijdragen aan de economische ontwikkeling van de binnenstad. Parkeren in de binnenstad vergt meer aandacht dan in de overige gebieden door de verschillende parkerende doelgroepen die van dezelfde parkeerruimte gebruik willen maken. De gemeente Vlissingen moet een evenwicht vinden tussen de behoefte aan parkeerruimte voor bewoners en bezoekers. Voor de binnenstad geldt dat bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad in parkeergarages wordt gefaciliteerd. De tarifiering van de gebouwde parkeervoorzieningen is lager dan op maaiveld om het gebruik hiervan te stimuleren. Gezien de ontwikkelingen in de binnenstad is het wenselijk om aanvullende parkeervoorzieningen te realiseren aan de noord/oostzijde van de binnenstad (gekoppeld aan het Scheldekwartier).

Vergunningparkeren

Ten aanzien van het vergunningparkeren in de binnenstad geldt dat bewoners en ondernemers in de binnenstad kunnen parkeren in specifieke zones. Tevens bestaat de beperkte mogelijkheid om een parkeerplaats te huren in gebouwde parkeervoorzieningen. De zonering van het vergunninghoudersgebied is afgestemd op het aantal huishoudens per zone en draagt bij aan een optimale parkeerregulering in de binnenstad. Echter is de uitgifte van vergunningen een continu proces, dat in de loop van de tijd moet worden aangepast aan de recente situatie.

Parkeerverwijzing en evenementen

De dynamische parkeerverwijssystemen zijn voor Vlissingen en de Walcherse kust van essentieel belang om de grote stromen bezoekers goed in te lichten over de mogelijke parkeervoorzieningen. Bij wijzigingen in het netwerk of toevoegingen van parkeervoorzieningen worden ook de parkeerverwijzing en de parkeerroutes aangepast. Bij evenementen moet bezien worden hoe het parkeren opgevangen kan worden. Het Veerhaventerrein is een grote opvanglocatie aan de rand van de stad, dat als tijdelijk transferium kan fungeren wanneer er grote bezoekersstromen zijn van buiten de regio (Sail de Ruyter of Rescue Vlissingen).

Parkeernormering

Bij nieuwbouwprojecten mag de parkeerdruk in principe niet afgewenteld worden op de omgeving. Een integrale parkeeroplossing voor bewoners en bezoekers moet daarom altijd deel uitmaken van een plan. Uitgangspunt is dat geen onevenredige parkeerdruk ontstaat in de bestaande parkeersituatie in het gebied, waarin de nieuwe ontwikkeling wordt beoogd en de directe omgeving daarvan.

3. PARKEREN IN VLISSINGEN ANNO 2016

3.1 PARKEREN IN BEELD

Het huidige parkeerbeleid in Vlissingen is pragmatisch ingesteld. Er zijn diverse pilots uitgevoerd om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen onder de parkeerders. Dit heeft wel geleid tot een parkeerbeleid dat echter in diverse documenten en afspraken is vastgelegd (versnippering). Het ontbreekt hierdoor aan één totaalbeleid op het gebied van parkeren. In Vlissingen zijn een aantal parkeerreguleringsvormen van kracht, te weten: betaald parkeren (al dan niet in combinatie met vergunninguitgifte), belanghebbendenparkeren (alleen met een vergunning), een kleinschalige parkeerschijfzone en natuurlijk vrij parkeren. In afbeelding 3.1 zijn de betaalde parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad aangegeven.



Afbeelding 3.1 betaald parkeervoorzieningen in en rond binnenstad Vlissingen

Parkeren voor bezoekers en toeristen als basis

De basis van het betaald parkeren ligt in het parkeren voor bezoekers en toeristen. Voor deze doelgroep is duidelijk beleidsmatig vastgelegd om te parkeren in de parkeergarages en op parkeerterreinen aan de randen van de binnenstad. Deze worden ook als zodanig aangegeven op het huidige parkeerverwijssysteem.

De bestaande betaald parkeervoorzieningen voor het bezoekersparkeren zijn volgens de vigerende parkeerbelastingverordening 2016 (zie ook afbeelding 3.1):

Parkeergarage Fonteyne:

€1,80 per uur (ma. t/m za. 09.00u-18.00u en zo. 12.00u – 18.00u);

€0,80 per uur (ma t/m za. 18.00u – 09.00u en op zondag tot 12.00u; max. dagtarief €4,00

Abonnement: €54,00 per maand

Parkeergarage Scheldeplein²:

€1,80 per uur (ma. t/m za. 09.00u-18.00u en zo. 12.00u – 18.00u);

€0,80 per uur (ma t/m za. 18.00u – 09.00u en op zondag tot 12.00u; max. dagtarief €4,00

Abonnement: €54,00 per maand

Parkeerterrein Kenau Hasselaarstraat en parkeerterrein Spuikom (Aldi):

€2,00 per uur (ma. t/m za. 09.00u – 18.00u; maximum dagtarief: €8,50

vrij parkeren op zon- en feestdagen tussen 31 oktober en 1 april;

betaald parkeren op zon- en feestdagen tussen 1 april en 31 oktober.

Parkeerterrein Nollebos:

€2,00 per uur (ma. t/m za. 09.00u – 18.00u; maximum dagtarief: €8,50

vrij parkeren op zon- en feestdagen tussen 31 oktober en 1 april;

betaald parkeren op zon- en feestdagen tussen 1 april en 31 oktober.

Parkeerterrein Steenenbeer², Zeemanserve, Hellingbaan²:

€2,00 per uur; ma. t/m za. 09.00u-18.00u

Parkeerterrein De Ruyterplein:

€2,00 per uur; ma. t/m za. 09.00u-18.00u (van 1 oktober tot 1 april)

Verboden te parkeren van 1 april tot 1 oktober.

Parkeerterrein De Willem Ruysstraat²

€2,00 per uur (ma. t/m za. 09.00u – 18.00u); maximum dagtarief: €8,50

Parkeerterrein Koningsweg²:

€2,00 per uur (eerste drie uur gratis parkeren); maximum dagtarief €5,50³; ma. t/m za. 09.00u-18.00u

² In de ontwikkelingsvisie Scheldekwardier krijgen deze parkeerterreinen deels een andere functie. Om de parkeerbalans voor het hele Scheldekwardier te waarborgen wordt binnen dat project een aparte parkeervisie opgesteld.

³ Dit tarief dient nog te worden opgenomen in de parkeerbelastingverordening Vlissingen

Straatparkeren in diverse straten in het gereguleerde gebied van de binnenstad:
€2,00 per uur; ma. t/m za. 09.00u-18.00u

Drie vergunninghouderszones voor bewoners en deels werknemers binnenstad

Naast bezoekers parkeren ook bewoners, ondernemers en ambachtslieden in en om de binnenstad. Om meer parkeerplaats te bieden aan deze parkerende doelgroepen die in de nabijheid van de bestemming moeten kunnen parkeren zijn drie vergunninghouderszones van kracht. Afbeelding 3.2 geeft de huidige indeling van de vergunninghouderszones aan.



Afbeelding 3.2: huidige vergunninghouderszones Vlissingen

- Vergunninghouderszone A is gelegen ten oosten van de Spuistraat en omvat het oostelijk deel van de binnenstad, omgeving Steenenbeer, omgeving Koningsweg en Commandobaan.
- Vergunninghouderszone B is gelegen ten westen van de Spuistraat en omvat het westelijk deel van de binnenstad, omgeving Kenau Hasselaarstraat en de Boulevards
- Vergunninghouderszone C is gelegen ten noorden van de De Willem Ruysstraat en beslaat het gebied tussen de Badhuisstraat, Verkuil Quakkelaarstraat en Koningsweg.

Vergunningensystematiek conform parkeerverordening Vlissingen

- Parkeren met gebruik van een vergunning is uitsluitend toegestaan voor de in de vergunning aangewezen plaats(en) of gebied(en).
- De vergunninghouder kan aan de vergunning geen recht op een parkeerplaats ontlenen.
- Parkeervergunningen waarmee geparkeerd mag worden bij parkeerapparatuurplaatsen zijn niet geldig bij meters of automaten waarvan de maximale parkeertijd 1 uur of korter is vastgesteld.
- Het college kan aan een vergunning ook andere voorschriften en beperkingen verbinden met als strekking het beschermen van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Hiervoor wordt de 'Leidraad voor het belanghebbendenparkeren' als uitgangspunt toegepast.
- Een vergunning kan worden verleend aan:
 - De eigenaar of houder van een motorvoertuig die woont binnen het gereguleerde gebied.
 - Een bedrijf dat is gevestigd binnen het gereguleerde gebied.
 - De houders van een hotel of pension, dat is gevestigd binnen een gebied waar belanghebbendenplaatsen of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn, ten behoeve van hun gasten.
 - Marktkoopliden waaraan een standplaats op de weekmarkt is verleend of een wekelijkse standplaats binnen het gereguleerde parkeergebied is toegewezen op zaterdag als bedoeld in de Marktverordening Vlissingen 2005 (deze locatie is reeds gewijzigd).
 - In bijzondere gevallen kan het college aan andere belanghebbenden een vergunning verstrekken.
- Per huishouden of bedrijf/instelling worden maximaal twee vergunningen verleend, welke op kenteken worden gesteld (voor bedrijven worden maximaal twee kentekens gekoppeld). Indien beschikt kan worden over een eigen parkeergelegenheid bij huishouden of bedrijf wordt (in principe) geen vergunning verleend.
- Bezoekers van belanghebbenden kunnen middels een kraskaartensysteem parkeren in het gebied met belanghebbendenparkeerplaatsen.
- Per huishouden worden maximaal vijf sets dagkraskaarten (zes stuks per set) en drie sets kraskaarten (tien stuks per set) met beperkte parkeerduur (drie aaneengesloten uren) uitgegeven.

3.2 PARKEERDRUK

Om een beeld te krijgen van de parkeerdruk is in een deel van Vlissingen een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Dit betekent dat de verhouding gemeten is tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal geparkeerde voertuigen. Hoe meer parkeerplaatsen in een sectie (wegvak van kruispunt tot kruispunt) bezet zijn, hoe hoger de parkeerdruk (bezettingspercentage). Om objectief te kunnen oordelen wanneer sprake is van een hoge parkeerdruk is door het CROW⁴ een aantal richtlijnen opgesteld.

⁴ CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

Interpretatie bezettingsgraad volgens CROW

Globaal geldt dat bij een bezettingsgraad lager dan 80% voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% is er sprake van een behoorlijk lange zoektijd. De bereikbaarheid van een locatie is minder dan bij een lagere bezettingsgraad en er is sprake van verkeersoverlast in de omgeving door het zoekverkeer. In een gebied met veel verspreid liggende parkeerplaatsen zal hiervan bij een bezettingsgraad van 80% al sprake zijn. Als de parkeerplaatsen geconcentreerd liggen (parkeerterreinen en parkeergarages), geldt eerder een grens van 90%. Soms wordt zelfs een hogere grens gehanteerd, zeker als in het gebied voornamelijk langparkeeders (bewoners en werknemers) komen en er dus relatief weinig verkeer is. Bij een bezettingsgraad hoger dan 100% staan er meer voertuigen geparkeerd dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Er zijn dan in absolute zin te weinig parkeerplaatsen beschikbaar.

Vlissingen kenmerkt zich door een sterk wisselend economisch-toeristisch zomer en winterseizoen. Dit heeft geresulteerd in het uitvoeren van twee parkeerdrukmetingen. Er is een meting uitgevoerd in december 2014 om een beeld te hebben van de parkeersituatie in het herfst/winterseizoen. Deze meting is in augustus 2015 en bewust tijdens het evenement Vlissingen Maritiem herhaald om een beeld te hebben van de parkeersituatie in het zomerseizoen in combinatie met een evenement.

3.2.1 Resultaten parkeeronderzoek december 2014

Het parkeeronderzoek in de herfst/winterperiode laat geen hoge parkeerdruk zien op gebiedsniveau met uitzondering van de binnenstad van Vlissingen. Alleen het gebied ten zuiden van de Coosje Buskenstraat en ten westen van de Walstraat laat een structureel hoge parkeerdruk zien tussen de 79% en 92% (omgeving Grote Markt).

Wanneer meer ingezoomd wordt op buurtniveau is te zien dat onder andere de buurten die grenzen aan het gereguleerd gebied te maken hebben met een hoge parkeerdruk van 85% of meer. De volgende buurten hebben hiermee te maken:

- Buurt gelegen tussen Paul Krugerstraat en Verkuijl Quakkelaarstraat: 's-avonds en in de weekenden
- Buurt gelegen tussen Singel en Paul Krugerstraat (noordzijde stadhuis): werkdag overdag
- Buurt gelegen ten westen van Vredehoflaan: werkdag overdag en 's-avonds

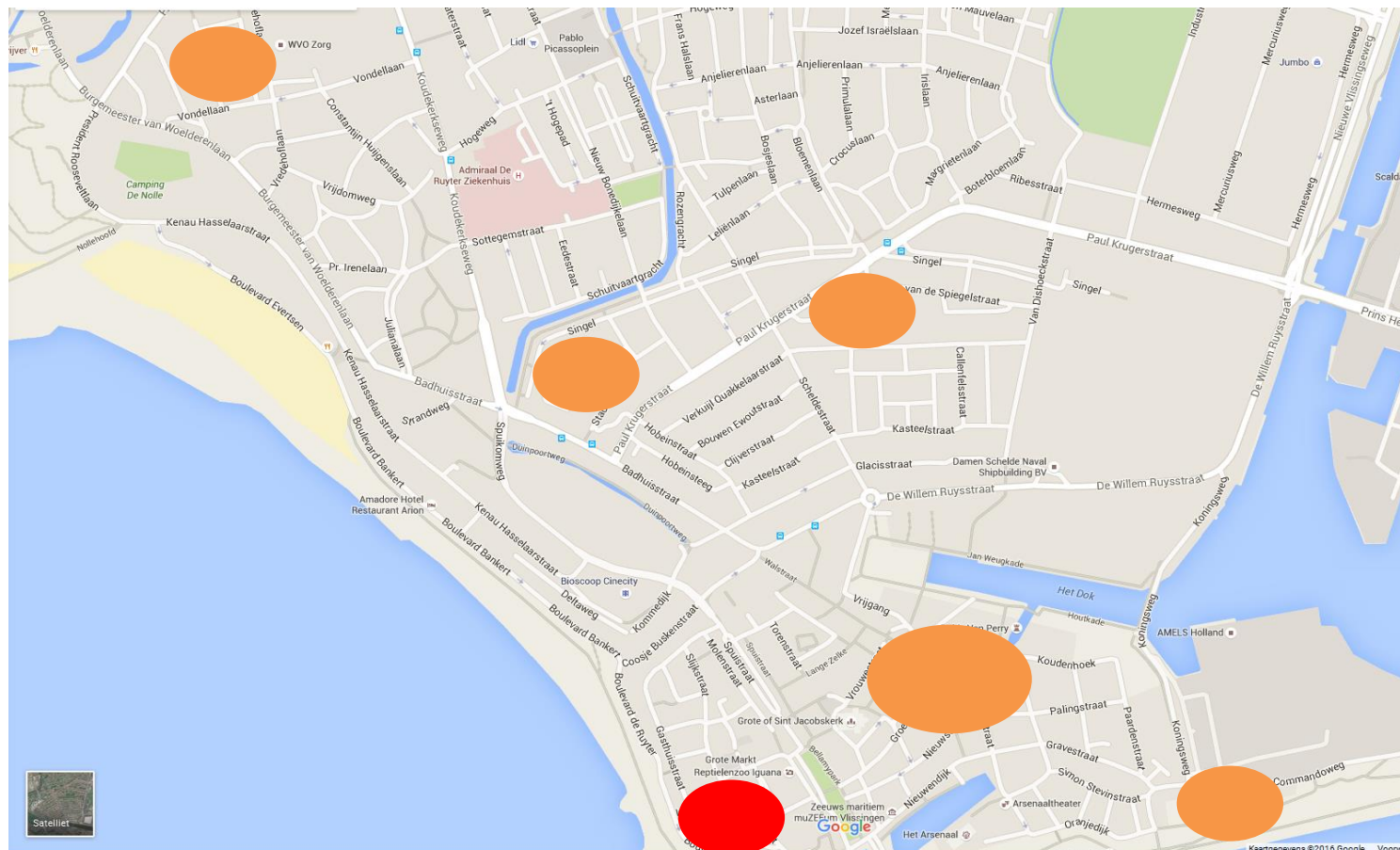
3.2.2 Resultaten parkeeronderzoek augustus 2015

Het parkeeronderzoek in de zomerperiode laat geen hoge parkeerdruk zien op gebiedsniveau met uitzondering van de binnenstad van Vlissingen. Het gebied ten zuiden van de Coosje Buskenstraat en ten westen van de Walstraat laat een structureel hoge parkeerdruk zien tussen de 77% en 90% (omgeving Grote Markt). Het gebied Scheldekwartier laat eveneens een hoge parkeerdruk zien. Dit heeft deels te maken met de opvang van parkeeders tijdens het evenement Vlissingen Maritiem.

Wanneer meer ingezoomd wordt op buurtniveau is te zien dat onder andere de buurten die grenzen aan het gereguleerd gebied te maken hebben met een hoge parkeerdruk van 85% of meer. De volgende buurten hebben hiermee te maken:

- Buurt gelegen tussen Singel en Paul Krugerstraat (noordzijde stadhuis): werkdag overdag
- Buurt gelegen ten westen van Vredehoflaan: werkdag overdag en 's-avonds
- Omgeving Steenenbeer: 's-avonds en weekenden
- Omgeving Commandoweg: continu in zomerperiode

De genoemde buurten en de binnenstad zijn gebieden die nadrukkelijk aandacht behoeven om de parkeerdruk tot een acceptabel niveau te brengen.



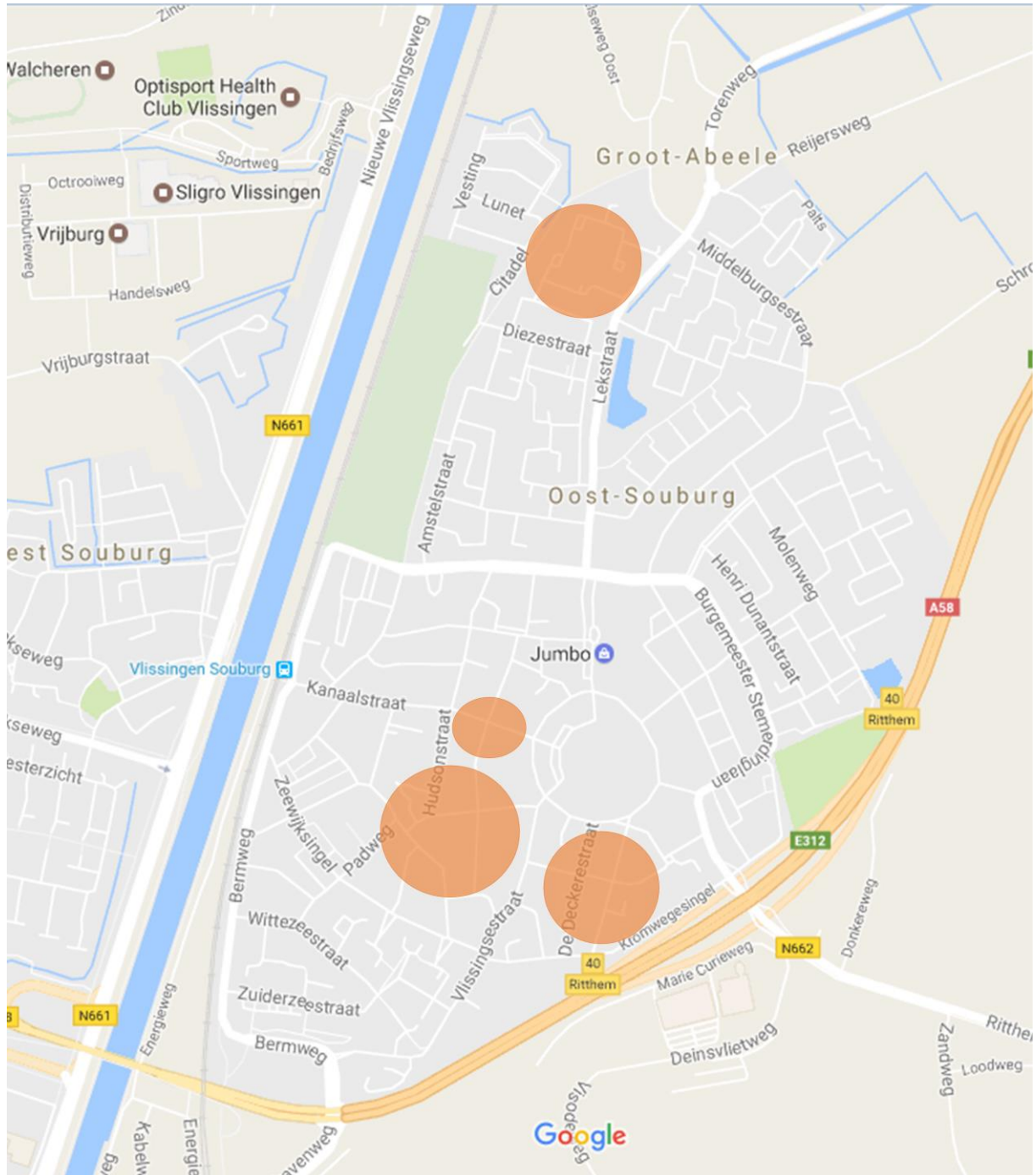
Afbeelding 3.3: resultaten parkeeronderzoek Vlissingen

3.2.2 Resultaten parkeeronderzoek maart 2016 Oost-Souburg

De gemiddelde parkeerdruk in Oost-Souburg als geheel ligt tussen de 42% en 72%. Dit betekent dat er ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ingezoomd op een aantal specifieke gebieden dan is waarneembaar dat de parkeerdruk op een doordeweeksedag rond de omgeving Zeewijksingel ligt tussen de 66% en 91%. Op zaterdag varieert de parkeerdruk hier tussen de 78% en 89%. Kijkend naar het centrumgebied dan valt voor omgeving Oranjeplein op dat de parkeerdruk op donderdag tussen de 33% en 56% ligt. Op zaterdag varieert de parkeerdruk hier tussen de 31% en 76%. Voor de omgeving Kanaalstraat ligt de parkeerdruk op donderdag en zaterdag tussen de 85% en 100%. Ten slotte is in het gebied ten noorden van de Burgermeester Stemerdinglaan de parkeerdruk op donderdag 35% tot 57%. Op zaterdag varieert de parkeerdruk hier tussen de 51% en 58%.

Op specifieke locaties en momenten treden er soms wel problemen op. Hierbij moet de opmerking worden geplaatst dat bij individuele wegvakken meestal sprake is van een beperkt

aantal parkeerplaatsen, waarbij elk extra voertuig en grote impact op het bezettingspercentage heeft. Niettemin is het ook een teken dat op die locaties mogelijk foutief wordt geparkeerd.



Afbeelding 3.4: resultaten parkeeronderzoek Oost-Souburg

3.3 PARKEERERVARINGEN BELANGHEBBENDEN

Bij de totstandkoming van het parkeerbeleid zijn diverse projectgroepen geformeerd en is de bevolking geraadpleegd tijdens een aantal parkeermarkten (inloopbijeenkomsten). In deze paragraaf is de hoofdlijn weergegeven in de positieve punten, knelpunten en suggesties op het gebied van parkeren in Oost-Souburg, Ritthem en Vlissingen. De volledige weergave van alle opmerkingen is opgenomen in bijlage 1.

3.3.1 Belangrijkste positieve parkeerervaringen

In Vlissingen kan eigenlijk altijd wel de auto nabij de bestemming geparkeerd worden. Of het nu gaat om parkeren bij woonlocaties, werklocaties of bezoekersaantrekkende bestemmingen. De parkeerlocaties in de binnenstad zijn goed vindbaar en betaalbaar voor de gebruikers van de binnenstad of de Boulevard. In de gebouwde parkeervoorzieningen is achteraf betaald parkeren van kracht. Op maaiveld kan via mobiel parkeren achteraf worden betaald voor het parkeren. Dit zorgt ervoor dat bezoekers ongestoord kunnen winkelen of recreëren zonder dat men op de parkeertijd hoeft te letten. De suggestie wordt geboden om zoveel mogelijk achteraf betaald parkeren in en rond de binnenstad aan te bieden als service voor de bezoekers. Voor Oost-Souburg geldt dat er vrij eenvoudig en gratis voor de deur van de woning en winkel geparkeerd kan worden.

VLISSINGEN +
OOST-SOUBURG

3.3.2 Belangrijkste knelpunten

Door de diverse pilots en proeftrajecten die ontwikkeld zijn op het gebied van parkeren is er soms onduidelijkheid over welke parkeerproducten (zoals vergunningen en ontheffingen) aan welke doelgroepen uitgegeven mogen worden. Er zijn te veel verschillende producten die uitgegeven worden; hierin zou duidelijkheid en eenduidigheid moeten worden aangebracht. Zowel in vergunninghouderszone A als B is zichtbaar dat er veel vergunningen zijn afgegeven ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen. De opmerking is gemaakt om kritisch naar de vergunninguitgifte te kijken en te bezien of in gebieden met een hoge parkeerdruk de vergunninguitgifte gelimiteerd moet worden of dat er een prijsdifferentiatie moet worden aangebracht tussen 'de eerste vergunning' en eventueel 'meerdere vergunningen'. Daarnaast leidt ook de differentiatie in tijden van betaald en vergunninghoudersparkeren tussen verschillende gebieden tot verwarring.

VLISSINGEN

Er is een te hoge parkeerdruk in de omgeving Grote Markt. Men stelt dat het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt afneemt ten opzichte van de reeds bestaande situatie. Daarnaast parkeren veel bedrijfsauto's in deze omgeving en zijn er te veel vergunningen verstrekt voor dit gebied. Van de parkeergarage Schoolstraat wordt geen gebruik gemaakt door de verkeerde prijsstelling ten opzichte van de prijs voor vergunningen op straat.

VLISSINGEN

Op dit moment nemen de werknemers van Omroep Zeeland veel parkeerplaatsen in de Kanaalstraat in beslag. Dit zorgt ervoor dat bezoekers van de voorzieningen weinig tot geen parkeerplaatsen vinden in de nabijheid van de winkels.

OOST-
SOUBURG

3.3.3 Belangrijkste suggesties

De volgende suggesties op het gebied van parkeren zijn door de interne projectgroep aangegeven⁵:

VLISSINGEN

- Differentiatie parkeertarieven, locaties en parkeerduur: o.a. zomer- en winterparkeertarieven, goedkoper uurtarief Koningsweg in plaats van de 'eerste drie uur gratis', betaald parkeren avonduren Spuikom, aandacht voor betaalmogelijkheden buitenlandse toeristen.
- Vergunningenbeleid: differentiatie in tarief eerste vergunning en meerdere vergunningen, administratiekosten voor wijzigingen vergunningen, invoeren dagvergunningen, parkeren bewoners binnenstad Vlissingen.

VLISSINGEN

- Promotie parkeermogelijkheden: parkeren als marketinginstrument, belparkeren, Dip&Go en dagkaarten
- Organisatie; parkeercoördinator als verantwoordelijke voor totaalproduct parkeren Vlissingen (één aanspreekpunt), onderzoeken mogelijkheden verdere digitalisering parkeerproducten/handhaving.
- Omgeving Grote Markt: In overleg met L'Escaut over tariefstelling parkeergarage appartementencomplex Schoolstraat.

OOST-
SOUBURG

- Kanaalstraat: Voor de medewerkers van Omroep Zeeland dient een aparte parkeerplaats te worden gemaakt. Daarnaast is als suggestie meegegeven om de Kanaalstraat meer als een fietsstraat vorm te geven.

⁵ Dit zijn suggesties die door de interne projectgroep zijn aangegeven en hebben geen formele status. Dit is puur een inventarisatie. Gedurende het proces wordt gezien welke suggesties een plaats kunnen krijgen in het geactualiseerde parkeerbeleid.

4. VISIE: DE TOEGEVOEGDE WAARDE VAN PARKEREN

Parkeerbeleid dient niet ad-hoc te worden benaderd. Het is belangrijk om een duidelijke parkeervisie uit te dragen, waarin de ambitie wordt uitgesproken hoe binnen het maatschappelijk krachtenveld in Vlissingen met parkeren moet worden omgegaan. Parkeren heeft zoals eerder beschreven veel raakvlakken met economie, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Daarnaast is er een sterke financiële en organisatorische component binnen het voeren parkeerbeleid. Allemaal zaken die niet los van elkaar gezien kunnen worden. De rode loper hoeft niet te worden uitgelegd om parkeren ongebreideld maximaal te faciliteren; het gaat om bewustwording en stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Maar er zal altijd autoverkeer zijn dat we een plek moeten bieden. Kortom: parkeren vraagt om visie.

4.1 TWEE BASISPRINCIPES VOOR PARKEREN

De parkeervisie voor Vlissingen is enerzijds gebaseerd op het laten parkeren van verschillende doelgroepen. Elke doelgroep heeft immers zijn eigen wensen als het gaat om parkeren. Anderzijds gaat de parkeervisie uit van het principe Beïnvloeden-Benutten-Beprijzen-Bouwen (4B-principe) als methodiek voor het oplossen van parkeerknelpunten in Ritthem, Oost-Souburg en Vlissingen voor zowel woonwijken, bedrijventerreinen als de historische centra.

4.1.1 De parkeerder centraal

Het parkeerbeleid van Vlissingen zet in op bewoners, bezoekers (van bewoners, voorzieningen en toeristen) en ondernemers/werknemers. Elke doelgroep is benaderd vanuit zijn parkeergedrag en parkeewensen, zodat parkeren écht een toegevoegde waarde heeft binnen het woon-, werk-, en leefklimaat.



Figuur 4.1: hoofdindeling parkerende doelgroepen

- Bewoners in de gemeente Vlissingen moeten de mogelijkheid hebben om een auto in de nabijheid van de woning te parkeren. Voor verplaatsingen binnen Vlissingen, Oost-Souburg of Ritthem dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets, openbaar vervoer of andere vormen van collectief vervoer zoals deelauto's. De parkeervisie gaat uit van het beperken van het niet-noodzakelijke autoverkeer, maar is minder stringent in het sturen op autobezit ('autootje pesten'). Een beleid dat reeds is ingezet vanuit het vigerende Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP), waarin ook het fietsgebruik wordt gestimuleerd.

- Ondernemers/werknemers en studenten nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met een langere loopafstand tot de werkbestemming. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen ondernemers/werknemers en studenten minder hoge eisen aan het comfort van een parkeerplaats. Vooral goedkoop parkeren en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk parkeerbewensen.
- Bezoekers van bewoners, bezoekers van voorzieningen (run- en funshopping), bezoekers van evenementen en dagtoeristen hebben als parkeergedrag om de auto op een acceptabele afstand van de bestemming te kunnen parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een belangrijke bijdrage aan het economische functioneren van de centra. Kortparkerende (binnenstads)bezoekers parkeren het liefst zo dicht mogelijk bij de eindbestemming, vanwege het doen van een snelle boodschap (runshoppen). Toeristen en funshoppers die langer verblijven nemen eerder genoegen met een langere loopafstand, omdat men de tijd neemt om Vlissingen en haar bezienswaardigheden te bezoeken. Daarbij zijn ook alternatieve vervoerswijze een wenselijke afwisseling voor de eigen auto. Bezoekers van Vlissingen mogen niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen (o.a. achteraf kunnen betalen) of onevenredig hoge parkeertarieven.

4.1.2 4B-principe als leidraad bij parkeerproblemen

In de uitgewerkte beleidsregels worden voor de geïnventariseerde knelpunten oplossingsrichtingen geformuleerd met een beleidsmatige doorkijk naar de korte, middellange en lange termijn. Sommige onderdelen komen uitgebreid aan bod, andere onderdelen kennen een meer algemeen beschrijvend karakter. Het principe “**beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen**” staat hierbij centraal. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst worden andere mogelijkheden gezien om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen.



Figuur 4.2: het 4B-principe voor aanpak parkeerproblemen

Stap 1: Beïnvloeden

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerprobleem te verlichten door in te grijpen op het autogebruik. Dit type maatregelen valt uiteen in beïnvloeding van het gedrag door aandacht voor het ontwerp. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Deze oplossingen liggen in een vroege ontwerpfase en zijn vooral bruikbaar bij nieuwbouwsituaties. Gedragsbeïnvloeding is echter ook toepasbaar in bestaande situaties, zoals alternatieven voor de eigen auto of alternatieve vervoerswijzen (OV, fiets, lopen, autodelen etc.). Hierdoor kan de parkeervraag in een gebied worden getemperd.

Stap 2: Benutten van de aanwezige parkeercapaciteit

De aanwezige parkeercapaciteit wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd, dat de aanwezige parkeerplaatsen niet volledig kunnen worden gebruikt. De eerste mogelijkheid in het verhelpen van knelpunten is daarom het optimaliseren van de bestaande

parkeercapaciteit. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingsprojecten. In samenspraak met de buurt wordt bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen – niet om de aanleg van extra grootschalige parkeervoorzieningen. Daarnaast is het belangrijk om naar bewoners en ondernemers uit te stralen dat de openbare parkeerplaatsen zo goed mogelijk benut worden als voorbeeld om te stimuleren om parkeervoorzieningen op eigen terrein, zoals carports, garageboxen en opritten ook te gebruiken voor het stallen van de auto.

Stap 3: Beprijzen (reguleren)

Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat kunnen doelgroepen door parkeerregulering worden gestuurd. Met het uitbreiden van gebieden waar parkeerregulering van kracht is wordt in principe terughoudend omgegaan. Invoering van parkeerregulering is immers geen doel op zich, maar een middel om de schaarse parkeerruimte in woon- en winkelgebieden beter te verdelen. Deze schaarste in parkeerruimte komt tot uitdrukking in een gemiddelde parkeerdruk⁶ die overdag of 's-avonds boven de 90% uitkomt en deels veroorzaakt wordt door automobilisten met een herkomst buiten het betreffende gebied. Ook klachten van bewoners vormen een indicator voor parkeeroverlast in een gebied. De parkeerregulering wordt niet zonder aanleiding verder uitgebreid. Bij problemen wordt op basis van bovenstaande indicatoren allereerst bekeken of de aanwezige parkeercapaciteit (op straat en op eigen terrein van bewoners/bedrijven) goed wordt benut voordat aanvullende maatregelen worden genomen. Hier wordt uitgegaan van een gebied met logische en duidelijke grenzen.

Stap 4: Bouwen

In wijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners- en waar de eerdere genoemde stappen geen uitkomst bieden- is een significante uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de parkeerbehoefte. Binnen bestaande wijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het uitgangspunt is speelplaatsen in Vlissingen niet opgeofferd worden voor parkeervoorzieningen. Dit geldt in principe ook voor groenvoorzieningen in gebieden met weinig aanwezig openbaar groen. Dit tast immers de kwaliteit van de leefomgeving aan. In situaties waar dit wel mogelijk is (kleinschalig snippergroen), vindt dit altijd in overleg met belanghebbenden plaats. Voor bestaande wijken en voor bedrijfsperven en zelfs individuele woningen vormen mechanische parkeersystemen een alternatief voor parkeren op straat. Dit beperkt het ruimtebeslag voor parkeren. De benodigde investeringen voor deze systemen (in combinatie met gebouwde voorzieningen) zijn echter hoog en de exploitatie van degelijke openbare garages is veelal onrendabel. Zeker als het parkeren in de directe omgeving niet gereguleerd is. Onderstaande foto's laten parkeersystemen zien, zowel permanent als tijdelijk (demontabel bouwen) als mechanisch (Bron: Parkeer24).



⁶ Parkeerdruk: het aantal bezette parkeerplaatsen afgezet tegen het aantal aanwezige parkeerplaatsen

Het vervolg van deze parkeervisie geeft de gewenste koers aan als het gaat om het parkeren in de gemeente Vlissingen. Deze richting is gebaseerd op de beschreven parkeerprincipes en bepaalt gedurende het verdere proces de concrete parkeerbeleidsregels.

4.2 AMBITIE PARKEREN: VOEL JE WELKOM IN VLISSINGEN

Vlissingen wil zich profileren als een gastvrije en aantrekkelijke gemeente gericht op zowel de eigen bewoners als de bezoekers van (zakelijke) voorzieningen en de vele toeristen. In Vlissingen, Oost-Souburg en Ritthem voel je je welkom. En daar hoort een goede bereikbaarheid bij met parkeren als belangrijk onderdeel.

Ambitie parkeren

Parkeren levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bewoners, ondernemers/ werknemers en sociaal, recreatief, toeristisch en economisch bezoek) die binnen de gemeente Vlissingen plaatsvinden. Leefbaarheid, duurzaamheid en kwaliteit zijn hierbij belangrijke pijlers in zowel Vlissingen, Oost-Souburg als Ritthem. Dit resulteert in een transparant en duidelijk parkeerbeleid met ruime en praktisch werkbaar kaders.

4.3 PARKEERVISIE: BENADER PARKEREN ALS EEN PRODUCT

Parkeren is een kans, geen bedreiging. Parkeren zorgt voor de bereikbaarheid van gebieden, voor het economisch functioneren van de binnenstad en is een onderdeel van de leefbaarheid in de woonwijken en de dorpen. Vrijwel iedereen heeft met parkeren te maken en het zorgt vaak voor emotionele discussies met een negatieve klank. Het is daarom belangrijk om anders tegen parkeren aan te kijken en juist de mogelijkheden van parkeren te zien.

De auto heeft in Zeeland een belangrijke positie in de totale mobiliteit. Vlissingen kent een goede autobereikbaarheid en is daarom als geen ander gebaat bij voldoende parkeervoorzieningen met een hoge kwaliteit. Of het nu gaat om maaiveldparkeerplaatsen in woonstraten of gebouwde parkeervoorzieningen. En zeker gezien de vele voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen liggen er kansen om het parkeren nog meer kwaliteit te geven. Parkeren wordt nu al steeds meer een écht product. Het wordt daarom ook tijd een voor vervolgstap: 'verkoop het parkeerproduct'. Parkeren is een faciliteit bij uitstek om aan (toekomstige) bewoners, bezoekers, en ondernemers te verkopen als integraal onderdeel van bijvoorbeeld de realisatie van nieuwe initiatieven, de vestiging van nieuwe bedrijven, het plaatsvinden van evenementen of het bezoek aan de binnenstad en boulevard van Vlissingen. De onderstaande zeven visiepunten gaan bijdragen aan het benaderen van parkeren als product en het verlichten van bestaande parkeerknelpunten.

1 Vlissingen heeft een gastvrij parkeerbeleid en straalt dit ook uit

- Een gastvrij parkeerbeleid betekent dat er in de gemeente Vlissingen voldoende parkeerplaatsen moeten zijn om bewoners, bezoekers en werknemers makkelijk een parkeerplaats te laten vinden. Dit hoeft niet altijd gratis en direct voor de deur van de bestemming. Dit kan ook op afstand, mits de looproute van de parkeervoorziening naar de eindbestemming aantrekkelijk en sociaal veilig is qua uitstraling en beleving. Parkeren is immers de start en het einde van het bezoek aan Vlissingen. Autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit.

- Vlissingen kenmerkt zich in de winter als een boodschappenstad (runshopping) en in de zomer voornamelijk als een toeristenstad (funshopping en verblijf). Om beide functies van Vlissingen te faciliteren is gastvrij parkeerbeleid van essentieel belang. Dit betekent dat het parkeerbeleid in de winter aansluit bij de functie als boodschappenstad en in de zomer aansluit bij de functie van hoofdzakelijk toeristische stad. Het terugbrengen van 'vrij' parkeren is hierin geen oplossing (zie bijlage 2). Het is belangrijk om de dialoog met ondernemers van zowel de binnenstad als de toeristische sector aan te gaan en de handen ineen te slaan om parkeren te laten aansluiten bij de beleving, sfeer en het winkelaanbod in Vlissingen.
- De parkeerplaatsen moeten makkelijk vindbaar zijn: elke doelgroep moet weten waar deze het best kan parkeren. Hiervoor wordt duidelijk gecommuniceerd met verschillende doelgroepen op een wijze die het best aanspreekt bij de betreffende doelgroep. De bezoekers, en dan met name de langparkerende bezoekers en toeristen, vinden een parkeerplaats met behulp van een duidelijk en actueel parkeerverwijssystem.
- Voor de verplaatsingen waarvoor dat mogelijk is (bijvoorbeeld binnenstedelijk), wordt ingezet op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Op korte (5 tot 7 kilometer) en middellange afstanden (ca. 15 kilometer) is de (elektrische) fiets een reëel alternatief. Op langere afstanden kan het openbaar vervoer, de watertaxi of de zonnetrein een alternatief zijn. Door mensen die een reëel vervoersalternatief hebben te stimuleren hier gebruik van te maken, blijven parkeerplaatsen beschikbaar voor parkerende doelgroepen waarvoor de (elektrische) fiets of OV geen reëel alternatief is.

2. Alle doelgroepen parkeren op de gewenste locatie (inzet op sturend parkeerbeleid)

- Vlissingen is een aantrekkelijke locatie voor bezoekers van zowel de binnenstad als de Boulevards en de stranden. Bezoekers parkeren aan de randen van de binnenstad en in de parkeergarages en betalen zoveel als mogelijk achteraf. Bewoners moeten bij de woning kunnen parkeren, maar niet dusdanig dat bijvoorbeeld de historische binnenstad zo vol staat met auto's dat woningen onbereikbaar worden voor hulpdiensten en de ruimtelijke kwaliteit ondersneeuwt. Er wordt op ingezet dat werknemers en ondernemers parkeren op grotere afstand van de binnenstad/boulevard op goedkopere parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld omgeving Koningsweg). Dit is gevisualiseerd in de doelgroepenkaart (bijlage 3).
- De gemeente Vlissingen stuurt het parkeer- en reisgedrag van de doelgroepen voor een betere benutting van de aanwezige parkeercapaciteit. Dit gebeurt door toepassing van het 4B-principe (paragraaf 4.1.2). Dit geldt met name voor Vlissingen. Voor Oost-Souburg en Ritthem is dit in mindere mate noodzakelijk.
- Automobilisten worden gestuurd via een duidelijk en actueel parkeerverwijssystem. Hiermee wordt zoveel mogelijk voorkomen dat doelgroepen parkeren op locaties waar dit niet gewenst is. Daarnaast beperkt dit het onnodig zoekverkeer naar vrije parkeerplaatsen.
- Er wordt terughoudend omgegaan met het invoeren van parkeerregulering. Waar geen problemen bestaan, worden geen maatregelen genomen.
- Het inzetten van parkeerregulering als sturingsmiddel vindt alleen plaats wanneer belanghebbenden in hun omgeving daar behoefte aan hebben. Op basis van het periodiek monitoren van de parkeerdruk krijgt de gemeente Vlissingen objectief inzicht in de parkeerdruk. Vervolgens wordt de behoefte aan parkeerregulering gepeild. Wanneer deze behoefte niet bestaat, dan is dat een zwaarwegend argument bij het bepalen van vervolgstappen.

3. *Vlissingen biedt een systematische aanpak voor parkeerproblemen in woonwijken*

- Woonwijken zijn in principe niet bedoeld om overloop van parkerende doelgroepen uit de binnenstad/boulevard of andere bezoekersaantrekkelijke functies op te vangen. Deze gebieden zijn specifiek bedoeld voor het parkeren van bewoners en hun bezoek.
- Voor parkeerproblemen in woonwijken die gerelateerd zijn aan de ruimtelijke inrichting worden oplossingen gezocht volgende de 4B-benadering (zoals beschreven in paragraaf 4.1.2). Een heldere aanpak en afstemming met de buurtbewoners is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
- Bij overlast rondom scholen worden automobilisten gewezen op de eigen verantwoordelijkheid in relatie tot verkeersveilig gedrag. Er is een gemeenschappelijk belang vanuit ouders, scholen en de gemeente om een verkeersveilige schoolomgeving te creëren. De gemeente maakt hierover afspraken met de betrokken partijen om samen inzet te plegen voor een verkeersveilige schoolomgeving. Er worden niet zomaar extra parkeerplaatsen aangelegd. Een verkeersveilige inrichting van de weg, communicatie (over verkeersgedrag), verkeerseducatie is hierbij van belang. Handhaving vindt waar mogelijk plaats.

4. *Parkeren biedt kwaliteit aan ruimtelijke ontwikkelingen of veranderingen*

- De gemeente heeft een eigen actuele parkeernormensystematiek waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de meest recente wettelijke regelgeving, richtlijnen en kencijfers. Flexibiliteit wordt gebiedsgewijs gezocht door het uitzoeken van een optimale verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod (bijvoorbeeld het optimaal benutten van bestaande parkeervoorzieningen). De gemeente stelt voor de zomer van 2018 een Nota Parkeernormen vast op basis van de richtlijnen van het CROW die als basis dient voor het parkeervraagstuk bij omgevingsplannen, ruimtelijke onderbouwingen of ingediende initiatieven. Parkeervoorzieningen worden op een kwalitatief aantrekkelijke wijze ingepast in de nieuwbouwplannen.
- Het vertrekpunt bij herinrichtingsprojecten is dat hierbij in principe geen parkeerplaatsen verloren gaan. Hierbij is het belangrijk dat het parkeren op een kwalitatief aantrekkelijke manier wordt ingepast.

5. *Vlissingen beschikt over een financieel gezonde en solide parkeerexploitatie*

- De parkeerexploitatie maakt onderdeel uit van de gemeentelijke begroting. Het financiële uitgangspunt op het gebied van parkeren is daarom parkeerexploitatie op het niveau van de gemeentelijke begroting 2016. Dit betekent dat de dagelijkse kosten die gemaakt worden ten aanzien van parkeren in de parkeerexploitatie moeten worden terugverdiend. Mogelijke investeringen worden gezien in het licht van de ontwikkelingen in het kader van de Agenda voor Herstel/Artikel 12.
- De afgelopen jaren is het positieve saldo van de parkeerexploitatie verminderd (uitgavebudget versus begrote bedrag). Om binnen de begrote parkeerexploitatie te blijven worden efficiëncymogelijkheden met betrekking tot de organisatie en uitvoering van het parkeerbeleid onderzocht (bijv. door verdere digitalisering van het parkeren). Investeringen zullen via investeringswensen worden opgenomen in de Kadernota of direct uit de parkeerexploitatie worden bekostigd als dat mogelijk is.

6. *Meer grip op de parkeerorganisatie*

- Zorgen voor grip op het Vlissingse parkeerproduct. Op dit moment zijn verschillende facetten van parkeren op allerlei plaatsen in de organisatie ondergebracht zonder dat er een totaalregie op het parkeren bestaat. Om parkeren als een product te kunnen benaderen is het belangrijk om parkeren bedrijfsmatig op te pakken en een efficiënte parkeerorganisatie te creëren.
- De verantwoordelijkheid van het Vlissingse product parkeren en de organisatie daarvan wordt gecentraliseerd binnen de formatie beleidsmedewerker Verkeer in de nieuwe organisatiestructuur. Binnen

deze formatie wordt overzicht gehouden op het totale product parkeren (beleid, implementatie, handhaving, uitgifte vergunningen, exploitatie etc.) en wordt via managementrapportages gerapporteerd aan de directie en het bestuur. De benodigde gegevens worden in goed overleg door de betrokken afdelingen aangeleverd en er wordt meer geïnvesteerd in verzameling van parkeerdata en analyse.

- Het parkeerbeheer en de (gebouwde) parkeervoorzieningen blijven in eigendom en exploitatie van de gemeente en worden in de professionalisering van de parkeerorganisatie betrokken (zie ook bijlage 5). Indien er interesse uit de markt is wordt verder verkend in welke vorm de gebouwde parkeervoorzieningen kunnen worden uitbesteed, waarbij sturing in het parkeerbeleid vanuit de gemeente het uitgangspunt is.

7. Parkeren levert een bijdrage aan milieudoelstellingen door deelauto en elektrische auto

- Medio 2016 zijn er ruim 25.000 autodeelparkeerplaatsen in Nederland. Het landelijk streven is om in 2018 100.000 deelauto's in Nederland te hebben (bron: CROW). Ook in Zeeland worden deelauto's steeds meer gemeengoed. Door de inzet van deelauto's kan het aantal autokilometers worden vermindert. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden daarom waar mogelijk gefaciliteerd.
- De ontwikkelingen in elektrisch vervoer gaan snel. De actieradius wordt steeds groter en het elektrisch rijden wordt steeds beter gewaardeerd, waardoor steeds meer mensen een elektrische auto bezitten. In principe worden oplaadvoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd. Elektrische oplaadpunten worden in de openbare ruimte alleen geplaatst onder een aantal voorwaarden (zie hoofdstuk 5) met oog voor het algemeen belang (inrichting en bruikbaarheid openbare ruimte). Niet iedere aanvrager krijgt zonder meer een oplaadvoorziening voor de deur in de openbare ruimte. Kortom: de gemeente faciliteert onder voorwaarden; de implementatie wordt samen met de 'markt' opgepakt.

blad

32 van 84

5. OPLOSSINGSRICHTINGEN: VOEL JE WELKOM IN VLISSINGEN

Met de ambitie en visiepunten op parkeren als kader is in dit hoofdstuk een omschrijving gemaakt van oplossingsrichtingen voor gesignaleerde parkeerknelpunten en ter invulling van de gestelde kaders op het gebied van parkeren. Hierin staat het principe Beïnvloeden-Benutten-Beprijzen-Bouwen (zie hoofdstuk 4) centraal. De oplossingsrichtingen zijn vertaald naar het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 7.

5.1 PARKEREN IN VLISSINGEN

Vlissingen is gelegen aan de Noordzee en aan de monding van de Westerschelde. Hierdoor heeft de stad zich vrijwel alleen naar het noorden toe kunnen uitbreiden en ontwikkelen. Het oude stadshart, ofwel de binnenstad is daarom helemaal in het zuiden gelegen. Ten noorden daarvan is het Middengebied gelegen, waarin naast woningen ook velerlei voorzieningen aanwezig zijn. Het is dan ook het toegangsgebied tot de binnenstad. Ten noorden van het Middengebied zijn de woonwijken Paauwenburg, Lammerenburg, Rosenburg, Bossenburgh, Papegaaienburg, Hofwijk, West-Souburg, Weyevliet en Westerzicht gelegen waar met name de woonfunctie prevaleert, maar waarbij wel enkele wijkwinkelcentra zijn gevestigd. De binnenstad het Middengebied en de woonwijken kennen allen een andere parkeerbenadering, afhankelijk van de parkerende doelgroepen.

5.1.1 Parkeren in de binnenstad en aan de boulevards

Onmiskenbaar nemen de binnenstad en de boulevards een prominente plaats in binnen de gemeente Vlissingen. Niet alleen door de aanwezigheid van de voorzieningen in de binnenstad en de aanwezige horeca op het Bellamypark, maar juist ook door de aanwezigheid van de aantrekkelijk historische omgeving, de boulevards en het bijbehorend strand. De boulevards met hun stranden en zicht op alle maritieme activiteiten zijn een toeristische trekpleister en hebben een bovenregionale verkeersaantrekkende functie. De combinatie van de verkeersaantrekkende werking en het bijbehorende parkeergedrag vraagt om extra aandacht op het gebied van parkeren als onderdeel van een optimale bereikbaarheid.

In de parkeervisie is een ambitie geformuleerd met daaraan gekoppeld verschillende doelstellingen om het parkeren als gevolg van ruimtelijke, economische en leefbaarheidsambities zo optimaal mogelijk vorm te geven. Vervolgens is als doelstelling geformuleerd om alle parkerende doelgroepen zo goed mogelijk te laten parkeren rekening houdend met de wensen en het parkeergedrag van de doelgroepen zelf. Voor de binnenstad en de boulevards wordt daarom ingezet op een duidelijk en sturend parkeerbeleid om de schaarse parkeerruimte zo optimaal mogelijk toe te delen aan de verschillende doelgroepen die er gebruik van maken. De uitgangspunten van het sturend parkeerbeleid in de binnenstad en op de boulevards zijn hieronder beschreven. Voor de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het Scheldekwartier is een parkeerparagraaf opgenomen in de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier en zal aanvullend een gebiedsvisie parkeren worden geformuleerd.

Woonstraten in de binnenstad

Bewoners in de binnenstad (en hun sociaal bezoek) parkeren bij voorkeur in de nabijheid op een acceptabele loopafstand van de eigen woning. Overdag zijn veel bewoners naar het werk. Op die momenten kan een deel van de ondernemers (eigenaren van voorzieningen in de binnenstad; geen werknemers) van de binnenstad gebruik maken van de parkeercapaciteit die op een groot deel van de dag in de woonstraten leeg staat. Op die manier wordt een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt. De mogelijkheden voor dit

dubbelgebruik worden gezocht in de aanpassing en toelating van bewoners en ondernemers in het vergunninghoudersgebied. De doelgroep bezoekers van bewoners is in het kader van de zorgontwikkelingen een groeiende groep. Ouderen wonen steeds langer thuis en krijgen daardoor ook zorg aan huis door bijvoorbeeld mantelzorgers. Afhankelijk van de beschikbare parkeercapaciteit en het aantal huishoudens in de betreffende woongebieden wordt in het vergunningensysteem bevestigd in welke gebieden en op welke gronden een mantelzorgvergunning in het leven geroepen kan worden.

(Tarieven)structuur vergunningzones

Wanneer de parkeerdruk zich met name in de avonduren en nacht voordoet, betekent dit dat de parkeercapaciteit ontoereikend is voor de parkeervraag van de eigen bewoners en bezoekers. Het is belangrijk dat alle huishoudens die in dergelijke krappe, oude delen van de binnenstad wonen in ieder geval één auto tegen een gereduceerd vergunningstarief in de nabijheid van de woning kunnen parkeren. De wijze waarop nu het vergunninghoudersparkeren is vormgegeven leidt er toe dat in verschillende gebieden teveel vergunningen zijn uitgegeven. Dit komt mede door de goedkope tariefstelling van de vergunningen. Om de parkeercapaciteit voor bewoners beter te verdelen wordt voorgesteld om een progressief tariefstelsel voor vergunningen in te voeren. Hierbij zal de eerste bewonersvergunning tegen een gereduceerd tarief worden aangeboden, maar zullen meerdere bewonersvergunningen voor hetzelfde adres een marktconforme prijs krijgen en daardoor duurder worden dan dat deze nu zijn. Hierbij zal de aanvraag voor een eerste parkeervergunning voortgaan op een aanvraag voor een tweede vergunning. Hierdoor wordt enerzijds het autobezit mogelijk teruggedrongen en wordt anderzijds ruimte in het woongebied gecreëerd doordat de tweede of zelfs derde auto van een huishouden op afstand dient te worden geparkeerd. Aanvullend wordt voorgesteld dat, wanneer iemand op eigen terrein danwel in een privé-garage kan parkeren, men niet in aanmerking komt voor een eerste (in prijs gereduceerde) parkeervergunning. Dit biedt sturing op het gebruik van privé-parkeerplaatsen en biedt meer parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Kortom: een betere verdeling van de beschikbare parkeerruimte onder bewoners in de oude binnenstad. Deze aanpak vraagt om draagvlak en wordt daarom middels een enquête gepeild onder de bewoners.

Parkeerstudie omgeving Grote Markt-Schoolstraat

Voor de omgeving Grote Markt-Schoolstraat wordt in deze beleidsperiode een afzonderlijke parkeerstudie uitgevoerd waarin op basis van het 4B-principe naar oplossingen worden gezocht om bewoners en een deel van de ondernemers van de binnenstad voldoende parkeerplaats te bieden. Deze parkeerstudie is opgenomen in het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 7. Oplossingen worden onder andere gezocht in:

- **Beïnvloeden:** bijvoorbeeld door vermindering van het autobezit en autogebruik middels het stimuleren van het fietsgebruik voor interne verplaatsingen, het stimuleren van het gebruik van deelauto's en het inzetten (waar wenselijk in overleg met woningbouwverenigingen) op woondoelgroepen die de voorkeur geven aan het stedelijk woonmilieu met zeer beperkt autobezit.
- **Benutten:** bijvoorbeeld het zoeken naar locaties waar mogelijk nog één of enkele parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, het toelaten van andere doelgroepen (ondernemers binnenstad) op de momenten dat een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen niet gebruikt wordt en het zoeken naar mogelijkheden om de stallingsgarage aan de Schoolstraat beter te benutten in overleg met L'escout.
- **Beprijzen:** bijvoorbeeld het aanpassen van de vergunninghouderssystematiek (tarief en omvang gebied) met als uitgangspunt dat alle huishoudens in dit stedelijk woonmilieu in ieder geval één auto tegen een gereduceerd vergunningstarief in de nabijheid van de woning in de openbare ruimte kunnen parkeren. Indien dan nog parkeercapaciteit beschikbaar is, wordt deze ter beschikking gesteld aan huishoudens om een tweede auto te parkeren tegen een marktconform (hoger) tarief. Ondernemers kunnen afhankelijk

van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens de daluren middels een vergunning tegen marktconforme prijs van deze parkeerplaatsen gebruik maken.

- **Bouwen:** bijvoorbeeld het onderzoeken of er locaties zijn die mogelijk in de toekomst vrijvallen waar een parkeervoorziening kan worden gerealiseerd.

Parkeerstudie omgeving Steenenbeer – Oostzijde binnenstad

Ook voor de omgeving Steenenbeer wordt in het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen op het Scheldekwardier een aparte parkeerstudie uitgevoerd op basis van het 4B-principe, zoals ook beschreven voor de casus Groote Markt - Schoolstraat. In het verleden is een aantal afspraken gemaakt over het gebruik van deze parkeerplaats door het Arsenaal en in de ontwikkelingsvisie Scheldekwardier wordt uitgegaan van ruimtelijke ontwikkelingen op deze parkeerlocatie. De parkeerstudie zal zich met name richten op het bieden van een parkeeralternatief voor bestaande bewoners. Het bezoekersparkeren zal zoveel mogelijk opgevangen worden in de op dat moment beschikbare parkeergarages of -terreinen.

Binnenstad en Boulevards: parkeren speelt in op winter- en zomerseizoen

Vlissingen kenmerkt zich als een stad met vele gezichten met name door de aanwezigheid van de zee, die vele bezoekers trekt. Enerzijds voor de maritieme beleving door het ervaren van de oude Machinefabriek, Timmerfabriek, Zwarte Plaatwerkerij en natuurlijk de directe aanwezigheid van de grote schepen. Anderzijds door het kunnen genieten van zon, zee en strand aan de boulevards van Vlissingen. Deze bezoekersaantrekkende werking vindt met name in de zomer plaats gedurende de periode tussen april en oktober. Dit wordt op diverse momenten versterkt door georganiseerde evenementen zoals het bevrijdingsfestival, Rescue en Vlissingen Maritiem (Sail). Vlissingen kenmerkt zich in de zomer dan ook voornamelijk als toeristische trekpleister, waarbij de binnenstad (omgeving Walstraat – Bellamy Park – Keizersbolwerk) echt een verblijfskarakter heeft (funshoppen) en de parkeerduur veelal lang is (dagtoeristen en verblijfstoeristen). De parkeerduur voor funshoppen/toeristisch bezoek is vaak lang (dagdelen tot hele dagen), waarbij het autoverkeer gestimuleerd wordt om buiten de binnenstad te parkeren (conform de uitgangspunten uit het GVVP). Dit beleid wordt in dit parkeerbeleidsplan voortgezet door parkeerders nog meer te verleiden in de parkeergarages aan rand van de binnenstad te parkeren middels bijvoorbeeld adequate parkeerverwijzing en aantrekkelijke parkeervoorzieningen. Derhalve worden niet meer parkeervoorzieningen gecreëerd op en rond het Bellamy Park. Ook de toegankelijkheid van de parkeergarages in de avonduren moet voldoende zijn afgestemd op de dan parkerende doelgroepen. Het moet mogelijk zijn op een veilige maar snelle wijze de parkeergarage te betreden om de geparkeerde auto te kunnen bereiken.

Gedurende de winterperiode is deze bezoekersaantrekkende werking een stuk lager. Tussen oktober en april kent Vlissingen met name een lokale aantrekkingskracht. Dit betekent dat de binnenstad met name een functie heeft als lokale boodschappencentrum aangevuld met horecavoorzieningen die een heel jaar rond exploiteren. Bezoekers van de binnenstad verblijven kort voor de dagelijkse of wekelijkse boodschap. Dit betekent dat de parkeerduur in de binnenstad in deze periode korter is. Het is van belang dat parkeren het economisch functioneren van de binnenstad ondersteunt en kansen biedt om de verblijfskwaliteit en verblijfsduur in de binnenstad te vergroten.

Bezoekersparkeren in de zomerperiode

Voor de zomerperiode biedt het huidige parkeerbeleid voor bezoekers genoeg mogelijkheden om de parkeervraag van de bezoekers (toeristen en funshoppers) te faciliteren. Bezoekers vinden het voornamelijk belangrijk om nabij de eindbestemming te kunnen parkeren (voorziening) en om zonder veel te zoeken een parkeerplaats te vinden (vindbaarheid). Betalen voor het parkeren vinden bezoekers over het algemeen minder van belang mits de parkeertarieven aansluiten bij de kwaliteit van de stad en het voorzieningenaanbod (zie ook bijlage 2: 'aanschaffen betaald parkeren geen oplossing')⁷. De betaalfunctionaliteiten zijn wel een punt van aandacht. Bezoekers willen namelijk het liefst achteraf kunnen betalen via diverse betaalsystemen en niet meer vooraf hoeven na te denken over hoe lang men gaat parkeren; dit verkort immers de verblijfsduur in de binnenstad en geeft een verhoogde kans op een parkeerboete bij het te laat verschijnen bij het voertuig. De binnenstad van Vlissingen is gebaat bij het verlengen van de verblijfsduur en het parkeren beter te laten aansluiten bij de functie en kwaliteiten die het centrum te bieden heeft. Bezoekers parkeren daarom in parkeergarages en op parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad. Daarnaast wordt sterk ingezet op het stimuleren van en communiceren over achteraf betaald parkeren via de mobiele telefoon (belparkeren of via SMS of een app). Het volgende overzicht laat zien op welke punten de betreffende parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad voor de zomerperiode kan worden gewijzigd om nog beter aan te sluiten op de wensen van parkerende bezoekers.

Voorziening	Doelgroep	Loopafstand	Parkeertarief	Tijdperiode ⁸	Betaalfunctionaliteiten ⁹
Fonteyne	Bezoekers, beperkt bewoners	0 min.	Handhaven uurtarief	Ma t/m zo. 24 uur per dag	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag), abonnementen
Scheldeplein ¹⁰	Bezoekers, beperkt bewoners	0 min.	Handhaven uurtarief	Ma t/m zo. 24 uur per dag	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag), abonnementen
Hellingbaan ¹⁰	Bezoekers	0 min.	Handhaven uurtarief maar parkeerduur beperken	Ma t/m zo. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN/Dip&Go Achteraf met mobiel
Kenau Hasselaarstraat	Bezoekers, langparkeerders (werknemers, studenten)	2 min.	Handhaven	Ma t/m zo. 09.00u – 21.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag), vergunningen

⁷ Uit het Koopstromenonderzoek 2011 (I&O Research) blijkt de weerstandsfactor van de moeite om een parkeerplaats te vinden voor 16 procent van de klanten een keuzefactor. De prijs van het parkeren speelt maar voor 5 procent van de klanten een rol.

⁸ Ook tijdens evenementen blijft het betaald parkeren van kracht.

⁹ Het blijft mogelijk om dagkaarten aan te schaffen tegen met een maximum-dagtarief. Het toestaan van creditcard vraagt om hoge investeringen in apparatuur en geeft veel transactiekosten. Dit is vooralsnog niet meegenomen als betaalfunctionaliteit.

¹⁰ In de ontwikkelingsvisie Scheldekwardier krijgen deze parkeerterreinen deels een andere functie. Om de parkeerbalans voor het hele Scheldekwardier te waarborgen wordt binnen dat project een aparte parkeervisie opgesteld.

Voorziening	Doelgroep	Loopafstand	Parkeertarief	Tijdperiode	Betaalfunctionaliteiten
Spuikom	Bezoekers, langparkeerders (werknemers, studenten)	2 min.	Handhaven	Ma t/m zo. 09.00u – 21.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag) vergunningen
Stadhuisplein	Bezoekers, langparkeerders (werknemers)	5 min.	Handhaven uurtarief	Ma t/m zo. 9.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN/Dip&Go Achteraf met mobiel, vergunningen
Zeemanserve	Bezoekers, Bewoners binnenstad	0 min.	Handhaven uurtarief, maar parkeerduur beperken	Ma t/m zo. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN/Dip&Go Achteraf met mobiel, vergunningen bewoners
Steenenbeer	Bewoners, bezoekers binnenstad	5 min.	Handhaven	Ma t/m zo. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN/Dip&Go Achteraf met mobiel, vergunningen bewoners
Koningsweg ¹⁰	Bezoekers, langparkeerders (werknemers)	7 - 10 min.	handhaven, eerste drie uur gratis	Ma t/m zo. 09.00u – 18.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag), vergunningen
Nollebos	Bezoekers	Met name strand- en boulevardbezoek	Handhaven	Ma t/m zo. 09.00u – 18.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag),

Figuur 5.1: parkeerbeleid betaald parkeren binnenstad in de zomermaanden

Aandachtspunten zomerparkeerbeleid ten opzichte van het huidige parkeerbeleid

- Handhaven van de uurtarieven en de mogelijkheid tot het kopen van dagkaarten op maaiveld en in de parkeergarages (ook de parkeerterreinen buiten de binnenstad, maar dienstdoend voor strandbezoekers, zoals parkeerterreinen Nollebos en Westduin).
- Invoeren betaald parkeren op zondagen gedurende de zomerperiode in het gehele betaald parkeergebied om de bezoekers en toeristen ook op de zondagen optimaal van parkeergelegenheid te voorzien. (zie verder paragraaf 5.8.4)
- Parkeervoorzieningen in het Spuikomgebied ook in de avonden betaald parkeren om voldoende parkeergelegenheid te bieden aan bezoekers van dit (beoogde) leisuregebied. Het is aan ondernemers of zij de parkeerkosten van bezoekers (deels) willen compenseren/vergoeden (zie verder paragraaf 5.8.4).
- Er wordt onderzocht om in de ochtend en middaguren buiten de vakantieperioden het parkeren van studenten in het Spuikomgebied te faciliteren.
- Zeemanserve is bedoeld voor bewoners en kortparkerende bezoekers en krijgt voor het bezoekersparkeren een parkeerduurbepanking van één uur om de doorloopsnelheid en daarmee beschikbaarheid van de parkeervoorziening te verhogen. Dit geldt ook voor het parkeren op de Hellingbaan.

- Koningsweg behoudt het regime van 'eerste drie uur gratis parkeren'.
- Parkeerterrein Kenau Hasselaarstraat, Spuikom en Koningsweg worden afhankelijk van de investeringsruimte voorzien van uitsluitend achteraf betaald parkeren (zie hoofdstuk 7 uitvoeringsprogramma).
- De betaalfunctionaliteiten worden maximaal gefaciliteerd. Met name op de parkeerterreinen en parkeergarages is het klantvriendelijk om alle betaalmogelijkheden aan te bieden op basis van 'achteraf betaald parkeren'. Belparkeren (via mobiele telefoon) wordt verder gestimuleerd (ook in garages). Daarnaast worden de parkeergarages en –terreinen van de mogelijkheid voorzien om met een creditcard te betalen om ook de buitenlandse toerist beter te bedienen. In goed overleg met de binnenstadsondernemers wordt het aanbieden van alternatieve betaalmogelijkheden onderzocht (bijv. stadspas/kortingskaarten)
- Alle aanpassingen in de tarievenstructuur zijn afhankelijk van de effecten op de parkeereexploitatie (onderdeel van de gemeentelijke begroting). Het uitgangspunt is dat de parkeereexploitatie hetzelfde niveau behoudt als in de jaarrekening 2016 is opgenomen.

Bezoekersparkeren in de winterperiode

Voor de winterperiode biedt het huidige parkeerbeleid voor bezoekers in beginsel genoeg mogelijkheden om de parkeervraag van de bezoekers (kortparkerende runshoppers, boodschappen) te faciliteren. Bezoekers vinden het voornamelijk belangrijk om nabij de eindbestemming te kunnen parkeren (voorziening) en om zonder veel te zoeken een parkeerplaats te vinden (vindbaarheid). Het parkeren hoeft daarbij niet gratis te zijn; dat is iets waar bezoekers veel minder waarde aan hechten. Betalen voor het parkeren vinden kortparkerende bezoekers over het algemeen niet erg mits de parkeertarieven in de winter aansluiten bij de functie van Vlissingen als boodschappenstad (zie ook bijlage 2: 'afschaffen betaald parkeren geen oplossing'). Om de economische activiteiten in de binnenstad ook in de winter beter te ondersteunen en de verblijfsduur van bezoekers mogelijk te vergroten, kan het verlagen van de parkeertarieven in de winterperiode enige verlichting brengen. Het toeristisch karakter van Vlissingen is in de winter immers lager dan in de zomer. Lagere parkeertarieven kunnen dan bezoekers verleiden om ook dan naar de binnenstad van Vlissingen te komen voor een wat langduriger bezoek. Kortom: gastvrij parkeren betekent het parkeerregime laten aansluiten op het karakter van de binnenstad in de winter. Bezoekers parkeren daarom in parkeergarages en op parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad.

Voorziening	Doelgroep	Loopafstand	Parkeertarief	Tijdperiode ¹¹	Betaalfunctionaliteiten ¹²
Fonteyne	Bezoekers, beperkt bewoners	0 min.	verlagen	Ma. t/m zo. 24 uur per dag	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag ¹³), abbonementen
Scheldeplein	Bezoekers, beperkt bewoners	0 min.	verlagen	Ma t/m zo. 24 uur per dag	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag), abbonementen
Hellingbaan	Bezoekers	0 min.	verlagen en parkeerduur beperken	Ma t/m za. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN/Dip&Go Achteraf met mobiel
Kenau Hasselaar- straat	Bezoekers, langparkeerders (werknemers, studenten)	2 min.	verlagen	Ma t/m za. 09.00u – 21.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag), vergunningen
Spuikom	Bezoekers, langparkeerders (werknemers, studenten)	2 min.	verlagen	Ma t/m za. 09.00u – 21.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag), vergunningen
Stadhuisplein	Bezoekers, langparkeerders (werknemers)	5 min.	verlagen	Ma t/m za. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN Achteraf met mobiel, vergunningen
Zeemanserve	Bezoekers, Bewoners binnenstad	0 min.	verlagen en parkeerduur beperken	Ma t/m za. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN Achteraf met mobiel, vergunningen bewoners
De Ruyterplein	Bezoekers	0 min.	verlagen	Ma t/m za. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN Achteraf met mobiel
Steenenbeer	Bewoners, bezoekers binnenstad	5 min.	verlagen	Ma t/m za. 09.00u – 18.00u	Vooraf contant, PIN/Dip&Go Achteraf met mobiel, vergunningen bewoners
Koningsweg	Bezoekers, langparkeerders (werknemers)	7 - 10 min.	verlagen, eerste drie uur gratis	Ma. t/m za. 09.00u – 18.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel), vergunningen

¹¹ Ook tijdens evenementen geldt het van kracht zijnde parkeerregime (betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren).

¹² Het blijft mogelijk om dagkaarten aan te schaffen tegen met een maximum-dagtarief. Het toestaan van creditcard vraagt om hoge investeringen in apparatuur en geeft veel transactiekosten. Dit is vooralsnog niet meegenomen als betaalfunctieiteit.

¹³ T-tag is een systeem dat gebruikt wordt door automobilisten die veelvuldig gebruik maken van de Westerscheldetunnel.

Hiermee kan ook het parkeergeld worden voldaan in de betreffende parkeervoorzieningen in Vlissingen.

Voorziening	Doelgroep	Loopafstand	Parkeertarief	Tijdperiode ¹⁴	Betaalfunctionaliteiten ¹⁵
Nollebos	Bezoekers	Met name strand- en boulevardbezoek	Gratis	Ma t/m zo 09.00u – 18.00u	Achteraf betalen (contant, PIN/Dip&Go, mobiel, t-tag),

Figuur 5.2: parkeerbeleid betaald parkeren binnenstad in de winterperiode

Aandachtspunten winterparkeerbeleid ten opzichte van het huidige parkeerbeleid

- Betaald parkeren van kracht van maandag tot en met zaterdag van 09.00u – 18.00u.
- Parkeerterrein Nollebos (Pres. Rooseveltlaan-Burg. Van Woelderenaan) kent gratis parkeren.
- Verlaging van de parkeertarieven (inclusief dagkaarten) die overdag op maaiveld en in de parkeergarages gelden met 25% naar een uurtarief van €1,50 per uur (zie verder paragraaf 5.8.4).
- Parkeervoorzieningen in het Spuikomgebied ook in de avonden betaald parkeren om voldoende parkeergelegenheid te bieden aan bezoekers van dit (beoogde) leisuregebied. Het is aan ondernemers of zij de parkeerkosten van bezoekers (deels) willen compenseren/vergoeden (zie verder paragraaf 5.8.4).
- Er wordt onderzocht om in de ochtend en middaguren buiten de vakantieperioden het parkeren van studenten in het Spuikomgebied te faciliteren.
- Zeemanserve is bedoeld voor bewoners en kortparkerende bezoekers en krijgt voor het bezoekersparkeren een parkeerduurbepering van één uur om de doorloopsnelheid en daarmee beschikbaarheid van de parkeervoorziening te verhogen. Dit geldt ook voor het parkeren op de Hellingbaan.
- Koningsweg behoudt het regime van 'eerste drie uur gratis parkeren'.
- Parkeerterrein Kenau Hasselaarstraat, Spuikom en Koningsweg worden afhankelijk van de investeringsruimte voorzien van uitsluitend achteraf betaald parkeren.
- De betaalfunctionaliteiten worden maximaal gefaciliteerd. Met name op de parkeerterreinen en parkeergarages is het klantvriendelijk om alle betaalmogelijkheden aan te bieden op basis van 'achteraf betaald parkeren'. Belparkeren (via mobiele telefoon) wordt verder gestimuleerd (ook in garages). Daarnaast worden de parkeergarages en –terreinen van de mogelijkheid voorzien om met een creditcard te betalen om ook de buitenlandse toerist beter te bedienen. Ook het samen met de binnenstadsondernemers aanbieden van alternatieve betaalmogelijkheden wordt onderzocht (bijv. stadspas/kortingskaarten).
- Alle aanpassingen in de tarievenstructuur zijn afhankelijk van de effecten op de parkeerexploitatie (onderdeel van de gemeentelijke Begroting). Het uitgangspunt is dat de parkeerexploitatie minimaal kostendekkend blijft.

5.1.2 Parkeren in gebieden met buurt- en wijkwinkelcentra

Binnen de gemeente Vlissingen zijn diverse buurtwinkelcentra aanwezig waar bewoners de dagelijkse of wekelijkse boodschappen doen. Deze buurtwinkelcentra zijn vaak gelegen nabij woningen (aan de rand of midden in een woonwijk) en bestaan met name uit een buurtsuper al dan niet aangevuld met kleinschalige detailhandel. De buurt- en wijkwinkelcentra in Vlissingen bevinden zich aan:

- Scheldestraat (aanloopstraat binnenstad)
- Paauwenburg

¹⁴ Ook tijdens evenementen geldt het van kracht zijnde parkeerregime (betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren).

¹⁵ Het blijft mogelijk om dagkaarten aan te schaffen tegen met een maximum-dagtarief. Het toestaan van creditcard vraagt om hoge investeringen in apparatuur en geeft veel transactiekosten. Dit is vooralsnog niet meegenomen als betaalfunctieiteit.

- Papegaaienburg
- Baskensburg
- Pablo Picassoplein

Deze buurt- en wijkwinkelcentra kennen momenteel geen parkeerregulering. Bezoekers van de winkels kunnen hier gratis parkeren. Een uitzondering hierop is de Scheldestraat waar betaald parkeren van kracht is, aangezien de Scheldestraat een aanloopstraat van de Vlissingse binnenstad is. De parkeercapaciteit bij deze winkelcentra is met name bedoeld voor de bezoekers van de winkelvoorzieningen, maar wordt op diverse locaties dubbel gebruikt door bewoners uit de directe omgeving. Op dit moment is er geen aanleiding om parkeermaatregelen te nemen in deze gebieden.

Maatregelen indien de parkeersituatie bij buurtwinkelcentra in de toekomst verslechtert

Wanneer de parkeersituatie structureel verslechterd en voor bezoekers van de winkelvoorzieningen onvoldoende parkeerruimte blijkt te zijn, wordt de 4B-benadering toegepast om de mogelijkheden voor parkeren te verbeteren. Het beïnvloeden van het parkeergedrag is hierin lastig, waardoor direct gekeken wordt naar het mogelijk beter benutten van de bestaande ruimte (bijvoorbeeld bij herinrichting) of het op beperkte schaal zoeken naar extra parkeerruimte. Wanneer dit onvoldoende oplossing biedt, zal gekeken worden of met behulp van parkeerregulering de parkeerruimte verdeeld kan worden over de parkerende doelgroepen (bezoekers en bewoners). Het weren van langparkeerders om ruimte te creëren voor kortparkeerders is mogelijk middels het invoeren van betaald (kort)parkeren of het invoeren van een parkeerschijfzone. Wanneer een dergelijke situatie zich voordoet, zal gestart worden met een parkeerstudie voor het betreffende gebied.

5.1.3 Parkeren in woongebieden

In deze paragraaf staat het parkeren in de woonwijken van Vlissingen centraal. De meest voorkomende doelgroepen die hier parkeren zijn bewoners en hun bezoekers. Parkeren in woonwijken wordt landelijk steeds meer als een probleem ervaren. Dit heeft voor oude wijken te maken met het feit dat deze wijken opgezet zijn aan de hand van het autobezit en autogebruik van toen. Voor de nieuwe wijken zijn soms afspraken gemaakt waardoor te weinig parkeerplaatsen zijn gerealiseerd (wat vaak te maken heeft met het willen creëren van zoveel mogelijk uitgeefbare grond). Hier komt nog bij dat het autobezit nog steeds (maar wel steeds beperkter) toeneemt. Het gevolg is dat deze gebieden anno nu te maken hebben met een hogere parkeerdruk en soms parkeeroverlast. Uit de inventarisatie van de klachten uit de parkeermarkten is gebleken dat met name een hoge parkeerdruk wordt ervaren:

- in de woongebieden grenzend aan de randen van het vergunninghoudersgebied;
- in de woongebieden grenzend aan gebieden met een hoge concentratie aan bezoekersaantrekkende voorzieningen.

Vooral in de avonduren en in de nachtelijke uren worden de parkeerproblemen ervaren wanneer andere doelgroepen dan bewoners en hun bezoekers in deze straten parkeren (bijvoorbeeld om het parkeerregime van de naastgelegen buurt te ontwijken). Daarnaast leidt soms het autobezit van bewoners in relatie tot het aantal parkeerplaatsen tot parkeeroverlast. Met name de volgende buurten kennen een hogere parkeerdruk, wat vaak terugkomt in de klachtenmeldingen:

- Buurt gelegen in de omgeving Schoolstraat-Grote Markt: overdag, 's-avonds en 's-nachts
- Buurt gelegen tussen Paul Krugerstraat en Verkuyl Quakkelaarstraat: 's-avonds en in de weekenden
- Buurt gelegen tussen Singel en Paul Krugerstraat (noordzijde stadhuis): werkdag overdag
- Buurt gelegen ten westen van Vredehoflaan: werkdag overdag en 's-avonds

- Omgeving Steenenbeer: 's-avonds en weekenden
- Omgeving Commandoweg: continu in zomerperiode
- Omgeving Zaanstraat – Spaarnestraat in Oost-Souburg: met name 's-avonds
- Omgeving Van Turnhoutstraat in Oost-Souburg: met name 's-avonds
- Omgeving Zeewijksingel in Oost-Souburg: met name 's-avonds

Om knelpunten in woonwijken op te lossen wordt een parkeeraanpak per deelgebied opgezet en uitgevoerd middels het principe: Beïnvloeden-Benutten-Beprijzen-Bouwen, zoals weergegeven in hoofdstuk 4.

Beïnvloeden parkeergedrag en aandacht bij nieuwe ruimtelijke ontwerpen

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerprobleem te verlichten door een afname te bewerkstelligen in het autogebruik. Dit type maatregelen valt uiteen in enerzijds de beïnvloeding van het gedrag door aandacht voor het ontwerp en anderzijds door het bieden van alternatieven (zowel parkeermogelijkheden als modaliteiten, bijvoorbeeld deelauto's). Veel van de oplossingen liggen dus in een vroege ontwerpfase en zijn bruikbaar bij nieuwbouwsituaties. Hierbij valt te denken aan gebouwde parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Bepaalde vormen van gedragsbeïnvloeding zijn ook toepasbaar in bestaande situaties, zoals alternatieven voor de eigen auto (deelauto's, carpoolen) of alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, e-bike, bakfiets etc.). Daarnaast kunnen bewoners middels communicatie worden benaderd om de privé-parkeerplaatsen ook als zodanig te gebruiken (carport, oprit, garage) en niet als opslagruimte. Hierdoor kan de parkeervraag in een woonwijk beter worden beheerst.

Beïnvloedingsmaatregelen kunnen vrijwel nooit het gehele parkeerprobleem oplossen, maar wel een structurele bijdrage leveren aan het verminderen of beheersen van parkeerknelpunten. Daarnaast levert dit wel een bijdrage in de bewustwording over mobiliteit in zijn algemeenheid.

Beter benutten bestaande openbare ruimte en privé-parkeercapaciteit

De aanwezige parkeercapaciteit in woongebieden wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. De eerste stap in het verhelpen van knelpunten is daarom het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingsprojecten. In samenspraak met de buurt wordt bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd of op welke wijze parkeervakken beter kunnen worden ingericht. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen dat extra kan worden gerealiseerd en niet om de aanleg van grootschalige parkeervoorzieningen als parkeerterreinen en of –garages.

De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Garages worden soms voor andere doeleinden gebruikt (bijvoorbeeld voor de opslag van fietsen en tuinmeubilair) of worden zelf bij de woning getrokken als extra woonruimte. Hierdoor parkeren bewoners in de openbare ruimte in plaats van op eigen terrein. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt hierdoor toe. Bewoners kunnen echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. Het niet gebruiken van de mogelijkheden op eigen terrein wordt meegenomen in de afweging om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte wel of niet uit te breiden bij bijvoorbeeld groot onderhoud of herinrichtingsprojecten. Bij overige knelpunten (waaronder parkeren van grote voertuigen en parkeren bij

scholen) worden bewoners gewezen op de eigen verantwoordelijkheid in het kader van de verkeersveiligheid. Stringente handhaving voorkomt dat wordt geparkeerd op plaatsen waar dat niet de bedoeling is: hoeken, trottoirs, voor uitritten etc. Dit vraagt extra investering op het gebied van parkeerhandhaving (capaciteit).

Bij parkeerproblemen wordt allereerst bekeken of de aanwezige parkeercapaciteit (op straat en op eigen terrein) goed wordt benut voordat aanvullende maatregelen worden genomen.

Beprijzen: parkeerregulering in woonwijken Vlissingen pas toepassen na peiling draagvlak

Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat, kunnen doelgroepen door parkeerregulering worden gestuurd. Het parkeren in woonwijken wordt bij voorkeur zo min mogelijk gereguleerd. Invoering van parkeerregulering is immers geen doel op zich, maar een middel om overlast veroorzaakt door buurtvreemde (lang)parkeerders tegen te gaan. Dit is enerzijds van toepassing op gebieden waar werknemers van bedrijven en voorzieningen voor parkeerdruk zorgen en anderzijds van toepassing op gebieden met overloop vanuit het bestaande gereguleerde gebied (bijv. vergunninghouderszones). Deze parkeeroverlast komt tot uitdrukking in een gemiddelde parkeerdruk die overdag of 's-avonds boven de 90% uitkomt en voor een aanzienlijk deel veroorzaakt wordt door automobilisten met een herkomst buiten de woonwijk. Ook klachten van bewoners vormen een indicator voor parkeeroverlast in een woonwijk. Parkeerregulering wordt niet zonder aanleiding ingevoerd of uitgebreid. Bij problemen wordt op basis van bovenstaande indicatoren samen met de buurtbewoners bekeken of parkeerregulering een oplossing biedt (met een voorkeur voor vergunninghoudersparkeren in woongebieden en kort betaald parkeren of parkeerschijfzones in kleine gebieden met een mengfunctie van wonen en bedrijvigheid of detailhandel). Hierbij wordt uitgegaan van een gebied met logische en duidelijke grenzen.

In woonwijken waar het parkeren nog niet is gereguleerd gelden de volgende voorwaarden voor invoering van parkeerregulering: een gemiddelde parkeerdruk boven de 90%, de aanwezigheid van buurtvreemde parkeerders en geregistreeerde klachten van bewoners (brief, e-mail etc.). Door centralisering van het parkeren in de organisatie is hier sneller een overzicht van. Invoering vindt alleen in overleg met de buurt plaats.

Bouwen: integrale afweging nut en noodzaak extra grootschalige parkeervoorzieningen

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners –en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de parkeervraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen vaak fysiek lastig en kostbaar. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid. Een interdisciplinaire afweging is hierbij noodzakelijk. Uitbreiding van parkeercapaciteit vindt altijd in overleg met buurtbewoners plaats. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bestudeerd of realisatie van extra parkeerplaatsen in (centraal gebouwde) parkeervoorzieningen haalbaar is.

Wanneer parkeerregulering onvoldoende oplossing voor een probleem biedt, kan uiteindelijk een integraal haalbaarheidsonderzoek (openbare ruimte, verkeersafwikkeling, parkeerexploitatie, leefbaarheid) plaatsvinden naar het realiseren van een grootschalige parkeervoorziening. De doelgroep waarvoor gebouwd moet worden is leidend voor de verschijningsvorm en kwaliteitseisen van de parkeervoorziening (openbare parkeervoorziening voor bezoekers, stallingsvoorziening voor bewoners/werknemers).

5.2 PARKEREN IN OOST-SOUBURG EN RITTHEM

Oost-Souburg is gelegen ten noordoosten van Vlissingen aan de andere zijde van het Kanaal door Walcheren. Ook Oost-Souburg ontwikkelt zich vrijwel alleen naar het noorden toe. De oude kern, ofwel het centrum, is centraal gelegen (Oranjeplein, Paspootstraat, Karolingische Burg, Kanaalstraat). Ten zuiden van de Burgermeester Stemerdinglaan zijn met name de oudere woonwijken gesitueerd. Aan de noordzijde is de nieuwere woonwijk Schoonenburg gelegen. Oost-Souburg is een dorp dat zelfvoorzienend is door de aanwezigheid van een grote diversiteit aan voorzieningen en winkels in het centrum. De leegstand van winkelpanden is zeer beperkt. Ritthem is een kern gelegen ten zuidoosten van Oost-Souburg in het landelijk gebied en karakteriseert zich als een kleinschalig dorp met hoofdzakelijk een woonfunctie met daarom heen agrarische functies.

5.2.1 Parkeren in het centrumgebied

Het centrumgebied kent een combinatie van woon-, werk- en winkelfuncties. Hierdoor maken verschillende doelgroepen momenteel gebruik van de parkeercapaciteit in de Kanaalstraat, Paspootstraat en Oranjeplein. Om het goede ondernemers- en winkelklimaat te behouden is het belangrijk dat het parkeren voor bezoekers hier prevaleert. Momenteel zijn er geen parkeercapaciteitsproblemen in het hele centrumgebied, waardoor de noodzaak voor invoering van parkeerregulering ontbreekt. Alleen het parkeren van werknemers van omroep Zeeland in de Kanaalstraat is hierin een knelpunt, doordat deze doelgroep parkeerplaatsen voor bezoekers bezet houdt. Er wordt samen met omroep Zeeland en een afvaardiging van Actief Ondernemers Souburg gezocht naar een parkeerlocatie voor de werknemers van Omroep Zeeland. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de ontwikkelingen rond de scholen in deze omgeving. Er wordt beoogd om het parkeren in de Kanaalstraat meer aan te laten sluiten bij de wensen van de doelgroep bezoekers. Hier wordt een buurtaanpak parkeren voor vormgegeven (indien mogelijk binnen het traject van de huisvesting van de scholen in Souburg Zuid.

5.2.2 Parkeren in de woongebieden

In de woongebieden in Oost-Souburg en Ritthem sluit het aanbod aan parkeerplaatsen over het algemeen goed aan op de parkeervraag. In het voorjaar van 2016 is een parkeeronderzoek in Oost-Souburg uitgevoerd. Hieruit blijkt dat met name de volgende woongebieden een hogere parkeerdruk kennen:

- Omgeving Zaanstraat-Spaarnestraat
- Omgeving Zeewijksingel
- Omgeving Van Turnhoutstraat

Daarnaast is aangegeven dat veel geparkeerd wordt door bedrijfsbusjes, waardoor het aantal parkeerplaatsen voor reguliere auto's verminderd. Conform de 4B-aanpak zoals beschreven in paragraaf 5.1.3 wordt een parkeeraanpak uitgevoerd in bovengenoemde woongebieden en wordt bezien welke maatregelen mogelijk zijn om de parkeerdruk in deze woongebieden te verlichten. In de kern Ritthem zijn

voorsnog geen parkeerproblemen waargenomen, waardoor het niet noodzakelijk is parkeermaatregelen voor deze kern vorm te geven.

5.3 PARKEREN IN WERKGEBIEDEN

In Vlissingen zijn diverse werkgebieden gelegen. Het betreft de Kenniswerf als gebied voor kennis- en innovatieve ontwikkelingen en het betreft de bedrijventerreinen: Binnenhaven, Buitenhaven, Souburg I (en toekomstig Souburg II), bedrijventerrein Baskensburg en bedrijventerrein Vrijburg. Havengebied Vlissingen Oost is een uitgestrekt werkgebied wat geëxploiteerd en beheerd wordt door Zeeland Seaports. Dit zijn de gebieden waar logischerwijs het parkeren voor werknemers en zakelijke bezoekers alsmede voor studenten HZ/Scalda prevaleert boven andere doelgroepen.

Momenteel zijn er weinig tot geen parkeerproblemen in de werkgebieden van Vlissingen met uitzondering van een deel van de Kenniswerf. Voor het specifieke gebied Kenniswerf wordt naar verwachting in 2018 een aparte parkeervisie opgesteld wanneer hiervoor financiële middelen beschikbaar zijn.

De algehele beperkte parkeerproblematiek in werkgebieden is te danken aan het feit dat het parkeren grotendeels op eigen terrein is opgelost. Deze lijn wordt de komende jaren voortgezet. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op bedrijventerreinen wordt middels de nota parkeernormen van de gemeente Vlissingen (zie paragraaf 5.6) getoetst of voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, danwel op gebiedsniveau wordt zorggedragen voor het opvangen van de gebiedsbrede parkeervraag. Bij bestaande parkeerproblemen wordt eveneens gebruik gemaakt van de 4B-benadering zoals beschreven in paragraaf 5.1.3; echter dan toegespitst op het bedrijventerrein. Een nieuwe ontwikkeling in het kader van het beter benutten van parkeerruimte is 'shared parking' (bedrijventerrein Calveen in Amersfoort), waarbij middels sensoren en camera's bij de deelnemende bedrijven de vraag en aanbod aan parkeerplaatsen wordt gemonitord. Werknemers van de deelnemende bedrijven kunnen op 'elkaars' parkeerterreinen parkeren. Hierdoor worden parkeerplaatsen beter benut en wordt onnodig zoekverkeer voorkomen door tijdige signalering van vrije parkeerplaatsen.

5.4 PARKEREN IN SCHOOLZONES

Het parkeren in de schoolzones leidt nogal eens tot de nodige (zeer tijdelijke) parkeeroverlast met alle verkeersveiligheidsgevolgen van dien doordat kinderen plotseling oversteken of met de fiets tussen de auto's manoeuvreren. Met name het haal- en brenggedrag van ouders zorgt voor onveiligheid van de schoolgaande jeugd. Het is belangrijk om het verkeersgedrag te beïnvloeden door meer kinderen en hun ouders zover te krijgen dat de kinderen naar school gaan fietsen. Dit probleem doet zich met name voor bij kinderen in de onderbouw. Er ligt hier voor de gemeente niet op voorhand een voortrekkersrol, maar dergelijke situaties dienen in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, de scholen en de ouders te worden opgepakt. De gemeente Vlissingen hanteert een faciliterende rol en zorgt voor een veilige openbare ruimte (bijvoorbeeld met een Kiss+Ride voorziening). Er wordt gezamenlijk naar een combinatie gezocht tussen fysieke ingrepen en aanvullende verkeerseducatieve of – gedragsmaatregelen.

5.5 PARKEERVERWIJSSYSTEEM

Een parkeerverwijssystem kan zoekverkeer helpen voorkomen en vooral de onbekende bezoeker naar de gewenste parkeervoorziening leiden. Hierdoor kan de binnenstad worden ontlast en de parkeerders beter verdeeld worden over de parkeervoorzieningen. Een parkeerverwijssystem verschaft de bezoeker duidelijke parkeerinformatie, zowel in de dagelijkse situatie als tijdens evenementen. Dit vergroot de aantrekkelijkheid voor de bezoekers en daarmee het parkeerproduct van Vlissingen. Parkeerverwijssystemen kunnen parkeerders om de binnenstad heen over de gebiedsontsluitingswegen naar parkeergarages en -terreinen leiden; dat het gebruik van deze grootschalige voorzieningen stimuleert. Een dynamisch parkeerverwijssystem geeft bovendien een indicatie of er parkeerruimte beschikbaar is op de aangegeven locatie via aantallen beschikbare parkeerplaatsen of een VOL/VRIJ indicatie.

Het nu aanwezige parkeerverwijssystem wordt momenteel in een separate studie onder de loep genomen. Enerzijds vanuit de gedachte om te zien of er verbeterlagen mogelijk zijn in het parkeerverwijssystem en anderzijds omdat de De Willem Ruysstraat enige tijd gelegen in gebruik is genomen en opgenomen dient te worden in de routing van het parkeerverwijssystem van Vlissingen. Op een aantal schaalniveaus wordt naar de parkeerverwijzing gekeken. Allereerst is het noodzakelijk om de gebieden (Strand/Boulevard en Centrum) duidelijk te verwijzen. Het strand en de boulevard via de Sloeweg en het centrum via de Nieuwe Vlissingeweg en De Willem Ruysstraat (hoofdontsluitingsroutes). In de zomermaanden is er regelmatig recreatief autoverkeer aanwezig op de boulevard. Aanvullend is het mogelijk om vanuit het Keizersbolwerk/Bellamy park en vanuit de Nieuwendijk een parkeerverwijzing te plaatsen richting de parkeerlocaties Fonteyne en Koningsweg. Vanuit dat schaalniveau wordt overgegaan op het verwijzen naar de parkeergarages op parkeerterreinen, waar de auto daadwerkelijk geparkeerd kan worden. Als laatste schaalniveau dient de route van de parkeervoorziening naar de eindbestemming duidelijk en aantrekkelijk te zijn vormgegeven, zodat mensen enerzijds de verschillende karakteristieke gebieden van Vlissingen optimaal kunnen ervaren, maar anderzijds toch via een directe verbinding de eindbestemming kunnen bereiken.

5.6 PARKEREN VOOR BIJZONDERE DOELGROEPEN

5.6.1 Parkeren door gehandicapten

Tot op heden is zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau geen beleid geformuleerd omtrent de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. Binnen Vlissingen wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Er wordt grote waarde gehecht aan het zelfstandig kunnen functioneren van gehandicapten, waarbij de eigen mobiliteit -zonder hierbij afhankelijk te zijn van



derden-, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één AGP beschikbaar moet zijn. Bij nieuw te bouwen instellingen wordt voldoende rekening gehouden met het aanleggen van aangelegde gehandicaptenparkeerplaatsen waarbij de richtlijn als vertrekpunt wordt gehanteerd.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen (op kenteken)

Het in het bezit zijn van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen. Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij de woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien normaliter voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Er is dan immers geen acute noodzaak om een parkeerplaats toe te wijzen aan één persoon en wordt het dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen beter gewaarborgd. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, tenzij het gebruik van deze 'eigen' parkeervoorziening aantoonbaar fysiek niet mogelijk is en aanpassingen aan deze eigen voorziening eveneens niet mogelijk zijn.

Parkeren door gehandicapten

In de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart (een ministeriele regeling¹⁶) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen. Automobilisten die in het bezit zijn van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in een parkeerschijfzone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van parkeerduurbeperking. Met de Europese Gehandicaptenparkeerkaart kan worden geparkeerd op een algemene invalidenparkeerplaats. Daarnaast zijn houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart conform de vigerende parkeerbelastingverordening vrijgesteld van parkeerbelasting bij parkeerapparatuurplaatsen (betaald parkeergebied). Deze lijn wordt binnen dit parkeerbeleid voortgezet.

5.6.2 Terughoudend omgaan met parkeerplaatsen op kenteken

Om zoveel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte te bewerkstelligen worden zeer beperkt parkeren op kenteken (niet zijnde gehandicaptenparkeerplaatsen) toegestaan in de openbare ruimte. Dit betreft bijvoorbeeld specifieke parkeerplaatsen voor medisch specialisten. Voor medisch specialisten (bijvoorbeeld huisartsen en therapiepraktijken) worden geen parkeerplaatsen (al dan niet op kenteken) gerealiseerd bij het woonadres. Voor medisch specialisten geldt dat er de mogelijkheid bestaat om slechts één of enkele vaste parkeerplaatsen bij de praktijk aan te wijzen op kenteken. Daarnaast worden geen specifieke parkeerplaatsen meer aangewezen voor bezoekers van medische of andere voorzieningen om dubbelgebruik voor alle parkeerders in de betreffende omgeving te waarborgen.

¹⁶ Formeel is het gratis parkeren van gehandicapten in strijd met de gemeentewet artikel 219. Het differentiëren op basis van inkomen of de mogelijkheid om een inkomen te verwerven is niet toegestaan. De Eerste Kamer heeft zich gebogen over een wetsvoorstel om parkeren voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart gratis te maken in betaald parkeergebieden (initiatief-wetsvoorstel Van Dijken). Het voorstel (EK 30.879.A) is op 9 juni 2009 aangenomen door de Tweede Kamer. Op 30 maart 2010 is het voorstel na hoofdelijke stemming met 26 stemmen voor en 37 stemmen tegen echter verworpen door de Eerste Kamer.

5.6.3 Deelauto's en elektrische auto's

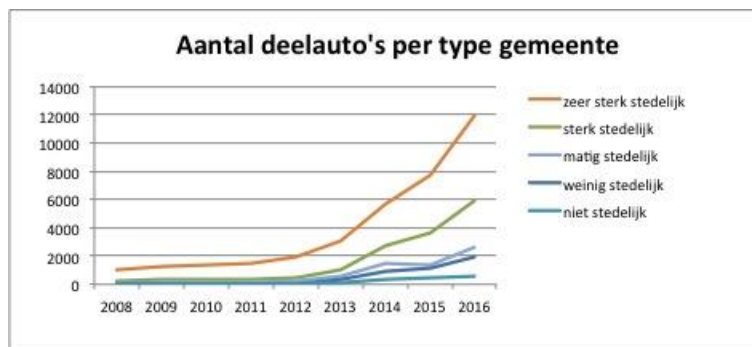
De laatste jaren zijn alternatieven voor eigen voertuigen gevonden in onder andere het deelautoconcept. Daarnaast is sinds een aantal jaar de verdere opkomst van de elektrische auto een feit geworden.

Deelauto als alternatief voor de eigen auto

Het aantal deelauto's in Nederland ontwikkelt zich razendsnel; ook in Zeeland. Onderstaande grafiek laat hier een duidelijk beeld van zien, vanuit de verschillende deelautosystemen (Bron: CROW en Ministerie van I&M).



Vlissingen kenmerkt zich als sterk stedelijk gemeente



Er zijn verschillende deelautosystemen:

- Bij klassiek autodelen staan auto's op een vaste plek.
- Bij oneway carsharing kun je de deelauto ook voor enkele reizen gebruiken.
- Zakelijke deelauto's zijn speciaal bedoeld voor bedrijven en hun werknemers.

Ook gebruikers delen auto's onderling:

- Bij peer-2-peer carsharing bieden particulieren hun auto voor verhuur aan in een online community.
- Bij particulier autodelen delen burens of vrienden hun auto met elkaar.

Alternatieven voor het gebruik van de eigen auto worden gestimuleerd. Het concept van de deelauto is interessant voor mensen die wel het gemak willen hebben van een auto, maar te weinig rijden of niet de financiële middelen hebben om zelf een (tweede) auto te kopen. Gebruikers kunnen 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikken over een auto in de eigen wijk zonder de lasten die horen bij het zelf bezitten van een

auto (aankoop, onderhoud, administratie). Deelauto's kunnen als voordeel opleveren: minder parkeerdruk en betere luchtkwaliteit (bijdrage aan milieudoelstellingen). De gemeente Vlissingen zoekt de samenwerking met één of meerdere autodeelorganisaties en treedt in overleg met belanghebbenden (bewoners/ondernemers) faciliterend op. Vervolgens wordt bepaald op welke locaties en onder welke voorwaarden (zoals acceptabele parkeerdruk) deelauto's een parkeerplaats in mogen nemen of hoeveel deelauto's worden toegestaan in Vlissingen.

Stimuleren elektrisch vervoer

Elektrisch vervoer is volop in ontwikkeling en behoeft daarom aandacht binnen dit parkeerbeleidsplan. Elektrisch vervoer is in verder toenemende mate een optie om de luchtkwaliteit en het klimaatprobleem structureel aan te pakken. Deze ontwikkeling is Zeelandbreed opgepakt en wordt door de gemeente Vlissingen gestimuleerd door zo goed mogelijk mee te werken aan het faciliteren van oplaadvoorzieningen. Het uitgangspunt hierbij is dat wanneer een aanvrager ruimte op eigen terrein heeft, een oplaadpunt op eigen terrein door de aanvrager zelf wordt verzorgd. Er zal een samenwerking gezocht worden met een of meer organisaties die oplaadpunten in de openbare ruimte verzorgen (plaatsen, beheren en onderhouden). De financiële investering vanuit de gemeente zal hierin nihil zijn. Ook wordt afhankelijk van de mogelijkheden die de markt biedt ingezet op enkele snellaadvoorzieningen op strategische locaties in en rond Vlissingen (bijvoorbeeld langs invalswegen). Bij deze voorzieningen kan de auto in relatief korte tijd worden opgeladen in tegenstelling tot de reguliere oplaadpalen waar de auto enkele uren moet opladen. Ook hierbij treedt de gemeente alleen faciliterend op.

Toch zijn er redenen om soms terughoudend om te gaan met het toekennen van oplaadpunten. Zo dient de parkeerdruk in het oog te worden gehouden, omdat het opofferen van een parkeerplaats voor een elektrische voertuig een beperking in het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaats oplevert. Een parkeerdruk van meer dan 90% in de betreffende straat kan als richtlijn worden gehanteerd om in eerste instantie geen oplaadpunt toe te staan. Daarnaast is het gewenst om in een netwerk van oplaadvoorzieningen te voorzien, zodat de parkeerdruk op gebiedsniveau niet teveel verhoogd wordt en automobilisten in de nabijheid van de woning (straal van 300 meter) de auto in de openbare ruimte kunnen opladen. Dit netwerk zal op een natuurlijke wijze ontstaan op basis van de aanvragen van laadvoorzieningen en de ruimtelijke en verkeerskundige keuze voor de daadwerkelijk locatie van de oplaadvoorziening (toekenning). Dit netwerk wordt samen met de organisaties worden opgepakt en zal verder verdichten naarmate de elektrische auto in populariteit groeit en meer huishoudens een dergelijke auto bezitten.

5.7 EEN NOTA PARKEERNORMEN VOOR VLISSINGEN

Om de parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen wordt gebruikt gemaakt van zogeheten parkeernormen. Momenteel is de toepassing van parkeernormen vastgesteld in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Vlissingen 2012-2020. Het GVVP verwijst hierbij naar de richtlijnen van het CROW in publicatie 317: kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Echter verdient dit een verdiepingsslag, omdat deze richtlijnen op allerlei wijzen worden geïnterpreteerd en niet altijd aansluiten op de Vlissingse praktijk. In navolging op een landelijke ontwikkeling stelt ook de gemeente Vlissingen in de periode tot 1 juli 2018 een eigen Nota Parkeernormen op die op heldere wijze inzicht geeft in de berekening en toekenning van de parkeereis bij inbreiding, uitbreiding of functieverandering (nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen).

Opstellen Nota Parkeernormen Vlissingen

De toepassing van parkeernormen kent veel aanvliegroutes. Kwaliteit van de openbare ruimte, bereikbaarheid, planeconomie en (parkeer)financiën zijn disciplines die te maken hebben met parkeernormen voor het bepalen van de parkeervraag en waarbij vaak verschillende (soms tegengestelde) belangen gelden. Vervolgens is het voor de toetsing van bouwplannen belangrijk om duidelijke en werkbare parkeernormen te kunnen hanteren. Het is daarom belangrijk om met alle vakdisciplines samen een breedgedragen Nota Parkeernormen op te stellen. De hierin vastgelegde parkeernormensystematiek moet zodanig worden vormgegeven dat economische ontwikkelingen niet worden geremd. De hoogte van de parkeernormen moet aansluiten op de huidige praktijk en moet toekomstbestendig zijn. Daarnaast dient er voldoende aandacht te zijn voor de juridische verankering van parkeernormen in het bestemmingsplan. De Nota Parkeernormen zal de volgende thema's bevatten:

- Beleidskaders en juridische regelingen;
- Toepassing (en vrijstellingsmogelijkheden zoals afkoopregeling) parkeernormen in diverse nieuwbouwsituaties (inbreiding, uitbreiding, verbouw, nieuwbouw);
- Uitgangspunt en afwijkingsregels parkeren op eigen terrein;
- Overgangsregels bestaande en nieuwe initiatieven in relatie tot inwerking treden Nota Parkeernormen;
- Gebiedsindeling op basis van stedelijkheidsgraad;
- Stedelijke zone (Centrum, Schil, Rest bebouwde kom en Buitengebied);
- Overzicht parkeernormen per functie per gebied.

Wijziging Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

De wijziging in het Bro is per 29 november 2014 in werking getreden. Aan artikel 3.1.2 lid 2 Bro wordt een onderdeel toegevoegd op grond waarvan een bestemmingsplan ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten, waarin wordt bepaald dat een gebruik slechts kan worden toegestaan onder de voorwaarde dat maatregelen of voorzieningen worden getroffen en in stand gehouden. Dit betreft de zogenoemde voorwaardelijke verplichting die in de Afdelingsjurisprudentie al is geaccepteerd en waarvoor nu een wettelijke basis is gecreëerd. In het bijzonder acht de regelgever deze basis nodig om zekerheid te bieden dat in een bestemmingsplan via een voorwaardelijke verplichting het parkeren kan worden geregeld. Naast een parkeerregeling kan worden gedacht aan plaatsen voor laden en lossen en aan het treffen van voorzieningen om blijven een goede geluidssituatie te garanderen, zoals een geluidswal. Wat parkeren betreft kan het zinvol zijn een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid op te nemen. In het bijzonder voor het geval de parkeervraag kan worden opgevangen door buiten het eigen terrein aanwezige of aan te leggen parkeergelegenheden al dan niet met een financiële regeling. Met deze regeling wordt geen inhoudelijke wijziging beoogd van wat tot op heden geregeld kon worden in artikel 2.5.30 van de modelbouwverordening. Vanuit de voorwaardelijke verplichting kan verwezen worden naar de beleidsregels; in dit geval de Nota Parkeernormen Vlissingen. Per 1 juli 2018 dient de parkeerverplichting ook in reeds bestaande bestemmingsplannen te zijn geregeld.

5.8 PARKEERORGANISATIE EN FINANCIËN: BENADER PARKEREN ALS EEN PRODUCT

Zoals verwoord in de parkeervisie in hoofdstuk 4 is het belangrijk om parkeren als onderdeel van het overkoepelende ruimtelijk-economisch beleid het visitekaartje van de gemeente Vlissingen te laten zijn. Parkeren benaderen als een product waarmee de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Vlissingen in de zogeheten klantreis worden geborgd. Parkeren is onlosmakelijk onderdeel van het bezoek dat meeweegt in de beslissing om vaker Vlissingen te bezoeken. Deze beleving moet daarom optimaal zijn. Dit kan door bijvoorbeeld zoveel mogelijk betaalfunctionaliteiten te bieden, een optimaal parkeerverwijssysteem te hebben en door parkeergarages te exploiteren die schoon, heel en veilig zijn. Om parkeren als totaalproduct te benaderen dient een efficiënte parkeerorganisatie te worden ingericht waar beleid, beheer & exploitatie (zoals financiën en vergunningen), handhaving & controle, en informatiemanagement op elkaar zijn afgestemd.

5.8.1 Huidige interne organisatie

Binnen de huidige organisatie zijn de parkeertaken verspreid over verschillende afdelingen of clusters. De bestaande parkeertaken zijn als volgt verdeeld:

- Parkeerbeleid: afdeling SBP
- Parkeer(belasting)verordening: afdeling SBP in samenwerking met afdeling Juridische Zaken
- Parkeerexploitatie: afdeling Bedrijfsvoering (Financiën)
- Handhaving: afdeling Publiekszaken, Handhaving
- Beheer parkeergarages: Orionis voor afdeling Publiekszaken, Handhaving
- Uitgifte parkeervergunningen: afdeling Publiekszaken
- Invordering naheffingsaanslagen: Samenwerkingsverband Belastingen
- Afwikkeling bezwaarschriften: Samenwerkingsverband Belastingen
- Inzameling parkeergeld: SecurCash

Iedere afdeling of cluster maakt op het betreffende deelgebied eigen afwegingen en keuzes welke vaak op pragmatische wijze zijn ingestoken. Veel parkeerpilots zijn uitgevoerd en vervolgens niet altijd meer geëvalueerd. Op die manier is een lappendeken ontstaan aan diverse afspraken op het gebied van parkeren. Van toekenning van vergunningen tot het onvoldoende waarborgen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen met alle verkeerskundige, organisatorische en financiële effecten van dien. Het is daarom belangrijk om sterkere afspraken te maken over verantwoordelijkheden en heldere en frequente management- en bestuurlijke rapportages die zorgen voor het vroegtijdig signaleren en waar nodig bijsturen van het parkeerbeleid. Kortom: het is belangrijk om de genoemde parkeertaken in nauwe samenhang te bezien en te organiseren. Het parkeren in Vlissingen kan efficiënter worden vormgegeven door middel van een toekomstbestendige parkeerorganisatie (centralisatie parkeertaken).

5.8.2 Naar een toekomstbestendige parkeerorganisatie

Er zijn verschillende taakvelden waar de organisatie van het parkeren mee te maken krijgt: beleidsvoering (strategische beleidskeuzes), beheer van het volledige parkeerareaal, financiële afwegingen binnen de parkeerexploitatie en informatieoverdracht en communicatie. Een volledig overzicht van de taakvelden is opgenomen in bijlage 4. De versnippering van de huidige parkeertaken maakt het lastig om parkeerbeleid bij te sturen op basis van de ontwikkelingen die 'op straat' of binnen de financiën plaatsvinden. Het is belangrijk om de verantwoordelijkheid van het volledige product parkeren op de juiste wijze te beleggen. Hierin zijn

diverse voorbeelden mogelijk, uitgaande van twee overkoepelende modellen, te weten het programmamodel (zoals in de gemeenten Middelburg en Dordrecht) en het bedrijfsmodel (zoals in niet verzelfstandigde vorm in de gemeenten Breda en Utrecht en in verzelfstandigde vorm middels een ondernemingsvorm in de gemeenten Roosendaal en Amersfoort):

1. Het programmamodel: de verantwoordelijkheid ligt in de 'nieuwe' organisatiestructuur bij de formatie voor beleidsmedewerker Verkeer als regievoerder voor het product parkeren en het parkeerbeleid en wordt met informatie gevoed door de betrokken afdelingen (Directie Ruimte & Samenleving bij overkoepelende beleidsontwikkelingen; Directie Bedrijf en Beheer voor parkeerfinanciën/exploitatie; Directie Dienstverlening voor handhaving en vergunninguitgifte). Binnen de regievoering op parkeren:

- wordt gezorgd voor de managementinformatie, dataverzameling & analyse en actuele informatie met betrekking tot de parkeereexploitatie,
- wordt het parkeerbeleid opgesteld en wordt de expertise ontwikkeld op het gebied van parkeren verder (beleid, exploitatie, product),
- wordt de afstemming tussen beleid en uitvoering gecoördineerd en worden stakeholders bij elkaar gebracht.
- worden de uitvoerende processen bewaakt en wordt gezorgd voor een integraal parkeerproduct.
- worden budget- en prestatieafspraken gemaakt met de betrokken afdelingen op basis van gelijkwaardigheid. De afdelingen blijven wel het eigen budget beheren, maar de verantwoordelijke beleidsmedewerker bewaakt het exploitatieresultaat parkeren. Bij beleidswijzigingen zorgt de Directie Ruimte & Samenleving voor het budget. Er wordt gezorgd voor beschikbaarstelling van deelbudgetten aan de afdelingen.

2. Het bedrijfsmodel (parkeerbedrijf): parkeren wordt gezien als een afzonderlijk product. Exploitatie en beheer van het parkeren worden verder geoptimaliseerd. Hierbij voert het parkeerbedrijf de parkeereexploitatie en is deze opdrachtgever voor uitvoerende taken; een optimale parkeereexploitatie en optimaal parkeerbeheer zijn het uitgangspunt. Beheertaken worden tegen marktconforme voorwaarden uitgevoerd. De bouw van parkeervoorzieningen en accommodaties gebeurt in opdracht van het parkeerbedrijf. Daarnaast is er een centrale parkeerservice waar de parkeerbewijzen/vergunningen worden verstrekt en verwerkt en waarbij het beheer van parkeerapparatuur en de parkeergarages is ondergebracht.

Een parkeermanager:

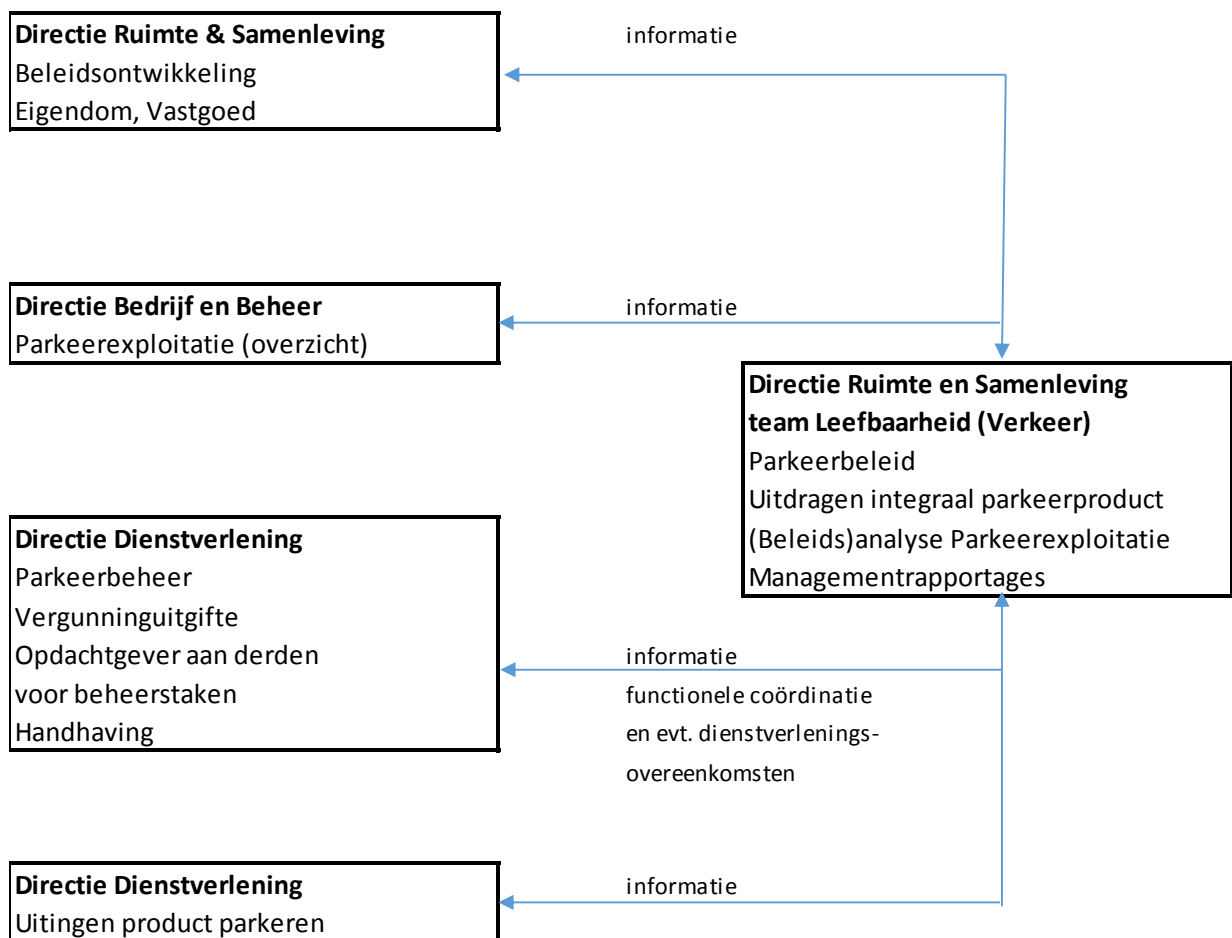
- is hierbij het hoofd van het parkeerbedrijf en geeft leiding aan de uitvoerende processen binnen het parkeerbedrijf
- verzorgt managementinformatie
- zorgt voor actuele financiële informatie met behulp van een financieel consultant en houdt zo de parkeereexploitatie actueel
- coördineert de afstemming tussen beleid en beheer en vertaalt het beleid in uitvoering en is daarmee aanspreekpunt voor de beleidsafdeling (Ruimte en Samenleving)
- brengt stakeholders bij elkaar en is opdrachtgever/regievoerder voor uitvoerende processen en zorgt voor integraliteit bij het parkeerproduct (efficiënte uitvoering).
- stelt dienstverleningsdocumenten op en geeft opdracht aan derden voor diensten en goederen
- onderhoudt en ontwikkelt expertise op parkeergebied (beleid, exploitatie en product).

Daarnaast is het parkeerbedrijf budgethouder en beheert het exploitatieresultaat parkeren. Bij interne uitbestedingen wordt gebruik gemaakt van dienstverleningsovereenkomsten en bij externe uitbestedingen

van contracten. Verder worden begrotingsafspraken met het parkeerbedrijf gemaakt met een verantwoording binnen de begrotings- en rapportagecyclus.

Voorkeur: productbenadering via het programmamodel binnen de organisatiestructuur

De eerste stap die gezet kan worden is om parkeren in een programmamodel vorm te geven, waarbij binnen de formatie voor beleidsmedewerker Verkeer ruimte beschikbaar moet zijn om als regievoerder parkeren de spin in het web te zijn en zorg te dragen voor het samenkomen van alle betrokkenen en te zorgen voor de productbenadering, dataverzameling, analyse en managementinformatie om volgens de Plan-Do-Check-Act-cyclus het parkeerbeleid en daarmee de uitvoeringsmaatregelen waar nodig bij te sturen. Deze vorm vergt minder wijzigingen in de (nieuwe) organisatiestructuur dan een formeel parkeerbedrijf vorm te geven. In onderstaande figuur is een organogram weergegeven. De stap naar een bedrijfsmatig model kan op lange termijn worden genomen als blijkt dat daarmee nog meer efficiencyvoordelen kunnen worden gemaakt.



Figuur 5.3 Organogram programmodel parkeerorganisatie

Regionale samenwerking mogelijk

Een samenwerkingsvorm op het gebied van parkeerorganisatie is wellicht mogelijk op Walchers niveau met de buurgemeenten Middelburg en Veere. Hierin zijn mogelijk schaalvoordelen te halen in zaken als digitalisering van het parkeren (systeemaankoop), handhaving, uitgifte vergunningen en bezwaar- en beroepsafhandelingen. Voor de gemeente Vlissingen is het interessant om te onderzoeken op welke wijze samenwerking op Walchers niveau mogelijk is. Als eerste mogelijke stap zal samenwerking onderzocht worden in de digitalisering van het parkeerproduct.

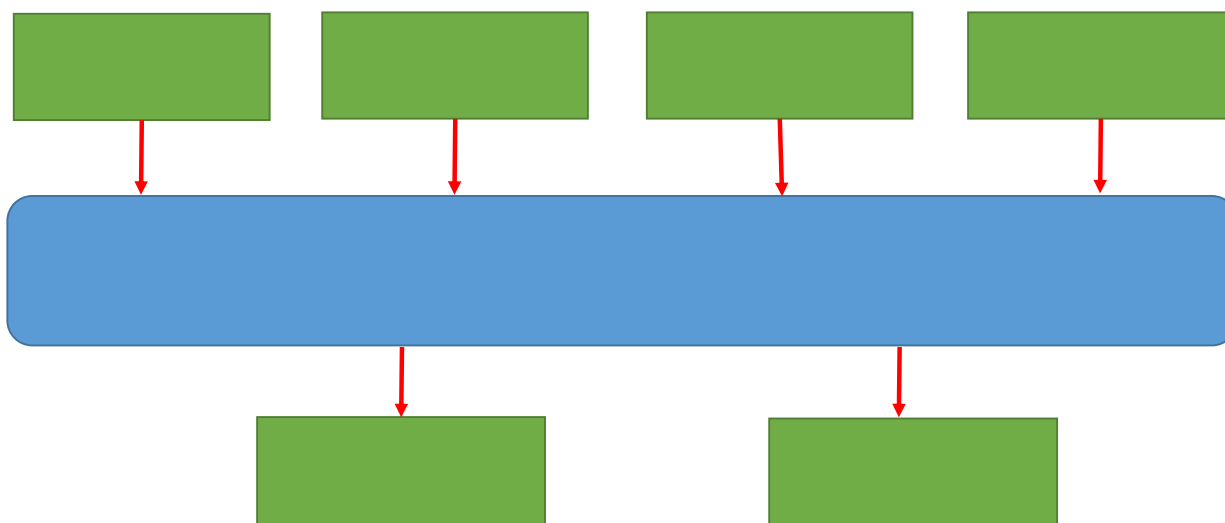
5.8.3 Digitalisering van de parkeerketen

De gemeente Vlissingen kiest voor een aantrekkelijk parkeerproduct voor haar klanten; de bewoners, ondernemers, bezoekers en toeristen van Vlissingen. Dit betekent niet alleen dat de parkeersituatie in de openbare ruimte er goed uit moet zien, maar ook dat de interne parkeerorganisatie snel en efficiënt moet kunnen werken. De gemeente Vlissingen beziet daarom de mogelijkheden om aansluiting te zoeken bij de landelijke ontwikkelingen in digitalisering van de parkeerketen. Dit houdt in dat alle parkeertransacties op termijn digitaal en op kenteken worden geregistreerd, waardoor de parkeercapaciteit optimaal kan worden benut. Door de parkeerrechten (tickets, belparkeren, vergunningen, abonnementen etc.) digitaal vorm te geven zijn de mogelijkheden legio en kunnen verschillende doelgroepen op de juiste plek gefaciliteerd worden. Het uitgangspunt moet hierbij wel blijven: simpel en duidelijk voor de klant.

Digitalisering van parkeren wordt ook wel kentekensparkeren genoemd. Voor automobilisten is het niet meer dan het intoetsen van hun kenteken op de parkeerautomaat of het starten van een parkeertransactie via een sms of app. Oftewel het activeren en betalen van hun parkeerrecht en geen parkeerticket achter de ruit te hoeven plaatsen. Parkeerhandhavers kunnen via een computerdatabase op hun handhels zien of er betaald is voor het parkeerrecht. Maar er is meer. Ook de vergunninguitgifte kan gedigitaliseerd worden. Het kenteken wordt dan gebruikt om de vergunninghouder te identificeren, waarmee ook dit proces digitaal kan worden vormgegeven. Alle nadelen rond de papieren vergunning (zoals de fysieke uitgifte en de fraudegevoeligheid) kan worden weggenomen. Ook de bezoekersregelingen (huidige kraskaarten) kunnen middels de kentekens worden gedigitaliseerd. Kortom: digitalisering van de parkeerketen biedt klantvriendelijkheid en zorgt voor een efficiëncyslag in de organisatie (minder fysieke handelingen nodig).

Parkeerrechtendatabase

Bij een dergelijke digitaliseringsslag, waarbij kentekenherkenning centraal staat, is een database nodig waarin parkeerrechten worden opgeslagen. De parkeerrechten van vergunninghouders staan vastgelegd in het systeem; bezoekers van bewoners en ondernemers kunnen worden aangemeld via telefoon, internet of parkeerapp en andere parkeerders kunnen het kenteken invoeren bij de parkeerautomaat of via belparkeren.



Figuur 5.4 schematische weergave digitalisering parkeerketen

Deze kentekens worden dan toegevoegd aan de parkeerrechtendatabase¹⁷. Er wordt een haalbaarheidsonderzoek opgesteld die aantoont in hoeverre digitalisering van het parkeren financiële, organisatorische en ICT-technische voordelen biedt voor de parkeerorganisatie in Vlissingen, danwel voor Walcheren indien een samenwerkingsverband op dit vlak wordt aangegaan met de buurgemeenten.

5.8.4 Parkeerfinanciën

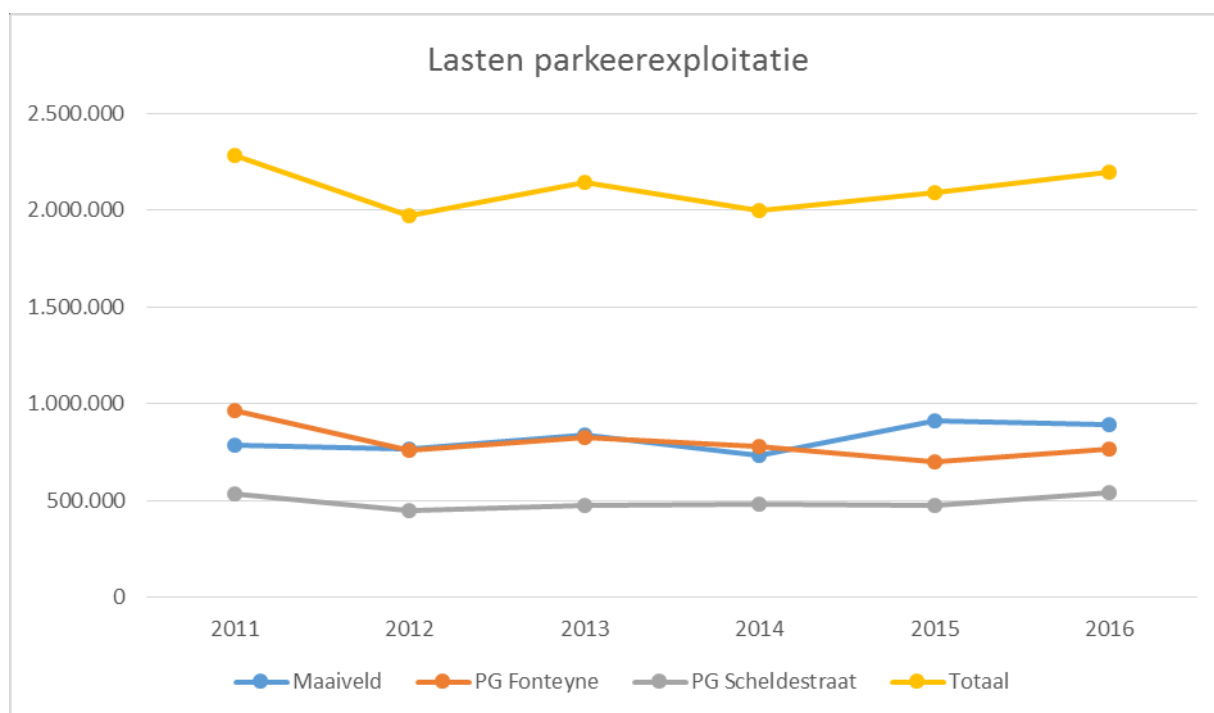
Het parkeerbeleid kent door de aanwezigheid van gereguleerd parkeren (zowel op maaiveld als in parkeergarages) en de daarbij behorende parkeerorganisatie een sterke financiële component. Er worden kosten gemaakt om het parkeersysteem werkzaam te houden en verder te ontwikkelen. Deze kosten worden gedeeltelijk gecompenseerd door het gereguleerd parkeren (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren) waardoor parkeerbelasting wordt betaald door de gebruiker (parkeerder). Deze financiële component is vastgelegd in een parkeerexploitatie, waarin op de verschillende inkomsten en uitgavenposten te zien is hoe de kosten en baten van het parkeersysteem zich tot elkaar verhouden. De parkeerexploitatie maakt onderdeel uit van de gemeentelijke begroting. In 2016 zag de parkeerexploitatie er als volgt uit, afgerond op hele euro's.

Parkeerexploitatie 2016			
	Baten	Lasten	Resultaat
Maaiveld	€ 2.060.295,00	€ 895.158,00	
PG Fonteyne	€ 444.540,00	€ 764.651,00	
PG Scheldeplein	€ 267.507,00	€ 538.775,00	
Totaal	€ 2.772.342,00	€ 2.198.584,00	€ 573.758,00

Figuur 5.5: overzicht kosten en baten vanuit parkeerexploitatie 2016

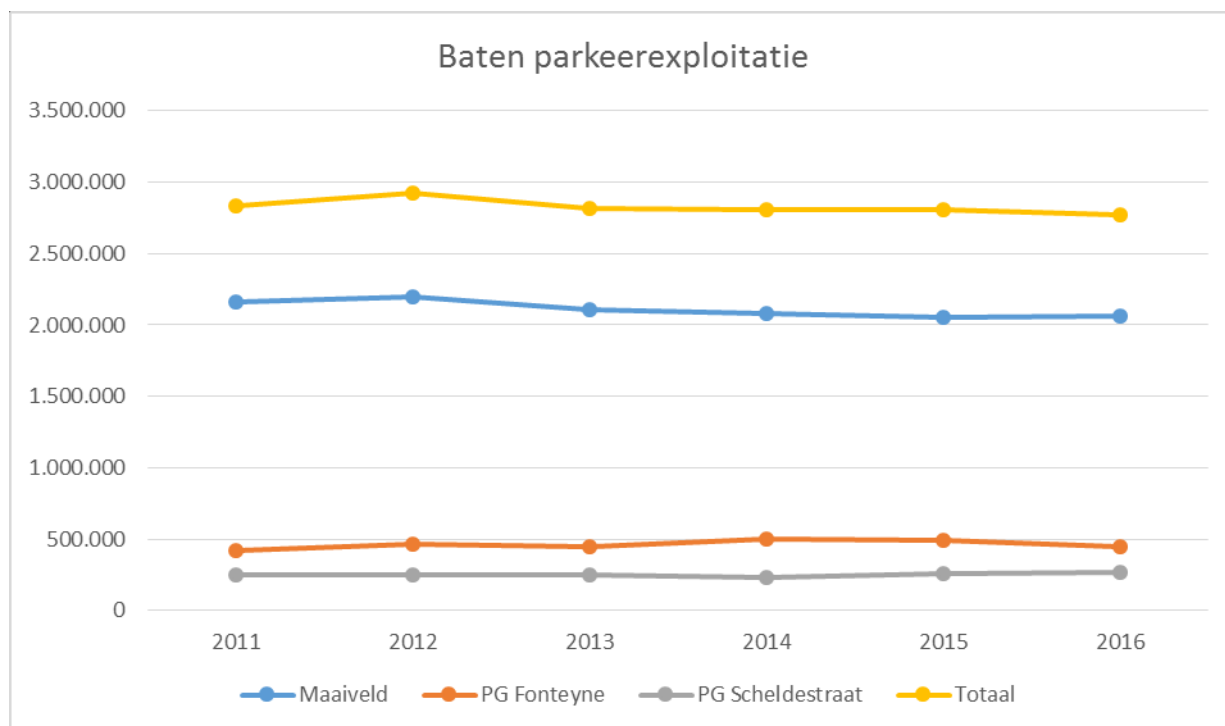
¹⁷ Kentekenparkeren is een privacygevoelig onderwerp. Het invoeren van het kenteken is momenteel niet verplicht, maar er wordt dan wel een naheffingsaanslag (NHA) opgelegd. De parkeerder dient vervolgens aan te tonen dat daadwerkelijk de parkeerbelasting is voldaan, waarna de NHA wordt geseponeerd (bewijslast bij parkeerder).

Uit figuur 5.5 blijkt dat het totale parkeerbeleid anno 2016 inclusief de huidige wijze van organiseren van het parkeersysteem een positief saldo kent van €573.758. Dit positieve saldo wordt in hoofdzaak veroorzaakt door de opbrengsten van het maaiveldparkeren (€1.165.137)¹⁸. De parkeergarages op zichzelf zijn niet kostendekkend met een totaal negatief saldo van ruim €591.379. Sinds 2012 zijn structureel minder inkomsten gegenereerd uit maaiveldparkeren waardoor de kosten-batenverhouding moest worden bijgesteld. De kosten-batenverhouding van de parkeergarages wordt langzaam iets beter, maar blijven hun financiële impact hebben op de parkeerexploitatie. De werkelijke inkomsten en uitgaven met betrekking tot parkeren zijn uitgesplitst en gevisualiseerd in de figuren 5.6 en 5.7. Dit laat zien dat de parkeerexploitatie relatief constant is gebleven de afgelopen jaren (zowel aan de zijde van de lasten als aan de zijde van de baten). In de afgelopen jaren is gebleken dat de geraamde parkeeropbrengst niet werd gerealiseerd. In 2015 is daarom de parkeeropbrengst met structureel € 200.000 afgeraamd.



Figuur 5.6: verdeling werkelijke uitgaven parkeerexploitatie 2011 - 2016

¹⁸ Circa 1% van de baten van het maaiveldparkeren komt voort uit het belparkeren (gebruik van mobiele providers).



Figuur 5.7: verdeling gerealiseerde inkomsten parkeerexploitatie 2011 - 2016

Parkeerexploitatie: minimaal realiseren bestaande begrote inkomsten en uitgaven

Het invoeren van parkeerregulering en daarmee het heffen van parkeerbelasting kent een verkeerskundig uitgangspunt, namelijk het verdelen van schaarse parkeerruimte onder de verschillende parkerende doelgroepen. De werking van deze parkeerregulering is gerealiseerd in een technisch en organisatorisch parkeersysteem met een kosten-batenverhouding (parkeerexploitatie) zoals in de voorgaande paragrafen geschetst. Het saldo uit de parkeerexploitatie is onderdeel van de gemeentelijke begroting. Wanneer er wijzigingen in de kosten-batenverhouding plaatsvinden heeft dat direct effect op de begroting. Het is daarom belangrijk om minimaal het saldo van de huidige parkeerexploitatie (2016) als uitgangspunt te hanteren. Inkomsten die worden gegenereerd worden momenteel immers gebruikt om de financiële positie van de gemeentelijke organisatie te versterken. Dit betekent ook dat de beleidsmaatregelen in zijn totaliteit ervoor moeten zorgdragen dat minimaal het huidige positieve niveau van de parkeerexploitatie wordt bewerkstelligd. Bijvoorbeeld wanneer de parkeertarieven in de wintermaanden verlaagd worden, dient dit middels een andere voorgenomen parkeermaatregel zo goed mogelijk gecompenseerd te worden. Voorgenomen beleidsmaatregelen om parkerende bezoekers beter te faciliteren zijn enerzijds het instellen van het betaald parkeren in de avond op de parkeerterreinen Kenau Hasselaarstraat en Spuikom en anderzijds het invoeren van betaald parkeren op zondagen in de zomermaanden. Deze afwegingen dienen bij alle parkeeroplossingen telkens te worden gemaakt in de nieuwe toekomstbestendige parkeerorganisatie.

Actuele parkeerontwikkeling: advies aan Hoge Raad – straatparkeren BTW-plichting

Een extra kanttekening die hierbij geplaatst dient te worden is dat de advocaat-generaal aan de Hoge Raad begin september 2017 heeft geadviseerd om straatparkeren BTW-plichting te maken. Dit naar aanleiding van een zaak die is aangespannen door een ondernemer die deze BTW-plicht aanhangig maakte. Momenteel dragen gemeenten geen BTW af over het straatparkeren, omdat hier geen sprake is van concurrentie is met

marktpartijen. Over parkeergarages en afgesloten parkeerterreinen wordt wel BTW afgedragen, omdat bij diverse gemeenten ook private partijen parkeergarages exploiteren. In het kader van concurrentievervalsing zijn gemeenten verplicht om hierover BTW af te dragen. Voor straatparkeren is dat tot op heden nog niet het geval. Indien de Hoge Raad de aanbeveling overneemt worden gemeente gedwongen BTW (21%) af te dragen over de inkomsten op straatparkeren (automaatinkomsten en naheffingsaanslagen) wat een negatieve wissel trekt op de parkeerexploitatie (en daarmee op de gemeentelijke begroting). Hierdoor kan het noodzakelijk zijn om aanvullende (tariefs)maatregelen te nemen die nu niet voorzien waren. De kosten voor parkeren worden dan immers fors hoger, waardoor de waardering van parkeervoorzieningen zal veranderen. Deze ontwikkeling zal op de voet worden gevolgd.

Financiële effecten voorgenomen beleidsmaatregelen

De voorgenomen beleidsmaatregelen met de meeste financiële impact op de parkeerexploitatie en daarmee ook de gemeentelijk begroting zijn:

- Het verlagen van de Vlissingse parkeertarieven in de wintermaanden
- Het invoeren van betaald parkeren in de avonduren in het Spuikomgebied
- Het invoeren van betaald parkeren op zondagen gedurende de zomermaanden

Integrale financiële afweging beleidsmaatregelen

Wanneer de parkeertarieven in een betaald parkeergebied worden verlaagd, heeft dat direct een negatief effect op de parkeerexploitatie. De mate waarin dit effect plaatsvindt hangt af van de tijdsperiode waarin betaald parkeren van kracht is en de hoogte van het parkeertarief. De tijdsperiode van het betaald parkeren (op straat) kent een directe relatie met de winkelopeningstijden, zowel in de zomer- als in de wintermaanden. Dit is een logische keuze die in veel steden en winkelgebieden gemaakt wordt. Het sturingsmiddel waar op ingezet wordt, is daarom het verlagen van het parkeertarief in de wintermaanden.

Met het indicatief doorrekenen van diverse scenario's is bestudeerd tot welk niveau de parkeertarieven in de winter naar verwachting kunnen worden verlaagd (negatieve invloed parkeerexploitatie) in combinatie met het invoeren van betaald parkeren in de avonduren op de parkeerterreinen in het Spuikomgebied (positieve invloed parkeerexploitatie). Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerexploitatie minimaal het huidige saldo vasthoudt en indien mogelijk verder verstevigd wordt.

Inkomstenderving door verlagen parkeertarief in de wintermaanden

Hoe lager het te hanteren parkeertarief in de winter, des te groter wordt de inkomstenderving. Wanneer de parkeertarieven in de wintermaanden verlaagd worden naar €1,50 per uur (afname van 25%) betekent dit naar verwachting een inkomstenderving van ruim €200.000,- per jaar op de parkeerexploitatie. Deze maatregel leidt tot een tekort in de begroting en zal gecompenseerd moeten worden door andere beoogde parkeermaatregelen.

Invoering betaald parkeren avonduren Spuikomgebied

Het invoeren van betaald parkeren in de avonduren op de parkeerterreinen in het Spuikomgebied is een oplossingsrichting die aansluit op de ruimtelijke leisurfuncties in de omgeving en het bijbehorende parkeergedrag van de bezoekers. Deze doelgroep wordt hierdoor in de avonduren beter gefaciliteerd. Het invoeren van betaald parkeren op de parkeerterreinen in het Spuikomgebied levert naar verwachting (uitgaande van het huidige zomertarief en het voorgestelde wintertarief) een parkeeropbrengst op van:

- circa €170.000. per jaar bij een zomertarief van €2,00 per uur (huidige parkeertarief) en een wintertarief van €1,50 per uur

Invoeren betaald parkeren op zondagen in de zomerperiode (m.u.v. koopzondagen)

Het parkeergedrag op zondagen in de zomermaanden laat een vergelijkbaar beeld zien qua parkeerdruk als op een zaterdag; soms zelfs drukker. Om ook dan de bezoekers van de binnenstad, de boulevard, de stranden en het leisuregebied (Spuikom) beter te faciliteren wordt betaald parkeren ingevoerd tussen 09.00u en 18.00u. Hierdoor worden ondernemers en werknemers gestimuleerd om meer op afstand te parkeren en parkeerruimte in en rond de binnenstad vrij te maken voor bezoekers. Daarnaast zullen ook op zondagen de parkeergarages beter worden benut in plaats van dat bezoekers gaan zoeken naar een gratis parkeerplaats, bijvoorbeeld in een woonwijk (onwenselijk parkeergedrag). Het invoeren van betaald parkeren op zondagen in de zomerperiode levert naar verwachting een parkeeropbrengst op van:

- Circa €100.000. per jaar bij een zomertarief van €2,00 per uur (huidige parkeertarief)

Advies: start pilot van 2 jaar wintertarief van €1,50 per uur in combinatie met betaald parkeren in avonduren Spuikomgebied en betaald parkeren op zondag in de zomermaanden.

Het verlagen van de parkeertarieven in de winter naar €1,50 per uur verdient de voorkeur. Hiermee sluit het parkeerbeleid in de winter beter aan op de belevingswaarde van de binnenstad (boodschappencentrum met horecafuncties) en vervult daarmee een wens vanuit de samenleving. Tegelijkertijd met de invoering van het betaald parkeren in de avonduren in het Spuikomgebied en het invoeren van betaald parkeren op zondagen in de zomerperiode betekent dit naar verwachting een hogere inkomst van circa €70.000. Deze hogere opbrengst komt de structurele aframing van de parkeeropbrengst in 2015 van €200.000 tegemoet. Uitgangspunt van deze maatregelen is de huidige opbrengsten in stand houden. Gezien de weerbarstige praktijk op het gebied van parkeren is het verstandig deze combinatie aan beleidsmaatregelen als pilot in te voeren gedurende twee jaar. Vervolgens zal hier een evaluatie op worden uitgevoerd (parkeerdruk, ervaringen belanghebbenden, parkeerfinanciën, parkeerorganisatie etc.)

blad

60 van 84

6 PARKEERBELEID: MONITORING EN EVALUATIE

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen) als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het beleid) van belang. Beide elementen zijn in dit hoofdstuk nader toegelicht.

6.1 MONITORING

Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst. Dit biedt de gemeente Vlissingen enerzijds de mogelijkheid om problemen voor te blijven en anderzijds om pro-actief beleid te voeren. Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende elementen:

- Een **parkeerdrukmeting** toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt periodiek integraal in kaart gebracht. Als blijkt dat de parkeerdruk op gebiedsniveau op meerdere momenten problematisch is (groter dan 85% in woon-winkelgebieden en groter dan 90% in woongebieden) wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn op basis van het principe Beïnvloeden-Benutten-Beprijzen-Bouwen, zoals beschreven in hoofdstuk 4. Tegelijkertijd wordt ook het aantal foutparkeerders geïnventariseerd.
- Een **parkeermotiefmeting** toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de aanwezige parkeercapaciteit. Staan de juiste parkeerders op de gewenste locatie is hierin de centrale vraag. Hiermee wordt onder andere aangetoond in hoeverre voertuigen aan de randen van het gereguleerd gebied afkomstig zijn van parkeerders (bezoekers of ondernemers/werknemers) in de binnenstad. De parkeermotieven worden periodiek in kaart gebracht (tegelijkertijd met de parkeerdruk).
- Een **betalingsbereidheidsmeting** geeft aan in hoeverre parkeerders de parkeerbelasting voldoen wanneer geparkeerd wordt op betaald parkeerplaatsen. Bij veel gemeenten ligt de betalingsbereidheid rond de 95%. Dit betekent dat 95% van de parkeerders op een betaalde parkeerplaats daadwerkelijk de parkeerbelasting hebben voldaan, danwel in het bezit waren van een geldige vergunning. 5% had op dat moment geen betalingsbewijs voor het parkeren in het betaald parkeergebied. Dergelijke onderzoeken geven de effectiviteit van de handhaving aan. Immers bij een lage betalingsbereidheid nemen steeds meer parkeerders het risico op een boete voor lief aangezien de verwachting op dat moment is dat de pakkans klein is. Hierbij worden ook de parkeerautomaten uitgelezen om het aantal transacties en de parkeeropbrengst per gebied te monitoren. Dit vergt nog wel verdere investering in dataverzameling. De betalingsbereidheid wordt tweejaarlijks onderzocht.
- Een **draagvlakmeting** geeft inzicht in de opinie onder de bevolking (bewoners en ondernemers) over gerichte (beleids)voorstellen vanuit de gemeente. Dit is mogelijk door middel van een reguliere enquête en door middel van nieuwe technieken binnen 'social media'. Een draagvlakmeting wordt minimaal eens per twee jaar uitgevoerd afhankelijk van de resultaten vanuit de parkeerdrukmeting of parkeermotiefmeting. Daarnaast kan een dergelijke meting worden uitgevoerd wanneer maatschappelijke parkeerproblemen door belanghebbenden worden aangekaart.
- Binnengekomen **klachten** op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten vindt continu plaats en is essentieel, omdat dit een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

Het resultaat van de bovenstaande registraties wordt minimaal één keer per jaar uitgewerkt in een **managementrapportage**. Hierin staat in ieder geval een toelichting van de kosten en baten (parkeerexploitatie), de effectiviteit van parkeerbeleid, handhaving en organisatie, de parkeersituatie op straat en de binnengekomen klachten. Dit kan input zijn voor de Kadernota en de gemeentelijke begroting.

6.2 EVALUATIE

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring. Om het effect van deze beleidsvoornemens te meten en te evalueren is het noodzakelijk om objectieve doelstellingen op te stellen.

De in hoofdstuk 4 beschreven doelstellingen zijn zo specifiek mogelijk geformuleerd en uitgelegd. Daarom wordt in de evaluatie gekeken naar de volgende aspecten:

- **De ontwikkeling van de parkeerdruk** – minimaal tweejaarlijks word een onderzoek uitgevoerd welke inzicht geeft in de parkeerdruk op de verschillende momenten. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
- **De mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse)** – de mening van belanghebbenden biedt inzicht in de beleving van het parkeerbeleid. Middels terugkerende elementen kan de (verandering in de) tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers worden gemeten. Voor een dergelijk tevredenheidsonderzoek wordt aansluiting gezocht bij de bestaande Leefbaarheidsmonitor Vlissingen (LEMON) met extra vragen over parkeren en bereikbaarheid. Wanneer de meerderheid van de respondenten (51% of meer) parkeeroverlast ondervindt, kan de gemeente conform het beschreven parkeerbeleid maatregelen voorstellen.
- **Financiële begroting** – de doelstelling van het parkeerbeleid is dat de exploitatie solide is en gekoppeld is aan de Algemene Begroting van de gemeente Vlissingen. Een analyse van de parkeerexploitatie toont aan wat de financiële ontwikkelingen zijn en geeft aan waar efficiëncymogelijkheden voor handen zijn (opbrengstverhogend danwel kostenreducerend). Hiervoor is het belangrijk te investeren in datasystemen om snel en adequaat de actuele gegevens te hebben.

Hiernaast wordt bekeken in hoeverre onderdelen van het uitvoeringsprogramma gerealiseerd zijn en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in beeld zijn. Op basis hiervan wordt ieder jaar het jaarplan geactualiseerd en een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld voor de komende jaren.

7 UITVOERINGSPROGRAMMA PARKEERBELEID

In onderstaande matrix is het uitvoeringsprogramma opgenomen welke volgt uit het beschreven parkeerbeleid. Hierin is in een planning opgenomen hoe het parkeerbeleid geïmplementeerd wordt en welke maatregelen worden genomen. Daarnaast is waar mogelijk direct aangegeven wat de verwachte kosten zijn van de beoogde maatregelen. Het genoemde organisatievoorstel aangaande parkeren kan binnen de personele en financiële kaders van de gemeentelijke organisatie worden uitgevoerd.

Maatregelen	Periode					Kostenindicatie
	(2017)/2018	2019	2020	2021	2022	
Maatregelen m.b.t parkeerregulering						
Aanpassen tarievenstructuur winter- en zomerparkeren	X	X				ambtelijke inzet
- substantiële verlaging parkeertarieven winter	X	X				ambtelijke inzet
- achteraf betaald parkeren avonduren P-terreinen Spuikomgebied en invoeren betaald parkeren op zondag in zomermaanden	X	X				ambtelijke inzet + €350.000,- investering apparatuur Kadernota 2018
Implementatie tariefsdifferentiatie parkeervergunningen	X	X				ambtelijke inzet
Optimaliseren achteraf betaald parkeren op straat en -garages	X	X				ambtelijke inzet + investering parkeersysteem
Implementatie kortparkeren (<1 uur) P-terrein Zeemanserve	X	X				ambtelijke inzet + investering aanpassing parkeerapparatuur
Aanpassen kraskaartensysteem en onderzoek mogelijkheden servicebedrijven	X	X				ambtelijke inzet
Vervanging parkeerapparatuur maaiveld				X		ambtelijke inzet + €500.000,- investering apparatuur Kadernota 2018
Parkeeraanpak Binnenstad						
Parkeeraanpak omgeving Schoolstraat - Grote Markt	X					ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak omgeving Steenenbeer - Oostzijde binnenstad i.r.t. Scheldekwartier		X				ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak woongebieden Vlissingen						
Parkeeraanpak omgeving Paul Krugerstraat - Verkuilj Quakkelaarstraat		X				ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak omgeving Paul Krugerstraat - Singel (noordzijde stadhuis)		X				ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak omgeving Vredehoflaan (ten noorden van Pres. Rooseveltlaan)	X					ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak omgeving Commandoweg				X		ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak (woon)gebieden Oost-Souburg en Ritthem						
Parkeeraanpak Kanaalstraat-Braamstraat i.r.t. parkeren Omroep Zeeland		X				ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak omgeving Zaanstraat - Spaarnestraat			X			ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak omgeving Zeewijkensingel				X		ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Parkeeraanpak omgeving Van Turnhoutstraat			X			ambtelijke inzet + evt. kosten parkeeroplossing
Actualisatie parkeerverwijssysteem (separate studie in uitvoering)	X					ambtelijke inzet + €45.000,- investeringsbudget (reeds goedgekeurd)
Uitrollen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen (overeenkomst marktpartij)	X	X	X	X	X	ambtelijke inzet + kosten openbare ruimte
Uitrollen parkeerplaatsen voor deelauto's (overeenkomst marktpartij)	X	X	X	X	X	ambtelijke inzet + kosten openbare ruimte
Beleid en parkeerorganisatie						
Opstellen Nota Parkeernormen Vlissingen (inclusief fietsparkeren)	X					ambtelijke inzet
						ambtelijke inzet + kosten inhuur externe expertise (schatting: €20.000,-)
Haalbaarheid digitalisering parkeerketen Vlissingen (samenwerking Walcheren)		X	X			ambtelijke inzet
Implementatie parkeerorganisatie conform Programmamodel	X	X				ambtelijke inzet
Opstellen parkeermanagementrapportages (voor MT en bestuur)		X	X	X	X	ambtelijke inzet
Aanpassen / up to date parkeerverordening, parkeerbelastingverordening	X	X	X	X	X	ambtelijke inzet
Monitoring en evaluatie parkeerbeleid						
Investering in dataverzameling (systemen)	X	X	X	X	X	Investeringskosten ntb + hostingkosten ca. €5.000 p.j.
Parkeermotiefmeting geheel Vlissingen				X		ca. € 25.000 per onderzoek
Parkeermotiefmeting Oost-Souburg en Ritthem				X		ca. € 15.000 per onderzoek
Parkeerdrukmeting binnenstad Vlissingen (gereguleerd gebied)		X				
Wijkgerichte parkeerdrukmetingen binnen de gebiedsparkeeraanpak	X	X	X	X		ca. € 5.000 per onderzoek
Betalingsbereidheidsmeting	X			X		ca. € 10.000 per onderzoek
Klanttevredenheid parkeren (aansluiten bij leefbaarheidsmonitor Vlissingen)	X		X		X	ambtelijke inzet, gekoppeld aan wijkgericht werken
Evaluatie parkeerbeleid/start herijking parkeerbeleid					X	ambtelijke inzet

BIJLAGE 1: WEERGAVE INFORMATIE UIT INVENTARISATIEFASE

Interne projectgroep

Begin november 2015 is met de interne ambtelijke projectgroep een startbijeenkomst georganiseerd om met elkaar het te doorlopen proces te bespreken en gezamenlijk over het huidige Vlissingse parkeerbeleid te discussiëren. Er werd deelgenomen vanuit de vakdisciplines: verkeer, ruimtelijke ontwikkeling, ruimtelijke ordening, economische zaken, handhaving, vergunninguitgifte, communicatie en financiën. Hieruit zijn diverse positieve punten, knelpunten en suggesties naar voren gekomen.

Positieve parkeerervaringen

Vlissingen heeft als positieve kracht dat het eigenlijk altijd wel mogelijk is om de auto nabij de bestemming te parkeren. Of het nu gaat om parkeren bij woonlocaties, werklocaties of bezoekersaantrekkelijke bestemmingen. De parkeerlocaties in de binnenstad zijn goed vindbaar en betaalbaar voor de gebruikers van de binnenstad of de Boulevard. In de gebouwde parkeervoorzieningen is achteraf betaald parkeren van kracht. Op maaiveld kan via mobiel parkeren achteraf worden betaald voor het parkeren. Dit zorgt ervoor dat bezoekers ongestoord kunnen winkelen of recreëren zonder dat men op de parkeertijd hoeft te letten. De suggestie wordt geboden om zoveel mogelijk achteraf betaald parkeren in en rond de binnenstad aan te bieden als service voor de bezoekers.

Bij de planvorming wordt het aspect parkeren al in een vroeg stadium betrokken. Dit is belangrijk om tijdig onder ogen te zien wat de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen zal zijn en hoe deze extra parkeerbehoefte wordt opgelost. Het uitgangspunt is het realiseren van deze parkeerbehoefte op eigen terrein. De suggestie wordt geopperd om dit in stand te houden, maar flexibiliteit in het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen is belangrijk zodat er niet gebouwd wordt voor de leegstand van parkeervoorzieningen. Daarnaast biedt deze flexibiliteit ook meer mogelijkheden voor de realisatie van nieuwe ruimtelijke functies.

Ten slotte kent de parkeerexploitatie een positief saldo. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn hierin wel een forse kostenpost, maar het parkeren op maaiveld compenseert ruimschoots het negatief saldo van de gebouwde parkeervoorzieningen. Een aandachtspunt is wel dat afgelopen jaren het resultaat van de parkeerexploitatie naar beneden is bijgesteld wegens tegenvallende parkeerinkomsten in relatie tot eerdere jaren. Het is daarom belangrijk om te zorgen voor een structureel solide parkeerexploitatie.

Knelpunten

Door de diverse pilots en proeftrajecten die ontwikkeld zijn op het gebied van parkeren is er soms onduidelijkheid over welke parkeerproducten (zoals vergunningen en ontheffingen) aan welke doelgroepen uitgegeven mogen worden. Er zijn te veel verschillende producten die uitgegeven worden; hierin zou duidelijkheid en eenduidigheid moeten worden aangebracht. Zowel in vergunninghouderszone A als B is zichtbaar dat er veel vergunningen zijn afgegeven ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen. De opmerking is gemaakt om kritisch naar de vergunninguitgifte te kijken en te bezien of in gebieden met een hoge parkeerdruk de vergunninguitgifte gelimiteerd moet worden of dat er een prijsdifferentiatie moet worden aangebracht tussen 'de eerste vergunning' en eventueel 'meerdere vergunningen'. Daarnaast leidt ook de differentiatie in tijden van betaald en vergunninghoudersparkeren tussen verschillende gebieden tot verwarring.

De bezetting van de parkeergarages is te laag. Het is belangrijk om meer bezoekers te laten parkeren in de parkeergarages en eventuele overcapaciteit beschikbaar te gaan stellen aan andere doelgroepen. Beter parkeerverwijzing kan hierbij helpen. Hiermee worden de parkeergarages meer kostendekkend dan nu het geval is. Het tarief van de (niet openbare) stallingsgarage aan de Schoolstraat is dusdanig hoog dat bewoners van het appartementencomplex daar niet parkeren, maar een parkeervergunning op straat nemen. Hierdoor is de parkeerdruk in de toch al smalle omliggende straten verder toegenomen. De interne projectgroep vindt het belangrijk om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om deze stallingsgarage beter te benutten, zodanig dat de parkeerdruk op straat in de omgeving afneemt.

Voor het Scheldekwartier dient het aspect parkeren duidelijk in de ontwikkelingsvisie te worden meegenomen. Hierbij dient extra aandacht te zijn voor het gebied dat direct aansluit op de binnenstad. Hier mogen niet te veel parkeerlocaties vervallen die dienen als overloop voor het bewonersparkeren van de binnenstad. Er is aangegeven dat voor de gehele binnenstad (inclusief het Scheldekwartier) geldt dat het parkeren als marketinginstrument moet worden meegenomen in een binnenstadsvisie. De parkeerkwaliteit die Vlissingen te bieden heeft wordt op dit moment niet 'verkocht'. Hierbij moet bijzondere aandacht zijn voor de prijs-kwaliteit verhouding van het parkeren in de wintermaanden.

Suggesties

De volgende suggesties op het gebied van parkeren zijn door de interne projectgroep aangegeven¹⁹:

- Differentiatie parkeertarieven, locaties en parkeerduur: o.a. zomer- en winterparkeertarieven, goedkoper uurtarief Koningsweg in plaats van de 'eerste drie uur gratis', betaald parkeren avonden Spuikom, aandacht voor betaalmogelijkheden buitenlandse toeristen.
- Vergunningenbeleid: differentiatie in tarief eerste vergunning en meerdere vergunningen, administratiekosten voor wijzigingen vergunningen, invoeren dagvergunningen, parkeren bewoners binnenstad Vlissingen.
- Onderzoeken kortparkeerlocaties; omgeving De Ruijterplein Vlissingen, Kanaalstraat en Oranjeplein Oost-Souburg.
- Beleid: opstellen Nota Parkeernormen Vlissingen, aandacht parkeren in ontwikkelingsvisie Scheldekwartier, onderzoek transferium (P+R) stationsomgeving, parkeren als visitekaartje benaderen (marketing).
- Organisatie; parkeercoördinator als verantwoordelijke voor totaalproduct parkeren Vlissingen (één aanspreekpunt), onderzoeken mogelijkheden verdere digitalisering parkeerproducten/handhaving.

¹⁹ Dit zijn suggesties die door de interne projectgroep zijn aangegeven en hebben geen formele status. Dit is puur een inventarisatie. Gedurende het proces wordt gezien welke suggesties een plaats kunnen krijgen in het geactualiseerde parkeerbeleid.

Belanghoudersgroep

Gedurende het proces voor de totstandkoming van het parkeerbeleid is actief deelgenomen door een belanghoudersgroep parkeren. In deze groep zijn als vertegenwoordiging van de Vlissingse bevolking de gemeenteraadsfracties LPV, D66, POV, SP, SGP en PSR aangeschoven. Vanuit de ondernemers in Oost-Souburg en Vlissingen zijn AOS (Oost-Souburg), VBC en VOC (Vlissingen) vertegenwoordigd geweest. Deze belanghoudersgroep is gedurende het proces vijf keer bijeen geweest; van inventarisatie, discussie over parkeervisie en oplossingsrichtingen tot bespreken eindrapport en inspraaknota. Vanuit de inventarisatiefase zijn de onderstaande standpunten vanuit de belanghoudersgroep geformuleerd.

Positieve parkeerervaringen

Het is vrijwel altijd mogelijk om een parkeerplaats te vinden nabij de bestemming. De parkeerzones voor vergunninghouders zijn verruimd. Als bewoner van het oostelijk deel van het centrum zijn er bijvoorbeeld uitwijkmogelijkheden naar parkeerlocatie Steenenbeer. Voor bezoekers zijn er voldoende (gebouwde) parkeervoorzieningen van enige omvang. De basis voor een goede bereikbaarheid gewaarborgd voor de bezoeker aan het centrum (consument) is daarmee gelegd. De suggestie is om dit nog beter in de totale visie voor de binnenstad in te bedden en als marketinginstrument te gebruiken. De parkeergarages zijn voorzien van achteraf betaald parkeren en parkeergarage Scheldeplein is 24 uur per dag geopend. Het parkeren op maaiveld is voorzien van mobiel parkeren, waardoor achteraf betalen mogelijk is.

Voor Oost-Souburg geldt dat er vrij eenvoudig en gratis voor de deur van de woning en winkel geparkeerd kan worden. Het gewenste parkeergedrag wordt met de beperkte capaciteit op een goede en consequente manier uitgevoerd.

Knelpunten

Wanneer vanaf de A58 Vlissingen wordt binnengereden is het niet duidelijk welke parkeervoorzieningen voor handen zijn. Een duidelijk verwijzing naar alle parkeerlocaties is van groot belang voor de toeristen en bezoekers aan de binnenstad/boulevards of bijvoorbeeld het theater. Hierbij is de verwijzing vanaf het Scheldekwartier en de Spuikomweg naar de garages (waaronder Scheldepleingarage) van essentieel belang. Ook tijdens evenementen kan een betere parkeerverwijzing plaatsvinden. Daarnaast zijn de betaalfunctionaliteiten en de verlichting van de parkeerapparatuur niet optimaal. Het moet mogelijk zijn om overal achteraf te betalen voor parkeren; ook op maaiveld. De betaalfunctionaliteiten die er wel zijn moeten beter gepromoot worden. Daarnaast dienen voor ambachtslieden (bijvoorbeeld schilders, loodgieters etc.) betere parkeervoorzieningen in de binnenstad (omgeving Bellamypark) te zijn. De parkeersituatie bij de Koningsweg dient beter uitgelegd te worden. Ook bij het parkeren van de eerste drie uur gratis moet een kaartje worden getrokken. Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor bewoners van het centrum en met name de omgeving Groote Markt is hierbij een aandachtspunt.

In Oost-Souburg is het parkeren in de omgeving van Omroep Zeeland problematisch. Er dient een alternatieve locatie gevonden te worden voor het parkeren van het personeel van Omroep Zeeland. De Kanaalstraat is bedoeld voor de bezoekers van de aanwezige winkels en voorzieningen. Daarnaast is de parkeersituatie rond de Jumbo op het Oranjeplein een punt van aandacht. De combinatie van het achteruit rijden uit de parkeervakken, passerende fietsers en het laden en lossen van bevoorradend verkeer zorgt soms voor onoverzichtelijke situaties.

Suggesties

De volgende suggesties op het gebied van parkeren zijn door de belanghoudersgroep aangegeven²⁰:

- Doelgroepenbeleid: parkeerbeleid moet zich richten op parkeergedrag en -wensen van doelgroepen (bewoners, bezoekers, toeristen, ondernemers/werknemers)
- Betaald parkeren: verhouding zomer- en winterparkeren, meer achteraf betaald parkeren, kleiner gebied met parkeerregulering zorgt voor duidelijkheid, mogelijkheden betaald parkeren in vergunninghoudersgebied, buiten het centrumgebied gratis parkeren (bijv. Nollebos).
- Parkeerverwijzing: betere verwijzing vanaf A58 naar de parkeergarages en voldoende verwijzing vanaf onder andere De Sloeweg, Scheldekwartier, de Spuikomweg en aanvullend Boulevard.
- Promotie parkeermogelijkheden: parkeren als marketinginstrument, belparkeren, Dip&Go en dagkaarten
- Vergunninghoudersparkeren: verruiming parkeermogelijkheden voor binnenstadsbewoners.
- Parkeren Omroep Zeeland Oost-Souburg: parkeerlocatie realiseren

Parkeermarkt Oost-Souburg

Op 1 december 2015 is een parkeermarkt georganiseerd om de parkeerervaringen van de bevolking uit Oost-Souburg te inventariseren. De parkeermarkt is door ongeveer 40 mensen bezocht die hun positieve ervaringen (wat moet behouden blijven?), knelpunten en suggesties op het gebied van parkeren hebben aangegeven. Daarnaast konden een aantal algemene stellingen over parkeren worden ingevuld.

Wat moet behouden blijven?

Veel aanwezigen hebben aangegeven dat het parkeren in Oost-Souburg gratis moet blijven. Er zijn voldoende parkeerplaatsen in Oost-Souburg al verdient het parkeren in de Kanaalstraat aandacht vanwege de hoge parkeerdruk. Daarnaast is aangegeven dat de straten van Oost-Souburg en met name de Burgemeester Stermerdinglaan een mooie uitstraling hebben.

Wat zijn knelpunten op het gebied van parkeren?

Op dit moment nemen de werknemers van Omroep Zeeland veel parkeerplaatsen in de Kanaalstraat in beslag. Dit zorgt ervoor dat bezoekers van de voorzieningen weinig tot geen parkeerplaatsen vinden in de nabijheid van de winkels. Daarnaast zorgen vrachtwagens die laden en lossen op de Kanaalstraat voor opstoppingen in de straat zelf en bijvoorbeeld in de Van Visvlietstraat.

Er wordt veelvuldig op de stoepen geparkeerd waardoor mensen met kinderwagens of rolstoelrijders genoodzaakt zijn de rijbaan te gebruiken. In de omgeving J.I. Sandersstraat zijn te weinig parkeermogelijkheden waardoor op de stoep wordt geparkeerd. Hier dient op gehandhaafd te worden.

Er is te weinig parkeerruimte in de omgeving Kromwegesingel en het nieuwe deel van de Van Turnhoutstraat. Bij de nieuw gebouwde appartementen worden minder parkeerplaatsen gerealiseerd dan

²⁰ Dit zijn suggesties die door de belanghoudersgroep zijn aangegeven en hebben geen formele status. Dit is puur een inventarisatie. Gedurende het proces wordt gezien welke suggesties een plaats kunnen krijgen in het geactualiseerde parkeerbeleid.

eerder is gecommuniceerd. Daarnaast zijn er in het oude deel van de Van Turnhoutstraat al te weinig parkeerplaatsen (7 parkeerplaatsen t.o.v. 11 woningen). Deze ontwikkeling zorgt voor een (nog) hogere parkeerdruk in deze buurt.

Het parkeren in Vlissingen is veel te duur in vergelijking tot andere steden. NB: dit is echter niet door objectieve onderzoeken gestaafd.

Wat zijn suggesties ter verbetering van het parkeren²¹?

Kanaalstraat: Voor de medewerkers van Omroep Zeeland dient een aparte parkeerplaats te worden gemaakt. Daarnaast kan de Kanaalstraat een fietsstraat worden waar auto's te gast zijn; dit zorgt voor een rustiger verkeersbeeld.

Parkeerdruk: In de J.I. Sandersestraat en omgeving dienen schuine parkeervakken te worden gemaakt, zodat meer auto's geparkeerd kunnen worden. In de omgeving Van Turnhoutstraat dient de parkeersituatie opnieuw te worden bestudeerd. Voor de Karolingische Burcht is de suggestie geopperd om een parkeervoorziening te realiseren voor circa 150 voertuigen.

Parkeermarkt Vlissingen

Op 7 december 2015 is een parkeermarkt georganiseerd om de parkeerervaringen van de bevolking uit Vlissingen te inventariseren. De parkeermarkt is door ongeveer 100 mensen bezocht die hun positieve ervaringen (wat moet behouden blijven?), knelpunten en suggesties op het gebied van parkeren hebben aangegeven. Daarnaast konden een aantal algemene stellingen over parkeren worden ingevuld.

Wat moet behouden blijven?

- Parkeervergunningen: prijspeil voor bewonersparkeervergunningen is goed, daarnaast dient de regulering tot 21.00u in diverse gebieden behouden te blijven.
- Binnenstad: voldoende parkeerplaatsen aanwezig voor bezoekers en bewoners, het is niet per se noodzakelijk om het parkeerregime aan te passen of uit te breiden.
- Grenzen gereguleerd gebied: behouden vrij parkeren omgeving Van Nispenplein,

Wat zijn knelpunten op het gebied van parkeren?

- Binnenstad: de parkeertarieven voor bezoekers zijn te hoog in vergelijking met andere steden als Breda. Dit schrikt bezoekers aan Vlissingen af.
- Omgeving Grote Markt: er is een te hoge parkeerdruk in de omgeving Grote Markt. Men stelt dat het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt afneemt ten opzichte van de reeds bestaande situatie. Daarnaast parkeren veel bedrijfsauto's in deze omgeving en zijn er te veel vergunningen verstrekt voor dit gebied. Van de parkeergarage Schoolstraat wordt geen gebruik gemaakt door de verkeerde prijsstelling ten opzichte van de prijs voor vergunningen op straat.
- Omgeving BellamyPark: veel horecagasten nemen na de reguleringstijd de parkeerplaatsen van bewoners in deze omgeving in. Daarnaast is er parkeerverlast van drugsrunners.

²¹ Dit zijn suggesties die tijdens de parkeermarkt in Oost-Souburg zijn aangegeven en hebben geen formele status. Dit is puur een inventarisatie. Gedurende het proces wordt gezien welke suggesties een plaats kunnen krijgen in het geactualiseerde parkeerbeleid.

- Omgeving Van Nispenplein/Van der Manderenstraat: er parkeren te veel bezoekers en bewoners uit andere straten waardoor er weinig parkeerplaats is voor de eigen bewoners. Het Van Nispenplein/Van der Manderenstraat dient wel vrij parkeren te blijven.
- Omgeving Kempenaerstraat (Paauwenburg): de parkeerdruk is hoog, waardoor iedere extra parkeerplaats verlichting kan bieden. Het aantal auto's per adres neemt toe waardoor de parkeerdruk alleen maar hoger wordt. Daarnaast zijn er ook nog langparkerende campers en caravans die de parkeercapaciteit voor bewoners doen afnemen.
- Vergunningen: bewoners hebben te weinig parkeermogelijkheden in de binnenstad. Het aantal vergunningen per huishouden moet gelimiteerd worden tot een bepaald maximum (bijv. max. 2 tot 3 vergunningen) en nog sterker bij woningen met eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld omgeving Scheldestraat) Bedrijfsbussen moeten geen vergunning krijgen en parkeren op parkeervoorzieningen aan de rand. De gebiedsindeling van het vergunninghoudersparkeren tegen het licht houden, danwel wijzigen.
- Handhaving: er dient vaker te worden gehandhaafd op het parkeren in de drukke gebieden als Van Nispenplein, omgeving Groote Markt en bij de scholen. Dat vermindert de overlast. Ook dient meer handhaving op langparkeren van grote voertuigen (max. 72 uur conform APV) plaats te vinden.
- Afmeting parkeervakken: in verschillende delen van de binnenstad zijn de parkeervakken te smal vormgegeven (bijv. de Zeilmarkt). Dit zorgt eveneens voor parkeeroverlast en schades aan voertuigen.

Wat zijn suggesties ter verbetering van het parkeren?²²

Betaald parkeren:

- Parkeertarieven in de parkeergarages moeten verlaagd worden.
- De parkeerregulering moet worden afgeschaft waarna de parkeergarages moeten worden overgedragen aan bijvoorbeeld de VOC. Gratis parkeren in heel Vlissingen.
- Parkeerterrein Koningsweg moet volledig gratis worden gemaakt.
- Het parkeerbeleid moet de binnenstad (ondernemers) meer ondersteunen.
- Gebruik maken van aantrekkelijke bereikbaarheid van Vlissingen ten opzichte van omliggende gebieden.
- Meer gebruik gaan maken van kortparkeerplaatsen (blauwe zones).

Vergunninghoudersparkeren:

- Invoeren vergunninghoudersparkeren Van der Manderenstraat/Van Nispenplein/Spiegelstraat met onbeperkt kraskaarten voor bezoek van bewoners.
- Prijsdifferentiatie vergunningen omgeving Groote Markt/Hellebardierstraat.
- Bepaalde gebieden(waaronder Groenewoud) 24/7 beschikbaar maken voor bewoners door vergunningen.
- Onderscheid parkeervergunningen personenauto's en bestelauto's.
- Parkeerplaats huren in Fonteijne door bewoners binnenstad. Verhouding prijs vergunning garages en maaiveld aanpassen zodat bewoners in parkeergarages kunnen parkeren.

²² Dit zijn suggesties die tijdens de parkeermarkt in Vlissingen zijn aangegeven en hebben geen formele status. Dit is puur een inventarisatie. Gedurende het proces wordt gezien welke suggesties een plaats kunnen krijgen in het geactualiseerde parkeerbeleid.

- Kraskaarten onbeperkt uitgeven.
- In overleg met L'Escaut over tariefstelling en betere benutting parkeergarage appartementencomplex Schoolstraat.

Parkeersituatie:

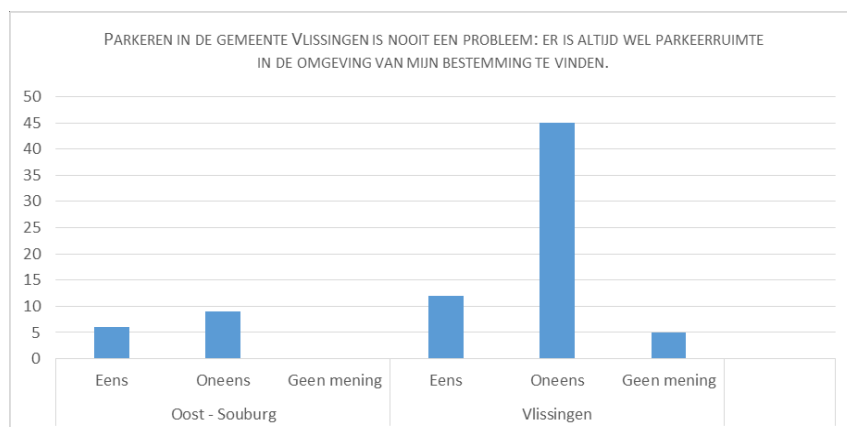
- Meer parkeervakken aanbrengen in plaats van parkeerstroken zonder vakken (bijv. Van der Manderenstraat). Dit scheidt een betere structuur in het parkeren. Daarnaast handhaven op het alleen parkeren in de vakken (bijv. in Westerzicht).
- Op diverse locaties (bijv. Lannooystraat) mogelijkheden voor schuinparkeren bekijken om meer parkeerplaatsen te realiseren.
- Zorgen voor gratis parkeerterreinen buiten het centrum.

Parkeerbeleid:

- Bestemmingsplannen aanpassen aan algemene landelijke richtlijnen met betrekking tot parkeren. In de algemene gebruiksregels opnemen dat in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien.

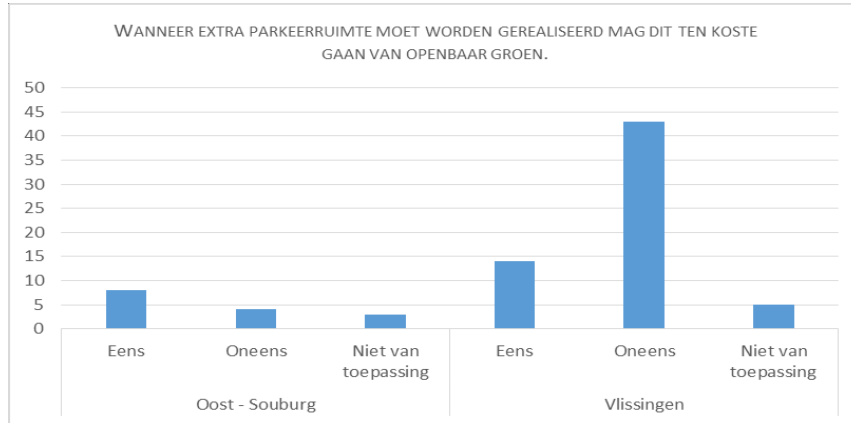
Resultaten parkeerstellingen

Tijdens de parkeermarkten hebben de aanwezigen de mogelijkheid gehad om te reageren op de algemene parkeerstellingen. Hieruit blijkt hoe de aanwezigen op de parkeermarkt uit Oost-Souburg en Vlissingen²³ aankijken tegen diverse onderwerpen die een duidelijke raakvlak met parkeren hebben. Dit kan van invloed zijn op het draagvlak voor de voor te stellen oplossingsrichtingen.

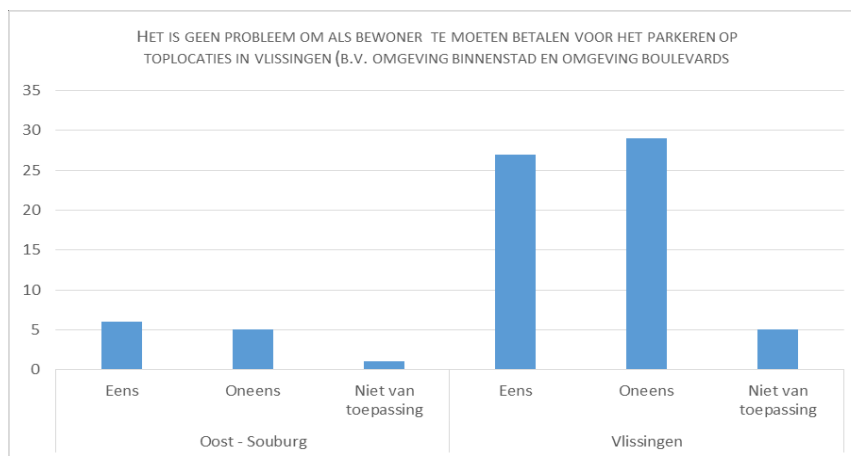


Uit de reacties blijkt dat de meeste aanwezigen van de parkeermarkten in Oost-Souburg en Vlissingen soms moeite hebben om een parkeerplaats op acceptabele loopafstand van de bestemming te vinden. Dit geldt voornamelijk voor de aanwezigen uit Vlissingen.

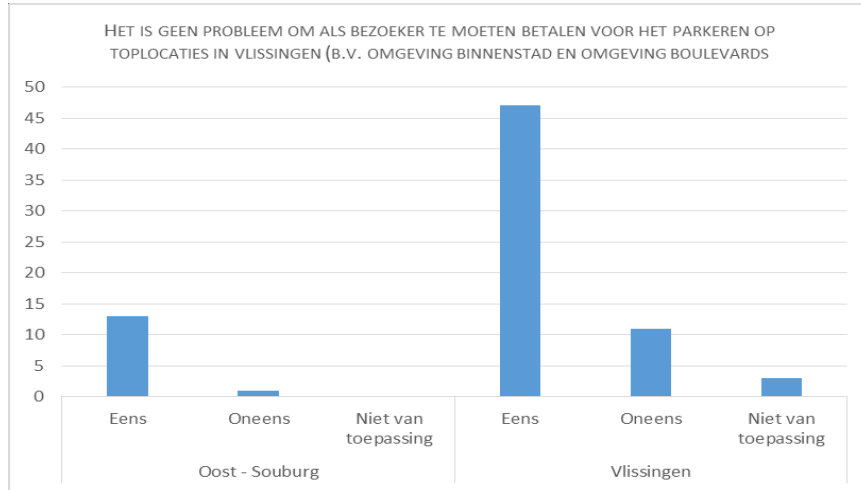
²³ Deze resultaten zijn niet representatief voor alle inwoners van Vlissingen of Oost-Souburg. De resultaten zijn bedoeld als indicatie vanuit belanghebbenden die parkeersituaties hebben aangekaart tijdens de parkeermarkten.



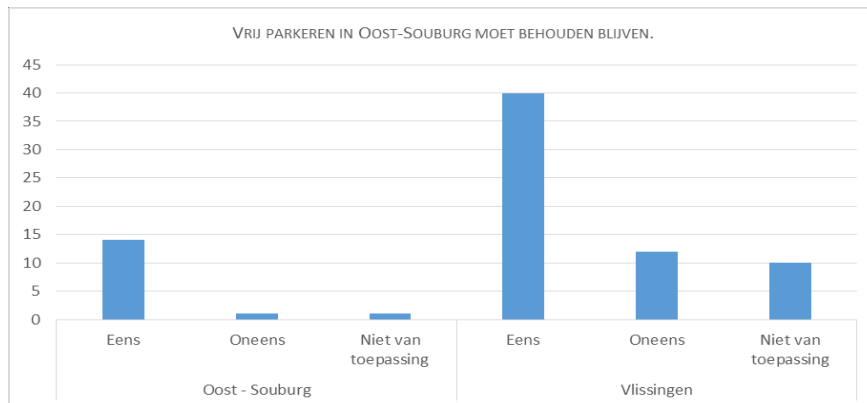
Uit de reacties van de aanwezigen uit Oost-Souburg blijkt een verdeeldheid in het al dan niet opofferen van groenvoorzieningen voor parkeerplaatsen. Wanneer de parkeerdruk dermate hoog is prevaleert de wens naar parkeerplaatsen in plaats van groenvoorzieningen. De meerderheid van de reacties uit Vlissingen geven aan dat groenvoorzieningen niet zomaar opgeofferd mogen worden voor parkeerplaatsen.



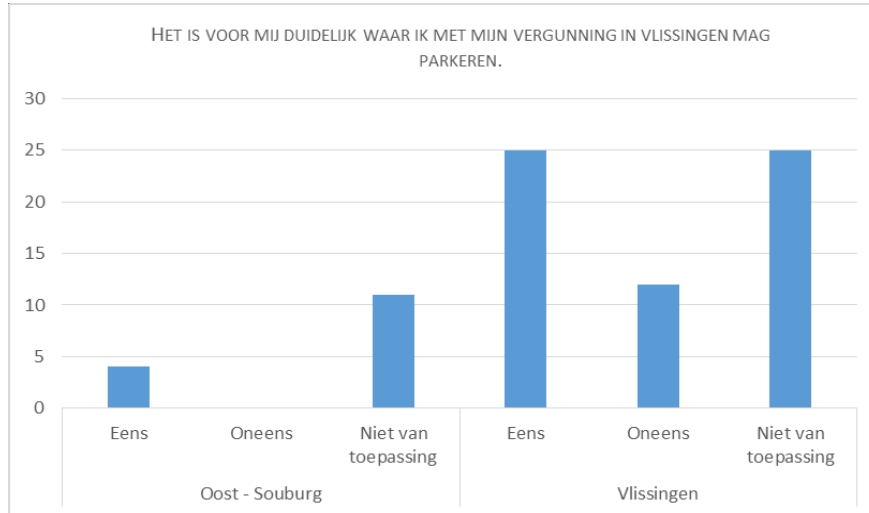
Er is zowel bij de aanwezigen in Oost-Souburg als in Vlissingen een grote verdeeldheid in het al dan niet betalen voor bewonersparkeren op toplocaties in Vlissingen (zoals de binnenstad of de Boulevards).



Voor het bezoekersparkeren op toplocaties in Vlissingen zijn de aanwezigen in overgrote meerderheid duidelijk. Het is geen probleem om te moeten betalen voor het parkeren op locaties als de Vlissingse binnenstad of de Boulevards.



De meerderheid van de aanwezigen heeft aangegeven dat het prettig is om gratis te kunnen parkeren in Oost-Souburg. Het behouden van het vrij parkeren heeft de voorkeur voor de meeste aanwezigen.



Het vergunninghoudersparkeren is van toepassing op de Vlissingse binnenstad. Tweederde van aanwezigen die gebruik maken van de vergunningen weten hoe de vergunning werkt en wanneer op welke locatie geparkeerd mag worden. Voor een derde van de aanwezigen leidt dit toch tot verwarring of onduidelijkheid.

BIJLAGE 2: AFSCHAFFEN BETAALD PARKEREN GEEN OPLOSSING

In de projectgroep en de belanghoudersgroep is uitvoerig stilgestaan bij het onderwerp: 'afschaffen betaald parkeren'. Hierin zijn de volgende opties voorgelegd:

1. Beschrijven/beargumenteren: 'afschaffen betaald parkeren' ongewenst
2. Informatie/discussiesessie: 'afschaffen betaald parkeren' in de gemeenteraad
3. Onderzoek 'afschaffen betaald parkeren' Vlissingen

Er is in Nederland inmiddels behoorlijk wat kennis en ervaring opgedaan met het afschaffen van betaald parkeren. Samen met het feit dat het afschaffen van betaald parkeren binnen een art. 12 status onrealistisch is, is voorgesteld om op basis van de praktijkervaring en de diverse onderzoeksstudies niet in te zetten op een onderzoek naar het afschaffen van betaald parkeren of het organiseren van een plenaire discussie over dit onderwerp. Dit zou ook de actualisatie van het parkeerbeleid in Vlissingen fors vertragen. Deze bijlage verschaft de benodigde kennis om het betaald parkeren in Vlissingen niet af te schaffen.

Winkelleegstand

Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving is in 2013 de leegstand van winkelpanden in de detailhandel in Nederland toegenomen. De omzetten van de winkels zijn dusdanig teruggelopen dat steeds meer winkeliers hun winkels moesten sluiten en steeds minder vaak nieuwe winkels worden geopend. De oorzaken hiervoor zijn onder andere te vinden in de verminderde economische situatie van de laatste jaren, de bevolkingskrimp in veel gebieden buiten de randstad, de vergrijzing en de vergaande vlucht van het internetshoppen. Voor veel producten hoeft men niet meer naar de winkel, maar ondervindt men het gemak van het bestellen van het product via internet; de thuisbezorgservice doet de rest. Het gaat om het veranderende consumentengedrag en het effect op parkeren.

Veranderingen in consumentengedrag

De wereldwijde economie verkeert sinds 2008 in zwaar weer, al is het diepste dal inmiddels gepasseerd. Deze situatie heeft zijn weerslag gehad op de consumentenbestedingen in Nederland. Het Centraal Bureau voor de Statistiek geeft aan dat vanaf 2009 er een dalende trend te zien is in de omzet van de detailhandel²⁴. Vanaf 2014 werd weer een voorzichtige groei verwacht, welke zich inmiddels laat zien (deze omzetcijfers zijn inclusief de webwinkels).

Het kopen via internet wordt steeds populairder. Zo werd in 2005 3,8% van alle detailhandelsbestedingen via internet gedaan, in 2012 was dat al gestegen naar 10,5%. De verschillen per branche zijn wel groot: 45% van het wit- en bruingoed (bijv. wasmachines) wordt via internet gekocht, terwijl dit in de foodsector minder dan 1% bedraagt en de aankopen veelal in de fysieke winkel gebeuren. Overigens is nu ook hier een trend zichtbaar in het kunnen bestellen van de dagelijkse maaltijden via bezorgservices als HelloFresh (maaltijdboxen). In 2014 is door Nederlanders (15+) gezamenlijk € 13,96 miljard (inclusief BTW) uitgegeven aan online aankopen. Aan online aankopen van producten is € 7,02 miljard uitgegeven, aan diensten € 6,94 miljard. Dit blijkt uit cijfers van de Thuiswinkel Markt Monitor. De groei van online bestedingen over heel 2014 bedroeg hiermee 8,4%. Er lijkt daarmee sprake te zijn van een opwaartse trend; consumenten vinden meer dan ooit de weg naar online aankopen doen, thuis, op het werk, in de winkelstraat of soms ook al in de winkel."De verwachting is dat deze trend zal doorzetten. Steeds meer winkels hebben naast de fysieke winkel ook een winkel op internet. Tevens zijn er winkels waar je alleen via internet kan kopen. De stijging van internetverkoop heeft tot gevolg dat de verkoop via fysieke winkels daalt. Dit leidt tot minder behoefte aan personeel en het sluiten van winkels²⁵. Daarnaast is er een 'dismatch' tussen het winkelaanbod in vierkante meters en het aantal bestedingen. Het aantal bestedingen in winkels neemt namelijk af terwijl de omvang aan winkeloppervlak toeneemt. Er wordt reactief op deze ontwikkeling gereageerd,

²⁴ Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013, *omzet detailhandel in Nederland*

²⁵ Droogh Trommelen en Partners, 2013. *Internetwinkelen en ruimtelijk detailhandelsbeleid*

waardoor veel winkelruimte op dit moment leegstaat. Verder blijkt dat mensen zich via internet eerst gaan oriënteren voordat ze naar een fysieke winkel gaan om iets aan te schaffen. Hierdoor hoeft een klant naar minder winkels en is het verblijf in het winkelgebied korter. Hierdoor zijn bezoekers minder gevoelig voor impulsaankopen²⁶.

Ten slotte speelt de vergrijzing een rol in het aantal bestedingen. Locatus geeft aan dat de gemiddelde besteding van een 65-plusser 40% lager is dan de gemiddelde bezetting van iemand tussen de 20 en 65 jaar. De prognose tot 2040 door CBS en Planbureau voor de Leefomgeving laat zien dat het aandeel 65 plussers in vrijwel heel Nederland fors gaat toenemen. Het aandeel 65-plussers is daardoor ook een kenmerk van de terugloop in omzet in de detailhandelsector²⁷.

Betaald parkeren in relatie tot omzet detailhandel

Naast de economische crisis, internetshoppen en vergrijzing van de bevolking zijn veel winkeliers en ondernemers van mening dat ook betaald parkeren bijdraagt aan de daling van de omzet. Winkeliers geven daarom steeds vaker aan dat het betaald parkeren moet worden afgeschaft. De vraag is of dit bijdraagt aan de toename van de winkelomzet.

Parkeren is per definitie niet gratis

Door het parkeren gratis te maken wordt een weerstandsfactor voor consumenten weggenomen (men hoeft niet meer te betalen voor het parkeren). Echter, parkeerplaatsen kosten een gemeente geld (investeringskosten, kosten voor beheer en onderhoud en kosten voor handhaving). Deze kosten worden bij een gemeente vaak betaald uit de algemene middelen. Dit houdt in dat alle inwoners hier aan mee betalen via belastingen. Wanneer het parkeren gefiscaliseerd is (betaald parkeren), wordt parkeerbelasting geheven in plaats van een verdiscontering in de algehele gemeentelijke belastingen. Bij de bepaling van het parkeertarief worden de onderhoudskosten van de parkeerplaatsen zelden meegenomen. Dit zou leiden tot parkeertarieven van enkele euro's per uur. De parkeeropbrengsten uit parkeerbelasting zijn op deze manier vrijwel nooit kostendekkend. Bij winkelcentra/panden die in eigendom van vastgoedeigenaren worden de 'gratis' parkeerplaatsen' en het onderhoud daarvan doorberekend in de huur van de winkelpanden en daarmee in de producten die verkocht worden²⁸.

Centrumbeleving moet zwaarder wegen dan de weerstandsfactor parkeren

Parkeren wordt door onderzoekers omschreven als weerstandsfactor en geen attractiefactor (o.a. CROW). Niemand gaat namelijk ergens heen om te parkeren maar om iets te bezoeken²⁹. In een onderzoek van DTZ Zadelhoff³⁰ waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen runshoppers en funshoppers. Runshoppers willen dichtbij snel en gericht boodschappen kunnen doen. Funshoppers gaan juist voor de beleving van het winkelgebied. Wat betreft parkeren is voor de funshoppers de parkeergelegenheid belangrijker dan het parkeertarief. Bij het shoppen moet de beleving zwaarder wegen dan de weerstandsfactor parkeren. Bij runshoppen, oftewel functioneel winkelen, blijkt volgens onderzoek van de Rabobank³¹ dat betaald parkeren wel invloed kan hebben op de omzet van winkeliers. Dit betreft de kleinere winkelgebieden waar een dagje winkelen geen optie is.

Een goede beleving is afhankelijk van de sfeer, de kwaliteit van de winkels, de diversiteit van het winkelaanbod en de kwaliteit van de openbare ruimte. Parkeren heeft als weerstandsfactor twee componenten; de moeite om een parkeerplaats te vinden en het parkeertarief. Bij locaties met een hoge belevingsfactor is de factor parkeren en daarmee ook de hoogte van het parkeertarief minder

²⁶ Parkeer24, februari 2015. *Trends in parkeren*.

²⁷ Gerard Zandbergen, 2012. *Niet internet maar vergrijzing oorzaak leegstand*. Artikel vastgoedmarkt.

²⁸ CROW, 2013. *Vervoer naar Retail*

²⁹ CROW, 2014. *De elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail*

³⁰ DTZ Zadelhoff, 2012. *Parkeren op de grens van beleving, belevingswaarde bepaalt parkeertarief*

³¹ Rabobank, 2013. *Verschuivingen in ruimtelijk koopgedrag*

belangrijk. Wanneer de attractiviteit van een winkelgebied niet optimaal is, zal de weerstand om te betalen voor te parkeren toenemen.

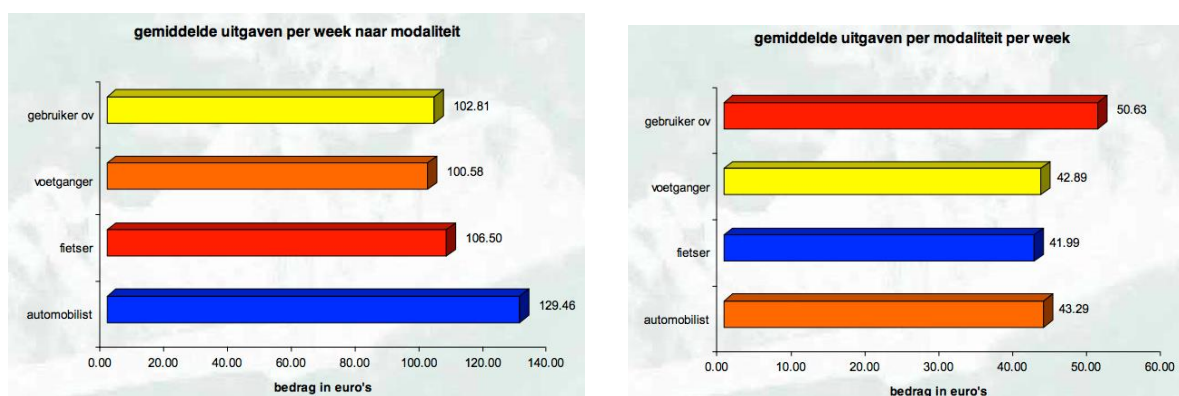
Retailagenda moet lege winkels tegengaan

Minister Kamp van Economische Zaken heeft samen met onder andere MKBNederland en Detailhandel Nederland plannen opgesteld om de detailhandel in Nederland te versterken. Drie thema's staan centraal in de zogenaamde retailagenda. De fysieke omgeving van de winkels, de online verkoop en "ruimte voor ondernemerschap". Door de Retailagenda worden winkelgebieden compacter en extra aantrekkelijk. Nu staat 7,5% van de winkels leeg en bestaat 30% van het winkelloppervlakte uit overcapaciteit. Vijftig gemeenten maken afspraken in zogenaamde RetailDeals om ondernemers kansen te bieden en om de leegstand tegen te gaan. In plaats van de winkelhuren te baseren op historische prijzen, spreken verhuurders en winkeliers af om marktconforme huren toe te passen. Ook gaat een aantal gemeenten met vastgoedeigenaren en winkeliers aan de slag om overbodige vierkante meters winkelruimte terug te dringen. Daarnaast start het kabinet een experiment met 12 gemeenten om regels te verminderen. Hierdoor kunnen ondernemers makkelijker horecafaciliteiten en dienstverlening in hun winkel combineren. Dat draagt bij aan een levendige binnenstad.

Bovendien maken werknemers en werkgevers voor de zomer afspraken om het winkelpersoneel scholing te bieden, zodat ook de groeiende kansen van online verkoop kunnen worden benut. Doel is om winkelmedewerkers beter toe te rusten op veranderende behoeften van de consument³²

Modaliteiten in relatie tot omzet detailhandel

Een andere bevinding uit het onderzoek 'Vervoer naar retail' is dat veel ondernemers van mening zijn dat het grootste deel van hun omzet afkomstig is van automobilisten. Uit onderzoek van de Erasmus Universiteit³³ blijkt dat het verschil in omzet tussen automobilist, fietser en voetganger minimaal is. Op het eerste gezicht lijkt een automobilist meer te besteden per keer dan de fietser en de voetganger. Echter, als de bezoekfrequentie en het aantal personen waarvoor inkopen gedaan wordt meegenomen, dan zijn de verschillen minimaal.



Figuur 2-1 Links: Gemiddelde uitgaven per week naar mobiliteit bij een buurtsuper in Leiden. Rechts: Gemiddelde uitgaven per modaliteit per week, omgerekend naar per persoon. (Bron: Erasmus Universiteit)

³² Rijksoverheid, Retailagenda: meer kansen voor winkeliers, 17-03-2015

³³ Erasmus Universiteit, 2014. *Betaald parkeren versus winkelomzetten*







Conclusie: attractiviteit binnenstad Vlissingen bepaalt mede de vorm van parkeerregulering


Het afschaffen van betaald parkeren hoeft niet altijd tot het verwachte effect te leiden voor winkeliers; namelijk het genereren van meer omzet. Het zal ook de parkeerdruk verhogen en de vindbaarheid van parkeerplaatsen verminderen, waardoor bezoekers ervaren dat er te weinig parkeerplaatsen zijn en juist om die reden naar andere centra gaan.

De binnenstad van Vlissingen kent twee gezichten. Enerzijds het voornamelijk runshoppen in de winter (kort verblijf/boodschappen) en anderzijds het funshoppen/toerisme en recreatie in de zomer (lange verblijfsduur). Het is vooraf onmogelijk vast te stellen of afschaffing van betaald parkeren ook daadwerkelijk tot meer omzet in de detailhandel leidt. Daar hangen veel factoren mee samen, zoals in bovenstaande paragrafen beschreven. De belevingsfactoren sfeer, kwaliteit van de winkels, diversiteit van het winkelaanbod en kwaliteit van de openbare ruimte moeten in verhouding staan tot de wijze waarop het parkeren gereguleerd wordt. Het parkeerbeleid moet daarom de aantrekkelijkheid, sfeer en ruimtelijke kwaliteit versterken en moet aansluiten op de wensen en behoeften van de bewoners, bezoekers en bedrijven in de binnenstad. Parkeren dient in overleg met de ondernemers als product in een marketingstrategie voor de binnenstad te worden gegoten.

BIJLAGE 3: DOELGROEPENKAARTEN PARKEERVISIE


Legenda

	Bezoekers
	Werknemers / Ondernemers
	Bewoner (primair) straatparkeren
	Bezoekers kort winter 1-10 / 1-4 zomer niet parkeren
	Bewoners bezoeker kort (1 uur)
	Beoogde toekomstige P- voorziening Scheldekwartier



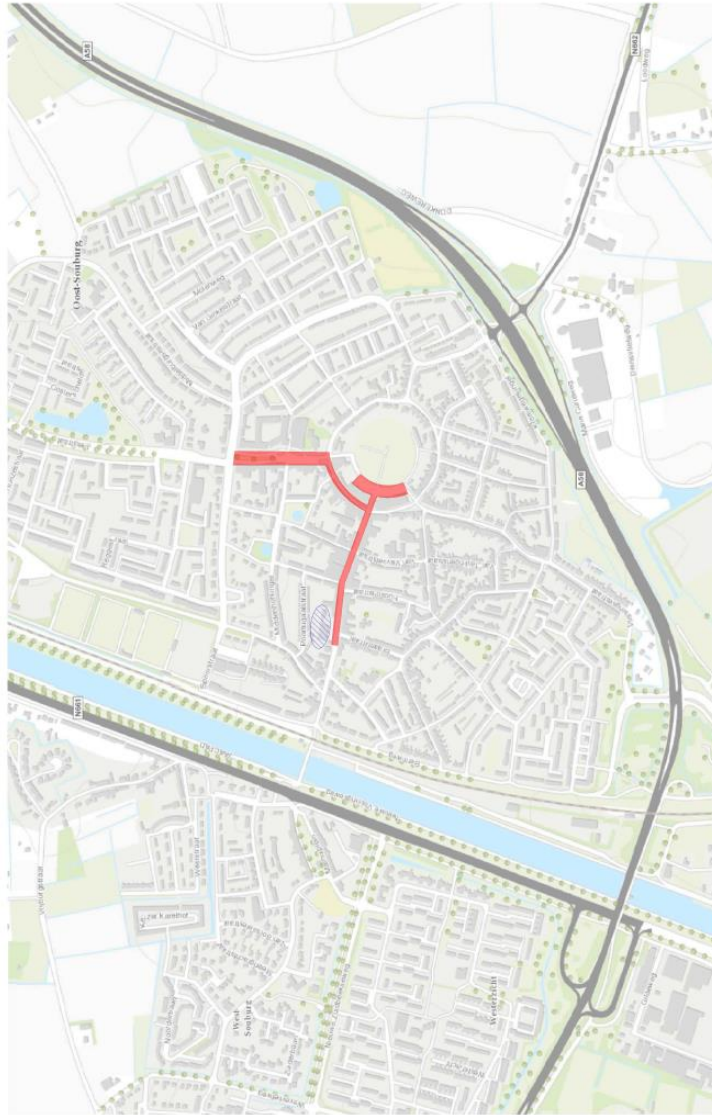
G E M E E N T E
VLISSINGEN

Parkeerbeleid Vlissingen



Doelgroepenkaart Vlissingen centrum

Parkeerbeleid Vlissingen



Doelgroepenkaart Oost-Souburg centrum

Legenda

Hoofdoelgroep;
bezoekers



Kantoor Omroep Zeeland



G E M E E N T E
VLISSINGEN

BIJLAGE 4: TAAKVELDEN PARKEERORGANISATIE

Voor het opzetten van een parkeerorganisatie wordt vaak gebruik gemaakt van de taakveldenbenadering. Per taakveld zijn activiteiten genoemd die binnen de parkeerorganisatie vallen.

A. Beleid en planvorming

Onder het taakveld beleid en planvorming wordt onder andere verstaan:

- Het formuleren van gemeentelijke beleidsdoelen op het gebied van parkeren en (auto)bereikbaarheid;
- Het adviseren over het instellen van parkeermaatregelen (inclusief tariefstelling);
- Het opstellen van vergunning- en ontheffingvoorwaarden;
- Het maken van kosten/batenanalyses voor bijvoorbeeld nieuwe parkeerontwikkelingen;
- Het opstellen en berekenen van een parkeerbalans;
- Het vaststellen van het gewenste aanbod en soort parkeervoorziening;
- Het voorbereiden van investeringskeuzes;
- Het analyseren van gegevens over gebruik van parkeervoorzieningen;
- Het voorbereiden en begeleiden van communicatieactiviteiten.

B. Beheer en exploitatie

Dit taakveld behelst een diversiteit aan werkzaamheden voor de uitvoer van het gemeentelijk parkeerbeleid. Binnen de gemeente Vlissingen kan onderscheid gemaakt worden tussen werkzaamheden voor straatparkeren (betaald parkeren, blauwe zone en vergunninghoudersparkeren) en parkeerterreinen en –garages. Het operationele beheer van de parkeergarages en –terrein is intern ondergebracht. Het contractbeheer en het opstellen van managementrapportages over het gebruik van parkeerterrein en parkeergarages in de toekomst zijn zaken die nog bij de gemeente thuishoren. Indien gewenst kan het beheer en exploitatie van eventuele grootschalige parkeergarages worden uitbesteed aan een marktpartij. Om zelf voldoende sturing door tariefstelling en parkeerduur te houden is het verstandig om het eigendom van de parkeervoorzieningen wel binnen de gemeentelijke organisatie te houden. Dit vraagt aanvullend onderzoek en eventueel marktconsultatie.

De volgende werkzaamheden worden onderscheiden:

- Uitgifte parkeervergunningen, ontheffingen en bezoekerskaartjes;
- Invordering naheffingen;
- Afhandeling bezwaarschriften en eventuele beroeps- en bezwarenprocedure;
- Klachtenafhandeling (telefonsich en schriftelijk);
- Geldgaring en verwerking;
- Elektronische inning parkeergelden;
- Eerstelijns storingen parkeerapparatuur;
- Onderhoud en beheer parkeerapparatuur;
- Onderhoud en beheer parkeerterreinen, -garages en –plaatsen;
- Onderhoud parkeerverwijssystemen;
- Onderhoud bebording, markering en hoekstenen.

C. Handhaving en controle straatparkeren

Parkeerhandhaving en –controle is een taakveld dat zich met name richt op parkeerplaatsen in het openbaar gebied. De werkzaamheden betreffen in hoofdlijnen de volgende:

- De controle van het gebruik van betaald parkeerplaatsen, vergunninghoudersplaatsen, parkeerschijfzones en parkeerverboden;
- Het opleggen van Mulderboetes en naheffingsaanslagen;
- De administratieve afhandeling en verwerking;
- Wegsleepregeling.

D. Verzamelen van managementinformatie en monitoring

Onder onderzoek en monitoring kunnen de volgende werkzaamheden worden geschaard:

- Onderzoek naar bezettingsgraad en gebruik parkeercapaciteit;
- Onderzoek naar de uitgeefbare en uitgegeven vergunningen en ontheffingen;
- Onderzoek naar de betalingsbereidheid;
- Monitoring inkomsten en uitgaven in de parkeerketen (parkeerorganisatie);
- Klanttevredenheidsonderzoek;
- Meten van bedrijfsprocessen;
- Opstellen managementrapportages;
- Monitoring gebruik parkeervoorzieningen;
- Opstellen begroting en jaarrekening.

BIJLAGE 5: ORGANISATIEVORMEN PRIVATISERING PARKEREN

Zelf doen: de gemeente bepaalt zowel de beleidsmatige als beheersmatige spelregels. Alle taken van het parkeerbeheer worden door de bestuurlijke organisatie aangestuurd en door de ambtelijke organisatie uitgevoerd. De ambtelijke organisatie bepaalt de beheersmatige spelregels en voert deze taken zelf uit. Dit is ongeveer de situatie zoals die, in de loop der jaren, in Vlissingen is ontstaan. De voordelen zijn een grote mate van flexibiliteit, een grote mate van onafhankelijkheid en een intensieve afstemming met parkeerbeleid. Een grote mate van flexibiliteit kan gedurende de implementatiefase een groot voordeel zijn. Een intensieve afstemming tussen beleid en beheer is een groot voordeel. Een nadeel is dat de organisatie zelf expertise moet opbouwen, uitbreiden en/of moet inhuren. Een oplossing kan dan zijn om een deel van het parkeerbeheer of parkeermanagement uit te besteden.

Verzelfstandigen: de bestuurlijke organisatie bepaalt het parkeerbeleid, geadviseerd door de betreffende afdelingen Strategie, Beleid en Projecten en Publiekszaken. Een separate beheerorganisatie bepaalt de beheersmatige spelregels en stuurt alle taken van het parkeerbeheer aan, die eventueel ook deels kunnen worden uitbesteed. Voordeel is dat er bedrijfsmatig aangestuurd kan worden en er dus efficiënter kan worden gewerkt. Ook is het makkelijker om binnen de verzelfstandigde organisatie werkzaamheden buiten de reguliere kantoortijden in te plannen. Een nadeel van deze organisatievorm kan zijn dat de flexibiliteit van de gemeentelijke organisatie kleiner wordt dan wanneer het beheer in eigen hand wordt gehouden. De zelfstandige parkeerorganisatie zal toch zijn eigen broek op moeten houden en is niet gebaat bij beleidswisselingen of andere onverwachte gebeurtenissen.

Privatisering: de bestuurlijke organisatie bepaalt het parkeerbeleid en de ambtelijke organisatie stelt de beheersmatige spelregels op. De uitvoering van de taken van het parkeerbeheer is uitbesteed aan een private onderneming. De ambtelijke organisatie heeft alleen de taak om deze private partij te monitoren (regievoering). Voordeel van deze organisatievorm is dat er een professionele exploitatie van de parkeerorganisatie en parkeervoorzieningen mogelijk is. Nadeel is dat er discussie kan komen over het gemeentelijk parkeerbeleid en tarievenstrategie en de commerciële doelstellingen van de marktpartij. Dit vraagt om duidelijke contractuele afspraken.

Samenwerken: de bestuurlijke organisatie en een private partij stellen samen de beleidsmatige spelregels op. De bestuurlijke organisatie stelt het parkeerbeleid vast. De taken van het parkeerbeheer worden vanuit een publiek-private samenwerking (PPS) aangestuurd. Het voordeel is dat er optimale condities gemaakt kunnen worden om bedrijfsmatig te werken en de gemeente kan redelijk veel invloed blijven uitoefenen op de uitvoering van het beleid. Het nadeel is de afname van flexibiliteit (er worden namelijk zakelijke contracten met private partijen afgesloten) en het feit dat een private partij invloed kan uitoefenen op het gemeentelijk beleid.

Advies Vlissingen: Een samenwerkingsvorm op het gebied van parkeerorganisatie is wellicht mogelijk op Walchers niveau met de buurgemeenten Middelburg en Veere. Hier zijn mogelijk schaalvoordelen te behalen in zaken als vergunninguitgifte, bezwaar- en beroepsafhandelingen en de handhaving van het parkeren (digitalisering parkeren). Voor Vlissingen is het interessant om, mede gezien de toch al bestaande Walcherse samenwerking op het gebied van belastingen, te onderzoeken of samenwerking op het gebied van parkeerorganisatie en handhaving (digitalisering) mogelijk is.

Op Walchers niveau kan ook onderzocht worden of het mogelijk is om aan te sluiten bij ParkeerService; een coöperatie (gevestigd in Amersfoort) die voor diverse gemeenten (een deel van) het parkeerbeheer uit handen neemt en schaalvoordelen kan bieden in implementatie en organisatie van het parkeren.

