

Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid

Middelburg

Concept rapportage

Middelburg 28-2-2025

Voorwoord	5
Samenvatting.....	6
1 Een actueel beleidskader voor auto en fiets.....	8
1.1 Inleiding.....	8
1.2 Waarom parkeerbeleid	8
1.3 Bestaande beleidskaders	8
1.4 Het ontstaan van de actualisatie.....	9
2 De huidige parkeersituatie	11
2.1 Zo is het autoparkeren nu georganiseerd	11
2.1.1 Huidig parkeerbeleid	11
2.1.2 Kenmerken van het huidige parkeerbeleid.....	11
2.1.3 Parkeerzones	12
2.1.4 Vergunningen	12
2.1.5 Parkeertarieven	12
2.1.6 Parkeerdurbeperving.....	12
2.1.7 Regulering dagen en tijden	13
2.1.8 Blauwe zone.....	13
2.1.9 Gratis parkeerterrein aan de rand van de stad.....	13
2.2 Zo is het fietsparkeren nu georganiseerd	13
2.3 De opbouw van het huidige parkeerbeleid.....	14
2.4 De effecten van het huidige parkeerbeleid.....	14
3 Parkeertellingen huidige parkeersituatie	16
3.1 Onderzoek.....	16
3.2 Bevindingen.....	16
4 De ambities van Middelburgse beleidsplannen	17
4.1 Omgevingsvisie visie op binnenstad	17
4.1.1 Autoluwe binnenstad.....	17
4.1.2 Begrippen autoluw, auto-arm en autovrij	17
4.1.3 Beleidsuitspraken Omgevingsvisie.....	18
4.2 Klimaatadaptatie, milieuvisie en duurzaamheid.....	18
4.2.1 Collegeakkoord 2022-2026.....	18
4.2.2 Duurzaamheid en Middelburgse Visie Milieu 2019-2025.....	19
4.3 Toerisme	19
4.3.1 Aanleiding	19
4.3.2 Beleidsplan Toerisme Middelburg 2030	19
4.3.3 Mobiliteit en parkeren	20
4.4 Evenementenbeleid	20
4.4.1 Ambitie	20
4.4.2 Beleidskaders.....	20
4.4.3 Evenementen versus parkeren	20
4.5 Woningbouwbeleid	20

4.6	Financieel	21
4.7	Faciliterend beleid en maatwerk per doelgroep	21
4.8	Parkeernormering	22
5	Kaderstelling Gemeenteraad.....	23
5.1	Inleiding.....	23
5.2	Kaders.....	23
5.2.1	Algemeen.....	23
5.2.2	Fietsparkeren krijgt prominente plaats in het parkeerbeleid	23
5.2.3	Autoluwe binnenstad is een middel om de leefbaarheid te vergroten	24
5.2.4	Doelgroepenbeleid is een middel om schaarse ruimte te verdelen	24
5.2.5	Parkeerregulering (fiscaal, vergunningen) wordt eventueel uitgebreid als middel om schaarste ruimte te verdelen.....	24
5.2.6	Het parkeerproduct is en blijft minimaal kostendekkend	25
5.2.7	In gebieden met een hoge parkeerdruk vervallen geen parkeerplaatsen maar wordt er gekeken naar alternatieven voor klimaatadaptatie.....	25
6	Scenario's fiets- en autoparkeerbeleid	26
6.1	Algemene uiteenzetting	26
6.2	Scenario 0 en 0 plus	28
6.3	Scenario 1.....	28
6.4	Scenario 2.....	29
6.5	Scenario 3.....	30
6.6	Parkeeroplossingen aan de rand.....	31
7	Uitwerking autoparkeren	34
7.1	Binnenstad	34
7.2	Bezoekers parkeren naar de randen	34
7.3	Schil rond de binnenstad (blauwezone).....	35
7.4	Tweede schil rond de binnenstad flankerend beleid (mogelijk)	35
7.5	De woonwijken.....	35
7.6	Overige locaties (bedrijventerreinen)	35
8	Uitwerking fietsparkeren	36
8.1	Binnenstad algemeen.....	36
8.2	Gebruik van bestaande voorzieningen.....	37
8.3	Onvoldoende parkeerplaatsen op de ideale locaties.....	38
9	Toetsing scenario's autoparkeren	39
9.1	Matrix.....	39
9.2	bevindingen interpretatie tabel	40
9.3	Scenariokeuze	41
10	Financiën	43
11	BIJLAGEN	45

Voorwoord

Een groot deel van de Middelburgse binnenstad stamt uit de Middeleeuwen. De oude kern heeft de vorm van een cirkel en de straten volgen de contouren. Dit kenmerkt in sterke mate de vormgeving van de straten; gebogen, smal en maximaal gebouwd op toegankelijkheid van paard en wagen. Ook in de Middeleeuwen golden er beperking aan het gebruik van de straten. Paard en wagen werd niet overal toegestaan en menners werden gedwongen te *parkeren* aan de stadspoorten.

Vele jaren later, in de 20^e eeuw, verscheen de auto in het straatbeeld. Door de smalle straten ontstond noodgedwongen een circuit aan eenrichtingsstraten in de binnenstad. Tegelijkertijd werden vele pleinen omgevormd tot parkeerterreinen. Ook werd er in deze eeuw volop geparkeerd op straat.

In de jaren 60 en 70 groeide het autobezit enorm. Met de groei van het autobezit groeide ook de vraag naar autoparkeerplaatsen; de stad werd overspoeld met auto's. In de loop van de jaren 80 en 90 bouwde de gemeente Middelburg diverse parkeergarages in de binnenstad om bezoekers op te vangen. Parkeerregulering was de stok achter de deur om bezoekers zoveel mogelijk op afstand te laten parkeren.

De laatste jaren neemt de fiets een steeds belangrijkere rol in bij de verplaatsingen die we maken. Het aantal fietsbewegingen groeit sterk. We zijn hier blij mee. Zeker als men de fiets verkiest boven het gebruik van de auto. Maar we zien ook dat het aantal gestalde fietsen in de binnenstad toeneemt. Op meerdere plaatsen staan er meer fietsen dan dat er stallingen zijn.

Met de komst van de Omgevingsvisie 2050 verandert de kijk op de binnenstad. Er moet meer ruimte vrijgemaakt worden voor fietsers, verblijven en groen. Klimaatverandering zorgt voor pieken in neerslag, lange droge perioden en er ontstaan hitte eilanden. Dit vraagt maatregelen in de schaarse ruimte. Een autoluwe binnenstad helpt om dit mogelijk te maken. Bezoekers die met de auto komen zijn en blijven natuurlijk welkom, maar aan hen wordt gevraagd om op afstand te parkeren.

Dit alles vraagt om een actualisering van het bestaande parkeerbeleid dat inmiddels ruim 16 jaar oud is.

Samenvatting

In dit rapport onderzoeken we of het huidige parkeerbeleid in de binnenstad nog toekomstbestendig is. De Omgevingsvisie Middelburg 2050 en de diverse klachten die we hebben ontvangen van bewoners van de (binnen)stad, ondernemers en horeca vormde de aanleiding voor het onderzoek. Om een zo objectief beeld te krijgen van de problematiek zijn parkeertellingen gehouden, voerden we gesprekken met diverse belanghebbenden en is er een digitale enquête uitgezet. Op basis van dit alles zien we dat het huidige parkeerbeleid niet aansluit bij de lijn van de Omgevingsvisie en de veranderende maatschappelijke gedachten over parkeren in de binnenstad. De resultaten van het parkeeronderzoek tonen een onbalans aan tussen parkeervraag en -aanbod.

De belangrijkste verandering in het parkeerbeleid in de binnenstad op straat is dat het van koers wijzigt 'van parkeerplaatsen beschikbaar voor iedereen' naar 'parkeerplaatsen specifiek voor een bepaalde doelgroep (zoals binnenstadbewoners)'. Van algemeen naar exclusiviteit. Dit houdt in dat bezoekers van de binnenstad niet langer overal op straat kunnen parkeren, maar meer aan de rand van de stad. Het verder autoluw maken van de binnenstad wordt hiermee omarmd. De parkeerplaatsen die niet meer noodzakelijk zijn kunnen worden opgeheven. Hierdoor ontstaat kans om deze ruimte anders te gaan gebruiken dan wel inrichten, zoals het vergroenen, verwateren, et cetera.

Het uitplaatsen van bezoekersparkeren in de binnenstad, de ontwikkeling van extra toeloop van toerisme en de toename van woningbouw brengt met zich mee dat we extra parkeercapaciteit aan de rand van de stad moeten maken. In globale zin weten we waar dit zou kunnen en in welke omvang. Twee uitbreidingslocaties liggen het meest voor de hand; het P+R-terrein achter het NS-station (Segeerssingel) en de bestaande parkeerlocatie aan de Oude Veerseweg.

Met de uitbreiding van het parkeren staan we voor een complexe opgave. Sowieso is bouwen in de huidige tijd (stikstof) al een uitdaging, maar de uitbreiding vraagt ook nauwe samenwerking met grondeigenaren. Zo zijn we geen eigenaar van het P+R terrein (NS vastgoed) en voor de uitbreiding locatie Oude Veerseweg is mogelijk medewerking van de tuindersvereniging nodig. Het proces vraagt dan ook om een zorgvuldige aanpak waarbij we ruimtelijke procedures moeten doorlopen. We rekenen met een doorlooptijd van 3 tot 5 jaar. Wijzigen van het parkeerregiem van de binnenstad kan alleen op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Van groot belang dat we zo spoedig mogelijk starten met de voorbereiding voor de ontwikkeling van bovengenoemde parkeerlocaties P+R-terrein en Oude Veerseweg. In de raadsvergadering van 30 januari 2025 is een amendement aangenomen om de locatie Hof van Tange alsnog toe te voegen aan het onderzoek voor parkeeruitbreiding.

Kijkend naar de doelstellingen en het beeld op de binnenstad zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Middelburg 2050, dan sluit scenario 3 hier het meest op aan. Een gefaseerde aanpak is nodig vanwege de impact die de wijziging in zich heeft. We leggen daarbij nadrukkelijk het verband met de vereiste realisatie van parkeervoorzieningen aan de rand van de (binnen)stad. We adviseren scenario 1 als eerste stap de uitbreiding van de parkeercapaciteit en aanpassing reguleringsuren (van 6 tot 24 uur, zeven dagen per week).

Van belang om zo vlot mogelijk te starten met het onderzoek naar de uitbreidingslocaties. Op het moment dat er meer duidelijkheid bestaat over de mogelijkheden zal ook een meer concreet beeld ontstaan over de (investerings)kosten en de baten (parkeeropbrengsten). Het

verdrijven van bezoekersparkeren uit de binnenstad (huidige zone 1 en 2) ten faveure van bewonersparkeren betekent namelijk een drastische derving van parkeeropbrengsten in de binnenstad. Vooralsnog is het uitgangspunt dat deze omzetsderving gecompenseerd gaat worden op de alternatieve locaties, mogelijk in combinatie met aanvullende maatregelen. De mate waarin compensatie haalbaar is zal sterk afhankelijk zijn van de mogelijkheden en keuze die wordt gemaakt ten aanzien van de parkeerlocaties. In zijn algemeenheid geldt hierbij dat hoe verder de parkeerfaciliteit afligt van de binnenstad, des te lager het tarief en dus ook de parkeeropbrengsten. De locatiekeuze voor een alternatieve parkeerfaciliteit is in dit geval dan ook cruciaal voor een financieel gezond parkeerproduct.

We vragen budget om de volgende fase (definitiefase) te starten. Hierbij gaan we nader in op de aspecten over de haalbaarheid van de genoemde alternatieve parkeerlocaties, de gewenste parkeervoorziening(en) en de daarbij behorende kosten.

Financiële dekking van de te realiseren parkeervoorziening(en) wordt gezocht in het Investeringsfonds. Bijkomende exploitatiekosten zullen, afhankelijk van de mogelijkheden en te maken keuzes, gedekt moeten worden vanuit (aanvullende) parkeerinkomsten of als extra last op de begroting drukken. In het laatste geval zal de dekking te zijner tijd uit beschikbare begrotingsruimte moeten komen of ten koste gaan van andere gemeentelijke activiteiten. De consequenties en mogelijkheden hierin zullen inzichtelijk worden gemaakt op het moment dat de raad gevraagd wordt besluiten te nemen met betrekking tot alternatieve parkeerlocaties.

1 Een actueel beleidskader voor auto en fiets

1.1 Inleiding

We zien het gebruik van de fiets en auto toenemen. Dit is een algemene trend die gelijk oploopt met de groei van de bevolking. Maar men bezoekt de binnenstad van Middelburg ook meer. Dit heeft alles te maken met de aantrekkelijkheid van de stad én het aantal functies (wonen, winkelen, werken, recreëren et cetera) die ze herbergt.

Het gebruik van de fiets juichen we toe, maar we willen het autogebruik inperken. De reden ligt voor de hand. Minder auto's verbetert het algemene verblijfsklimaat en zorgt ervoor dat ruimte vrijgemaakt kan worden voor andere functies. We weten heel goed dat voor veel verplaatsingen de auto erg aantrekkelijke, en soms een noodzakelijke, keuze is. De keuze wordt versterkt als goede alternatieven ontbreken. Om deze reden zal de auto voorlopig niet uit het straatbeeld verdwijnen. Wel verdient het een kans om te onderzoeken of een deel van de auto's op afstand geparkeerd kan worden. Dit alles in lijn met de Omgevingsvisie 2050.

1.2 Waarom parkeerbeleid

Parkeerbeleid volgt altijd het ruimtelijk beleid onder andere verwoordt in de Omgevingsvisie Middelburg 2050. Het parkeerbeleid is erop gericht de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen voor doelgroepen (bewoners, bezoekers en werkers) te waarborgen. Tegelijkertijd tracht het zoekverkeer zoveel mogelijk te beperken waardoor de binnenstad goed bereikbaar blijft; het helpt de binnenstad autoluw te maken.

Het parkeerbeleid (zowel voor de auto als de fiets) speelt een rol bij het beheren van de beperkte (parkeer)ruimte in de binnenstad.

1.3 Bestaande beleidskaders

In de huidige situatie is het autoparkeerbeleid gefiscaliseerd; men betaalt parkeerbelasting in de parkeergarages en op straat. In 2008 is door de gemeenteraad een aantal beleidsuitgangspunten vastgelegd. Deze beleidsuitgangspunten worden ook wel beleidskaders genoemd.

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2030 (GVVP) is het parkeerbeleid – in hoofdlijnen – opgenomen. Dit plan bevat onder andere de visie op parkeren, de wijze waarop de gemeente de uitvoering van het beleid organiseert, monitort en evalueert.

Parkeerbeleid is geen opzichzelfstaand beleidsveld, maar een afgeleide van het mobiliteitsbeleid. Het betreft hier niet de autoverplaatsingen, maar juist de stilstaande auto. Het hoeft geen verdere uitleg dat geparkeerde auto's in een monumentale binnenstad in relatie tot de functies wonen, recreëren en werken de nodige vragen oproept.

Het huidige Middelburgse parkeerbeleid richt zich op het zo goed mogelijk faciliteren van de parkeervraag. Hierbij wordt beoogd de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen, en voor verschillende type parkeerders parkeerplaatsen beschikbaar te hebben. Het parkeerbeleid heeft zich toegespitst op de binnenstad omdat hier de parkeerdruk het hoogst is in relatie tot de diversiteit aan verschillende functies.

Op 26 mei 2008 heeft de gemeenteraad het 'Geactualiseerd Parkeerbeleid' vastgesteld. Dit is nog steeds van kracht. Met dit beleid wil de gemeenteraad bereiken dat er een optimale afstemming plaatsvindt tussen de vraag van de gebruikers naar parkeerplaatsen en het aanbod van de parkeerplaatsen bij de volgende beleidsuitgangspunten, c.q. kaders:

- **Autoluwe binnenstad:** Zoveel mogelijk het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnenstad weren, zonder dat de economische functies en belangen van de bewoners in de binnenstad aangetast worden. De leefbaarheid van de binnenstad verhogen. Dit wordt fysiek ingevuld door een autovrij kernwinkelgebied, een 'autovolle' rand van de binnenstad (dit is de buitenschil van de binnenstad waar onder andere de parkeergarages Achter de Houttuinen, Geere en Kousteensedijk liggen, eveneens de parkeerlocaties Hof van Tange, Loskade en Oude Veerseweg) en een autoluw overig deel van de binnenstad.
- **Beschikbaarheid voor allen, inclusief faciliteren bewonersparkeren:** Het beschikbare parkeerareaal zo multifunctioneel mogelijk inzetten, waardoor alle typen parkeerders kunnen worden bediend. Echter wel zorgdragen voor het feit dat de prioriteit van het parkeerbeleid uit gaat naar de inwoners van Middelburg. Dit betekent dat het parkeerbeleid erop gericht moet zijn om voor de (binnenstad)bewoners een goede parkeersituatie te creëren en om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen.
- **Beperken zoekverkeer:** Het bieden van voldoende parkeerplaatsen voor het functioneren van de (binnen)stad, moet voorkomen dat er zoekverkeer in de stad ontstaat.
- **Bereikbaarheid:** Het kunnen vinden en bereiken van parkeerplaatsen in en aan de rand van de (binnen)stad is een voorwaarde om het gebruik ervan mogelijk te maken. Tevens wordt hiermee ook voorkomen dat er zoekverkeer in de stad ontstaat.
- **Gefiscaliseerd parkeren in de binnenstad:** Dit is uitgangspunt voor het parkeren in de binnenstad. Hiermee worden alle in de binnenstad parkerende doelgroepen bediend op basis van vraag en aanbod, prijswerking en vergunningen.
- **Kostendekkend:** Het te hanteren parkeerbeleid moet minimaal kostendekkend zijn.

1.4 Het ontstaan van de actualisatie

Diverse factoren en ontwikkelingen vragen ons om het bestaande parkeerbeleid van Middelburg te actualiseren. Een aantal van deze ontwikkelingen zijn de toename autobezit, de toename verblijfstoerisme (in de binnenstad), de komst van diverse hotels, het omvormen van functies in de binnenstad, de toename van woningen in de binnenstad en de ontwikkelingen van hubs. Een deel van deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de vraag naar parkeerruimte stijgt. Echter urgente onderwerpen als wateroverlast en hittestress vragen juist om extra ruimte voor vergroening. Klimaatadaptatie is nodig om in te kunnen spelen op de verwachte klimaatontwikkelingen. Hiermee voorkomen we wateroverlast en houden we onze inwoners gezond door de hitte te beperken.

Deze paragraaf gaat nader in op de signalen op het gebied van parkeren die door de bewoners en ondernemers van de binnenstad kenbaar zijn gemaakt. Hiernaast is door de gemeenteraad in haar vergadering van 29 februari 2024 de Omgevingsvisie Middelburg 2050 vastgesteld. Deze visie speelt een erg belangrijke rol bij de actualisatie van het bestaande parkeerbeleid.

Hieronder zullen de belangrijkste factoren dan wel ontwikkeling afzonderlijk benoemd worden die een directe aanleiding hebben tot de actualisatie van het bestaande parkeerbeleid, namelijk:

- **Omgevingsvisie Middelburg 2050:** In deze visie wordt een gewenst, integraal, ruimtelijk toekomstbeeld van de fysieke leefomgeving van Middelburg vastgelegd. Een van de onderdelen van de Omgevingsvisie Middelburg is het parkeren in de binnenstad. Deze visie is kaderstellend voor de actualisatie van het parkeerbeleid. In de Omgevingsvisie Middelburg 2050 is opgenomen het verder realiseren van een autoluwe binnenstad, door afname van parkeerplaatsen op het maaiveld. De binnenstad zal op termijn enkel toegankelijk worden voor die mensen die hier ook daadwerkelijk met de auto aanwezig moeten zijn, zoals bewoners, mindervaliden en toeleveranciers. Alle overige automobilisten zullen naar parkeerlocaties worden geleid buiten de binnenstad of naar de parkeergarages of parkeerterreinen aan de rand van de (binnen)stad. Dit alles zorgt ook voor minder autoverkeer in de binnenstad.
- **Bewoners binnenstad:** De bewoners van de binnenstad vragen aandacht voor het (auto)parkeren op straat in de binnenstad. Volgens de binnenstadbewoners heerst er een stevige parkeerdruk in de binnenstad. Deze is de laatste jaren alleen maar groter geworden. De binnenstadbewoners geven aan dat ze geen beschikbare parkeerruimte in de omgeving van hun woning op straat kunnen vinden. Ook niet op grotere loopafstand. Deze bewoners vragen om een oplossing.
- **(Horeca)ondernemers binnenstad:** De ondernemers in de binnenstad, vertegenwoordigd door de VOM (Vereniging Ondernemers Middelburg) en de horeca, vertegenwoordigt door de KHN-afdeling Middelburg (Koninklijke Horeca Nederland) geven aan dat Middelburg (vooral in het toeristenseizoen) niet voldoende (auto)parkeerplaatsen heeft om de bezoekers aan de binnenstad op te kunnen vangen. Beiden pleiten ervoor om extra (auto)parkeerplaatsen aan de rand van de (binnen)stad te realiseren.
- **Toeristen:** Inmiddels kan gesteld worden dat het toeristenseizoen in Middelburg verlengd is. Niet alleen in de maanden juli en augustus bezoeken in grote getalen toeristen Middelburg, maar de laatste jaren is dit seizoen structureel verlengd van mei tot en met oktober van het jaar. Door deze seizoensverlenging staat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de binnenstadbewoners voor een langere periode in het jaar onder druk.
- **Vastleggen parkeernormering:** Er bestaat een wens om parkeernormering voor initiatieven voor Middelburg vast te leggen.
- **Motie 23-043 van de raad (bijlage 1):** De raad verzoekt het college van B&W:
 1. Te onderzoeken of het mogelijk is het grootste deel van de binnenstad als gebied exclusief voor vergunning parkeren voor bewoners van de binnenstad aan te wijzen;
 2. Te onderzoeken welke maatregelen daarvoor nodig zijn qua parkeercapaciteit buiten het centrum;
 3. De effecten van deze maatregel aan de kosten- en de inkomsten kant te onderzoeken;
 4. De raad over de uitkomsten te informeren.

2 De huidige parkeersituatie

2.1 Zo is het autoparkeren nu georganiseerd

2.1.1 Huidig parkeerbeleid

Middelburg heeft voor haar binnenstad het parkeerbeleid geregeld via gefiscaliseerd parkeren. Automobilisten kopen een parkeerrecht door parkeerbelasting te betalen. Dit geldt vanaf half de negentigerjaren van de vorige eeuw. Hiervoor gold er ook een parkeerregulering in de binnenstad, namelijk vergunninghoudersparkeren. Het betreft de parkeersituatie op straat.

Inmiddels zijn er vier openbare parkeergarages aanwezig in en rondom de binnenstad, namelijk Geere, Kousteensedijk, Achter de Houttuinen en Kanaalweg. Aan de Oude Veerseweg bevindt zich een gratis parkeerterrein.

In de binnenstad liggen ongeveer 3200 maaiveldparkeerplaatsen en ongeveer 1000 parkeerplaatsen gezamenlijk in de parkeergarages. Alle parkeerplaatsen vallen onder het beheer van de Gemeente Middelburg.

De binnenstad van Middelburg wordt hier gezien als het gebied binnen de Vesten. (Zie ook bijlage 2). Omdat voor dit gebied betaald parkeren geldt, zijn er bezoekers aan de binnenstad die dit regiem willen ontwijken en daarom net buiten de Vesten gaan parkeren. Dit verdringingseffect wil de gemeente voorkomen, voor de straten direct aan de Vesten, daarom zijn hier de zogenaamde blauwe zones gerealiseerd. Met de blauwe zone worden de bewoners en bedrijven direct achter de Vesten beschermd tegen de zogenaamde langparkeerders. Achter de blauwe zone is in de straten geen parkeerregulering aanwezig.

2.1.2 Kenmerken van het huidige parkeerbeleid

Het parkeersysteem is gefiscaliseerd en wordt gekenmerkt door het feit dat iedereen dient te betalen voor het gebruik van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte zowel op het maaiveld als in de garages. In de garages geldt een parkeertarief voor parkeerders dat lager is dan op het maaiveld. Hiermee stimuleert de gemeente dat bezoekers aan de binnenstad hier gaan parkeren en niet op het maaiveld. Op het maaiveld geldt naast een hoger tarief ook nog een parkeerduurbeperving. Dit is ingesteld om bezoekers aan de binnenstad te stimuleren om in de garages te parkeren. Bewoners en bedrijven in de binnenstad kunnen bij de gemeente een bewoners- en/of bedrijvenvergunning afnemen om op het maaiveld te kunnen parkeren. De binnenstad is hiervoor in tweeën opgedeeld, namelijk zone 1 en zone 2. In zone 1 ligt het kernwinkelgebied en ook de minste parkeerplaatsen op het maaiveld. Zone 2 is de rest van de binnenstad. (Zie bijlage 3). Voor bewoners geldt dat als ze zijn gevestigd in zone 1, dat ze bij de gemeente een 1^e bewonersvergunning kunnen aanvragen om te kunnen parkeren in zone 1. Voor hun tweede auto kunnen ze een 2^e bewonersvergunning aanvragen om te kunnen parkeren in zone 2. Voor bedrijven die in zone 1 in de binnenstad zijn gevestigd, geldt hetzelfde toewijzingsregiem. Bewoners en bedrijven gevestigd in zone 2, krijgen toegewezen een 1^e en/of 2^e bewoners-/bedrijvenvergunning enkel voor zone 2. De gemeente verstrekt niet meer dan twee parkeervergunningen per woning.

De belangrijkste redenen voor de invoering van gefiscaliseerd parkeren waren:

- **Multifunctioneel gebruik van parkeerplaatsen op het maaiveld.** Het zo efficiënt mogelijk inzetten van het bestaande parkeerareaal voor de diverse parkeerdoelgroepen, zoals bewoners, werkers en bezoekers van de binnenstad. Namelijk wanneer bewoners de parkeerplaatsen in de binnenstad verlaten om overdag naar hun werk te gaan, kunnen bezoekers aan de binnenstad (veelal klanten van de hier gevestigde middenstand) -voor twee uur aaneengesloten- parkeren;
- **Inkomsten door het betaald parkeerregiem in de binnenstad.** Bezoekers betalen parkeergeld. Hierdoor genereert de gemeente (parkeer)inkomsten. Deze inkomsten zijn opgenomen in de gemeentelijke begroting en worden zo weer ingezet ten behoeve van de gemeenschap.

2.1.3 Parkeerzones

Zoals hiervoor beschreven is, zijn in de binnenstad de zone 1 en zone 2 te onderscheiden. Zone 1 bevat het kernwinkelgebied. Zone 2 bevat de rest van de binnenstad. In zone 1 is de parkeerdruk het hoogst. Zone 2 is het grootst en daar prevaleert de woonfunctie.

2.1.4 Vergunningen

Bezoekers parkeren in de binnenstad en betalen bij de parkeerautomaat of via de telefoon. Er zijn een aantal vaste categorieën parkeerders die met grote regelmaat in de binnenstad parkeren en die daar ook een belang hebben, denk aan de binnenstadbewoners, ondernemers, bedrijven, marktkoopliden, et cetera. Voor deze doelgroepen zijn parkeervergunningen verkrijgbaar, die jaarlijks -tegen betaling- afgenomen kunnen worden. Onder bepaalde voorwaarden kunnen voornoemde doelgroepen dan parkeren in de binnenstad, zonder te hoeven te betalen bij de parkeerautomaten.

2.1.5 Parkeertarieven

In de huidige situatie hanteert de gemeente voor het betaald parkeren in de binnenstad diverse tarieven. Dit geldt ook voor de diverse parkeervergunningen voor in de binnenstad. Met parkeertarieven en ook de maximale parkeerduur kunnen parkeerders gestuurd worden naar de gewenste parkeerlocaties. Het parkeertarief op maaiveld (€ 3,00 per uur: prijspeil 2024) ligt hoger dan in de parkeergarages

(€ 2,30 per uur: prijspeil 2024). Hier is bewust voor gekozen omdat de gemeente stimuleert het parkeren in de parkeergarages ter ontlasting van het maaiveld parkeren.

2.1.6 Parkeerduurbeperving

In de huidige situatie hanteert de gemeente in de binnenstad een parkeerduurbeperving op het maaiveld. In de parkeergarages is dit niet het geval. Voor de gehele binnenstad geldt op het maaiveld voor het (gefiscaliseerd) parkeren een parkeerduurbeperving van maximaal 2 uur. Dit houdt in dat een bezoeker aan de binnenstad twee uren aaneengesloten kan parkeren op het maaiveld en dan daarna deze parkeerplaats verlaat. Hierdoor komt deze parkeerplaats beschikbaar voor een andere parkeerder. Bewoners en bedrijven kunnen met hun vergunning onbeperkt parkeren op de maaiveldparkeerplaatsen.

In de garages kan men een parkeerabonnement bij de gemeente afnemen om in de betreffende garage te parkeren zonder nog bij de parkeerautomaat te hoeven te betalen.

Zoals hierboven beschreven is, geldt in de binnenstad op het maaiveld een maximale parkeerduur van 2 uur aaneengesloten. Er zijn enkele uitzonderingen op deze regel; namelijk Damplein met maximaal 4 uur, Hof van Tange, Het Molenwater en Loskade, waar maximaal voor een dag geparkeerd kan worden. (Zie bijlage 4).

2.1.7 Regulering dagen en tijden

Het gefiscaliseerd parkeren is van kracht van maandag tot en met zaterdag van 08:00 uur t/m 20.00 uur. Deze tijden gelden voor zowel het maaiveld parkeren als voor het parkeren in de garages.

2.1.8 Blauwe zone

De blauwe zone kenmerkt zich als een parkeersysteem waarbij aan de rand van het trottoir dan wel aan de rand van het parkeervak een blauwe doorgetrokken streep is geplaatst. Ook wordt de blauwe zone aangeduid met verkeersborden. De reguleringstijden van de blauwe zone lopen gelijk met het parkeersysteem in de binnenstad. (Dus maandag t/m zaterdag van 08.00 uur t/m 20.00 uur). De aan de blauwe zone gelegen woningen en bedrijven kunnen een parkeeronthefing aanvragen bij ons, om in de blauwe zone te kunnen parkeren. Per belastingobject kunnen er maximaal twee blauwe zone parkeervergunningen verstrekt worden.

2.1.9 Gratis parkeerterrein aan de rand van de stad

De gemeente heeft voor de opening -begin 2010- van de N57, die deels als rondweg van Middelburg functioneert, het bestaande -gratis- parkeerterrein aan de Oude Veerseweg met een capaciteit van 30 parkeerplaatsen uitgebreid naar ongeveer 230 -gratis- parkeerplaatsen. Tevens heeft ze een looproute van dit parkeerterrein naar het centrum meer comfortabeler gemaakt. Dit gratis parkeerterrein is een onderdeel van het Middelburgse parkeerbeleid.

2.2 Zo is het fietsparkeren nu georganiseerd

In het kernwinkelgebied is het fietsparkeren gratis en slechts in beperkte mate geregeld met verboden en geboden. De fietser kan parkeren waar hij wil in de binnenstad van Middelburg. Uiteraard mag ze niet parkeren op de parkeerplaatsen van auto's. Dit is als zodanig vastgelegd in de parkeerbelastingverordening.

Op een drietal locaties in de binnenstad is fietsparkeren wel verboden, namelijk ter hoogte van het Stadhuis (Lange Noordstraat e.o) en bij het NS-station. Ter hoogte van de Albert Hein geldt een parkeerverbod voor bromfietsen en fietsen op de Pottenbakkerssingel en op de Geerevoetbrug. In de APV (Algemene Politie Verordening) 2015 van Middelburg zijn deze locaties opgenomen en beschreven dat het stallen van voornoemde voertuigen verboden is buiten de daarvoor bestemde stallingsmogelijkheden.

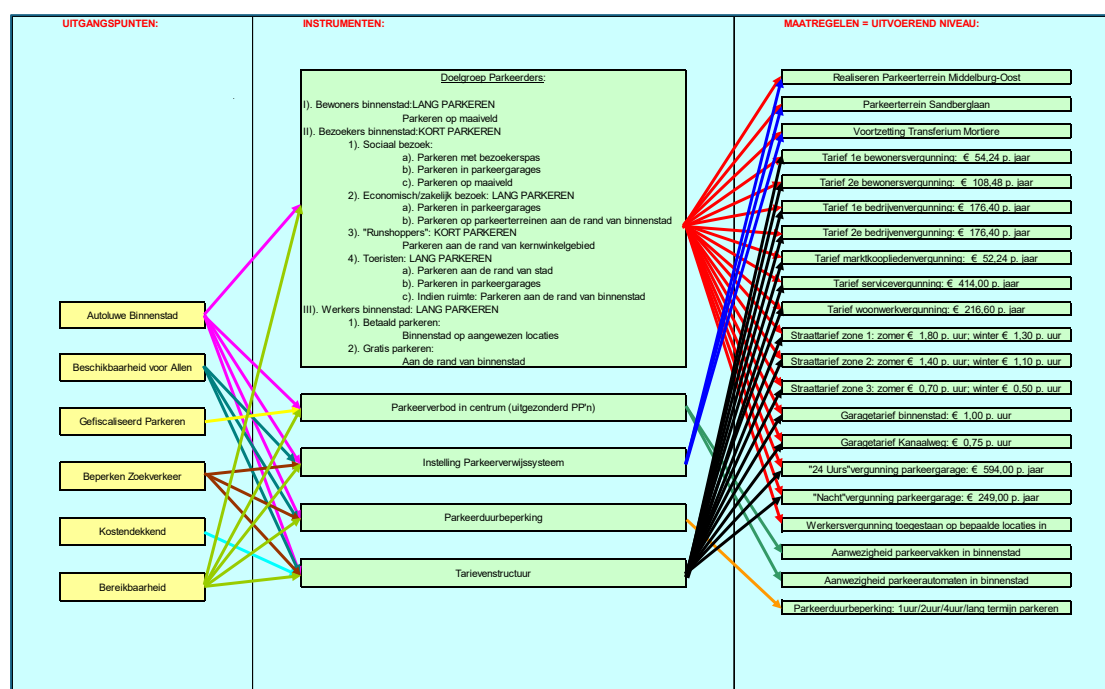
Op het Zusterplein aan de Markt is een particuliere bewaakte fietsenstalling gevestigd. Verder is een bewaakte fietsenstalling aanwezig bij het NS-station. De gemeente heeft in 2023 op de Markt zogenaamde fietsparkeervakken aangebracht met witte markering, om zodoende de fietser te wijzen op het feit dat het hier parkeren van de fiets wenselijk is ten opzichte van andere locaties op dit plein. Het betreft een suggestie, die overigens goed gebruikt wordt door de fietser.

2.3 De opbouw van het huidige parkeerbeleid

Doel van het huidige parkeerbeleid is dat een optimale afstemming tussen de vraag van bewoners, bezoekers en werkers in de binnenstad naar parkeerplaatsen en het aanbod (zowel het aanbod als de locatie) van de openbare parkeerplaatsen, waarbij de financiële waardering van het gemeentelijk parkeerbedrijf in ogenschouw wordt genomen. Kortom op een zo efficiënte manier zowel op straat als in de garages en financieel het schaarse goed (parkeerplaatsen) verdelen over de doelgroepen parkeerders.

Hiernaast geldt nog eens dat parkeren geen activiteit op zich is, maar een afgeleide is van een andere (maatschappelijke) activiteit zoals, werken, winkelen, sporten, et cetera. Als het ware faciliteert parkeren de andere activiteit.

Het bestaande parkeerbeleid is opgebouwd uit drie onderdelen, namelijk de 'uitgangspunten' van het beleid, de 'instrumenten' en de 'maatregelen' die hiervoor nodig zijn. Het onderstaand schema (daterend uit 2008) maakt de relaties zichtbaar. Op bijlage 5 is een copy in groter formaat opgenomen.



2.4 De effecten van het huidige parkeerbeleid

In de praktijk zijn twee belangrijke doelen behaald met het huidige parkeerbeleid, namelijk het vinden van een maximale afstemming tussen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen in de binnenstad én het genereren van inkomsten.

Het huidig parkeersysteem functioneert. Diverse doelgroepen worden bedient en het systeem zorgt voor inkomsten. Een van de belangrijkste negatieve effecten die op dit moment ingebracht wordt tegen dit parkeersysteem is dat het niet meer toekomst vast is vanwege veranderingen binnen het beleid en de maatschappij. (Zie paragraaf 1.4.). De roep om een ander parkeersysteem wordt groter, waarbij meer rekening wordt gehouden met de binnenstadbewoners, zowel op het gebied van autoluwheid in de binnenstad als exclusiever inzetten van de parkeerplaatsen voor deze doelgroep.

Dit vraagt om beslissingen ten behoeve van het huidige parkeerbeleid, die invloed zullen hebben op bewoners, bezoekers, werkers, de inkomsten en de te maken kosten vanuit het parkeerbeleid.

3 Parkeertellingen huidige parkeersituatie

3.1 Onderzoek

Naar aanleiding van de diverse klachten over de parkeersituatie in de binnenstad en de motie van de gemeenteraad over het onderzoeken of vergunninghouders parkeren mogelijk is, zijn er parkeeronderzoeken uitgevoerd door het bureau Groen Licht Verkeersadviezen. Het gaat hierbij om een mix van onderzoeken naar de parkeercapaciteit, de parkeerdruk en het parkeermotief. Eveneens wordt het fietsparkeren in beeld gebracht. De parkeertellingen hebben plaatsgevonden in zowel in de vakantieperiode als daarbuiten (oktober) van het jaar 2023. Zie hiervoor de bijlagen 6 en 7. (De rapporten: Parkeeronderzoek Centrumgebied Middelburg, augustus 2023, oktober 2023, Gemeente Middelburg).

3.2 Bevindingen

Na de onderzoeken/tellingen is gekeken welke resultaten in de binnenstad kunnen worden vastgesteld. (Zie bijlage 8). Op hoofdlijnen kunnen de volgende resultaten vastgesteld worden:

- Het hoog- (augustus 2023) en laagseizoen (oktober 2023) ontlopen elkaar qua parkeerbezetting niet zo veel.
- In oktober 2023 is de parkeerbezetting hoger dan in augustus 2023.
- Er is amper restcapaciteit beschikbaar voor verdere groei van de parkeervraag auto. (Ofwel er is een hoge parkeerbezetting in de binnenstad).
- Er is sprake van overbelasting van het parkeerterrein Oude Veerseweg.
- De zaterdagmiddag piekt qua parkeerdruk. (Zowel voor de auto als de fiets).
- De bezetting van de parkeergarages (auto's) loopt gelijk op met het maaiveldparkeren.
- Het zuidwestelijke deel van de binnenstad kent de hoogste parkeerdruk (auto's).

4 De ambities van Middelburgse beleidsplannen

4.1 Omgevingsvisie visie op binnenstad

4.1.1 Autoluwe binnenstad

In paragraaf 1.4. is het ontstaan van de actualisatie al aan de orde gekomen. In de Omgevingsvisie Middelburg 2050 wordt een gewenst, integraal, ruimtelijk toekomstbeeld van de fysieke leefomgeving van Middelburg beschreven en vastgelegd. Het betreft niet alleen het onderdeel mobiliteit en parkeren, maar ook onder andere de woningbouw-, vergroenings-, klimaatopgave, et cetera. Goed is om te benadrukken dat de onderdelen mobiliteit en parkeren afgeleiden zijn van activiteiten zoals wonen, werken, recreëren, et cetera. Het opstellen van de Omgevingsvisie is tot stand gekomen middels de participatie met bewoners en belanghebbenden.

Op onderdelen is de Omgevingsvisie kaderstellend voor de actualisatie van het parkeerbeleid. Deze Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in op het verder realiseren van een autoluwe binnenstad, door afname van parkeerplaatsen op het maaiveld (=straat). De ruimte die hierdoor vrijkomt kan bijvoorbeeld ingezet worden om groene klimaatbestendige verblijfslocaties te maken. De binnenstad zal op termijn enkel toegankelijk worden voor die mensen die hier ook daadwerkelijk met de auto aanwezig moeten zijn, zoals bewoners, mindervaliden en toeleveranciers. Alle overige automobilisten, zoals bezoekers en toeristen, zullen naar de parkeerlocaties worden geleid buiten de binnenstad of naar de parkeergarages of parkeerterreinen aan de rand van de (binnen)stad. Daar waar mogelijk wordt ook gestimuleerd om bewoners buiten de binnenstad, dus aan de randen, te laten parkeren. Dit alles zorgt ook voor minder autoverkeer in de binnenstad, aldus de Omgevingsvisie Middelburg 2050.

4.1.2 Begrippen autoluw, auto-arm en autovrij

In dit kader is het van belang om even stil te staan bij de diverse begrippen die gehanteerd worden voor minder verkeer in de binnenstad. Het gaat om de begrippen:

- **Autoluw:** Gebied waarin de omvang van het autoverkeer in enige mate wordt teruggedrongen. Doel is veelal het verhogen van de verkeersleefbaarheid. Een voorbeeld is het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer in een gebied en dit gebied zodanig inrichten dat de snelheid laag is.
- **Auto-arm:** Gebied waar door de inrichting en maatregelen het gebruik van de auto wordt ontmoedigd en het gebruik van andere vervoermiddelen wordt gestimuleerd. Het doel van auto-arme gebieden reikt verder dan de autoluwe gebieden. De maatregelen beperken zich niet alleen tot het weren van doorgaand verkeer, maar zijn ook gericht op vermindering van het herkomst- en bestemmingsverkeer per auto.
- **Autovrij:** Gebied waarin geen auto's mogen rijden, of waar alleen onder stringente voorwaarden auto's zijn toegestaan. Dit zal niet alleen moeten leiden tot een terugdringing van de automobiliteit, maar ook tot vermindering van het autobezit.

In de binnenstad van Middelburg is al een deel autovrij gemaakt, namelijk het kernwinkelgebied. Dit is al een groot deel van de binnenstad dat middels bebording en selectieve toegangsmaatregelen (camera's) is voorzien.

4.1.3 Beleidsuitspraken Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 schetst drie ontwerpprincipes voor de stad; gezonde stad, compacte stad en de groene stad. Om dit te bereiken is een aanpak op meerdere fronten vereist. Meer groen is een belangrijk uitgangspunt en laat zich best vertalen in het 3/30/300 principe: 3 bomen zichtbaar vanuit elk huis, 30% boomkransbedekking in elke buurt en elke woning maximaal 300 meter vanaf een park of groene ruimte. De Omgevingsvisie doet ook richtinggevende uitspraken over het parkeerbeleid. Het gaat om de navolgende uitspraken:

1. Realisatie autoluwe binnenstad. Bezoekers parkeren in garages en op terreinen aan de rand van de binnenstad, met goede loopvoorzieningen naar de binnenstad;
2. Stimuleren bewoners om buiten de binnenstad te parkeren;
3. Toeristen parkeren niet meer in het centrum;
4. Beperken toegankelijkheid binnenstad per auto;
5. Investeren in parkeerplaatsen buiten of aan de rand van de (binnen)stad.

4.2 Klimaatadaptatie, milieuvisie en duurzaamheid

In deze paragraaf komt klimaatadaptatie, milieuvisie en duurzaamheid ter sprake.

4.2.1 Collegeakkoord 2022-2026

In het coalitieakkoord 2022-2026 'Een frisse wind' hebben de partijen die de coalitie vormen zich uitgesproken over onder andere de doelstellingen uit het klimaatakkoord (Parijs). Om in 2030 daadwerkelijk 55% minder CO₂ uit te stoten moeten er flinke veranderingen worden doorgevoerd op de bestaande fysieke ruimte in de gemeente Middelburg. Ook zullen nieuwe ontwikkelingen aan strengere kwaliteitseisen moeten gaan voldoen.

De Gemeente Middelburg streeft naar een duurzamere samenleving. Hiervoor heeft de gemeente zich aangesloten bij het Strategisch project Energietransitie/Klimaatadaptatie. De gemeente is dan beter voorbereid op uitdagingen door het veranderende klimaat. Onderdeel van de klimaatadaptatie is zoveel mogelijk groen opnemen in nieuwe plannen. Een groene wijk is niet alleen leuker en gezonder, het maakt de wijk beter bestendig tegen klimaatverandering. Voor de binnenstad wordt gekeken naar mogelijkheden voor meer groen tegen gevels (verticaal vergroening), mogelijk maken van opladen E-bikes en elektrische auto's, aanleggen van grasbetontegels, maar ook het vergroenen bij het vrijkomen van bestratingen, of bij geplande aanleg van groen(stroken).

Duurzame economie:

Bij economische ontwikkelingen gaat de gemeente meer letten op de maatregelen die aansluiten bij onder meer het autoluw maken van de binnenstad, ter vermindering van uitstoot van koolstofdioxide.

Vergroening:

Groen is belangrijk voor een toekomstbestendig, biodivers en klimaat neutraal Middelburg. Voor het welbevinden van de inwoners. Groen is mooier, vermindert hittestress en helpt bij de afvoer van regenwater. Daarbij is het vergroenen van de stad belangrijk voor het voortbestaan van de typische diersoorten in de stad. Door bezuinigingen en ruimte gebrek zijn afgelopen jaren regelmatig plantsoenen gerooid. Dat hiermee ook leefgebied van bijvoorbeeld de egel, merel en icarusblauwtje verloren ging werd niet meegenomen in de

besluitvorming. Tegenwoordig wordt hier anders naar gekeken en is het dus van belang meer van dergelijke leefgebieden te creëren verspreidt over een versteende omgeving als de binnenstad. De gemeente zet zich in voor een nog groenere gemeente en stimuleer -in plannen- om bestrating dan wel verharding om te zetten in groen. Bijvoorbeeld in de binnenstad in versteende gebieden. Hierbij past ook het autoluw maken van de binnenstad, waarbij parkeervakken, zoals hiervoor beschreven is, bijvoorbeeld worden omgezet in groen.

4.2.2 Duurzaamheid en Middelburgse Visie Milieu 2019-2025

Voor de Gemeente Middelburg is de 'Middelburgse Visie Milieu 2019-2025' opgesteld. Het doel is om te komen tot een gezonde, duurzame samenleving en leefomgeving en een duurzame ontwikkeling van de gemeente. Daarbij voorzien in de behoeften van de huidige generaties, zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties te beperken om gezond en goed te kunnen leven.

Bij het revitaliseren van bestaande parkeervoorzieningen en de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen is het belangrijk om bovengenoemde klimaatadaptieve- en duurzaamheidsmaatregelen mee te nemen in de ontwerp- en realisatiefasen. Opgemerkt dient te worden dat dit financieel kostenverhogend zal werken ten opzichte van de traditionele aanpak. Hiermee dienen we in de budgettering rekening te houden.

4.3 Toerisme

4.3.1 Aanleiding

Toerisme is een belangrijke economische pijler voor Middelburg, met name voor de binnenstad. Het aantal banen in de sector mag dan in vergelijking met andere sectoren relatief bescheiden zijn, het bezoek van toeristen aan Middelburg is erg belangrijk voor het draagvlak van voorzieningen in de gemeente (detailhandel, horeca, culturele voorzieningen e.d.). Dat maakt Middelburg ook voor inwoners aantrekkelijk.

Tot circa 10 jaar geleden was Middelburg voornamelijk de slechtweervoorziening voor verblijfstoeristen aan de kust (concentratie juli en augustus). De laatste jaren heeft Middelburg zich echter ook steeds meer als een aantrekkelijke bestemming (citytrip) ontwikkeld. Dit is met name terug te zien in de groei van het aantal verblijfsaccommodaties en de inkomsten uit toeristenbelasting. Steeds meer toeristen weten de weg naar Middelburg goed te vinden. Zo goed zelfs dat het op sommige momenten in de binnenstad weleens als (te) druk ervaren wordt door inwoners. Dit speelt met name in de maanden juli en augustus.

Het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC) voorspelt in "Perspectief 2030 bestemming Nederland" voor de komende jaren nog een sterke groei van toerisme in Nederland. Het NBTC heeft gemeentes daarom opgeroepen om de regierol te nemen in het toeristisch beleid en de toeristische promotie om controle te houden op bezoekersstromen om zo de lusten (economie) en lasten (leefbaarheid) in balans te houden. Daarnaast zijn er ook zorgen over de effecten van toeristische verhuur op de woningmarkt. In juni 2023 heeft de gemeenteraad de kaders van dit plan vastgesteld en hierna is het participatieproces doorlopen.

4.3.2 Beleidsplan Toerisme Middelburg 2030

Het beleidsplan Toerisme Middelburg 2030 is in de raadsvergadering van 26 september 2024 vastgesteld. Dit plan heeft vooral tot doel het behouden van de balans tussen toerisme en leefbaarheid. Met het nieuwe beleidsplan wordt de focus verlegd van enkel het inzetten op

meer toerisme naar grip houden op toerisme om de leefbaarheid, met name in de binnenstad, te kunnen waarborgen. Kwaliteit en toegevoegde waarde van toerisme voor de stad en haar inwoners staan daarbij centraal.

4.3.3 Mobiliteit en parkeren

In het beleidsplan Toerisme Middelburg is opgenomen dat inwoners van Middelburg overlast ervaren van het parkeren van toeristen in de binnenstad. In dit plan wordt dan ook gepleit voor het creëren van voldoende autoparkeervoorzieningen aan de rand van de stad, voor voldoende fietsparkeervoorzieningen (in de binnenstad) en bredere fietspaden. Om de groei van toerisme in de toekomst verder te reguleren of zelfs af te remmen, zijn parkeertariefdifferentiatie en/of het uitbreiden van vergunninghoudersparkeren in de binnenstad wellicht noodzakelijk. Door deze maatregelen wordt het onaantrekkelijk dan wel niet meer mogelijk om als toerist in de binnenstad nog op straat te parkeren.

4.4 Evenementenbeleid

4.4.1 Ambitie

Op het moment van het schrijven van het parkeerbeleid ligt het concept-rapport Evenementenbeleid Middelburg in de inspraak. In dit rapport is het navolgende opgenomen. De Gemeente Middelburg is een evenementengemeente en dit wil ze blijven! Evenementen dragen bij aan de aantrekkingskracht van de gemeente en zijn van maatschappelijk, economisch en promotioneel belang. Ze zorgen voor ontspanning, verbinding en inspiratie voor de inwoners, maar ook voor de bezoekers aan Middelburg. Er worden in Middelburg evenementen georganiseerd die bijdragen aan de versterking van het Middelburgse profiel en in de gemeente valt er het jaar rond wel iets te beleven. De evenementen in Middelburg ontwikkelen zich door en zijn toekomstbestendig. De gemeente zorgt voor goede randvoorwaarden en condities, alsmede een goede dienstverlening in de volle breedte. Tenslotte behoren evenementen veilig en ordentelijk te verlopen. Zo blijft Middelburg aantrekkelijk, leefbaar en levendig.

4.4.2 Beleidskaders

Het evenementenbeleid heeft een aantal beleidskaders meegekregen, namelijk:

- Stimuleren om evenementen meer te verspreiden over de stad en door het jaar;
- Stimuleren van evenementen die passen bij de beoogde doelgroep;
- Afwegen van (economische) waarde van een evenement ten opzichte van de leefbaarheid;
- Het maken van locatieprofielen voor evenementen (welke soort evenement op welke plaats).

4.4.3 Evenementen versus parkeren

In de Omgevingsvisie Middelburg 2050 is opgenomen dat bezoekers aan de binnenstad parkeren aan de rand van de (binnen)stad. In het Evenementenbeleid is eveneens opgenomen dat er los van de bestaande evenementenlocaties/-terreinen, er ook een onderzoek zal komen naar een nieuw te realiseren evenemententerrein.

4.5 Woningbouwbeleid

Middelburg heeft een opgave om de komende jaren nieuwe woningen te realiseren. In totaal dienen er in de periode tot 2030 2.050 woningen en in de periode vanaf 2030 tot 2040 zo'n 1200 woningen gerealiseerd te worden. De locaties voor de periode tot en met

2030 zijn grotendeels bekend. Op 1 februari 2024 heeft de gemeenteraad van Middelburg een besluit genomen over locaties waar nieuwe woningen gebouwd kunnen worden in de periode tot 2040. Het gaat hierbij om een grote verscheidenheid aan woningen, zoals levensloopbestendige en betaalbare woningen. De binnenstad is een van de aangewezen locaties waar extra woningen gerealiseerd worden. Het kan gaan om nieuwbouw, inbreiding maar ook om transformatie. Het gaat hierbij om een ambitie van ongeveer 200 tot 250 extra wooneenheden. Een aandachtspunt bij het toevoegen van wooneenheden in de binnenstad is parkeren. Bewoners ervaren het als een kwaliteit als ze dicht bij hun woning kunnen parkeren. Het hoeft geen verder betoog dat met de realisatie van extra wooneenheden in de binnenstad de bestaande parkeerdruk zal toenemen. Dit staat haaks op het voornemen om de binnenstad meer autoluw te maken. Het laten vervallen van parkeerplaatsen hier geeft dan een grotere druk op de beschikbaarheid.

4.6 Financieel

Het parkeerbeleid brengt primair vraag en -aanbod van parkeerplaatsen in balans. De gemeenteraad stelde als aanvullende randvoorwaarde dat het beleid minimaal kostendekkend functioneert.

Door het besluit tot gefiscaliseerd parkeren in de binnenstad ontstond de mogelijkheid de parkeerstromen sturen door het parkeren te beprijzen. Met het gefiscaliseerde parkeersysteem int de gemeente parkeerbelastingen. Al enige jaren heeft de Gemeente Middelburg een positief parkeersaldo. Deze financiële middelen worden jaarlijks ingezet voor andere te dekken gemeentelijke taken, zoals het aanschaffen van ‘wipkippen’, het subsidiëren van de kinderboerderij de Klepperhoeve, kosten voor jeugdzorg et cetera.

Het is geen automatisme om te verwachten dat er ieder jaar een positief saldo zal ontstaan met het parkeerbeleid, omdat er altijd omstandigheden kunnen voordoen dat er beperkte financiële middelen binnenkomen. Gedacht kan worden aan een brand in een parkeergarage, lekkage in een parkeergarage, onttrekken van een parkeerterrein ten behoeve van een evenement, maar ook de recentelijke Coronaepidemie.

Ook een ander type parkeerbeleid kan gevolgen hebben op het inkomstenniveau met betrekking tot het parkeren. Wordt er bijvoorbeeld op grote schaal vergunninghoudersparkeren in de binnenstad ingevoerd, dan zal een grote inkomstenbron ten aanzien van parkeren in de binnenstad wegvallen. In welke mate deze inkomsten gecompenseerd kunnen worden is afhankelijk van de locatiekeuze van alternatieve parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad. Hoewel het een uitgangspunt is zal het een uitdaging zijn om de gewenste aanpassingen budgetneutraal of met een beperkte financiële impact door te voeren.

Mochten er in de toekomst nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd worden aan bijvoorbeeld de rand van de (binnen)stad van Middelburg, dan zal de gemeente investeringen moeten plegen. Afhankelijk van de locatie en het type parkeervoorziening kan het hier gaan om flinke investeringen. Om de investeringen terug te kunnen verdienen is vaak flankerend parkeerbeleid nodig en zal het parkeren in de nieuwe voorziening betaald moeten worden.

4.7 Faciliterend beleid en maatwerk per doelgroep

Binnen het parkeerbeleid zijn voorwaarden aanwezig die zorgen dat het gewenste beleid goed vormgegeven wordt. Ook wel flankerend beleid. Dit zijn voorwaarden die met zorg

ingevuld moeten worden. Dit is vaak afhankelijk van het type beleid, de geografische omstandigheden van het gebied waar het parkeerbeleid van op toepassing is, maar ook voor welke parkeerdoelgroepen (zoals, bewoners, bezoekers, werkers, mindervaliden, sociaal bezoek, marktkooplieden, bedrijven, et cetera.) het beleid bestemd is. Het flankerend beleid kan medebepalend zijn voor het succes van het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid en flankerend beleid dient dan ook als een pakket te worden gezien. Kortom: Dit alles vraagt vaak om een specifieke en maatwerkaanpak. Hierover zijn vaak geen algemene uitspraken te doen.

Hiernaast zijn een aantal instrumenten binnen het parkeerbeleid die eveneens van invloed zijn, namelijk de loopafstanden tot aan de parkeervoorziening, de parkeernormering die bij (nieuwe) ontwikkelingen horen en de te realiseren type parkeervoorzieningen.

4.8 Parkeernormering

Gemeente Middelburg heeft tot op heden geen eigen nota Parkeernormering. In het door de gemeenteraad vastgestelde GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan) Middelburg 2030, daterend uit 2016 is opgenomen dat binnen het gemeentelijke parkeerbeleid wordt gestreefd naar het voldoen van de parkeernormering bij nieuwe ontwikkelingen, inbreiding, herontwikkeling, et cetera. Van belang is dat de parkeerbalans in evenwicht blijft. Dit houdt in dat er voldoende parkeerplaatsen bij voorzieningen in een gebied worden gerealiseerd, uiteraard afgestemd op de parkeervraag. De gemeente sluit aan bij de meest recente parkeerkencijfers van het CROW.

In de huidige bestemmingsplannen (nu onderdeel van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan) zijn veelal geen parkeernormen opgenomen. Dit betekent dat het niet mogelijk is om in het kader van de beoordeling van een aanvraag om een omgevingsvergunning aan parkeernormen te toetsen. In de nieuwe Omgevingsplannen schenken we aandacht aan het realiseren van voldoende parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Om toekomstige aanvragen Omgevingsvergunning te kunnen toetsen, moeten we parkeernormen juridisch verankeren in de planregels. Dit kan door het opnemen van concrete parkeernormen in het Omgevingsplan of door middel van een dynamische verwijzing naar beleidsregels waarin dergelijke normen zijn opgenomen.

Het opstellen en het juridisch borgen van de nota Parkeernormering vindt op een later moment plaats.

5 Kaderstelling Gemeenteraad

5.1 Inleiding

Het huidige parkeerbeleid kent een zestal kaders. (Zie hiervoor paragraaf 1.3.). De oplossing van het recente parkeervraagstuk vraagt om aanpassing van de bestaande parkeerbeleidskaders. In een werksessie met vertegenwoordigers van de gemeenteraad is de gemeente gekomen tot een nieuwe set kaders voor het parkeerbeleid. Een overzicht hiervan is opgenomen in de bijlage 9. De gemeenteraad heeft deze nieuwe beleidskaders per 23 mei 2024 vastgesteld.

5.2 Kaders

5.2.1 Algemeen

De navolgende kaders zijn geformuleerd voor het geactualiseerde parkeerbeleid. Het betreffen zes inhoudelijke kaders en een kader gericht op de participatie. In dit rapport wordt ingegaan op de zes inhoudelijke kaders. Deze zijn:

- Fietsparkeren krijgt een prominente plaats in het parkeerbeleid;
- Autoluwe binnenstad is een middel om de leefbaarheid te vergroten;
- Doelgroepenbeleid is een middel om schaarse ruimte te verdelen;
- Parkeerregulering (fiscaal, vergunningen) wordt eventueel uitgebreid als middel om schaarse ruimte te verdelen;
- Het parkeerproduct is en blijft minimaal kostendekkend;
- In gebieden met hoge parkeerdruk vervallen geen parkeerplaatsen maar wordt gekeken naar alternatieven voor klimaatadaptatie.

Hieronder worden de kaders inhoudelijk behandeld. Hierbij zijn ook de randvoorwaarden opgenomen die nodig zijn om deze kaders te kunnen realiseren.

5.2.2 Fietsparkeren krijgt prominente plaats in het parkeerbeleid

Fietsparkeren vereist maatwerk. Voor de keuze van fietsparkeervoorzieningen wordt onderscheid gemaakt naar diverse doelgroepen qua parkeermotief.

Fietsparkeerconcentraties bevinden zich altijd in de nabijheid van hoofdfietsroutes en/of ter hoogte van zogenaamde aanlandpunten. (Met een aanlandpunt wordt bedoeld een logische plek aan de fietsroute waar fietsers gaan parkeren. Plein 1940 is hiervan een voorbeeld).

Randvoorwaarden:

- Afstemming met het terrassenbeleid zal uitwijzen welke balans of voorrang gewenst is.
- Nieuw beleid richten op benutten, bijbouwen (waar nodig grootschalig) maar ook op handhaving gebruik openbare ruimte. Hier ook balans vinden met voetgangers (winkelend publiek) in de binnenstad.
- Nieuwe parkeerlocaties worden toegevoegd:
 - In en aan de rand van het kernwinkelgebied;
 - Bij voorkeur centraal gevestigd in het kernwinkelgebied;
 - In de nabijheid van hoofdfietsroutes en/of aanlandpunten. Hierdoor blijven loopafstanden beperkt.
- Stimuleren van het gebruik van de fiets door het verbeteren en verkeersveiliger maken van hoofdfietsroutes naar het centrum.

5.2.3 Autoluwe binnenstad is een middel om de leefbaarheid te vergroten

Zoveel mogelijk het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnenstad weren. Een autovrij kernwinkelgebied en een autoluwe binnenstad realiseren. In de buitenschil van de binnenstad waar onder andere de parkeergarages zijn gelegen, wordt het autoverkeer opgevangen en het overige deel van de binnenstad is autoluw.

Randvoorwaarden:

- Eerst grootschalig parkeercapaciteit realiseren aan de rand, daarna verminderen.
- Maatwerk ten gunste van fietsparkeren, minder validen, groen, klimaatadaptatie blijft mogelijk.
- Parkeren op de rand bevindt zich op loopafstand van het kernwinkelgebied. Hierbij wordt een norm gehanteerd van 15 minuten, maar houden de mogelijkheid open om, als de loopafstand groter is en het terrein wel aan de overige voorwaarden voldoet, een pendelbus of pendelboot en/of huurfietsen voor het vervoer van en naar het parkeerterrein te installeren. En dit uit de parkeertarieven bekostigen.
- Goede en actuele informatie over parkeermogelijkheden voor zowel auto als fiets.
- Parkeerlocaties op afstand en parkeergarages vormen samen een middel om de binnenstad autoluw te maken. Om het gebruik te bevorderen voldoen deze plaatsen aan diverse randvoorwaarden, zoals goedkoop (in ieder geval goedkoper dan straatparkeren), veilig, uitstekend bereikbaar en schoon.

5.2.4 Doelgroepenbeleid is een middel om schaarse ruimte te verdelen

Bewoners (en sociaal bezoek) krijgen prioriteit in de binnenstad. Bezoekers (anders dan sociaal bezoek), zoals toeristen en winkelend publiek en werkers worden buiten de binnenstad gefaciliteerd, op het maaiveld en/of in de parkeergarages.

Randvoorwaarden:

- Om zoekverkeer te voorkomen worden logische en aaneengesloten parkeergebieden gecreëerd, inclusief verwijzing hiernaartoe.
- Voor woningbreiding en nieuwbouw worden de nieuwe bewoners qua parkeren in de binnenstad gefaciliteerd.
- Om ruimte te creëren in de binnenstad wordt onderzocht of de tweede bewonersvergunning gehandhaafd moet worden.
- Inschatting van de parkeervraag bij toekomstige ontwikkelingen en of functiewijziging geschiedt via op te stellen parkeernormering.

5.2.5 Parkeerregulering (fiscaal, vergunningen) wordt eventueel uitgebreid als middel om schaarse ruimte te verdelen

Het huidige parkeerbeleid dat grotendeels fiscaal is, voorziet in maximalisatie benutting van parkeerruimte en maximalisatie van parkeeropbrengsten. Als men betaalt dan is parkeren toegestaan. Het nieuwe parkeerbeleid legt meer accent op exclusiviteit voor bepaalde doelgroepen (vergunning).

Randvoorwaarde:

- Om zoekverkeer te voorkomen worden er logische aaneengesloten gebieden gecreëerd.

5.2.6 Het parkeerproduct is en blijft minimaal kostendekkend

Het nieuwe parkeerbeleid dient zo danig vormgegeven te worden dat de parkeerkosten en -inkomsten minimaal in evenwicht zijn.

Randvoorwaarde:

- De uiteindelijke scenario's worden financieel vertaald en getoetst aan dit uitgangspunt.

5.2.7 In gebieden met een hoge parkeerdruk vervallen geen parkeerplaatsen maar wordt er gekeken naar alternatieven voor klimaatadaptatie

Randvoorwaarden:

- Getracht wordt om zoveel mogelijk klimaatadaptatie door te voeren.
- De afweging wordt gemaakt per gebied en niet per straat.
- Voor alternatieve parkeerplaatsen wordt een afstand van maximaal 250 meter tot de woning gehanteerd.

6 Scenario's fiets- en autoparkeerbeleid

Zoals in hoofdstuk 3 beschreven heeft de gemeente Middelburg de ambitie om de binnenstad leefbaarheid te verbeteren onder andere door het autoverkeer te beperken en de fietser juist de ruimte te geven. Het voorliggend programma parkeren ondersteunt deze visie door de parkeerders een alternatief aan te bieden met (nieuwe) parkeervoorzieningen aan de rand. Parkeerregulering dwingt het juist gebruik af.

Deze aanpak zorgt voor een afname van verkeer in de woonstraten, maar het biedt ook kansen voor (nieuwe) functies in de openbare ruimte. Immers de vraag naar parkeerruimte neemt af. Op basis hiervan kunnen we plannen ontwikkelen die invulling geven aan bijvoorbeeld:

- Klimaatadaptatie
- Groen en biodiversiteit
- Woningbouw (trekt verkeer aan en is strijdig met autoluwe binnenstad)
- Extra leefruimte (ontmoeten, terras en verblijven)

De aanpak is vertaald naar vijf scenario's. De scenario's bestaan uit een mix van maatregelen die als geheel een oplossing vormen.

Dit hoofdstuk beschrijft de opbouw en de verschillen tussen de scenario's.

6.1 Algemene uiteenzetting

We weten dat "de parkeerder" niet bestaat. In onze binnenstad zijn namelijk diverse groepen parkeerders te onderscheiden. Er is een grove verdeling te maken naar bereidheid om op afstand van de bestemming te parkeren. Uiteraard willen alle doelgroepen zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren, maar mensen die in de binnenstad werken of de binnenstad bezoeken vinden een langere loopafstand eerder acceptabel dan bijvoorbeeld bewoners.

Bij de opbouw van de scenario's hielden we rekening met de volgende verdeling.

Faciliteren op korte loopafstand

- Houders van een gehandicaptenparkeerkaart;
- Bewoners binnenstad;
- Sociaal bezoek;
- Bezoekers binnenstad (kortdurend);
- Houders van bedrijfsvergunning.

Op afstand

- Bezoekers binnenstad (toeristen, winkelend publiek);
- Werkers;
- Gasten hotels, B&B.

Op basis van parkeertellingen uit 2023 verkregen we een exact beeld van het aantal geparkeerde voertuigen in de binnenstad. We telden op meerdere momenten, op verschillende dagen zowel in de vakantieperiode als daarbuiten. Met behulp van

kentekenregistratie kunnen we een verdeling maken naar bewonersvergunning, bedrijfsvergunning en geen vergunning. Deze onderzoeken herhalen we in de toekomst om de ontwikkeling van de parkeervraag scherp in beeld te houden.

De laatste groep “geen vergunning” betreft een verzameling van bezoekers van de binnenstad (kortdurend en langparkeerders) en sociaal bezoek van bewoners. We kunnen op basis van de meetresultaten de precieze verdeling niet achterhalen. Dit betekent dat er een foutmarge aangehouden moet worden.

Willen we de binnenstad van Middelburg ontlasten van geparkeerde voertuigen dan is de meest logische stap om eerst te kijken naar de doelgroep waarvan de bereidheid om op afstand te parkeren het grootst is: de bezoekers. De grootste groep parkeerders wordt echter vertegenwoordigd door de bewoners. Onderstaand tabel geeft hiervan een beeld. Bij dit tabel willen we een opmerking plaatsen. De bezetting van de parkeerplaatsen voor de gehele binnenstad schommelt zo tussen 60 en 70%. Op basis hiervan kun je concluderen dat er geen parkeerprobleem is. Immers parkeerhinder ontstaat pas bij een bezetting vanaf 90%. Echter de verdeling van de parkeerplaatsen over de binnenstad is niet gelijkmatig. Bezoekers en bewoners zijn zeker bereid een eindje te lopen van parkeerplaats naar bestemming, maar vaak liggen de alternatieven ver buiten de maximale loopafstanden die men accepteert. Dit betekent dat er gebieden zijn met een structureel hoge parkeerdruk en gebieden waar men vrijwel altijd kan parkeren op de favoriete plaats.

	capaciteit	bezetting	Bewoners vergunning		Bedrijf		Geen vergunning	
zaterdagochtend	3221	2065	1489	72%	91	4%	477	23%
zaterdagmiddag	3221	2416	1406	58%	106	4%	895	37%
zaterdagnacht	3221	2320	1760	76%	66	3%	488	21%
dinsdagmiddag	3221	2390	1137	48%	189	8%	1059	44%
donderdagmiddag	3221	2384	1242	52%	186	8%	953	44%
donderdagavond	3221	2079	1571	76%	86	4%	415	20%

Resultaten oktober 2023. Kolom onbekend (kentekens die niet waren gekoppeld aan RDW bestand) is niet opgenomen in dit tabel. Dit betekent dat er een kleine afwijking is.

Uit de tabel valt op te maken dat het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad 3221 betreft. Het gebruik van de parkeerplaatsen is wisselend. De meeste bezoekers zijn aanwezig op de middagen. In de avonduren en in het weekeinde zien we grootste aandeel bewoners. De totaalbezetting daarentegen is vrij constant. Dit betekent dat er een (grote) mate van dubbelgebruik is; de bewoner vertrekt en de bezoeker neemt vervolgens die plaats weer in gebruik.

Vanuit parkeertechnisch oogpunt bezien is dit dubbelgebruik van parkeerplaatsen gewenst omdat zo de beschikbare parkeerruimte optimaal benut wordt. Echter heeft het dubbelgebruik nadelige effecten op de omgeving. Dit heeft alles te maken met het ontstaan van hinder door zoekverkeer in de woonstraten.

In de volgende scenario's staat het op afstand laten parkeren van bezoekers en het beperken van hinder centraal. Om een idee te krijgen van de omvang hanteerden we een rekenmethode. Hierbij wordt een gebied geselecteerd in de binnenstad. Binnen dit gebied kijken we naar de hoogste bezetting van bezoekers en bewoners. Dit zijn de maatgevende hoeveelheden waarmee wordt gerekend. Omdat er vrijwel geen restcapaciteit is in de parkeergarages aan de randen van de binnenstad, zal de omvang van de uitgeplaatste bezoekers gelijkstaan aan de bij te bouwen parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad.

Het uitgangspunt is dat het betreffende gebied altijd voldoende parkeerplaatsen herbergt voor bewoners, hun sociaal bezoek en bedrijfsvergunningen. We maken de inschatting door de hoogste gemeten parkeervraag bewoners te faciliteren. Dit aantal verhogen we met 10% om te voorkomen dat bewoners onnodig lang moeten zoeken naar een vrije plaats. Ook voor het sociaal bezoek reserveren we ruimte (10%). Bij dit aantal tellen we de huidige aantal bedrijfsvergunningen op.

De parkeerruimte die resteert na de nieuwe toedeling kan in de toekomst worden gebruikt voor projecten die zich bijvoorbeeld richten op vergroening. Evenzo kan de restruimte worden benut om nieuwe bewoners een parkeerplaats aan te bieden.

6.2 Scenario 0 en 0 plus

Scenario 0 gaat uit van continuering van het bestaande beleid. Geen wijzigingen doorvoeren. Hoewel dit een keuze betreft, levert *niets doen* geen bijdrage aan de doelstelling die we formuleerden in de Omgevingsvisie 2050. De hinder blijft en verergert vanwege de toename van de parkeervraag door autonome groei en mogelijk ook door uitbreiding van woonfuncties in de binnenstad. Wel, en dat is al eerder genoemd, betreft het een scenario dat het meest efficiënt is qua ruimtegebruik.

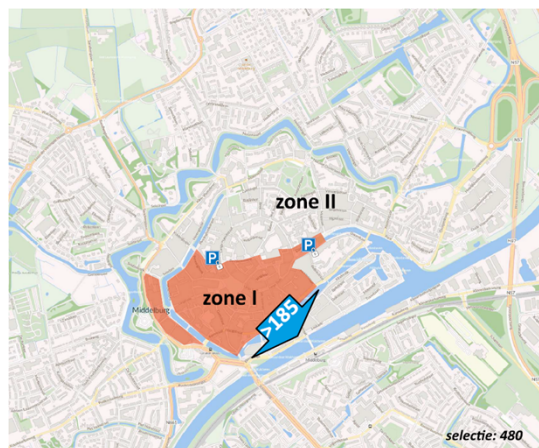
Dit scenario kan met enkele aanpassingen toch een plus krijgen. Het scenario 0 plus voorziet in de bouw van 150 extra parkeerplaatsen aan de rand van de binnenstad én uitbreiding van de parkeerregulering. Dit laatste punt behoeft uitleg. Zoals eerder beschreven zijn er regels verbonden aan het parkeren in de Middelburg. Regels zijn nodig om de parkeerders op de juiste plaats te laten parkeren. In de toekomst neemt de parkeervraag toe, terwijl het aanbod min of meer gelijk blijft. Deze onbalans leidt tot een toename van de parkeerdruk. Zeker op de momenten waarop er geen regels gelden (avonden en op zondagen) zal hierdoor extra hinder ontstaan. Immers niets staat de bezoeker van de binnenstad (en gasten van hotels/ B&B's) in de weg om op zaterdagavond en op zondag in woonstraten te parkeren. Bewoners krijgen hier in eerste instantie last van. Uitbreiding van de parkeerregulering naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur voorkomt dit; woonstraten blijven dan bestemd voor parkeren van bewoners. Dit is inclusief de blauwe zone.

6.3 Scenario 1

De parkeerdruk in de gehele binnenstad is hoog. Dit is het algemene beeld dat we opmaken op basis van de parkeertellingen uit 2023. Het gebied in het westelijk deel van de binnenstad (de huidige parkeerzone 1) toont over het algemeen de hoogste parkeerdruk. Bij drukte zijn de uitwijkalternatieven voor bewoners beperkt. Daarbij is het maximaal aantal vergunningen om te mogen parkeren in zone 1 gesteld op één, terwijl in zone 2 het toegestaan is om met twee parkeervergunningen in die zone te parkeren.

Als we in lijn met de Omgevingsvisie dit gebied ontlasten van bezoekers, dan heeft dat consequenties. Zoals eerder beschreven moet er een uitbreiding van de parkeerregulering plaatsvinden. Dit maakt het mogelijk om ongewenste parkeerders uit het gebied te weren. Verder moet de vervallen parkeerruimte voor bezoekers worden gecompenseerd.

Om een beeld te krijgen van de aantallen maken we gebruik van de rekenmethode. Het geselecteerde gebied (voor scenario 1: exclusief terreinen Bodenplaats en Damplein) telt zo'n 480 parkeerplaatsen in de woonstraten. Op de drukke momenten (werkdagmiddag en zaterdagmiddag) staan er 185 bezoekers geparkeerd. Als deze bezoekers niet meer in het gebied mogen parkeren, dan betekent dat niet dat er 185 parkeerplaatsen (van de 480) opgeheven kunnen worden. Want dat zou op momenten waarop vooral bewoners parkeren leiden tot een te hoge parkeerdruk. Voor het parkeren van bewoners, hun sociaal bezoek en houders van een bedrijfsvergunning zijn 370 (301 + 10% + 10% + 10) parkeerplaatsen nodig in het gebied. In theorie kunnen na het uitplaatsen van bezoekers dus (480-370) 110 parkeerplaatsen een andere functie krijgen. Je zou dit aantal kunnen vertalen naar 1430m² groen of ruimte voor 660 gestalde fietsen of parkeerruimte voor 55 extra woningen. Voor de geweerde bezoekers, in dit scenario 185, moeten we vervangende parkeerruimte realiseren.



minimaal 370 plaatsen behouden voor bewoners, sociaal bezoek en bedrijfsvergunningen

-110 1430m² 660 fietsen 55 woningen

Consequentie: minimaal 185 plaatsen bijbouwen op rand

SCENARIO 1

Zone 1 enkel voor bewonersparkeren, sociaal bezoek en bedrijfsvergunningen (Damplein en Bodenplaats ongewijzigd)

zone I (dinsdag middag)

bewoner: 196
bedrijf: 16
geen vergunning: **185**

zone I (dinsdag avond)

bewoner: **301**
bedrijf: 10
geen vergunning: 92

zone I (zaterdag middag)

bewoner: 243
bedrijf: 11
geen vergunning: 180

zone I (zaterdag nacht)

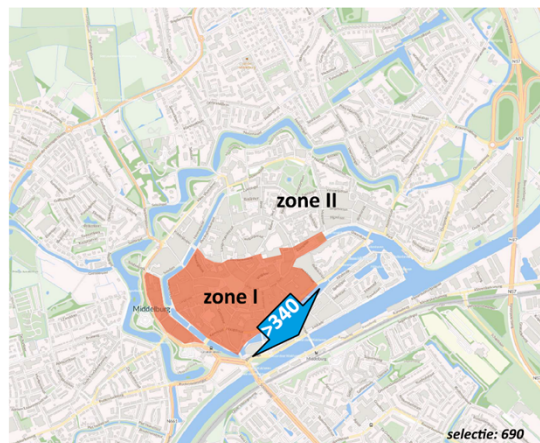
bewoner: 286
bedrijf: 7
geen vergunning: 103

6.4 Scenario 2

Dit scenario is nagenoeg gelijk aan scenario 1. Echter zijn nu de parkeerterreinen Bodenplaats en Damplein wel in de berekening meegenomen. Dit scenario gaat er namelijk vanuit beide parkeerplaatsen in de toekomst geen functie meer vervullen voor de bezoekers van de binnenstad. Bezoekers krijgen een alternatieve parkeerplaats aangeboden op de rand. Ruimte die hierdoor vrijkomt kan aangewend worden voor andere functies.

Het geselecteerde gebied telt 690 parkeerplaatsen. De hoogste parkeervraag van bezoekers zien we op de dinsdagmiddag. Op dat moment zijn er 340 parkeerplaatsen bezet door bezoekers. Parkeerregulering dwingt deze doelgroep straks op afstand te parkeren. Ook in dit scenario geldt dat we de parkeerbehoefte van bewoners, hun sociaal bezoek en houders van een bedrijfsvergunning faciliteren in het gebied. Uit de berekening blijkt dat er minimaal 457 parkeerplaatsen behouden moeten blijven.

In theorie kunnen na het uitplaatsen van bezoekers dus (690-457) 233 parkeerplaatsen een andere functie krijgen.



minimaal 457 plaatsen behouden voor bewoners, sociaal bezoek en bedrijfsvergunningen

 -233
  3029m²
 1398 fietsen
  117 woningen

Consequentie: minimaal 340 plaatsen bijbouwen op rand

SCENARIO 2

Zone 1 enkel voor bewonersparkeren, sociaal bezoek en bedrijfsvergunningen

zone I (dinsdag middag)

bewoner: 249

bedrijf: 24

geen vergunning: 340

zone I (dinsdag avond)

bewoner: 368

bedrijf: 15

geen vergunning: 146

zone I (zaterdag middag)

bewoner: 303

bedrijf: 20

geen vergunning: 307

zone I (zaterdag nacht)

bewoner: 354

bedrijf: 12

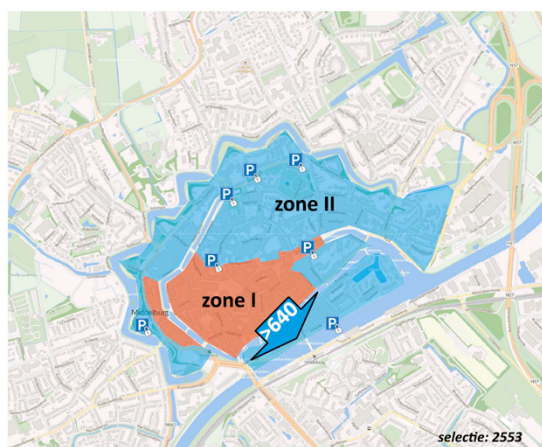
geen vergunning: 160

6.5 Scenario 3

Zoals in scenario 1 al is beschreven is de parkeerdruk in beide parkeerzones hoog. De Omgevingsvisie maakt hier ook geen onderscheid in. Hierin wordt de gehele binnenstad als aandachtsgebied bestempeld. Scenario 3 stelt voor om, op enkele parkeerterreinen na (zie onderstaand figuur P markering), in beide zones geen bezoekersparkeren meer toe te staan.

Het betreft een gebied van 2553 parkeerplaatsen in de woonstraten. Ook voor dit gebied geldt de dinsdagmiddag als maatgevende periode voor het bezoekersparkeren. Dan is het absolute aandeel bezoekersparkeren (640 bezoekers) het grootst. Het scenario waarbij deze parkeerders niet meer zijn toegestaan in de woonstraten, gaat ervanuit dat er een alternatief van minimaal 640 parkeerplaatsen op de rand van de binnenstad wordt gerealiseerd.

Voor bewoner, hun sociaal bezoek en houders van een bedrijfsvergunning moeten minimaal zo'n 2000 parkeerplaatsen behouden blijven. Het aantal parkeerplaatsen dat op termijn een andere functie kan krijgen is in dit scenario (2553-1998) 555.



minimaal 1998 plaatsen behouden voor bewoners, sociaal bezoek en bedrijfsvergunningen



-555



7215m²



3330 fietsen



278 woningen

Consequentie: minimaal 640 plaatsen bijbouwen op rand

SCENARIO 3

Zone 1 en 2 enkel voor bewonersparkeren, sociaal bezoek en bedrijfsvergunningen

zones I en II (dinsdag middag)

bewoner: 1036

bedrijf: 109

geen vergunning: 640

zones I en II (dinsdag avond)

bewoner: 1507

bedrijf: 54

geen vergunning: 289

zones I en II (zaterdag middag)

bewoner: 1282

bedrijf: 75

geen vergunning: 536

zones I en II (zaterdag nacht)

bewoner: 1619

bedrijf: 55

geen vergunning: 357

6.6 Parkeeroplossingen aan de rand

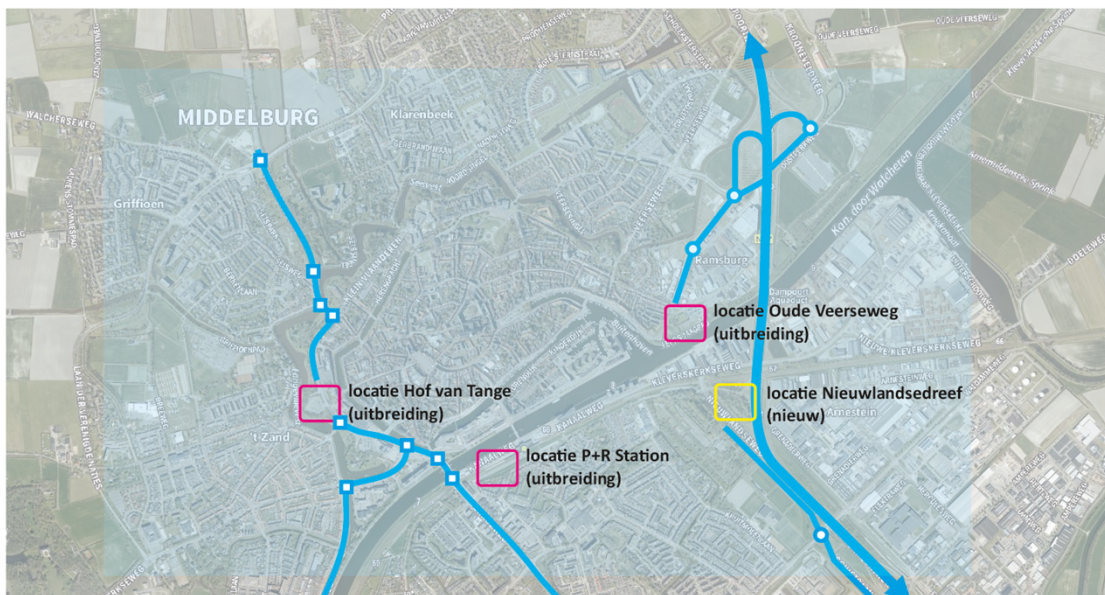
Parkeren aan de rand is niet nieuw. In de jaren 80 en 90 bouwden we diverse parkeergarages aan rand van de binnenstad om bezoekers op te vangen en de binnenstad te ontlasten van autoverkeer. In 2010 vond de laatste uitbreiding plaats (parkeerterrein Oude Veerseweg).

Op basis van de parkeertellingen uit 2023 concluderen we dat de parkeerfaciliteiten aan de rand goed gebruikt worden. Zo goed zelfs dat tijdens de drukke momenten er amper restcapaciteit beschikbaar is. Ons parkeerverwijssysteem wijst bezoekers dan op de volle garages en leidt ze naar een ander parkeeralternatief. Op moment van schrijven is er geen sprake van een acuut probleem. Neemt de parkeerdruk verder toe en weren we in de toekomst bezoeker uit de binnenstad, dan is het noodzakelijk om extra parkeerfaciliteiten te ontwikkelen.

In aanloop naar deze actualisatie onderzochten we zes locaties die mogelijk als nieuw dan wel extra parkeeralternatief kunnen dienen. Deze locaties zijn beoordeeld in een quick-scan omgevingseffectenanalyse (bijlage 10). De idee hierachter is om inschatting te krijgen of bouw/uitbreiding überhaupt mogelijk is. De omgevingseffectenanalyse toetst op de volgende thema's.

- **Archeologie:** Op basis van gesprekken met het Walcherse Archeologische Dienst (WAD), openbare archeologische waardenkaarten en vigerende bestemmingsplannen wordt de verwachtingswaarde van archeologische erfgoed in de bodem vastgesteld.
- **Cultuurhistorie:** Op basis van openbare informatie is in beeld gebracht of de locaties raakvlakken heeft met cultuurhistorische elementen, rijksmonumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten.
- **Bodem:** Op basis van historische informatie wordt inzichtelijk gebracht of op locatie in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.
- **Milieuzonering (geur en geluid):** Op basis van de VNG wordt ingeschat of een activiteit voor wat betreft de benodigde gebruiksruimte voor geluid en geur in een bepaald gebied inpasbaar is.

- **Natuur:** Op basis van gesprekken met de gemeente Middelburg en openbare informatie wordt de lokale beschermde flora en fauna soorten en/of andere ecologische waarden de afstand tot (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebieden en NNN inzichtelijk gebracht.
- **Stikstof:** Getoetst moet worden of de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden ten gevolge van aanleg- en gebruiksfase minder of gelijk is aan 0,00 mol/ha/jaar. Aanlegfase en gebruiksfase.
- **Externe veiligheid:** Onderzocht wordt of bij risicovolle bedrijfsactiviteiten de veiligheidsafstanden tot gevoelige objecten wordt gewaarborgd.
- **Klimaataspecten:** Voor de aspecten hittestress, hemelwateroverlast, droogtestress en overstromingen wordt inzichtelijk gemaakt hoe gevoelig de ontwikkeling is voor deze aspecten.



We vinden dat nieuwe locaties robuust moeten zijn. In onze ogen betekent dat het parkeerlocatie van behoorlijke omvang betreft en dat ze zich bevinden op loopafstand van de binnenstad én op korte afstand van de hoofdstructuur van het autoverkeer. Hiermee hoeven we niet blijvend te investeren in natransport (bussen) en voorkomt hinder door zoekverkeer.

Figuur hierboven geeft de meest kansrijke locaties voor ontwikkeling weer. De bestaande parkeerlocatie op maaiveld bij Tref maakt hier geen onderdeel van uit. Weliswaar is het terrein eigendom van de Gemeente Middelburg, maar het betreffende terrein wordt als parkeerlocatie gebruikt door Albert Hein (AH). Hiervoor is tussen de gemeente en AH een exploitatieovereenkomst afgesloten. De parkeergarage onder Tref is in eigendom van AH. Het betreft een complexe (parkeer)locatie. Het optoppen/uitbreiden van parkeerplaatsen op deze locatie is duur en zorgt bovendien voor weinig extra parkeerplaatsen. Dit heeft alles te maken met het ruimtebeslag dat noodzakelijk is voor het realiseren van extra kolommen en de op- en afritten van de parkeerdekken van de garage.

Twee locaties willen we op korte termijn in meer detail uitwerken en onderzoeken op haalbaarheid. Het gaat hierbij om de locaties P+R station (indicatief 360 extra parkeerplaatsen) en Oude Veerseweg (indicatief 300 extra parkeerplaatsen). Beide voldoen aan de gestelde criteria. Uitbreiding van het bestaande parkeerterrein Hof van Tange (indicatief 120 extra parkeerplaatsen) lijkt complex. Dit heeft te maken met de cultuurhistorische waarden. Locatie Nieuwlandsdreef (indicatief 350 extra parkeerplaatsen)

is minder interessant vanwege natuurwaarden en de relatief grote afstand tot de binnenstad. Dit zou betekenen dat er, om bezoekers comfort te bieden, ingezet moet worden op natransport.

Dit brengt ons gelijk op het volgende: transferium. Met regelmaat wordt deze parkeervorm genoemd als oplossing voor de parkeerproblematiek. We lieten ons adviseren over het gebruik van een parkeerterrein op afstand inclusief transport van en naar de binnenstad. Zie bijlage 11. Zonder al te diep in te gaan op de details lijkt een transferium geen interessant middel te zijn als robuuste oplossing van ons parkeervraagstuk. Een transferium is voor bezoekers pas een aantrekkelijk alternatief als er een chronische schaarste is aan parkeerplaatsen, het parkeertarief in de binnenstad erg hoog is en de reistijd naar de binnenstad met de auto langer is dan met de transferium bus.

Geen van bovenstaande voorwaarden gelden in de Middelburgse situatie. Het is ook niet te verwachten dat we aan de voorwaarden willen voldoen. Zo bieden we 1000 parkeerplaatsen aan in onze parkeergarages. Opheffen van deze parkeervoorzieningen en/of invoeren van een tariefsverhoging om schaarste te creëren is geen gewenste stap. De garages functioneren over het algemeen prima om bezoekersparkeren te faciliteren zonder al te veel hinder voor de omgeving. Bij de instandhouding van de garages zullen bezoekers geneigd zijn toch door te rijden naar de binnenstad. We concluderen dat een transferium niet aan zal slaan bij het grote publiek.

Als we kijken naar de kosten van enkel het volcontinu laten rijden van drie kleine bussen (bedienen terrein 150 parkeerplaatsen) het gehele jaar dan zijn die aanzienlijk. De parkeervraag in de toekomst is vele malen hoger. Dit alles zet ons op het spoor om te investeren in de realisatie en/of uitbreiding van een of meerdere parkeerlocaties op loopafstand van de binnenstad.

7 Uitwerking autoparkeren

Het voorgaande hoofdstuk gaf een uiteenzetting *wat* we willen bereiken met de herverdeling van de parkeerders in de binnenstad. Dit hoofdstuk gaat nader in op de middelen die nodig zijn om parkeerders zover te krijgen om op de juiste plaats te parkeren.

We onderscheiden verschillende gebieden met elk een eigen aanpak. In hoofdlijnen betreft het een continuering van het bestaande beleid. Waarbij we bezoekers met een hoog tarief op straat verleiden om in de parkeergarages te parkeren. Daarbovenop geldt dat de parkeerduur beperkt is.

7.1 Binnenstad

Het bestaande reguleringsmechanisme blijft intact waarbij we sturen met tarieven en parkeerrechten. Vanaf scenario 0 plus breiden we de tijden van de bestaande parkeerregulering uit. De grootste stap is wel dat er parkeerregels gaan gelden op de zondag. Dit is nodig om de parkeerhinder in de woonstraten te beperken. Bezoekers van de binnenstad, gasten van hotels en B&B's parkeren dan gedwongen op afstand omdat er aan de doelgroep geen parkeerrechten worden verleend. In de woonstraten is parkeren enkel voorbehouden aan bewoners, hun sociaal bezoek en houders van een bedrijfsvergunning. Bestuurders in bezit van een gehandicaptenparkeerkaart zijn en blijven altijd welkom in de woonstraten. Ook op parkeerterreinen wordt voor deze doelgroep ruimte gereserveerd. Laden en lossen is toegestaan omdat het een activiteit betreft en daardoor niet onder de noemer parkeren valt. Elk scenario faciliteert kortdurend autoparkeren op meerdere parkeerterreinen in de binnenstad. De inschatting is dat diverse gevestigde functies hier namelijk behoefte aan hebben. Kort bezoek met de auto aan de binnenstad of bijvoorbeeld aan een specifieke locatie (dierenarts, fietsenmaker, et cetera) mogelijk. Het is niet de bedoeling dat bezoekers langdurig (langer dan 1 uur) parkeren. Om deze reden gelden op deze terreinen specifieke regels die dit tegengaan.

Er bestaan twee reguleringsmaatregelen om bezoekers te weren uit de binnenstad:

- Gefiscaliseerd parkeren. Hierbij wordt een hoog parkeertarief geheven om zodoende het parkeren onaantrekkelijk te maken. In feite een indirecte vorm. Immers de mogelijkheid wordt geboden, maar tegen onaantrekkelijke voorwaarden. Voordeel is wel dat het systeem parkeerinkomsten genereert. Er zijn bezoekers die bereid zijn een hoog tarief te betalen en als men niet betaalt maar toch parkeert dan zijn de inkomsten van de naheffingen voor de gemeente;
- Vergunninghouders parkeren. Heeft men geen parkeerrecht (bewonersvergunning, bedrijfsvergunning), dan is parkeren niet toegestaan. Dit is een heel duidelijke en voor de bezoeker begrijpelijke boodschap. Handhaving is mogelijk, maar dat levert geen geld op. Het betreft namelijk een Mulderfeit. Het geldbedrag van de boete dragen we af aan het Rijk.

7.2 Bezoekers parkeren naar de randen

Bezoekers van de binnenstad parkeren straks meer dan nu aan de randen. Dat gebeurt nu al op grote schaal in diverse parkeergarages en op het parkeerterrein Oude Veerseweg. Zoals we eerder benoemden is de restcapaciteit in de parkeergarages en op het parkeerterrein Oude Veerseweg onvoldoende om de bezoekers die nu nog parkeren in de woonstraten op te faciliteren. Dit betekent dat we nieuwe locaties moeten ontwikkelen en/of bestaande locaties moeten uitbreiden. De mate waarin is afhankelijk van de keuze van het scenario.

De nieuwe parkeerlocaties moeten minimaal voldoen aan enkele basale voorwaarden. Zo is het van belang dat de voorzieningen goed vindbaar (opgenomen parkeerverwijzing, dicht nabij hoofdstructuur auto) en aantrekkelijk (betaalbaar, directe en veilige looproute naar binnenstad) zijn.

7.3 Schil rond de binnenstad (blauwezone)

Parkeerlocaties net buiten de binnenstad zijn interessant omdat er vaak geen parkeerbelasting betaald hoeft te worden en dat de loopafstanden beperkt zijn. Echter betreft het vaak wel woonstraten. Om parkeerhinder (zoekverkeer, hoge parkeerdruk) te voorkomen is in de woonstraten rondom de binnenstad een blauwe zone ingesteld. Hier is parkeren slechts voor korte duur toegestaan. In combinatie met een relatief grote loopafstand is parkeren in een blauwe zone niet interessant voor bezoekers. We zijn, in grote lijnen, tevreden met de huidige opzet.

7.4 Tweede schil rond de binnenstad flankerend beleid (mogelijk)

Vallen er in de toekomst meer parkeeralternatieven in de binnenstad weg, dan zullen bezoekers uitkijken naar andere mogelijkheden. Een deel kiest hopelijk voor de fiets, maar we nemen aan dat er een groot aandeel toch met de auto blijft komen. Dit verhoogt de druk op de locaties die nu nét buiten de blauwe zones vallen. We verwachten dat juist in die gebieden maatregelen nodig zijn om eventuele hinder te beperken. Uitbreiding van de bestaande blauwe zone ligt dan voor de hand. E.e.a. gebeurt zondermeer in goed overleg met de bewoners van de gebieden in kwestie.

7.5 De woonwijken

De focus van het voorliggend ligt op het parkeren in en rondom de binnenstad. Parkeren in de woonwijken blijft ongewijzigd. Als er parkeerexcessen zijn dan worden die individueel bekeken. Mogelijk komen er in de toekomst wel generieke regels voor het parkeren van grote voertuigen. Het gaat dan in het bijzonder om voertuigen kleiner dan een vrachtwagen, maar die toch een behoorlijk formaat hebben (langer dan 6,0 meter en/ of hoger dan 2,4 m). In onze Algemene Plaatselijke Verordening (hierna APV) verbieden we het parkeren van dit soort voertuigen in woonwijken in de avonduren en in het weekeinde. Artikel 5.8 APV beschrijft dat dit soort voertuigen schadelijk zijn voor het aanzien van de gemeente. Echter zien we ook een toename van dit soort voertuigen in het straatbeeld. De vraag is of het verbod stand moet houden of dat er ook binnen de gemeente locaties aangewezen kunnen worden waar deze voertuigen alsnog kunnen parkeren.

7.6 Overige locaties (bedrijventerreinen)

Hoewel wegen op de bedrijventerreinen vaak gekenmerkt worden door hun royale breedte vormen geparkeerde voertuigen (waaronder ook aanhangwagens en opleggers vallen) toch een belemmering voor de bereikbaarheid. En, omdat ook de fietser gebruikmaakt van de rijbaan, zorgen geparkeerde voertuigen voor potentiële onveilige situaties. Dit vraagt om een nadere detaillering.

8 Uitwerking fietsparkeren

Al jarenlang krijgt de fietser bijzondere aandacht. Gemeente Middelburg heeft een bovengemiddeld fietsgebruik. Het helpt dat de stad compact is en dat wegen die veelal de historische contouren volgen ideale routes vormen voor de fietser.

De fietser is van groot belang in ons verkeerssysteem. Niet alleen is fietsen gezond en vormt het een duurzame wijze van verplaatsen, maar het ondersteunt ook de wens om de binnenstad meer autoluw te maken. Als bezoekers van de binnenstad de auto laten staan ten gunste van de fiets, dan is dat pure winst. Op dit vlak is er zeker nog wat te winnen. Tijdens het parkeeronderzoek in 2023 is het herkomstadres van bezoekers cijfermatig weergegeven. Hieruit blijkt dat er tijdens winkeluren zo'n 100 auto's in de binnenstad geparkeerd staan die feitelijk uit de directe omgeving afkomstig zijn. Het gaat hierbij om bewoners die niet in de binnenstad wonen, maar wel binnen loop- of fietsafstand ervan.

Verbreden we de scope naar herkomst buiten Middelburg dan zagen we ongeveer 20% van de bezoekers afkomstig is uit het buitenland. Een deel hiervan verblijft op vakantieadressen die zich mogelijk ook binnen fietsafstand bevinden van Middelburg. Met aantrekkelijke fietsroutes in het buitengebied van en naar Middelburg kunnen ook deze groep automobilisten bewegen om de fiets te pakken. Deze aanpak valt echter buiten het parkeerbeleid voor fietsen.

Parkeerbeleid voor fietsen richt zich de komende jaren primair op het faciliteren van de fietser. Waarbij het eindpunt (de parkeerplaats) van de reis geen belemmering mag zijn.

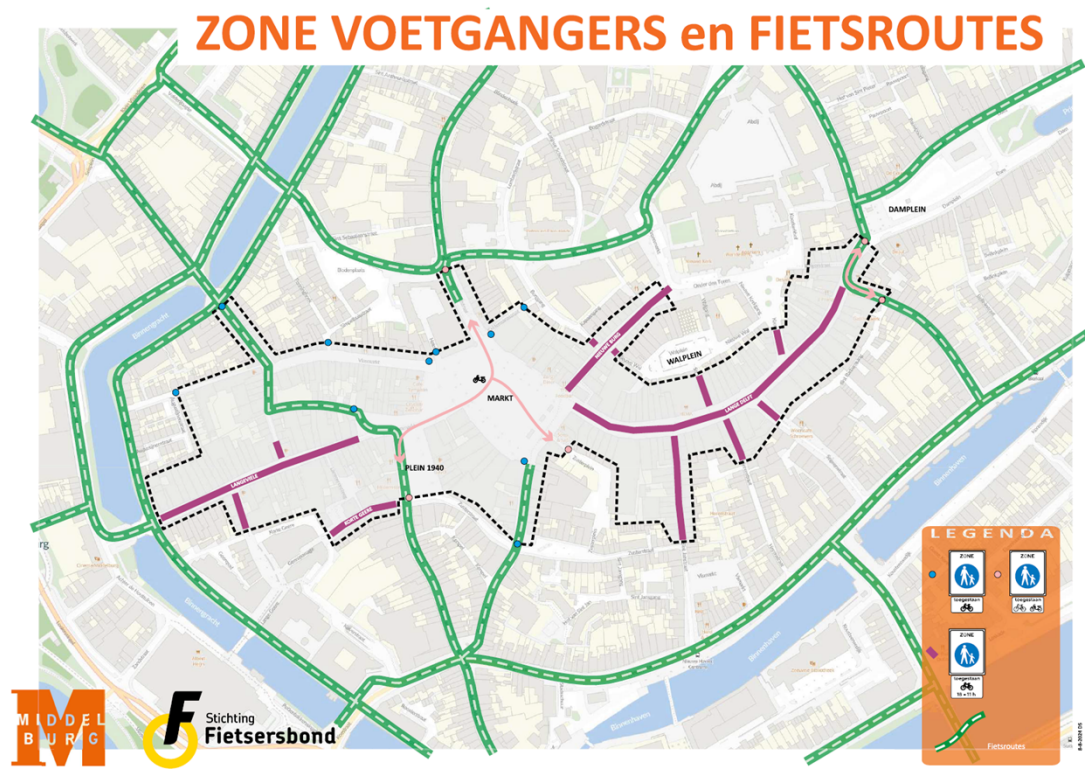
8.1 Binnenstad algemeen

De winkelstraten in de binnenstad zijn autovrij en grotendeels fietsluw. In diverse winkelstraten is fietsen binnen winkeltijden immers niet toegestaan. Net buiten de contouren van het winkelgebied lopen de hoofd fietsroutes. Dit zijn de wegen waarop we fietsers zoveel mogelijk bundelen. Routes zijn soms extra aantrekkelijk gemaakt doordat de fietser voorrang geniet ten opzichte bestuurders uit zijstraten.

Er zijn enkele routes die het winkelgebied doorkruisen of schampen. Fietsers in deze gebieden delen de ruimte met voetgangers. Geen van beide heeft het absolute primaat.

Gelijktijdig met de tellingen voor het autoparkeren zijn ook alle geparkeerde fietsen geteld. Dit gebied had de omvang van zone 1. Tijdens de zaterdag en donderdagmiddagen telden we ongeveer 3000 fietsen. Dit is fors. Zeker afgezet tegenover het autoparkeren (690 autoparkeerplaatsen in de woonstraten, die op het drukste moment met 630 voertuigen zijn bezet). Het aantal fietsen in dit gebied is dus bijna 5 maal zo groot.

Voor degene die zich ergert aan de geparkeerde fietsen zal het aantal van 3000 fietsen juist aanzetten tot actie om het fietsparkeren in te dammen. Vanuit verkeerskundig oogpunt bezien is het hoge getal echter een bevestiging van een goed fietsklimaat. Waarbij we ons ook de vraag mogen stellen hoe zou de stad eruit zien als een kwart van de fietsers weer met de auto komt.

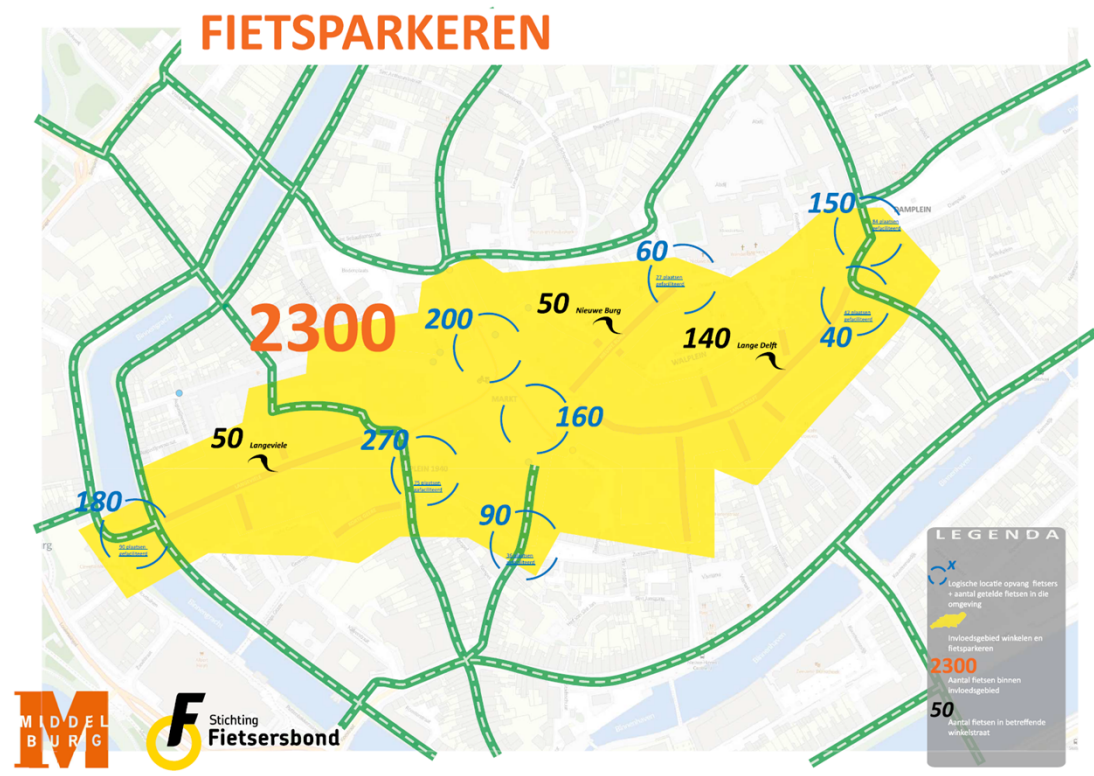


8.2 Gebruik van bestaande voorzieningen

Binnen de contouren van het winkelgebied staan ongeveer 2300 fietsen geparkeerd. Dit zijn fietsen van de bewoners, werkers en bezoekers van de binnenstad.

De ideale locaties voor het fietsparkeren bevinden zich op het snijpunt van de hoofdfietsroute en de entree van het winkelgebied. Juist daar stopt de bezoeker/ fietser (vaak) met fietsen en wordt vervolgens voetganger. Locaties buiten het gezichtsveld van de fietser en/of op grote loopafstand zijn niet aantrekkelijk voor algemeen gebruik.

Als we de bovenstaande theorie projecteren op de Middelburgse binnenstad dan zien we dat een groot deel (circa 1150) van alle geparkeerde fietsen al op de meest logische locaties staan; bij de entrees van het winkelgebied én in dichte nabijheid van een fietsroute. In de winkelstraten staat ongeveer 10% van het totaal. Alle andere fietsen zijn verdeeld over andere stallingen en/of staan los geparkeerd in het gebied.



8.3 Onvoldoende parkeerplaatsen op de ideale locaties

Vrijwel alle locaties die ideaal zijn voor algemeen fietsparkeren schieten tekort qua capaciteit. Desondanks worden ze goed gebruikt. Doordat de faciliteiten ontbreken leidt het fietsparkeren op deze locaties tot overlast.

Locatie	Capaciteit	Gebruik
Langevelebinnenbrug (quick-win)	90	180
Plein 1940	75	270
Zusterstraat	36	90
Markt	35	360
Nieuwe Burg	27	60
Nieuwstraat	42	40
Damplein (quick-win)	84	150

Fietzers zijn erg gevoelig voor loopafstanden. Dit betekent dat uitbreidingen op andere locaties weinig soelaas bieden voor de bovenstaande knelpunten. De insteek is om de aandacht te richten op verbetering van de bestaande parkeerlocaties, zowel in kwantitatief als kwalitatieve zin. Met name voor dit laatste deel trekken we samen op met de fietzersbond. Twee locaties, Langevelebinnenbrug en Damplein, zijn benoemd als quick-wins.

9 Toetsing scenario's autoparkeren

Hoofdstuk 6 gaf een uiteenzetting van mogelijke scenario's en het effect van elk in kwantitatieve zin. Er zijn nog vele variaties te bedenken, echter is het van belang om nu een richtingbepalende keuze te maken en de details (zoals precieze begrenzing van zones) op een later moment uit te werken.

In feite is de keuze al gemaakt bij het vaststellen van de Omgevingsvisie. De inzet is een autoluwe stad waarbij bezoekers op afstand parkeren. Het scenario 3 sluit hier het dichtst bij aan.

Dit hoofdstuk zet alle scenario's naast elkaar waarbij naast de kwantitatieve aspecten (aantal parkeerplaatsen en kosten) ook de kwalitatieve effecten worden belicht. Het doel is om de onderlinge verschillen inzichtelijk te maken.

9.1 Matrix

We nemen u in enkele stappen mee in de uitleg van de matrix. Op bijlage 12 vindt u de matrix in groot formaat terug.

Stap 1: Scenario's

														FINANCIEN	
SCENARIO	Varianten	Plaatsen bijbouwen	Plaatsen vervallen centrum	NETTO bijdrage parkeeroplossing										Investering	Exploitatie
0		0	0	nvt.										nvt.	nvt.
0+	I	150	0	b = 300										13 mln.	0,2 mln.
	II	150	0	c = 360										6 mln.	0,2 mln.
1		185 + 150	110	c = 360										6 mln.	0,2 mln.
2		340 + 150	233	b+c = 300 + 360 = 660										19 mln.	0,4 mln.
3	I	640 + 150	555	a+b+c+d = 120 + 300 + 360 + 350 = 1130										37 mln.	0,7 mln.
	II	640 + 150	555	b+c+d = 300 + 360 + 350 = 1010										22 mln.	0,5 mln.

De meest linker kolom geeft de scenario's weer zoals we die behandelden in hoofdstuk 5. Hierbij vangen we aan met scenario 0 en bouwen we geleidelijk op naar scenario 3. De derde kolom geeft het aantal parkeerplaatsen aan MINIMAAL gecompenseerd dient te worden aan de rand van de binnenstad en de kolom ernaast geeft aan hoeveel parkeerplaatsen er MAXIMAAL van functie kunnen veranderen.

Aan elk scenario, behalve scenario 0, is een parkeeroplossing verbonden, te weten:

- a) +120 parkeerplaatsen Hof van Tange (investering €15 mln.)
- b) +300 parkeerplaatsen Oude Veerseweg (investering €13 mln.)
- c) +360 parkeerplaatsen P+R station (investering €6 mln.)
- d) +350 Nieuwlandsedreef (investering €3 mln.)

De varianten op de scenario's worden bepaald door de keuze van de parkeer-oplossing of oplossingen die ingezet wordt.

De rechterzijde van de matrix belicht het financiële deel. We maakten hierbij een verdeling naar investering (eenmalig) en exploitatie (jaarlijks). Scenario 3 variant I is de meest dure variant. Hierbij wordt rekening gehouden met bouw van meerdere parkeeroplossingen in dit theoretisch voorbeeld.

				CRITERIA									
				EFFECTEN									FINANCIEN
SCENARIO	Plaatsen bijbouwen	Plaatsen vervallen centrum	NETTO bijdrage parkeeroplossing	Kans op vergroenen	klimaat adaptatie	Terugdringen Zoekverkeer	Realisatie- termijn	Bijdrage aan autoluweheid	Bijdrage aan fietsveiligheid	Bewoners- parkeren	Bedrijven- parkeren	Bezoekers- parkeren	Kaders
Varianten													Investering
0	0	0	nvt.				nvt.						nvt.
0+	I	150	0	b = 300									13 mln.
	II	150	0	c = 360									0,2 mln.
1		185 + 150	110	c = 360									6 mln.
2		340 + 150	233	b+c = 300 + 360 = 660									19 mln.
3	I	640 + 150	555	a+b+c+d = 120 + 300 + 360 + 350 = 1130									37 mln.
	II	640 + 150	555	b+c+d = 300 + 360 + 350 = 1010									22 mln.

In de bovenstaande verbeelding zijn de kwalitatieve effecten weergegeven. De scores kennen drie gradaties en moeten beoordeeld worden ten opzichte van elkaar per criterium.

- **groen:** positief effect op het criterium;
- **rood:** negatief effect op het criterium;
- **geel:** houdt het midden tussen groen en rood.

9.2 bevindingen interpretatie tabel

Het maken van subjectieve keuzes/oordelen is arbitrair en staat altijd garant voor een discussie. Door de oogblijven heen bezien valt er echter wel een duidelijke lijn te herkennen. De 0 en 0+ scenario's scoren veelal negatief. Dit heeft alles te maken met het feit dat geen of vrij beperkte aanpassingen worden gedaan in het parkeer-systeem en dat er geen parkeerplaatsen qua functie kunnen veranderen. Dit biedt weinig kansen voor aanpak openbare ruimte. Het pakt wel gunstig uit voor de bezoeker aan de binnenstad; alle parkeerplaatsen blijven namelijk beschikbaar. Dit wordt in scenario 0+ iets minder gunstig vanwege de uitbreiding van de parkeerregulering.

Zetten we de scenario's 0 en 0+ af tegen de kaders die de gemeenteraad heeft gesteld, dan zien we enkele strijdigheden wat betreft kaders 2 en 3.

Kader 2: Autoluwe binnenstad is een middel om de leefbaarheid te vergroten.

Zoveel mogelijk het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnenstad weren. Een autovrij kernwinkelgebied en een autoluwe binnenstad. Dit is de buitenschil van de binnenstad waar onder andere de parkeergarages liggen en een autoluwe overig deel van de binnenstad.

Doelgroepenbeleid is een middel om schaarse ruimte te verdelen.

Kader 3: Bewoners (en sociaal bezoek) krijgen prioriteit in de binnenstad.

Bezoekers (anders dan sociaal bezoek, zoals toeristen en winkelend publiek) en werkers faciliteren we buiten de binnenstad op maaiveld en/of in parkeergarages.

Scenario 3 scoort op meerdere criteria positief en past binnen de gestelde kaders van de gemeenteraad. Dit scenario weert de meeste bezoekers waardoor er minder parkeerplaatsen nodig zijn in de binnenstad. Minder parkeerhandelingen betekent ook minder verkeersbewegingen hetgeen de leefbaarheid in algemene zin verbetert. Wel moet in ogenschouw gehouden worden dat niet overal evenveel parkeerruimte vrijgemaakt kan worden. Immers in gebieden met veel bewoners en weinig openbare ruimte (zone 1) blijft vraag naar parkeerruimte groot.

Kunnen meer parkeerplaatsen een andere functie krijgen, dan ontstaan er ook meer kansen voor slimme aanpassingen in de openbare ruimte waarbij meerdere criteria positief bediend worden. Zo zou bijvoorbeeld het haaksparkeren langs hoofdfietsroutes omgezet kunnen worden naar langsparkeren. Dit is veiliger voor fietsers en het maakt gelijk ruimte vrij voor aanpak groene corridors. Een integrale benadering is vereist om juist die kansen te benutten.

Het criterium realisatietermijn neemt na scenario 1 een rode kleur aan. Dit komt omdat we meerdere parkeeroplossingen (nieuwe garages en uitbreiding bestaande terreinen) moeten ontwikkelen. Dit vraagt tijd. Een voorzichtige schatting is periode plan tot definitieve oplevering garage ongeveer 3 tot 5 jaar duurt.

Scenario 2 houdt min of meer het midden. Maar het rood gekleurde vak bij criterium bezoekers verdient wel een uitroepteken. Zoals we beschreven in hoofdstuk 5 gaat dit scenario uit van functieverandering parkeerplaatsen Bodenplaats en Damplein. Beide terreinen bedienen nu zowel bewoners- als bezoekersparkeren, maar verandert qua functie naar enkel bewonersparkeren in Scenario 2. Dit betekent dat er twee terreinen dichtbij het winkelgebied komen te vervallen. Dit zijn juist de plaatsen die ideaal zijn om even de binnenstad aan te doen. Als deze parkeerterreinen komen te vervallen, dan is ook kortparkeren geen optie meer. Wel ontstaat op deze parkeerterreinen ruimte voor eventueel vergroening.

9.3 Scenariokeuze

Scenario 3 sluit het meest aan de bij uitgangspunten van de Omgevingsvisie, laat de meeste criteria groen kleuren en verdient dan ook de titel voorkeursvariant. We zien het als een richtingbepalend scenario waaraan we de komende jaren zullen werken.

Willen we stappen zetten dan is bijbouwen een eerste vereiste. Dit is de reden om spoedig onderzoek te starten naar twee locaties die het meest voor de hand liggen: P+R terrein station en Oude Veerseweg. Deze locaties zijn ideaal vanwege de ligging. De loopafstanden van en naar de binnenstad zijn relatief kort. Hof van Tange, weliswaar ook op korte afstand gelegen van de binnenstad, is een minder interessante locatie. Dit heeft alles te maken met het feit dat Hof van Tange aangewezen is als rijksmonument en zich bevindt binnen het beschermd stadsgezicht.

Om op de voorkeurslocaties extra parkeercapaciteit te realiseren is uitbreiding in hoogte (meerdere parkeerlagen) en/of op straatniveau een vereiste. Dit gaat mogelijk ten koste van nabijgelegen functies (zoals groen, volkstuinen) en heeft een visuele impact. Onderzoek wijst uit in welke mate uitbreiding mogelijk is en welke consequenties we hieraan moeten verbinden. Omdat parkeeruitbreiding Hof van Tange complex is van wege status directe omgeving en de Nieuwlandsedreef op (te) grote afstand ligt van de stad, was het voorstel om onderzoek te doen naar de maximale bouwvolumes op de locaties P+R terrein station en Oude Veerseweg. In de raadsvergadering van 30 januari 2025 is een amendement aangenomen om de locatie Hof van Tange alsnog toe te voegen aan het onderzoek voor parkeeruitbreiding.

We denken aan een fasering waarbij we scenario 0 (huidige situatie) handhaven. Vervolgens zetten we de stap naar scenario 1 (uitbreiding reguleringsuren 6 tot 24 uur zeven dag per week, vergunninghoudersparkeren zone 1 [exclusief parkeerterreinen Bodenplaats en Damplein]) op het moment dat een of meerdere parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad

zijn gerealiseerd. Na analyse van de tussenstap (zijn doelstellingen behaald met scenario 1) kunnen we verder groeien naar scenario 3.

Afhankelijk van de mogelijkheden (termijn en capaciteit) werken we faseringsplannen uit. Het is goed om in ogenschouw te houden dat ontwikkeling van parkeergarages tijd vergt. We verwachten een doorlooptijd van 3 tot 5 jaar. Deze tijd is nodig voor nadere onderzoeken, participatie, grondverwerving, doorlopen procedures en het feitelijk realiseren van de voorziening(en).

10 Financiën

Kijkend naar de geformuleerde doelstellingen en het gewenste beeld voor de fysieke leefomgeving zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie 2050, sluit scenario 3 hier het meest op aan. Het bereiken van deze optimale situatie kan en zal niet anders dan gefaseerd kunnen plaatsvinden. Vooropgesteld zijn we afhankelijk van de mogelijkheden tot het realiseren van compenserende parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad. De getoonde alternatieve locaties kennen op dit moment nog de nodige onzekerheden waardoor een keuze op dit moment nog niet te maken valt. Dit vergt nader onderzoek. Wel kan met de informatie waarover we nu reeds beschikken, en een ruwe indicatie voor wat betreft de kosten die horen bij een alternatieve p-locatie, een onderzoeksrichting bepaald worden.

Voor de in hoofdstuk 6.6 genoemde vier locaties die concreet in beeld zijn kan een ranking worden gemaakt op basis van investeringsomvang is relatie tot het aantal mogelijk te realiseren extra parkeerplaatsen:

Parkeerlocatie	Investering	Extra p-plaatsen	Kosten per p-plaats	ranking
Hof van Tange	15 mln	120	€ 122.000	4
Oude Veerseweg	13 mln	300	€ 43.000	3
Station	6 mln	360	€ 17.000	2
Nieuwlandsedreef	3 mln	350	€ 8.000	1

De locatie Nieuwlandsedreef zou sec vanuit financieel oogpunt, op basis van de investeringskosten per te realiseren parkeerplaats, de voorkeur hebben. Echter, aangezien de geldende natuurwaarden op deze locatie als wel de grote afstand tot de binnenstad, hetgeen (kosten voor) natransport noodzakelijk maakt, heeft deze locatie niet de voorkeur. Naast het feit dat de locatie Hof van Tange onderdeel uitmaakt van een rijksmonument, zijn de investeringskosten per parkeerplaats dermate omvangrijk, dat ook dit alternatief niet direct voor de hand liggend is om nader te onderzoeken. Het onderzoek naar locaties zal zich in eerste instantie dan ook toespitsen op de locaties Station (P&R-terrein) en Oude Veerseweg. In de raadsvergadering van 30 januari 2025 is een amendement aangenomen om de locatie Hof van Tange alsnog toe te voegen aan het onderzoek voor parkeerausbreiding.

Op het moment dat meer duidelijkheid bestaat over de mogelijkheden rondom locaties zal in een volgende fase een meer concreet beeld ontstaan met betrekking tot de (investerings)kosten en de baten (parkeeropbrengsten) die hiertegenover kunnen staan. Het verdrijven van bezoekersparkeren uit de binnenstad (zone 1 en 2) ten faveure van bewonersparkeren betekent namelijk een derving van parkeeropbrengsten in de binnenstad. Vooralsnog is het uitgangspunt dat deze omzetsderving gecompenseerd gaat worden op de alternatieve locaties, in combinatie met aanvullende maatregelen (zoals duurdere bewonersvergunningen, inkomsten door verwachte toename parkeervraag, oprekken parkeerduur en tariefstelling). De mate waarin compensatie haalbaar is zal sterk afhankelijk zijn van de mogelijkheden en keuze die wordt gemaakt ten aanzien van de parkeerlocaties. In zijn algemeenheid geldt hierbij dat hoe verder de parkeerfaciliteit afligt van de binnenstad, des te lager het tarief en dus de parkeeropbrengsten. Daarnaast geldt ook, hoe verder de locatie afligt van binnenstad, des te hoger de kosten (natransport). De locatiekeuze voor een alternatieve parkeerfaciliteit is in dit geval dan ook cruciaal voor een financieel gezond parkeerproduct.

Na afloop van de onderzoeksperiode, waar aanvullende parkeertellingen onderdeel van zijn, zal een scherper beeld beschikbaar zijn omtrent de haalbaarheid ten aanzien van de genoemde alternatieve parkeerlocaties, de gewenste parkeervoorziening(en) en de daarbij behorende kosten.

Denkrichting voor wat betreft de financiële dekking van de te realiseren parkeervoorziening (investeringskosten) is op dit moment het Investeringsfonds. Bijkomende exploitatiekosten zullen, afhankelijk van de mogelijkheden en te maken keuzes, gedekt moeten worden vanuit (aanvullende) parkeerinkomsten of als extra last op de begroting drukken. In het laatste geval zal de dekking te zijner tijd uit beschikbare begrotingsruimte moeten komen of ten koste gaan van andere gemeentelijke activiteiten. De consequenties en mogelijkheden hierin zullen inzichtelijk worden gemaakt op het moment dat de raad gevraagd wordt besluiten te nemen met betrekking tot alternatieve parkeerlocaties.

11 BIJLAGEN



MOTIE
art. 36 RvO

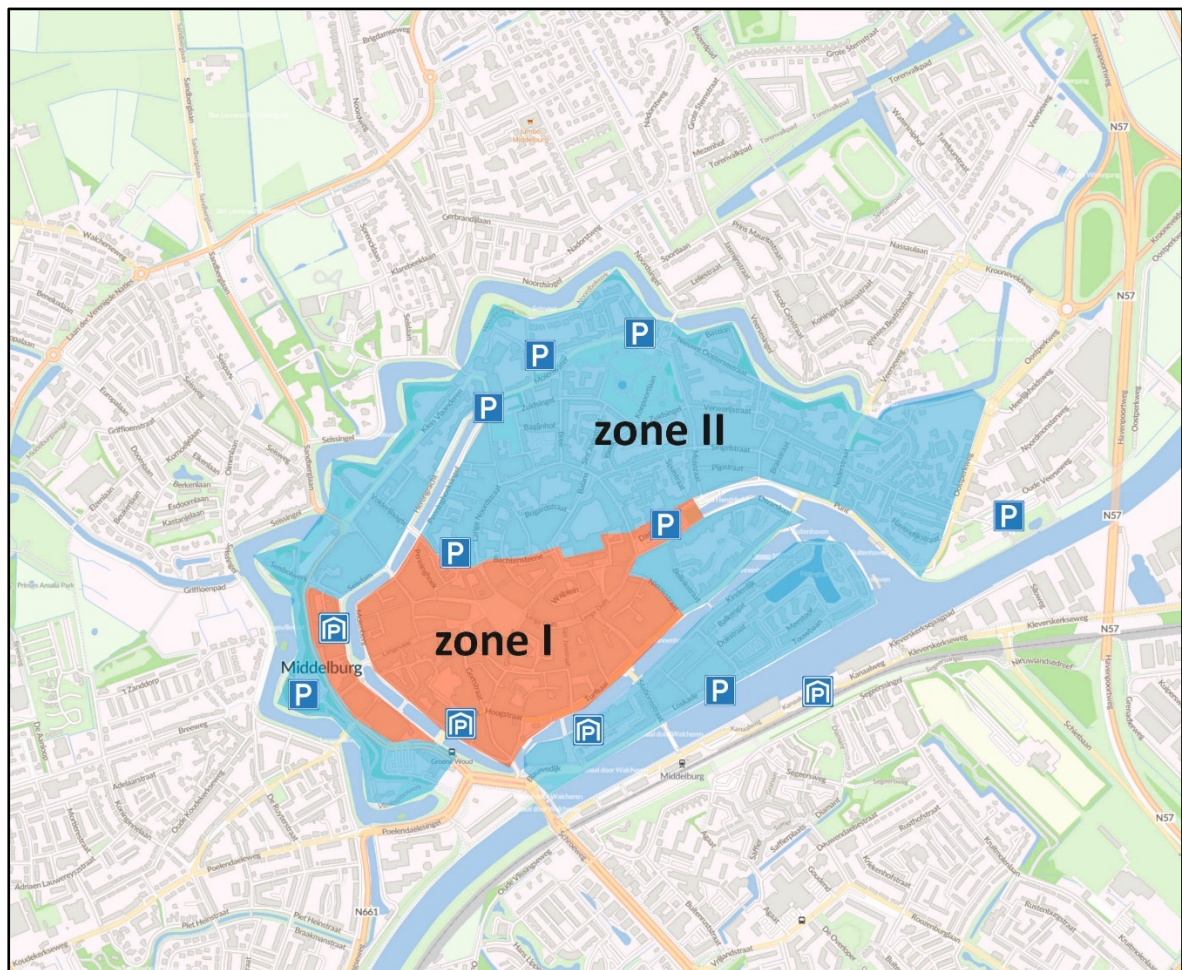


Voorstel nummer 23-043 / agendapunt 5.m.1
De raad van de gemeente Middelburg in vergadering bijeen op 1 juni 2023
Onderwerp: Onderzoek invoeren bewonersparkeren binnenstad
De raad, gehoord de beraadslaging, Constaterende dat; - Door de toename van het aantal overnachtingen en de toename van toeristisch gerelateerde activiteiten de bewoners van de binnenstad op piekmomenten overlast ervaren; - De overlast met name zit in de verkeersdrukte en gebrek aan parkeerruimte; - Door het gebrek aan parkeerruimte onnodig veel rondjes worden gereden voor het vinden van een parkeerplaats op maaiveldniveau; - De binnenstad een woonwijk is en voor veel bewoners een auto (nog altijd) noodzakelijk is; - Deze bewoners van de binnenstad regelmatig geen parkeerplaats kunnen vinden omdat deze bezet zijn door de toeristen; Overwegende dat; - Negatieve effecten van de "pieken" in toeristische druk op de leefbaarheid zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen; - Het spreiden van toerisme en afstemming van het Toeristisch Beleid met het Parkeerbeleid daarom erg belangrijk zijn; - Voor een autoluwe binnenstad het noodzakelijk is maatregelen te treffen om dit doel te bereiken; - Het belang van een goede leefbaarheid van onze bewoners, maar ook het vinden van een parkeerplaats in de binnenstad, boven het belang gaat van de bezoekers van de binnenstad; - Door het aanwijzen van een groot deel van de binnenstad (waaronder de Koorkerkplein, De Balans, Sint Pieterstraat, Damplein, De Burcht, Zusterplein, Zusterstraat en de Wagenaarstraat) voor bewoners parkeren, onnodig veel zoekbewegingen naar een parkeerplaats kunnen worden beperkt;
Verzoekt het college om 1. Als onderdeel van de herziening van het parkeerbeleid te onderzoeken of het mogelijk is het grootste deel van de binnenstad als gebied exclusief voor vergunningparkeren voor bewoners van de binnenstad aan te wijzen; 2. Te onderzoeken welke maatregelen daarvoor nodig zijn qua parkeercapaciteit buiten het centrum; 3. De effecten van deze maatregel aan de kosten- en de inkomsten kant te onderzoeken; 4. De raad over de uitkomsten te informeren.
Namens de fracties van
GroenLinks/PvdA, D66, VVD,
Mehmet Kavsitli Kim Revnierse Wilfried Boonman

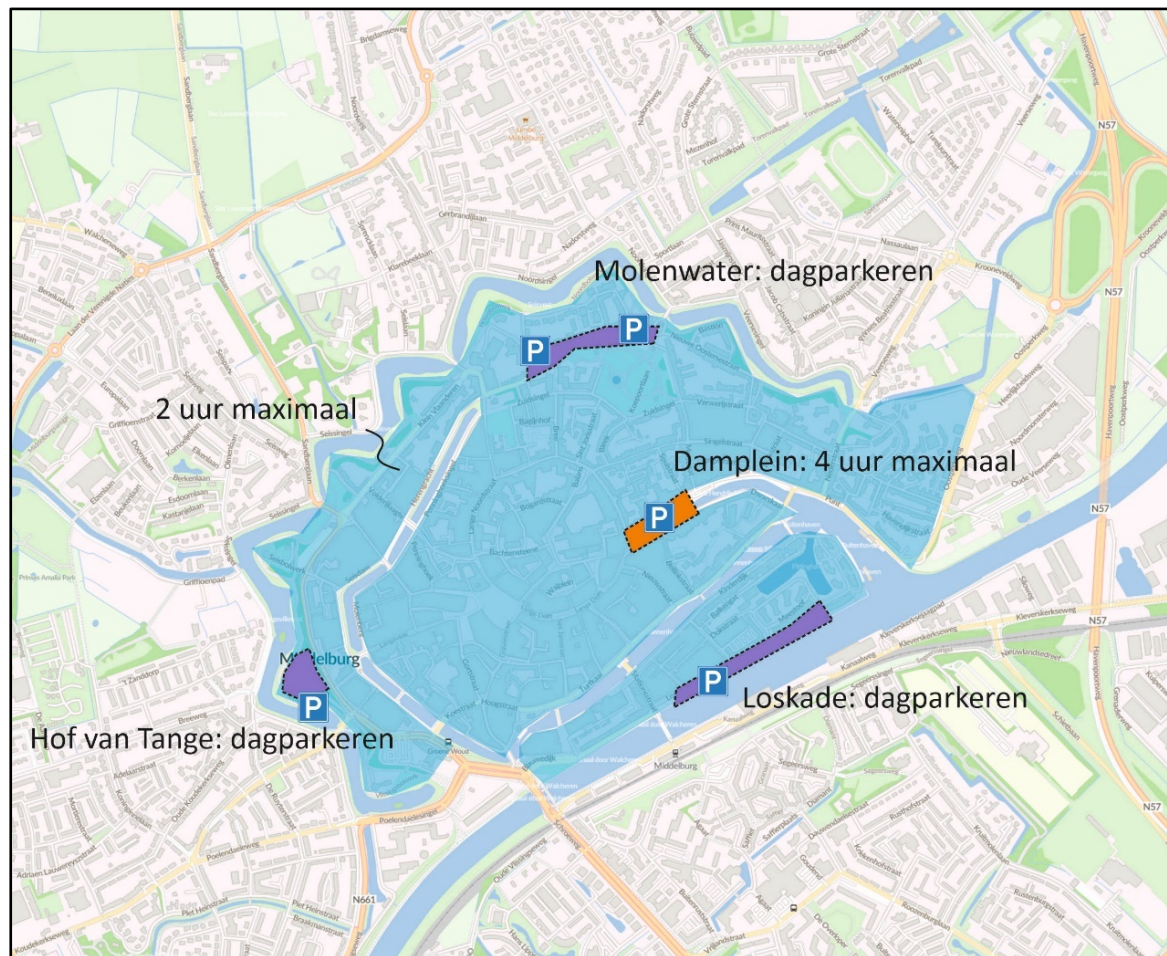
Bijlage 2: Binnenstad Middelburg, gereguleerd parkeergebied



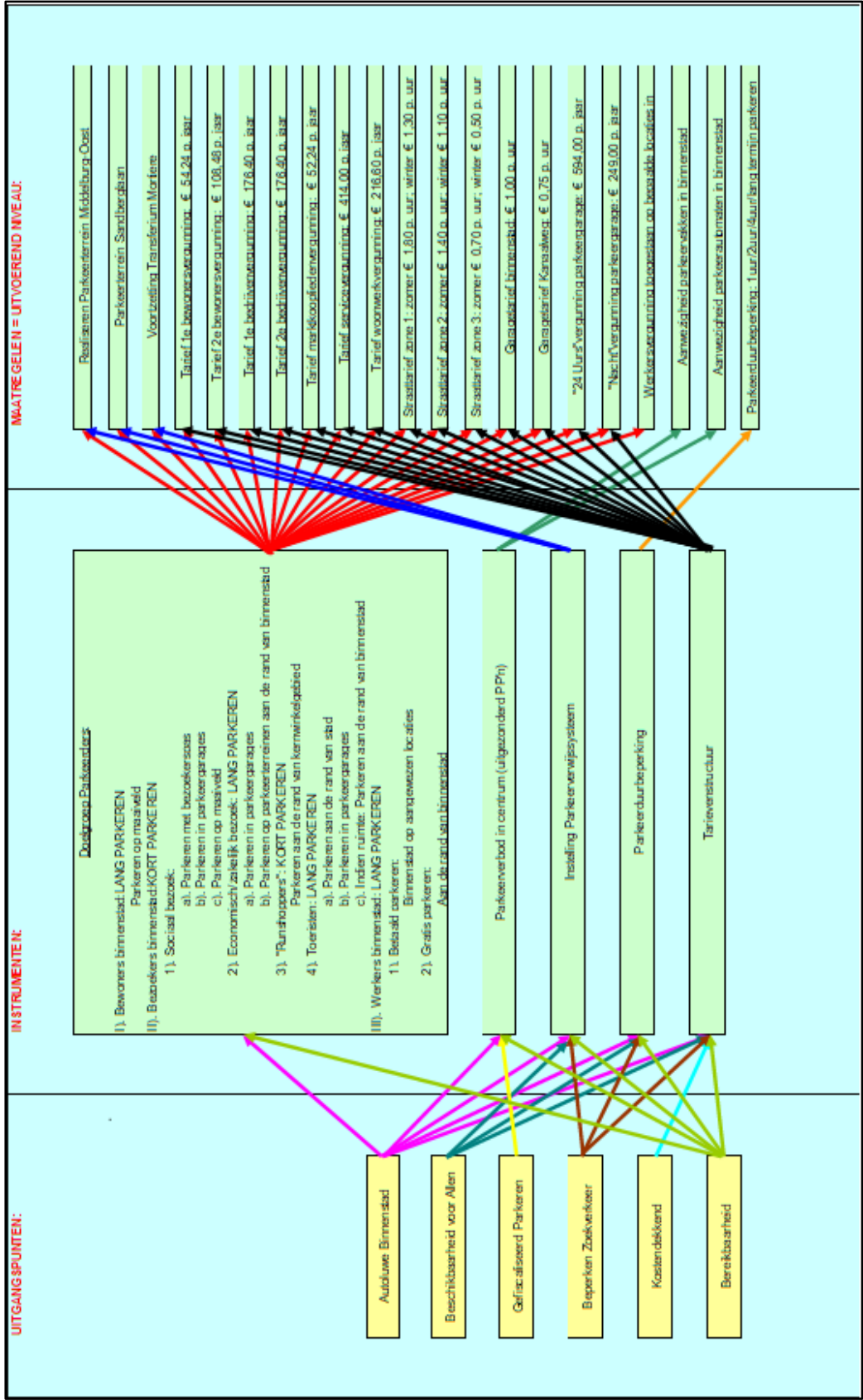
Bijlage 3: Zone indeling Binnenstad



Bijlage 4: Maximale parkeerduur



Bijlage 5: Schema parkeerbeleid



Parkeeronderzoek centrumgebied Middelburg
augustus 2023

Gemeente Middelburg

Opdrachtgever: Gemeente Middelburg
Contactpersoon: Dennis Schoonen
Rapporttype: Onderzoeksrapport
Auteur(s): Benoît Tijssen / Raoul Pasveer
Plaats/datum: Tilburg, januari 2024
Projectnummer: Adv/Mid/01/23

Groen Licht Verkeersadviezen
Postbus 9122
5000 HC TILBURG

tel. (013) 5 44 24 58
fax. (013) 5 44 21 58
E-mail: b.tijssen@groenlicht.com
Internet: www.groenlicht.com



Parkeeronderzoek centrumgebied Middelburg
oktober 2023

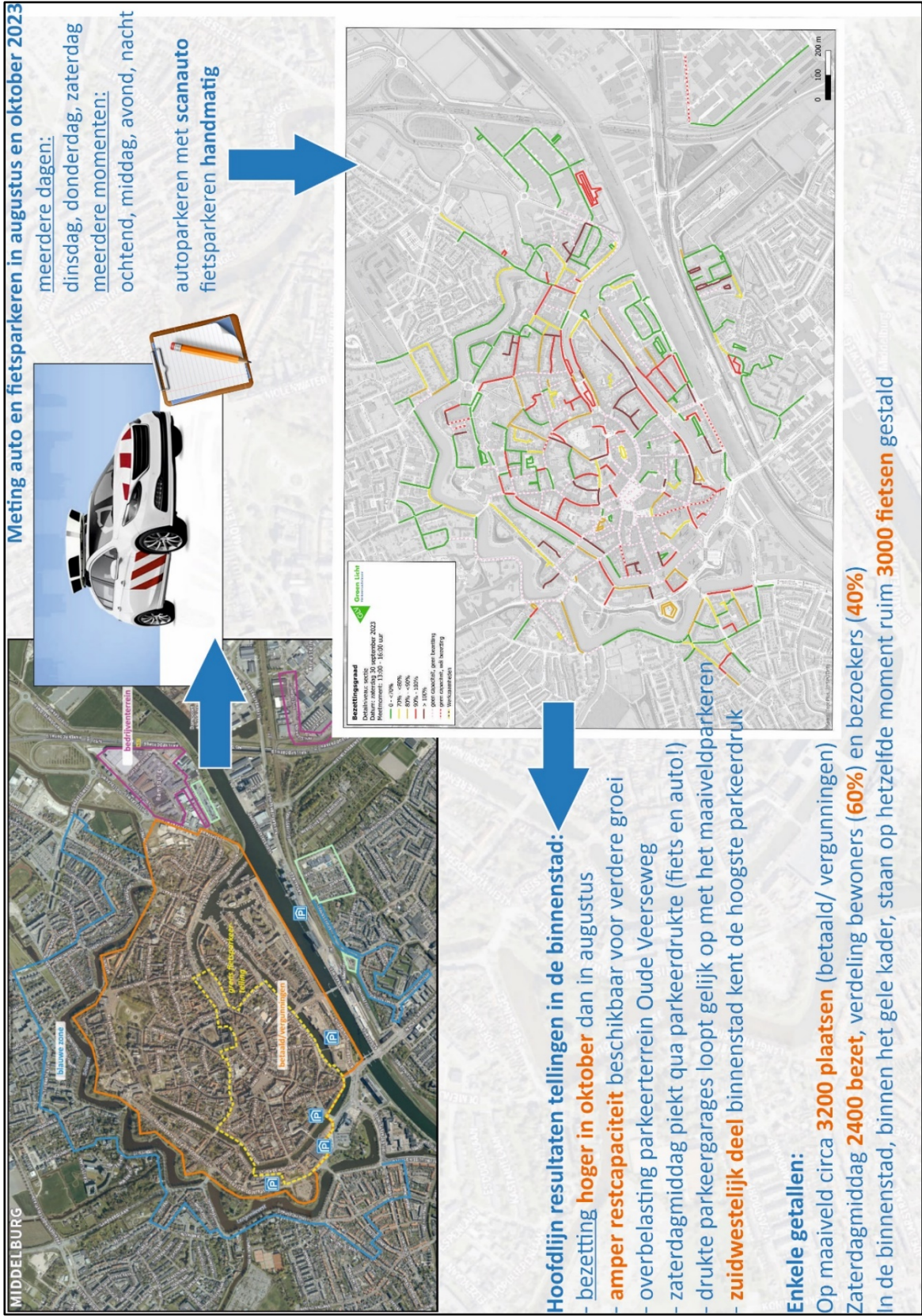
Gemeente Middelburg

Opdrachtgever: Gemeente Middelburg
Contactpersoon: Dennis Schoonen
Rapporttype: Onderzoeksrapport
Auteur(s): Benoît Tijssen / Raoul Pasveer
Plaats/datum: Tilburg, januari 2024
Projectnummer: Adv/Mid/01/23

Groen Licht Verkeersadviezen
Postbus 9122
5000 HC TILBURG

tel. (013) 5 44 24 58
fax. (013) 5 44 21 58
E-mail: b.tijssen@groenlicht.com
Internet: www.groenlicht.com





1. Fietsparkeren krijgt prominente plaats in het parkeerbeleid Fietsparkeren vereist maatwerk; voor de keuze van voorzieningen onderscheiden we diverse doelgroepen naar parkeermotief. Parkeerconcentraties bevinden zich altijd in de nabijheid van hoofdfietsroutes en/of zogenaamde aanlandpunten. Randvoorwaarden: - Afstemming met terrasbeleid zal uitwijzen welke balans of voorrang gewenst is. - Nieuw beleid richten op benutten, bijbouwen (waar nodig grootschalig) maar ook op handhaving gebruik openbare ruimte. Hier ook balans vinden met voetgangers (winkelend publiek) in de binnenstad. - Nieuwe parkeerlocaties worden toegevoegd: • in en aan de rand van het kernwinkelgebied; • bij voorkeur centraal gevestigd in het kernwinkelgebied; • in de nabijheid van hoofdfietsroutes en/of zogenaamde aanlandpunten; ... zodat loopafstanden beperkt blijven. - Stimuleren van het gebruik van de fiets door het verbeteren en verkeersveiligheid maken van hoofdfietsroutes naar het centrum.	2. Autoluwe binnenstad is een middel om de leefbaarheid te vergroten Zoveel mogelijk het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnenstad weren. Een autovrij kernwinkelgebied en een autoluwe binnenstad. Dit is de buitenschil van de binnenstad waar onder andere de parkeergarages liggen en een autoluw overig deel van de binnenstad. Randvoorwaarden: - Eerst grootschalig parkeercapaciteit realiseren aan de rand, daarna verminderen. - Maatwerk ten gunste van fietsparkeren, minder validen, groen, klimaatadaptatie blijft mogelijk. - Parkeren op de rand bevindt zich op loopafstand van het kernwinkelgebied. We hanteren hierbij 15 minuten als norm, maar houden de mogelijkheid open om, als de loopafstand groter is en het terrein wel aan de overige randvoorwaarden voldoet, een pendelbus of pendelboot en/of huurfietsen voor het vervoer van en naar het parkeerterrein te installeren. En dit uit de parkeertarieven te bekostigen. - Goede en actuele informatie over parkeermogelijkheden voor zowel auto als fiets. - Parkeerlocaties op afstand én parkeergarages vormen samen een middel om de binnenstad autoluw te maken. Om het gebruik te bevorderen voldoen deze plaatsen aan diverse randvoorwaarden, zoals goedkoop (in ieder geval goedkoper dan straatparkeren), veilig, uitstekend bereikbaar en schoon.
3. Doelgroepenbeleid is een middel om schaarse ruimte te verdelen Bewoners (en sociaal bezoek) krijgen prioriteit in de binnenstad. Bezoekers (anders dan sociaal bezoek, zoals toeristen en winkelend publiek) en werkers faciliteren we buiten de binnenstad op maaiveld en/of in parkeergarages. Randvoorwaarden: - Om zoekverkeer te voorkomen worden logische én aaneengesloten parkeergebieden gecreëerd, inclusief verwijzing hiernaartoe. - Voor woninginbreiding en nieuwbouw faciliteren we in de binnenstad het parkeren voor de nieuwe bewoners. - Om ruimte te creëren in de binnenstad onderzoeken of de 2e bewonersvergunning gehandhaafd moet worden. - Inschatting van de parkeervraag bij toekomstige ontwikkelingen en of functiewijziging geschiedt via op te stellen parkeernormering.	4. Parkeerregulering (fiscaal, vergunningen) wordt eventueel uitgebreid als middel om schaarse ruimte te verdelen Huidig parkeerbeleid (grotendeels fiscaal) voorziet in maximalisatie benutting parkeerruimte en maximalisatie parkeeropbrengsten; als men betaalt dan is parkeren toegestaan. Nieuw parkeerbeleid legt meer accent op exclusiviteit voor bepaalde doelgroepen (vergunning). Randvoorwaarden: - Om zoekverkeer te voorkomen logische aaneengesloten gebieden te creëren.
5. Het parkeerproduct is en blijft minimaal kostendekkend Randvoorwaarden: - De uiteindelijke scenario's worden financieel vertaald en getoetst aan dit uitgangspunt.	6. In gebieden met een hoge parkeerdruk vervallen geen parkeerplaatsen maar kijken we naar alternatieven voor klimaatadaptatie. Randvoorwaarden: - We trachten zoveel mogelijk klimaatadaptatie door te voeren. - De afweging wordt gemaakt per gebied en niet per straat. - We hanteren voor alternatieve parkeerplaatsen een afstand van maximaal 250 meter tot de woning.
7. Voor de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid het participatieniveau 'raadplegen' vast te stellen De omgevingsvisie is leidend en hier een aanpassing in maken is lastig. Ook gelet op het feit dat het een technisch vraagstuk, de fysieke ruimte heel beperkt is en er veel tegenstrijdige belangen zijn, adviseren we de trede 'raadplegen'. Zo houdt je de belangenafweging bij het bestuur en daarmee voorkom je polarisatie in het centrum en daarbuiten. Randvoorwaarden: - Tot aan definitieve besluitvorming worden afwisselend het raadplegen en informeren ingezet; per programma-onderdeel wordt hier maatwerk van gemaakt en worden effectiviteit en proportionaliteit hierin steeds afgewogen. - Betrekken van het brede veld van stakeholders, zoals advies raad sociaal domein (ASD).	



Transferium Mortiere

Inleiding

De gemeente Middelburg ziet de woonboulevard Mortiere als een mogelijke locatie om het bezoekersverkeer dat per auto via de A58 naar Middelburg komt, qua parkeren op te vangen. De gedachte is om bij Mortiere een transferium te realiseren en bezoekers per openbaar vervoer te verbinden met het centrum van Middelburg.

Waarom een transferium?

Een transferium is nooit een doel op zichzelf, maar een instrument om een doel te bereiken. Typische doelstellingen zijn:

1. Verminderen van het aantal autoverplaatsingen naar het centrum.
2. Verlagen van de parkeerdruk in het centrum.
3. Verlagen van het aantal parkeerplaatsen in het centrum om deze ruimte anders aanwenden (bijvoorbeeld vergroening).

De eerste doelstelling is praktisch niet haalbaar. Zo lang er (alternatieve) parkeerlocaties zijn in de binnenstad zullen die parkeerders aantrekken. De binnenstad telt nu zo'n 4000 parkeerplaatsen. In het geval van Mortiere: 150 transferiumparkeerders zou al een succes zijn, maar is marginaal ten opzichte van het aantal autoverplaatsingen.

In combinatie met doelstelling 3 kan doelstelling 2 haalbaar zijn. Er zullen dan veel parkeerplaatsen in het centrum opgeheven moeten worden. De parkeerdruk (aantal parkeerders) neemt dan af, maar de bezettingsgraad (de mate waarin de resterende parkeervakken worden bezet) zal juist hoger worden. Specifiek doelgroepenbeleid is dan noodzakelijk om de parkeerdruk binnen de perken te houden. Evenzo zal nagedacht moeten worden over uitbreiding van reguleringstijden.

De derde doelstelling is zonder meer haalbaar, maar vergt politieke moed en komt in de praktijk neer op een proces van vele jaren. Naast kosten gaat het dan ook om een zorgvuldige participatie door belanghebbende bewoners en ondernemers.

Succes- en faalfactoren transferium

Een transferium (ook bekend onder de naam 'mobiliteitshub') is niet automatisch succesvol. Het behalen van succes (lees: veel parkeerders) is eerder uitzondering dan regel. Het is daarom zinvol om oog te hebben voor de faal- en succesfactoren. De hier genoemde factoren zijn gebaseerd op eerdere ervaringen in Nederland, zónder bronnenonderzoek.

Succesfactoren:

- In het centrum is geen parkeercapaciteit voorhanden en/of deze is erg duur. Een uurtarief van €4,00 is een marktconform uurtarief en niet hoog genoeg. Een tarief van €5,20 per uur bleek in de gemeente Veere geen enkel beletsel voor parkeerders. Daarom

moet gedacht worden aan €6,00 per uur of hoger, waarbij in dit geval geldt: hoe hoger hoe beter.

- De reistijd naar het centrum vergt bij doorrijden veel tijd (file, lang wachten bij verkeerslichten en veel tijd kwijt met het vinden van een vrije parkeerplaats), terwijl de transferiumbus veel sneller is: dit pleit voor een vrije busbaan en prioriteit bij VRI's.
- De transferiumbus staat te wachten als men bij het transferium of opstappunt in het centrum aankomt; men hoeft geen dienstregeling te kennen en niet buiten te wachten in weer en wind.

Faalfactoren:

- Er is geen file, geen schaarse parkeercapaciteit en geen hoog parkeertarief in het centrum.
- Het kost de gebruiker geld om van het transferium gebruik te maken (parkeren, bus of deelfiets).
- De bus rijdt niet vaak genoeg (minder dan een kwartierdienst).
- De bus rijdt niet lang genoeg door in de avond.
- De bus rijdt niet elke dag van het jaar.
- Gebruikers moeten zich verdiepen in een dienstregeling.
- Er moet gewacht worden in regen en wind.

Globale kosten

Er wordt geen rekening gehouden met de kosten van een vrije busbaan en VRI-beïnvloeding.

- Indien er geen parkeercapaciteit aanwezig is; vuistregel €7.500 per te realiseren parkeerplaats; uitgaande van 150 parkeerplaatsen dus €1,12 mln. Voor locatie Mortiere geldt dat restcapaciteit benut kan worden.
- Geschatte kosten voor bewegwijzering en informatiepanelen €0,10 mln
- Geschatte kosten voor promotie (internetsite, flyers, etc.) €0,05 mln per jaar
- €120 per dienstregelingsuur (kleine bus); uitgaande van 365 dagen per jaar in het tijdvak 08-22 een kwartierdienst: €1,85 mln per jaar o.b.v. 3 kleine bussen (nodig om altijd een bus klaar te hebben staan bij het transferium zodat niemand een dienstregeling hoeft te kennen en niet in weer en wind gewacht hoeft te worden).

De totale kosten worden geraamd op

- Investering €1,22 mln
- Exploitatie €1,85 mln per jaar

De kostendekkingsgraad van het transferium zelf is 0%. Gebruikers moeten er immers gratis kunnen parkeren en gratis met de bus mee kunnen. De kosten van het transferium moeten daarom terugverdiend worden door het parkeren in het centrum erg duur te maken.

Overwegingen

Als het parkeren (ergens) in het centrum goedkoper is dan €6,00 per uur (en eigenlijk: nog veel duurder), als er geen chronische parkeerschaarste is, als het niet filerijden is naar het centrum, als er geen busbaan aanwezig is, dan hebben de faalfactoren de overhand. De

aanloopkosten zullen hoger uitpakken terwijl het echt de vraag is hoeveel bezoekers bereid zijn op afstand te parkeren en per bus verder te reizen.

Mobiliteitshubs met gratis parkeren op loopafstand (zoals locatie Oude Veerseweg) werken vaak goed (soms ook in combinatie met deelfietsen). Echter, als het succes van een transferium afhangt van een hoogfrequente busverbinding zónder stringent flankerend verkeers- en parkeerbeleid, dan is het in elk geval goed om te realiseren dat er weinig mensen gebruik van zullen maken.

Floris Visser

Groen Licht Verkeersadviezen

dd. 30 september 2024

Bijlage 12: Matrix

CRITERIA															
EFFECTEN															
FINANCIEN															
SCENARIO		Plaatsen bijbouwen	Plaatsen vervallen centrum	NETTO bijdrage parkeeroplossing											
Varianten					Kans op vergroenen	klimaat adaptatie	Terugdringen Zoekverkeer	Realisatie- termijn	Bijdrage aan autoluivheid	Bewoners- parkeren	Bedrijven- parkeren	Bezoekers- parkeren	Kaders	Investering	Exploitatie
0	0	0	0	nvt.				nvt.					2,3	nvt.	nvt.
0+	I	150	0	b = 300									2,3	13 min.	0,2 min.
	II	150	0	c = 360									2,3	6 min.	0,2 min.
1		185 + 150	110	c = 360										6 min.	0,2 min.
2		340 + 150	233	b+c = 300 + 360 = 660										19 min.	0,4 min.
3	I	640 + 150	555	a+b+c+d = 120 + 300 + 360 + 350 = 1130										37 min.	0,7 min.
	II	640 + 150	555	b+c+d = 300 + 360 + 350 = 1010										22 min.	0,5 min.