

# Parkeerbeleidsplan 2020

Gemeente Veere

**Spark**

Nieuwstraat 4  
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

[info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl)

[www.spark-parkeren.nl](http://www.spark-parkeren.nl)

[www.linkedin.com/company/spark-parking](http://www.linkedin.com/company/spark-parking)

## Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Veere
Titel	Parkeerbeleidsplan 2020
Versie	1.5
Datum	2 september 2020
Projectteam	Huub van de Zande
Opdrachtgever	Dennis Schoonen Hiels Oving Jan de Visser Mirelle Tiemersma e.a.
Projectteam Spark	Eric Stuyfzand Edwin van der Gracht
Projectleider Spark	Eric Stuyfzand

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Parkeerbeleid voor Veere</b>	<b>8</b>
2.1	Aanleiding	8
2.2	Blik in het verleden	8
2.3	Over de totstandkoming van dit parkeerbeleid	9
2.4	Leeswijzer	9
<b>3</b>	<b>De huidige parkeersituatie in Veere</b>	<b>10</b>
3.1	Autoparkeren	10
3.2	Fietsparkeren	11
3.3	Parkeerknelpunten	11
<b>4</b>	<b>De toekomst van parkeren in Veere</b>	<b>12</b>
4.1	Groei van het dag- en verblijfstoerisme	12
4.1.1	Coronacrisis	12
4.2	Ontwikkeling van het autobezit	13
4.3	Groei van het aantal elektrisch aangedreven voertuigen	14
4.4	Groei van het gebruik van (elektrische) fietsen	14
<b>5</b>	<b>Het bestuurlijk kader</b>	<b>15</b>
5.1	Betalen voor parkeren hoort bij een toeristische gemeente als Veere	15
5.2	Ruimte voor maatwerkoplossingen	16
5.3	Aanvullende maatregelen om de leefbaarheid te kunnen waarborgen	16
5.4	Toekomstbestendige parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen	16
5.5	Het belang van monitoring en effectief parkeerbeheer neemt toe	17
5.6	Investeringen in gastheerschap en toeristisch parkeren	17
<b>6</b>	<b>Beleidsuitgangspunten</b>	<b>18</b>
6.1	Gebiedsgericht parkeerbeleid	18
6.2	Doelgroepenbeleid	18
6.2.1	Beleidsuitgangspunten per doelgroep	20
6.3	Beleidsuitgangspunten gemeentebreed	21
6.3.1	Parkeren en de leefbaarheid verbeteren	21
6.3.2	Parkeren is een instrument om inkomsten te genereren	21
6.3.3	Parkeren en mobiliteit verduurzamen	22
6.4	Beleidsuitgangspunten voor de zeer toeristische kernen	22

6.5	Beleidsuitgangspunten voor de toeristische kernen	23
6.6	Beleidsuitgangspunten voor de overige kernen	23
<b>7</b>	<b>Uitwerking parkeerbeleid</b>	<b>24</b>
7.1	De uitbreiding van betaald parkeren	24
7.1.1	Betaald parkeren met als doel het voorkomen van parkeeroverlast	24
7.1.2	Overzicht parkeervoorzieningen	24
7.1.3	Volgordelijkheid	25
7.1.4	Parkeertarieven en parkeervergunningen	25
7.1.5	Participatieproces en draagvlakmeting	26
7.2	Maatwerkoplossingen bij de invoering van betaald parkeren	27
7.2.1	Waarborgen van uniformiteit	27
7.2.2	Sportverenigingen	27
7.2.3	Solitaire detailhandel	28
7.3	Aanvullende maatregelen	28
7.3.1	Betaald parkeren met alleen dagkaarten	28
7.4	Parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen	29
7.5	Overige beleidswijzigingen	30
7.5.1	Vergunning vrij van kenteken	30
7.5.2	Stimulans gebruik parkeren op eigen terrein	30
7.5.3	Elektrische voertuigen en de parkeerbelasting	30
7.5.4	Gehandicapten in het parkeerbeleid	30
<b>8</b>	<b>Financieel en organisatorisch kader</b>	<b>31</b>
8.1	Resultaat parkeerexploitatie en parkeerreserve	31
8.2	Investerings in gastheerschap en toeristisch parkeren	32
8.3	Organisatorisch kader	32
8.4	Monitoring en evaluatie	33
8.4.1	Monitoring	33
8.4.2	Evaluatie	33
<b>9</b>	<b>Uitvoering en vervolgstappen</b>	<b>35</b>
9.1	Aanpassing van verordeningen	35
9.1.1	Parkeerverordening	35
9.1.2	Parkeerbelastingverordening	35
9.2	Opstellen uitvoeringsplannen	35
	<b>Bijlage 1 Participatieproces</b>	<b>37</b>
	<b>Bijlage 2 Overzicht van de parkeervoorzieningen die betaald worden gemaakt</b>	<b>38</b>

# 1 Samenvatting

Het huidige Parkeerbeleidsplan Kust van de gemeente Veere dateert van 2000. In de jaren na het vaststellen van dit beleid, is het via beleidsevaluaties telkens geactualiseerd. In 2016 heeft de gemeentelijke rekenkamer aanbevolen het beleid in zijn geheel te actualiseren. Dat vormde de aanleiding tot het opstellen van een nieuw parkeerbeleidsplan. Ook de inzichten over parkeren en mobiliteit zijn veranderd. Zo stelde de gemeente Veere in 2017 het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan vast. De auto is voor inwoners en toeristen een belangrijk vervoermiddel, de populariteit van de (elektrische) fiets neemt toe.

De afgelopen jaren heeft het toerisme een forse groei doorgemaakt. De verwachting is dat deze groei de aankomende jaren doorzet. Dit zet de leefbaarheid in onze gemeente onder druk. Investerings zijn nodig om de leefbaarheid in de kernen alsook de kwaliteit van het toeristisch product op peil te houden en verbeteren. Hiervoor zijn investeringen gepland, zowel in de kernen als daarbuiten op de stranden, recreatieve bestemmingen et cetera. Omdat de auto voor Veere een belangrijk vervoermiddel is, is het belang van goede parkeervoorzieningen groot. Parkeren vraagt ruimte. Steeds vaker ervaren we parkeeroverlast als er plaatselijk meer vraag naar parkeerruimte is dan aanbod. Of als ruimte voor parkeren ten koste gaat van de leefbaarheid.

Dat is een van de hoofddoelen van het parkeerbeleid: het vinden van de balans tussen ruimte voor verblijven, recreëren, groen, water en ruimte voor parkeren van auto's en fietsen. Via parkeerbeleid willen we ook het maken van duurzame mobiliteitskeuzes ondersteunen. Vaak is de auto de eerste keuze om je te verplaatsen, maar er zijn alternatieven. In het parkeerbeleid is nadrukkelijk aandacht voor de fiets. Er komt meer en goede parkeergelegenheid voor de fiets. Dit mag zelfs, als het niet anders kan, ten koste gaan van parkeerruimte voor de auto. Het parkeerbeleid helpt om straten autoluw te maken en om ervoor te zorgen dat bewoners en hun visite, of anderen die daar echt moeten zijn, op een acceptabele loopafstand kunnen parkeren.

Parkeerbeleid is gebiedsgericht om recht te doen aan de, soms grote, verschillen tussen kernen onderling. Het toerisme is hierbij de onderscheidende factor: zeer toeristische kernen (hoge parkeerdruk), toeristische kernen (middelhoge parkeerdruk) en overige kernen. Voor ieder type kern formuleren we beleidsuitgangspunten. We maken daarbij onderscheid naar type parkeerder. Parkeermotief, parkeerduur en de bereidheid om voor parkeren te betalen vormen onderscheidende factoren tussen doelgroepen.

Betaald parkeren is voor Veere een belangrijk middel om het parkeren te reguleren. Door parkeren te reguleren, worden ook de verkeersstromen en de toeristische stromen beïnvloed. Het betaald parkeren is voor Veere ook een belangrijke bron van inkomsten. De inkomsten dragen bij aan het algemene voorzieningenniveau. Er worden investeringen gedaan om als Veere een aantrekkelijke en ook bereikbare trekpleister te blijven. Verder is het belangrijk dat we langs de Veerse kust een uniform parkeerbeleid hanteren. Zo bereiken we ook dat kustkernen onderling niet ‘concurreren’ met ‘gratis’ parkeren.

#### **Samenvatting van de hoofdpunten van het parkeerbeleidsplan 2020:**

- In dit parkeerbeleid zijn de hoofdlijnen en kaders vastgelegd. De uitwerking vindt plaats in het uitvoeringsplan.
- Betaald parkeren wordt uitgebreid in Domburg, Veere, Dishoek, Vrouwenpolder, Oostkapelle en wordt ingevoerd in Zoutelande, Vrouwenpolder en Westkapelle. We onderzoeken de mogelijkheden voor betalen bij Neeltje Jans en aan de Westkapelse dijk. Ook kijken we of het wenselijk is om het seizoen voor betaald parkeren uit te breiden (huidig = 1 april t/m 31 oktober).
- Bij het betaald parkeren onderscheiden we doelgroepen, we zorgen ervoor dat men parkeert op de plek die bedoeld is. Bewoners en hun bezoekers willen we dicht bij huis faciliteren. Daar zijn parkeervergunningen voor beschikbaar.
- Voor het bepalen van de hoogte van parkeertarieven hanteren we een classificering van onze parkeervoorzieningen. Hierbij geldt: hoe dichter bij de trekpleisters, hoe hoger het tarief.
- Evenals voor de kern Veere geldt straks voor een deel van de kern Domburg en eventueel Zoutelande jaarrond vergunninghoudersparkeren. Samen met Stadsraad en ondernemersvereniging houden we de grenzen van de huidige vergunninggebieden in Domburg tegen het licht.
- De eerste parkeervergunning blijft gratis en ook de tweede houdt een lage prijs. Deze vergunningen zijn voor bewoners bedoeld en daarom gebonden aan een kenteken.
- Parkeervergunningen vrij van kenteken passen niet meer in het beleid, de vergunning vrij van kenteken wordt om deze reden afgebouwd.
- De kraskaart wordt vervangen door een “digitale” kraskaart in de vorm van een Visite-app. Daarmee kan een bewoner zijn visite aanmelden via het kenteken en wordt de parkeertijd tegen een gereduceerd tarief per minuut betaald.

- Bij het invoeren van betaald parkeren gaan we met onze bewoners, de stads- en dorpsraden, ondernemersverenigingen en de toeristische sector in gesprek om onbedoelde neveneffecten te beperken. We besteden hierbij in ieder geval aandacht aan: woonstraten, sportverenigingen en maatschappelijke organisaties. Ook winkels waarvoor betaald parkeren negatieve gevolgen zou kunnen hebben, krijgen de aandacht.
- Er komt een investeringsprogramma om de kwaliteit van parkeren te verbeteren, onder meer voor het renoveren van terreinen, het aanbrengen van toiletvoorzieningen, het aanleggen of verbeteren van looproutes van terreinen naar de bestemming, het verbeteren en uitbreiden van de parkeerverwijzing en de online vindbaarheid van parkeervoorzieningen.
- Om investeringen te kunnen dragen stellen we een “parkeerreserve” in. Deze wordt gevoed uit de parkeerinkomsten. Deze reserve zorgt voor een stabiele bijdrage aan de algemene middelen van de gemeente.
- Wie bouwt of verbouwt moet (in beginsel) op eigen terrein voor voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets zorgen. Hoe dit precies werkt, nemen we op in een separate nota parkeernormen. Wie één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein heeft, of zou moeten hebben, komt verminderd in aanmerking voor een parkeervergunning. Dat gaan we in de parkeerverordening uitwerken en vastleggen. Voor bestaande vergunninghouders komt een overgangsregeling.

## 2 Parkeerbeleid voor Veere

In dit document is het beleid opgenomen dat geldt voor auto- en fietsparkeren in de gemeente Veere.

### 2.1 Aanleiding

Als gemeente met een sterk toeristisch karakter is het voor de gemeente Veere van belang om te beschikken over beleidsuitgangspunten ten aanzien van parkeren. Dit geldt zowel voor de auto als voor de fiets. De aanleiding voor het opstellen van dit parkeerbeleidsplan is drieledig:

- In 2016 heeft de rekenkamercommissie onderzoek laten uitvoeren naar het parkeerbeleid van de gemeente Veere. Uit dit onderzoek volgt de aanbeveling om uitgangspunten van het beleid opnieuw vast te leggen.
- In 2019 heeft de gemeente Veere een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het toerisme op de leefbaarheid in de kernen. Uit dit onderzoek blijkt onder andere dat de wijze waarop het auto- en fietsparkeren is georganiseerd, van invloed is op de leefbaarheid in de kernen. Vooral in de zeer toeristische kernen (Domburg, Veere, Zoutelande) is de toeristische druk (en dus de parkeerdruk) groot en staat de leefbaarheid (tijdens het zomerseizoen) onder druk.
- Op 2 juli 2020 heeft de gemeenteraad het Financieel Perspectief voor de periode 2021 – 2024 vastgesteld. Met dit perspectief reikt de raad een belangrijk kader voor het parkeerbeleid aan: parkeren is ook een instrument om inkomsten te genereren om zo bij te dragen in de kosten die de gemeente maakt om onder meer het (dag)toerisme te faciliteren. De parkeerinkomsten zullen de komende jaren substantieel moeten toenemen.

### 2.2 Blik in het verleden

In het jaar 2000 is voor de gemeente Veere het Parkeerbeleidsplan Kust opgesteld. Dit document bevat een gedetailleerde beschrijving van de parkeercapaciteit per kern, ook worden de destijds actuele knelpunten op parkeergebied beschreven. In 2016 is het rekenkameronderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek volgde de aanbeveling om de uitgangspunten van het parkeerbeleid opnieuw vast te leggen. Dit parkeerbeleidsplan geeft invulling aan deze aanbeveling.

Ook van belang zijn de jaarlijkse parkeerevaluaties en de rol die zij vervullen in het parkeerbeleid. De evaluaties zijn, nadat de maatregelen uit het Parkeerbeleidsplan Kust waren geïmplementeerd (of niet), tezamen het 'beleid' gaan vormen. De parkeerevaluaties hebben in de afgelopen jaren laten zien hoe belangrijk het is om in gesprek te blijven over het parkeerbeleid. Dit omdat in de gemeente jaarlijks veel gebeurt op het gebied van parkeren.



## 2.3 Over de totstandkoming van dit parkeerbeleid

Voor dit parkeerbeleidsplan zijn gesprekken gevoerd met verschillende stads- en dorpsraden en ondernemersverenigingen. Feitelijk hebben er twee gespreksrondes plaatsgevonden, waarvan de eerste gesprekken in september 2019 gevoerd zijn. De tweede gespreksronde is gehouden na de vaststelling van het Financieel Perspectief 2021 – 2024, tijdens deze gesprekken is onder meer gesproken over de inzet van betaald parkeren als instrument om inkomsten te genereren.

Aanvankelijk was het voornemen om een aantal kernpunten in een informerende bijeenkomst met de gemeenteraad te bespreken. Door maatregelen ter bestrijding van het coronavirus heeft deze bijeenkomst niet plaatsgevonden. De bestuurlijke kaders die nodig waren om verdere uitwerking te kunnen geven aan het parkeerbeleid, zijn niettemin mede aangereikt door het bovengenoemde Financieel Perspectief.

In het kader van het Financieel Perspectief hebben ideeën over de bijdrage van parkeren aan de gemeentebegroting zich verder ontwikkeld. De gemeente Veere moet aanzienlijke kosten maken om het (dag)toerisme te kunnen faciliteren. Betaald parkeren is een effectief instrument om deze kosten te dekken en om middelen te creëren voor investeringen in gastheerschap en toeristisch parkeren. Dit vormt, naast het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen en het verduurzamen van mobiliteit, de rode draad in dit parkeerbeleidsplan.

## 2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de huidige parkeersituatie in de gemeente Veere. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 relevante trends en ontwikkelingen beschreven. Hierbij wordt onder andere stilgestaan bij de gevolgen van de coronacrisis. In hoofdstuk 5 wordt duiding gegeven aan het bestuurlijk kader dat op dit parkeerbeleidsplan van toepassing is, dit bestuurlijk kader klinkt ook door in de beleidsuitgangspunten die per kern geformuleerd worden in hoofdstuk 6.

Deze doelstellingen worden vervolgens in hoofdstuk 7 uitgewerkt. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op het financieel en organisatorisch kader. Tot slot wordt in hoofdstuk 9 stilgestaan bij de benodigde aanpassingen in verordeningen en de uitwerkingsplannen die nog moeten worden opgesteld. In Bijlage 1 is een lijst opgenomen van alle stakeholders en politieke partijen waarmee gesproken is in de voorbereiding op deze nota. Hun input is gebruikt bij de ontwikkeling ervan.

### 3 De huidige parkeersituatie in Veere

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige parkeersituatie van het auto- en fietsparkeren.

#### 3.1 Autoparkeren

In de gemeente Veere liggen in totaal circa 18.500 parkeerplaatsen. Hiervan liggen ongeveer 8.500 parkeerplaatsen op parkeerterreinen. In 7 van de 14 kernen geldt, voor een deel alleen tijdens het zomerseizoen, betaald parkeren. Het seizoen loopt van 1 april t/m 31 oktober. In deze maanden moet op ruim 5.200 parkeerplaatsen voor parkeren worden betaald. Alleen op enkele tientallen parkeerplaatsen in Domburg geldt het gehele jaar door betaald parkeren. In Veere geldt het gehele jaar parkeren voor vergunninghouders in de woonstraten, in Domburg is dit tijdens het seizoen.

De hoogte van het parkeertarief verschilt in de gemeente van kern tot kern. In de meer toeristische kernen zijn de parkeertarieven verhoudingsgewijs het hoogst. Recentelijk zijn de parkeertarieven verhoogd. In Tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de parkeertarieven in 2019 en in 2020. In de tabel zijn ook de tarieven opgenomen van de meest voorkomende parkeervergunningen. Bij een digitale aanvraag is een vergunning €5,00 goedkoper. Per huis- of bedrijfsadres kunnen maximaal 2 parkeervergunningen worden aangevraagd.

Kern	Parkeervoorziening	Parkeertarief / dagkaart	
		2019	2020
Domburg	Ooststraat, de Markt en de Weststraat*	€ 2,30 / -	€ 2,80 / -
Domburg	Parkeerterrein Tramzicht**	€ 1,60 / -	€ 2,10 / -
Domburg	Van Voorthuysenstraat, Badhuisweg en de J. Tooropstraat	€ 2,30 / € 13,00	€ 2,80 / € 14,50
Domburg	Parkeerterrein De Molen en J. Van de Putteplein	€ 2,00 / € 10,00	€ 2,50 / € 11,50
Veere	Oranjeplein	€ 2,30 / -	€ 2,80 / -
Veere	Gedempte Haven en Bastion	€ 2,30 / € 9,00	€ 2,80 / € 10,50
Veere	Mauritsbolwerk en Kanaalweg Westzijde	€ 2,00 / € 6,00	€ 2,50 / € 7,50
Overige	Alle overige parkeervoorzieningen	€ 1,20 / € 6,50	€ 1,70 / € 8,00

Omschrijving parkeervergunning	Tarief 2019	Tarief 2020
1e bewonersparkeervergunning op kenteken	Gratis	Gratis
2e bewonersparkeervergunning op kenteken	€ 40	€ 40
Parkeervergunning vrij van kenteken	€ 140	€ 140
Bedrijfsvergunning op kenteken	€ 100	€ 100
Bedrijfsvergunning vrij van kenteken	€ 200	€ 200

\* = Maximale parkeerduur 60 minuten \*\* = Maximale parkeerduur 180 minuten.

Tabel 1 Overzicht parkeertarieven gemeente Veere 2019 en 2020.

## 3.2 Fietsparkeren

Op Walcheren is de fiets een veelgebruikt vervoermiddel. Dit geldt voor toeristen maar ook voor inwoners, werknemers en scholieren. Over het algemeen is het fietsparkeren bij woningen goed georganiseerd. Het woningbestand in de gemeente Veere bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen, waarbij bewoners vaak de mogelijkheid hebben om hun fietsen op eigen terrein (deels inpandig) te stallen. Met name tijdens evenementen zoals de jaarlijkse Kustmarathon in Zoutelande en tijdens markten in verschillende andere kernen, is sprake van een grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen. Met behulp van tijdelijke fietsenstallingen wordt in deze behoefte voorzien. In Zoutelande wordt het fietsparkeren tijdens evenementen met behulp van stewards in banen geleid.

## 3.3 Parkeerknelpunten

Parkeerknelpunten zijn zowel knelpunten op het gebied van auto- als fietsparkeren. De knelpunten zijn geïnventariseerd door in gesprek te gaan met belanghebbenden. Onderstaand is een overzicht opgenomen met de voornaamste knelpunten. Dit zijn bestaande knelpunten en geen knelpunten die men in de toekomst voorziet. Samengevat zien we de volgende voornaamste knelpunten:

- Betaald parkeren is in veel kernen een geaccepteerd principe. Het reguleren van parkeren leidt echter tot bepaalde negatieve neveneffecten:
  - Verhoogde parkeerdruk in woonstraten die nét buiten het gebied liggen waarin gereguleerd parkeren geldt;
  - Verhoogde parkeerdruk in woonstraten in Domburg buiten het seizoen, als het vergunninghoudersparkeren niet meer geldt (1 april t/m 31 oktober).
- Op dit moment kunnen bewoners een parkeervergunning vrij van kenteken aanvragen. Het is bekend dat deze vergunning wordt gebruikt voor doeleinden waar deze in beginsel niet voor is bedoeld. Een voorbeeld hiervan zijn B&B's die hun huurders (tegen betaling) van deze vergunning gebruik laten maken.
- De verwijzingen naar de parkeerterreinen rondom de kernen is niet altijd optimaal. Dat levert onnodig zoekverkeer op en geeft geen gastvrije uitstraling.
- Voor het onderzoek naar Leefbaarheid en Toerisme zijn parkeertellingen uitgevoerd. In mei 2019 (voor seizoen) en augustus 2019 (hoogseizoen) zijn op meerdere dagen, op verschillende momenten, alle geparkeerde auto's geteld. Met deze gegevens is de parkeerdruk per kern in beeld gebracht. Uit deze parkeertellingen is gebleken dat het parkeren een zeer grote impact heeft op de leefbaarheid in Domburg en een hoge impact in de kernen Vrouwenpolder, Westkapelle en Zoutelande.
- Het toenemend aantal fietsers, mede gestimuleerd door de opkomst van de elektrische fiets, voedt de behoefte aan meer en kwalitatief betere fietsparkeerplaatsen.

## 4 De toekomst van parkeren in Veere

De behoefte aan auto- en fietsparkeerplaatsen en de gewenste verschijningsvorm en kwaliteit ervan wordt beïnvloed door een veelheid van maatschappelijke trends en ontwikkelingen. In dit hoofdstuk benoemen we enkele betekenisvolle ontwikkelingen.

### 4.1 Groei van het dag- en verblijfstoerisme

De gemeente Veere heeft een toeristisch karakter. De vele stranden en recreatiegebieden trekken veel dagtoeristen aan, zowel vanuit het binnen- en buitenland. Ook speelt verblijfsrecreatie een belangrijke rol binnen de gemeente. De inkomsten uit de (verblijfs)toeristenbelasting nemen structureel toe.

De verwachtingen ten aanzien van de ontwikkeling van het toerisme in de gemeente zijn tweeledig. In de eerste plaats wordt, mede door de coronacrisis, de aankomende jaren een toename van het aantal dag- en verblijfstoeristen verwacht. Vanwege de beperkte beschikbaarheid van bus- en treinverbindingen resulteert deze groei in een verdere toename van het autoverkeer. Als gevolg hiervan neemt de omvang en impact van het parkeervraagstuk toe.

Een tweede, aan het toerisme verbonden ontwikkeling, is seizoensverlenging. Toeristen weten de gemeente Veere ook buiten de zomermaanden te vinden. Sommige horecagelegenheden sluiten in september hun deuren niet meer maar zijn het gehele jaar door geopend. Voor parkeren betekent dit dat ook buiten de periode van 1 april t/m 31 oktober behoefte kan zijn aan parkeerregulering. Zoals beschreven geldt momenteel alleen op een klein aantal parkeerplaatsen in Domburg het gehele jaar door betaald parkeren. Als gevolg van seizoensverlenging kan het nodig zijn om het jaarronde parkeerregime in meer straten te laten gelden.

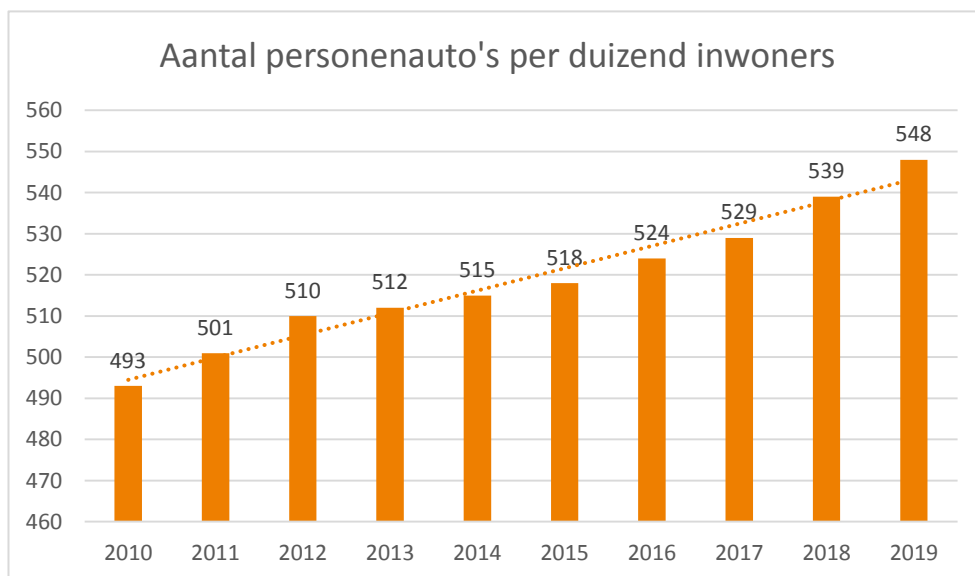
#### 4.1.1 Coronacrisis

De coronacrisis heeft een grote impact op de Zeeuwse vrijetijdseconomie. Het Kenniscentrum Kusttoerisme heeft onderzoek verricht naar de effecten van de coronacrisis. Enerzijds blijkt dat bedrijven in de toerisme- en vrijetijdssector in de eerste maanden van 2020 te maken hebben gekregen met sterke omzetsdalingen, anderzijds verwacht 77% van de respondenten een toename van het aantal vakanties in eigen land.

Als gevolg van de afzwakking van de coronamaatregelen en de terughoudendheid van mensen om op vakantie te gaan in het buitenland, neemt de populariteit van vakanties in eigen land sterk toe. In de maand juli 2020 is gebleken dat (dag)toeristen de kustkernen in de gemeente Veere goed weten te vinden. Het is zelf drukker in vergelijking met voorgaande jaren. Dit is positief voor de vrijetijdseconomie, tegelijkertijd werpt het ook uitdagingen op ten aanzien van het handhaven van de nog geldende coronamaatregelen. Om de drukte in kernen en op stranden te beheersen kan de gemeente genoodzaakt zijn om bepaalde parkeervoorzieningen gedeeltelijk af te sluiten.

## 4.2 Ontwikkeling van het autobezit

Over de ontwikkeling van het autobezit zijn geen regionale prognoses beschikbaar. Wel is bekend hoe het autobezit in de gemeente Veere zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. In Figuur 1 wordt het aantal personenauto's per duizend inwoners weergegeven. De grafiek maakt duidelijk dat het autobezit ieder jaar toeneemt. We verwachten dat deze ontwikkeling zich de komende jaren door zal zetten. In dit parkeerbeleid wordt daarom uitgegaan van een verdere toename van het autobezit in de komende jaren. De groei zal een keer afvlakken, wanneer weten we niet.



*Figuur 1 Ontwikkeling autobezit gemeente Veere (exclusief bedrijfsmatige leaseauto's), bron: CBS, Regionale Kerncijfers Nederland.*

### 4.3 Groei van het aantal elektrisch aangedreven voertuigen

In juni 2020 telde Nederland meer dan 122 duizend volledig elektrische auto's, met name tussen 2018 en 2019 was de toename sterk. Ten opzichte van circa 8,5 miljoen personenauto's, is 122 duizend nog steeds een betrekkelijk klein aantal. Maar het zet wel door. Het streven van de Nederlandse regering is dat er vanaf 2030 geen nieuwe auto's meer worden verkocht die broeikasgas uitstoten.

Als vertrekpunt voor dit parkeerbeleid wordt aangenomen dat het aantal volledig elektrische auto's, en daarmee de behoefte aan laadinfrastructuur, verder zal gaan toenemen. Niet elke elektrisch rijder heeft de mogelijkheid om op eigen terrein te laden en is aangewezen op de laadinfrastructuur die in de openbare ruimte aanwezig is. Als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte is de gemeente direct betrokken bij het faciliteren van deze behoefte aan openbare laadinfrastructuur.

Separaat van dit parkeerbeleidsplan is de gemeente Veere bezig met het opstellen van een beleid voor de plaatsing van laadpalen voor elektrische voertuigen. In dit beleid wordt onder andere op de rol van marktpartijen ingegaan bij de plaatsing van nieuwe oplaadpalen.

### 4.4 Groei van het gebruik van (elektrische) fietsen

Tot voor enkele jaren vervulde de fiets als vervoermiddel alleen een rol in korte- en middellange verplaatsingen. Met de ontwikkeling van de elektrische fiets en de speed pedelec (een elektrische fiets met een maximumsnelheid van 45 km/u) is hier verandering in gekomen. Werknemers leggen op dagelijkse basis soms tot wel 30 kilometer enkele reis af met een speed pedelec. De grote toename van elektrische fietsen is in Veere dagelijks waarneembaar. Als gevolg van deze ontwikkeling, neemt de behoefte aan parkeervoorzieningen voor fietsen toe. Daarbij moeten deze voorzieningen ook aan steeds hogere kwaliteitseisen voldoen.

## 5 Het bestuurlijk kader

Voor dit parkeerbeleid geldt een bestuurlijk kader van. Dit kader wordt gevormd door het Financieel Perspectief 2021 – 2024 en de bijbehorende bestuurlijke uitgangspunten.

### 5.1 Betalen voor parkeren hoort bij een toeristische gemeente als Veere

Vaak wordt de invoering van betaald parkeren als een oplossingsrichting gezien op het moment dat in een gebied sprake is van parkeeroverlast. Betaald parkeren wordt gezien als een instrument om parkeren te reguleren. Omdat betaald parkeren een belastingmaatregel is, kan heeft een gemeente veel vrijheid bij het vaststellen van regels en tarieven. De inkomsten uit parkeerbelasting zijn voor een gemeente vrij besteedbaar.

Het gemeentebestuur zet in dit parkeerbeleidsplan in op een uitbreiding van het betaald parkeren binnen de gemeente. Hier liggen verschillende argumenten aan ten grondslag. Het genereren van inkomsten is, zoals beschreven, een belangrijk argument. Daarnaast wil de gemeente voorkomen dat de toeristische kernen als Domburg, Veere en Zoutelande via 'gratis' parkeren met elkaar zouden concurreren. Dit pleit ervoor om dezelfde regels op het gebied van parkeren te laten gelden. Dit geldt ook voor Oostkapelle, Westkapelle en Vrouwenpolder.

In dit parkeerbeleidsplan worden de kaders voor uitbreiding van het betaald parkeren uitgewerkt.

Twee uitgangspunten zijn hierbij leidend:

- Draagvlak bij belanghebbenden is een belangrijke randvoorwaarde voor het invoeren van betaald parkeren, maar hoeft niet doorslaggevend te zijn. De beslissing om betaald parkeren in te voeren is niet afhankelijk van draagvlak. Ook als er beperkt draagvlak is voor het invoeren van betaald parkeren, kan de gemeente hiertoe besluiten.
- Belanghebbenden worden betrokken bij de invoering van betaald parkeren om mee te denken over de uitwerking: de tijden waarop het betaald parkeren gaat gelden, straten waarin het betaald parkeren van kracht zal zijn, eventuele bijzondere regelingen voor doelgroepen, et cetera.

Het gegeven dat betaald parkeren wordt ingezet als instrument om inkomsten te genereren, heeft niet voor iedere parkeerdoelgroep (zie paragraaf 6.2) dezelfde gevolgen. Het college richt zich met

name op de doelgroep (dag)toeristen. Bij de tarifiering voor andere parkeerdoelgroepen vormt een minimaal kostendekkend<sup>1</sup> tarief het uitgangspunt.

→ *De kaders voor de uitbreiding van betaald parkeren worden uitgewerkt in paragraaf 7.1.*

## 5.2 Ruimte voor maatwerkoplossingen

Zoals beschreven in paragraaf 5.1 gaat de gemeente bij de invoering van betaald parkeren in gesprek met belanghebbenden. Het doel is om de maatregel zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de karakteristieken en het gebruik van de betreffende parkeervoorziening. Vanuit deze ambitie zal het nodig zijn om onder bepaalde omstandigheden maatwerk te bieden. Bij het toepassen van maatwerk wordt de uniformiteit van het parkeerbeleid tussen de 7 toeristische kernen gewaarborgd.

→ *De kaders voor maatwerkoplossingen worden uitgewerkt in paragraaf 7.2.*

## 5.3 Aanvullende maatregelen om de leefbaarheid te kunnen waarborgen

Op basis van dit parkeerbeleid kan de gemeente besluiten om op parkeervoorzieningen betaald parkeren in te voeren. Met de voorziene uitbreidingen van het gebied waarbinnen betaald parkeren geldt, neemt het risico op parkeeroverlast aan de grenzen van dit gebied toe. De overlast ontstaat doordat parkeerders hun auto n t buiten het gereguleerde gebied parkeren (om niet te hoeven betalen voor het parkeren van hun auto), dit wordt uitwijkgedrag genoemd.

Met behulp van aanvullende maatregelen wordt bovenstaand risico geminimaliseerd. Aanvullende maatregelen kunnen bestaan uit een vorm van parkeerregulering waarmee parkeerders, die niet behoren tot de beoogde doelgroep(en), worden geweerd. Per locatie wordt bezien of het risico op uitwijkgedrag reëel is en of aanvullende maatregelen nodig zijn om toekomstige parkeeroverlast te voorkomen.

→ *De kaders voor aanvullende maatregelen worden uitgewerkt in paragraaf 7.3.*

## 5.4 Toekomstbestendige parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen

In de gemeente Veere vinden uiteenlopende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Er worden nieuwe woningen gebouwd, horecagelegenheden worden uitgebreid en winkelpanden worden verbouwd tot woningen. Het is van belang om voor de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden, te beschikken over duidelijke regels over het oplossen van de behoefte aan auto- en

---

<sup>1</sup> Kostendekkend: om de hoogte van het kostendekkende tarief te kunnen bepalen, maakt de gemeente een kostenonderbouwing.



fietsparkeerplaatsen. Om bovenstaande reden heeft de gemeente Veere een nota parkeernormen opgesteld. In de nota parkeernormen is opgenomen hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen minimaal moeten worden aangelegd op het moment dat bepaalde functies worden ontwikkeld.

→ *De kaders voor parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgewerkt in paragraaf 7.4.*

## 5.5 Het belang van monitoring en effectief parkeerbeheer neemt toe

Met de uitbreiding van betaald parkeren, neemt het aantal gereguleerde parkeerplaatsen toe. Met de geplande uitbreidingen krijgt het complete parkeerareaal de omvang van een middelgrote stad. Dit vraagt om een organisatie die de uitvoeringsprocessen (zoals handhaving, technische beheer en vergunninguitgifte) van dit omvangrijke areaal in goede banen kan leiden. Ook is er behoefte aan goede en actuele managementinformatie over de effecten van het betaald parkeren en de ontwikkeling van inkomsten en resultaat om te kunnen begroten en beleid te kunnen evalueren en aanpassen. Het vraagt een versterking van de uitvoeringsorganisatie. Investerings in kwaliteit van parkeren vragen een kader waarmee de lasten ervan op lange termijn kunnen worden gedragen.

→ *De financiële en organisatorische kaders worden uitgewerkt in hoofdstuk 8.*

## 5.6 Investerings in gastheerschap en toeristisch parkeren

Voor de autorijder en de fietser is de parkeervoorziening mede bepalend voor de eerste en laatste indruk die iemand heeft van zijn bestemming. Voor de aantrekkingskracht van de Veerse kernen is het daarom van belang om te blijven investeren in gastheerschap en toeristisch parkeren. Dit kunnen investeringen zijn in goede toiletvoorzieningen (zoals reeds aanwezig op parkeerterrein Westkapelseweg in Zoutelande, parkeerterrein Roosjesweg in Domburg en bij parkeerterrein Oranjezon in Vrouwenpolder), ook kan geïnvesteerd worden in aantrekkelijke looproutes.

Het belang van aantrekkelijke looproutes neemt toe door de invoering van betaald parkeren op bestaande parkeervoorzieningen. Een voorbeeld is het overloopterrein aan de Mezgerweg in Domburg. Om deze parkeervoorziening te kunnen laten functioneren als een volwaardige parkeervoorziening voor Domburg, zal moeten worden geïnvesteerd in een aantrekkelijkere looproute richting het centrum. Dit is een noodzakelijke investering.

## 6 Beleidsuitgangspunten

Dit parkeerbeleidsplan bevat de beleidsuitgangspunten voor auto- en fietsparkeren in Veere. De generieke uitgangspunten gelden gemeentebreed, ook zijn er uitgangspunten die van toepassing zijn op specifieke doelgroepen of type kernen.

### 6.1 Gebiedsgericht parkeerbeleid

Binnen de gemeente Veere zijn tussen de 13 kernen onderling grote verschillen waarneembaar. In de kernen Domburg, Veere en Zoutelande drukt het toerisme haar stempel. Ook zijn er kleinere kernen zoals Aagtekerke, Biggekerke en Gapinge, kernen waar toerisme nauwelijks een rol van betekenis speelt, het doorgaande toeristische verkeer buiten beschouwing gelaten. De kernen Oostkapelle, Westkapelle en Vrouwenpolder hebben een toeristisch karakter. Het is de verwachting dat de populariteit van deze kernen als toeristische bestemmingen gaat toenemen.

Vanwege de verschillen tussen de kernen wordt in dit parkeerbeleidsplan een gebiedsgerichte aanpak gehanteerd. Per type kern worden beleidsuitgangspunten geformuleerd. Er wordt niet ingegaan op het parkeren bij bedrijventerreinen. Het parkeren op bedrijfsterreinen vindt veelal plaats op eigen terrein, hier ligt geen rol weggelegd voor de gemeente (behalve het handhaven van de geldende regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening).

<b>Zeer toeristische kernen (hoge parkeerdruk)</b>	<b>Toeristische kernen (middelhoge parkeerdruk)</b>	<b>Overige kernen (lage parkeerdruk)</b>
Domburg	Oostkapelle	Aagtekerke
Veere	Westkapelle	Biggekerke
Zoutelande	Vrouwenpolder (Dishoek)	Gapinge
		Grijpskerke
		Koudekerke
		Meliskerke
		Serooskerke

Tabel 2 Gebiedsindeling.

### 6.2 Doelgroepenbeleid

In dit parkeerbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten parkeerdoelgroepen. Parkeermotief, parkeerduur en betalingsbereidheid vormen drie onderscheidende factoren tussen doelgroepen onderling. In Tabel 3 wordt een beschrijving gegeven van iedere doelgroep. Hierbij wordt onder andere stilgestaan bij de vraag of en in welke mate een doelgroep in het algemeen bereid is om te betalen voor parkeren.

Doelgroep	Omschrijving
Bewoners	Bewoners vinden het belangrijk om in de nabijheid van hun woning te kunnen parkeren. Sommige bewoners hebben parkeergelegenheid op eigen terrein. Indien parkeerregulering van kracht is, kunnen bewoners met een parkeervergunning parkeren. Voor bewoners is een acceptabel tarief voor de eerste en tweede parkeervergunning van belang.
Visite van bewoners	Visite of bezoekers van bewoners vinden het, net als bewoners zelf, prettig om in de nabijheid van hun bestemming te kunnen parkeren. Bewoners zelf vinden dit ook van belang (gastvrijheid). Visite parkeert doorgaans enkele uren, of langer bij specifieke bezigheden. Als er betaald parkeren geldt, parkeert visite van bewoners vaak tegen een gereduceerd parkeertarief.
Ondernemers	Veel ondernemers zijn (mede-)eigenaar van een horecagelegenheid, hotel of winkel. Voor een goede bedrijfsvoering kan het nodig zijn dat de ondernemer of zijn werknemers in de nabijheid van de onderneming kunnen parkeren, dit is echter niet altijd het geval. Veel ondernemers beseffen dat parkeren in de nabijheid van hun onderneming ten koste kan gaan van parkeergelegenheid voor de klant.
Werknemers	Werknemers zijn bijvoorbeeld werkzaam bij een horecagelegenheid, hotel of winkel. Zij hebben een lange parkeerduur en parkeren meerdere malen in de week. Werknemers zijn over het algemeen niet bereid om te betalen voor het parkeren en zullen altijd zoeken naar de dichtstbijzijnde gratis parkeervoorziening. Zij leggen relatief lange loopafstanden af.
Dagtoeristen	Dagtoeristen bezoeken de gemeente Veere met verschillende motieven. Zij gaan naar het strand, bezoeken een kern of maken een wandeling of fietstocht. De dagtoerist overnacht niet. Dagtoeristen hechten belang aan duidelijke looproutes, toiletvoorzieningen en eenvoudig betalen voor parkeren. Onder dagtoeristen is de betalingsbereidheid over het algemeen hoog.
Verblijfstoeristen	Toeristische parkeerders overnachten in een accommodatie en betalen om deze reden toeristenbelasting. Verblijfstoeristen parkeren soms op eigen terrein bij de accommodatie, soms wordt gebruik gemaakt van een parkeervergunning. Verblijfstoeristen zijn meestal bereid om te betalen voor het parkeren van hun auto.
Winkelbezoekers	Winkelbezoekers zijn bijvoorbeeld bewoners die bij de supermarkt of bij een andere winkel parkeren. De parkeerduur is over het algemeen kort. Indien er parkeerregulering geldt, vinden winkelbezoekers met name de betaalhandeling vervelend. Mobiel betalen voor parkeren vormt hierbij een uitkomst.
Sporters	Sporters parkeren in de buurt van hun sportvereniging. Zij zijn vaak meerdere keren per week bij hun vereniging aanwezig, de parkeerduur is vaak enkele uren per keer. De betalingsbereidheid onder sporters is relatief laag.
Bijzondere doelgroepen	Bijzondere doelgroepen hebben een afwijkende behoefte ten aanzien van parkeren. Het gaat bijvoorbeeld om mensen met een handicap die een beperkte afstand te voet kunnen afleggen <sup>2</sup> . Ook artsen, mantelzorgers en logistiek verkeer zijn bijzondere doelgroepen. Bijzondere doelgroepen zijn vaak vrijgesteld van het betaald parkeren, zij hoeven niet te betalen.

Tabel 3 Omschrijving doelgroepen binnen het parkeerbeleid.

<sup>2</sup> Indien een persoon zonder hulp van anderen of met loophulpmiddelen niet in staat is om een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet af te leggen, wordt gesproken van een handicap en komt diegene in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart.

### 6.2.1 Beleidsuitgangspunten per doelgroep

In deze paragraaf zijn per doelgroep de beleidsuitgangspunten geformuleerd. Dit gebeurt voor de volgende onderwerpen:

- De kosten van parkeren voor de betreffende doelgroep;
- Loopafstand vanaf de parkeerplaats naar de bestemming;
- Kwaliteit van de parkeervoorziening waar de betreffende doelgroep gebruik van maakt.

In Tabel 4 zijn de beleidsuitgangspunten opgenomen. Bij kosten wordt gesproken van een kostendekkend tarief, standaard tarief en geen kosten. De loopafstand is in een maximaal aantal meters opgenomen. Als vuistregel geldt dat een voetganger ongeveer 1 meter per seconde aflegt. Onder kwaliteit wordt gesproken van een functionele kwaliteit of over gastheerschap. Het bieden van gastheerschap is voornamelijk gericht op de doelgroep dag- en verblijfstoeristen.

<b>Doelgroep</b>	<b>Kosten</b>	<b>Loopafstand (acceptabel)</b>	<b>Kwaliteit</b>
Bewoners	Kostendekkend tarief	100 meter	Functioneel
Visite van bewoners	Kostendekkend tarief	100 – 200 meter	Functioneel
Ondernemers	Kostendekkend tarief	100 – 400 meter	Functioneel
Werknemers	Kostendekkend tarief*	200 – 600 meter	Functioneel
Dagtoeristen	Standaard tarief	100 – 600 meter	Gastheerschap
Verblijfstoeristen	Standaard tarief	100 – 600 meter	Gastheerschap
Winkelbezoekers	Standaard tarief	100 – 200 meter	Gastheerschap
Sporters	Kostendekkend tarief**	100 – 400 meter	Functioneel
Bijzondere doelgroepen	Geen kosten	100 meter	Functioneel

\* In paragraaf 7.1.4 wordt ingegaan op de werknemersvergunning.

\*\* In paragraaf 7.2.2 wordt ingegaan op een maatwerkoplossing voor sporters.

Tabel 4 Beleidsuitgangspunten per doelgroep (bron: CROW, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, bewerkt).

### 6.3 Beleidsuitgangspunten gemeentebreed

Aan dit parkeerbeleidsplan zijn drie beleidsuitgangspunten verbonden die gemeentebreed gelden. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij ieder uitgangspunt.

#### 6.3.1 Parkeren en de leefbaarheid verbeteren

Het verbeteren van de leefbaarheid met parkeren heeft twee verschillende elementen in zich. Ten eerste kan met parkeren de leefbaarheid worden verbeterd door juist een kleiner gedeelte van de openbare ruimte in te richten voor het parkeren van auto's. De zodoende vrijgekomen ruimte komt bijvoorbeeld ten gunste van het creëren van meer verblijfsruimte, meer groen of ruimte voor het parkeren van fietsen. Ten tweede is parkeerkwaliteit op zichzelf onderdeel van leefbaarheid. Een deel van de bewoners vindt het van belang dat zijzelf en hun visite op een redelijke loopafstand van hun woning kunnen parkeren. Voor hen is voldoende parkeerruimte een kwaliteitsaspect van de woonomgeving.

Het college stelt zich tot doel om de leefbaarheid te verbeteren. Het is duidelijk dat het verschilt wat bewoners en andere belanghebbenden onder leefbaarheid verstaan. Voor de een gaat het dan om meer parkeerruimte, voor de ander juist om minder. Het gaat dan ook om het zoeken van de juiste balans tussen de verschillende aspecten van leefbaarheid. Het resultaat van deze zoektocht is per keer verschillend. Uit onderzoek blijkt echter wel dat het tegengaan van verstening en het inzetten op vergroening vele positieve effecten heeft op de gezondheid van mens en dier. We noemen drie voorbeelden:

- 1 Een groenere woonomgeving leidt tot vermindering van ziekte;
- 2 Een groenere woonomgeving leidt tot betere arbeidsprestaties en minder ziektekosten;
- 3 Gras, riet en bomen vangen fijnstof af.

#### 6.3.2 Parkeren is een instrument om inkomsten te genereren

Zoals beschreven in paragraaf 5.1 is in het Financieel Perspectief 2021 – 2024 een extra financiële taakstelling voor parkeren bepaald. Deze taakstelling geldt in principe voor de gehele gemeente, de nuance die hierbij is aangebracht, is 'hoe dichterbij een trekpleister, hoe hoger het tarief'. Dit betekent dat de parkeervoorzieningen gelegen bij de zeer toeristische kernen, de grootste bijdrage zullen doen aan het realiseren van de taakstelling.

### 6.3.3 Parkeren en mobiliteit verduurzamen

De wijze waarop het autoparkeren is georganiseerd, is van invloed op de mobiliteitskeuze. Zijn er veel parkeerplaatsen beschikbaar en is het parkeren gratis? In dit geval zullen meer mensen zich met de auto verplaatsen in vergelijking tot een situatie waarin er weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn en aan het parkeren kosten zijn verbonden. In dit parkeerbeleidsplan kiest de gemeente Veere ervoor om in beperkte mate te sturen op het autogebruik. Zoals in Tabel 4 is opgenomen, wordt veel gesproken van een kostendekkend tarief. Dit betekent dat werknemers, sporters, et cetera hun auto niet meer gratis kunnen parkeren op parkeervoorzieningen waar en wanneer betaald parkeren geldt. Uitgangspunt daarbij is het hanteren van een minimaal kostendekkend tarief.

## 6.4 Beleidsuitgangspunten voor de zeer toeristische kernen

Het parkeerbeleid in Domburg, Veere en Zoutelande heeft voornamelijk tot doel om de leefbaarheid te verbeteren. De toeristische druk in deze kernen is groot. Parkeerregulering is een vereiste en de gemeente zet in op een jaarrond geldende parkeerregulering. Fietsparkeren krijgt meer aandacht.

### **Beleidsuitgangspunten parkeerbeleid in de zeer toeristische kernen**

1. Om het beleidsmatig beoogde gebruik van parkeerplaatsen te kunnen realiseren, is in de zeer toeristische kernen parkeerregulering een vereiste.
2. Het betaald parkeren heeft, naast haar regulerende werking, als doel om inkomsten te genereren, voornamelijk onder (dag)toeristen.
3. Om de leefbaarheid te bevorderen kan het aantal autoparkeerplaatsen in bepaalde straten in bepaalde de kernen worden verminderd.
4. Door de inzet van parkeerverwijzing zijn parkeervoorzieningen goed vindbaar voor toeristische parkeerders.
5. Vanwege de toenemende parkeerdruk buiten het zomerseizoen (seizoensverlenging), kan in de zeer toeristische kernen een jaarrond geldend parkeerregime van kracht zijn.
6. Langparkeerders, niet zijnde bewoners of hun visite, parkeren bij voorkeur op parkeervoorzieningen die zijn gelegen aan de randen van de kernen of daarbuiten.
7. In woonstraten bevindt de parkeerdruk zich op een acceptabel niveau; op het drukste moment is de parkeerdruk maximaal 95%.
8. Fietsparkeren vindt op een ordentelijke manier plaats; fietsen staan geparkeerd in de daarvoor bestemde fietsparkeervoorzieningen. Autoparkeerplaatsen kunnen, indien nodig, worden opgeheven ten gunste van het fietsparkeren.

## 6.5 Beleidsuitgangspunten voor de toeristische kernen

Het parkeerbeleid in Oostkapelle, Westkapelle en Vrouwenpolder kan gezien worden als een afgezwakte variant van het parkeerbeleid in de zeer toeristische kernen. Het college verwacht dat Oostkapelle, Westkapelle en Vrouwenpolder de aankomende jaren in populariteit toenemen als toeristische bestemmingen.

### Beleidsuitgangspunten parkeerbeleid in de toeristische kernen

1. In de toeristische kernen kan parkeerregulering worden ingezet.
2. Het betaald parkeren heeft, naast haar regulerende werking, als doel om inkomsten te genereren, voornamelijk onder (dag)toeristen.
3. Door de inzet van parkeerverwijzing zijn parkeervoorzieningen goed vindbaar voor toeristische parkeerders.
4. Voertuigen staan geparkeerd in de daarvoor bestemde parkeervoorzieningen, om foutparkeren te voorkomen worden fysieke middelen ingezet (bijvoorbeeld door het plaatsen van paaltjes), daarnaast wordt ingezet op controle en handhaving.
5. In woonstraten bevindt de parkeerdruk zich op een acceptabel niveau; op het drukste moment is de parkeerdruk maximaal 90%.
6. Fietsparkeren vindt op een ordentelijke manier plaats; fietsen staan geparkeerd in de daarvoor bestemde fietsparkeervoorzieningen.

## 6.6 Beleidsuitgangspunten voor de overige kernen

Parkeerbeleid wordt veelal gezien als het samenstel aan maatregelen waarmee het parkeren wordt gereguleerd. Vanuit dit perspectief is in de overige kernen beperkt sprake van parkeerbeleid. De wijze waarop het parkeren van auto's en fietsen plaatsvindt heeft, weinig tot geen sturing nodig. Voor deze kernen is er een beperkt aantal kaders.

### Beleidsuitgangspunten parkeerbeleid in de overige kernen

1. De overige kernen zijn vrij van parkeerregulering (betaald parkeren).
2. Parkeervraag en parkeeraanbod zijn met elkaar in balans; het parkeerbeleid is vraagvolgend van aard waarbij een onbalans tussen parkeervraag en parkeeraanbod wordt opgelost door extra parkeerplaatsen te realiseren.
3. In woonstraten bevindt de parkeerdruk zich op een acceptabel niveau; op het drukste moment is de parkeerdruk maximaal 90%.

## 7 Uitwerking parkeerbeleid

In dit hoofdstuk worden de beleidsuitgangspunten uitgewerkt.

### 7.1 De uitbreiding van betaald parkeren

Dit parkeerbeleidsplan geeft invulling aan de ambitie van het college om met (betaald) parkeren extra inkomsten te genereren. Dit gebeurt door op extra parkeervoorzieningen het parkeren betaald te maken. De invoering van betaald parkeren heeft uiteenlopende positieve en negatieve gevolgen. Het leidt ertoe dat mensen de auto vaker laten staan en zich meer met de fiets verplaatsen. Ook is er een groep die de auto blijft gebruiken, niet wil betalen en buiten het betaalde gebied parkeert. Dit wordt uitwijkgedrag genoemd. Uitwijkgedrag kan tot parkeeroverlast leiden. Omdat dit ongewenst is kan de invoering van betaald parkeren gepaard gaan met aanvullende maatregelen.

#### 7.1.1 Betaald parkeren met als doel het voorkomen van parkeeroverlast

Uit ervaring blijkt dat de meest effectieve manier om uitwijkgedrag te voorkomen is door, als het risico op parkeeroverlast reëel is, in het omliggende gebied het parkeren ook betaald te maken. Betaald parkeren heeft in dit geval de functie van een beheersmaatregel. Parkeerders die volgens het beleid in het betreffende gebied mogen parkeren krijgen hiervoor een parkeervergunning of doen dit via een “digitale kraskaart”.

#### 7.1.2 Overzicht parkeervoorzieningen

In Bijlage 2 is een tabel opgenomen van de parkeervoorzieningen die in ieder geval zijn geselecteerd om van betaald parkeren te worden voorzien. De exacte uitwerking volgt nog in de vervolgstappen. De totale uitbreiding betreft ruim 2.600 parkeerplaatsen en vindt grotendeels plaats in de zeer toeristische en toeristische kernen. De gemeente gaat ook in gesprek met eigenaars van parkeervoorzieningen die op het grondgebied van de gemeente Veere liggen. Onderzocht wordt of deze parkeervoorzieningen op een of andere manier opgenomen kunnen worden in het betaald parkeren (het gaat hier met name om Neeltje Jans en de Westkapelse dijk).

In de tabel wordt aangegeven of op voorhand flankerende maatregelen geëffectueerd moeten worden om parkeeroverlast als gevolg van uitwijkgedrag te voorkomen. Ook de behoefte om maatwerk toe te passen wordt in tabel aangeduid. Om op de Mezgerweg in Domburg en het onverharde parkeerterrein aan de Westkapelseweg in Zoutelande betaald parkeren in te kunnen voeren, zijn investeringen voorzien in nieuwe verhardingen, looproutes, et cetera.



### 7.1.3 Volgordelijkheid

In Bijlage 2 is het overzicht opgenomen van de parkeervoorzieningen waar in ieder geval betaald parkeren gaat gelden. De voorzieningen die het eerst betaald worden gemaakt, zijn de voorzieningen waarbij in de tabel bij zowel flankerende maatregelen als noodzaak tot maatwerk 'nee' staat vermeld. In de tweede plaats worden de benodigde maatwerkoplossingen uitgewerkt en deze terreinen betaald gemaakt. Het voorbereiden en effectueren van aanvullende maatregelen vindt plaats voordat de resterende voorzieningen betaald kunnen worden gemaakt.

Het college start na de vaststelling van dit parkeerbeleidsplan met de uitvoering. Vanwege de benodigde voorbereidingstijd zullen de eerste parkeervoorzieningen in het voorjaar van 2021 voorzien zijn van betaald parkeren. Gesprekken met belanghebbenden over maatwerkoplossingen en de benodigde flankerende maatregelen worden in het najaar van 2020 opgestart. In hoofdstuk 9 wordt uitgebreid stilgestaan bij de uitvoering van voorliggend parkeerbeleidsplan.

### 7.1.4 Parkeertarieven en parkeervergunningen

In het Financieel Perspectief is opgenomen dat hoogte van het parkeertarief afhankelijk is van de ligging ten opzichte van trekpleisters. Op gunstig gelegen parkeervoorzieningen gelden verhoudingsgewijs hogere parkeertarieven, op minder gunstig gelegen voorzieningen gelden lagere tarieven. Er wordt een classificering gehanteerd om een eenduidig tarievenbeleid te hanteren. Er zijn A+ locaties, dit zijn echte toplocaties zoals het Oranjeplein in Veere. Dan zijn er A locaties, dit zijn parkeerterreinen iets verder van de toplocaties, et cetera. Deze locaties geven we aan in de parkeerverordening. De bijbehorende tarieven stellen we vast in de legesverordening.

Ten aanzien van parkeervergunningen geldt dat de regels en vergunningtarieven voor het bestaande gereguleerde parkeerareaal ook voor de uitbreidingen gaan gelden. Dit betekent dat bewoners gratis een 1<sup>e</sup> parkeervergunning op kenteken kunnen aanvragen en een 2<sup>e</sup> vergunning op kenteken tegen een laag tarief (tarief 2020 = 40 euro). Voor bedrijfsparkeervergunningen gelden hogere tarieven.

De parkeervergunning vrij van kenteken kan niet meer worden aangevraagd. Dit geldt zowel voor de uitbreiding als voor het bestaande gebied waarin parkeerregulering geldt. Onderzocht wordt of met gebruikmaking van de Visite-app, (de "digitale kraskaart") een mogelijkheid geboden kan worden om inwoners van de gemeente tegen gereduceerde kosten te laten parkeren.

### **Parkeervergunning voor werknemers**

Bedrijven kunnen op dit moment een parkeervergunning voor woon-werkverkeer aanvragen. De vergunning wordt op naam van het bedrijf uitgegeven, zo kunnen meerdere medewerkers gebruik maken van de vergunning. Met de vergunning mag in de kernen Domburg en Veere op een aantal parkeerterreinen worden geparkeerd.

Zoals opgenomen in Bijlage 2 wordt ook betaald parkeren ingevoerd op parkeervoorzieningen waar op dit moment veelal werknemers parkeren. Voorbeelden zijn Irma 1 en Irma 2 in Domburg. In aanvulling op bovengenoemde woon-werkverkeer parkeervergunning, is het college voornemens om een parkeervergunning voor werknemers in te stellen. Dit is een vergunning op kenteken, de vergunning wordt tegen een gematigd tarief uitgegeven. Met de vergunning wordt zo veel mogelijk voorkomen dat werknemers hun auto parkeren op parkeerplaatsen in bijvoorbeeld woonstraten (wat zou kunnen leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk).

#### **7.1.5 Participatieproces en draagvlakmeting**

Zoals beschreven in paragraaf 5.1 heeft het participatieproces dat gepaard gaat met de uitbreiding van het betaald parkeren niet de eigenschap van een draagvlakmeting. Extern draagvlak is een belangrijke randvoorwaarde voor het invoeren van betaald parkeren, maar is niet doorslaggevend. Als door de gemeenteraad is besloten om op bepaalde parkeervoorzieningen betaald parkeren in te voeren, start vanaf dat moment het participatieproces. Dit proces is gericht op de uitwerking van het genomen besluit.

Aan belanghebbenden (de stads- en dorpsraden, ondernemersverenigingen, maatschappelijke organisaties, verenigingen of individueel belanghebbenden, et cetera) worden onder meer de volgende keuzes voorgelegd:

- Gebiedsbegrenzing: in welke straten gaat het betaald parkeren gelden?
- Het reguleringsvenster: tussen welke uren gaat het betaald parkeren gelden? Hierbij gelden de standaard parkeertijden als uitgangspunt.
- Fysieke inrichting: waar wordt de benodigde betaalinfrastructuur geplaatst?
- Bijzondere regelingen: is behoefte aan bijzondere regelingen en hoe kunnen deze regelingen worden uitgewerkt?

Het besluit van de gemeenteraad is leidend bij het maken van de bovengenoemde keuzes. Het participatieniveau is bepaald op 'meedenken'.

## 7.2 Maatwerkoplossingen bij de invoering van betaald parkeren

Zoals beschreven is, bij de voorziene uitbreiding van het gereguleerd parkeren, ruimte aanwezig voor maatwerkoplossingen. Dit uitgangspunt wordt in deze paragraaf uitgewerkt.

### 7.2.1 Waarborgen van uniformiteit

Bij het toepassen van maatwerkoplossingen streeft de gemeente naar uniformiteit. Dit betekent dat onder vergelijkbare omstandigheden, dezelfde regels gelden. Dit betekent dat wanneer bij één sportvereniging een bepaalde regeling geldt, diezelfde regeling (indien noodzakelijk) ook bij een andere sportvereniging geldt. Uniformiteit is ook van belang om de reguleringsvoorwaarden overzichtelijk en begrijpelijk te houden.

### 7.2.2 Sportverenigingen

De gemeente Veere heeft diverse sportverenigingen. De gemeente hoopt dat sporters zo veel mogelijk lopend of met de fiets naar hun vereniging komen. Sporters kunnen om uiteenlopende redenen ook afhankelijk zijn van de auto. Het is van belang dat de invoering van betaald parkeren op parkeervoorzieningen bij sportverenigingen niet leidt tot een vermindering van de deelname aan sportactiviteiten.

Sportactiviteiten vinden veelal op doordeweekse avonden en overdag in de weekenden plaats. Met name in het weekend worden parkeervoorzieningen door veel verschillende doelgroepen gebruikt. Dit geldt bijvoorbeeld voor het parkeerterrein aan de Westkapelseweg in Zoutelande. Dit betekent niet dat daar geen betaald parkeren wordt ingevoerd. Het betekent wel dat er daarbij rekening gehouden wordt met de belangen van bezoekers van sportvoorzieningen.

De gemeente Veere kiest ervoor om per parkeervoorziening te bezien hoe sporters (grotendeels) vrijgesteld kunnen worden van de plicht om te betalen voor parkeren. Ideeën voor oplossingen zijn:

- Een gedeelte van de parkeervoorziening fysiek afsluiten voor sporters en hier geen betaald parkeren laten gelden;
- Het verstrekken van een (gratis) parkeervergunning aan sporters of ouders van kinderen die bij een vereniging sporten;
- Sportverenigingen de mogelijkheid bieden om (bijvoorbeeld via een zuil in de kantine) voor sporters en andere bezoekers van de vereniging een parkeerrecht<sup>3</sup> aan te kunnen schaffen tegen gereduceerde kosten.

---

<sup>3</sup> Parkeerrecht: het onder bepaalde voorwaarden ontstane recht om een voertuig gedurende een (on)bepaalde periode in/op een daartoe benoemde parkeervoorziening te parkeren. Dat kan bijvoorbeeld via het aanmelden van een kenteken, bijvoorbeeld via de Visite-app.

### 7.2.3 Solitaire detailhandel

Als voorbeeld kan de Jumbo supermarkt aan de Westkapelseweg in Zoutelande gelden. Voor de supermarkt is een parkeerterrein met circa 100 parkeerplaatsen gelegen. Momenteel wordt door middel van een parkeerdurbeperking (blauwe zone) van 1 ½ uur gewaarborgd dat op het parkeerterrein geen langparkeerders staan geparkeerd. De parkeerplaatsen voor de supermarkt zijn namelijk voor kortparkeerders, klanten van de supermarkt, bedoeld.

Zoals opgenomen in Bijlage 2 is het college voornemens om op het bovengenoemde parkeerterrein betaald parkeren in te voeren. Dit betekent dat de huidige blauwe zone wordt opgeheven. Om te bereiken dat langparkeerders in de nieuwe situatie niet op het parkeerterrein zullen parkeren, dient een maatwerkoplossing te worden uitgewerkt. Dit gebeurt in overleg met de supermarkt en andere betrokken belanghebbenden.

Bovenstaande situatie kan ook van toepassing zijn op andere detailhandelsfuncties. Het verschilt per keer wat de meeste effectieve oplossing is. Het college stelt zichzelf tot doel om binnen het uitwerken van maatwerkoplossingen zo veel mogelijk uniformiteit te creëren. Dit biedt duidelijkheid voor de parkeerder.

## 7.3 Aanvullende maatregelen

Met aanvullende maatregelen wordt voorkomen dat aan de randen van betaald parkeren gebieden parkeeroverlast ontstaat. Aanvullende maatregelen kunnen bestaan uit parkeerregulering waarmee gebiedsvreemde parkeerders zo veel mogelijk worden geweerd. Onder aanvullende maatregelen worden ook maatregelen verstaan waarmee het gebruik van een parkeervoorziening mogelijk kan worden gemaakt (bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe looproute).

### 7.3.1 Betaald parkeren met alleen dagkaarten

Betaald parkeren kan leiden tot uitwijkgedrag. Het parkeerbeleid is erop gericht om dit uitwijkgedrag te beperken en er bijvoorbeeld voor te zorgen dat bewoners geen parkeeroverlast ondervinden als gevolg van de invoering van betaald parkeren elders. In Domburg en Veere is hiervoor een regeling met vergunninghoudersparkeren ingezet. Hierbij geldt een parkeerverbod, vergunninghouders zijn hiervan uitgezonderd. Voor de gemeente heeft vergunninghouderparkeren een nadeel voor de parkeerhandhaving. Alleen BOA's<sup>4</sup> kunnen het parkeerverbod handhaven en het bedrag van de parkeerboete gaat niet naar de gemeente maar naar het rijk.

---

<sup>4</sup> BOA: buitengewoon opsporingsambtenaar is een beëdigd functionaris die is bevoegd tot de opsporing van bepaalde, meestal een beperkt aantal of een specifieke groep, strafbare feiten.

Het voorkomen van uitwijkgedrag kan ook via betaald parkeren. Hierbij geldt betaald parkeren (net zoals op een parkeerterrein), echter kan alleen met een dagkaart worden geparkeerd. Dit maakt het voor veel parkeerders onaantrekkelijk om in het betreffende gebied te parkeren. Om uitwijkgedrag te voorkomen kiest de gemeente voor betaald parkeren met alleen dagkaarten.

Het principe van betaald parkeren met alleen dagkaarten heeft het risico in zich dat parkeerders er alsnog voor kunnen kiezen om in de woonstraten te parkeren. Mocht dit leiden tot parkeeroverlast, dan kan de gemeente in overleg met belanghebbenden besluiten om vergunninghouderparkeren in te voeren. Indien het betaald parkeren met dagkaart aan de verwachtingen voldoet, kunnen ook de bestaande vergunninghoudersgebieden worden omgezet naar betaald parkeren met uitsluitend dagkaarten.

#### 7.4 Parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen

Met dit parkeerbeleidsplan heeft de gemeente Veere separaat een nota parkeernormen opgesteld. In deze nota zijn de regels opgenomen die gelden ten aanzien van het auto- en fiets parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. Aan de hand van de parkeernormen in de nota wordt het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen bepaald. In het toepassingskader van de nota wordt vervolgens bepaald hoe deze aantallen fysiek kunnen worden gerealiseerd.

## 7.5 Overige beleidswijzigingen

Dit parkeerbeleidsplan bevat enkele overige beleidswijzigingen. Deze wijzigingen zijn in lijn met de beleidsuitgangspunten die zijn geformuleerd.

### 7.5.1 Vergunning vrij van kenteken

Bewoners in een gebied waarin parkeerregulering geldt kunnen maximaal 2 parkeervergunningen aanvragen. Een van deze vergunningen kon voorheen een vergunning vrij van kenteken zijn. Met dit parkeerbeleidsplan zet de gemeente het proces in werking om de vergunning vrij van kenteken af te bouwen. Dit betekent dat deze vergunning niet meer kan worden aangevraagd. Er wordt een overgangsregeling ingericht voor bestaande houders van de vergunning.

### 7.5.2 Stimulans gebruik parkeren op eigen terrein

Bij de uitgifte van parkeervergunningen werd voorheen geen rekening gehouden met eventuele aanwezigheid van parkeren op eigen terrein (POET). Dit kan bijvoorbeeld een oprit, garagebox of carport zijn. De gemeente gaat bij de uitgifte van parkeervergunningen rekening houden met het aantal POET dat bij een huisadres aanwezig is. Dit aantal bepaalt hoeveel parkeervergunning per huisadres kunnen worden aangevraagd. Er wordt een inventarisatie uitgevoerd waarmee in alle (zeer) toeristische kernen het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in kaart wordt gebracht.

### 7.5.3 Elektrische voertuigen en de parkeerbelasting

Om het gebruik en bezit van elektrische auto's te stimuleren, waren elektrische auto's tot voorheen vrijgesteld van de plicht aan om aan de parkeerbelasting te voldoen. Deze vorm van stimulering van het gebruik van een elektrisch voertuig is niet langer nodig. Deze regeling wordt afgebouwd.

### 7.5.4 Gehandicapten in het parkeerbeleid

Houders van een gehandicaptenparkeerkaart hoeven geen parkeerbelasting te betalen. Ook zijn parkeerduurbepalingen (zoals in Domburg van kracht op bepaalde locaties) niet van toepassing op gehandicapten. Deze vrijstellingen waren tot voorheen niet vastgelegd. De gemeente gaat de vrijstellingen die gelden voor gehandicapten vastleggen in haar verordeningen.

## 8 Financieel en organisatorisch kader

Het financieel kader voor het parkeerbeleid vloeit voort uit het gemeentelijk Financieel Perspectief 2021 – 2024. Dit kader is uitgewerkt in de gemeentelijke parkeerexploitatie.

### 8.1 Resultaat parkeerexploitatie en parkeerreserve

Voor het berekenen van het financieel resultaat van het uitbreiden van het betaald parkeren op de begroting en meerjarenraming is een doorrekening gemaakt. Hiervoor zijn per kern de verwachte baten en lasten berekend. Daarbij is rekening gehouden met de uitbreidingen in Domburg, Veere, Zoutelande, Oostkapelle, Westkapelle en Vrouwenpolder. Verlenging van het seizoen of van venstertijden is niet opgenomen. Daarnaast is rekening gehouden met de benodigde versterking van de uitvoeringsorganisatie parkeren (zie paragraaf 8.3) en noodzakelijke investeringen in parkeervoorzieningen. De berekening is gebaseerd op de vigerende parkeertarieven in 2020 met een veronderstelde tariefverhoging van 10% in 2022 en 2024.

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Bestaande gereguleerde parkeerplaatsen Gemeente</b>					
Inkomsten (excl Nha vanaf 2021)	€ 1.987	€ 2.013	€ 2.215	€ 2.215	€ 2.436
Resultaat bestaand areaal gemeente	€ 1.091	€ 1.198	€ 1.392	€ 1.383	€ 1.597
<b>Bestaande gereg. parkeerplaatsen waterschap/RVB</b>					
Inkomsten (excl Nha incl. Abo)	€ 1.463	€ 1.595	€ 1.625	€ 1.656	€ 1.688
Resultaat bestaand areal waterschap	€ 980	€ 1.084	€ 1.099	€ 1.114	€ 1.130
<b>Uitbreiding betaald parkeren</b>					
Uitbreiding Domburg, inkomsten		€ 501	€ 551	€ 606	€ 606
Exploitatie en beheer, incl overhead		-€ 90	-€ 92	-€ 93	-€ 95
Uitbreiding Veere inkomsten		€ 69	€ 76	€ 76	€ 84
Exploitatie en beheer, incl overhead		-€ 9	-€ 9	-€ 10	-€ 10
Uitbreiding Zoutelande		€ 1.282	€ 1.411	€ 1.411	€ 1.552
Exploitatie en beheer, incl overhead		-€ 249	-€ 254	-€ 259	-€ 264
Uitbreiding overig			€ 396	€ 396	€ 396
Exploitatie en beheer, incl overhead			-€ 103	-€ 105	-€ 107
Versterken parkeerorganisatie		-€ 157	-€ 160	-€ 163	-€ 166
Implementatiekosten		-€ 244	-€ 65	-€ 16	€ 0
Inkomsten uitbreiding		€ 1.853	€ 2.435	€ 2.490	€ 2.638
Resultaat uitbreiding		€ 1.104	€ 1.752	€ 1.844	€ 1.997
Noodzakelijke investeringen verbeteringen parkeerterreinen		-€ 135	-€ 251	-€ 377	-€ 503
<b>Resultaat parkeren</b>	<b>€ 2.071</b>	<b>€ 3.250</b>	<b>€ 3.991</b>	<b>€ 3.965</b>	<b>€ 4.221</b>
<b>Mutatie tov 2020 begroting</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 1.180</b>	<b>€ 1.920</b>	<b>€ 1.894</b>	<b>€ 2.150</b>

Tabel 5 Begroot exploitatieresultaat parkeren (x 1.000). Tabel bevat cijfers die bekend zijn op 26 augustus 2020 en zijn gebaseerd op een lasten-baten rekenmodel. In de uitwerking is nog geen rekening gehouden met aanpassen tijdsvensters en/ of seizoenen.

Om de bijdrage van parkeren aan de algemene middelen te egaliseren en een financieel kader voor investeringen in parkeren en infrastructuur te creëren, wordt een parkeerreserve ingesteld. Deze reserve wordt gevoed vanuit het resultaat van de parkeerexploitatie. Is het exploitatieresultaat

(in een goed jaar) hoger dan de begrote bijdrage aan de algemene middelen, dan wordt het verschil in de parkeerreserve gestort en stijgt het saldo. In een minder goed jaar kan de afdracht aan de algemene middelen worden aangevuld tot het begrote bedrag via een onttrekking aan de parkeerreserve. Uiteraard kan dit alleen indien de reserve voldoende middelen bevat. De hoogte van de reserve wordt gebonden aan een plafondbedrag. De parkeerreserve zal ook worden aangewend ter dekking van kapitaalsinvesteringen voor parkeren en infrastructuur. De uitwerking van één en ander zal bij de voorjaarsnota 2021 plaatsvinden.

## 8.2 Investerings in gastheerschap en toeristisch parkeren

In 2013 heeft Staatsbosbeheer de verkenning 'De kust is breder dan het strand' uitgevoerd. In het onderzoek wordt onder andere ingegaan op de kwaliteit van de parkeervoorzieningen aan de kust. Mede op basis van dit onderzoek is onderstaande lijst met investeringen opgesteld. Per post is een globale investeringsraming opgesteld. Investerings kunnen tot doel hebben:

- Het creëren van aantrekkelijke looproutes van parkeervoorzieningen naar centra.
- De aanleg van extra fietsparkeerplaatsen.
- Aanleg van oplaadpalen voor elektrische voertuigen<sup>5</sup>.
- Realisatie van hoogwaardige toiletvoorzieningen bij de grootschalige parkeervoorzieningen
- Bijdrage aan gastheerschap:
  - Bewegwijzering.
  - Verwijzing naar belevingsmogelijkheden vanaf de parkeervoorzieningen.
  - Gastvrije uitstraling van de parkeervoorzieningen.
- Ecologisch verantwoorde inrichting van de parkeervoorzieningen.
- Herstel van beschadigd asfalt en bestrating.

## 8.3 Organisatorisch kader

De beoogde uitbreiding van het betaald parkeren met circa 2.600 parkeerplaatsen, leidt ertoe dat het complete gereguleerde parkeerareaal van de gemeente Veere de omvang krijgt van dat van een middelgrote stad. De huidige uitvoeringsorganisatie is hier nog niet op berekend en wordt om deze reden versterkt en verbeterd. Hiervoor worden onder meer mogelijkheden gecreëerd om de functie van 'parkeermanager' in te richten. Langs deze weg wordt gezorgd voor een regierol op de uitvoeringsprocessen die te maken hebben met betaald parkeren. Het resultaat op parkeren wordt geoptimaliseerd door onder meer in te zetten op:

- Afstemming tussen uitvoeringsprocessen met een betere efficiëntie tot gevolg.

---

<sup>5</sup> De realisatie van elektrische oplaadpalen wordt in de gemeente Veere verzorgd door gecontracteerde marktpartijen, de gemeente heeft een kaderstellende rol.



- Digitalisering van de parkeerketen (bij vergunning uitgifte, handhaving).
- Monitoring van parkeergedrag en data-analyse ten behoeve van beleidsevaluaties en tariefoptimalisatie.

## 8.4 Monitoring en evaluatie

De wijze waarop de monitoring wordt uitgewerkt is hoofdzakelijk een intern, richting de ambtelijke organisatie gericht, vraagstuk. In tegenstelling tot bij monitoring worden bij evaluaties wel externen betrokken (de stads- en dorpsraden en ondernemersverenigingen). Zoals ook opgenomen in het Rekenkameronderzoek, kunnen de evaluaties efficiënter en kwalitatief beter worden met een meer methodische aanpak, waarbij vooraf gestelde doelen worden gemeten. Deze aanbeveling wordt uitgewerkt in dit parkeerbeleidsplan.

### 8.4.1 Monitoring

De basis voor een goede monitoring wordt gevormd door actuele en betrouwbare gegevens over de prestaties van het Veerse parkeerareaal. Op basis van deze gegevens kan verantwoording worden afgelegd richting college en raad. Uit deze monitoring kan bijvoorbeeld naar voren komen dat de parkeeropbrengsten lager zijn dan begroot. Op basis van dit inzicht kan besloten worden om bepaalde parkeermaatregelen te effectueren (waarmee het opbrengstenpotentieel wordt vergroot).

### 8.4.2 Evaluatie

De wijze waarop de werking van het parkeerbeleid wordt geëvalueerd, heeft een meer methodische aanpak in vergelijking met wijze van evalueren in de afgelopen jaren. De afgelopen jaren werd met de stads- en dorpsraden en ondernemersverenigingen gesproken over het parkeren tijdens de jaarlijkse 'parkeerevaluaties'. De uitkomsten van de evaluaties waren een opsomming van de knelpunten die op het gebied parkeren speelden. Ook werden oplossingsrichtingen besproken. Dit parkeerbeleidsplan staat ervoor om de jaarlijkse parkeerevaluaties voort te blijven zetten. De aanpak van de evaluaties wordt meer methodisch opgezet en staat op hoofdlijnen uit:

- Het vooraf raadplegen van belanghebbenden om parkeervoorzieningen/straten met een hoge parkeerdruk te inventariseren. Voorafgaand aan de evaluatie wordt een parkeerdrukmeting uitgevoerd waarmee inzicht wordt verkregen in de feitelijke parkeerdruk op deze locaties. De resultaten worden tijdens de evaluatie gepresenteerd en besproken.
- Tijdens de evaluatie deelt de gemeente de meest betekenisvolle klachten en meldingen met de aanwezige belanghebbenden. In het gesprek wordt besproken of men zich herkent in deze signalen. Ook worden oplossingsrichtingen met elkaar verkend.

- Tijdens de evaluatie stelt de gemeente de doelen en uitgangspunten van het parkeerbeleid centraal. Aan belanghebbenden wordt gevraagd of zij vinden dat de wijze waarop het auto- en fietsparkeren het afgelopen jaar is georganiseerd, bijdraagt aan de doelen die gesteld zijn.
- De uitkomsten van de jaarlijkse parkeerevaluaties worden online beschikbaar gesteld via de website van de gemeente Veere.

## 9 Uitvoering en vervolgstappen

In dit hoofdstuk zijn de vervolgstappen opgenomen die horen bij de uitvoering van dit parkeerbeleidsplan.

### 9.1 Aanpassing van verordeningen

Voor de uitvoering van het parkeerbeleid zijn hoofdzakelijk twee verordeningen van belang: de parkeerverordening en de parkeerbelastingverordening. In de parkeerverordening, die per kern wordt opgesteld waarin betaald parkeren geldt, zijn de regels opgenomen ten aanzien van het vergunningensysteem. In de parkeerbelastingverordening zijn de straten en parkeerterreinen opgenomen waar het betaald parkeren geldt, met daarbij ook de geldende parkeertarieven en parkeervergunningtarieven en tijden waarop het betaald parkeren van kracht is.

#### 9.1.1 Parkeerverordening

Op dit moment hebben de kernen Domburg en Veere een parkeerverordening. Om betaald parkeren in te kunnen voeren in de kern Zoutelande, wordt ook voor Zoutelande een parkeerverordening opgesteld. Omdat, zoals beschreven in paragraaf 7.5.1, het principe van een parkeervergunning vrij van kenteken niet toekomstbestendig is, worden de bestaande parkeerverordeningen op dit onderdeel aangepast.

#### 9.1.2 Parkeerbelastingverordening

Voor de gehele gemeente Veere is één parkeerbelastingverordening van kracht. De straten en parkeerterreinen waar betaald parkeren wordt ingevoerd, worden opgenomen in de verordening. Ook de tijdvakken worden aangegeven. Om op de nieuwe parkeervoorzieningen betaald parkeren in te voeren, wordt de parkeerbelastingverordening uitgebreid.

### 9.2 Opstellen uitvoeringsplannen

De maatregelen in het kader van het nieuwe parkeerbeleid worden uitgewerkt in een jaarlijks uitvoeringsplan. Dit plan bevat de concrete acties, een planning en het financiële en organisatorische kader voor de uitvoering. Het college heeft uiterlijk voor het einde van 2020 het uitvoeringsplan in concept gereed. Dit plan wordt begin 2021 ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Het uitvoeringsplan concentreert voornamelijk op de uitbreiding van betaald parkeren in de kernen Domburg, Veere en Zoutelande. Het gaat hierbij dan vooral om de operationele voorbereiding (handhaving, betaalsystemen, inrichting en bebording, communicatie en organisatie), participatie (samen met belanghebbenden uitwerken flankerend beleid en maatwerk), actualiseren van het juridisch kader en invulling van het investeringsprogramma.

## Bijlage 1 Participatieproces

Om dit parkeerbeleid op te kunnen stellen heeft de gemeente een participatieproces opgezet. Op twee momenten in dit proces zijn gesprekken gevoerd: in september 2019 en in juli/augustus 2020. We geven een overzicht van wanneer, met wie gesproken is.

Belangenverenigingen	2019	2020
Stadsraad Domburg	Ja	Ja
Ondernemersvereniging Domburg (OBD)	Nee	Ja
Ondernemersvereniging Veere	Ja	Ja
Dorpsraad Zoutelande	Ja	Ja
Ondernemersvereniging Zoutelande (ZOMID)	Ja	Ja
Dorpsraad Oostkapelle	Ja	Ja
Dorpsraad Westkapelle	Nee	Ja
Ondernemersvereniging Westkapelle	Ja	Ja
Dorpsraad en ondernemersvereniging Vrouwenpolder	Ja	Ja

Raadsfracties	Datum
SGP/Christenunie	24 september 2019
CDA	12 september 2019
VVD	10 september 2019
PVDA/GroenLinks	16 september 2019
DTV	16 september 2019

*\*De VVD fractie heeft haar standpunten mondeling toegelicht.*

*\*\*De DTV fractie heeft haar standpunten telefonisch toegelicht.*

*Tabel 6 Ontvangen reacties raadsfracties*

## Bijlage 2 Overzicht van de parkeervoorzieningen die betaald worden gemaakt

Locatie	Parkeervoorziening	Capaciteit	Flankerende maatregelen	Noodzaak tot maatwerk
Domburg	Irma 1	104	Nee	Nee
Domburg	Irma 2	69	Nee	Nee
Domburg	Traverse (gemeentehuis)*	235	Nee	Nee
Domburg	Mezgerweg (overloopterrein)	300	Ja	Nee
Zoutelande	Kustlicht	195	Nee	Nee
Zoutelande	Westkapelseweg	373	Nee	Ja
Zoutelande	Westkapelseweg (onverhard)	200	Nee	Nee
Zoutelande	Parkeerterrein bij supermarkt	104	Nee	Ja
Zoutelande	Wulkpad	91	Nee	Nee
Zoutelande	Nieuwstraat**	100	Ja	Nee
Zoutelande	Willibrordusplein	36	Ja	Nee
Zoutelande	Bosweg	10	Nee	Nee
Zoutelande	Duinweg (Beach hotel)	23	Nee	Nee
Zoutelande	Duinweg (Duinoord)	24	Nee	Nee
Oostkapelle	Domburgseweg	37	Ja	Nee
Oostkapelle	Dompje	78	Nee	Nee
Oostkapelle	Noordweg	19	Nee	Nee
Veere	Veerseweg	95	Nee	Nee
Vrouwenpolder	Monnikendijk	53	Ja	Ja
Westkapelle	Markt	58	Ja	Nee
Westkapelle	Calandplein	45	Ja	Nee
Dishoek	Verlengde Dishoekseweg (Wielemaker)***	195	Ja	Ja
<b>Totaal</b>	-	<b>2.605</b>	-	-

\*Circa 2/3 van de totale parkeer capaciteit van dit parkeerterrein.

\*\*Dit onverharde parkeerterrein wordt mogelijk opgeheven ten behoeve van woningbouw.

\*\*\*Dit parkeerterrein wordt gehuurd tot en met 2023 en is om deze reden nog niet doorgerekend in de parkeereexploitatie.

Tabel 7 Overzicht geselecteerde parkeervoorzieningen.

In Tabel 7 staat bij verschillende parkeervoorzieningen onder flankerende maatregelen en/of maatwerk het woord 'ja'. Hieronder volgt een toelichting per in de tabel opgenomen 'ja'.

### Domburg

- Mezgerweg: de Mezgerweg dient in de bestaande situatie als overloopterrein. Vanaf het overloopterrein loopt op dit moment geen aantrekkelijke looproute richting het centrum van Domburg. Deze looproute dient te worden aangelegd voordat de Mezgerweg kan dienen als een volwaardige parkeervoorziening voor Domburg. Dit is zowel een noodzakelijke investering als een investering in gastheerschap.

- De terreinen Jan Tooropplein, Van Voorhuijsenstraat en de parkeerplaatsen aan de Ooststraat en de Markt zullen gefaseerd een andere functie krijgen zoals opgenomen in de Visie Domburg.

#### **Zoutelande**

- Westkapelseweg: meerdere doelgroepen maken gebruik van het verharde parkeerterrein aan de Westkapelseweg. Een van de gebruikersgroepen zijn sporters. Voordat het parkeerterrein betaald kan worden gemaakt, moet een regeling zijn uitgewerkt waarmee sporters tegen een kostendekkend tarief kunnen parkeren.
- Parkeerterrein bij supermarkt (Westkapelseweg): op dit parkeerterrein is op dit moment een blauwe zone van kracht (maximaal 1 ½ uur parkeren). Op het moment dat dit parkeerterrein voorzien wordt van betaald parkeren, moet deze parkeerduurbeperking in stand worden gehouden om langparkeeders te weren. Dit is een maatwerkoplossing.
- Nieuwstraat: de Nieuwstraat is een onverhard parkeerterrein. Om dit parkeerterrein betaald te kunnen maken, moet het terrein worden aangepast.

#### **Oostkapelle**

- Domburgseweg: er bestaat een zeker risico dat parkeeders uitwijken naar de Ambachtstraat, hier dienen dan aanvullende maatregelen getroffen te worden.

#### **Westkapelle**

- Markt: voor de parkeerplaatsen aan de Markt (in de toekomst mogelijk uit te breiden, behalve op marktdagen), geldt in principe hetzelfde als voor de Monnikendijk in Vrouwenpolder. Om op de Markt betaald parkeren in te kunnen voeren, moeten in een omliggend gebied flankerende maatregelen worden getroffen.
- Calandplein: idem aan Markt, dit terrein is in eigendom van het Waterschap.

#### **Vrouwenpolder**

- Monnikendijk: de Monnikendijk ligt bij de supermarkt in Vrouwenpolder. Om het parkeren aan de Monnikendijk betaald te kunnen maken, zonder dat in de directe omgeving parkeeroverlast ontstaat, dienen flankerende maatregelen te worden getroffen.