



Raadsmemo

Datum voorstel	: 30 september 2021	afdeling	: Openbare Ruimte
Raadsvergadering	: N.v.t.	registratiecode	:
Commissie	: MO	behandeld door	:
Portefeuillehouder	: P. A. C. Wisse	e-mail	:
		doorkiesnummer	:

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid

Aanleiding

Op 1 april jl. is het betaald parkeren in Zoutelande ingegaan. En zijn in Domburg de laatste gratis parkeerterreinen betaald geworden met uitzondering van het parkeerterrein aan de Roosjesweg. Daarnaast zijn in Domburg en Veere de parkeertarieven verhoogd en is een nieuw stelsel van parkeervergunningen ingevoerd. Hiermee is fase 1 van de implementatie van het parkeerbeleid afgerond. In deze memo evalueren we de eerste fase tot en met augustus 2021. De doelstellingen van het beleid zijn:

- Leefbaarheid en verblijfskwaliteit voor inwoners en toeristen;
- (Dag)toeristen laten meebetalen aan de kosten van toeristische voorzieningen;
- Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust.

Inzicht in de structurele lasten van invoering van het parkeerbeleid is opgenomen in de bestuursrapportage.

Opzet van de evaluatie

De evaluatie voeren we uit door 14 vragen in relatie tot het beleid en de doelstellingen ervan, zo precies mogelijk te beantwoorden. Veel vragen beantwoorden we aan de hand van beschikbare cijfers (kwantitatief), andere vragen beantwoorden we beschrijvend of aan de hand van een steekproef (kwalitatief). Voor de zomer van 2021 is de raad geïnformeerd over de gevolgde werkwijze. Deze memo staat stil bij de resultaten.

Resultaten

1. Is de leefbaarheid en verblijfskwaliteit voor inwoners en toeristen toegenomen?

Bijlage 1 toont de resultaten van parkeerdrukmetingen in de zomervakantie. De kaartbeelden laten zien dat er in de vergunninghouderzones "lucht" aanwezig is en bewoners over het algemeen geen problemen ondervinden met het vinden van een vrije parkeerplaats in hun woonomgeving.

Uit een enquête onder inwoners en bedrijven met een vergunning in Domburg, Veere en Zoutelande komt naar voren dat 49% van de 1.035 respondenten vindt dat er in de eigen woonomgeving makkelijker een vrije parkeerplaats wordt gevonden en er minder hinder van zoekverkeer is. Van de respondenten vindt 20% de leefbaarheid sterk verbeterd en 29% enigszins verbeterd; 15% van de respondenten heeft geen mening. De drie kernen verschillen qua beoordeling van de leefbaarheid niet sterk van elkaar. In bijlage 2 zijn de resultaten van de bewuste enquête opgenomen.

Bijlage 3 bevat de resultaten van een mondelinge enquête onder toeristen in Domburg, Veere en Zoutelande. In totaal zijn 601 toeristen geënquêteerd. Van de respondenten geeft 29% aan dat de leefbaarheid en verblijfskwaliteit enigszins of sterk is verbeterd; 48% van de respondenten heeft daar geen mening over omdat ze geen eerdere ervaringen hebben en/of voor het strand komen en weinig oog hebben voor de woonwijken. In Veere is het aandeel "geen mening" heel hoog (70%) ten opzichte van Domburg (39%) en Zoutelande (37%). In Domburg vindt 37% van de toeristen dat de leefbaarheid en verblijfskwaliteit is toegenomen (tegen 25% die aangeeft dat er niets is veranderd). In Zoutelande vindt 33% van de toeristen de leefbaarheid en verblijfskwaliteit verbeterd (tegen 30% die geen verandering ziet).

De stads- en dorpsraden van en de ondernemersverenigingen in Domburg, Veere en Zoutelande zijn grotendeels eensluidend: de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit zijn toegenomen. Er is meer lucht in de woonomgeving, vrije parkeerplaatsen worden eenvoudiger gevonden door de inwoners. (zie bijlage 4).

Conclusie: de leefbaarheid is in algemene zin (sterk) verbeterd.

Enkele kanttekeningen::

- Domburg: in de vergunninghouderzone parkeren nog veel niet-vergunninghouders; inwoners hebben daar last van en vragen om een betere handhaving.
- Veere: inwoners van met name de Wagenaarstraat ervaren overlast van parkeerverkeer dat van een overvol terrein "Gedempte Haven" via de Wagenaarstraat naar het terrein "Mauritsbolwerk/Kanaalweg WZ" rijdt; men vraagt om een aangepaste parkeerrouting.
- Zoutelande: de parkeerdruk in het centrum is hoog door gasten van verblijfsaccommodaties die hier (mogen) parkeren; de lokale bewoners vinden daardoor niet altijd eenvoudig een vrije parkeerplaats en vragen om het weren van accommodatiegasten op de parkeerplaatsen in het centrum.

2. Hoe hebben de parkeeropbrengsten zich ontwikkeld?

De parkeeropbrengsten per 1 september 2021 bedragen in totaal €4.317.767 en zijn als volgt samengesteld:

- Parkeervergunningen: € 400.252
- Kraskaart en visite-app: € 33.322
- Betaalde terreinen: €3.567.658 (excl. vergunninghouderzone Zoutelande)
- Verg. zone Zoutelande: € 46.950
- Fiscale naheffingen: € 269.585 (per 15 september 2021)

2a. Wat zijn de opbrengsten uit parkeervergunningen voor inwoners en bedrijven?

De opbrengsten per 1 september 2021 uit vergunningen voor inwoners en bedrijven bedragen in totaal €109.727 (27% van de totale opbrengst uit vergunningen en 2,5% van de totale parkeeropbrengsten) en zijn als volgt samengesteld:

- 2^e, 3^e en 4^e bewonersvergunningen: € 27.530
- Mantelzorg-app: € 1.000
- Bedrijfsvergunningen: € 9.380
- Jaarkaart D/E, inwoners gemeente: € 24.000
- Woon-werkapp: € 25.560
- Werkzaamheden/dienstverlening: € 9.760
- Marktkoopluivergunning: € 2.480
- RVV-ontheffingen: € 10.017

Conclusie: De opbrengsten uit vergunningen van inwoners en bedrijven dragen voor 2-3% bij aan de totale parkeeropbrengsten.

2b. Wat zijn de opbrengsten uit parkeervergunningen die toerisme-gebonden zijn?

De opbrengsten per 1 september 2021 uit vergunningen die toerisme-gebonden zijn, bedragen in totaal €288.565 (72% van de totale opbrengst uit vergunningen en circa 7% van de totale parkeeropbrengsten) en zijn als volgt samengesteld:

- Jaarkaart D/E, niet-inwoners: € 193.510
- Accommodatie-app: € 95.055

De opbrengsten van Jaarkaarten D/E van inwoners van de gemeente Noord-Beveland zijn niet meegerekend in deze optelling. Deze opbrengsten zijn voor de gemeente Noord-Beveland.

Conclusie: De opbrengsten uit vergunningen die toerisme-gebonden zijn, dragen voor ca. 7% bij aan de totale parkeeropbrengsten.

2c. Wat zijn de opbrengsten uit maatschappelijk-gebonden apps?

De opbrengsten per 1 september 2021 uit vergunningen die gemoeid zijn met de activiteiten van maatschappelijke organisaties, bedragen in totaal €1.920 (0,5% van de totale opbrengst uit vergunningen en 0% van de totale parkeeropbrengsten) en zijn als volgt samengesteld:

- Dag-app: € 320
- VierUur-app: € 160
- Zorg-app: € 1.440

Het gaat hierbij om maatschappelijke apps en niet om de Visite-apps van inwoners.

Conclusie: De opbrengsten uit vergunningen van maatschappelijke organisaties dragen niet of nauwelijks bij aan de totale parkeeropbrengsten

2d. Wat zijn de parkeeropbrengsten van de betaalde terreinen?

De opbrengsten per 1 september 2021 uit betaald parkeren bedragen, exclusief de opbrengsten uit de gefiscaliseerde vergunninghouderzone Zoutelande en exclusief fiscale naheffingen, €3.567.659.

De tabel geeft inzicht in de parkeeropbrengsten per maand, met onderscheid naar het type terrein.

	Terreinen Veere	Gehuurde terreinen	Totaal
April '21	€ 173.703	€ 100.366	€ 274.070
Mei '21	€ 425.977	€ 175.064	€ 601.042
Juni '21	€ 470.027	€ 213.771	€ 683.798
Juli '21	€ 609.931	€ 273.228	€ 882.859
Augustus '21	€ 786.679	€ 339.210	€1.125.889
Totaal	€2.466.018	€1.101.640	€3.567.659

*Parkeeropbrengsten per maand op de betaald parkeerterreinen,
excl. vergunninghouderzone Zoutelande*

Wanneer we voor 2021 uitgaan van een verdeling van de parkeeropbrengsten over de maanden van het jaar die overeenkomt met het gemiddelde van 2019 en 2020, dan is de prognose dat de parkeeropbrengsten van de betaald parkeerterreinen in 2021 circa €4,9 mln bedragen, exclusief fiscale naheffingen en exclusief opbrengsten uit de vergunninghouderzone Zoutelande. In de businesscase/begroting is uitgegaan van €5,7 mln aan parkeeropbrengsten in 2021, inclusief fiscale naheffingen en inclusief opbrengsten uit vergunningen. De parkeeropbrengsten, opbrengsten uit fiscale naheffingen en opbrengsten van vergunningen dienen in samenhang te worden gezien.

Conclusie: De opbrengsten van het betaald parkeren liggen exclusief naheffingen en exclusief opbrengsten uit de vergunninghouderzone Zoutelande op €3,5 mln (tot 1 september) en komen naar verwachting uit op circa €5,0 mln.

2e. Wat zijn de parkeeropbrengsten in de fiscale vergunninghouderzone Zoutelande?

De opbrengsten per 1 september 2021 uit betaald parkeren in de vergunninghouderzone te Zoutelande bedragen, exclusief fiscale naheffingen, €46.950.

	Vergunninghouderzone
April '21	€ 7.750
Mei '21	€10.300
Juni '21	€ 7.000
Juli '21	€11.850
Augustus '21	€10.050
Totaal	€46.950

Parkeeropbrengsten per maand in de vergunninghouderzone Zoutelande

Fiscalisering van de vergunninghouderzone heeft als oogmerk een doelmatige handhaving die de leefbaarheid bevordert. Doelmatigheid heeft hierbij twee componenten:

- De kosten van de handhaving in de vergunninghouderzone en de overige kosten (inclusief parkeerautomaten).
- De mate waarin niet-vergunninghouders uit de vergunninghouderzone worden geweerd.

De kosten van handhaving en de overige kosten die samenhangen met fiscalisering, bedragen circa €32.000 per jaar en wegen op tegen de opbrengsten van verkochte dagkaarten (circa €50.000 op jaarbasis, exclusief fiscale naheffingen).

De mate waarin niet-vergunninghouders parkeren in de vergunninghouderzone, is in Domburg, Veere en Zoutelande gecontroleerd door op een dagdeel te meten hoeveel voertuigen in de vergunninghoudergebieden géén geldig parkeerrecht hebben (vergunning of betaald ticket). De tabel geeft de resultaten.

	Aantal plaatsen	Geen vergunning	Betaald (€50)	Totaal zonder vergunning
Domburg	927 (=100%)	46 (5,0%)	n.v.t.	46 (5,0%)
Veere	217 (=100%)	15 (6,9%)	n.v.t.	15 (6,9%)
Zoutelande	949 (=100%)	17 (1,8%)	6 (0,6%)	23 (2,4%)

Aantal parkeerders zonder vergunning per dag in vergunninghouderzone

In de gefiscaliseerde vergunninghouderzone van Zoutelande parkeren relatief gezien de helft minder mensen zonder een parkeervergunning dan in Domburg en Veere. In Zoutelande parkeert in de vergunninghouderzone slechts 1,8% zónder geldig parkeerrecht, tegen 5,0% in Domburg en 6,9% in Veere.

Conclusie: De fiscalisering van de vergunninghouderzone in Zoutelande is doelmatig. De kosten zijn lager dan de opbrengsten en het aantal niet-vergunninghouders is ongeveer de helft lager dan in Domburg en Veere.

2f. Wat zijn de opbrengsten uit fiscale naheffingen?

De opbrengsten per 15 september 2021 uit fiscale naheffingen bedragen €269.585, exclusief geseponeerde naheffingen.

Wanneer we voor 2021 uitgaan van een verdeling van de fiscale naheffingen over de maanden van het jaar die overeenkomt met de gemiddelde ontwikkeling van de parkeeropbrengsten over 2019 en 2020, dan is de prognose dat de fiscale naheffingen in 2021 €0,3 mln bedragen.

Conclusie: De opbrengsten uit fiscale naheffingen bedragen in 2021 ca. €0,3 mln.

2g. Wat zijn de parkeeropbrengsten van het gebruik van de Visite-apps?

De opbrengsten per 1 september 2021 uit aangeschafte kraskaarten en gestorte tegoeden op de Visite-apps bedragen €33.322. Dit is 0,5% van de totale parkeeropbrengsten.

	Opbrengsten
Kraskaarten	€ 2.030
VisiteMinuut-app	€14.767
VisiteDag-app	€16.525
Totaal	€33.322

Opbrengsten uit verkochte kraskaarten en gestorte tegoeden op Visite-apps

Het is niet mogelijk om te duiden in hoeverre de opbrengsten op basis van de Visite-apps "normaal" zijn of niet. Er is geen referentiepunt beschikbaar. De inschatting is dat het gebruik van de apps echter achterblijft bij wat normaal zou zijn. Uit de enquête onder inwoners en ondernemers komt naar voren dat men de gebruiksvriendelijkheid van de Visite-apps (VisiteDag-app en VisiteMinuut-app) onder de maat vindt: 9% van de respondenten noemt dit spontaan als gewenste verbetering (zie bijlage 2). De verwachting is dat het gebruik van de app zal toenemen als deze gebruiksvriendelijker is. Ook in de groepsgesprekken met inwoners (zie bijlage 6) en gesprekken met de vertegenwoordigende organisaties (zie bijlage 4) wordt de noodzaak om de Visite-app gebruiksvriendelijker te maken, beklemtoont.

Er is geen raming vooraf gemaakt van de parkeeropbrengsten samenhangend met het gebruik van de Visite-app.

Conclusie: De opbrengsten uit gebruik van de Visite-apps vallen niet te duiden.

3. Is sprake van uniform beleid in de Veerse kustkernen?

Om de mate waarin sprake is van uniform beleid in de Veerse kustkernen te beoordelen, kijken we naar de volgende punten:

- Parkeerregulering in de verschillende kernen
- De beschikbaarheid van een gratis terrein aan de rand van kustkernen
- Tariefniveaus betaald parkeerterreinen
- Vensterperiode en venstertijd
- Omvang vergunninghouderzone
- Parkeervergunningen: tarieven en parkeermogelijkheden per vergunning

3a. Wat zijn de overeenkomsten? Lees: wat is uniform?

Parkeerregulering in de verschillende kernen

De invoering van parkeerregulering in Zoutelande draagt bij aan uniform beleid: soortgelijke kernen worden soortgelijk behandeld. Zoutelande is net als Domburg en Veere een toeristische kern die veel bezoekers trekt, als kern meer dan Dishoek, Oostkapelle, Vrouwenpolder en Westkapelle.

In Oostkapelle (Randduin en De Drie Hoogten) en Vrouwenpolder (Breezand) gold op de strandparkeerterreinen al betaald parkeren, wat maakt dat deze

kernen tot op zekere hoogte passen binnen het uniforme beleid dat wordt beoogd.

De beschikbaarheid van een gratis terrein aan de rand van kustkernen

Bij de gereguleerde kernen Domburg en Veere is op circa 800 meter van het centrum en het strand een gratis parkeerterrein beschikbaar. In Veere (Veerseweg) is de capaciteit meestal voldoende om mensen die gratis willen parkeren, die mogelijkheid te bieden.

Tariefniveaus betaald parkeerterreinen

Alle betaalde terreinen zijn ingedeeld in een tariefklasse, A t/m E. Per tariefklasse is altijd sprake van hetzelfde tariefniveau qua uurtarief en qua dagtarief (5x het uurtarief). De toekenning van een tariefklasse aan een terrein is afgestemd op de mate waarin zoekverkeer/parkeerdruk leidt tot overlast en op de ligging van de terreinen.

Vensterperiode en venstertijd

De vergunninghouderzones in de drie gereguleerde kernen gelden jaarrond en 24 uur per dag.

De vensterperiode van terreinen in de tariefklassen A en B is jaarrond. De vensterperiode van terreinen in de tariefklassen C t/m E is maart t/m oktober. De venstertijd is in principe overal 09-21 uur.

Omvang vergunninghouderzone

De vergunninghouderzones in Domburg, Veere en Zoutelande omvatten de volledige bebouwde kom. Achterliggende gedachte is het voorkomen van verdringingseffecten naar omliggende woonwijken waar, in geval van kleinere vergunninghouderzones dan de volledige bebouwde kom, de parkeerdruk en de hiermee gemoeide overlast anders toeneemt.

Parkeervergunningen/zone-indeling

De verschillende soorten parkeervergunningen zijn in Domburg, Veere en Zoutelande identiek. Ook de tariefstellingen zijn identiek.

De parkeermogelijkheden met (1^e en 2^e) bewoners- en bedrijfsvergunningen zijn in alle drie de kernen identiek: de hele kern.

De parkeermogelijkheden met 3^e en 4^e bewonersvergunningen zijn in alle drie de kernen identiek: op aangewezen terreinen aan de rand van de kern.

De parkeermogelijkheden voor de WoonWerk-app zijn in alle drie de kernen in beginsel identiek: op aangewezen terreinen aan de rand van de kern.

De parkeermogelijkheden voor de Accommodatie-app zijn in Domburg en Veere identiek: op aangewezen terreinen.

3b. Wat zijn de verschillen en hoe worden deze geduid? Lees: wat is níet uniform?

Parkeerregulering in de verschillende kernen

In Dishoek, Oostkapelle, Vrouwenpolder en Westkapelle is nog geen vergunninghoudersparkeren aanwezig. Dit betekent dat inwoners van bepaalde straten (en soms de hele kern) overlast kunnen ondervinden (aantasting leefbaarheid) van een hoge parkeerdruk. Van uniformiteit op dit punt is nog geen sprake, wat samenhangt met de fasering in het parkeerbeleid.

In Westkapelle ontbreekt op dit moment een parkeerterrein voor toeristen. In Westkapelle kan de leefbaarheid niet worden verbeterd als niet eerst parkeer capaciteit wordt gerealiseerd voor de (dag)toeristen.

De vertegenwoordigende organisaties uit Zoutelande geven aan dat een deel van de dagtoeristen die gericht zijn op Zoutelande, doorrijdt naar Westkapelle.

De beschikbaarheid van een gratis terrein aan de rand van kustkernen

In Zoutelande ontbreekt een gratis terrein aan de rand van de kern.

In Domburg is een gratis terrein aanwezig, maar uit de internet-enquête en de verdiepende gesprekken met inwoners komt naar voren dat niet iedereen die gratis wil parkeren, een vrije plaats vindt.

Tariefniveaus betaald parkeerterreinen

In Zoutelande hebben vergelijkbare terreinen (in vergelijking met Domburg en Veere) een lagere tariefklasse. Hoewel dit is ingegeven vanwege het ontbreken van een gratis terrein aan de rand van Zoutelande, is dit niet uniform.

Vensterperiode en venstertijd

De vensterperiode van het terrein "Kanaalweg WZ/Mauritsbolwerk" is, ondanks indeling in tariefklasse B, maart t/m oktober. Dit is gedaan om ook in de kern Veere 's winters een gratis terrein te hebben (=uniform), maar strookt niet met de vensterperiode van andere terreinen in de tariefklasse B.

De venstertijd wijkt op één locatie in Domburg en op drie locaties in Zoutelande af van de basisvenstertijd 09-21 uur:

- Domburg, Traverse: 09-19 buiten juli/augustus (en altijd 1 uur gratis);
- Zoutelande, Strand Zoutelande: 09-18 buiten juli/augustus;
- Zoutelande, Jumbo/MFA: 09-18 buiten juli/augustus (en altijd 1 uur gratis);
- Zoutelande, Willibrordusplein: 09-18 buiten juli/augustus.

Het uur gratis parkeren op de Traverse hangt samen met het bezoek aan het gemeentehuis. Bij de Jumbo/MFA hangt dit uur gratis parkeren samen met het bezoek aan de supermarkt.

Omvang vergunninghouderzone

Geen afwijkingen.

Parkeervergunningen/zone-indeling

De parkeermogelijkheden voor de WoonWerk-app zijn in Zoutelande uitgebreider dan in Domburg en Veere, wat samenhangt met de restcapaciteit in het vergunninghoudergebied om het centrum.

De parkeermogelijkheden voor de Accommodatie-app wijken in Zoutelande af van Domburg en Veere: waar in Domburg en Veere terreinen worden aangewezen waar geparkeerd mag worden, worden in Zoutelande enkele terreinen aangewezen waar niet geparkeerd mag worden (Jumbo/MFA, Nieuwstraat en Willibrordusplein). In Zoutelande mag via de Accommodatie-app geparkeerd worden in het vergunninghoudergebied en dit resulteert in het centrum tot een te hoge parkeerdruk (zie bijlage 1). Ook bewoners brengen dit als knelpunt naar voren (zie bijlage 2), alsmede de vertegenwoordigende organisaties (zie bijlage 4).

Conclusies:

Betalende (dag)toerist: Circa 90% van de beoogde betaalde parkeercapaciteit in de kustkernen is gerealiseerd zodat sprake is van uniform beleid.

Leefbaarheid: In de kernen Dishoek, Oostkapelle, Vrouwenpolder en Westkapelle is nog geen vergunninghoudersparkeren geïntroduceerd om de leefbaarheid te bevorderen. Dit is niet uniform.

Gratis terrein: In Zoutelande ontbreekt een gratis terrein. Dit is niet uniform.

Tariefniveaus betaald parkeren: De tarieven zijn binnen de gemeente Veere uniform, al dient opgemerkt dat niet uniform is dat in Zoutelande de gehanteerde tariefklassen lager liggen dan in Domburg en Veere.

Vensterperiode en venstertijd: Vergunninghouderzones hebben een uniforme vensterperiode en venstertijd. Betaald parkeerterreinen hebben naar tariefklasse een uniforme vensterperiode en venstertijd, al is er om redenen van maatwerk één afwijkende vensterperiode (Kanaalweg WZ/Mauritsbolwerk) en zijn er vier terreinen met afwijkende venstertijden (Traverse, Strand Zoutelande, Jumbo/MFA en Willibrordusplein).

Parkeervergunningen/zone-indeling: De parkeervergunningen zijn in alle kernen identiek. De parkeermogelijkheden met vergunningen zijn eveneens behoorlijk identiek, zodat in algemene zin sprake is van uniform beleid. In Zoutelande wijkt het parkeren in de vergunninghouderzone met de Accommodatie-app af van Domburg en Veere. Dit is niet uniform, hoewel in afwijking van Domburg en Veere in Zoutelande in algemene zin in de woonwijken veel restcapaciteit is.

4. Is sprake van uniform beleid op de kustparkeerterreinen buiten de bebouwde kom?

De mate waarin sprake is van uniform beleid op de kustparkeerterreinen buiten de bebouwde kom, wordt hierna benoemd op de volgende thema's:

- Betaald parkeren op de verschillende terreinen
- Tariefniveaus betaald parkeerterreinen
- Vensterperiode en venstertijd
- Jaarkaart D/E

4a. Wat zijn de overeenkomsten? Lees: wat is uniform?

Betaald parkeren

Alle kustparkeerterreinen tussen Domburg en Veere zijn betaald parkeren, evenals diverse kustparkeerterreinen tussen Zoutelande en Vlissingen.

Tariefniveaus

Alle kustparkeerterreinen buiten de bebouwde kom hebben tariefniveau D of E. De aantrekkelijkst gelegen terreinen hebben niveau D, de overige terreinen niveau E.

Vensterperiode en venstertijd

De vensterperiode (maart t/m oktober) en venstertijd (09-21) is op alle betaalde terreinen buiten de bebouwde kom identiek.

Jaarkaart D/E

De Jaarkaart D/E is geldig op alle parkeerterreinen buiten de bebouwde kom.

4b. Wat zijn de verschillen en hoe worden deze geduid? Lees: wat is níet uniform?

Betaald parkeren

Tussen Domburg en Westkapelle zijn alle kustparkeerterreinen gratis. Tussen Zoutelande en Vlissingen zijn nog enkele kustparkeerterreinen gratis. Dat is niet uniform.

Tariefniveaus

Geen afwijkingen.

Vensterperiode en venstertijd

Geen afwijkingen.

Jaarkaart D/E

Geen afwijkingen.

Conclusies:

Betalende (dag)toerist: Op de kustparkeerterreinen tussen Domburg en Westkapelle en op diverse terreinen tussen Zoutelande en Vlissingen is er nog geen betaald parkeren. Er is op dit moment daarom geen sprake van een uniforme situatie.

Tariefniveaus: De tariefniveaus zijn uniform.

Vensterperiode en venstertijd: De vensterperiodes en venstertijden zijn uniform.

Jaarkaart D/E: de Jaarkaart D/E is op alle kustparkeerterreinen buiten de bebouwde kom geldig hetgeen uniform is.

5. Worden de parkeerterreinen Oranjeplein (Veere) en Van Voorthuysenstraat (Domburg), met een uurtarief van €5,20, niet of nauwelijks meer gebruikt door betalende parkeerders?

De opbrengsten per 1 september 2021 op de terreinen met een uurtarief van €5,20 bedragen €385.634 (exclusief fiscale naheffingen). Dit is 11% van de totale parkeeropbrengsten uit betaald parkeren.

Het parkeerterrein aan de Van Voorthuysenstraat is verantwoordelijk voor 8% van de totale parkeeropbrengsten uit betaald parkeren. Duidelijk is dat op dit terrein het tarief van €5,20 per uur (dagkaart €26,00) badgasten niet afschrikt en niet leidt tot een lagere parkeerdruk..

De parkeerdruk op het Oranjeplein is sterk afgenomen, waarbij ook het afsluiten van het centrum i.v.m. corona een rol speelt. Omdat de andere parkeerterreinen op korte loopafstand van de oude stad liggen, kan ook de lagere tariefstelling van die terreinen parkeerders hebben bewogen om het Oranjeplein te mijden.

In Zoutelande heeft op het terrein Jumbo/MFA het hoge tarief langparkeerders gemotiveerd om goedkoper te parkeren op het grote terrein ernaast (Strand Zoutelande/Hoge Hilt). Met name de beschikbaarheid van een goedkoop alternatief met een vergelijkbare aantrekkelijkheid (qua loopafstand naar het strand) is in combinatie met het hoge tarief bij Jumbo/MFA verklarend.

Conclusie: Het tarief van €5,20 per uur leidt tot een lagere parkeerdruk als er een goedkoper alternatief op vergelijkbare loopafstand beschikbaar en vindbaar is. Dit is in Domburg bij de Van Voorthuijsenstraat in elk geval niet aan de orde.

6. Wordt het parkeerterrein Jumbo/MFA, met een uurtarief van €5,20 maar met een parkeerticket voor 60 minuten gratis, gemedend door langparkeerders? Is er voldoende capaciteit voor de winkels?

Zie het antwoord op vraag 5. De parkeerdrukmetingen bevestigen dat langparkeerders het terrein weren, zij het dat op een echte stranddag – met overvolle andere terreinen – er toch nog langparkeerders kiezen voor het terrein Jumbo/MFA. Er blijft echter altijd voldoende capaciteit beschikbaar voor bezoekers van de winkels op het plein. De vertegenwoordigende organisaties bevestigen dit.

Conclusie: Het tarief van €5,20 per uur in combinatie met 1 uur gratis parkeren is op het terrein Jumbo/MFA effectief genoeg om langparkeerders te weren en voldoende capaciteit beschikbaar te houden voor de winkels.

7. Is de bebording rond de vergunninghouderzone in Zoutelande voldoende duidelijk, in de zin dat niet-vergunninghouders hier niet dienen te parkeren en dat ze ermee bekend zijn dat als ze dat toch doen, dit tegen een zeer hoog tarief gaat? Welke verbeterpunten zijn er?

De vergunninghouderzone in Zoutelande is op identieke wijze gecommuniceerd als in Domburg en Veere:

- Bij de grens van de bebouwde kom is bebording aanwezig dat men een vergunninghouderzone inrijdt.
- Bij alle afslagen van de invalswegen staat in de zijweg een herhaalbord dat men zich in een vergunninghouderzone bevindt.

Het tarief van een dagkaart in de vergunninghouderzone is aanvankelijk gecommuniceerd met bebording. Die bebording is na maatschappelijke bezwaren, o.a. geuit vanuit de vertegenwoordigende organisaties, verwijderd. Op dit moment krijgen parkeerders zonder vergunning het tarief te zien bij de parkeerautomaten of als gebruik wordt gemaakt van een commerciële parkeerapp.

Toeristen zijn gevraagd of zij wisten dat het centrum en de woonwijken een vergunninghouderzone zijn. Van de respondenten in Zoutelande antwoord 67% hier bevestigend op: 45% had de borden gezien, 22% had het gehoord. Deze percentages wijken niet essentieel af van de respondenten in Domburg en Veere (zie bijlage 3), al is het percentage toeristen dat bekend is met dit gegeven in Zoutelande het hoogst. Bij de interpretatie van deze percentages dient er rekening mee te

worden gehouden dat de meeste dagtoeristen direct doorrijden naar de bewegwijzerde grote betaalde terreinen en niet het vergunninghoudergebied inrijden.

Aan toeristen in Zoutelande is gevraagd of zij wisten dat een dagkaart om te mogen parkeren in het vergunninghoudergebied €50 kost. Van de respondenten was 45% hiermee bekend en 48% wist dit niet. Bij de interpretatie van deze percentages dient er rekening mee te worden gehouden dat de meeste dagtoeristen direct doorrijden naar de bewegwijzerde grote betaalde terreinen en niet het vergunninghoudergebied inrijden.

Zoals aangegeven bij vraag 2e is in Zoutelande het aantal parkeerders zónder vergunning relatief gezien de helft lager dan Domburg en Veere.

Bij de internetvragenlijst onder mensen met een vergunning in een gereguleerde kern (zie bijlage 2) noemen 18 respondenten uit Zoutelande (4%) spontaan als verbeterpunt dat het tarief van €50 beter moet worden gecommuniceerd in de vergunninghouderzone. Ook de vertegenwoordigende instanties in Zoutelande hebben reeds eerder aangegeven geen essentiële bezwaren te zien in het communiceren van het dagkaarttarief van €50 op bebording, als dit maar niet aan de bebouwde komgrens is (dat wordt niet gastvrij gevonden) maar ná het nemen van de afslag van een zijweg.

Van de Zoutelandse respondenten bij de internetvragenlijst (zie bijlage 2) noemt 5% (=24 respondenten) spontaan dat het tarief van €50 moet worden verlaagd. In totaal 7 respondenten uit Zoutelande (1%) geven aan dat niet gewerkt moet worden met een dagkaarttarief, maar dat ook afrekenen per minuut mogelijk moet zijn. De vertegenwoordigende organisaties uit Zoutelande vragen ook om deze mogelijkheid, zodat mensen die even kort willen parkeren om iets of iemand op te pikken de mogelijkheid hebben om dat in het vergunninghoudergebied te doen zonder dat dit €50 kost (zie bijlage 4).

Conclusie: De vergunninghouderzone in Zoutelande is op dezelfde wijze gecommuniceerd als in Domburg en Veere. De mate waarin niet-vergunninghouders bekend zijn met vergunninghouderzone, is in Zoutelande vergelijkbaar met de andere gereguleerde kernen. Het aantal niet-vergunninghouders dat in de vergunninghouderzone van Zoutelande parkeert is relatief gezien 50% lager dan in Domburg en Veere.

8. Welke parkeervergunningen zijn getalsmatig veel afgenomen en welke weinig of helemaal niet?

Het aantal vergunningen per 1 september 2021 per soort staat in de tabel. Jaarkaarten in relatie tot de gemeente Noord-Beveland zijn hierin niet opgenomen.

	Aantal
Bewonersvergunning	2.812
Jaarkaart D/E	1.874
VisiteMinuut-app	600
VisiteDag-app	589
Accommodatie-app	254
RVV-ontheffing	235
Werkzaamheden/dienstverlening	230
WoonWerk-app	126
Kraskaarten (setjes van 5)	105
Bedrijfsvergunning	87
Marktkooplieden	62
Maatschappelijk (incl. zorg)	69
Mantelzorg-app	24
Deelauto	0

Aantal parkeervergunningen naar soort

Bij interpretatie van de informatie in deze tabel is het goed om een aantal kanttekeningen in ogenschouw te nemen:

- Parkeren op eigen terrein: inwoners en bedrijven die beschikken over (ruime) parkeermogelijkheden op eigen terrein, nemen vaak geen vergunning af (m.u.v. inwoners voor hun 1^e auto).
- Inwoners met een parkeermogelijkheid op eigen terrein, laten hun visite daar in voorkomende gevallen vaak staan en parkeren zelf met vergunning op de openbare weg. Het aantal accounts op Visite-apps is mede daardoor relatief beperkt.
- Werkzaamheden/dienstverlening: bedrijven die voor werkzaamheden of dienstverlening in een andere dan hun eigen kern moeten zijn, kunnen deze vergunning aanvragen. De vergunning voor marktkooplieden, even duur, is feitelijk identiek en kan in de toekomst vervallen.

Conclusie: Bewonersvergunningen, jaarkaarten en de visite-apps zijn de meest afgenomen type vergunningen. Bij bedrijven zijn de meest afgenomen vergunningen de vergunning werkzaamheden/dienstverlening, de WoonWerk-app en de bedrijfsvergunning. Een vergunning voor deelauto's is nog niet aangevraagd.

9. Welke verbeterpunten zijn er voor de online aanvraagprocedure?

In de enquête onder inwoners en bedrijven met een vergunning in Domburg, Veere en Zoutelande is gevraagd wat men het liefst wil veranderen aan het online aanvraagproces (zie bijlage 2). De tabel geeft de resultaten.

	Aantal	%
Vergunningen automatisch verlengen	405	39%
Niets	378	37%
Meer toelichting	103	10%
E-herkenning voor bedrijven	25	2%
Anders (zeer divers)	34	3%
Geen mening	90	9%
Totaal	1.035	100%

Verbeterpunten voor de online aanvraagprocedure

Vergunningen die automatisch kunnen worden verlengd, al dan niet na tussentijdse betaling op grond van een betaalsignaal, worden voortaan automatisch verlengd. Het systeem dat de gemeente Veere gebruikt, maakt dit mogelijk. Het belangrijkste verbeterpunt is daarom om te zorgen voor heldere communicatie in het online aanvraagproces, met meer toelichting. Een ander punt waar expliciet behoefte aan is, is e-herkenning voor bedrijven (vergelijkbaar met digID voor bewoners) zodat bedrijven niet eerst een eenmalige inlogcode hoeven aan te vragen.

Conclusie: Het online aanvraagproces van vergunningen is in essentie duidelijk voor de meeste inwoners en bedrijven, al heeft 10% behoefte aan meer of een duidelijkere toelichting tijdens het aanvraagproces. De mogelijkheid om vergunningen automatisch te verlengen sluit aan bij de behoefte die 39% van de respondenten als belangrijkste verbeterpunt noemen.

10. Welke verbeterpunten zijn er voor de communicatie over het aanvragen van parkeervergunningen?

Deze vraag wordt bij de beantwoording van vraag 9 reeds beantwoord.

11. Welke verbeterpunten zijn er voor het parkeerbeleid?

In de enquête onder inwoners en bedrijven met een vergunning in Domburg, Veere en Zoutelande is gevraagd wat men het liefst wil veranderen aan het parkeerbeleid of de uitvoering ervan (zie bijlage 2). Hoewel gevraagd is om één aanpassing te noemen (om vooral de belangrijkste accenten te kunnen leggen), noemen de respondenten vaak meer dan één punt.

Vraag 11 en vraag 12 van deze raadsmemo verschillen qua essentie van elkaar: vraag 11 gaat over het beleid zelf (lees: niet conform het beleidsplan), vraag 12 gaat over de uitvoering ervan (lees: verbeterpunt t.a.v. de uitvoering). In de verbeterpunten die de respondenten naar voren brengen is daarom een onderscheid aangebracht tussen die twee, hoewel in werkelijkheid beleid en uitvoering nauw samenhangen.

	Aantal	%
Bewonersvignet dat overal geldig is	70	7%
Gratis/goedkoop terrein aan de rand van een kern	58	6%
Beleid stoppen	42	4%
Parkeerkaart vrij van kenteken (i.p.v. app)	29	3%
Niets veranderen, het is zo juist goed	23	2%
Bewonersvergunning voor alle inwoners van een kern, ook die van het buitengebied	9	1%
Plaatsgarantie voor eigen inwoners	6	1%
Een vergunning voor niet-samenwonende levenspartners	3	0%
Geen beleid maar uitvoering (zie vraag 12)	835	81%
Totaal verbeterpunten	1075	104%
Totaal aantal respondenten	1035	100%

Genoemde punten om het beleid te verbeteren

De tabel toont dat inwoners en ondernemers actief meedenken en een duidelijke mening hebben (dit geldt later zeker ook voor de uitvoering van het beleid). Van de respondenten wil 4% stoppen met het beleid; 37 van de 42 respondenten die dit willen, komt uit Zoutelande (7% van Zoutelande wil dat het beleid wordt opgeheven).

Twee van de door inwoners en ondernemers naar voren gebrachte gewenste aanpassingen van het beleid zijn juridisch niet mogelijk:

1. Bewonersvignet dat overal geldig is: hier gaat geen regulerende werking van uit en daarom is het verboden vanwege tariefdiscriminatie van niet-bewoners.
2. Plaatsgarantie inwoners: met uitzondering van invalidenplaatsen en van specifieke doelgroepen als artsen, nood- en hulpdiensten is het niet mogelijk om parkeerplaatsen individueel op kenteken te stellen in de openbare ruimte.

Conclusie: De belangrijkste door inwoners en ondernemers gewenste beleidswijzigingen, met uitzondering van het beleid stoppen (4%), niets veranderen (2%) en van juridisch niet toegestane ingrepen (8%), zijn:

1. Gratis/goedkoop terrein aan de rand van een kern (6%)
2. Parkeerkaart vrij van kenteken voor het ontvangen van visite (3%)
3. Bewonersvergunning voor inwoners van het buitengebied (1%)

12. Welke verbeterpunten zijn er voor de uitvoering van het parkeerbeleid?

Inwoners en bedrijven met een vergunning in Domburg, Veere en Zoutelande geven aan wat ze het liefst veranderen aan het parkeerbeleid of de uitvoering ervan (zie bijlage 2). Hoewel men formeel één aanpassing kon noemen (om vooral de belangrijkste accenten te kunnen leggen), noemen de respondenten vaak meer dan één punt.

Vraag 11 en vraag 12 van deze raadsmemo verschillen qua essentie van elkaar: vraag 11 gaat over het beleid zélf (lees: niet conform het beleidsplan), vraag 12 gaat over de uitvoering ervan (lees: verbeterpunt t.a.v. de uitvoering). In de

verbeterpunten die de respondenten naar voren brengen is daarom een waterscheiding aangebracht tussen die twee, hoewel in werkelijkheid beleid en uitvoering nauw samenhangen.

	Aantal	%
Tarieven betaalde terreinen verlagen	118	11%
Visite-app gebruiksvriendelijker maken	90	9%
Sociaal bezoek gratis maken	85	8%
Vergunningen voor bewoners/bedrijven gratis of goedkoop	41	4%
Beter handhaven	40	4%
Voor 2 ^e woningen ook visite-app of accommodatie-app	34	3%
Vergunninghouderzone duidelijke communiceren	31	3%
Aanpassen van de zonering voor bepaalde vergunningen	27	3%
Betere parkeerverwijzing naar terreinen en geldende tarief	25	2%
Lager tarief dagkaart dan €50 in de vergunninghouderzone	24	2%
Geen niet-vergunninghouders in de vergunninghouderzone	23	2%
Papieren vergunning i.v.m. zichtbaarheid/controle buurt	23	2%
Betere uitleg over hoe app op telefoon te zetten	19	2%
Beter communiceren tarief €50 vergunninghouderzone	18	2%
Beter benutten restcapaciteit in de vergunninghouderzone	17	2%
3 ^e en 4 ^e bewonersvergunning in de vergunninghouderzone	11	1%
Per minuut/uur betalen in de vergunninghouderzone	10	1%
Vensterperiode kleiner (in de winter gratis)	9	1%
Kraskaarten toesturen i.p.v. ophalen	9	1%
Venstertijd kleiner (meest gehoord: 09-19 i.p.v. 09-21)	8	1%
Aanvraagprocedure minder streng, minder bewijs, eenvoud	8	1%
Oplossing bezoekers wozoco De Tienden	5	0%
Accommodatie-app ruimere parkeermogelijkheden geven	5	0%
Accommodatie-app niet geldig in vergunninghouderzone	4	0%
Bedrijfsvergunning niet geldig in vergunninghouderzone	4	0%
Overig (minder dan 3x genoemd per stuk)	147	14%
Geen uitvoering maar beleid (zie vraag 11)	240	23%
Totaal verbeterpunten	1075	104%
Totaal aantal respondenten	1035	100%

Genoemde punten om de uitvoering van het beleid te verbeteren

De tabel laat zien dat inwoners en ondernemers veel suggesties doen. Drie van de vier belangrijkste verbeterpunten hebben betrekking op de tarieven:

1. De tarieven op de betaalde terreinen: een algemeen lager tariefniveau en/of een lager tarief op een groot bezoekersterrein en een hoger tarief op een kleiner terrein in het centrum.
2. Parkeren door sociaal bezoek aan eigen inwoners gratis of heel goedkoop maken.
3. Vergunningen voor eigen inwoners en bedrijven gratis of heel goedkoop maken.

Een ander veel gehoord verbeterpunt is vooral het gebruiksvriendelijker maken van de Visite-app.

Conclusie: De door inwoners en ondernemers meest genoemde gewenste aanpassingen van de uitvoering van het beleid hebben betrekking op tarieven: tarieven op de betaalde terreinen, van sociaal bezoek en van eigen vergunningen. Daarnaast wordt het verbeteren van de Visite-app veel genoemd.

13. Welke verbeterpunten zijn er voor de communicatie over het parkeerbeleid?

De belangrijkste verbeterpunten die genoemd worden, zijn de volgende:

- Inwoners en ondernemers actiever betrekken bij nieuw beleid. De invoering van het nieuwe beleid is nu als een "overval" ervaren.
- Bij grote wijzigingen eerder communiceren.
- De vindbaarheid van de parkeeronderwerpen op de website van de gemeente sterk verbeteren. Nu is het omslachtig en moet de lezer uit een grote FAQ-lijst informatie zoeken.
- De kaartbeelden van de zoneringen voorzien van namen.

Conclusie: De meest genoemde communicatie-onderwerpen hebben betrekking op de manier waarop informatie wordt ontsloten, de vindbaarheid ervan en de leesbaarheid.

14. Welke verbeteringen en correcties zijn gewenst in de Parkeerverordening, het Uitvoeringsbesluit en de Verordening Parkeerbelastingen?

Bij de beantwoording van deze vraag blijven tekstuele correcties onbenoemd, maar wordt stilgestaan bij de inhoudelijke punten. Deze punten zijn naar voren gebracht in onderling overleg tussen juristen en verkeerskundigen. Het gaat om aanpassingen die op grond van het huidige beleid en de huidige beleidsuitvoering zijn gewenst. Voorlopig zijn alleen correcties op de Parkeerverordening Veere 2021 voorzien. Een nieuw Uitvoeringsbesluit vloeit rechtstreeks voort uit de Parkeerverordening en de beleidskeuzen die zijn of worden gemaakt in relatie tot fase 2a en de behandeling van de parkeerevaluatie in de raad. Dit geldt ook voor de Verordening Parkeerbelastingen.

	Gewenste aanpassing
Artikel 1	Het begrip "Bewoner" wordt toegevoegd: een inwoner die is ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie van de gemeente Veere.
	Aan de begripsomschrijving "Verblijfsaccommodatie" wordt toegevoegd dat sprake moet zijn van een situatie waar volgens het geldende bestemmingsplan of een verleende omgevingsvergunning recreatieve verhuur is toegestaan.
	Het begrip "Gereguleerd parkeergebied" wordt gedefinieerd: de gebieden, zones en straten waar parkeren louter is toegestaan door vergunninghouders en/of door parkeerders met een geldig parkeerrecht.
	Het begrip "Maatschappelijke organisatie" wordt gedefinieerd: professionele zorgverleners die zorg moeten verlenen in gereguleerd parkeergebied, en verenigingen, kerken en MFA's die zijn gevestigd in een gereguleerd parkeergebied en die van

	maatschappelijk belang zijn, zulks ter beoordeling door het <i>college</i> .
Artikel 3 leden 4 t/m 8	De term "tenzij anders aangegeven" wordt vervangen door "tenzij anders aangegeven in het Uitvoeringsbesluit"
Artikel 4 lid 4	Sub d (marktkooplieden) wordt geschrapt: marktkooplieden kunnen gebruik maken van de vergunning werkzaamheden/dienstverlening.
	Sub e (werklieden/dienstverlening): de zinsnede "met dien verstande dat de parkeervergunningen slechts gelden op een op het vergunningsbewijs aan te merken datum/periode" wordt geschrapt. Vergunningen worden verleend voor een kalenderjaar.
	Sub f (woonwerk): de zinsnede "buiten de bebouwde kom woont en" wordt geschrapt. Er wordt niet getoetst of een kenteken dat in de WoonWerk-app wordt geregistreerd, van een personeelslid is dat binnen of buiten de gereguleerde kern woont.
	Sub i (mantelzorg): de bepaling wordt zodanig aangepast dat mensen die mantelzorg behoeven de vergunning (app) krijgen en dat niet mantelzorgers deze moeten aanvragen. Conform de huidige praktijk.
Artikel 7 leden 2 t/m 4	Deze leden worden geschrapt. Er wordt niet getoetst op de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein. Een bewonersvergunning is bijvoorbeeld geldig in het gereguleerde parkeergebied van de eigen kern, óók voor mensen die privé hun auto op eigen terrein zetten. Het weigeren van een parkeervergunning is dan juridisch niet mogelijk.
Artikel 12 leden 1 en 3	Deze leden worden geschrapt omdat deze bepalingen in gelijke strekking reeds vastliggen in de APV.

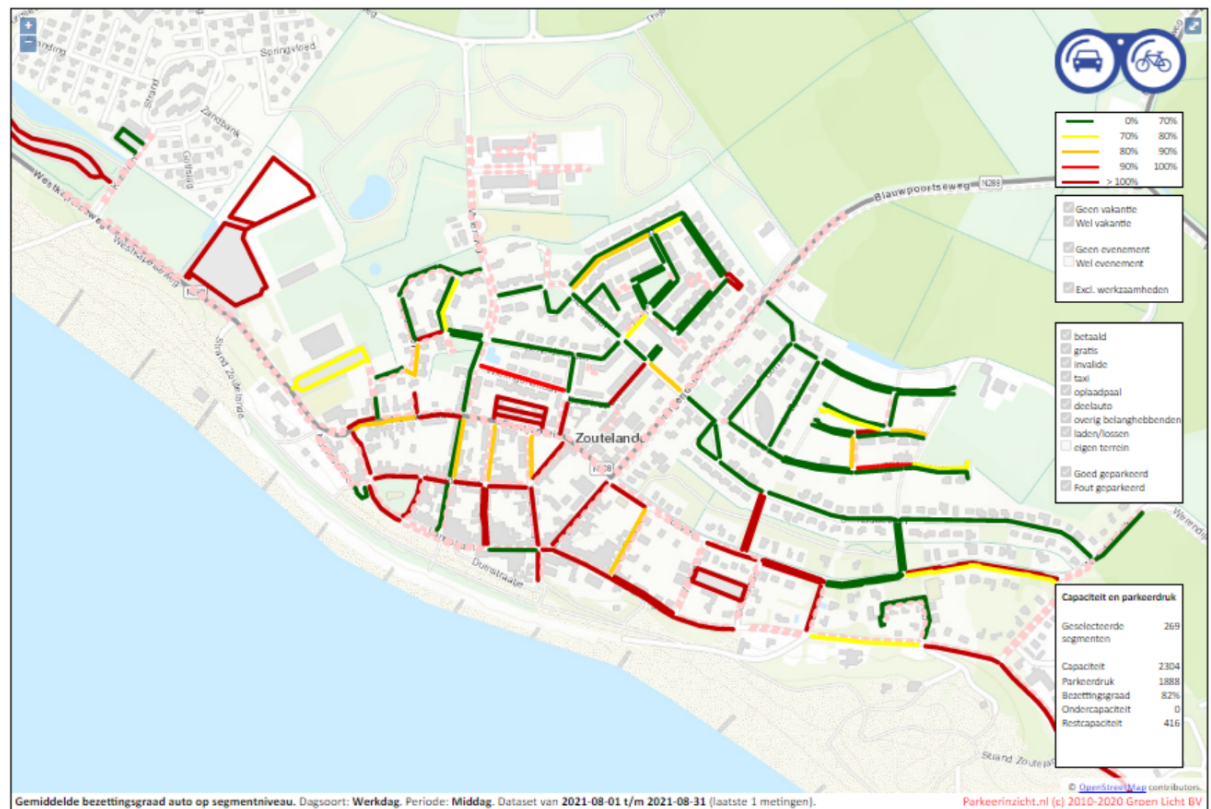
Gewenste aanpassingen aan de Parkeerverordening

BIJLAGEN:

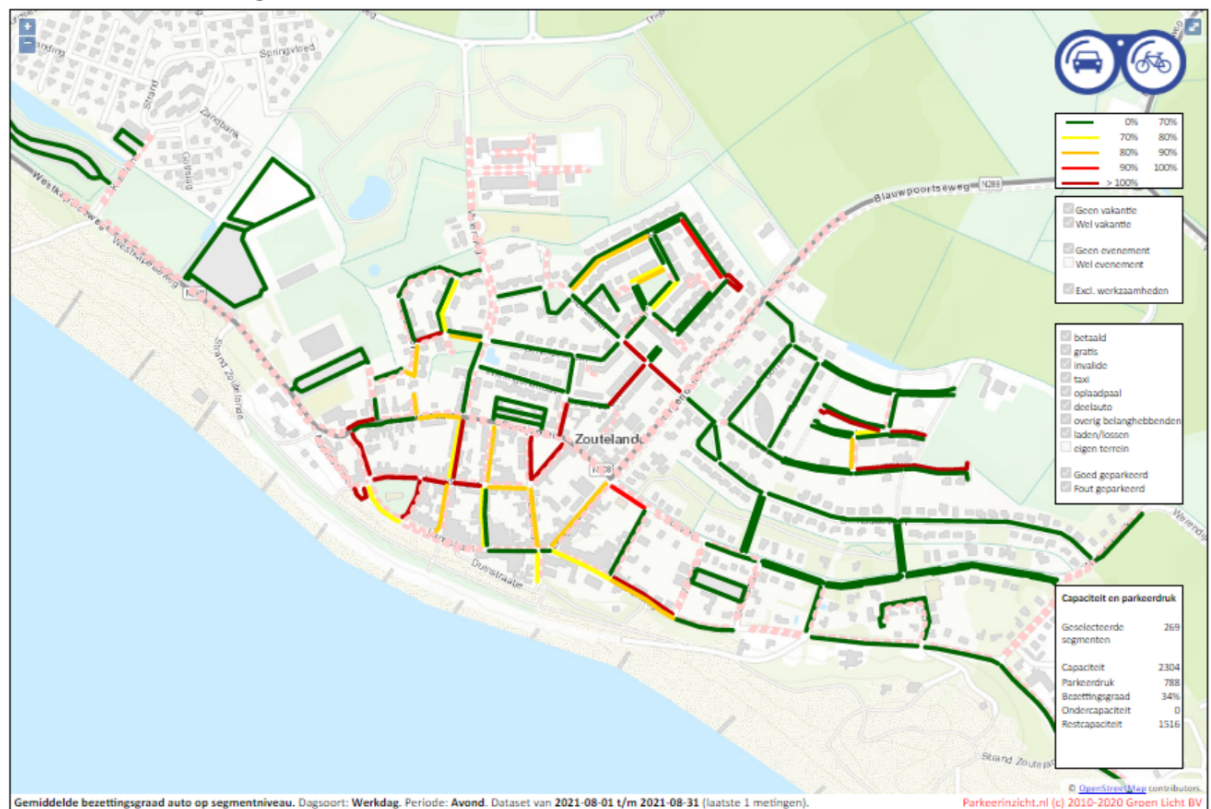
- 1. Resultaten parkeerdruckmetingen (bezettingsgraad)**
- 2. Resultaten internetenquête bewoners en ondernemers**
- 3. Resultaten mondelinge enquête toeristen**
- 4. Gespreksverslagen vertegenwoordigende organisaties**
- 5. Verslagen van de verdiepende groepsgesprekken met inwoners en ondernemers**

BIJLAGE 1: Resultaten parkeerdrukmetingen (bezettingsgraad)

Zoutelande, 12 augustus 2021, 14:00-16:00 uur

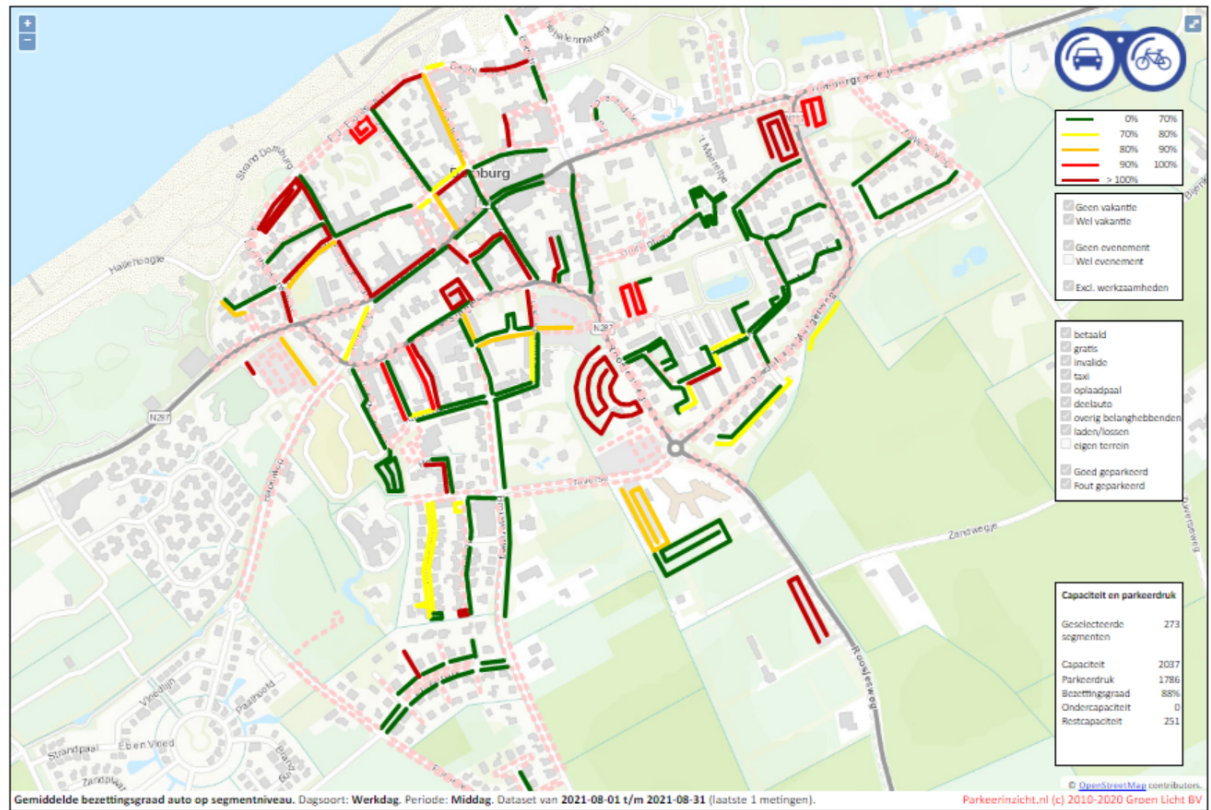


Zoutelande, 12 augustus 2021, 19:30-21:30 uur

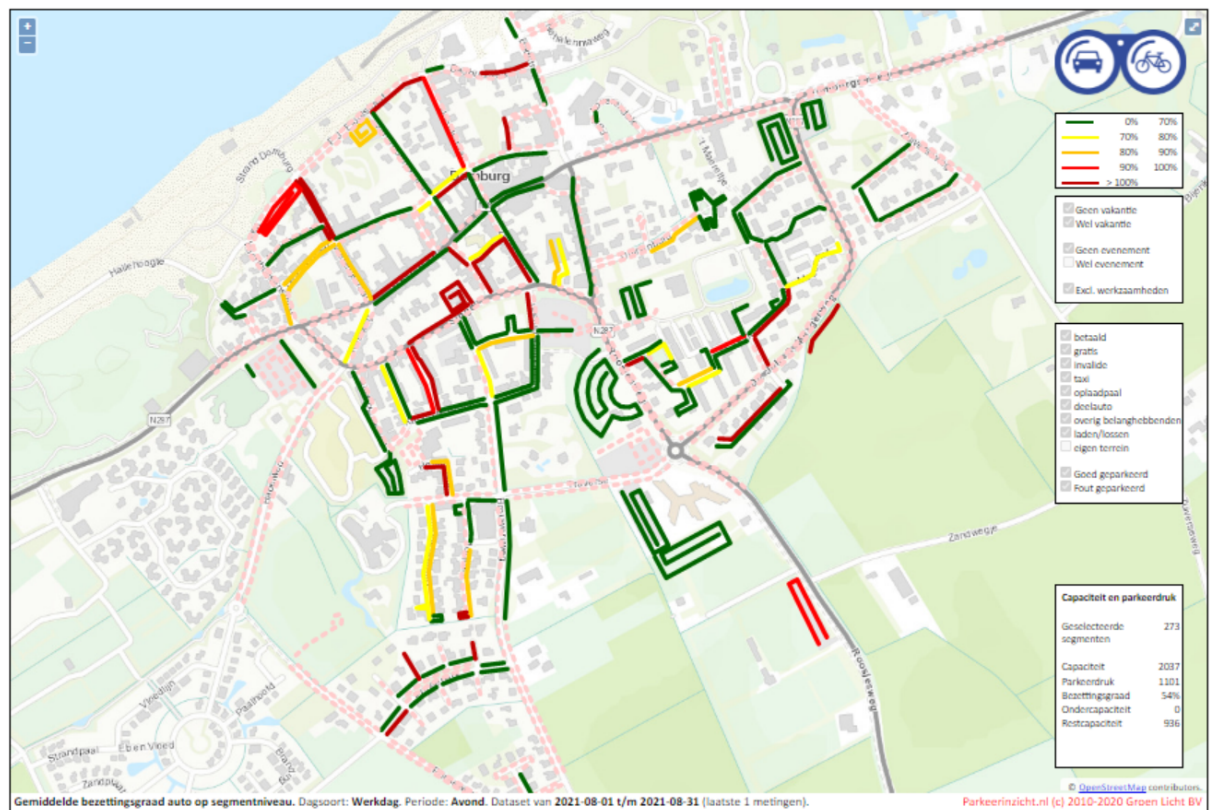


BIJLAGE 1: Resultaten parkeerdrukmetingen (bezettingsgraad), vervolg

Domburg, 12 augustus 2021, 14:00-16:00 uur



Domburg, 12 augustus 2021, 19:30-21:30 uur



BIJLAGE 1: Resultaten parkeerdrukmetingen (bezettingsgraad), vervolg

Veere, 12 augustus 2021, 14:00-16:00 uur



Veere, 12 augustus 2021, 19:30-21:30 uur



BIJLAGE 2: Resultaten internetenquête inwoners en ondernemers

Tabel 1: Respons

Aangeschreven Respons			
Domburg	970	416	43%
Veere	278	116	42%
Zoutelande	1010	503	50%
Totaal	2258	1035	46%

Tabel 2: Is de leefbaarheid veranderd?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Niets veranderd	157	38%	41	35%	177	35%	375	36%
Iets verbeterd	142	34%	34	29%	123	24%	299	29%
Sterk verbeterd	72	17%	30	26%	107	21%	209	20%
Geen mening	45	11%	11	9%	96	19%	152	15%
Totaal	416	100%	116	100%	503	100%	1035	100%

Tabel 3: Hoe is de parkeervergunning aangevraagd?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Online	402	97%	109	94%	491	98%	1002	97%
Gemeentehuis	14	3%	7	6%	12	2%	33	3%
Totaal	416	100%	116	100%	503	100%	1035	100%

Tabel 4: Wat aan de online aanvraagprocedure veranderen?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Automatisch verlengen	169	41%	51	44%	185	37%	405	39%
Niets	172	41%	33	28%	174	35%	379	37%
Meer toelichting	35	8%	9	8%	59	12%	103	10%
E-herkenning bedrijven	5	1%	4	3%	16	3%	25	2%
Anders	10	2%	11	9%	35	7%	56	5%
Geen mening	13	3%	5	4%	31	6%	49	5%
Niet ingevuld	12	3%	3	3%	3	1%	18	2%
Totaal	416	100%	116	100%	503	100%	1035	100%

Tabel 5: De huis-aan-huisbrief en de folder zijn duidelijk

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Helemaal mee eens	58	14%	13	11%	62	12%	133	13%
Mee eens	189	45%	62	53%	183	36%	434	42%
Niet mee eens	72	17%	18	16%	109	22%	199	19%
Helemaal niet mee eens	23	6%	6	5%	70	14%	99	10%
Geen mening	74	18%	17	15%	79	16%	170	16%
Totaal	416	100%	116	100%	503	100%	1035	100%

BIJLAGE 2: Resultaten internetenquête inwoners en ondernemers, vervolg

Tabel 6: De informatie op de website kan beter vindbaar worden gemaakt...

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Helemaal mee eens	80	19%	22	19%	115	23%	217	21%
Mee eens	151	36%	45	39%	190	38%	386	37%
Niet mee eens	62	15%	13	11%	59	12%	134	13%
Helemaal niet mee eens	14	3%	2	2%	12	2%	28	3%
Geen mening	109	26%	34	29%	127	25%	270	26%
Totaal	416	100%	116	100%	503	100%	1035	100%

Tabel 7: De informatie op de website kan duidelijker worden verwoord...

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Helemaal mee eens	83	20%	20	17%	120	24%	223	22%
Mee eens	145	35%	39	34%	188	37%	372	36%
Niet mee eens	61	15%	15	13%	57	11%	133	13%
Helemaal niet mee eens	11	3%	4	3%	10	2%	25	2%
Geen mening	116	28%	38	33%	128	25%	282	27%
Totaal	416	100%	116	100%	503	100%	1035	100%

BIJLAGE 2: Resultaten internetenquête inwoners en ondernemers, vervolg

Tabel 8: Als u één ding aan het parkeerbeleid mag veranderen, wat wenst u dan?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Verlagen tarieven betaalde terreinen	25	6%	16	14%	77	15%	118	11%
Visite-app gebruikersvriendelijker	36	9%	15	13%	39	8%	90	9%
Sociaal bezoek gratis maken	23	6%	2	2%	60	12%	85	8%
Bewonersvignet voor heel Veere	27	6%	9	8%	34	7%	70	7%
Gratis/goedkoop terrein aan rand kern	28	7%	2	2%	28	6%	58	6%
Beleid stoppen	2	0%	3	3%	37	7%	42	4%
Vergunningen inwoners gratis	6	1%	3	3%	32	6%	41	4%
Beter handhaven	26	6%	6	5%	8	2%	40	4%
Visite-/accommodatie-app 2e woning	26	6%	2	2%	6	1%	34	3%
Betere communicatie vergunningzone	14	3%	0	0%	17	3%	31	3%
Parkeerkaart vrij van kenteken	16	4%	7	6%	6	1%	29	3%
Aanpassen zonering (meer/minder)	15	4%	4	3%	8	2%	27	3%
Verwijzing parkeren & tarieven	7	2%	2	2%	16	3%	25	2%
Lager tarief dan €50 in vergunningzone	0	0%	0	0%	24	5%	24	2%
Niets veranderen, zo goed	7	2%	5	4%	11	2%	23	2%
Dagtoerist weren uit vergunningzone	1	0%	0	0%	22	4%	23	2%
Papieren vergunning achter voorruit	13	3%	8	7%	2	0%	23	2%
App op telefoon i.p.v. website	5	1%	3	3%	11	2%	19	2%
Communicatie €50 dagkaart	0	0%	0	0%	18	4%	18	2%
Benutten lege plaatsen	3	1%	0	0%	14	3%	17	2%
Alle bewoners in vergunningzone	6	1%	0	0%	5	1%	11	1%
Per tijd betalen in vergunningzone	1	0%	2	2%	7	1%	10	1%
Vensterperiode kleiner	6	1%	0	0%	3	1%	9	1%
Kraskaarten toesturen	6	1%	3	3%	0	0%	9	1%
Vergunning voor buitengebied	0	0%	0	0%	9	2%	9	1%
Venstertijd kleiner	0	0%	3	3%	5	1%	8	1%
Minder streng bewijs	6	1%	1	1%	1	0%	8	1%
Plaatsgarantie inwoners	5	1%	0	0%	1	0%	6	1%
Bezoek wozoco De Tienden	0	0%	0	0%	5	1%	5	0%
Verruimen zone Accommodatie-app	4	1%	0	0%	1	0%	5	0%
Accommodatie-app uit vergunningzone	1	0%	2	2%	1	0%	4	0%
Bedrijfsvergunning uit vergunningzone	4	1%	0	0%	0	0%	4	0%
Vergunning LAT-partners	1	0%	2	2%	0	0%	3	0%
Overige suggesties (<3x per stuk)	60	14%	29	25%	58	12%	147	14%
Totaal aantal suggesties	380		129		566		1075	
Aantal respondenten	416	100%	116	100%	503	100%	1035	100%

BIJLAGE 3: Resultaten mondelinge enquête toeristen

Tabel 1: Respons

Domburg	209
Veere	199
Zoutelande	194
Totaal	602

Tabel 2: Hoe aantrekkelijk vind u het hier?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Zeer aantrekkelijk	117	56%	121	61%	129	69%	367	62%
Aantrekkelijk	83	40%	75	38%	50	27%	208	35%
Neutraal	8	4%	1	1%	6	3%	15	3%
Matig aantrekkelijk	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
Niet aantrekkelijk	0	0%	0	0%	1	1%	1	0%
Totaal	209	100%	197	100%	186	100%	592	100%

Tabel 3: Waar verblijft u op dit moment?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Domburg	77	37%	5	3%	7	4%	89	15%
Veere	11	5%	13	7%	10	5%	34	6%
Zoutelande	3	1%	6	3%	59	32%	68	11%
Elders op Walcheren	41	20%	46	23%	50	27%	137	23%
Ik ben dagtoerist	73	35%	122	62%	54	29%	249	42%
Ik ben inwoner	4	2%	5	3%	7	4%	16	3%
Totaal	209	100%	197	100%	187	100%	593	100%

Tabel 4: Kon u makkelijk een vrije parkeerplaats vinden?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Ja, heel makkelijk	105	50%	94	47%	85	44%	284	47%
Ja, maar druk	26	13%	13	7%	39	20%	78	13%
Nee, bijna vol	23	11%	8	4%	14	7%	45	7%
N.v.t. (lopen/fiets)	54	26%	84	42%	56	29%	194	32%
Totaal	208	100%	199	100%	194	100%	601	100%

Tabel 5: Zijn de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid volgens u dit jaar verbeterd?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Sterk verbeterd	21	14%	6	5%	16	12%	43	11%
Iets verbeterd	45	29%	13	11%	37	27%	95	23%
Niet veranderd	45	29%	24	21%	48	35%	117	29%
Geen mening	43	28%	72	63%	37	27%	152	37%
Totaal	154	100%	115	100%	138	100%	407	100%

Tabel 6: Waar staat u geparkeerd?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Betaald terrein	87	56%	81	70%	72	52%	240	59%
Zone vergunningen	15	10%	7	6%	16	12%	38	9%
Gratis terrein	48	31%	27	23%	30	22%	105	26%
Anders	4	3%	0	0%	20	14%	24	6%
Totaal	154	100%	115	100%	138	100%	407	100%

BIJLAGE 3: Resultaten mondelinge enquête toeristen, vervolg

Tabel 7: Hoe lang is het lopen tussen uw parkeerplaats en hier?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Minder dan 10 min	93	60%	79	69%	96	70%	268	66%
10-15 min	41	27%	21	18%	21	15%	83	20%
15-20 min	7	5%	5	4%	5	4%	17	4%
Meer dan 20 min	13	8%	9	8%	9	7%	31	8%
Geen idee	0	0%	1	1%	7	5%	8	2%
Totaal	154	100%	115	100%	138	100%	407	100%

Tabel 8: Hoe heeft u betaald voor het parkeren?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Contant/PIN	66	43%	58	50%	71	51%	195	48%
Parkeerapp	19	12%	25	22%	11	8%	55	14%
Niet betaald	16	10%	8	7%	13	9%	37	9%
Ik sta gratis	39	25%	17	15%	28	20%	84	21%
Vergunning (jaarkaart o.i.d.)	14	9%	7	6%	15	11%	36	9%
Totaal	154	100%	115	100%	138	100%	407	100%

Tabel 9: Wist u dat de woonwijken en het centrum vergunninghouderparkeren zijn?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Ja, ik zag de borden	81	53%	47	41%	63	46%	191	47%
Ja, ik had het gehoord	19	12%	25	22%	30	22%	74	18%
Nee	54	35%	43	37%	45	33%	142	35%
Anders	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal	154	100%	115	100%	138	100%	407	100%

Tabel 10: Wat vindt u beter voor het vergunninghoudergebied?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Dagkaart a 50 euro	47	31%	27	23%	58	42%	132	32%
Parkeerverbod op straffe van 100 euro	54	35%	49	43%	56	41%	159	39%
Geen idee	53	34%	39	34%	24	17%	116	29%
Totaal	154	100%	115	100%	138	100%	407	100%

Tabel 11: Wist u dat het parkeren in de vergunninghouderzone Zoutelande €50 kost?

	Domburg		Veere		Zoutelande		Totaal	
Ja, bij de automaat staat het duidelijk					18	13%		
Ja, mijn parkeerapp geeft het goed aan					3	2%		
Ja, ik had dat al gehoord					36	26%		
Nee, ik kijk nooit naar wat ik betaal					1	1%		
Nee, ik zag dat nergens					59	43%		
N.v.t./Geen mening					21	15%		
Totaal					138	100%		

BIJLAGE 4: Gespreksverslagen vertegenwoordigende organisaties

1. FOV
2. Stadsraad Veere
3. Dorpsraad Zoutelande en Zomid
4. Stadsraad Domburg en OBD
5. MSV Veere
6. KHN
7. Ondernemer dhr. Roelse

BIJLAGE 4.1: Gespreksverslag FOV

30 augustus 2021, 10:00 uur, A.00.16

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Doelstellingen parkeerbeleid

- *(Dag)toeristen laten meebetalen*
De FOV heeft samen met de brancheorganisaties Horeca Nederland Afdeling Veere, Vekabo en Recron/Hiswa altijd al gepleit om dagtoeristen meer te laten betalen. Alleen de mate waarin dat nu gebeurt, daar heeft de FOV bezwaar tegen gemaakt en nog steeds heeft de FOV daar vraagtekens bij. Het gaat dan met name om de omvang van het betaald parkeren (bijvoorbeeld hele kernen vergunninghoudergebied en de hoogte van de tarieven). Met de differentiatie in de tarieven heeft de FOV geen probleem, maar bij de mate waarin het is ingevoerd heeft FOV twijfels. Helder is dat de dagtoerist nu zeker meebetaalt en zorgt voor inkomsten voor de gemeente.
- *Leefbaarheid in woonwijken en centra*
De FOV kan moeilijk beoordelen of de leefbaarheid is toegenomen. Dit eerste jaar zijn veel mensen in Zoutelande nog aan het zoeken geweest naar wat voor hen de beste parkeerlocatie en vergunning is. In het begin heerste nog veel onduidelijkheid. Dus het heeft tijd nodig, de gewinning treedt nu op. Het kan uiteindelijk wel positief zijn voor de leefbaarheid. Maar ook de toename van het toerisme en de daarmee gemoeide verkeersstromen op o.a. de wisseldagen, ook die tasten de leefbaarheid aan en dat verandert niet met het parkeerbeleid.
- *Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust*
O.a. het instellen van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren zijn een stap naar uniformering. Op zichzelf is dat een goede zaak. Hoewel het betaald parkeren en het vergunninghoudersparkeren in Zoutelande nu enigszins geaccepteerd zijn, blij zijn ze nog niet. De vraag blijft wel: moet je het vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren overal, dus met name ook in de nog niet gereguleerde kernen, wel in dezelfde mate toepassen?

Welke ongewenste neveneffecten doen zich voor?

- Mensen gaan nu zoeken, ze komen met de fiets achterop de auto en zoeken nu allerlei gratis parkeerplekjes op buiten de gereguleerde kernen. Dat kan een probleem zijn als in die andere kernen de eigen bewoners geen parkeerplaats meer vinden in de eigen straat. Denk bijvoorbeeld aan Aagtekerke, Biggekerke en Meliskerke.
- Wat ik hoor is dat er bij ondernemers heel veel vragen komen over het parkeerbeleid, vooral in Zoutelande. Vanuit Domburg en Veere hoor je dat minder. Dat is dus vooral ook een aandachtspunt voor de kernen die nog gereguleerd moeten worden. Communicatie is belangrijk. Het gaat over onduidelijkheden en het feit dat men moet betalen terwijl dat eerst niet het geval was.
- In Zoutelande is als gevolg van het invoeren van vergunning parkeren in de hele kern het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor toeristen verminderd.

Wat gaat goed?

- Mensen zijn best gewend aan het feit dat er betaald moet worden.
- Dat er differentiatie is in de tarieven, daar staan we wel achter.

Welke aanpassingen zijn gewenst?

- De FOV vindt dat er op redelijke afstand een gratis parkeeralternatief moet zijn. Bijvoorbeeld op grotere loopafstand of mobiliteitshubs. Het recreatietransferium bij Renesse is een goed voorbeeld.
- Verblijfsaccommodaties vinden het veel werk om voor gasten de kentekens in te voeren en vragen zich af of dat niet makkelijker/snel kan. Het brengt een extra administratieve last met zich mee.
- De tarieven vindt de FOV nog steeds te hoog, in algemene zin (uurtarief, dagtarief, tarief vergunningen).

Wat verder ter tafel komt?

- Er wordt door de gemeente telkens gezegd dat ze met de hogere opbrengst uit het parkeren en de toeristenbelasting extra gaat investeren in o.a. het toerisme. Er is behoefte aan om aan te tonen waar die investeringen dan in zitten. Gaat het dan om investeringen die al gepland stonden, of gaat het om nieuwe plannen. En welke zijn dat dan? Graag inzicht daarin. FOV heeft daar vaker om gevraagd, maar geen concreet inzicht in gekregen.
- De FOV is benieuwd naar een volledige kosten/batenanalyse van de uitvoering van het nieuwe parkeerbeleid, o.a. om inzicht te krijgen in de meeropbrengst die wordt gerealiseerd bovenop de kosten die gemaakt worden om het beleid uit te voeren.

BIJLAGE 4.2: Gespreksverslag Stadsraad Veere

30 augustus 2021, 13:00 uur, A.00.16

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Doelstellingen parkeerbeleid

- *(Dag)toeristen laten meebetalen*
Stadsraad Veere is daar voorstander van. Toeristische voorzieningen en voorzieningen om hinder van toeristische verkeer te voorkomen, kosten geld.
- *Leefbaarheid in woonwijken en centra*
Dit is al in gang gezet door Placemaking Veere, door het verder terugdringen van het betaald parkeren op het Oranjeplein en de afsluiting van het centrum door de verkeersregelaars. Er is nu veel meer rust in het centrum en de leefbaarheid is toegenomen.
- *Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust*
Dat is prima gelukt, het is prima zoals het loopt.

Welke ongewenste neveneffecten doen zich voor?

- De twee visite-apps zijn voor digibeten niet te bedienen. Gelukkig bestaat de kraskaart ook nog.
- Verder geen negatieve effecten.

Wat gaat goed?

- Is ongeveer hetzelfde gebleven. Het afwaarderen van het Oranjeplein is uitstekend.
- De afzettingen werken goed, maar kunnen helaas nooit permanent worden.

Welke aanpassingen zijn gewenst?

- De venstertijd is nu 09-21 uur. Liever bijvoorbeeld 09-19 uur, zodat sociaal bezoek in de avonduren gratis kan parkeren.
- Geen VisiteMinuut-app en VisiteDag-app, maar één Visite-app.
- De kraskaarten moeten gemakkelijker beschikbaar gesteld worden. Niet maximaal 4 op te halen in Domburg, maar gewoon bestellen zoals vroeger. Zeker zolang de Visite-app niet toegankelijk is voor digibeten.
- Veel bewoners wensen dat ze met hun vergunning ook op parkeerterreinen in andere kernen mogen staan (maar niet in vergunninghoudergebied van andere kernen, dat zou te ver gaan).
- Hoog tarief van accommodatie-app voor Oranjeplein; graag verlagen naar standaardtarief. De Stadsraad is er juist blij mee als er vergunninghouders staan, zodat er minder betalende bezoekers staan. Dit verlaagt het aantal verkeersbewegingen.

Wat verder ter tafel komt?

- Jammer dat de vergunning niet meer zichtbaar is achter de ruit.
- Waarom heeft Jachtclub Veere zoveel extra vergunningen gekregen? Dit blijkt uiteindelijk niet het geval.
- Het probleem van de bewegwijzering wordt feitelijk pas opgelost als de navigatiesystemen daarop zijn afgestemd.
- Gratis terrein Veerseweg wordt vooral gebruik door woonwerkers.

- Indien de gemeente overgaat op digitaliseren in Veere, dan vreest men dat de Kaai volop gebruikt wordt voor toeristisch parkeren.
- Op verschillende plekken, zoals op de Kaai, is het foutparkeren (zonder vergunning) hardnekkig. Verder valt het erg mee. Op dit moment is er geen behoefte aan fiscalisering. Als de gemeente beslist tot fiscalisering, dan heeft de Stadsraad daar geen bezwaar tegen.

BIJLAGE 4.3: Gespreksverslag Dorpsraad Zoutelande en Zomid

31 augustus 2021, 10:00 uur, A.00.16

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Doelstellingen parkeerbeleid

- *(Dag)toeristen laten meebetalen*
Met het ontbrekende strandweer is deze doelstelling niet volledig gehaald. Ook de coronabeperkingen zullen beperkend zijn op de omvang van het toerisme. Het tijdstip van invoeren (corona) en de negatieve publiciteit hieromheen lijkt zeker van invloed zijn op het aantal toeristen. Op totale gemeenteniveau valt de doelstelling wel te toetsen straks aan de hand van de toerisme-gebonden parkeeropbrengsten, maar specifiek op het niveau van Zoutelande is dat de wens van Dorpsraad en Zomid. Ook de verhouding tussen baten en kosten in Zoutelande is onduidelijk.
- *Leefbaarheid in woonwijken en centra*
Deze vraag kan niet met "ja" worden beantwoord omdat de inwoners van Zoutelande geen noemenswaardige problemen ervaren in relatie tot de leefbaarheid v.w.b. parkeren en zoekverkeer in de woonwijken. (zie enquête leefbaarheid en toerisme) Leefbaarheid is een veel breder begrip dat verder reikt dan verkeer.
In het centrum en enkele wegen daaromheen lijkt de leefbaarheid niet te zijn verbeterd. Denk aan de Molenweg in relatie tot verblijfsgasten van sommige hotels en accommodaties.
- *Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust*
Waarom perse uniform beleid? In Domburg KOMT een ander publiek dan in Zoutelande: een Q7 versus een A3. Dat kan ook om een andere aanpak vragen. Een zekere mate van maatwerk is dan ook gewenst.

Welke ongewenste neveneffecten doen zich voor?

- Ouderen zijn online vaak niet vaardig, dit geldt zowel voor het proces van aanvragen van een parkeervergunning als voor het gebruik van parkeerapps.
- Nadeel van het online is dat mensen niks achter de ruit hebben liggen. Mensen die op de Duinweg aankomen, kijken achter de ruiten van andere auto's en zien dan geen kaartje. Ze gaan er dan vanuit dat ze niet hoeven te betalen of een vergunning hoeven te hebben.
- Versteende tuinen, parkeerplaatsen in de voortuin.

Wat gaat goed?

- Procesmatig: de gemeente denkt mee over maatwerk.
- x

Welke aanpassingen zijn gewenst?

- Bewonersvergunning voor inwoners van het buitengebied.
- Gratis terrein Zoutelande gewenst.
- Toeslag €5 bij aanvragen parkeervergunning gemeentehuis schrappen. Het zijn juist ouderen die digitaal niet vaardig zijn, die afhankelijk zijn van een bezoek aan het gemeentehuis.
- Gebruiksvriendelijkheid van de Visite-app vergroten en het tarief van de kraskaart verlagen (nu €4 per kraskaart) of een andere oplossing (gratis)

- Belparkeren is gewenst in diverse straten in het vergunninghoudersgebied waar nog voldoende restcapaciteit is en waar geen bewoners parkeren. Zoals Olmenlaan, Elzenlaan en het Pauwtje. Dat is vooral gewenst om 's zomers op topstranddagen de parkeerdruk te kunnen vangen.
- Mogelijkheid voor kortparkeren aan de zuidkant van het centrum kort bij de winkelstraat.
- In het oog springende communicatieve attentie dat er vergunninghoudersparkeren geldt, vooral op zomerse (top)stranddagen.
- Vensterperiode vergunninghouderparkeren beperken tot maart t/m oktober en niet jaarrond. In de winter leidt toerisme zeker niet tot overlast.
- Extra gratis of betaalbare parkeerplaatsen bij de huisartsenpost.
- Tarief van de dagkaart in het vergunninghoudersgebied omlaag, €50 is absurd.
- Tarieven van de betaalde terreinen verlagen, bijvoorbeeld in Sluis is het parkeren veel goedkoper. In vergelijkbare kustkernen gelden lagere tarieven. Een stijging van de tarieven is uit den boze.
- Betere regulering van het fietsparken, evt. uitbreiding voorzieningen en handhaving.
- Handhaving van motoren in parkeervakken.

Wat verder ter tafel komt?

- Tijdstip van WIJZE invoering (corona) is ongelukkig en ligt gevoelig
- Hoe verhoudt het aantal naheffingen zich in relatie tot het totale aantal parkeerders. Bijvoorbeeld de Duinweg. Het kan ook zijn dat de situatie niet duidelijk is.
- De lasten voor de bewoners, de bewonersvergunning en het ontvangen van visite: is overwogen om de eigen bevolking meer financieel te ontzien?
- Procesmatig was de start totaal verkeerd; het beleidsplan is zonder echte participatie tot stand gekomen, alles is over de mensen heen gestort. Dan is de sfeer al voor een groot deel bepaald. Met name bij de nota van het financieel perspectief, die vooraf ging aan het parkeerbeleidsplan ging het totaal mis.
- Communicatie richting met name ouderen die online niet vaardig zijn, is niet op orde.
- Tijdens enkele zomerse dagen blijkt de betaalbare parkeercapaciteit voor het dagtoerisme te beperkt terwijl er wel veel parkeercapaciteit beschikbaar is in diverse straten in het vergunninghoudersgebied.
- Ondanks het aantal borden blijft er toch nog verwarring, met name over het vergunninghoudergebied. Denk bijvoorbeeld aan de Langendam en aan de Duinweg.
- Overloopterrein stond deels blank en is dan niet goed bruikbaar. Ook een keer gehad dat het niet tijdig open was terwijl dat wel nodig was.
- Tarief is fors, mede gelet op het feit dat het voorheen gratis was. We zijn voor een dagtoerist van €0 naar €12 á €14 per dag gegaan.
- Het fietsparkeren maakt onderdeel uit van het parkeerbeleidsplan. Het verder toenemende fietsparkeren, met name op marktdagen vraagt om een betere regulering. Handhaving is onwenselijk en tevens onmogelijk.
- De recente enquête wordt niet zelden sturend genoemd en er mocht maar één verbeterpunt worden genoemd.
- Stand van zaken "to do"-list: verharding terrein Nieuwstraat op schema (?), bestemmingsplan overloopterrein.
- Heeft de verkenningsfase voor een gratis parkeerterrein al iets opgeleverd?
- Wat voor parkeerbeleid geldt tijdens de kustmarathon? Openbare orde en veiligheid zijn leidend.

BIJLAGE 4.4: Gespreksverslag Stadsraad Domburg en OBD

6 september 2021, 10:00 uur, F.00.01

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Doelstellingen parkeerbeleid

- *(Dag)toeristen laten meebetalen*
De parkeertarieven in Domburg zijn verhoogd, dus aangenomen mag worden dat deze doelstelling wordt behaald. Dit zal later blijken uit de parkeeropbrengsten. Verdere verhoging van de parkeertarieven mag echter niet de boventoon voeren, Domburg moet gastvrij blijven.
- *Leefbaarheid in woonwijken en centra*
Er zijn nu meer vrije parkeerplekken in de woonstraten en er is minder zoekverkeer. Waar dit precies aan toegeschreven dient te worden, is niet duidelijk. Naast het weren van verblijfgasten uit het vergunninghoudergebied, is ook de parkeerverwijzing aangepast. Daarnaast kunnen ook de coronamaatregelen in het centrum invloed hebben. Het zoekverkeer naar het terrein aan de Van Voorthuisenstraat blijft enorm hinderlijk en zorgt voor overlast.
- *Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust*
Het feit dat Oostkapelle, Vrouwenpolder en Westkapelle qua invoering van betaald parkeren met een jaar zijn uitgesteld, maakt dat geen sprake is van uniform beleid.

Welke ongewenste neveneffecten doen zich voor?

- In Aagtekerke en in de berm voor de bebouwde kom wordt geparkeerd door bezoekers van Domburg. Zij gaan per fiets verder. Dit kan zorgen voor parkeeroverlast in Aagtekerke en het buitengebied van Domburg en geeft een ongewenst straatbeeld.
- Het aantal kentekens dat in een WoonWerk-app kan worden geregistreerd, is beperkt. Werkgevers kunnen slechts een account voor maximaal 10 kentekens aanvragen. Voor grote werkgevers is dat te krap en zij zijn daardoor veel tijd kwijt met het bijhouden en aanpassen van geregistreerde kentekens in de app. Dat is een ergernis en gaat soms ook fout.
- Mensen die een parkeerplaats hebben op eigen terrein, zetten hun auto op de straat en houden hun eigen plaats vrij voor het parkeren door visite. Dit lijkt niet oplosbaar anders dan door bewonersvergunningen duurder te maken. Daar zijn Stadsraad en OBD zelf echter geen voorstander van. Op dit moment is het puur een signalering.
- Er lijkt sprake van ongelijke behandeling: een recreatie-object aan de Schelpweg, binnen de bebouwde kom, kreeg geen aanbod om bewonersvergunningen aan te vragen. Dit terwijl de eigenaren van andere objecten met een recreatiebestemming wél bewonersvergunningen aangeboden krijgen. Uiteindelijk blijkt dit te berusten op een abusievelijke communicatiefout: het bewuste object ontving de bewonersbrief niet. De Stadsraad en OBD vinden het echter überhaupt ongewenst om eigenaren van recreatieobjecten een bewonersvergunning te geven.

Wat gaat goed?

- In algemene zin wordt het parkeerbeleid ondersteund.
- Het systeem van betaald parkeren, de tarieven en de systematiek van parkeervergunningen zijn in orde.

Welke aanpassingen zijn gewenst?

- Het is gewenst om een bepaalde gratis capaciteit aan de rand van Domburg te hebben. Gedacht kan worden aan een percentage van de totale parkeercapaciteit dat vrij beschikbaar moet zijn aan de rand van de kern. De huidige gratis capaciteit is te beperkt. Wellicht is een mobiliteitshub (transferium) een optie.
- De parkeerterreinen Van Voorthuysenstraat en Tramzicht moeten ook wijken als betaalde terreinen en plaatsmaken voor vergunninghoudersparkeren. Gelijktijdig met deze maatregel kunnen zoveel mogelijk parkeerplaatsen tussen de Ooststraat-Markt-Weststraat en de duinen gesaneerd worden. Op die manier ontstaat een autoluw straatbeeld. Denk hierbij o.a. aan de Weverijstraat. Verder komt hiermee meer ruimte voor extra fietsenstallingen.
- Het is gewenst om met de bewonersvergunning ook gebruik te kunnen maken van parkeerterreinen buiten de bebouwde kom van de kernen (bijvoorbeeld volgend jaar Westkappelle Zeedijk). Het is niet gewenst om met de bewonersvergunning van de ene kern in andere kernen te kunnen parkeren. Daarvoor is het parkeerprobleem in Domburg te groot.
- Standpunt is dat iedereen uit postcode 4357, dus ook de inwoners in het buitengebied, een bewonersvergunning voor Domburg kunnen krijgen.
- Tegengaan van parkeren langs waterschapswegen kort voor de bebouwde komgrens.
- Creëer de mogelijkheid om als bedrijf voor meer dan 10 kentekens een account op de WoonWerk-app te nemen. OBD stelt dat wellicht gekeken kan worden naar de mogelijkheid om exclusief een parkeerterrein voor uitsluitend WoonWerk aan te wijzen, of b.v. alleen Traverse aan te wijzen en Mezgerweg als uitwijkmogelijkheid op topdagen voor met name personeel dat 's middags begint.
- Overloopterrein Mezgerweg eerder openen bij drukte.
- Als het bestemmingsplan waar ook het overloopterrein van de Mezgerweg onder valt, wordt aangepast, graag het terrein een permanent parkeerterrein maken en niet slechts een overloopterrein. Graag ook inrichting, bijvoorbeeld middels doorgroeistenen.
- Als op een object een recreatieve bestemming (formeel in het bestemmingsplan: objecten met de Enkelbestemming Recreatie – verblijfsrecreatie – 2) rust, dan geen bewonersvergunningen verstrekken.
- De handhaving moet veel beter en intensiever. Daarbij is ook aandacht voor parkeren door motoren gewenst. Deze staan nu o.a. bij het Groentje zodanig geparkeerd dat zij de plaats innemen die bedoeld is voor fietsen. Zij behoren daarnaast net als automobilisten voor het parkeren te betalen.
- Als fiscalisering het instrument is om intensiever te handhaven, dan is dat net als in Zoutelande gewenst. Gelet op de commotie in Zoutelande hierover wel goed communiceren.
- Vanwege weerstand bij de inwoners de Hopmande onttrekken aan Zone4DOM.
- In het parkeerbeleidsplan is aangegeven dat er een investeringsprogramma komt om de kwaliteit van het parkeren te verbeteren. Het is gewenst om op korte termijn te investeren in een veilige looproute Mezgerweg, looproute Zuidstraat en Noordstraat en uitbreiding fietsparkeerplekken

Wat verder ter tafel komt?

- OBD noemt eventuele uitbreiding totale parkeercapaciteit, b.v. met gratis terrein achter oude ijsbaan.
- Inwoners Hopmande: hebben geen inzicht gekregen in de parkeertellingen en zijn niet geïnformeerd over de uitbreiding van Zone4DOM met de Hopmande.

- Verkeersontsluiting van Domburg (geen doorgaand verkeer richting Roompot, Noorduine en Westkapelle door de kern Domburg) verdient aandacht en heeft ook een relatie met het parkeerzoekverkeer.
- Gekozen oplossing voor parkeerprobleem van de voetbalvereniging Domburg blijven monitoren.
- Eigenaren van recreatie-appartementen en Domburgse zomerwoning van na 1-2-2019 hebben geen recht op een accommodatieapp
- De gedachte ondergrondse parkeersituatie Badhotel en hotels in de omgeving biedt kansen maar zit op dit moment vast door verschillende standpunten.

BIJLAGE 4.5: Gespreksverslag MSV Veere

7 september 2021, 15:00 uur, A.00.17

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Doelstellingen parkeerbeleid

- *(Dag)toeristen laten meebetalen*
Op zichzelf gelukt gelet op de hoogte van tarieven; die tarieven zijn wel een bezwaarpunt van de ondernemers, zie later.
- *Leefbaarheid in woonwijken en centra*
Autoluw Veere is geslaagd, maar wel met de nodige mitsen en maren; de bereikbaarheid is afgenomen en dat is ook leefbaarheid.
- *Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust*
Als Veerse ondernemers zijn we blij dat in Zoutelande ook betaald parkeren is, dat is een toeristische trekpleister. Daarom is het tegelijkertijd vreemd om in Vrouwenpolder betaald parkeren in te voeren.
Goed dat de tarieven uniform zijn per zone, maar waarom geen C terrein in Veere?

Welke ongewenste neveneffecten doen zich voor?

- Parkeertarieven: die zijn veel te hoog en schadelijk voor het toerisme. De bezoekduur neemt af op de korte termijn, op langere termijn blijven toeristen weg. De hogere tarieven zijn ook schadelijk voor het sociale leven, ondanks bezoekersapps etc.
- Automobilisten met fietsendragers parkeren in woonwijken buiten het vergunninghoudergebied en gaan daarna verder per fiets i.v.m. de hoge tarieven.
- Bedrijven die veel personeel hebben dat niet tegelijk werkt, zijn veel tijd kwijt met de administratieve handeling om kentekens te wisselen.
- Gebruik van de accommodatie-app resulteert nogal eens in boetes. Daar zit geen ondernemer op te wachten. Tarief Accommodatie-app is veel te hoog voor het Oranjeplein vanwege de verdubbeling. Daarnaast is de progressieve tariefstelling een sterke benadeling van ondernemers die een account voor veel kentekens afnemen. Ondernemers voelen zich sterk benadeeld t.o.v. andere ondernemers.

Wat gaat goed?

- Er is breed draagvlak voor het heffen van parkeerbelasting bij dagtoeristen.
- Er is breed draagvlak voor differentiatie in de parkeertarieven.
- Veere is behoorlijk autoluw geworden en praktisch iedereen is daar tevreden over.

Welke aanpassingen zijn gewenst?

- Tarieven over de hele breedte omlaag.
- Venstertijd van 09-21 naar 09-19. 's Avonds is er nooit een capaciteitsprobleem, tegen het einde van de middag loopt het stadje leeg. Bezoekers van restaurants komen daarna naar Veere en worden dan geconfronteerd met het betaald parkeren.
- In de winter op het Oranjeplein en Gedempte Haven de tarieven een stuk omlaag. Maar niet gratis.

- Tarief dagkaart 3x uurtarief i.p.v. 5x: mensen blijven veel korter dan bijvoorbeeld in Domburg. Het kleine deel dat de hele dag blijft is economisch extra belangrijk, ook voor gesubsidieerde instellingen als de Grote Kerk in Veere.
- Meer flexibiliteit in de WoonWerk-app om de administratieve last te verlagen.
- De toeslag van 100% op het Oranjeplein afschaffen en de progressieve tariefstelling beter in lijn brengen met de standaardwijze van staffeling. Dus 150 voor de 1^e, 250 voor de 2^e, 3^e voor 350, etc. tot maximaal 500 per kenteken bij 5 of meer. Dat is een eerlijker wijze van progressieve tariefstelling die iedereen begrijpt en eerlijker zal vinden.
- Betere bewegwijzering om terrein Kanaalweg WZ/Mauritsbolwerk te stimuleren.
- Er moet een basiscapaciteit aan betaalde plaatsen op het Oranjeplein aanwezig blijven, een totaal van 70 plaatsen is nodig (bijvoorbeeld 50 vergunninghouderplaatsen en 20 betaalde plaatsen).

Wat verder ter tafel komt?

- Verslaglegging van de voorbereiding was minder, zeker ook vanwege de verschillen in belangen tussen Stadsraad en MSV. Goed dat nu ondernemersbelang apart in beeld kan worden gebracht.
- Vragen bij de vragenlijst die is gesteld. Bijvoorbeeld de optie dat de leefbaarheid is afgenomen zat er niet bij. Ook het feit dat maar 1 ding genoemd mocht worden.
- Vergunninghouderzone niet fiscaliseren. We moeten in ieder geval voorkomen dat er in het centrum boetes worden uitgedeeld. Daar is veel onvrede over als dat gebeurt.
- In stadje Veere hebben we niets aan de Jaarkaart D/E. Waarom niet Jaarkaart C/D/E en dan liefst een zone C erbij in Veere, bijvoorbeeld Kanaalweg WZ/Mauritsbolwerk. Als dat betekent dat de Jaarkaart iets duurder wordt om de opbrengstenderving te compenseren, dan is dat acceptabel. Al moet het niet belachelijk duur worden en ook niet ten koste gaan van het gratis parkeerterrein bij de tennis.
- Mogen de deelnemers aan de Veerse Meer-bokaal van Jachtclub Veere gratis parkeren? Dit is namelijk afgewezen. Dit terwijl deelnemers aan de Kustmarathon wel gratis mogen parkeren. Het laatste blijkt niet te kloppen.
- Betere oplossing voor de toegangshekken, maar geen definitieve afsluiting i.v.m. bezoekers hotels en bewoners. Het hek bij de Oudestraat staat niet optimaal als de verkeersregelaars er niet staan. Liefst een bevestigingswijze zodanig dat het hek vast staat en passeerbaar is.
- Iedereen ergert zich aan de voetgangers op straat en andersom ergeren de voetgangers zich aan de auto's op straat; dit is een nadeel van de autoluwe situatie.
- Kapitaalvernietiging om voor 1 á 2 seizoenen een perk aan te leggen op het Oranjeplein, liever het bestemmingsplan snel ontwikkelen en investeren in een goede looproute vanaf het parkeerterrein Kanaalweg WZ/Mauritsbolwerk.
- Veel overlast van fietsparkeren; fietsen staan overal.

BIJLAGE 4.6: Gespreksverslag KHN

13 september 2021, 10:00 uur, A.00.17

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Doelstellingen parkeerbeleid

- *(Dag)toeristen laten meebetalen*
Het invoeren van betaald parkeren in Zoutelande en de gehanteerde tarieven zijn in feite bewijs dat de dagtoerist meebetaalt.
- *Leefbaarheid in woonwijken en centra*
Is toegenomen, in de zin dat mensen makkelijker een vrije plek vinden in de woonomgeving.
- *Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust*
Op zichzelf in lijn van Domburg en Veere dat Zoutelande ook is gereguleerd. Omdat nog niet alle kustkernen zijn gereguleerd, is er nog niets uniforms aan. Mensen rijden vanuit Zoutelande door naar Westkapelle.

Welke ongewenste neveneffecten doen zich voor?

- Afmeldingen door gasten van de horeca die gereserveerd hebben maar op piekdagen geen parkeerplek kunnen vinden.
- Grote parkeerdruk door hotelgasten die in het centrum staan geparkeerd in het vergunninghoudergebied. Dit is nadelig voor de inwoners daar direct omheen wonen, zoals de situatie in de Timmermanstraat.
- Rijen voor de parkeerautomaten. Het wachten is erg vervelend en leidt tot irritatie. Dit doet zich voor bij de betaalde terreinen Strand Zoutelande en Nieuwstraat.

Wat gaat goed?

- Er is meer ruimte voor inwoners, zowel in Domburg als in Zoutelande. In Zoutelande is overigens wel érg veel ruimte over in de vergunninghouderzone.

Welke aanpassingen zijn gewenst?

- Het overloopterrein moet eerder geopend worden, nu gebeurt dat vaak als het terrein Strand Zoutelande/Hoge Hilt al vol is. En het overloopterrein moet langer open blijven. Nu staat er dat er parkeren is toegestaan tot 19:00 uur. Dat strookt niet met de tijdvensters van het betaald parkeren. Er kan minimaal worden aangegeven dat uitrijden altijd mogelijk is. De wijze van openen/sluiten kan wellicht via intercom/camera's plaatsvinden in plaats van via de parkeercontroleurs.
- Omdat het vergunninghoudergebied nog veel restcapaciteit heeft, zeker op bepaalde locaties, zou het goed zijn om hier betaald parkeren in te stellen tegen een acceptabel tarief. Dit kan met behulp van belparkeren (parkeerapps) net als bij de Bosweg.
- Het is gewenst om een dagkaart aan te bieden die overal in een kern geldt. Iemand die overdag bij het strand parkeert kan dan 's avonds elders in de kern parkeren.
- Venstertijd 09-19 i.p.v. 09-21 zodat bezoekers van de horeca daarna hun auto kunnen parkeren nabij de horeca.

- Geen maximum tegood aan de Visite-app, of een speciale Horeca-app zodat gasten hun kenteken kunnen invoeren t.b.v. gereduceerd parkeertarief.
- Accommodatiegasten niet laten parkeren in het centrum, maar eromheen en/of op enkele betaalde terreinen.
- Proces parkeerautomaten versnellen en/of gebruik commerciële parkeerapps stimuleren.
- De tarieven zijn schrikbarend hoog, zeker de dagkaart. Een tarief van €8 á €10 wordt als acceptabeler gezien. Als bijvoorbeeld Strand Zoutelande naar tariefniveau E kan (nu D), dan is het verdedigbaar als de gemeente Willibrordusplein/Nieuwstraat een tariefniveau hoger vaststelt. Dan kunnen de strandtoeristen goedkoper parkeren.
- Parkeerterrein De Branding heeft hetzelfde tarief als Strand Zoutelande, maar heeft geen verlichting, geen toiletten, etc. Het gaat dan om het parkeerterrein t.h.v. Het Kustlicht I aan de Westkapelseweg. Het is logischer om hier het tariefniveau te verlagen naar E of voorzieningen aan te brengen.

Wat verder ter tafel komt?

- Voor veel mensen is onduidelijk dat de app feitelijk een snelkoppeling is naar een website i.p.v. een app uit een app-store.
- Wellicht een informatie-app maken die wél gewoon uit de app-store valt te downloaden.
- Heel irritant dat er twee verschillende visite-apps zijn (Dag-app en Minuut-app), zodat mensen van tevoren de visitetijd moeten bepalen.
- Regelen van een parkeerkaart voor bezoek is vervelend (Visite-app). Niet gebruiksvriendelijk. Het meest vervelend is dat de ontvanger het moet regelen voor de visite, in plaats van de visite zelf. En geen maximum van €300 per jaar, dan mag je daarboven geen bezoek ontvangen.
- Er zijn heel weinig laadpalen in Zoutelande. We krijgen regelmatig hier vragen over, o.a. over het laden bij wozoco De Tienden.
- Er zijn hele stukken waar geen invalideplaats is. Er zijn mensen die te goed zijn voor een invalidenkaart en te slecht om een stuk te lopen. Is een K&R mogelijk? Desnoods tegen betaling. O.a. rond restaurant in Zoutelande 2 plekken voor de deur of onderaan de duinen in Domburg.

BIJLAGE 4.7: Gespreksverslag ondernemer Zoutelande

15 september 2021, 10:00 uur, A.00.17

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Doelstellingen parkeerbeleid

- *(Dag)toeristen laten meebetalen*
Gelet op de invoering van betaald parkeren, is dat wel een feit.
- *Leefbaarheid in woonwijken en centra*
Er zijn meer open plaatsen.
- *Uniform parkeerbeleid langs de Veerse kust*
Nog veel kernen zijn nog niet gereguleerd, niet alleen de kustkernen maar ook de overige kernen. Gelijke monniken, gelijke kappen. Dus nu niet uniform.

Welke ongewenste neveneffecten doen zich voor?

- Toerist laten meebetalen ok, maar waarom dan het dorp laten meebetalen: ondernemers en inwonersvergunningen en betalen voor visite?
- Bepaalde toeristen blijven weg en zoeken een andere bestemming vanwege de hoogte van de tarieven.
- Mensen parkeren in Biggekerke en gaan vervolgens per fiets naar de kust. Daardoor is het qua parkeerdruk veel drukker in Biggekerke dan voorheen. Westkapelle idem dito.

Wat gaat goed?

- Vergunningaanvraag ging relatief simpel.

Welke aanpassingen zijn gewenst?

- De informatievoorziening naar de toerist toe dient vanuit de gemeente opgelost worden, niet vanuit de ondernemer.
- Er zijn nu veel vrije plekken in het dorp. Graag de 3^e en 4^e bewonersvergunningen ook overal in het vergunninghoudergebied toestaan. En ook betalende bezoekers tegen een normaal tarief toestaan.
- Tarieven van vergunningen verlagen (gratis) voor inwoners en ondernemers.
- Tarieven van betaalde terreinen verlagen, de dagkaarten zijn nu erg duur. Na het parkeren gaat men dan niet meer het dorp in om daar nog een hapje te eten o.i.d.. Niet verder differentiëren, algemeen tariefniveau omlaag.
- Venstertijd naar 09-19 i.p.v. 09-21, ook in de zomer. Dan kweken we wat goodwill, en ook voor de economie.
- Het ontvangen van visite thuis, waarom mogen die mensen niet gewoon gratis bij hun ouders of kinderen langs?
- In wintermaanden november t/m februari de vergunningszone vrijgeven i.v.m. visite.

Wat verder ter tafel komt?

- Beleid is doorgedrukt in Coronatijd, het was in een financieel heel moeilijke tijd. De reacties die ondernemers krijgen wijzen daar ook op.

- Met de kennis van nu, hoe het is aangekomen en gevoeld in Zoutelande, zou dan het college e.e.a. anders hebben aangepakt?
- Het beleid was bedoeld om de toeristen te laten betalen, niet de inwoners en ondernemers.

BIJLAGE 5: Verslagen van verdiepende gesprekssessies met inwoners

BIJLAGE 5.1: Gespreksverslag 22 september 2021 15:30 uur

Aanwezig: - 1 inwoner Domburg
 - 2 inwoners Veere
 - 3 inwoners Zoutelande
 - 1 ondernemer Zoutelande

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Leefbaarheid

- De leefbaarheid is toegenomen door het parkeerbeleid. Oranjeplein voor het eerst altijd plaats, ook voor visite. Rondrijdende verkeer lijkt ook minder. Kaai ook rustiger.
- Waarom een N-weg door het dorp heen?
- Omvormen van parkeren (meer vergunninghouderplaatsen in plaats van betaald parkeren) is goed, want dat vermindert verkeersbewegingen.
- Het verkeer dat vanaf Langendam naar Gedempte Haven gaat, daar teleurgesteld wordt en dan via de Wagenaarstraat naar Maurits Bolwerk/Kanaalweg Westzijde gaat zorgt voor veel overlast in de Wagenaarstraat.

Te hoge tarieven

- Het principe dat er betaald moet worden voor visite voelt niet oké. Daarnaast ook de ontvangst van klanten in vergunninghoudergebied.

Terrein Nieuwstraat Zoutelande

- Als parkeercapaciteit ooit wegvalt is het gewenst dat de verloren gegane parkeercapaciteit ergens anders terugkeert. Terrein Nieuwstraat voorziet namelijk in een behoefte voor (ondernemers in) het centrum.
- Een groenere inrichting van de Nieuwstraat is wenselijk.
- Nieuwstraat staat altijd helemaal vol. Sterker benadrukken dat er ook andere parkeermogelijkheden zijn. In- en uitgang Nieuwstraat goed toegankelijk maken.

Visite-app

- Visite-apps zijn gebruiksonvriendelijk. Twee apps moeten gebruiken is omslachtig. Voor oudere mensen is gebruik daarvan ook lastig of niet mogelijk.
- Kraskaarten op moeten halen onder huidige restricties is dan ook erg lastig.
- Liefst een parkeer-app zoals bijv. Parkmobile.
- De Visite-apps geven wel problemen bij digitaal minder vaardigen. Kraskaarten zijn daar handig voor. Het zou wenselijk zijn om in de kern kraskaarten te kunnen afhalen in plaats van alleen op het gemeentehuis.

Fietsparkeren

- Ter hoogte van de Campveerse Toren is een oude fietsparkeerplaats/-voorziening, dat zorgt voor openthoud. Die verwijderen zou logisch zijn.
- Verzoek om personen in te zetten die fietsers informeren waar zij dienen te parkeren, zodat fietsparkeerplaatsen beter benut worden en overlast op plaatsen waar het fietsparkeren niet gewenst is verminderd.

- Naast het KPN gebouwtje zijn hekken neergezet voor het fietsparkeren bij het begraafplaatsje. Maar er parkeren daar ook mensen op graven. Dat hoort niet.
- Oranjeplein heeft een ruime fietsparkeergelegenheid. Ervaring leert dat mensen hun fietsen niet op de fietsparkeerplaatsen zetten, maar zo dicht mogelijk bij hun 'bestemming' parkeren.

Ook kosten voor inwoners/bedrijven

- Het tarief voor de 3^e en 4^e bewonersvergunning mag aanmerkelijk goedkoper.

Benutten restcapaciteit

- Restparkeercapaciteit waar dat kan niet leeg laten, maar tegen een normaal tarief betaald parkeren toe staan. Elzenlaantje, Olmenlaantje, Bosweg, Duinweg.

Mobiliteitshub

- Toename van verkeer en groter verkeer. Vanwege drukte op Nieuwstraat en in het dorp ook pleiten voor een parkeerterrein aan de rand van het dorp en dan eventueel met een ander vervoermiddel (bijv. zonnetrein) naar het dorp.

Overige punten

- Weverijstraat onbedoeld effect van coronamaatregelen is dat verkeer daar doorheen gaat. Zou graag zien dat tijdens afgesloten hoofdstraat ook Weverijstraat vrij is van gemotoriseerd verkeer.
- Het was wenselijk om bewoners met een 3^e en 4^e bewonersvergunning een ruimer recht te geven, maar die is er inmiddels al.
- De bereikbaarheid van het Oranjeplein voor voertuigen is door toeristenstromen moeilijk.
- Ondernemers zouden gevraagd kunnen worden bezoekersstromen beter te geleiden.
- Onduidelijkheid voor bezoekers. Te veel of te weinig borden, of wirwar van borden.
- Leefbaarheid wel toegenomen dat er gemakkelijker een parkeerplaats gevonden kan worden.
- Het is druk in de Weverijstraat door de corona afsluiting van de hoofdstraat. (Brom)fietsers rijden tegen de afzetting aan t.h.v. van de Westweg/Weverijstraat en gaan dan de Weverijstraat in. Onbedoeld en ongewenst effect.

BIJLAGE 5.2: Gespreksverslag 22 september 2021 19:30 uur

Aanwezig: - inwoner Domburg
 - 2 inwoners Zoutelande

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Te hoge tarieven

- Parkeertarieven in de Veerse kustplaatsen zijn te hoog.
- Er wordt gezegd dat er mensen zijn die niet meer vanuit de ene kern naar een andere kern gaan om daar een hapje te eten, omdat het parkeren zo duur is.
- Parkeertarieven in de Veerse kustplaatsen zijn te hoog.
- Als inwoner zoveel betalen en voor zoveel parkeerproducten is niet meer grappig en vermindert woongenot.
- Parkeertarieven in de Veerse kustplaatsen zijn te hoog.
- Mantelzorg-app moet gratis zijn en geen € 40,00.

Leefbaarheid

- Zonering aanpassen, zodat voertuigen met een bedrijfsvergunning niet in de woonstraten kunnen parkeren.

Visite-app

- In de Visite-apps is niet te zien hoeveel een parkeeractie heeft gekost, slechts de parkeertijd is zichtbaar. Betalen voor visite zou niet moeten, is niet bevorderlijk voor woongenot. Daarnaast is überhaupt het registreren/de handeling ook niet wenselijk.
- Visite-apps zijn onhandig.

Fietsparkeren

- In de straat is nooit plaats om te parkeren en als er wel plaats is dan valt er door de geparkeerde fietsen niet in of uit te komen. De autoparkeerplaatsen zijn bezet door geparkeerde fietsen. Maak in de buurt van de Stationsstraat, bijv. tegenover Tramzicht een fietsparkeerplaats. Sowieso meer aandacht voor meer en ruimere fietsparkeerplaatsen.

Ook kosten voor inwoners/bedrijven

- Wozoco de Tienden moet een mogelijkheid komen om gratis een parkeerrecht te regelen in het gebouw. Mantelzorgers of bezoek laten parkeren hoort niet en kan ook niet de bedoeling zijn. Een regeling als bij de voetbal zou goed zijn.
- Het vergunninghoudergebied kan in de winter gratis zijn en in de avonden kan het ook gratis zijn.
- Komt er nog een gratis parkeerterrein in Zoutelande?
- Als inwoner veel betalen is niet de bedoeling en veroorzaakt ook veel klein leed. Bij vragen en/of problemen goed en vriendelijk geholpen door ambtenaren.
- Het vergunninghoudergebied kan in de winter gratis zijn en in de avonden kan het ook gratis zijn.

- Tegen principes om voor vriend te betalen voor het parkeren en liet daarom voertuig parkeren in Meliskerke. Het zou elk weekend een jaar rond ook niet eens mogelijk zijn geweest om het parkeren via de Visite-app te faciliteren.

Verstening voortuinen

- Parkeerbeleid zorgt voor verstening van voortuinen, dat is een onbedoeld en niet wenselijk effect. Dat is niet wat de gemeente normaal gesproken uitdraagt i.r.t. duurzaamheid en klimaatadaptatie.

Mobiliteitshub

- Waarom geen zonnetrein of tuktuks die tussen een wat verder af gelegen terrein mensen naar centrum en strand brengen.

Overige punten

- Oudere mensen ervaren bij de parkeerautomaat problemen met het regelen van een parkeerticket.
- Participatie had vooraf gemoeten. Niet pas na vaststellen parkeerbeleidsplan.
- Waarom in Domburg een mooi ingerichte boulevard en in Zoutelande bijvoorbeeld geen mooie banken, maar simpele.
- Er moet duidelijk gecommuniceerd worden over de mogelijkheden qua parkeerproducten, bijv. in bijzondere gevallen bijvoorbeeld de optie op een RVV ontheffing.
- Fijn om een keer op deze manier je verhaal te kunnen doen.
- Informatie richting belanghebbenden was te summier.

BIJLAGE 5.3: Gespreksverslag 23 september 2021 15:30 uur

Aanwezig: - inwoner/ondernemer Domburg
 - 2 inwoners Zoutelande

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Leefbaarheid

- Goed dat parkeerlocaties op korte loopafstand van centrum en strand duurder betaald zijn om zo parkeerders naar de goedkopere parkeerterreinen te bewegen en de leefbaarheid in het centrum te vergroten.
- Er is voldoende ruimte in de straat dus parkeerdruk is geen probleem.

Venstertijd

- Het verlengen van het parkeertijdsvenster naar 21u op de Vier Hoogten in Oostkapelle kost veel voor parkeerders die 's avonds nog even gaan sporten en moeten parkeren daar veel. Terwijl sporten toch belangrijk is en gestimuleerd wordt.

Visite-app

- Onhandig dat er twee Visite-apps zijn en dat vooraf bepaald moet worden hoe lang iemand blijft.

Fietsparkeren

- Er zouden meer fietsparkeerplaatsen mogen komen op verschillende locaties.

Ook kosten voor inwoners/bedrijven

- Een gratis parkeerterrein is gewenst.
- Het zou fijn zijn als op de app een bepaald starttegoed standaard gratis staat.
- Niet duidelijk was dat de vergunninghouderzone heel Zoutelande zou beslaan. Vervelend gevolg is dat visite moet gaan betalen voor het parkeren. Belemmert de sociale contacten.

Gevolgen voor inwoners buitengebied

- Bewoners buiten de kern moesten een RVV vergunning aanvragen of een vergunning Dienstverlening/Werkzaamheden voor hun bedrijfsvoertuig.

Gevaarlijke situaties

- Veel zoekverkeer van Singel, naar Brouwerijweg en dan Kestellostraat, omdat men vanaf de Singel het parkeerterreintje achter 't Poldertje ziet. Op T-splitsing Brouwerijweg/Kestellostraat gaan vervolgens veel voertuigen keren. Op kruising 't Poldertje/Vaandragerstraat doet ditzelfde zich voor in mindere mate.

Parkeerverwijzing

- Het tarief per parkeerterrein communiceren op de parkeerverwijsbebording kan mogelijk de parkeerders meer sturen naar de goedkopere parkeerterreinen wat kan leiden tot minder (parkeerverkeer)overlast.

- Bord 'einde parkeerverbodszone' koppelen mensen aan het bord 'herhaling vergunninghouderzone'. Men denkt dan dat naast het parkeerverbod ook de vergunninghouderzone eindigt. Mensen vragen dan vervolgens of in de straten waar geen parkeerverbodszone van kracht is gratis geparkeerd mag worden en dus zonder vergunning. Mogelijk in het Duits communiceren, zoals op sommige plaatsen in Domburg ook gebeurt.
- Mensen met campers verwijzen naar de juiste parkeerplaatsen door bijv. een campersymbool op het parkeerverwijssysteem aan te brengen. Campers (vaak wat oudere voertuigen) zijn niet prettig om onnodig in de woonwijk te hebben.
- Het begrip 'dagkaart' op bebording is niet duidelijk voor alle verkeersdeelnemers.
- Tarief betaald parkeerterreinen is op de parkeerverwijsbebording niet gecommuniceerd en dus niet zichtbaar voor de verkeersdeelnemer. En daarmee is onduidelijk wat men waar kwijt is.

Overige punten

- Restant materialisatie parkeervakken in de Kestellostraat aan de zijkant van 't Poldertje zorgt voor verwarring.
- In de enquête had ook de mogelijkheid opgenomen moeten worden dat de leefbaarheid verslechterd is.
- Er dient meer aandacht te zijn voor laadpalen en de locaties dienen zorgvuldig afgewogen te worden. Bij de laadpaal bij Wozoco De Tienden is heel onduidelijk wie daar mag laden.
- Het tarief van de Mantelzorg-app zou lager moeten zijn, om blijf te geven dat mantelzorg gewaardeerd wordt.
- Bezoekers mee laten betalen is goed.
- Sommige parkeerders zijn ook gemakzuchtig en hebben het geld over om dichtbij te parkeren.

BIJLAGE 5.4: Gespreksverslag 23 september 2021 19:30 uur

Aanwezig: - inwoner Duinenburg Domburg
 - inwoner/ondernemer Grijskerke
 - inwoner buitengebied (Biggekerke)
 - 3 inwoners buitengebied Zoutelande
 - inwoner Veldzicht Oostkapelle

Onderwerp: Evaluatie parkeerbeleid fase 1

Leefbaarheid

- De leefbaarheid is verbeterd in de zin dat het veel rustiger is geworden met parkeerzoekverkeer en parkeerders. Er is weer ruimte in de straat.
- Voor het toerisme wordt een groei verwacht van 53% in de komende 10 jaar. Hoe denkt de gemeente daarover i.r.t. het parkeerbeleid?

Venstertijd

- Voor bewoners die bijvoorbeeld 's avonds nog even naar het strand gaan is het tijdvenster (tot 21:00 uur) te lang en zou korter moeten. Liefst tot 19:00 uur of zelfs 18:00 uur.
- Sporters die naar sportactiviteiten gaan moeten in de avonduren vanwege het tijdsvenster tot 21u betalen, dat bevordert niet het sporten. Tijdsvenster naar 18u terug brengen, dan wordt dit effect voorkomen.

Fietsparkeren

- Er wordt door het parkeerbeleid gigantisch veel meer gefietst en de capaciteit voor fietsparkeerplaatsen knelt. De fietsen staan her en der en er zijn te weinig stallingen.

Ook kosten voor inwoners/bedrijven

- Als bedrijf op de kustparkeerterreinen parkeren vanwege bedrijfsactiviteiten op het strand kost geld óf de jaarkaart D/E moet afgenomen worden. Terwijl het doel is toeristen mee laten betalen.

Gevolgen voor inwoners buitengebied

- Last van het feit dat een privépersoon uit het buitengebied geen bewonersvergunning kan krijgen. Daardoor ontstaan effecten op sociaal vlak die onbedoeld en ongewenst zijn én opgelost zouden moeten worden. Mensen uit het buitengebied krijgen door het parkeerbeleid een mindere binding met de kern waar ze wel op gericht zijn. Waarom geen creatieve oplossing met een soort maatschappelijke vergunning voor bewoners van het buitengebied?
- Als inwoner van de gemeente Veere stuit het zeer tegen de borst dat bewoners uit het buitengebied behandeld worden als toeristen op het vlak van parkeren. Er is voldoende ruimte in de woonstraten van Zoutelande om ook mensen uit het buitengebied te laten parkeren. De RVV ontheffing moeten betalen om te kunnen betalen in de kern geeft een heel slecht signaal af. De leefbaarheid kan ook gestimuleerd worden door bewoners van het buitengebied een parkeermogelijkheid te bieden, nu vermindert de leefbaarheid juist voor hen.
- De mogelijkheid van een RVV ontheffing voor bewoners buitengebied is belachelijk. Heel veel moeite met het feit dat inwoners van het buitengebied als privépersoon geen aanspraak maken

op een bewonersvergunning voor Zoutelande. Wat is er op tegen om bewoners van het buitengebied een vergunning te geven voor de vergunninghouderzone van de kern? Oproep om voor bewoners van het buitengebied iets te regelen, zodat zij ook in de kern waarop zij gericht zijn moeiteloos kunnen parkeren.

- Mensen uit het buitengebied moeten in aanmerking komen voor een parkeervergunning voor de kern waarop zij gericht zijn. Meneer kan nog lopend naar het centrum van Domburg komen met zijn partner, maar sommige andere bewoners lukt dat niet meer. En gaan daarom ook niet meer. Voor mensen uit het buitengebied zou bijvoorbeeld parkeren op de paar parkeervakken in de hoofdstraat erg fijn zijn.

Gevaarlijke situaties

- Auto's gaan mensen afzetten aan de rand van het centrum, bijvoorbeeld op de doorgaande weg Nieuwstraat, dat levert opstoppen op en gevaarlijke situaties. Na afzetten gaan zij pas hun auto parkeren op een betaald parkeerterrein en de mensen die werden afgezet moeten vervolgens op diegene wachten.
- Er ontstaan gevaarlijke situaties met voetgangersstromen van de parkeerterreinen naar het centrum/strand en vice versa. Waarom geen Transferium? Wordt daar naar nog gekeken?

Parkeerverwijzing

- Kan een tariefaanduiding niet bij de toegang van het parkeerterrein gecommuniceerd worden óf op de parkeerverwijzing?

Overige punten

- Zoutelande is het kind van de rekening doordat invoering van het parkeerbeleid in de kern Westkapelle nu uit is gesteld.
- De inkomsten uit parkeerbelasting moeten niet besteed worden aan zaken die niet parkeren te maken hebben.
- Het stoort dat de maand maart als extra maand erbij is gepakt zonder daarover vooraf te communiceren.
- Is tijdens het Kustmarathonweekend het betaald parkeren ook van kracht? Antwoord: ja.