



PARKEERBELEID 2017-2020

gemeente Schouwen-Duiveland

Inhoud

1. Inleiding	5	5. Beleid	21
1.1 Waarom parkeerbeleid?	5	5.1 Zierikzee	21
1.1.1 Waarom nu een (nieuw) parkeerbeleidsplan?	5	5.1.1 Langparkeren	21
1.1.2 Hoe pakken we dit aan?	5	5.1.2 Vergunninghouders	21
1.2 Parkeerbeleid	5	5.1.3 Bezoekersparkeren	22
1.2.1 Inventarisatie	5	5.1.4 Overloopgebied	22
1.2.2 Doel en ambitie parkeren	5	5.1.5 Parkeerroute	22
1.2.3 Parkeerbeleid	6	5.2 Westhoek	23
1.3 Uitvoering	6	5.2.1 Langparkeren	23
2. Inventarisatie	7	5.2.2 Tijdvak betaald parkeren	23
2.1 Algemeen	7	5.2.3 Vergunninghouders	23
2.1.1 Parkeerbeleid	7	5.2.4 Bezoekersparkeren	23
2.1.2 Algemeen beleid gemeente Schouwen-Duiveland	7	5.2.5 Overloopgebied	23
Tij van de Toekomst	7	5.2.6 Parkeerroute	24
2.1.3 Integraal Verkeer- en vervoersplan (IVVP)	7	5.3 Handhaving	24
Schouwen-Duiveland	7	5.3.1 Richtlijnen	24
2.2 Evaluatie huidig parkeerbeleid	8	5.3.2 Streefpercentage pakkans	24
2.2.1 Zierikzee	8	5.3.3 Zichtbaarheid van de controleurs	25
2.2.2 Westhoek	10	5.3.4 Tijd voor controles	25
2.2.3 Resumé	11	5.3.5 Regelmaat van de controles	25
3. Opgave	13	5.3.6 Digitaal controleren	25
4. Ambitie	15	5.4 Relatie handhaving/betaald parkeren	25
4.1 Ambitie	15	5.4.1 Monitoring	26
4.2 Algemeen	15	5.4.2 Vergunningverlening	26
		5.4.3 Tarieven	27
		5.5 Parkeren nieuwbouw	27
		5.6 Proces	27
		6. Uitvoering	29

Inleiding

1

1.1 Waarom parkeerbeleid?

Parkeerbeleid is één van de middelen waarover we beschikken om parkeergedrag en eventueel verkeersstromen te sturen. Op locaties waar schaarste is aan parkeerplaatsen of waar overlast ontstaat/kan ontstaan kunnen we parkeerregulering toepassen. Denk bijvoorbeeld aan het instellen van betaald parkeren of tariefdifferentiatie om parkeerders naar andere parkeerlocaties te verleiden. Parkeerbeleid is geen doel op zich. Het is ondersteunend aan andere visies en beleidsplannen. In de situatie op Schouwen-Duiveland hebben we te maken met diverse typen parkeerders. Recreanten die de stranden bezoeken of een dagje naar Zierikzee komen. Deze wil je op de juiste plaats ontvangen, zodat er ook nog parkeerruimte beschikbaar blijft voor bijvoorbeeld de bewoners. Om dit in goede banen te leiden is parkeerbeleid noodzakelijk.

1.1.1 Waarom nu een (nieuw) parkeerbeleidsplan?

We beschikken over parkeerbeleid, maar dit is sterk verouderd. Het parkeerbeleid in onze gemeente is ontstaan in de jaren '80 en '90. In de Westhoek kreeg dit gestalte in de vorm van het Parkeerbeleidsplan (1995) en in Zierikzee in de vorm van het Parkeerplan Binnenstad (2002). Dit laatste plan is naar aanleiding van een parkeeronderzoek in 2009 bijgesteld. Beide beleidsdocumenten zijn op hoofdlijnen effectief, maar behoeven op een aantal punten herziening. Daarnaast bestaat er behoefte om ook het parkeren af te stemmen op de wensen en ambities uit de totale visie "Tij van de Toekomst".

1.1.2 Hoe pakken we dit aan?

Enerzijds hebben we de ambitie om het parkeerbeleid te actualiseren. Anderzijds willen we ook een plan realiseren waar we weer enkele jaren mee vooruit kunnen. Om die reden zetten we in op een algemeen beleid en een uitvoeringsparagraaf. Jaarlijks monitoren we de uitvoering van het parkeerbeleid en bezien we of wijzigingen in de uitvoering benodigd zijn. Om de 4 á 5 jaar evalueren we het gehele beleid en bekijken we of aanpassingen noodzakelijk dan wel gewenst zijn.

1.2 Parkeerbeleid

De voorliggende rapportage omvat het parkeerbeleid Schouwen-Duiveland 2017-2020. Het is gebaseerd op het document "Parkeerbeleid Gemeente Schouwen-Duiveland 2016-2020 (M.J.R. Heutink, 8 juni 2016), wat als een bijlage gezien kan worden, en omvat de uitgebreide toelichting op het parkeren in Schouwen-Duiveland. De concrete acties die hier uit voortkomen zijn opgenomen in een actielijst/uitvoeringsprogramma waarvoor een apart vervolgtraject wordt opgestart met voldoende aandacht voor inspraak en communicatie met belanghebbenden.

Het voorliggende beleidsdocument is opgebouwd uit een aantal onderdelen. Deze zijn:

1.2.1 Inventarisatie

In het onderdeel inventarisatie gaan we in op de huidige situatie. Welk beleid is relevant en welke beleidsplannen op het gebied van parkeren zijn er? Tevens beschrijven we op hoofdlijnen de huidige situatie op straat.

1.2.2 Doel en ambitie parkeren

Op basis van de inventarisatie omschrijven we de doelstelling voor parkeren. Parkeren is geen doel op zich maar ondersteunend aan andere beleidsvisies. In de omschrijving van het beleid gaan we dieper in op hetgeen we willen bereiken in onze gemeente. Kiezen we voor sturend of vraagvolgend parkeerbeleid? Hoe gaan we om met het accepteren van parkeeroverlast? Mag er nooit sprake zijn van parkeerproblemen of accepteren we in bepaalde situaties een mate van overlast? We doen ook uitspraken over de bereikbaarheid van voorzieningen. Welke ideeën hebben we ten aanzien van routing, en welke informatie delen we met verkeersdeelnemers die een parkeerplaats zoeken? Vervolgens geven we weer aan de hand van welke uitgangspunten we het parkeerbeleid gaan vormgeven. Welke doelgroepen onderkennen we en welke eisen stellen we hier aan? Voor een bewoner kunnen we bijvoorbeeld benoemen wat we een acceptabele

loopafstand vinden tussen woning en parkeerplaats.

1.2.3 Parkeerbeleid

Algemeen en per kern/deelgebied brengen we het beleid in beeld. Dit is de basis voor de uiteindelijke uitvoering. Op kaart geven we weer waar de parkeerlocaties voor bezoekers zich bevinden, waar we uitbreiding wensen, hoe de routing is bedacht, etc.. In deze fase gaan we ook na welke regimes we hanteren. De knelpunten en kansen die we in de inventarisatie benoemen moeten hierin in ieder geval terugkomen. Voor knelpunten moeten we een oplossing aandragen en kansen moeten we benutten.

1.3 Uitvoering

Dit deel geeft een samenvatting weer van de stappen die we moeten doorlopen (acties) om het parkeerbeleid uit te voeren. Hierin benoemen we de uitvoeringsonderdelen die we hiervoor nodig hebben. Dit kan bijvoorbeeld een richtlijn zijn hoe we parkeren bij nieuwe ontwikkelingen behandelen. We beschrijven ze in dit hoofdstuk op hoofdlijnen.

Inventarisatie

2

2.1 Algemeen

Parkeren is geen doel op zich. We stappen niet in de auto of op de fiets met als doel deze ergens te parkeren. Het doel is vaak een bepaalde bestemming. We gaan naar het strand en om daar te komen nemen we bijvoorbeeld de auto. Deze moeten we vervolgens wel ergens kunnen parkeren. Om passend parkeerbeleid te formuleren dienen we in beeld te brengen voor wie we dit beleid opstellen. Wat willen we in Schouwen-Duiveland? Wie willen we dat er woont, werkt, verblijft en recreëert en op welke wijze willen we deze personen faciliteren. Om dit te bepalen brengen we het voor dit parkeerplan relevante beleid in beeld.

2.1.1 Parkeerbeleid

Het primaire doel van het vigerende parkeerbeleid was verhoging van de leefbaarheid in de gemeente. Het sturen op parkeergedrag dat vanaf 1996 is ingezet, inclusief de daarbij behorende flankerende maatregelen, heeft zichtbaar effect:

- het zoekverkeer in de kernen Zierikzee, Renesse en Haamstede is sterk teruggedrongen;
- het aantal verkeersbewegingen is aanzienlijk afgenomen: veiliger voor mens en dier, en beter voor het milieu;
- de aantrekkelijkheid van het gebied voor wandelaars en fietsers is sterk toegenomen;
- er is ruimte gekomen voor autoluwe en autovrije recreatieve winkelgebieden;
- een groot aantal parkeerlocaties is gemoderniseerd met behulp van middelen die door de parkeerbelasting zijn gegenereerd.

Het beleid zoals we het nu kennen levert ook enkele knelpunten op. Zoals eerder gesteld is het beleid immers enigszins verouderd. Nieuwe ontwikkelingen zorgen ervoor dat knelpunten ontstaan waarvoor het huidige beleid geen handvaten biedt:

- gebrek aan parkeerruimte voor bewoners in de binnenstad van Zierikzee;
- gebrek aan parkeerruimte voor bezoekers van de binnenstad van Zierikzee

- (o.a. ingegeven door het vervallen van parkeerplaatsen Havenplein);
- het vergunningstelsel en de daarmee gepaard gaande beperkingen;
- het feit dat men als bewoner moet betalen voor de parkeervergunning;
- het nut van parkeerregulering op het moment dat er geen of weinig sprake is van parkeerdruk;
- de wijze van handhaving roept altijd discussie op: te veel, te weinig, te streng, ongestuurd;
- vooraf betaald parkeren waardoor men (mogelijk) teveel betaald;
- richtlijnen voor parkeren bij nieuwe ontwikkelingen.

2.1.2 Algemeen beleid gemeente Schouwen-Duiveland Tj van de Toekomst

Op 3 oktober 2011 heeft de Gemeenteraad de strategische visie "Tj van de Toekomst" vastgesteld. Met deze visie bepalen we een beleidsrichting tot het jaar 2040, voor een duurzaam economisch en sociaal evenwichtige gemeente. Het algemene doel is als volgt geformuleerd: "In 2040 kent vakantie-eiland Schouwen-Duiveland een toonaangevende waterconomie die de duurzame verbinding vormt tussen wonen, werken, zorgen en genieten." Over parkeren wordt niets specifiek gemeld in deze visie. Dit is begrijpelijk, parkeren volgt immers op de in de visie genoemde ontwikkelingen. Parkeren speelt wel een belangrijke rol bij het uitvoeren van de visie. Verkeers- en parkeerbeleid zal er immers aan bij moeten dragen om Schouwen-Duiveland als vakantie-eiland sterker op de kaart te zetten. De wijze hoe toeristen bij hun recreatieve bestemming komen (parkeren, natransport, etc.) zal mede bepalen in welke mate we als eiland ons verhouden ten opzichte van concurrerende regio's.

2.1.3 Integraal Verkeer- en vervoersplan (IVVP) Schouwen-Duiveland

Het IVVP Schouwen-Duiveland is al zo'n 15 jaar oud. Een update van het plan heeft geleid tot een aangepaste versie die in 2008 is vastgesteld. Bij het schrijven van dit parkeerbeleidsplan is een proces gestart om een nieuw IVVP op te stellen. Geen update van het bestaande document, maar echt een nieuw beleidsplan. Dit gaat uit van sterke netwerken en sluit aan op het recent vastgestelde Mobiliteitsplan

provincie Zeeland. Het is nog te vroeg om concreet uit dit plan elementen te halen die we als input voor het parkeerbeleid kunnen gebruiken.

2.2 Evaluatie huidig parkeerbeleid

De medewerkers die zich binnen de gemeente Schouwen-Duiveland bezig houden met parkeren hebben veelvuldig contact met stakeholders “op straat”. Dorpsraden, ondernemersverenigingen of individuele bewoners. Daarnaast beschikken zij over middelen (parkeerautomaten, tellingen, etc.) om gegevens over het gebruik van parkeerplaatsen te achterhalen. Op basis van deze informatie is op hoofdlijnen een beeld (evaluatie) van de huidige parkeersituatie gevormd. Dit beeld lichten we nu nader toe, waarbij we onderscheid maken naar de deelgebieden. De huidige situatie is ook op kaart gevisualiseerd.

2.2.1 Zierikzee

Zierikzee kent een heldere opzet ten aanzien van parkeren. In de binnenstad, grofweg binnen de grachten, is een parkeervergunningzone van kracht. Alleen op enkele aangeduide locaties kan men betaald parkeren. Rondom de binnenstad zijn een aantal grote parkeerlocaties gelegen die bedoeld zijn voor lang parkeren. Bij het gemeentehuis en in een deel van de wijk Malta is een parkeerschijfzone (blauwe zone) van kracht. De knelpunten die we in Zierikzee ten aanzien van parkeren ervaren zijn:

- in Zierikzee wordt slechts sporadisch “overall” een tekort aan parkeerplaatsen gemeten. Uit tellingen in 2015 blijkt dat slechts op 7 dagen een bezettingsgraad van 85% of meer wordt bereikt. Opvallend hierbij is dat gekende drukke dagen zoals Koningsdag, Hemelvaartsdag en de Havendagen in dit overzicht ontbreken;
- op specifieke parkeerlocaties in Zierikzee is echter wel sprake van parkeerplaatsen die vaker een bezettingsgraad hoger dan 85% kennen. Dit betreft de Gasthuisboomgaard, Baden Powellweg en de Balie;
- in Zierikzee is zaterdag de drukste dag wat parkeren betreft. Tijdens de zomerdagen zien we een verschuiving naar dinsdag en donderdag (en soms nog andere dagen), afhankelijk van activiteiten die in en om de stad worden georganiseerd. De drukste periode is tussen 11 en 14 uur, waarbij het lastig is om in de binnenstad een plekje te vinden.
- uit de metingen blijkt dat de parkeerdruk momenteel nog acceptabel is en dat alleen op enkele piekmomenten daadwerkelijk een tekort ontstaat. Een toename van de aantrekkingskracht van Zierikzee of wijziging in de

regelgeving (uitbreiden betaald parkeren, vergunningen, etc.) kunnen net het zetje zijn waardoor wel capaciteitsproblemen ontstaan;

- parkeren bij de Haven van Zierikzee is met name in het hoogseizoen een aandachtspunt. Bezoekers willen zo dicht mogelijk bij de haven parkeren waardoor een grote druk ontstaat op het parkeerterrein aan de Hoofdpoortstraat. Er zijn uitwijkmogelijkheden naar de parkeerterreinen aan de Scheldestraat en het Hatfieldpark, maar deze zijn in de beleving van de gebruikers te ver weg gesitueerd;
- ten aanzien van het parkeren voor vergunninghouders is er over het gehele gebied in zijn totaal geen probleem. Wel zijn er locaties waar het aantal parkeerplaatsen te laag is zodat vergunninghouders ver(der) van hun bestemming dienen te parkeren. Er is dan wel een parkeerplaats beschikbaar, maar naar de mening van de gebruikers te ver van de bestemming (woning) gesitueerd;
- bezoekers maken gebruik van een kraskaart. Dit levert problemen op bij bezoeken die langer duren dan de periode op de kaart mogelijk maakt.
- werknemers en werkgevers van bedrijven uit de vergunninghouderszone kunnen ook een vergunning aanvragen. Een extra (2e, 3e, etc.) vergunning gaat in prijs omhoog. Insteek is dat we terughoudend omgaan met parkeren voor deze doelgroep. Het gaat immers in eerste instantie om het parkeren voor bewoners mogelijk te maken, terwijl ondernemers uit het centrum ook graag ruimte overhouden voor parkeren van klanten. Praktijk toont aan dat deze doelgroep toch veel parkeert in de vergunninghouderszone;
- de blauwe zone is in principe een vergelijkbaar middel als betaald parkeren. Controle is echter lastiger aan de hand van een parkeerschijf dan in een situatie met fiscalisering, en is erg arbeidsintensief. Bewoners in de blauwe zone kunnen door middel van een ontheffing voor een langere periode parkeren.

parkeren zierikzee | huidige situatie



2.2.2 Westhoek

Op structuurniveau is er een knelpunt in de bereikbaarheid van de parkeerterreinen voor bezoekers in de Westhoek. Komende vanaf de hoofdwegen (o.a. recreatieverdeelweg) wil je in principe ongehinderd, zonder een woongebied te doorkruisen, naar je plaats van bestemming (parkeerterrein) rijden. Een deel van de parkeerterreinen is echter dusdanig gesitueerd dat dit niet mogelijk is. Denk hierbij o.a. aan het terrein aan de Oude Moolweg te Renesse.

Het aanbod aan parkeerplaatsen is in algemene zin voldoende. We hebben te maken met seizoensinvloeden, en ook daarop is het parkeeraanbod voorzien. Tekorten ontstaan op enkele piekmomenten bij feestdagen en evenementen, zoals Pasen, Pinksteren en Hemelvaart, en op hete zomerse dagen. In de Westhoek speelt dit met name in Haamstede tijdens de toeristische markten. Voor de situatie in Renesse blijkt het transferium een ideale opvang voor deze piek.

Een overzicht op hoofdlijnen van de bezettingen in 2015:

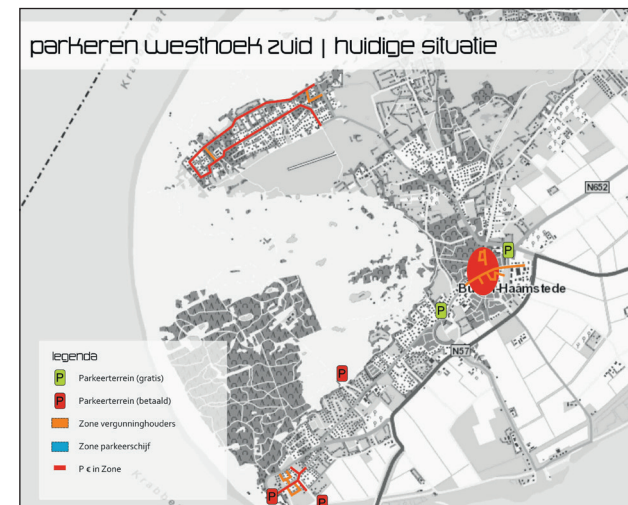
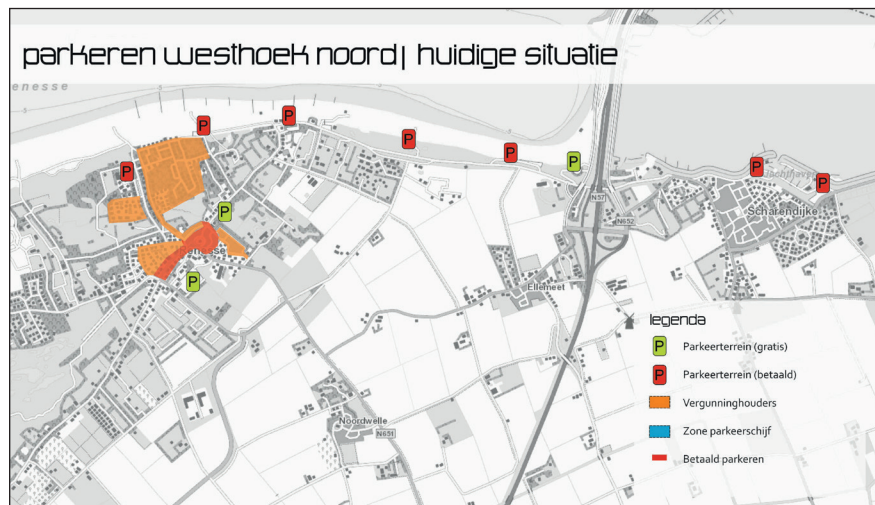
- in 2015 is op 16 dagen op de locatie De Rotonde in Westenschouwen een bezettingsgraad hoger dan 85% gemeten;
- De Punt in Westenschouwen vormt deels een opvangterrein voor De Rotonde. Op basis van de gecombineerde bezettingsgraden is er in Westenschouwen voldoende plaats, behalve op extreme stranddagen. In 2015 is dit 3 maal waargenomen;
- Adriaan van der Weideweg: de hoogst gemeten bezettingsgraad in 2015 op deze locatie bedraagt 60% (5 april);
- strandweg/Torenweg-Nieuw Haamstede: Met name bij 't Oude Vuur (Torenweg) is een tekort aan parkeerplaatsen waarneembaar, evenals het Vuurtorenpad. Er is echter voldoende overloopruimte bij de andere

strandovergangen (Middenpad en Verklikkerpad);

- Jan van Renesseweg, Renesse: op 15 dagen is hier in 2015 sprake van een vol terrein;
- Scholderlaan, Renesse: 8 dagen volle bezetting in 2015;
- Laone, Hoek Rampweg, Renesse: 4 maal vol in 2015;
- Rampweg/Kijkduin: op 24 dagen in 2015 is sprake van een vol parkeerterrein. Niet meetbaar is het effect van de particuliere verhuur van parkeerruimte door een dichtbij gevestigde ondernemer;
- Rampweg/'t Klokje: in 2015 21 dagen vol. Het betreft een klein terrein met een capaciteit van 30 parkeerplaatsen;
- Rampweg/Nieuwe weg: Incidenteel, op drukke stranddagen wordt hier gebruik van gemaakt. In 2015 heeft het terrein 7 dagen "vol" gestaan;

Vanuit de gemeenteraad zijn verschillende suggesties gedaan om de parkeerregulering aan de strandovergangen op enigerlei wijze te korten. De huidige periode is gebaseerd op waargenomen piekmomenten in voor- en naseizoen. Het parkeerregime aan de strandopgangen is afgestemd op die in de kernen. Dit biedt duidelijkheid en herkenbaarheid voor de bezoekers.

Ten aanzien van de vergunninghouderszones zijn er voor wat betreft de bewoners geen berichten dat hier problemen zijn. Het systeem voldoet aan de behoefte om ook tijdens het seizoen als bewoner over een parkeerplaats te kunnen beschikken. Bij ondernemers/bedrijven die gevestigd zijn buiten de werkingssfeer van het parkeerbeleid is wel sprake van onvrede doordat zij binnen de betaald parkeren zone dienen te betalen. In 2015 is om die reden een experiment uitgevoerd met een oplossing aan de Jan van Renesseweg. Voor hotels, pensions e.d. bestaan



mogelijkheden ten aanzien van vergunningverstrekking zoals dit bijvoorbeeld bij Duinlicht in Renesse gebeurt.

De huidige situatie in de Westhoek is ook op kaart gevisualiseerd.

2.2.3 Resumé

Het eiland Schouwen-Duiveland, zeker gelet op de huidige situatie en de ambitie als vakantie-eiland, heeft te maken met seizoensinvloeden. Onder normale omstandigheden zijn we hierop voorbereid. De parkeercapaciteit is dan ook, zo blijkt uit de gemeten bezettingsgraden, voldoende. Tekorten ontstaan bij evenementen en op enkele piekmomenten zoals Pasen, Pinksteren, Hemelvaartsdag en enkele zeer zomerse (strand)dagen. Voor de opvang van dergelijke pieken maken we normaliter gebruik van tijdelijke locaties. Het transferium in Renesse is ook een locatie die als buffer fungeert in drukke periodes. In Zierikzee en in Haamstede (toeristische markten) zijn geen tijdelijke locaties in gebruik.

Specifiek in Zierikzee spelen enkele knelpunten in de vergunninghouderszone. Enerzijds willen bewoners meer mogelijkheden. Zij accepteren niet dat verder van de deur geparkeerd dient te worden terwijl betaalde parkeerplaatsen op korte afstand leeg staan. Ondernemers in het centrum geven dan weer aan dat er voor hun klanten te weinig locaties zijn om kort te parkeren in de binnenstad. Extra aandachtspunt vormt het parkeren rondom de Haven.

Voor de Westhoek gaat op dat de situering van enkele grote bezoekersplaatsen niet ideaal is. Hierdoor rijdt zoekverkeer naar parkeerplaatsen door (woon) gebieden waar je dit type verkeer liever niet ontvangt. Op basis van de inventarisatie benoemen we een aantal onderdelen die we in dit beleidsplan verder uit dienen te werken:

Opgave

3

Een realistische oplossing voor het parkeren voor bewoners en bezoekers in de binnenstad van Zierikzee;

Bewoners willen ook gebruik kunnen maken van niet gebruikte (betaalde) bezoekersplaatsen, terwijl ondernemers aangeven juist meer behoefte te hebben aan uitbreiding van de betaald parkeerplaatsen in de binnenstad. Dit vraagt om óf uitbreiding van het aantal plaatsen óf een wijziging in de “parkeerregels” waardoor een betere benutting ontstaat van het huidige aanbod.

De rigiditeit van het vergunningstelsel;

Dit sluit aan bij het hiervoor benoemde punt. Door de strakke regels van het vergunningstelsel ontstaan problemen voor een aantal doelgroepen.

Betalingsbereidheid bij vergunninghouders;

De vergunningen voor bewoners zijn in principe niet kostendekkend. Toch ervaren bewoners het bedrag dat betaald dient te worden voor een vergunning als te hoog. Bij ondernemers is wel sprake van een kostendekkende vergunning.

Parkeerregulering bij geringe vraag naar parkeerruimte;

We zetten parkeerregulering in als er sprake is van schaarste. In sommige gebieden of periodes is hier echter geen sprake van. Het is dan de vraag of parkeerregulering op die plaats of in die periode wel noodzakelijk/gewenst is.

Balans in handhaving ten aanzien van geconstateerde overtredingen en de ernst van de overtreding;

Een algemeen aspect bij parkeren is dat voor gebruikers relatief onschuldige fouten zwaar bestraft worden. Dit roept vaak wrevel op.

Een verdere uitrol van real-time parkeren (achteraf betalen) en digitalisering parkeren;

Achteraf betalen voor parkeren is klantvriendelijk. Men betaald nooit te veel. Met alle hulpmiddelen die tegenwoordig hiervoor in gebruik zijn (Yellow Brick, telefoon, etc.) is er veel mogelijk. Zo maken we al gebruik van mobiel parkeren. Vanuit klantvriendelijkheid moeten we nagaan of we hier nog verder op moeten

inspelen. Ook de digitalisering van parkeervoorzieningen zoals het aanvragen van vergunning zorgt voor een klantvriendelijk(er) systeem.

Alleen autoparkeren

Uit de inventarisatie komt niet naar voren dat er momenteel knelpunten zijn ten aanzien van fiets- en/of vrachtautoparkeren. Indien zich dit voordoet kan op deze gebieden separaat beleid worden ontwikkeld. Momenteel beperken we ons in dit plan dan ook tot het autoparkeren. Uiteraard is het wel van belang dat we de raakvlakken met andere beleidsvelden niet uit het oog verliezen. In het kader van duurzaamheid kan dit betekenen dat we inzetten op voldoende laadpalen voor elektrische voertuigen. Recreatie en bereikbaarheid kunnen dan weer aanleiding vormen om te parkeren bij ov-haltes of natransportvoorzieningen aan te bieden.

4.1 Ambitie

Parkeren is geen doel op zich. We parkeren de auto bij een bestemming omdat we daar wonen, werken, recreëren, etc.. Ook parkeerbeleid benaderen we op die manier. De ambitie is dan ook om met een goed parkeerbeleid de doelen en visie uit "Tij van de Toekomst" mede mogelijk te maken. Op lokaal niveau betekent dit dat we met het beleid in Renesse het Masterplan Renesse ondersteunen en dat het parkeren in Zierikzee bijdraagt aan bijvoorbeeld de doelen uit de Structuurvisie Zierikzee en het Programma Zierikzee.

De ambitie voor het parkeerbeleid in Schouwen-Duiveland luidt dan ook: *Het parkeerbeleid in Schouwen-Duiveland is er op gericht om bewoners, bezoekers en ondernemers maximaal van dienst te zijn waar het gaat om wonen, werken en verblijven. Hierbij wordt rekening gehouden met de kaders vanuit leefbaarheid, economie en milieu en de uitgangspunten van de visie "Tij van de Toekomst".*

4.2 Algemeen

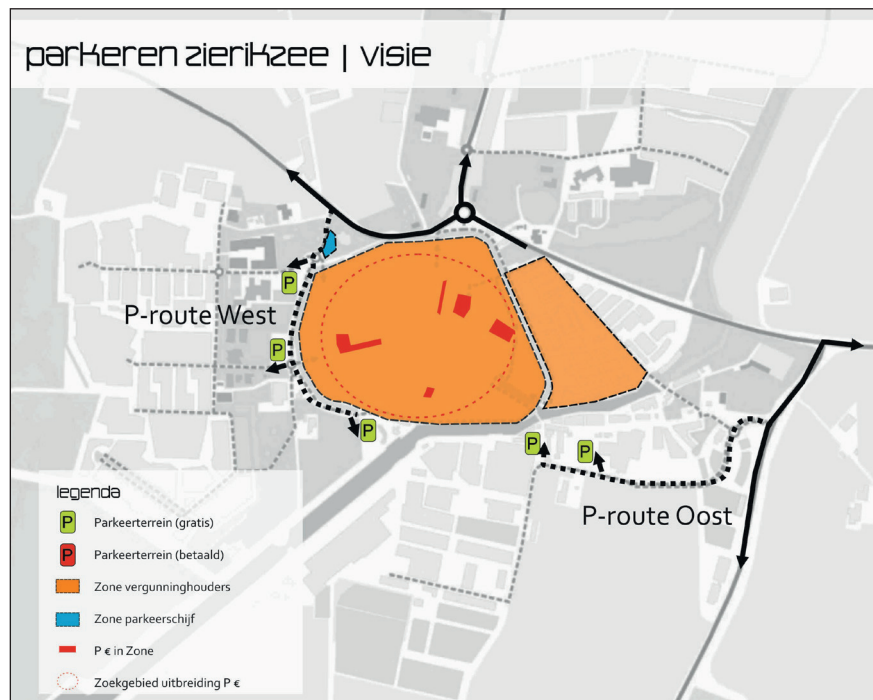
Het parkeren op Schouwen-Duiveland kunnen we in een aantal randvoorwaarden samenvatten. Deze zijn:

- parkeerruimte in de kernen is primair bestemd voor eigen bewoners, in tweede instantie voor (eigen) ondernemers en ten derde voor overige gebruikers;
- parkeerruimte bij strandovergangen is primair bestemd voor bezoekers;
- we zetten pas in op parkeerregulering als er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem. Insteek is dus altijd een probleem oplossen. Financieel gewin ligt niet ten grondslag aan het instellen van parkeerregulering;
- tarieven bepalen we in eerste instantie op basis van het bereiken van het gewenste effect. Hierbij streven we naar een kostendekkendheid. Om de concurrentiepositie van Schouwen-Duiveland te bewaken benchmarken we de tarieven met andere gemeenten in Zeeland en referentiegemeenten op

- het gebied van kustrecreatie en kleine en middelgrote binnensteden;
- Bij parkeerregulering maken we in principe gebruik van betaald parkeren en vergunninghouders. Alleen wanneer deze 2 opties onvoldoende resultaat bieden kunnen andere opties overwogen worden, zoals het hanteren van een parkeerschijfzone;
- klantvriendelijkheid is een belangrijk aspect waar we met verschillende middelen verbeteringen kunnen aanbrengen. Uitbreiding van het real-time parkeren geniet hierbij onze voorkeur. Dit betekent dat we inzetten op een systeem waarbij de gebruiker alleen betaald voor hetgeen hij/zij ook daadwerkelijk verbruikt. Ook voor een voorbeeld zoals in Texel actueel is (E-vignet) kunnen we nagaan of dit voor Schouwen-Duiveland effectief is;
- in een motie is een voorstel gedaan om door aanpassing van parkeertarieven meer bezoekers te trekken naar Zierikzee. Om aan deze motie de juiste uitwerking te geven bereiden we in 2017 in samenspraak met belanghebbenden (o.a. ondernemers) een pilot voor om op basis van tariefvariatie (gratis, deels gratis, korting, etc.) de aantrekkingskracht van Zierikzee op bezoekers te vergroten. Uitvoering van de pilot voorzien we in 2018;
- we streven een hoog kwaliteitsniveau na. Dit betekent dat de openbare ruimte waarin men parkeert van voldoende niveau dient te zijn en dat dit ook op gaat voor de geboden service. Verdere digitalisering van het parkeersysteem is hierbij een speerpunt;
- toegankelijkheid van parkeerplaatsen en voorzieningen is een belangrijk aspect. Iedereen moet gebruik kunnen maken van onze voorzieningen. Parkeren op een mindervalidenplaats in betaald gebied is in onze gemeente dan ook gratis. Verder blijven we aandacht besteden aan een goede toegankelijkheid. Dit uit zich onder andere in de richtlijnen die we hanteren bij (her)inrichting van de openbare ruimte.

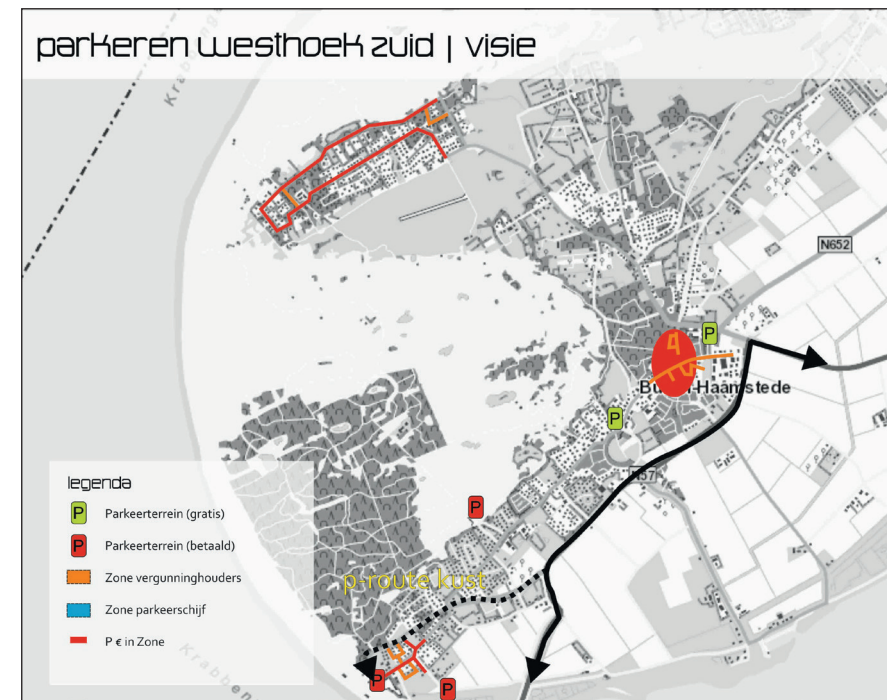
Ambitie Zierikzee

- Binnenstad is één vergunninghouderszone. Vergunninghouders kunnen hier overall parkeren. Bezoekers van het centrum maken kort gebruik van betaald parkeerplaatsen.
- Langparkeerders (dagjesmensen) vangen we op bij grote parkeerterreinen aan de rand van de stad. Deze zijn gastvrij ingericht (ruim en goed bereikbaar) en voorzien van een duidelijke en kwaliteitsvolle loopverbinding naar de binnenstad.
- Met bebording verwijzen we bezoekers naar de langparkeerlocaties.
- Er kan verplaatsing van parkeeroverlast plaatsvinden naar andere gebieden door parkeerregulering. Gebieden grenzend aan de vergunninghouderszone kunnen last hebben van olievlekwerking. Indien dit het geval is passen we ook hier regulering toe.

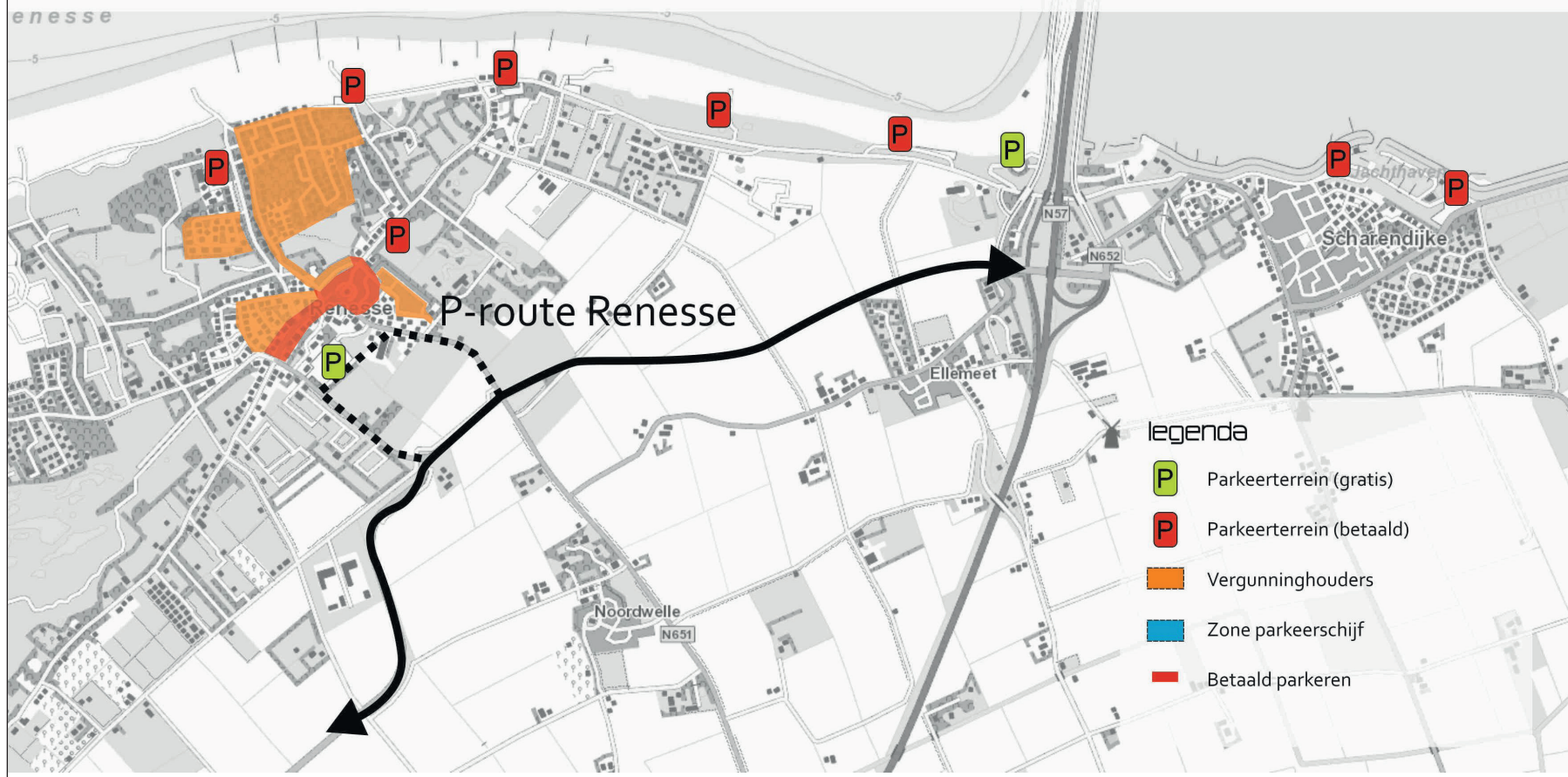


Ambitie Westhoek

- Bij de overgang naar het kustgebied (in de duinzone) en aan de randen van kernen liggen de grote(re) parkeerterreinen die de dagjesmensen opvangen. Deze terreinen zijn goed en veilig bereikbaar vanaf de hoofdinfrastructuur, met beperking van de overlast voor bewoners van de Westhoek.
- Indien de parkeerterreinen niet direct in of tegen de duinzone aanliggen dienen aanvullende maatregelen genomen te worden in de zin van bijvoorbeeld natransport.
- Met bebording verwijzen we bezoekers naar parkeerterrein de Ronde bij Westenschouwen en in de omgeving van Renesse naar parkeerlocatie Transferium.
- Kort parkeren voor bezoekers en parkeren voor bewoners vindt uiteraard in de kern zelf plaats.



parkeren westhoek noord | visie



Ambitie overig

Uiteraard speelt het aspect parkeren op meerdere locaties in de gemeente Schouwen-Duiveland. In de overige woon-, recreatie en/of werkgebieden is geen sprake van een probleem of overlast die om maatregelen vraagt. Op locatie kan met maatwerk vaak al voldoende worden bereikt. Indien blijkt dat er op specifieke locaties (een kern, een jachthaven) behoefte bestaat aan beleid komt dit uit onze monitoring naar voren en kan alsnog actie worden ondernomen om separaat beleid te formuleren.

Doel

Goed parkeerbeleid sluit aan bij de wensen van de omgeving waarin het parkeren is gesitueerd. Op een strandlocatie worden immers andere eisen aan parkeren gesteld dan in een centrumzone van Zierikzee. Wij willen met ons parkeerbeleid bewoners, bezoekers en ondernemers maximaal van dienst zijn waar het gaat om wonen, werken en leven. We hanteren hierbij de volgende speerpunten:

- een zo goed mogelijk gebruik en verdeling van schaarse parkeerruimte;
- een minimalisering van het aantal noodzakelijke verkeersbewegingen;
- zorg voor voldoende parkeerruimte;
- goed gastheerschap;
- oog voor economisch belang.

De algemene doelstelling werken we uit in 3 doelgroepen benoemd. Aan de hand van deelvoutwerkingen van de doelstellingen lichten we dit nader toe.

Bewoners (en bezoekers van)

Bewoners willen we waar mogelijk vrijheid bieden in parkeermogelijkheden. Als het kan op eigen terrein en indien nodig in de openbare ruimte. Het instellen van parkeerregimes (betaald parkeren, vergunninghouders) passen we alleen toe indien dit vanwege het gebruik van de parkeerplaatsen noodzakelijk is en er draagvlak is bij de bewoners. Ten aanzien van bewonersparkeren hanteren we de volgende uitgangspunten:

- in een Vergunninghouderszone parkeren bewoners, bezoekers van bewoners en (medewerkers van) in de zone gevestigde bedrijven. Uitzondering vormen bedrijven die voor de tijdelijke uitvoer van werkzaamheden in de zone moeten zijn en de noodzaak aan kunnen tonen op korte afstand van de bestemming te moeten parkeren (denk aan onderhoudsbedrijven, thuiszorgmedewerkers, etc.);

- we stellen geen maximum in ten aanzien van aantal vergunningen per adres. Ervaring leert dat meer dan 2 vergunningen per adres nauwelijks voorkomen, terwijl het aantal uitgegeven vergunningen per zone nog geen probleem vormt;
- bij het aanduiden van zones streven we er naar dat voor iedereen de mogelijkheid aanwezig is om zijn/haar voertuig binnen een straal van 100 meter vanaf de voordeur te parkeren.

Bezoekers

Voor Schouwen-Duiveland maken we onderscheid in twee typen bezoekers. De (dag)recreanten aan de kust en de dagjesmensen die het centrum van bijvoorbeeld Zierikzee en Renesse bezoeken. Waar het vanuit ruimtegebruik of leefbaarheid en milieu noodzakelijk is om het parkeren te regelen (regime instellen) doen we dit. Dit is momenteel bijvoorbeeld het geval in Zierikzee en de Kop van Schouwen. Wanneer we overgaan tot het invoeren van een parkeerregime voor deze bezoekers hanteren we de volgende uitgangspunten:

- klantvriendelijk: het (betalen voor) parkeren moet niet als negatief ervaren worden. Dit betekent dat wanneer we een geldbedrag verlangen voor het parkeren daar ook iets tegenover dient te staan. De "klant" dient waar voor zijn geld te krijgen. Dit kan gevonden worden in de situering van de parkeerplaatsen, de uitstraling, etc.. en dient in een monitoring naar klanttevredenheid te worden vastgesteld;
- bereikbaar: de parkeerlocaties moeten goed bereikbaar zijn. Dit betekent dat de route van en naar de parkeerplaatsen moet voldoen. Voldoen qua weginrichting en gebruik van deze weg, maar ook voldoen in duidelijkheid. Men moet direct kunnen zien waar men geacht wordt te parkeren. Dit heeft alles met duidelijke bewegwijzering en bebording te maken, maar ook met informatieverstrekking via internet, recreatiebedrijven, etc.;
- duurzaam: leefbaarheid en milieu zijn aspecten waarmee we rekening houden. Dit kan betekenen dat de keuze wordt gemaakt om verder van een bestemming af te parkeren (randparkeren Zierikzee, Transferium Renesse). In dergelijke gevallen dienen we er zorg voor te dragen dat we ook het natransport goed en duurzaam verzorgen. Minimaal een fijne, duidelijke en veilige looproute van en naar de bestemming, maar indien gewenst ook nazorg bieden in de vorm van fietsverhuur, overstapmogelijkheden openbaar vervoer, etc..

Werkgevers-/nemers

Ondernemers en werknemers die niet op eigen terrein in parkeergelegenheid kunnen voorzien worden soms gehinderd doordat hun bedrijf is gevestigd in een gebied met een parkeerregime (betaald parkeren, vergunninghouderszone, etc.). Vaak is dit regime ingesteld om ruimte te maken voor de parkeerder die daar primair gewenst is, denk aan bewoners en/of bezoekers. Ten aanzien van ondernemers/werknemers gaan we dan ook als volgt te werk:

- Parkeren in een vergunninghouderszone of betaald parkeren gebied maken we alleen mogelijk indien het gebruik door overige doelgroepen hier ruimte voor biedt. Dit betekent dat in een vergunninghouderszone alleen vergunningen aan ondernemers/werknemers worden verstrekt indien bewoners niet alle plaatsen nodig hebben. Hierbij is maatwerk mogelijk doordat het parkeergedrag van ondernemers/werknemers op andere tijden plaats kan vinden dan bij bewoners het geval is.
- Indien parkeren in de vergunninghouderszone niet mogelijk is kan men aan de randen van het gebied parkeren. Indien nodig wordt een regeling getroffen (vergunning) om aan de rand van deze zone te kunnen parkeren;
- Klantvriendelijk: ook voor ondernemers gaat op dat men begrip moet hebben voor de parkeeroplossing. Dit kunnen we bereiken door een goede communicatie enerzijds en het bieden van de juiste alternatieven anderzijds. Parkeren op afstand moet binnen acceptabele loopafstand plaatsvinden op een veilige locatie, tegen een daarbij behorend passend tarief. Als ondernemers verder van de werkomgeving parkeren, moeten ze hierbij ook voordelen ervaren (gratis, klanten kunnen wel dichterbij parkeren, etc.).

Bedrijven

Bedrijven waarvoor het voor de uitvoering van werkzaamheden noodzakelijk is op korte afstand van de bestemming te parkeren moet dit mogelijk gemaakt worden. In vergunninghouderszones moeten we hiervoor een regeling treffen. De noodzaak moet hierbij wel aangetoond worden. Bij een bouwbedrijf dat klust in een vergunninghouderszone en steeds materiaal uit een bedrijfsbus dient te halen is sprake van noodzaak. Bij een kantoor waar een medewerker dossiers van de auto naar kantoor dient te dragen is hier in principe geen sprake van. Dit is niet constant maar incidenteel en dan kan men gebruik maken van laden/lossen of kortparkeeroplossingen (betaald).

Financieel

Volgend op deze algemene doelen per doelgroep speelt ook het financiële aspect een belangrijke rol. Gemeente Schouwen-Duiveland zet parkeerregulering echt als sturingsinstrument in en niet als "melkkoe". Ten aanzien van de tarieven richten we ons dan ook op 2 aspecten:

- effect: het tarief moet zo zijn dat het ook het gewenste effect bereikt. Wil je langparkeerders naar een bepaalde locatie krijgen, dan dient het tarief voor de locatie die je juist niet wenst te gebruiken hoog genoeg te zijn om af te schrikken;
- kosteneffectiviteit: we streven in principe naar kostendekkendheid. Het parkeren moet geen geld opleveren, maar het mag in principe ook geen geld kosten.

5.1 Zierikzee

5.1.1 Langparkeren

In Zierikzee zijn aan de rand van het centrum een aantal grotere parkeerterreinen die bezoekers zoals dagjesmensen en andere langparkeerders opvangen. Uit metingen blijkt dat deze parkeerterreinen qua capaciteit in de meeste gevallen een afdoende oplossing bieden. Er is echter weinig restcapaciteit richting de toekomst. Gelet op de verdere groei van Schouwen-Duiveland als recreatieve bestemming en de rol die Zierikzee hier in speelt levert dit een beperking op richting de toekomst. Tevens sturen we het merendeel van de parkeerders via de Laan van Sint Hilare naar de parkeerplaatsen. Verkeer met een herkomst ten zuiden van de Oosterschelde dient in dat geval volledig om de stad heen te rijden. In de huidige situatie vormt ook het aantal parkeerplaatsen bij de Haven een knelpunt. Er zijn voldoende parkeerplaatsen, maar wel op loopafstand van zo'n 10-12 minuten. Bezoekers vinden dit niet (altijd) acceptabel.

Als oplossing zetten we in op de realisatie van parkeerterrein Stadsentree (ca 200 plaatsen) aan Groene Weegje. Dit parkeerterrein biedt voldoende extra capaciteit voor de toekomst. Door de ligging nabij de Haven bieden we ook voor deze doelgroep de gevraagde uitbreiding. Bijkomend voordeel is de ligging van dit terrein aan de zuidoostzijde van de stad. Dit biedt de mogelijkheid om bezoekers van Zierikzee met een herkomst ten zuiden van de Oosterschelde (route Zeelandbrug) reeds vanaf de N256 via het Business Park naar het centrum te geleiden.

Voorstel 1:

Realisatie van parkeerterrein Stadsentree aan Groene Weegje, realisatie gepland voor november 2017.

5.1.2 Vergunninghouders

Vergunninghouders parkeren in de binnenstad is van kracht op maandag tot en met zaterdag van 10-19 uur. De zondag kent geen regeling. Metingen tonen aan dat er op het totaal gezien geen probleem is ten aanzien van de capaciteit. Zoomen we in op enkele deellocaties of tijdstippen dan komt het voor dat bewoners naar hun gevoel te ver van de eigen woning af dienen te parkeren. Ondernemers geven aan dat er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor hun klanten in het gebied.

Op zich geeft het huidige gebruik aan dat de basis van het systeem dat we hanteren goed is. Wel moeten we nagaan of de we geconstateerde onvolkomenheden kunnen voorkomen. Hiervoor zijn een aantal opties mogelijk:

- verlenging tijdvak vergunningparkeren naar 24 uur per dag;
- uitbreiding periode vergunningverlening en betaald parkeren naar zondag;
- gebruik betaalde parkeerplaatsen door vergunninghouders toestaan;
- uitbreiding van het aantal betaalde locaties bij toestaan gebruik betaalde parkeerplaatsen door vergunninghouders;
- gebruik bedrijfsvergunning alleen tijdens werkuren;
- vergunningverstrekking op specifieke locaties toestaan (bijvoorbeeld één aangewezen betaald parkeerterrein).

Zoals aangegeven willen we voortborduren op het huidige systeem. Instellen van een systeem 24 uur per dag of uitbreiding naar zondag levert hierin beperkingen op. Op momenten dat er geen parkeerdruk is passen we

Voorstel 2:

Meer betaald parkeren locaties in het centrum in combinatie met vergunningparkeren op alle betaald parkeerplaatsen in het centrum. Vanuit de gemeente brengen we potentiële locaties in beeld. Na afstemming met stakeholders wordt draagvlak bepaald. Beoogde locaties zijn Nieuwe haven, Nieuwe Boogerdstraat (na herinrichting), Balie (na herinrichting), Raamstraat, Hofferplein.

dan wel een regeling toe. Zolang we op deze momenten nog kunnen parkeren zonder regeling heeft dit de voorkeur. Wel stellen we voor om meerdere locaties in het centrum aan te wijzen voor betaald parkeren, in combinatie met het toestaan van vergunningparkeren op alle betaald parkeerplaatsen in het centrum. Dit geeft bewoners meer keuze ten aanzien van parkeerplaatsen. Omdat bewoners vaak op andere tijden parkeren dan bezoekers van het centrum (winkelend publiek) is deze combinatie mogelijk. Door vervolgens extra betaalde locaties aan te duiden komen we ook tegemoet aan de vraag van ondernemers welke speelt op dit gebied. Ten aanzien van deze uitbreiding moet monitoring wel aantonen dat dit niet leidt tot een verplaatsing van parkeerders die nu op de grote terreinen aan de rand van de binnenstad parkeren. Indien dit het geval is kunnen we met tariefstelling en bewegwijzering een oplossing bieden.

Nadeel van dit systeem is dat veel aanduiding nodig is om verschil tussen betaald parkeren en uitsluitend vergunningparkeren aan te geven. Oplossing hiervoor is de gehele binnenstad een gecombineerd regime van betalen en vergunningen toe te kennen. Dit heeft bijkomend voordeel dat fiscalisering plaatsvindt waardoor (een deel van) de boetes terecht komen bij de gemeente. Indien we bezoekers tegen betaling door de gehele binnenstad laten parkeren ontstaan echter ook enkele nadelen:

- forse toename zoekverkeer;
- bezoekers kunnen feitelijk weer overal parkeren waardoor alleen tarief in sturing kan voorzien;
- kans (zeker op zaterdag en tijdens avondopeningen) dat bewoners met een vergunning niet in de zone kunnen parkeren door hoge bezetting neemt toe;
- deze wijziging vergt een fikse investering in het aanbrengen van extra betaalautomaten.

Met name gelet op de te verwachten toename van het zoekverkeer en de beperking in sturingsmogelijkheden is deze optie niet gewenst. We zetten dan ook in op een vergunninghouderszone met uitbreiding van betaald parkeervoorzieningen. In het rapport dat als bijlage bij dit plan is gevoegd zijn diverse locaties benoemd die voor deze uitbreiding in aanmerking kunnen komen. Samen met bewoners en ondernemers bezien we of deze locaties ook op draagvlak kunnen rekenen. Dit zal als een projectuitwerking uitgevoerd worden met uitgebreid overleg en inspraak met in ieder geval bewoners en ondernemers centrum Zierikzee.

5.1.3 Bezoekersparkeren

Voor bezoekers is een systeem met kraskaarten in gebruik. In Zierikzee werken we met periodes van 4 uur. Bezoekers die een hele dag aanwezig zijn dienen dan voor deze periode 3 kraskaarten te gebruiken. Zo is het systeem feitelijk niet bedoeld. Op specifieke locaties zoals Emergis en bij hotels betekent dit dat men niet voldoende heeft aan het gestelde maximum aantal kraskaarten per adres (100, hotel 500). We lossen deze problematiek nu ad hoc op, maar het is wenselijk dat het beleid een sluitende oplossing aan biedt.

5.1.4 Overloopgebied

Rondom het centrum zijn een aantal locaties die hinder kunnen ondervinden van het parkeerregime in de binnenstad. De welbekende olievlek-werking. In de huidige situatie is dit opgelost door rondom het gemeentehuis en in een deel van de wijk Malta een blauwe zone in te stellen. Tot op heden is dit een afdoende systeem. Handhaving is in dergelijke gevallen echter altijd een lastig verhaal. Voor Malta zijn tevens geen duidelijke afspraken vastgelegd ten aanzien van ontheffingen. Wel zien we dat de zone afdoende groot is om de olievlekwerking uit het centrum te stoppen.

5.1.5 Parkeerroute

Parkeerroutering zetten we in voor incidentele bezoekers. Frequente bezoekers van Zierikzee of lokaal bekenden maken andere afwegingen dan bewegwijzering om hun parkeerlocatie te kiezen. Rekening houdend met het gebruik van navigatiesystemen of via internet beschikbare route-verwijzingen dan is het aantal gebruikers van een parkeerroutesysteem nog lager. Het heeft dan ook alleen effect om te verwijzen naar de grotere terreinen aan de rand van de binnenstad.

De parkeerroute bestaat uit een statisch systeem. We gaan niet dynamisch bewegwijzeren met vrij/vol systemen. Metingen tonen aan dat er slechts sporadisch sprake is van een situatie waarbij alle terreinen benut worden.

Het Havenkanaal vormt een barrière in de parkeerroute. Met het voornemen de brug af te sluiten voor autoverkeer is er geen mogelijkheid om aan de zuidzijde van de binnenstad een verbinding te maken tussen parkeerterreinen aan beide zijden van het havenkanaal. Hierdoor is de enige oplossing om een parkeerroute West en Oost vorm te geven. Oost loopt vanaf de N256 via het Business Park Zierikzee naar de locatie Zuidhavenpoort (nieuw). De Route West volgt de Laan van Sint Hilaire en ontsluit achtereenvolgens Hatfieldpark, Scheldestraat en Hoofdpoort.

Voorstel 3:
Parkeerroute West en Oost invoeren. Oost loopt vanaf de N256 via het Business Park Zierikzee naar de locatie Zuidhavenpoort. De route West volgt de Laan van Sint Hilaire en ontsluit Hatfieldpark, Scheldestraat en Hoofdpootstraat. Een nieuwe route aanduiding wordt hiervoor uitgewerkt. De oude/huidige bewegwijzering wordt verwijderd.

5.2 Westhoek

5.2.1 Langparkeren

Uit metingen blijkt dat het langparkeren in de Westhoek op een aantal plaatsen verbeteringen nodig heeft. In Renesse betekent dit concreet dat het parkeren nabij het voetbalveld (Laone) als betaald parkeerlocatie wordt toegevoegd. Dit sluit goed aan bij de systematiek welke we hanteren en stimuleert tevens het gebruik van de parkeerlocatie Transferium. De parkeerterreinen Oude Moolweg en Jan van Renesseweg zijn alleen bereikbaar via een route door de kern Renesse. In principe is dit niet gewenst. Het parkeerterrein aan de Jan van Renesseweg ligt direct tegen de kustzone en hiervoor zijn dan ook geen alternatieven. Ten aanzien van de Oude Moolweg kan overwogen worden of deze functie verplaatst kan worden naar de rand van Renesse. Metingen voor de omgeving Renesse tonen aan dat de aanwezigheid van het transferium een opvang creëert waarmee ook op piekmomenten het parkeren goed georganiseerd wordt.

Voorstel 4:
Parkeren nabij het voetbalveld aan de Laone toevoegen aan het betaald parkeren regime.

Een dergelijke overloopcapaciteit is in Haamstede niet aanwezig, terwijl metingen aantonen dat hier wel behoefte aan bestaat. We stellen dan ook voor om in Haamstede, in de omgeving van de Serooskerkseweg, een dergelijk overloopterrein te realiseren.

Voorstel 5:
In Haamstede nagaan of wens overloopterrein realiseerbaar is. In eerste instantie zetten we in op een locatie in de omgeving van de Serooskerkseweg.

Voor Westenschouwen voorzien de parkeerlocaties in de meeste gevallen voor voldoende capaciteit. Nadeel hier is dat de route tussen locatie Rotonde en locatie Kampweg door de kern heen gaat. Hiervoor bestaat echter geen alternatief.

5.2.2 Tijdvak betaald parkeren

In de inventarisatie is verwezen naar diverse initiatieven vanuit de gemeenteraad om het tijdvak voor betaald parkeren aan de strandovergangen in te korten. Uit de bezettingsgraden blijkt inderdaad dat er in het voor- en naseizoen dagen aanwezig zijn waarop regulering niet benodigd is. Tijdens onder andere Pasen, Hemelvaart en Pinksteren is regulering een must. Indien we het tijdvak voor betaald parkeren in willen korten, betekent dit dat dergelijke drukke periodes dus niet geregeld zijn. Dit is geen optie. Indien we de periode inkorten maar deze gekende drukke periodes wel binnen het tijdvak van betaald parkeren laten vallen ontstaat een systeem dat niet duidelijk en herkenbaar is voor bezoekers. Dit past niet in het beeld van klantvriendelijkheid. Wij adviseren dan ook om op basis van klantvriendelijkheid (duidelijkheid) en de informatie vanuit bezettingsgraden het inkorten van het tijdvak niet door te voeren.

5.2.3 Vergunninghouders

De huidige situatie geeft geen aanleiding om hier wijzigingen in aan te brengen. Wel speelt in Westenschouwen een tekort aan plaatsen voor medewerkers van de horeca. In het hoogseizoen zijn hier te weinig plaatsen op korte afstand beschikbaar. Voorstel is om hiervoor een aantal plaatsen aan te duiden op parkeerterrein de Rotonde.

Voorstel 6:
Oplossing bieden voor parkeren medewerkers horeca in Westenschouwen, pakket maatregelen parkeren Westenschouwen uitwerken en voorleggen aan de belanghebbenden.

5.2.4 Bezoekersparkeren

De huidige situatie geeft geen aanleiding om hier wijzigingen in aan te brengen.

5.2.5 Overloopgebied

Het ingestelde parkeerregime zorgt momenteel (nog) niet voor een olievlekwerking in omliggende straten. Met monitoring houden we vinger aan de pols en indien nodig breiden we op maat parkeerregulering uit.

5.2.6 Parkeerroute

Er is nu geen sprake van een duidelijke parkeerrouting. Vanaf de N57 en de recreatieverdeelweg wordt verkeer gestuurd naar de R111, R112 of R101. Ten noorden van Renesse staat wel een verwijzing naar Noordzeestrand. Feitelijk zijn er slechts drie locaties waar we recreatief verkeer naar willen geleiden. Het Transferium in Renesse, Rotonde in Westenschouwen en De Wijde Wereld bij Scharendijke. Deze zijn bereikbaar zonder een kern met verkeersdruk te belasten. De overige terreinen zijn in bebouwd gebied gesitueerd en worden door toeristen en andere gebruikers toch al goed gevonden. Willen we met bewegwijzering iets bereiken dan is het beste in te zetten op verwijzing naar de 2 eerder genoemde grote locaties. Hiermee vergroten we ook de concurrentiepositie van deze terreinen ten opzichte van de overige locaties. Voor het Transferium in Renesse sluit dit goed aan op de visie Masterplan Renesse. Hierin wordt een verbinding voorgesteld tussen Stoofweg en Roelandsweg.

Voorstel 7:

Alleen inzetten op verwijzing naar Het Transferium Renesse, Rotonde Westenschouwen en de Wijde Wereld bij Scharendijke. Een nieuwe route aanduiding wordt hiervoor uitgewerkt. De oude/huidige bewegwijzering verwijderen we.

5.3 Handhaving

Voor parkeerovertredingen kunnen we een parkeerboete opleggen. Handhaving is immers een essentieel onderdeel van het instellen van een parkeerregime. Geen handhaving betekent vrij spel om de regels te negeren. Er moet echter een balans zijn waarbij bij voorkeur bewoners en bezoekers accepteren dat deze acties plaatsvinden. Gemeente Schouwen-Duiveland deelt in vergunninghouderszones zelf de parkeerboetes zelf uit. Hier kleven een aantal nadelen aan:

- het bedrag is met € 90,- en administratiekosten erg hoog;
- de gemeente draagt wel de kosten, maar niet de opbrengsten van het handhaven. Per 1 januari 2015 krijgen gemeenten geen vergoeding meer. De boete wordt geïnd door het CJIB;
- de cliënt kan, als de parkeerboete eenmaal is doorgestuurd naar het CJIB, enkel bezwaar maken bij de rechter;

Bovenstaande kan een reden zijn om het vergunninghoudersgebied (verder) te fiscaliseren. In dat geval komt (een deel van) de boete wel terecht bij de

gemeente zelf. Wanneer we toestaan dat bezoekers tegen betaling ook op vergunninghoudersplaatsen mogen staan ontstaat feitelijk een ongewenste situatie dat bezoekers ook weer in alle uithoeken kunnen parkeren. Dit veroorzaakt overlast voor bewoners, omdat zij daar zelf dan niet kunnen parkeren. Daarnaast ontstaan ongewenste verkeersstromen door zoekverkeer. Als we dit in willen voeren zijn maatregelen denkbaar die deze negatieve bijeffecten voorkomen dan wel beperken:

- tarief: zeer hoog;
- parkeerduur: kort (max 1 uur);
- betaalmogelijkheden: geen automaten plaatsen, alleen mobiel parkeren toestaan;
- bebording: deze locaties niet opnemen in de parkeerrouting.

Met deze insteek komt het totale handhavingproces (inclusief bezwaar) weer bij de gemeente te liggen. Dit betekent dat we op het gebied van handhaving nog meer maatwerk kunnen leveren. Verkeerskundig zijn er echter bezwaren om het gehele vergunninghoudersgebied te fiscaliseren. De financiële voordelen met betrekking tot handhaving leveren voorsnog niet voldoende op om anders te doen besluiten.

5.3.1 Richtlijnen

Handhaving op parkeren, betaald parkeren en fout parkeren, is een gevoelig onderwerp. Aan de ene kant wil men dat iedereen betaalt, en verlangt degene die zelf betaalt ook dat wanbetalers worden aangepakt. Aan de andere kant wordt het bedrag van de naheffingsaanslag als zeer hoog en onrechtvaardig ervaren. Dit blijkt onder andere uit de toegevoegde mededelingen door de betreffende cliënten bij betaling per bank, en bewoordingen jegens de parkeercontroleurs ter plaatse. Dit geldt in nog sterkere mate voor de parkeerboete, die wordt geïnd door het Centraal Justitieel Incasso Bureau.

Voor een aantal cliënten, die een sanctie als onrechtvaardig hebben ervaren, ontstaat bovendien een negatieve associatie met de plaats waar dit is gebeurd. Hierdoor ontstaat een weerstand tegen deze locatie, wat herhalingsbezoek in de weg staat.

5.3.2 Streefpercentage pakkans

Hier onderscheiden zich de objectieve pakkans, en de subjectieve pakkans. De objectieve pakkans is de kans dat een voertuig gecontroleerd wordt op betaling of overtreding binnen een bepaalde tijdsspanne. Grofweg gesteld komt het er op neer dat bij een parkeertijd van 4 uur, en een controleronde binnen 4

uur, de pakkans 100% zal bedragen. Bij een parkeertijd van 1 uur, zal dit dan 25% bedragen. In theorie althans. De werkelijkheid is natuurlijk anders. Vaste controlerondes leiden tot misbruik door een bepaald gedeelte van het publiek, als bekend is dat er de eerste vier uur geen controle plaatsvindt, dan is dit funest voor het betaalgedrag.

De subjectieve pakkans is veel belangrijker. Deze wordt bepaald door de perceptie van de gebruikers. De pakkans wordt gevormd door de verwachting ten aanzien van de kans betrap te zullen worden. Het is goed mogelijk dat de objectieve pakkans laag is, en de subjectieve pakkans hoog. Andersom kan eveneens.

De pakkans wordt beïnvloed door:

- zichtbaarheid van de controleurs;
- de tijd die aan controles wordt besteed;
- de regelmaat of gebrek daaraan van de controles;
- digitale controles.

5.3.3. Zichtbaarheid van de controleurs

Controles zo veel mogelijk te voet. De auto alleen gebruiken voor materiaal of langere verplaatsingen. Controles in Zierikzee zijn te voet vanaf het gemeentehuis uit te voeren. Het is van wezenlijk belang dat de controleurs op straat gezien worden

5.3.4 Tijd voor controles

Voor parkeren wordt aan eigen uren 3.750 uur in rekening gebracht. Daarnaast wordt nog eens 3.500 uur ingehuurd van derden. Dit komt overeen met een gemiddelde van ca. 19 uur per dag op iedere dag van het jaar. Deze tijd is bestemd voor parkeercontroles en voor het onderhoud van parkeerautomaten. In werkelijkheid vindt het belangrijkste deel van de werkzaamheden plaats in de drukke perioden van het jaar.

5.3.5 Regelmaat van de controles

Controles op vaste tijden zijn funest voor het betaalgedrag. Veel beter is het om de controles te laten plaatsvinden zonder een vast patroon. Hierbij valt te denken aan controles kort na elkaar, tussen 12 en 2 of met verschillende locaties als startpunt, enzovoorts. Er zijn vele varianten te bedenken. Voorspelbaarheid is absoluut ongewenst.

5.3.6 Digitaal controleren

Technisch is het mogelijk om parkeerterreinen met behulp van in- en uitrijcamera's volledig te handhaven. De enige menselijke tussenkomst bestaat uit de controle van de resultaten. De objectieve pakkans ligt in dergelijke gevallen op bijna 100%.

Een andere optie is het gebruik van een scanvoertuig. Dit kan een auto zijn, of een scooter. Er zijn verschillende varianten op de markt. Deze moet echter (nog) wel worden bestuurd, en de auto is voor nauwe straten minder geschikt. Bovendien is vereist dat alle parkeerrechten digitaal worden gerealiseerd, want bij toepassing van deze methode wordt uitsluitend het kenteken gescand. Vooralsnog mogelijk een stap te ver, maar we blijven deze ontwikkelingen volgen en passen een en ander toe wanneer het echt een meerwaarde vormt.

5.4 Relatie handhaving/betaald parkeren

De parkeercontroleurs verrichten naast de werkzaamheden op het gebied van parkeren nog een veelheid aan andere handhavingstaken. Dit levert een spanningsveld op waardoor de werkzaamheden op het gebied van parkeren op het tweede plan kunnen komen. Dit blijkt onder meer uit de momenten waarop naheffingsaanslagen en parkeerboetes worden opgelegd, en de locaties waar dit plaatsvindt.

Binnen de werkzaamheden op het gebied van parkeren is er eveneens sprake van bepaalde prioriteiten. Het is van belang dit goed in het oog te houden:

- onderhoud parkeerapparatuur;
- controle gefiscaliseerde parkeerlocaties;
- controle parkeerlocaties in de periferie van fiscalisering, zoals vergunninghoudersgebieden;
- controle gekende overlastlocaties.

Een ander wezenlijk aspect van handhaving is de vraag in hoeverre sancties worden opgelegd. Aan de ene kant bestaat de wens dat iedereen betaalt en zich aan de regels houdt. Aan de andere kant zijn de sancties aanzienlijk en, waar het goedwillende cliënten betreft, bederft de opgelegde sanctie vaak de vakantiebeleving of het uitstapje. Voor een aantal cliënten vormt dit een reden om (langere tijd) niet terug te keren naar Schouwen-Duiveland. Met regelmaat komen er klachten binnen van ondernemers die vragen om minder streng op te treden.

In extreme situaties kan het uitzonderlijk druk zijn op Schouwen-Duiveland. Dat is bijvoorbeeld het geval op tropische dagen, of bij bepaalde evenementen, zoals de Havendagen in Zierikzee. In dat soort situaties is het van belang een redelijke balans te vinden tussen handhaving en orde. Het “vol is vol” principe wordt overwegend als niet aanvaardbaar beschouwd, niet door ondernemers en niet door bezoekers.

Voorgestelde prioriteitsvolgorde:

1. Parkeerapparatuur moet goed functioneren, hoge prioriteit.
2. Waarschuwingen hanteren alvorens over te gaan tot het opleggen van een naheffingsaanslag of parkeerboete, één waarschuwing van één van beide staan we toe, in een tijdvak van een jaar.
3. Controle fiscaal en vergunninghouders staan in gelijke verhouding tot elkaar, lagere prioriteit dan parkeerapparatuur.
4. Gekende overlastlocaties krijgen hoge prioriteit op het moment dat zich extreme situaties voordoen, waardoor bijvoorbeeld de hulpdiensten geen doorgang meer kunnen hebben, in alle andere gevallen lage prioriteit.
5. In situaties van (verwachte) extreme drukte prioriteit geven aan het in een vroeg stadium verwijzen van cliënten naar beschikbare vrije parkeerlocaties; Als deze eveneens vol zijn, verwijzen naar plaatsen waar dit de minste overlast oplevert, en accepteren dat dit niet in overeenstemming is met de geldende regelgeving. Een en ander te beoordelen door de controleurs ter plaatse. Controle op fiscaal en vergunninghouders alleen als daarvoor nog gelegenheid is.
6. Fiscaal en vergunninghouders hebben altijd prioriteit boven gebieden waar geen parkeerbeleid van kracht is.

5.4.1 Monitoring

Voor monitoring van het parkeren maken we momenteel gebruik van gegevens uit parkeerautomaten, input van belanghebbenden en verkeerscijfers. Er zijn mogelijkheden om een betere informatievoorziening te vergaren. Bijvoorbeeld met cameradetectie of gekoppeld aan parkeer- en verkeerssystemen. Hoe meer informatie we vergaren, des te gericht we beleid af kunnen stemmen op de actuele situatie. Het is wenselijk aan de hand van een pilot na te gaan op welke wijze we nog beter informatie kunnen vergaren.

5.4.2 Vergunningverlening

Belanghebbendenparkeren is een service die de gemeente verstrekt aan de bevolking. De Gemeente Schouwen-Duiveland is in de laatste 13 jaar redelijk

uit de kosten gekomen, als we de kosten van controle op vergunningen buiten beschouwing laten. Als de kostprijs integraal wordt berekend, dan is deze niet kostendekkend. Het is daarom van groot belang om het belanghebbendenparkeren zo efficiënt mogelijk in te richten.

De stand van de techniek laat toe dat parkeerrechten digitaal worden gecontroleerd. Voor mobiel parkeren wordt dit al toegepast. Voor vergunningen bestaat er een aantal knelpunten. Deze zijn ten dele ontstaan door de keuze voor het Samenwerkingsverband Belastingen. Het samenwerkingsverband maakt gebruik van het belastingenpakket GouwIT. Dit pakket beschikt nauwelijks over mogelijkheden voor digitale dienstverlening aan derden. Een digitaal loket, waarbij de klant zelf zijn vergunning kan regelen is niet beschikbaar. Een koppeling van bestanden met een parkeerrechtendatabase waarvan onze handhavingsapplicatie gebruik kan maken is er op het moment niet. Dit kan wel gerealiseerd worden, maar alleen tegen hoge kosten, en zonder de zekerheid dat deze oplossing goed zal functioneren. Ook kan met de huidige leverancier van de handhavingsapplicatie een tussenoplossing worden gecreëerd, maar deze vraagt dagelijkse interventie van zowel het samenwerkingsverband, als van de Gemeente Schouwen-Duiveland. Een dergelijke oplossing werkt niet real-time, waardoor het gebruik van kraskaarten/dagvergunningen niet wordt ondervangen.

Het eindplaatje wat ons betreft is dat met behulp van de handhavingsapplicatie alle parkeerrechten digitaal kunnen worden gecontroleerd, en via een digitaal loket kunnen worden verkregen.

Dergelijke applicaties bestaan reeds, en ook GouwIT gaf ons een aantal jaren geleden de indruk zich op die manier te gaan ontwikkelen, maar heeft die weg niet gekozen. Voor de kraskaart, of liever, de rechten voor bezoekers, is in veel gevallen nog geen oplossing, maar deze is wel te realiseren. Waar het om gaat is er voor te zorgen dat een verkregen parkeerrecht in een parkeerrechtendatabase terecht komt. Of dat nu is gerealiseerd via een digitaal loket, of via een mobiele telefoon, dat hoeft geen verschil te maken.

Voorstel 8:
Realiseren van optimale digitalisering parkeerrechten.

5.4.3 Tarieven

Bij het vaststellen van de tarieven hanteren we de volgende uitgangspunten, in volgorde van belang dat we hieraan hechten:

- Effect: draagt het tarief bij aan het gewenste effect.
- Benchmark: hoe verhouden de tarieven zich ten opzichte van concurrerende locaties/gemeenten?
- Kostendekkend: bij voorkeur zijn de tarieven kostendekkend.

Voorstel 9:
Benchmark tarieven betaald parkeren met referentiegemeenten.

5.5 Parkeren nieuwbouw

We stellen bewust geen parkeernormen vast. Situaties zijn vaak erg specifiek en maatwerk is vaak nodig. Dit kunnen we prima bieden door gebruik te maken van de landelijke CROW-richtlijnen. Deze liggen vast in CROW publicatie nummer 317 "kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Ook in bestemmingsplannen is verwijzen naar deze publicatie de oplossing.

In de publicatie zijn parkeerkencijfers opgenomen verdeeld naar verschillende functie. Per functie is het kencijfer te bepalen op stedelijkheidsgraad en locatie. Als stedelijkheidsgraad houden we voor de gemeente Schouwen-Duiveland weinig stedelijk aan. Dit baseren we op de omgevingsadressendichtheid van 506. Als locatie hanteren we voor de gehele gemeente, met uitzondering van Zierikzee, rest bebouwde kom (wanneer binnen de bebouwde kom) en buitengebied (wanneer buiten de bebouwde kom). Voor Zierikzee maken we wel onderscheid in deelgebieden/locaties. Hiervoor hanteren we de bijgevoegde kaart.

Wanneer het een ontwikkeling met 1 functie betreft (bijvoorbeeld enkel woningbouw of enkel detailhandel) volstaat het een beknopte parkeerberekening te maken. In het geval van een ontwikkeling met 2 of meer verschillende functies dient een parkeerbalans gemaakt te worden. Hierin kunnen we rekening houden met eventueel dubbelgebruik.

In principe gaan we bij nieuwe ontwikkelingen uit van realisatie van het benodigd aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit is echter niet altijd mogelijk. Denk bijvoorbeeld aan een ontwikkeling in het centrum van Zierikzee. Alternatief is dan dat aangetoond wordt dat op openbaar terrein voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (onderbouwing, parkeeronderzoek, etc.). In de

exploitatieovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelende partij maken we financiële afspraken over de verrekening van het benutten van parkeerplaatsen in openbaar gebied. Hierdoor is maatwerk mogelijk.

Voorstel 10:
In de exploitatieovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelende partij maken we financiële afspraken over de verrekening van het benutten van parkeerplaatsen in openbaar gebied.

5.6 Proces

Jaarlijks geven we in een bondige notitie een update van het parkeerbeleid. De medewerkers die zich in Schouwen-Duiveland bezig houden met parkeren hebben een goed beeld van wat er speelt en welke knelpunten er mogelijk aankomen. Met deze notitie leggen we deze kennis vast en delen dit met de bestuurders (college B&W, Raad). Op basis van deze notitie kunnen we indien nodig sturen om het beleid aan te passen dan wel te wijzigen.

In dit hoofdstuk geven we bij wijze van samenvatting een overzicht van de actiepunten voortkomend uit het beleidsdocument. Ieder actiepunt dient verder uitgewerkt te worden. Sommige zijn al heel concreet, zoals de realisatie van parkeerterrein Stadsentree. Bij acties zoals uitbreiden betaald parkeren in centrum Zierikzee en invoeren vergunningparkeren Malta dient nog een heel voortraject te worden doorlopen waarbij samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden de haalbaarheid en uitvoerbaarheid worden getoetst. De voorbereiding van deze uitvoeringsaspecten kan in 2017 voortvarend worden opgestart zodat we in 2018 de eerste maatregelen/acties uit kunnen rollen. In de diverse gesprekken die we hebben gevoerd met belanghebbenden over het parkeren is bevestigd dat de wisselwerking tussen de aanwezige kennis binnen de gemeentelijke organisatie en de vertegenwoordigers van de doelgroepen een absolute meerwaarde is voor de uitvoering van het parkeerbeleid. We willen dan ook een parkeerbeleidscomité formeren waarin we op uitnodiging een aantal stakeholders kunnen raadplegen bij de voorbereiding van een maatregel. Zo gaan we goed voorbereid het vervolgotraject met alle belanghebbenden en de uiteindelijke uitvoering in.

- Voorstel 1: Realisatie van parkeerterrein Stadsentree aan Groene Weegje, realisatie gepland voor november 2017.
- Voorstel 2: Meer betaald parkeren locaties in het centrum in combinatie met vergunningparkeren op alle betaald parkeerplaatsen in het centrum. Vanuit de gemeente brengen we potentiële locaties in beeld. Na afstemming met stakeholders wordt draagvlak bepaald.
- Voorstel 3: Parkeerroute West en Oost invoeren. Oost loopt vanaf de N256 via het Business Park Zierikzee naar de locatie Havenpoort. De route West volgt de Laan van Sint Hilaire en ontsluit Hatfieldpark, Scheldestraat en Hoofdpoortstraat. Een nieuwe route aanduiding wordt hiervoor uitgewerkt. De oude/huidige bewegwijzering verwijderen we.

- Voorstel 4: Parkeren nabij het voetbalveld aan de Laône toevoegen aan het betaald parkeren regime.
- Voorstel 5: In Haamstede nagaan of wens overloopterrein realiseerbaar is. In eerste instantie zetten we in op een locatie in de omgeving van de Serooskerkseweg.
- Voorstel 6: Oplossing bieden voor parkeren medewerkers horeca in Westenschouwen, pakket maatregelen parkeren Westenschouwen uitwerken en voorleggen aan de belanghebbenden.
- Voorstel 7: Alleen inzetten op verwijzing naar Het Transferium Renesse, De Wijde Wereld en Ronde Westenschouwen. Een nieuwe route aanduiding wordt hiervoor uitgewerkt. De oude/huidige bewegwijzering verwijderen we.
- Voorstel 8: Realiseren van optimale digitalisering parkeerrechten.
- Voorstel 9: Benchmark tarieven betaald parkeren met referentiegemeenten.
- Voorstel 10: In de exploitatieovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelende partij maken we financiële afspraken over de verrekening van het benutten van parkeerplaatsen in openbaar gebied.

Aanvullend op deze voorstellen zetten we bij de uitvoering van dit plan in op:

- oprichten parkeerbeleidscomité;
- monitoring klantvriendelijkheid;
- pilot parkeerduur fiscaal en vergunninghouders Zierikzee;
- pilot informatievoorziening;
- pilot binnenstad variatie parkeertarief.



Laan van St. Hilaire 2
4301 SH Zierikzee

Postadres:
Postbus 5555
4300 JA Zierikzee

T (0111) 452 000
F (0111) 452 452

gemeente@schouwen-duiveland.nl
www.schouwen-duiveland.nl