

Gemeente Middelburg - Eindverslag inspraakprocedure conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg 2030'

Zaaknummer 512377

Aanleiding

Gemeente Middelburg wil een plaats zijn waar je prettig kan wonen, werken en recreëren. De komende jaren neemt het aantal inwoners toe. In verband met de te verwachten groei van het aantal inwoners is het noodzakelijk om het fiets en autoparkeerbeleid anders te organiseren. We gaan voor een autoluwe binnenstad met meer ruimte voor ontmoeting, bewegen en groen. Het uitvoeringsprogramma parkeerbeleid voor fietsen en auto's is, als onderdeel van de omgevingsvisie 2050, een belangrijk instrument dat we kunnen inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden.

De gemeente Middelburg heeft het concept-rapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg 2030' opgesteld om te onderzoeken of het huidige parkeerbeleid in de binnenstad nog past bij de toekomst. Aanleiding hiervoor zijn drie belangrijke ontwikkelingen:

De gemeenteraad heeft in februari 2024 de Omgevingsvisie Middelburg 2050 vastgesteld, waarin wordt ingezet op een duurzame, bereikbare en leefbare stad.

De raad heeft in juni 2023 een motie aangenomen, waarin wordt gevraagd om een onderzoek naar de invoering van bewonersparkeren in de binnenstad.

Er zijn meerdere klachten en signalen ontvangen van bewoners, ondernemers en horeca over parkeerdruk en overlast in de binnenstad.

Participatie

Om een goed beeld te krijgen van de situatie, zijn in augustus en oktober 2023 parkeertellingen uitgevoerd en is een uitgebreid participatie traject gestart, waaronder informatiebijeenkomsten, diepte-interviews met belanghebbenden, een digitale enquête gehouden en zijn er andere vormen van participatie georganiseerd. Tijdens het gehele project is zowel online en offline aandacht gegeven aan het de actualisatie fiets- en autoparkeerbeleid, daarnaast zijn via de website middelburgontmoet.nl updates gegeven over het proces en de (te) doorlopen stappen.

De uitkomsten van dit onderzoek laten zien dat het huidige parkeerbeleid niet meer aansluit bij de ambities van de Omgevingsvisie 2050, de veranderende maatschappelijke kijk op parkeren en de bevindingen uit het participatieproces. Waar mogelijk is de inbreng vanuit de participatie verwerkt in het conceptrapport waarover inspraak is verleend.

Positieve effecten van het geactualiseerde parkeerbeleid

Verbetering van het leefklimaat

Bezoekers parkeren aan de rand van de stad. Minder verkeersdruk en zoekverkeer zorgen voor een rustigere en prettigere leefomgeving. Bewoners en bezoekers ervaren meer comfort en minder overlast, wat de aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroot.

Behoud van leefbaarheid en bereikbaarheid

De binnenstad blijft toegankelijk voor iedereen; bewoners, bezoekers, sociaal bezoek, ondernemers en specifieke doelgroepen zoals gehandicapten, terwijl de overlast door ongeorganiseerd parkeren wordt beperkt.

Ruimte voor vergroening en klimaatadaptatie

Het vrijmaken van parkeerplaatsen biedt mogelijkheden voor duurzame herinrichting van de openbare ruimte, zoals vergroening en waterberging, wat bijdraagt aan de klimaatdoelen van de gemeente.

Ondersteuning van stedelijke groei

Een toekomstgericht parkeerbeleid biedt oplossingen voor de toenemende druk door groeiend toerisme en woningbouw, waardoor Middelburg aantrekkelijk en functioneel blijft als woon-, werk- en bezoekslocatie.

Verhoging van verkeersveiligheid

Door het verminderen van zoekverkeer en het beter organiseren van parkeerstromen, neemt de verkeersveiligheid toe, vooral voor voetgangers en fietsers.

Een kans voor stedelijke transitie

Het geactualiseerde parkeerbeleid is niet alleen een oplossing voor huidige problemen, maar biedt ook een kans om een bredere (stedelijke) transitie in gang te zetten. Het versterkt de leefkwaliteit, duurzaamheid en economische aantrekkelijkheid van de binnenstad, terwijl het tegemoetkomt aan de wensen van bewoners en ondernemers.

Inspiraak

De inspraakmogelijkheid is bekendgemaakt in Gemeenteblad 2025, 120857 van 26 maart 2025.

Inspiraaktermijn

Inspiraak was mogelijk gedurende 6 weken: van 26 maart tot en met 7 mei 2025.

Inzage

Tijdens de inspraaktermijn konden ingezetenen en belanghebbenden mondeling of schriftelijk hun zienswijze over het conceptrapport indienen. Het conceptrapport heeft elke werkdag tijdens kantooruren ter inzage gelegen bij de vakbalie in het stads kantoor. Het conceptrapport was ook te raadplegen op de website middelburgontmoet.nl en in het Gemeenteblad op de website Overheid.nl.

Zienswijzen

Tijdens de inspraakperiode zijn 100 zienswijzen ontvangen. Hieronder volgt een overzicht van de zienswijzen en onze de reactie daarop.

Zienswijze 1 - Zaaknummer 844107/844915

Hierbij wil ik namens ons huishouden onze reactie geven op het voorliggende parkeerbeleid. Ik begin met een inleiding met wat wetenswaardigheden, vervolgens met een aantal inhoudelijke reacties en eindig met wat tips.

Inleiding

Interessant hoe in de inleiding het parkeerbeleid voor paardenkarren genoemd worden en extrapolatie van de Middeleeuwse stad naar die van nu. Voor de volledigheid zou hierbij nog twee zaken vermeld kunnen worden:

- 1. dat na de grote brand in de oorlog de straten van het centrum deels anders zijn ingedeeld om ruimte te maken voor de auto.*
- 2. dat het autoparkeren op de markt in het recente verleden is verboden met zowel positieve (meer ruimte voor voetganger en fietser, beter zicht op het stadhuis en ruimte voor markt, evenementen en terrassen) en negatieve (het sluiten van bedrijven die afhankelijk waren van de bezoeker die dichtbij kan parkeren, parkeerdruk voor de rest van de binnenstad) kanten.*

We zijn van mening dat de gevraagde participatie door middel van het insturen van zienswijzen niet bijdraagt aan een open dialoog over het onderwerp waar er standpunten onderling uitgewisseld kunnen worden en men wellicht tot gezamenlijke standpunten kan komen.

Overigens is er ook in het rapport onvermeld dat gemeente Middelburg zelf ook mede-veroorzaker is van de parkeerdruk in de binnenstad: er zijn diverse logiesverblijven gerealiseerd in de binnenstad (Achter de Houttuinen, de Balans als voorbeelden) waarbij bestaande parkeervoorzieningen op het eigen terrein zijn opgeofferd en waar de bezoekers nu op straat moeten parkeren. Hier hadden voorwaarden in het voortraject aan gesteld kunnen worden.

Inhoudelijk

Het is mooi om te zien dat er verschillende scenario's worden onderzocht. Naar onze mening is het scenario om het gehele centrum autoluw te maken en parkeren voor bewoners, sociaal parkeren en bedrijfsvervingen de beste optie. Geen enkele parkeerplaats voor bezoekers in de binnenstad elimineert zoekverkeer en vertelt een helder verhaal aan de bezoekers over waar er geparkeerd kan worden: aan de rand van de stad. Een mooi voorbeeld hiervan is in de buurt te vinden: Zierikzee. Daar kan gewoonweg niet meer in de binnenstad op straat geparkeerd worden door bezoekers, maar wel op een aantal hiervoor aangewezen betaalde parkeerterreinen en gratis op een aantal plaatsen aan de rand van de stad.

Er is in beeld gebracht waar er auto's mogen rijden en waar er een voetgangers/fietsers gebied is. Wat ons betreft mag dat gebied uitgebreid worden, bijvoorbeeld voor onze eigen deur in de Sint Janstraat. Een deel van die straat is fiets/voet en een deel is ook toegankelijk voor auto's. Omdat horeca-ondernemers terrassen dusdanig op de stoepen plaatsen dat het voor voetgangers verplicht is om op de rijbaan te lopen ontstaan er regelmatig gevaarlijke situaties.

Die los je daarmee gelijk op.

Daarbij komen we op een volgend punt dat onderbelicht is in het parkeerbeleid, dat deels ook gaat om het terugdringen van verkeersbewegingen in de binnenstad: de bevoorrading van winkels en horeca en de pakketbezorging. Een pakket- transferium zou zeer wenselijk zijn, mogelijk in combinatie met de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen aan de rand van de stad. Het stellen van regels aan de asdruk van vrachtwagens en de wijze van aandrijving (fossiele brandstoffen of elektrisch) is ook een punt dat zijdelings te maken heeft met het parkeerbeleid. Er rijden een toenemend aantal pakketbezorgers rond, waarvan een toenemend aantal elektrisch. Maar in de bevoorrading van winkels en horeca wordt nog (te) veel gebruik gemaakt van grote zeer zware vrachtwagens die vaak achteruit straten inrijden met

onveilige situaties tot gevolg, veel uitstoot (omdat de inhoud gekoeld moet blijven) en trillingen die soms de kwetsbare gebouwen van de binnenstad op hun grondvesten doet beven.

Wat betreft de fietsen: gelukkig wordt de fiets niet als plaag beschouwd, maar wordt het fietsgebruik als een goede ontwikkeling aangeduid. Maar dat het fietsgebruik gaat toenemen bij het terugdringen van de auto is een gegeven. Om daarin te faciliteren zou gedacht kunnen worden aan (bewaakte, betaalde) fietsenstallingen met voldoende laadcapaciteit voor elektrische fietsen: je slaat drie vliegen in één klap: je kan de toenemende vloot elektrische fietsen ontvangen en de kans op diefstal hiervan verlagen en gelijk een deel (zeer bescheiden) deel van de gederfde parkeerkosten terugverdienen.

Ter afsluiting

Om de parkeerdruk te verlagen kan gemeente Middelburg ook ruimte bieden aan deel-auto's. Bij de uitgave van parkeervergunningen kan door gemeente Middelburg onderscheid gemaakt worden tussen elektrische zonder lokale uitstoot van uitlaatgassen) en auto's met uitstoot. Hiermee wordt het verduurzamen van het wagenpark van bewoners en bedrijven gestimuleerd.

En als laatste nog een tip voor de leefbaarheid in de stad: vraag binnenstadbewoners nadrukkelijker naar hun mening over hun woonomgeving. Zij hebben de stad gemaakt zoals die is en geven de stad kleur, ook nadat de winkels en horeca-gelegenheden gesloten zijn. Zij schilderen jaarlijks hun gevels, planten bloemen, houden een oogje in het zeil, helpen bezoekers die de weg door de stad zoeken.

Reactie college van burgemeester en wethouders

We verrijken ons voorwoord met een verwijzing naar de het bombardement 17 mei 1940 en de perikelen rondom de herinrichting van de Markt.

We zijn het met u eens dat wij als gemeente een zekere verantwoordelijkheid dragen voor de huidige parkeerdruk. Immers verlenen we vergunningen voor ontwikkelingen die verkeer (en dus ook parkeerders) aantrekken. Dit zijn complexe afwegingen vanwege (vaak) tegenstrijdige belangen. Met de vaststelling van de Omgevingsvisie 2050 krijgen onderdelen zoals leefbaarheid, vergroening, verblijven meer zwaarte. Desondanks is het wel of niet verlenen van medewerking uiteindelijk een politiek besluit waarbij ook economische belangen worden meegenomen.

Als stip aan de horizon stellen we scenario 3 voor. Hierbij faciliteren we in woonstraten bewonersparkeren (waaronder sociaal bezoek) en laten we parkeerders met bedrijfsvergunningen toe. Omwille van economisch functioneren behouden we meerdere parkeerterreinen voor kort bezoek aan de binnenstad. We zijn het met u eens dat het opheffen van de parkeerfunctie van deze terreinen ten goede komt aan leefbaarheid, maar we vinden deze aanpak te ingrijpend. Het gaat ten koste van de bereikbaarheid van ondernemingen.

We willen dat de fiets meer/beter concurreert met de auto. Dit betekent dat we terughoudend zijn met het opleggen met beperkingen. Op zich zijn we tevreden met de huidige reikwijdte van de voetgangerszone. Maar het verbod op fietsen vraagt continue aandacht.

Het parkeerbeleid doet bewust geen uitspraken over de bevoorrading van de binnenstad. Er lopen reeds (landelijke) processen waarbij we op een later moment zullen aanhaken. We zien en voorzien dat het vervoer verandert: kleiner en emissieloos.

Met de uitvoering van de Quick wins (Langevelebinnenbrug, Damplein) zetten we op korte termijn stappen om het fietsparkeren uit te breiden. Daarbij is de onbalans tussen vraag en aanbod niet in evenwicht gebracht. Samen met de Fietzersbond kijken we naar de mogelijke en vooral logische plaatsen om het fietsparkeren verder uit te breiden.

Op moment van schrijven zijn twee aanbidders van deelauto's actief in Middelburg. Weliswaar op kleine schaal, maar de verwachting is dit wagenpark uitbreidt.

Uw tip om de bewoners van de binnenstad nog meer te betrekken bij de ontwikkelingen in de woonomgeving nemen we ter harte. In het proces rondom dit parkeerbeleid bereikten we al veel mensen. Er was een grote respons op de enquête en we waren tevreden over de opkomst in de Zeeuwse Bibliotheek. Tegelijkertijd weten we dat we, in alle redelijkheid, nooit iedereen bereiken.

Zienswijze 2 - Zaaknummer 845166

Actualisering gelezen. Goed stuk en goede motie ... aan de rand parkeren gaat alleen werken als de parkeerplaatsen die overblijven in de binnenstad voor vergunninghouders wordt (of 30 minuten parkeren om snel iets in de stad te halen) 1 ding snap ik niet: waarom alleen in oktober de bezetting gemeten en niet op meerdere momenten (bijv. in de zomer wanneer het in Middelburg het drukste is) ... en ik mis nog bij evenementen dat er iets extra's georganiseerd kan/moet worden met extra parkeerplaatsen ... (bijv tijdelijk bedrijventerreinen Ramsburg beschikbaar stellen). Het is echt een drama bij bijv een evenement als Volkoren. Iedereen rijdt zich volkomen klem, niet bezoeker vriendelijk en de inwoners worden er ook gek van.

Reactie college van burgemeester en wethouders

We telden op meerdere dagen en momenten in augustus en in oktober 2023. We hielden daarbij drie dagen aan: dinsdag, donderdag en zaterdag. Tellingen vonden plaats in de ochtend, middag en avond. Hiermee verkregen we een goed beeld van de parkeerdruk en het -motief (bewoner, bezoeker, bedrijfsvergunning).

Tijdens evenementen ontstaat snel een parkeerdruk. Dit heeft te maken met de extra vraag en soms (ook) met het wegvallen van parkeeraanbod. Terecht merkt u op dat er geen gericht beleid ontwikkeld

wordt. In het definitieve rapport namen we een verplichting op om een actieplan te ontwikkelen, hoe om te gaan met parkeren tijdens evenementen.

Zienswijze 3 - Zaaknummer 847483

Wat een prachtige dag vandaag om te werken in de volkstuin aan de Oude Veerseweg! Wij hebben hier al vele jaren een tuin waar we met veel plezier groente, fruit en bloemen kweken.

Via de gemeenteraad sluiten we ons volledig aan bij de inspraaknotitie van Henk Rietveld. Via deze mail wil ik nogmaals kenbaar maken dat wij hopen dat het terrein van Kweeklust op de Oude Veerseweg behouden zal worden. We snappen dat de auto's zoveel mogelijk uit de binnenstad moeten, maar we verzoeken u nogmaals om andere alternatieven, zoals bijvoorbeeld een parkeer gelegenheid met diverse verdiepingen op de Oude Veerseweg, het parkeerterrein achter het station uit te breiden, bewegwijzeringen aan te passen naar het parkeerterrein bij het stads kantoor, het terrein bij de nieuw te bouwen kerk uit te breiden, voorrang te verlenen. Op deze manier behouden we nog een klein stukje groen waar ook heel belangrijk het sociale buurtleven floreert.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 4 - Zaaknummer 847663

Met veel aandacht heb ik uw rapport gelezen aangaande het autoluw maken van de binnenstad van Middelburg. Via dit schrijven wil ik graag mijn bevindingen met u delen. Deze bevindingen worden gesteund door omwonenden.

Om te beginnen, ik begrijp het doel van het onderzoek volledig, het autoluw maken van de binnenstad zie ik dan ook als een mooi streven. En ja.. het is er op sommige momenten ook wel vrij druk en het is soms lastig om een plekje te vinden voor de auto maar die drukte ervaren wij nu ook al bij de Segeerssingel. Het idee voor het autoluw maken van de binnenstad moet in mijn ogen niet tot gevolg hebben dat het probleem verplaatst moet worden naar de rand van de stad/binnenstad. De ingang van de P+R is al vrij beperkt, met name de toegang naar deze ingang. Nu staat het hier al vaak genoeg vast en met uitbreiding van P+R zal dit probleem alleen maar groter worden met als gevolg dat omwonenden nauwelijks hun oprit kunnen verlaten. Op de door u gestelde drukke dagen is dit al met regelmaat erg vervelend en met uitbreiding van P+R wordt dit een onmogelijke situatie. Nogmaals het verplaatsen van een probleem is in mijn ogen geen oplossing van een probleem. Tevens hebben we het nu over het drukste punt van Middelburg, een verkeerspunt waar al vaak genoeg ongelukken gebeuren. Een punt waar de Schroeweg vaak genoeg overbelast is omdat het de route is naar de binnenstad, er een spoorwegovergang zit en wordt gehinderd door een brug die in het vaarseizoen vaak genoeg opengaat. Hiernaast hebben we hier ook nog te maken met de u-turn op de Schroeweg voor verkeer dat vanuit de binnenstad naar de Kanaalweg gaat. Moet hier ook nog eens een file bij komen met verkeer dat staat te wachten om door een veel te kleine toegang naar het P+R terrein moet gaan? Dit in combinatie met druk fietsverkeer en voetgangers is vragen om problemen (en ook op dit punt gebeuren nu al veel fietsongelukken).

Een stationsgebied heeft, ik zou bijna willen zeggen traditiegetrouw in iedere stad, een aantrekkingskracht tot criminaliteit. Zo ook in Middelburg, er gebeuren genoeg dingen rondom het stationsgebied die het daglicht niet kunnen verdragen. In de huidige situatie hebben we nog te maken met een open parkeerterrein (P+R terrein), als het een open terrein betreft is het nog redelijk overzichtelijk en beheersbaar maar als hier een parkeergarage komt zal dit alleen maar meer ellende opleveren; drugsdeals, auto-inbraak, zwervers die hun heil hier zoeken etc.. Cameratoezicht zal deze problemen niet doen vermindern, dat is in deze tijd een vrij naïeve gedachte...dit alles is een grote zorg voor omwonenden. Daarnaast moet er ook gerealiseerd worden dat het parkeerprobleem voor drukke dagen geldt. Dit zou, met uitzonderingen daargelaten, vooral voor de zomer en vakantieperiodes gelden (en dan ook niet elke dag en zeker niet s' nachts). In overige gevallen wordt zo'n parkeergarage niet tot nauwelijks gebruikt. Vooral parkeergarages die voor een groot gedeelte leegstaan werken als een magneet voor dealers, verslaafden, zwervers etc... voorbeelden genoeg in steden waar dit een groot probleem is. Dat MOETEN we toch niet willen in de stad Middelburg?

Naast de eerdergenoemde argumenten van een onmogelijke verkeerssituatie en een toename van criminaliteit draagt het plaatsen van een parkeergarage bij aan de verloedering van de buurt (en Dauwen-daele staat al zo lekker op de kaart...).

Wat dan wel?

Ik begrijp dat het te makkelijk is om een plan aangaande het P+R terrein (Segeerssingel) af te schieten om bovenstaande redenen zonder een bijdrage te leveren aan een oplossing van het probleem. Laten we ten eerste niet vergeten dat het wonen in een oude binnenstad ook gevolgen met zich meebrengt. De bewuste keuze van mensen die in de binnenstad zijn gaan wonen hadden natuurlijk kunnen en moeten weten dat dit gepaard gaat met parkeerproblemen, dit geldt ook voor ondernemers in de binnenstad...part of the deal.

Een deel van het verhaal is toch de huidige situatie accepteren maar een uitbreiding van OPEN parkeerterreinen (op redelijke loopafstand) om de binnenstad autoluwer te maken lijkt mij geen slecht idee. Hiervoor zijn andere locaties prima geschikt voor en een klein stukje lopen kan geen kwaad lijkt mij. Voor minder valide mensen kan er altijd nog gedacht worden aan extra plekken in de binnenstad. Op pagina 33 van uw rapport heeft u het over de optie van een transferium bus. Deze optie wordt wel zeer makkelijk en onterecht van tafel geveegd als je het mij vraagt.

In één zin zitten al drie verkeerde conclusies naar mijn inzien.

1. Ja er is een wel op schaarste aan parkeerplaatsen, waarom anders al deze heisa? De binnenstad autoluw maken zorgt voor schaarste. Van chronische schaarste is inderdaad minder sprake en daarom is juist een transferium dat je flexibel in kan zetten op drukke dagen de perfecte oplossing. Want over hoeveel drukke dagen hebben we het per jaar? 40, 50, 60...? Een flexibel transferium kan je inzetten op drukke dagen en paraat houden op mogelijk te verwachten drukte. (Een parkeergarage zou zomaar 300 dagen zo goed als leeg kunnen staan op de niet drukke dagen en zo goed als iedere nacht, nogmaals wat doet dit aangaande de criminaliteit?).

2. Tarieven voor parkeren zijn al best hoog in de binnenstad en waarom niet nog extra verhogen? Dat is bij uitstek een ideaal middel om de auto de binnenstad uit te krijgen. Bewoners en ondernemers hebben hier geen last van door het verkrijgen/bezitten van een parkeervergunning. Het verhogen van parkeergelden in de binnenstad stimuleert mensen uit Middelburg en tevens toeristen alleen maar om meer met de fiets of te voet naar de binnenstad te komen.

3. De reistijd met auto of bus is in principe altijd gelijk (zo goed als).. Als er geen parkeerplaats te vinden is dan verlies je juist tijd, daar moet het toch om gaan? Je bent zo een half uur verder als je geen parkeerplaats kan vinden, de tijdswinst zit dus in het niet te hoeven zoeken naar een schaars parkeerplekje. Met matrix borden kan al aan de randen van de stad aangegeven worden dat er geen parkeerplaats meer is in de binnenstad en "gelieve gebruik te maken van de transferium bus".

Voor een transferium zijn meer dan genoeg plekken en mogelijkheden in en om Middelburg zoals aangegeven in uw rapport (p56/57) bij Mortiere, maar er zijn nog wel meer plekken denkbaar. Dat mensen even moeten wachten op transfer is wel eens vervelend maar zo heeft elke optie wel een nadeel en deze lijkt mij verre van onoverkomelijk.

Voor mensen die uiteten gaan kan je de transfers echt wel tot later op de avond aanbieden, ook dit lijkt mij geen probleem. Daarnaast zullen mensen die uiteten gaan in Middelburg pas later aankomen in de stad dus kans op parkeerplaats is dan weer groter.

Aangaande de kosten van een transferium, ik begrijp niet waarom het gebruik hiervan gratis MOET zijn...? Dat het een stuk goedkoper moet zijn dan parkeren in de binnenstad lijkt mij nogal logisch, maar gratis is weer totaal iets anders. Daarnaast hoeft een transferium alleen maar op drukke dagen ingezet te worden dus het merendeel van het jaar niet. Overlast van een transferium is er niet tot nauwelijks voor omwonenden in tegenstelling tot een parkeergarage op het P+R terrein.

Reactie college van burgemeester en wethouders

We zijn het met u eens dat de huidige situatie en directe omgeving van het P+R terrein niet geschikt is voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Op verkeerskundig vlak liggen er diverse uitdagingen zoals de entree van de Schroeweg en de routing van het verkeer dat een eventuele nieuwe parkeervoorziening moet verlaten.

Ook is ons er alles aan gelegen dat een nieuwe voorziening goed uitpakt en misschien wel een plus oplevert voor de omgeving. We hebben dan ook een onderzoek voor ogen dat de consequenties van de ontwikkeling in beeld brengt. Punten van aandacht zijn verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, sociale veiligheid maar ook stedenbouwkundige inpasbaarheid maakt hier zeker onderdeel van uit. Pas als we een totaaloverzicht hebben kunnen we een afweging maken.

De keuze om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren maakten we in de Omgevingsvisie 2050 Middelburg. Het voorliggend parkeerbeleid geeft hier invulling aan. We concluderen dat in de huidige situatie de restcapaciteit beperkt is. Uitplaatsen van bezoekersparkeren is dan enkel mogelijk als we voorzieningen bijbouwen. In tegenstelling tot wat u beweert gaat het hierbij om voorzieningen voor de reguliere parkeervraag en niet om ondersteuning op piekmomenten.

Evenals u vinden we dat een eindje lopen van en naar zo'n voorziening niet bezwaarlijk is. Hiermee voorkomen we structurele inzet van transport van en naar de voorzieningen. De faalkansen van een voorziening op grote afstand zijn groot en maken het niet tot een aantrekkelijk alternatief.

Dat er in de toekomst een zekere behoefte ontstaat voor een transferium sluiten we niet uit. In de inspraakperiode werden we (terecht) gewezen op piekdruktes die ontstaan bij evenementen. Tijdens evenementen ontstaat snel een parkeerdruk. Dit heeft te maken met de extra vraag en soms (ook) met het wegvallen van parkeeraanbod. In het definitieve rapport nemen we de verplichting op om een actieplan te ontwikkelen, hoe om te gaan met parkeren tijdens evenementen.

Zienswijze 5 - Zaaknummer 851384

Het opofferen van de volkstuinen voor parkeerplaatsen gaat wat mij betreft NIET gebeuren. Het weinige groen in deze wijk is kostbaar. Jullie kunnen niet de hele overlast van toeristen op ons afschrijven. Neem de overlast van de cruise schepen en nu ook nog onze moestuinen weg. Zoek een andere oplossing in een andere wijk van de stad. Wij wonen hier en willen wel goed behandeld worden.

Met veel liefde tijd en geld een tuin ingericht die niet te verplaatsen is.

Met mij denken heel veel anderen er zo over.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 6 - Zaaknummer 851398

Wat betreft uw plannen om de binnenstad van Middelburg autoluw te maken door middel van uitbreiding van het parkeerterrein aan de Oude Veerseweg.

Een autoluwe stad is niet verkeerd, maar ik heb groot bezwaar tegen de opoffering van de volkstuinen. U zegt de stad te willen vergroenen, dit klinkt echter in strijd met de plannen. Veel groener dan de tuinen wordt het toch niet? Daarnaast zijn er onwils veel mensen (en dieren!) betrokken zijn bij deze tuinen en zij hebben dan ook heel veel baat bij het behoud hiervan.

Dit is een plek die echt nodig is voor de lichamelijke, mentale en geestelijke gezondheid van de mens. En natuurlijk ook voor alle dieren die zich er huisvesten.

Bij deze wil ik u er ook op wijzen dat in de grond van de tuinen de veenmol aanwezig is. Dit is een beschermde diersoort die op de rode lijst staat.

Het verjagen van deze beestjes is dus verboden.

Mijn bezwaar tegen het uitbreiden van de parkeerplaatsen ten koste van de volkstuinen dien ik bij deze in.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 7 - Zaaknummer 851658

De gemeente Middelburg heeft het totaal ondoordachte en niet onderbouwde plan gepresenteerd om op het Park and Ride terrein achter het station een tweede deklaag te realiseren. Met andere woorden de verkeersproblematiek van de binnenstad wordt afgewenteld op de wijk Dauwendaele waardoor deze wijk 'ruimtelijk' gezien nog verder geïsoleerd raakt van de rest van de stad. De binnenstad de lusten, Dauwendaele de lasten.

Als binnenstadbewoner maak ik hier ernstig bezwaar tegen en ik adviseer de bewoners van deze wijk dan ook verzet aan te tekenen tegen dit plan.

Op topdagen zullen er meer dan duizend verkeersbewegingen van auto's zijn die niet in de wijk thuis horen.

Bovendien doet het parkeerdek het uitzicht op het station, een beschermd rijksmonument en qua bouwstijl nog het enige in ons land (ontwerp ir. Martinus Simon), compleet verdwijnen.

Ik ga er van uit dat de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een dikke rode streep door dit plan zal trekken.

Reactie college van burgemeester en wethouders

We zijn het met u eens dat de huidige situatie en directe omgeving van het P+R terrein niet geschikt is voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Op verkeerskundig vlak liggen er diverse uitdagingen zoals de entree van de Schroeweg en de routing van het verkeer dat een eventuele nieuwe parkeervoorziening moet verlaten.

Ook is ons er alles aan gelegen dat een nieuwe voorziening goed uitpakt en misschien wel een plus oplevert voor de omgeving. We hebben dan ook een onderzoek voor ogen dat de consequenties van de ontwikkeling in beeld brengt. Punten van aandacht zijn verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, sociale veiligheid maar ook stedenbouwkundige inpasbaarheid maakt hier zeker onderdeel van uit. Pas als we een totaaloverzicht hebben kunnen we een afweging maken.

Zienswijze 8 - Zaaknummer 853668

Hierbij ondersteun ik uw plannen voor het autoluw maken van de binnenstad. Echter mag dat niet ten koste gaan van onze volkstuinen aan de Oude Veerseweg.

U geeft aan o.a. in te zetten op meer "groen"...dat is precies waar wij mee bezig zijn in onze tuinen: een omgeving waar biologisch getuiniert wordt, belangrijke vrije tijdsbesteding, gelegenheid voor sociale contacten. Dit alles draagt bij aan een plezierige woonomgeving voor mensen uit de binnenstad waar toch al weinig groen is in onze "stenige omgeving" en waar de mensen veelal een kleine besloten tuin hebben. Onze tuinen zijn al "groen", deze mogen niet opgeofferd worden voor parkeerplaatsen. Daarom verzoek ik u andere opties en locaties te onderzoeken en te realiseren om parkeergelegenheid te bieden. Zo zou o.a. het bestaande parkeerterrein uitgebreid kunnen worden met een extra verdieping er boven, terrein bij de kerk aan de Walcherse weg gebruiken, Hof van Tange uitbreiden
Samengevat: laten we onze volkstuinen behouden en realiseer extra parkeergelegenheid op andere locaties!!!

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvangen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 9 - Zaaknummer 854271

Graag zou ik me willen uitspreken over de Autoluwe binnenstad.

Een autoluwe binnenstad lijkt mij op zich niet verkeerd, alleen ben ik bang dat de omliggende wijken van de binnenstad, zo als de wijk nieuw Middelburg waar wij wonen (prins Mauritsstaat) een parkeerplek gaat worden voor toeristen en andere binnen stad bezoekers hier naar uitwijken, dit is overigens nu al het geval gezien onze staan nog steeds gratis parkeren is.

Ik denk dat het goed is voor de gemeente Middelburg om te kijken naar de omliggende wijken om daar grotendeels blauwe zone van te maken, delen van onze wijk zoals (Jasmijnstaat, Zacharias Jansenstraat en Veersesingel) hebben al een blauwe zone, sommige bewoners parkeren nu bij ons in de straat en de eventuele komst van de autoluwe binnenstad ziet het er voor de bewoners niet rooskleurig uit, er is nu al te weinig parkeerplaats, veel huishoudens hebben 2 auto's en de wijk raakt vol.

Mijn vraag is dan ook de Prins Mauritsstaat, en eventueel andere omliggende straten een blauwe zone te geven, om binnenstad toerisme tegen te gaan.

Reactie college van burgemeester en wethouders

We delen uw zorg. In hoofdstuk 7 paragraaf 4 besteden we hier aandacht aan: "Vallen er in de toekomst meer parkeeralternatieven in de binnenstad weg, dan zullen bezoekers uitkijken naar andere mogelijkheden. Een deel kiest hopelijk voor de fiets, maar we nemen aan dat er een groot aandeel toch met de auto blijft komen. Dit verhoogt de druk op de locaties die nu nét buiten de blauwe zones vallen. We verwachten dat juist in die gebieden maatregelen nodig zijn om eventuele hinder te beperken. Uitbreiding van de bestaande blauwe zone ligt dan voor de hand. E.e.a. gebeurt zondermeer in goed overleg met de bewoners van de gebieden in kwestie."

Naar aanleiding van uw brief voegen we de huidige voorwaarden voor uitbreiding van een blauwe zone, tekstueel toe.

Deze voorwaarden hebben als doel om nut en noodzaak te objectiveren, maar ook om draagvlak voor de maatregel inzichtelijk te maken. Een blauwe zone perkt zeker parkeerhinder in, maar legt ook beperkingen op waar bewoners last van hebben.

Op dit moment zien we geen reden om beschreven drempelwaarden voor de aanvraag van een blauwe zone te verlagen.

Zienswijze 10 - Zaaknummer 856303

Sinds enige tijd is bekend dat de Gemeente Middelburg de binnenstad autoluw wil maken. Als bewoner van de rand van het centrum kan ik dit alleen maar toejuichen. In een periode zoals nu tijdens het paasweekend staat het centrum bomvol auto's.

Tegelijkertijd vinden d ik als bezitter van een moestuin bij parkeergarage Ramsburg ook, dat dit niet ten koste mag gaan van de volkstuinen.

Tuinieren is voor mij een belangrijke vrijetijdsbesteding en daarnaast ook een sociaal gebeuren. Met name de locatie zo dicht bij mijn woning is een enorm pluspunt.

Daarnaast heeft. Als gemeente een beleidsplan opgesteld, waarin staat aangegeven dat er meer groen in de stad moet komen. De volkstuinen zijn denk ik een mooi voorbeeld van vergroening, zeker omdat hier biologisch getuinierd wordt.

Hier zijn de mensen bewust bezig met een stukje groen. Het zorgt voor een stuk inspanning, ontspanning en een heel gezellige onderlinge sfeer.

Min verzoek is dan ook om dit volkstuincomplex ongemoeid te laten en een alternatieve locatie te zoeken voor parkeerplaatsen.

Denk bijvoorbeeld aan het grasveld aan de Krooneveldweg schuin tegenover de Huisartsenpost (andere zijde van de weg naast de watergang. De parkeerplaats bij de HAP wordt nu ook gebruikt door toeristen die naar het centrum lopen.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 11 - Zaaknummer 856985

Bij deze een reactie op uw plannen mbt het autoparkeerbeleid. Het gaat met name om uw plannen om aan de Oude Veerseweg meer parkeerruimte te creëren ten koste van de aldaar gelegen volkstuinen. Het enige positieve wat hierover in de richting van de gemeente te zeggen is, is dat burgers gevraagd wordt te reageren op de voorstellen van de gemeente. Niet dat het veel uit zal halen aangezien de gemeente zelf de inzendingen zal beoordelen en zelf kan bepalen of er wel of niet wat mee gedaan zal worden.

Een van de argumenten van de gemeente is: "Dit moet zorgen voor een beter leefklimaat, een leefbaardere en beter bereikbare binnenstad, en biedt kansen voor meer groen en aanpassing aan het klimaat." Dit kan volgens de gemeente door de volkstuinen te veranderen in een grote parkeerplaats. Volkstuinen, die bestaan uit groen en allerlei zaken die goed zijn voor het klimaat. Volkstuinen die veelal al jarenlang een belangrijk deel uitmaken van het leven van vooral oudere mensen.

Mensen die heel hun leven hebben bijgedragen aan de maatschappij en nu genieten van pensioen/AOW en vooral van hun tuin in de natuur. Volkstuinen waar je soms jaren voor op een wachtlijst moet staan omdat de vraag groter is dan het aanbod. Een aanbod dat deze gemeente nog verder naar beneden bij wil stellen door er een grote parkeerplaats van te maken voor vooral toeristen.

Onvoorstelbaar. Dat er in de binnenstad wat aangepast moet worden aan het parkeren is prima, maar blijf af van de volkstuinen van de Middelburgers, Uw burgers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 12 - Zaaknummer 856988

Er is veel te doen omtrent parkeren. Wij als bewoners van de binnenstad kunnen vaak onze auto niet kwijt, zeker op drukke dagen en weken zoals afgelopen weekend.

Hoe gaat het voor bewoners eruitzien in de toekomst? Wordt er rekening gehouden met bewoners van de binnenstad? Als inwoner van de binnenstad maken wij ons zorgen over het beleid maar ook het nieuw uit te voeren plan.

Denk aan uw inwoners.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Het parkeercomfort van bewoners verbetert doordat bewoners de plaatsen niet meer hoeven te delen met de bezoeker van de binnenstad. In delen van de binnenstad levert deze aanpak zelfs restcapaciteit op. Ruimte die benut kan worden voor andere functies.

Voor meer inhoud en details verwijzen we u naar het rapport "Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid".

Zienswijze 13 - Zaaknummer 856989

Met deze e-mail wil ik mijn ernstige zorgen uitspreken over het voornemen om 550 parkeerplaatsen in het centrum van Middelburg te schrappen. Als betrokken inwoner (en frequent bezoeker van het stadscentrum), wil ik u vriendelijk maar dringend verzoeken dit plan te heroverwegen.

Hoewel verduurzaming en ruimtelijke herinrichting belangrijke doelen zijn, mag dit niet ten koste gaan van de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van onze stad – voor zowel inwoners als toeristen.

Voor inwoners:

Niet iedereen woont op loop- of fietsafstand van het centrum, en het openbaar vervoer biedt helaas niet altijd een praktisch alternatief. Veel inwoners – zeker ouderen en gezinnen – zijn afhankelijk van de auto om hun boodschappen te doen, deel te nemen aan sociale activiteiten of gebruik te maken van voorzieningen.

Voor ondernemers:

Middelburg kent een rijk en gevarieerd aanbod aan lokale winkels, horeca en cultuur. Deze ondernemers zijn sterk afhankelijk van goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid voor hun klanten.

Minder parkeerplaatsen betekent minder bezoekers – en dus minder omzet.

Zeker in tijden waarin veel ondernemers het al moeilijk hebben, is dit een risico dat de gemeente niet moet onderschatten.

Voor toeristen:

Middelburg is een prachtige historische stad met veel aantrekkingskracht voor bezoekers uit binnen- en buitenland. Toeristen willen hun auto kunnen parkeren zonder lange zoektochten of hoge kosten. Als parkeren te lastig of frustrerend wordt, kiezen zij eenvoudigweg voor een andere bestemming. Dat zou een gemiste kans zijn voor onze lokale economie én voor het imago van onze stad.

Kortom: Het drastisch verminderen van parkeergelegenheid in het centrum werkt contraproductief voor de leefbaarheid, economie en het toerisme in Middelburg. Ik verzoek u dan ook met klem om alternatieven te onderzoeken die zowel duurzaam als praktisch zijn – mét oog voor de behoeften van bewoners, ondernemers én toeristen.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. Met het voorliggend plan denken we deze balans gevonden te hebben.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben, behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Voor meer inhoud en details verwijzen we u naar het rapport “Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid”

Zienswijze 14 - Zaaknummer 856996

Een tweetal weken geleden werd er een concept bedacht, voor het parkeerbeleid van fietsen in en vlakbij de binnenstad.

Het betreft hier winkelend publiek die m.n. hun fietsen massaal stallen op de Pottenmarkt en de winkelstraten. Allemaal heel leuk bedacht, maar wordt er ook rekening gehouden met invaliden en mensen die slecht ter been zijn?

Hierop ga ik even wat dieper in:

Vorig jaar mei heb ik in 5 dagen 3x een herseninfarct gehad en 2 maanden geleden een tia. Dat grijpt diep in op functioneren en leven.

Aangezien ik nog steeds revalidatie nodig heb moet ik gebruik maken van een (elektrische) driewieler om bij én in de stad te kunnen komen.

Daarnaast gaat lopen én winkelen moeizaam.

Als ik mijn fiets buiten de binnenstad moet gaan plaatsen, kan ik niet winkelen.

Dat is nu juist één van de dingen die ik momenteel kan, zij het; pakken wat ik nodig heb, afrekenen en weer naar huis. Mijn energie en kracht + evenwicht zijn bij lange na niet optimaal.

Ik zou dan ook graag zien, dat invalide mensen en mensen zoals ik een parkeergelegenheid dicht bij de winkels krijgen, of mogen rijden/ fietsen tot aan de winkels.

Op deze manier wordt de kwaliteit van leven voor mij weer wat aangenamer.

Ik hoop dat mijn probleem onder handen wordt genomen en dat ik antwoord krijg.

Een blijvende hersenschade is niet te zien, maar kost mij heel veel van wat ik hiervoor kon en deed.

Of een invalide- kaart verstrekken, zodat er duidelijkheid is wie en waarom dicht bij de winkels parkeert.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In Middelburg wordt veel gefietst. Dit willen we graag zo houden en waar mogelijk versterken. Een belangrijke voorwaarde zijn goede parkeervoorzieningen op de juiste plaats. We constateren dat op

sommige momenten de vraag groter is dan het aanbod. Op dit moment zijn plannen in voorbereiding (Langevielebinnenbrug, Damplein en omgeving Koorkeerkhof) om het aantal fietsparkeerplaatsen te vergroten. Plannen om (meer) winkelstraten af te sluiten voor fietsers zijn er niet.

Als u beschikt over een gehandicaptenvoertuig (niet zijnde een auto), dan mag u rijden en parkeren in de winkelstraten. Het verbod op fietsen geldt namelijk niet voor gehandicaptenvoertuigen.

Zienswijze 15 - Zaaknummer 857127

Mooie nieuwe parkeerplannen zonder de bereikbaarheid geweld aan te doen. Mijn complimenten. Laat dit ook gelden voor mensen met een gehandicapten parkeerkaart. Graag speciale aandacht voor deze groep, zodat deze groep wel dichtbij het centrum kan parkeren.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Met het geactualiseerde beleidsplan plan verlagen we de parkeerdruk in de binnenstad. Dit betekent dat er juist meer parkeerruimte vrijkomt voor specifieke doelgroepen zoals bewoners en houders van een gehandicaptenparkeerkaart.

Zienswijze 16 - Zaaknummer 857451

Er is maar 1 oplossing hiervoor. Alle toeristen leiden naar de vrijwel lege parkeerkelders in het centrum. Parkeren in het centrum alleen voor vergunninghouders en hun bezoek. Wordt in Engeland ook zo gedaan. Zo kunnen de bewoners ook nog eens gemakkelijker hun auto kwijt.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Het doel is inderdaad bezoekers zoveel mogelijk aan de randen van de binnenstad te laten parkeren. De ruimte die hierdoor vrijkomt kan een andere functie krijgen. De restcapaciteit in de bestaande parkeergarages is beperkt. Om die reden doen we onderzoek naar locaties aan de randen van de binnenstad om de parkeercapaciteit uit te breiden.

Zienswijze 17 - Zaaknummer 857693

Als bewoner van de Binnenstad wil ik reageren op dit stuk. Ik zou er heel blij van moeten worden: eindelijk wordt het probleem erkent en (vooral) aangepakt. Maar na het lezen van het concept is de moed weer in de schoenen gezakt. Het is een chaotisch stuk met heel veel overwegingen, cijfers, mogelijkheden, maar duidelijkheid wat de gemeente nu beoogd geeft het niet. Er zijn meerdere scenario's, maar welke wordt het???? Drie heeft de voorkeur van de gemeente tot nu toe, dus veel plekken inleveren. Wat gebeurt er met het Damplein?? Daar zijn veel parkeerplekken. Als dat wegvalt, komen de kort bezoekers, bewoners binnenstad en de kerkbezoekers op zondagen in de knel.

Hoe wilt u checken of het sociaal bezoek betreft of gewoon een toerist? Handhaving wordt nu al bijna niet gedaan, waarom dan wel?

U wilt de bewoners van de binnenstad stimuleren verder weg te gaan parkeren zodat het centrum verder autoluw wordt. Heeft u weleens in de basis administratie van de gemeente gekeken wat de gemiddelde leeftijd is van de binnenstadbewoners? Sommige ouderen zijn goed te been, maar heel velen ook niet. Te gezond voor een gehandicapten vergunning, maar een wandeling van 15 minuten, vanaf bijvoorbeeld de oude veerseweg, is voor velen niet te doen.

Het realiseren van de plannen (uitbereiding aan de randen van de stad) nemen drie tot vijf jaar in beslag. Ik krijg wel de indruk dat u het opheffen van de 555 parkeerplekken veel sneller wil gaan doen. Dan is de ellende helemaal niet meer te overzien.

Tenslotte: Wanneer worden de bewoners een gelijkwaardige gesprekspartner voor de gemeente net als de ondernemers?

Reactie college van burgemeester en wethouders

Welk scenario het uiteindelijk wordt is een politiek besluit. Scenario 3 sluit het meest aan bij de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Middelburg 2050. We zien het als een richtingbepalend scenario waaraan we de komende jaren zullen werken. We stellen een gefaseerde aanpak voor. We maken een start met scenario 1 op het moment dat een of meerdere parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad zijn gerealiseerd. Parkeerplaatsen die niet langer nodig zijn in de binnenstad worden verwijderd zodra er nieuwe parkeerplaatsen aan de rand van de (binnen)stad zijn aangelegd. Na analyse van deze tussenstap kunnen we verder groeien naar scenario 3. Damplein behoudt de functie voor kortdurend bezoek aan de binnenstad.

Handhaving gebeurt straks met een scanauto. We verlenen parkeerrechten voor verschillende doelgroepen. Hiermee kunnen we onderscheid maken tussen sociaal bezoek en algemeen bezoek.

Als bewoners bereid zijn om buiten binnenstad te parkeren, dan juichen we dat toe. Maar we leggen geen extra verplichtingen op. De huidige vergunninghoudersregeling veranderen we niet. Doordat bewoners in grote delen van de binnenstad parkeerplaatsen niet meer hoeven te delen met bezoekers van de binnenstad, verbetert het parkeercomfort.

Zienswijze 18 - Zaaknummer 858684

Het lijkt me wenselijk dat er in de toekomst niet heel veel parkeerplaatsen uit het centrum verdwijnen. Het lijkt me wenselijker om toeristisch verkeer en het hebben van een tweede auto voor centrumbewoners te ontmoedigen.

Bij ons in de buurt rondom de Oostkerk hebben we relatief weinig overlast van zoekende toeristen, het aantal adressen met meerdere auto's daarentegen zorgt voor meer belasting op het beperkt aantal parkeerplaatsen.

Toeristen zou ik vooral naar de Dam en naar een (voor bezoekers betaalde en vergunninghouders niet betaalde) Cyclehub sturen.

Ik zou toeristisch autoverkeer eerder ont,- dan aanmoedigen (stimuleer fietsen, zorg voor een top gratis fietsenstalling in het centrum).

Als er dan toch extra parkeerplaatsen moeten komen, bouw dan een extra verdieping op de cyclehub of ga voor een gratis parking net iets verder van het centrum.

Het moestuincomplex aan de Oude Veersche weg mag uiteraard NIET WIJKEN voor extra parkeerplaatsen. Een groene binnenstad willen creëren en ondertussen groene bezigheden van binnenstadbewoners wegnemen ten behoeve van meer toeristen gaat natuurlijk echt niet hand in hand.

Bij deze mijn kijk op dit lastige vraagstuk.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in op een autoluwe binnenstad door het bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad te concentreren. Vrijgekomen parkeercapaciteit wordt ingezet voor bewonersparkeren. Ruimte die vrijkomt door restcapaciteit kan in de toekomst een andere functie vervullen. Het ontmoedigen van een tweede auto zetten we voort via tarifiering: een tweede parkeervergunning kost circa drie keer zoveel als de eerste.

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nog geen locatie hebben gekozen voor parkeerausbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 19 - Zaaknummer 859025

Hierbij de zienswijze van en ondernemer die al meer als 40 jaar zowel bewoner als ondernemers is.

Als eerste wil ik het college er op wijzen dat er zolang er over parkeren gesproken wordt, (en kan het weten heb zelf aan veel overleg meegewerkt.)

Er een afspraak staat dat er voor elke parkeerplaats die verdwijnt in de binnen staat er EERST een op korte afstand een andere gerealiseerd moet worden, dus geen plekken weghalen en we zien wel waar en wanneer er plaatsen voor terug komen.

Ook moeten we ons geen houding aanmeten die niet bij ons past om te zeggen we lijken wel Amsterdam of welke hele grote stad dan ook. We blijven een provincie stad, met op momenten dat het druk is.

Voor alternatieven parkeerruimte zijn er een aantal opties.

Extra parkeerdek op hof van tange

Extra parkeerdek op de parkeerplaats bij Albert Heijn.

Als overloop het P&R terrein, dit is zeker geen alternatief voor een definitieve parkeer plaats, de meeste komen van walcheren en dan moet alles eerst door de stad heen.

Extra dek op de oude veerse weg, maar waar gaan de kermisexplosanten dan naar toe?

Het stuk onder de toren laten voor wat het is, alleen beter aangeven dat het doodlopend is, en aanpassen voor minder valieden Over de bewoners nog even dit, die zijn overdag in de meeste gevallen weg dus kunnen die plaatsen best gebruikt worden door andere.

Zelf ben ik in tegenstelling wat de wedhouder beweerd bij diverse bijeenkomsten geweest waar zij verzuimde aanwezig te zijn. Ben zelf ook mede bestuurslid van de VOM, ook daar heeft de wedhouder al een aantal keren de afspraak afgezegd terwijl dit zo belangrijk onderwerp voor de stad is.

Een van de laatste bijeenkomst die gehouden is in het hofje onder de lange Jan is er ook toegezegd dat er commissie zouden worden gevormd van bewoners en andere belanghebbende, dit is helaas ook nooit gebeurt.

Dus de gemeente zou dit hele plan on holt moeten zetten en niet ten koste van alles er doorheen moeten drukken.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in op een autoluwe binnenstad door het bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad te concentreren. Willen we stappen zetten dan is bijbouwen een eerste vereiste. Dit motiveert ons om spoedig een onderzoek te starten naar drie parkeerlocaties: P+R terrein station, Oude Veerseweg en Hof van Tange.

Ook is ons er alles aan gelegen dat een nieuwe voorziening goed uitpakt en misschien wel een plus oplevert voor de omgeving. We hebben dan ook een onderzoek voor ogen dat de consequenties van de ontwikkeling in beeld brengt. Punten van aandacht zijn verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, sociale veiligheid maar ook stedenbouwkundige inpasbaarheid maakt hier zeker onderdeel van uit.

Voordat we parkeerplaatsen in de binnenstad laten vervallen zorgen we dat er voldoende parkeerplaatsen aan de rand van de (binnen)stad gerealiseerd zijn.

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

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Uw opmerking over de kermisexploitanten die tijdens de kermisperiode in Middelburg op het parkeerterrein Oude Veerseweg verblijven, nemen we als onderzoekspunt mee in het eerdergenoemde parkeerlocatieonderzoek.

Zienswijze 20 - Zaaknummer 859772

Middelburg leeft grotendeels van toerisme, en dat is van essentieel belang voor onze stad. Als ondernemer met meer dan vijftig jaar ervaring in Middelburg weet ik uit eigen praktijk hoe belangrijk bereikbaarheid en parkeergemak zijn voor de horeca, winkels en middenstand.

Het beperken van parkeermogelijkheden in en rond het centrum jaagt bezoekers weg, met als gevolg omzetverlies, leegstand en verlies van werkgelegenheid. Hoewel ik het belang van een groenere en aantrekkelijkere binnenstad erken, mag dit nooit ten koste gaan van de toegankelijkheid voor bezoekers. Ik verzoek u daarom dringend:

- voldoende betaalbare en toegankelijke parkeergelegenheid in en nabij het centrum te behouden;
- bezoekersvriendelijke maatregelen te overwegen.
- de belangen van ondernemers en de werkgelegenheid zwaar mee te laten wegen.

Middelburg moet gastvrij en bereikbaar blijven om haar levendigheid en economische kracht te behouden.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. Met het voorliggend plan denken we deze balans gevonden te hebben.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben, behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Voordat we parkeerplaatsen in de binnenstad laten vervallen zorgen we dat er voldoende parkeerplaatsen aan de rand van de (binnen)stad gerealiseerd zijn. Juist in de woonstraten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zienswijze 21 - Zaaknummer 860305

Ik heb het volgende te zeggen over het fiets- en autoparkeerbeleid:

Auto's:

Het is belachelijk en niet meer van deze tijd dat al die toeristen nu gewoon overal door de binnenstad kunnen rijden op zoek naar een parkeerplaats. Ik stel voor om het te doen zoals in Zierikzee: parkeren buiten de binnenstad, en alleen bewoners met vergunning kunnen in de binnenstad rijden en parkeren. Het centrum van Middelburg is klein genoeg om dat zo te regelen.

Het lijkt me een erg slecht idee om de P&R bij het station uit te bouwen, omdat dit terrein niet goed bereikbaar is, en alleen via een woonerf/woonwijk. De bewoners protesteren terecht.

Als meer mensen aan de rand van de stad moeten parkeren moeten de blauwe zones uitgebreid worden. Zodat bewoners net buiten de binnenstad ook nog enigszins in de buurt van hun huis kunnen parkeren, en niet alle toeristen voor hun deur gaan staan omdat het daar gratis is. Zoals bijvoorbeeld nu op de Seisweg gebeurt (gedeelte zonder blauwe zone). Er zijn daar al veel te weinig parkeerplaatsen voor de bewoners.

Idee voor op parkeerplaatsen (gezien in Bloemendaal aan Zee): boven de parkeerplaatsen afdakjes bouwen, waar zonnepanelen op liggen.

Win-win-situatie: auto's worden niet zo warm, en je hebt plek voor veel zonnepanelen dus stroom. Een-richting verkeer instellen langs de Langevielesingel. Het was ideaal toen er op de Langevielesingel gewerkt werd en de boel was afgesloten voor auto's! En 30 km/u op de Singels is wel hard genoeg, zodat je eens langs de singels kunt wandelen zonder het oorverdovende auto-lawaai.

Misschien kan er door de week bij de nieuwe Ontmoetingskerk (Sandberglaan) geparkeerd worden? Fietsen:

Ik zie vaak veel fietsen geparkeerd staan in de Schuifelstraat. Dat is geen slechte plek voor een stalling. Veel mensen rijden zo vanaf het westen de stad in.

Verder is de Zusterstraat een prima plaats voor een fietsenparkeerplaats, in plaats van het auto-parkeerterrein wat er nu is. Sowieso kunnen auto-parkeerplaatsen omgezet worden in fiets-parkeerplaatsen. En zoals meerdere mensen al opmerkten: handhaven zou leuk zijn. Zodat er geen ettertjes op fatbikes veel te hard door de Lange Delft e.d. rijden terwijl het daar vol met voetgangers is. En nog eens kijken naar waar fietsen toegestaan is en waar niet. Sowieso fietsen verbieden in de winkelstraten.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in op een autoluwe binnenstad door het bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad te concentreren. Willen we stappen zetten dan is bijhouden een eerste vereiste. Dit motiveert ons om spoedig een onderzoek te starten naar drie parkeerlocaties: P+R terrein station, Oude Veerseweg en Hof van Tange. Dit zijn locaties die dicht bij de binnenstad liggen. Het parkeerterrein van de Ontmoetingskerk ligt op grotere afstand van de binnenstad en is daardoor minder interessant voor dagelijks gebruik.

Ook is ons er alles aan gelegen dat een nieuwe voorziening goed uitpakt en misschien wel een plus oplevert voor de omgeving. We hebben dan ook een onderzoek voor ogen dat de consequenties van de ontwikkeling in beeld brengt. Punten van aandacht zijn verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, sociale veiligheid maar ook stedenbouwkundige inpasbaarheid maakt hier zeker onderdeel van uit. Pas als we een totaaloverzicht hebben kunnen we een afweging maken.

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

We begrijpen uw wens om het autoverkeer (qua snelheid en intensiteit) op de Langevielesingel in te perken. Dit valt buiten het bereik van de actualisering van het parkeerbeleid.

Uw suggesties voor verdere uitbreiding van het fietsparkeren nemen we mee in het nog op te stellen implementatieplan. Start vindt plaats na vaststelling door gemeenteraad.

Zienswijze 22 - Zaaknummer 860309

Hierbij in de bijlage mijn bijdragen wat ik op insta had geschreven en hoe ik het zie in ons mooie en bruisende stad Middelburg. Dat zeker zo moet blijven!!

Meer parkeerplekken creëren, mensen willen ook voor klein boodschapje de stad in kunnen. En zeker als je vanuit de dorpen komt. Dus grote parkeergarages maken bv bij Hof van Tange of verbouw het politie bureau aan de singel tot garage of onder het Damplein genoeg keuzes. De stad moet levendig blijven met diverse winkels en horeca met mooie grote terrassen. De ondernemers hebben zoveel gedaan om Middelburg nu zo te maken en door de VOM en Wij zijn de Stad en daardoor is er veel werkgelegenheid in het centrum. Dat is voor de Middelburger zelf heel fijn en door het toerisme hebben we iedereen nodig en zijn er zoveel leuke winkels en horeca. Je hoort namelijk ook heel veel goede dingen van iedereen ook van mensen van buitenaf. Dat Middelburg zo gezellig is en er zoveel georganiseerd wordt echt heel top. Door het hele jaar door bijna. Dat kunnen. Kleinere andere steden in Nederland soms niet zeggen.

Dus maak Middelburg niet kapot en geef de ondernemer vertrouwen en geen stress..., want dat verdienen ze niet.

Bijlage

Graag parkeerplekken behouden!! En meer parkeerplekken creëren. En misschien bij Hof van Tange een grote parkeergarage bouwen. Of ergens anders. Maar Eerst nieuwe parkeerplekken maken en dan pas aanpassen. Onder Damplein een parkeergarage zou ook een goed idee zijn.

Want mensen willen ook voor een klein boodschapje de stad in. En zeker als je buiten Middelburg woont. Als we een leuke stad willen behouden dan moeten de parkeerplekken goed zijn.

Veel winkels in de binnenstad behouden is veel werkgelegenheid in het centrum en gezelligheid. Zodat de horeca het ook goed doet. We willen toch geen spookstad worden!

Middelburg bruist nu en dat is fijn. Voor jong en oud. En door de hoeveelheid toerisme werkgelegenheid in het centrum en gezelligheid. Zodat de horeca het ook goed doet. We willen toch geen spookstad worden!

Middelburg bruist nu en dat is fijn. Voor jong en oud. En door de hoeveelheid toerisme hebben wij in Middelburg nog leuke en diverse winkels.

Minder parkeerplekken minder mensen in de stad minder toerisme minder werkgelegenheid en minder leuke winkels en meer leegstand uit eindelijk en dat willen we toch niet!

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het nieuwe beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans

moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. Met het nieuwe plan denken we deze balans gevonden te hebben.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben, behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Voordat we parkeerplaatsen in de binnenstad laten vervallen zorgen we dat er voldoende parkeerplaatsen aan de rand van de (binnen)stad gerealiseerd zijn. Juist in de woonstraten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zienswijze 23 - Zaaknummer 860348

Ik ben één van de tuinders van het volkstuinten complex bij Ramsburg.

Er zijn plannen om daar extra parkeerplaatsen te maken ten koste van de volkstuinten. Ik wil u vragen dit niet te doen.

Het is werkelijk zo'n fijne mooie en groene plek.

Iedereen werkt daar met zoveel liefde voor de natuur. Er is al zoveel geïnvesteerd door iedereen. Letterlijk en figuurlijk.

Daarnaast hebben we het zo fijn samen.

Ik begrijp het parkeerprobleem, maar wilt u alstublieft de volkstuinten behouden. Misschien wilt u de tuinen bezoeken op onze opendag 14 juni.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nog geen locatie hebben kozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 24 - Zaaknummer 860388

Wij wonen aan het Damplein.

Op drukke dagen en vooral in de zomer kunnen wij vaak niet op het plein parkeren terwijl we daarvoor wel een vergunning hebben.

Vooral als we overdag even weggaan, kunnen we de auto niet meer kwijt als we terugkomen.

Het aantal parkeerplaatsen is drastisch afgenomen sinds we hier zijn komen wonen.

Eerst de plaatsen voor "De Juf", toen een vaste plek voor onze buurman die arts is en daarna nog een tiental plaatsen voor elektrische auto's.

Allemaal heel begrijpelijk maar wij komen in de knel.

Wij zijn tweede helft 70, en hebben soms problemen met lopen. Fietsen doen wij niet meer.

Gelukkig verder nog gezond en wij hopen nog een tijd in dit huis te kunnen blijven.

Met zoveel winkels voor de dagelijkse boodschappen in de buurt, kan dat ook wel.

We hopen op gehoor voor ons probleem.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie.

Als stip aan de horizon stellen we scenario 3 voor. Hierbij faciliteren we in woonstraten bewonersparkeren (waaronder sociaal bezoek) en laten we parkeerders met bedrijfsvergunningen toe.

Omwille van economisch functioneren behouden we meerdere parkeerterreinen voor kortdurend bezoek aan de binnenstad. Het parkeerregime op het Damplein wijzigt niet. Wel verlengen we de reguleringsuren. Voor u betekent dit dat de parkeerdruk in de avonduren en op zondag lager wordt. Op alle andere momenten zal het nieuwe beleid helaas voor u geen verlichting brengen.

Zienswijze 25 - Zaaknummer 861540

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg.

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid.

Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijk-

heden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad – de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen.

Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn...

In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin. Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers.

Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en de daling van de detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd.

Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de ondernemers van de binnenstad. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven.

Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 26 - Zaaknummer 861553

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging - waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd - onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeervoorzieningen aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto - zonder adequate alternatieven - zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief.

Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg.

Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

We delen uw mening dat actieve samenwerking beter is dan reactief. Om hiertoe te komen ondernemen we de volgende acties:

- 12 februari 2024: Interne consultatie en uitleg over uitvoeringsprogramma en het projectplan;
- 25 maart 2024: Stuurgroep, afstemming stand van zaken + beoogde vervolgstappen in het proces;
- 6 mei 2024: Werkbezoek Koninklijke Horeca Nederland afdeling Middelburg, ledenbijeenkomst in de Basiliek. Uitleg programma, proces en de oproep tot actieve houding ondernemers;
- 29 mei 2024: Werkbezoek algemene ledenvergadering van de VOM in de Cluys. Uitleg programma, proces en de oproep tot actieve houding ondernemers
- 5 juni 2024: Informatie markt brede publiek in de Zeeuwse Bibliotheek. Verzoek aan de VOM om ook een stand te bemensen om belangen te inventariseren.
- 5 juni 2024: Promotiefilmpje parkeerruimte gelanceerd met medewerking diverse belanghebbenden onder andere VOM-leden;
- 16 juli 2024: Werkbezoeken aan en verkennende gesprekken van projectleider met diverse ondernemer op locatie;
- 6 november 2024: Referentiebezoek en toelichting concept hoofdlijnen aan Koninklijke Horeca Nederland afdeling Middelburg;
- 6 november 2024: Referentiebezoek en toelichting concept hoofdlijnen aan VOM;
- 13 december 2024: Persbericht conceptrapport uitbreiding parkeergarages;
- 8 januari 2025: Projectleider aanwezig bij de nieuwjaarsreceptie van de VOM.

Gedurende het proces meerdere (telefonische) contactmomenten met de VOM en KHN om persberichten en aankondiging inspraakperiode vooraf kenbaar te maken. Graag denken we met u na hoe we onze samenwerking kunnen verbeteren.

Zienswijze 27 - Zaaknummer 861565

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad – de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid houden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren.

Zienswijze 28 - Zaaknummer 861624

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd aan de Markt te Middelburg, wil ik mijn grote zorgen kenbaar maken over de voorgestelde wijzigingen in het parkeerbeleid zoals deze in het rapport zijn gepresenteerd. Hoewel ik de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid onderschrijf, ben ik van mening dat de nu voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het fors terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de stadsranden - de economische én sociale vitaliteit van het centrum ernstig kunnen aantasten.

De leefbaarheid van de binnenstad wordt niet alleen bepaald door groenvoorziening en autoluwe zones, maar in belangrijke mate ook door levendigheid: mensen die er wonen, winkelen, eten, werken en verblijven. Toeristen, winkelend publiek en horecabezoekers vormen de levensader van het stadscentrum.

Zonder hen verdwijnen niet alleen omzet en werkgelegenheid, maar ontstaat leegstand, met als gevolg verpaupering van de openbare ruimte - een ontwikkeling die we in andere steden al hebben kunnen waarnemen toen bereikbaarheid werd beperkt en klanten wegbleven.

Juist goede bereikbaarheid en de mogelijkheid om dichtbij te parkeren zijn essentieel om de binnenstad aantrekkelijk te houden. Hoewel toeristen bereid zijn om iets verder te lopen, mag de psychologische drempel van parkeren op afstand niet worden onderschat. Uit uw eigen onderzoek blijkt bovendien dat de parkeerdruk nu al hoog is. Wanneer de bereikbaarheid wordt verminderd zonder dat er eerst volwaardige alternatieven zijn gerealiseerd, verliest de binnenstad aan aantrekkingskracht - met directe gevolgen voor de waarde, verhuurbaarheid en het onderhoud van panden.

Daarnaast ontbreekt in het rapport een heldere en realistische planning voor de aanleg van voldoende randparkeerterreinen. Er wordt gesproken over een realisatietermijn van drie tot vijf jaar, terwijl al op korte termijn ingrijpende maatregelen in het centrum worden voorgesteld. Dat is onverantwoord en schept grote onzekerheid voor pandeigenaren en ondernemers.

Wat bovendien ernstig mist in de onderbouwing is een diepgaande analyse van de economische impact voor de vastgoedmarkt in het centrum. De focus ligt op mogelijke verliezen aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar de gevolgen voor investeringswaarde, huuropbrengsten, winkelomzet en werkgelegenheid blijven onderbelicht. Een robuust parkeerbeleid moet niet alleen de leefomgeving dienen, maar ook het economische fundament waarop een leefbare stad rust.

Ik doe daarom een dringend beroep op u om de voorgestelde veranderingen gefaseerd door te voeren, en uitsluitend nadat de benodigde randvoorzieningen volledig operationeel zijn. Daarnaast verzoek ik u dringend om serieuze economische effectstudies te laten uitvoeren, specifiek gericht op de impact voor vastgoed, ondernemers en de aantrekkelijkheid van het centrum. In de overgangsfase moet bovendien de bereikbaarheid voor bezoekers gewaarborgd blijven. Tot slot is het essentieel dat er actief overleg plaatsvindt met vastgoedeigenaren, ondernemersverenigingen en andere belanghebbenden bij de verdere uitwerking van de plannen.

Alleen door duurzaamheid en economische vitaliteit in samenhang te benaderen, kan Middelburg een levendige, leefbare én toekomstbestendige stad blijven - voor inwoners, bezoekers én investeerders.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 29 - Zaaknummer 861729

Ik wilde graag mijn overwegingen met u delen. Ik heb het document zojuist doorgenomen.

Ik hoop dat uiteindelijk eerst de parkeergelegenheden gerealiseerd zijn, voordat het nieuwe beleid in werking treedt.

Ik maak me namelijk best zorgen over het 'aan de rand parkeren' en dat de parkeerplaats op ongeveer 15 min. lopen van de stad moet zijn.

Dat is waar ik bang voor ben, dat we in onze woonwijk te weinig eigen parkeergelegenheden hebben. Onze straat is ongeveer op 15 min lopen van de stad. Zie punt 7.3, 7.4 en 7.5. We merken namelijk nu al, dat de plekken vaak vol staan en een plekje voor de eigen auto een probleem wordt (ik heb het over de kwartieren, Klarenbeek). Als ik in ochtend vertrek naar mijn werk, zie ik iedere dag meerdere auto's al parkeren aan de Gerbrandylaan. Ik vind het al jaren een zeer volle en onoverzichtelijk straat, bovendien soms ook gevaarlijk. Omdat ik de straten voor de Gerbrandylaan nu blauwe zones gelden (wat voor de bewoners daar natuurlijk heel fijn is), ben ik bang dat het probleem zich gaat verschuiven. M.a.w. meer werk-verkeer bij ons in de wijk en straks dus misschien ook dagjesmensen en toeristen?

Ik hoop dat jullie dit lezen en meenemen in de besluitvorming. De leefbaarheid in de binnenstad is belangrijk, maar ook in de buitenwijken, het rustige Klarenbeek, willen we de leefbaarheid prettig houden.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Heel terecht merkt u op dat er door aanpassing van het parkeerbeleid de kans bestaat op uitwijkgedrag. Bezoekers parkeren dan in woonstraten waar geen parkeerregulering geldt en dit kan vervolgens leiden tot hinder. Het instellen van een blauwe zone perkt deze hinder in. In reactie op uw schrijven namen we de voorwaarden voor het instellen van een blauwe zone op. Dit geeft extra inzicht in de mogelijkheden.

Mede door uw reactie is het idee ontstaan om de nieuwe scanauto in te zetten voor monitoring van de parkeerdruk. Hiermee houden we een vinger aan de pols als het gaat om (mogelijk) uitwijkgedrag van bezoekers. Bijkomend kunnen we vlot handelen bij aanvragen voor een blauwe zone, maar ook zelf initiatief tonen bij aanhoudende hoge parkeerdruk in een grensgebied.

Zienswijze 30 - Zaaknummer 861730

Via deze weg wil ik mijn zienswijze kenbaar maken ten aanzien van het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid', en in het bijzonder de voorgenomen uitbreiding van parkeerplaatsen op het terrein van het moestuincomplex aan de Ramsburg.

Ik maak bezwaar tegen dit voornemen, omdat dit betekent dat 26 moestuinbezitters hun tuinen moeten opgeven. Deze moestuinen zijn méér dan alleen een plek om groenten te verbouwen. Ze vormen een waardevolle groene oase waar mensen werken aan hun fysieke en mentale gezondheid, sociale contacten onderhouden en bijdragen aan de biodiversiteit in de stad.

Het rapport stelt terecht dat er gestreefd wordt naar een Middelburg met meer ruimte voor groen, ontmoeting en beleving. Het opofferen van een actief gebruikt en geliefd groen terrein voor extra parkeerplekken staat daar haaks op. Zeker in een tijd waarin vergroening, gezondheid en duurzaamheid centraal staan in gemeentelijk beleid, zou het verwijderen van deze moestuinen een uiterst ongelukkig signaal zijn.

Indien de uitbreiding van parkeerplaatsen op deze locatie onvermijdelijk wordt geacht, dring ik er met klem op aan dat er een volwaardig en nabijgelegen alternatief wordt geboden aan alle tuinders die hierdoor hun plek verliezen. Dit alternatief dient tijdig beschikbaar te zijn, zodat de continuïteit van hun activiteiten gewaarborgd blijft.

Ik vertrouw erop dat u deze zienswijze meeneemt in het eindverslag en het uiteindelijke besluitvormingstraject. Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst van deze inspraakreactie.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeerausbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Mocht onverhoopt het terrein van Kweeklust nodig zijn voor de realisatie van parkeercapaciteit dan zullen we zeker in overleg met de vereniging op zoek gaan naar een passend alternatief.

Zienswijze 31 - Zaaknummer 861830

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de Binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgotraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 32 - Zaaknummer 861856

Als eigenaar van twee monumentale panden in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid.

Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad – de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn essentiële voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn een eindje te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, verliest snel aantrekkingskracht, met directe gevolgen voor de waarde en verhuurbaarheid van panden en daarmee voor de economische dynamiek van de stad.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact op de vastgoedmarkt in de binnenstad. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan investeringswaarde, huurinkomsten en werkgelegenheid wordt nauwelijks meegenomen. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid én de economische kracht van de stad.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 33 - Zaaknummer 861832

Namens mijzelf, eigenaar van een pand in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn essentiële voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn een eindje te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, verliest snel aantrekkingskracht, met directe gevolgen voor de waarde en verhuurbaarheid van panden en daarmee voor de economische dynamiek van de stad.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact op de vastgoedmarkt in de binnenstad. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan investeringswaarde, huurinkomsten en werkgelegenheid wordt nauwelijks meegenomen. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat adequate randvoorzieningen volledig zijn gerealiseerd. Daarnaast is het essentieel dat er serieuze economische effectstudies worden uitgevoerd naar de gevolgen voor pandeigenaren en de vastgoedwaarde in de binnenstad. Ook moet er in de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Verder is beter overleg en actieve participatie met pandeigenaren, ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren noodzakelijk bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid zodanig aan te passen dat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen op die manier blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, bezoekers en investeerders.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen

van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 34 - Zaaknummer 861854

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn essentiële voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn een eindje te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, verliest snel aantrekkingskracht, met directe gevolgen voor de waarde en verhuurbaarheid van panden en daarmee voor de economische dynamiek van de stad.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact op de vastgoedmarkt in de binnenstad. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan investeringswaarde, huurinkomsten en werkgelegenheid wordt nauwelijks meegenomen. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid én de economische kracht van de stad.

Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat adequate randvoorzieningen volledig zijn gerealiseerd. Daarnaast is het essentieel dat er serieuze economische effectstudies worden uitgevoerd naar de gevolgen voor pandeigenaren en de vastgoedwaarde in de binnenstad. Ook moet er in de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Verder is beter overleg en actieve participatie met pandeigenaren, ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren noodzakelijk bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid zodanig aan te passen dat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen op die manier blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, bezoekers en investeerders.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 35 - Zaaknummer 861852

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeer-terreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstad-ondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadsondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid houden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 36 - Zaaknummer 861831

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn essentiële voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers

bereid zijn een eindje te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, verliest snel aantrekkingskracht, met directe gevolgen voor de waarde en verhuurbaarheid van panden en daarmee voor de economische dynamiek van de stad.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact op de vastgoedmarkt in de binnenstad. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan investeringswaarde, huurinkomsten en werkgelegenheid wordt nauwelijks meegenomen. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid én de economische kracht van de stad.

Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat adequate randvoorzieningen volledig zijn gerealiseerd. Daarnaast is het essentieel dat er serieuze economische effectstudies worden uitgevoerd naar de gevolgen voor pandeigenaren en de vastgoedwaarde in de binnenstad. Ook moet er in de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Verder is beter overleg en actieve participatie met pandeigenaren, ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren noodzakelijk bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid zodanig aan te passen dat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen op die manier blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, bezoekers en investeerders.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgetraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 37 - Zaaknummer 861833

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging - waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd - onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto - zonder adequate alternatieven - zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De

toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeer-voorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief.

Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg.

Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

We delen uw mening dat actieve samenwerking beter is dan reactief. Om hiertoe te komen ondernemen we de volgende acties:

- 12 februari 2024: Interne consultatie en uitleg over uitvoeringsprogramma en het projectplan;
- 25 maart 2024: Stuurgroep, afstemming stand van zaken + beoogde vervolgstappen in het proces;
- 6 mei 2024: Werkbezoek Koninklijke Horeca Nederland afdeling Middelburg, ledenbijeenkomst in de Basiliek. Uitleg programma, proces en de oproep tot actieve houding ondernemers;
- 29 mei 2024: Werkbezoek algemene ledenvergadering van de VOM in de Cluys. Uitleg programma, proces en de oproep tot actieve houding ondernemers
- 5 juni 2024: Informatie markt brede publiek in de Zeeuwse Bibliotheek. Verzoek aan de VOM om ook een stand te bemensen om belangen te inventariseren.
- 5 juni 2024: Promotiefilmpje parkeervoorziening gelanceerd met medewerking diverse belanghebbenden onder andere VOM-leden;
- 16 juli 2024: Werkbezoeken aan en verkennende gesprekken van projectleider met diverse ondernemer op locatie;
- 6 november 2024: Referentiebezoek en toelichting concept hoofdlijnen aan Koninklijke Horeca Nederland afdeling Middelburg;
- 6 november 2024: Referentiebezoek en toelichting concept hoofdlijnen aan VOM;
- 13 december 2024: Persbericht conceptrapport uitbreiding parkeergarages;
- 8 januari 2025: Projectleider aanwezig bij de nieuwjaarsreceptie van de VOM.

Gedurende het proces meerdere (telefonische) contactmomenten met VOM en KHN om persberichten en aankondiging inspraakperiode vooraf kenbaar te maken.

Zienswijze 38 - Zaaknummer 861853

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder

het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadsondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 39 - Zaaknummer 862254

Hierbij dien ik formeel bezwaar in tegen het voorgenomen parkeerbeleid van de gemeente Middelburg, zoals uiteengezet in het conceptrapport "Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg". Mijn bezwaar richt zich specifiek op de voorgenomen maatregelen om de binnenstad autoluw te maken alvorens er adequate alternatieve parkeeroplossingen aan de rand van de stad zijn gerealiseerd.

Ik ben van mening dat de voorgestelde aanpak, waarbij de binnenstad autoluw wordt gemaakt en bezoekers naar parkeerlocaties aan de rand van de stad worden verwezen, voorbarig is en aanzienlijke negatieve gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van de binnenstad.

Mijn voornaamste bezwaren zijn als volgt:

1. Bereikbaarheid: Het autoluw maken van de binnenstad zonder voldoende alternatieve parkeermogelijkheden creëert een barrière voor bezoekers die afhankelijk zijn van de auto. Dit treft in het bijzonder ouderen, mensen met een beperking, en gezinnen. Het belemmert de toegang tot winkels, culturele voorzieningen en horeca, wat kan leiden tot een afname van het aantal bezoekers en daarmee een negatieve impact heeft op de lokale economie.

2. *Leefbaarheid: Het verplaatsen van de parkeerdruk naar de rand van de stad verplaatst de problematiek in feite alleen maar. Zonder adequate capaciteit en regulering kan dit leiden tot overlast in de omliggende woonwijken, met name door zoekverkeer en parkeren in woonstraten.*

3. *Economische vitaliteit: De binnenstad van Middelburg is afhankelijk van de bereikbaarheid voor bezoekers. Een abrupte overgang naar een autoluw situatie, zonder dat er volwaardige alternatieven zijn, kan leiden tot een afname van de aantrekkingskracht van de binnenstad als winkel- en verblijfsgebied. Dit kan resulteren in leegstand en een verschraving van het aanbod.*

Alternatieve aanpak:

Ik stel voor dat de gemeente een gefaseerde aanpak hanteert, waarbij de realisatie van voldoende en goed bereikbare parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad prioriteit krijgt. Pas wanneer deze alternatieven volledig operationeel zijn en de beoogde capaciteit bieden, dient de gemeente over te gaan tot het autoluw maken van de binnenstad. Deze aanpak sluit ook aan bij de in het rapport genoemde noodzaak om eerst de parkeerlocaties aan de rand van de stad te ontwikkelen alvorens over te gaan op het autoluw maken van de binnenstad.

Ik verzoek u dan ook dringend om het voorgenomen parkeerbeleid te herzien en de realisatie van alternatieve parkeeroplossingen als randvoorwaarde te stellen alvorens de binnenstad autoluw te maken.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 40 - Zaaknummer 862255

Met zeer veel plezier woon ik met mijn gezin in het centrum van Middelburg, waar we prettig wonen, werken en recreëren. Mijn gezin en ik zijn zeer verheugd dat de Gemeente Middelburg de binnenstad verder autoluw wil maken en daarbij kansen ziet voor vergroening en klimaat adaptatie. Als bewoners, werkenden en scholier van het centrum kunnen we dit alleen maar toejuichen.

Daarbij voeg ik graag nog wat overwegingen toe.

Zelf heb ik vanaf de jaren '60 de stad zien, horen en voelen veranderen. De monumentale binnenstad is opgeknapt, en er is groen, plantsoen, ingeruild vanwege veel meer gemotoriseerd verkeer, zoals vrijwel overal in de westerse wereld. Veranderende leefomstandigheden die vooral recent ook zijn voortgekomen uit demografische ontwikkelingen. Simpel gesteld; sinds een aantal jaren meer mensen die meer vrije tijd en mogelijkheden hebben.

Klimaatverandering geeft daarbij noodzaak om nu weer aanpassingen te doen om eea. leefbaar en in goede conditie te houden. Voor de stad zelf, en de diverse doelgroepen in onze aantrekkelijke niet al te grote provinciehoofdstad. Die doelgroepen hebben uiteraard niet altijd dezelfde wensen en verwachtingen. Meerdere belangen van verschillende -bewoners, in leeftijd en wensen, -werkenden, als werknemer, werkgever, en bezoekers, die hier komen voor de mensen, of voor de stad zelf, om te genieten van de vele monumenten, winkels, cultuuraanbod, of horeca. Of louter om te ontdekken.

Voorwaar geen sinecure om beleid op te maken. Wat dat betreft geef ik graag een compliment aan jullie, de mensen die, namens de gemeente, beleid door visie durven maken. En dan niet alleen 2050 als horizon, zodat dat lekker veilig, ver weg en dus nog veelvuldig aanpasbaar is, maar 2030, binnen 5 jaar.

Meer concreet naar deze inspraak op beleid; zoals jullie schrijven neemt het aantal inwoners de komende jaren steeds meer toe, is de verwachting. Dit ondervinden we nu al; bouw nieuwe woningen en - woonwijken, inbreiding woningen en monumentale panden die van woonhuis of bedrijf omgeturnd worden naar appartementen. Dit laatste heeft als gevolg dat waar eerst maximaal 2 parkeervergunningen op een pand zaten, nu regelmatig meer.

Naast het groeiende aantal inwoners, is de verwachting dat ook het aantal bezoekers/toeristen fors blijft groeien. Meer bewoners en toeristen betekent (buiten degenen die de stad binnenkomen via het

droevige treinstation of de groeiende hoeveelheid "cruise schepen") ook meer auto's en fietsen, maar de openbare ruimte wordt niet groter en de fiets- en parkeerplekken worden dus in verhouding schaarser. Het is dan ook goed dat er gewerkt wordt aan een blijvend bereikbare en leefbare stad voor iedereen, rekening houdend met het veranderende klimaat dat meer extremen van warmte die we de laatste jaren ervaren, evenals 'plotseling' grote hoeveelheden regen zoals bv. een paar jaar geleden op de monumenten dag in september. De maatregelen zullen nooit voor iedereen het hele wensenlijstje inhouden. Dat merk ik nu ook als ik medebewoners en collega ondernemers spreek. Met name bij de collega ondernemers is een groot verschil in adaptatie te horen. Een aantal is bang voor de maatregelen die kunnen komen, en schreeuwt moord en brand, maar anderen zien noodzaak en aanpassing met kansen. Het gezegde: "de mens lijdt het meest door het lijden dat hij vreest" is misschien zo oud als Middelburg en nog even actueel. Troost mag zijn dat Middelburg nu niet als eerste probeert zich aan te passen naar de toekomst toe. Destijds, toen velen vanuit Antwerpen hierheen kwamen en zich "gewoon" hier vestigden, gaf dat ook eerst gemengde reacties en werd er vervolgens mee geleefd. Nu kunnen we beter een idee vormen hoe de toekomst in te richten en er ons voordeel mee doen door beleid vorm te geven dat op voorzienbare ontwikkelingen inspelen kan.

Plannen en aanpassingen kunnen niet van de één op de andere dag gerealiseerd worden, maar toch zou ik graag zien dat, zo snel als mogelijk, gestart wordt met het bouwen van (groene) fiets- en autoparkeervoorzieningen aan de rand van de stad en vergroening in de binnenstad! Erg fijn dat inspraak en participatie in deze eeuw uitvoerig wordt beleden, maar zelfs hierbij is een teveel mogelijk. Het heeft geen nut om daar jaren voor uit te trekken. Mensen zijn vaak met veel zaken bezig in het dagelijks bestaan en raken letterlijk de weg kwijt met al te lange trajecten van participatie. Het besturen en vormgeven van een stad is na inzicht en plan luisteren naar betrokkenen, en vervolgens naar beste weten besluiten en uitvoeren, en dat goed te communiceren naar degenen die het aangaat zonder opnieuw inspraak. Besturen met het oog op een optimaal verkiezingsresultaat is dan de weg van de minste weerstand ook al komt de waardering voor goed bestuur vaak later. De visie van 50 jaar geleden om de binnenstad met steun op te knappen en te onderhouden bleek een gouden zet, maar werd ook niet zonder slag of stoot omarmd.

Ik wens u allen veel succes en het beste. Wij kunnen hier zelf vanuit onze leefwereld alleen de stad en ons oude huis voor de toekomst proberen te behouden en waar het kan te verbeteren en verduurzamen. Voorzover daar behoefte aan is excuseer ik mij voor mijn langdurige betoog, maar het heeft als oorzaak dat ik van Middelburg hou.

Er ligt mijn inziens een goed plan en advies (Scenario 3 met een gefaseerde aanpak), waarvan ik aanneem dat de gemeenteraad hier een positief besluit over neemt.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Hartelijk dank voor het delen van uw positieve overwegingen op ons plan!

Zienswijze 41 - Zaaknummer 862256

In de samenvatting wordt een gefaseerde overgang van scenario 1 naar scenario 3 voorgesteld, waarbij scenario 3 de gewenste situatie in 2050 is.

Mijn advies is om in de tussentijd een slim systeem voor bezoekers te implementeren, zodat bewoners zoveel mogelijk ontlast worden en de zoekproblematiek geminimaliseerd wordt. Bovendien kan de parkeerdruk meer evenredig over de stad verdeeld worden door adaptieve bewegwijzering: als zone 1 vol is, kan bij de invalswegen buiten de stad al een voorkeursroute voor het vinden van een geschikte parkeerplek worden aangegeven, waardoor de verkeersdruk in de binnenstad meer evenredig wordt verdeeld en verder afneemt.

1. Slimme bewegwijzering: Leid toeristen eerst naar de daarvoor bestemde parkeerterreinen/garages.
2. Binnenstadparkeren: Sta parkeren op maaiveld voor bezoekers pas toe nadat de bestemde parkeergebieden boven de 90% vol zitten. Dit wordt aangegeven door geautomatiseerde, adaptieve verkeersborden. Zo voorkom je dat iemand op maaiveld parkeert terwijl er nog plek is op daarvoor bestemde terreinen.

3. Vergunninghoudersstraten: Maak bepaalde straten alleen toegankelijk voor vergunninghouders, waar het aantal parkeerplekken zich verhoudt tot het aantal bewoners met een voertuig. Bijvoorbeeld St Jorisstraat, Balans, Korte Burg, Sint Pieterstraat, Latijnse Schoolstraat, etc. Deze straten staan vaak vol door bezoekersparkeren, terwijl er op Dam en Molenwater (gebieden die bedoeld zijn voor bezoekersparkeren) nog voldoende ruimte is. Door de beperking van het aantal parkeerplaatsen rondom Lange Jan, die worden omgebouwd tot groenvoorziening en fietsparkeerplek, beperk je nota bene de extra parkeerdruk die hierdoor ontstaat in de vervolgstraten.

4. Hotelparkeerplekken: Verstrek vaste, veilige parkeerplekken aan bezoekers van (nieuwe) hotels op plekken die niet al een hoge parkeerdruk kennen. Bezoekers van Hotel Sint Jorisdoelen zorgen bv vaak voor extra parkeerdruk en onveilige situaties bij het parkeren op de Balans in de Bleek. Dit is van te voren niet voldoende uitgedacht.

Er is per gebied/wijk/straat geoptimaliseerd maatwerk mogelijk als deze puzzel goed wordt uitgewerkt, maximaal resultaat met minimale middelen dmv inzet van intelligente middelen ipv globale regelgeving.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Het is de bedoeling om de tijd tussen de fases zo kort mogelijk te houden. Evenzo is het onze bedoeling de bezoeker/parkeerder een zo eenvoudig mogelijke en een robuuste parkeeroplossing aan te bieden.

We zijn het met u eens dat het parkeerverwijssysteem een goed middel is om bezoekers te sturen. Mede naar aanleiding van uw reactie willen we het huidige parkeerverwijssysteem tegen het licht houden. Dit zal een onderdeel uitmaken van het implementatieplan.

Uw suggestie begrijpen we goed: weer parkeerders uit krappe woonstraten en benut gebieden die meer capaciteit bieden. In grote lijnen is dit ook onze gedachte. Echter steken wij in om grote aaneengesloten gebieden te vormen met één parkeerregiem. Hiermee creëren we een heldere situatie en beperken we zoekverkeer.

Met de wijziging van het parkeerregiem zullen bezoekers van een hotel straks enkel kunnen parkeren in de garages en buiten de binnenstad op de parkeerterreinen. Hiermee voorkomen we (te) hoge parkeerdruk in woongebieden.

Zienswijze 42 - Zaaknummer 862291

Samenvatting van de zienswijze:

In het conceptrapport wordt een uitbreiding van het parkeerterrein Oude Veerseweg als optie voorgesteld om meer parkeerplaatsen aan de rand van het centrum te creëren. De tekst suggereert – maar stelt niet expliciet – dat daarmee ook het volkstuincomplex Oude Veerseweg zou moeten verdwijnen. De omvorming van het volkstuincomplex naar parkeerplaatsen vervangt groen door steen en is strijdig met de Omgevingsvisie 2050 en met het coalitieakkoord 2022-2026 ‘Een frisse wind’.

Het verdwijnen van de volkstuinen zou bovendien de tuinders veel leed berokkenen, het welzijn van omwonenden ernstig benadelen en de leefbaarheid van de buurt verslechteren.

Welzijn en leefbaarheid enerzijds en ‘groen’, biodiversiteit en klimaatbestendigheid zouden zwaarder moeten wegen dan een beperkt aantal extra parkeerplaatsen!

Een analyse van de parkeersituatie laat zien dat er wel degelijk alternatieven zijn.

Motivatie:

Uitbreiden parkeerplaatsen

De gemeente Middelburg streeft conform de Omgevingsvisie 2050 naar een autoluwe binnenstad. Dat betekent dat er parkeerplaatsen moeten worden verplaatst naar de rand van het centrum. De verwachting is bovendien dat het aantal benodigde parkeerplaatsen zal toenemen. De bestaande gratis parkeerlocatie aan de Oude Veerseweg heeft nu 230 parkeerplaatsen en zou volgens het conceptrapport eventueel met 300 plaatsen kunnen worden uitgebreid.

In het rapport wordt verder de technische aanpak niet uitgewerkt, maar dat de volkstuinen zouden moeten verdwijnen, wordt wel impliciet gemeld. Bovendien is dat bij een voorlichtingsavond door ambtenaren van de gemeente ook zo benoemd.

Biodiversiteit en klimaat

Op het volkstuincomplex Oude Veerseweg, onderdeel van volkstuinvereniging Kweeklust, wordt al meer dan 60 jaar getuind. Tegenwoordig gebeurt dat uitsluitend biologisch met zorg voor behoud en versterking van biodiversiteit en aanpassing aan klimaatverandering. Hoewel nog geen hectare groot, speelt het terrein daarom een belangrijke rol als het gaat om bijvoorbeeld filtering van fijnstof (onder andere van de uitstoot van de parkeerplaats er naast!), CO₂-vastlegging, waterberging en temperatuurregulering voor de omliggende woonwijk. Bovendien is het terrein een oase voor bijvoorbeeld insecten, vogels en egels in een verder versteende omgeving.

Diezelfde Omgevingsvisie die de binnenstad terecht autoluw wil maken, stelt ook dat meer groen in de stad een uitgangspunt moet zijn en dat elke woning in de stad niet verder dan 300 meter van ‘groen’ af mag liggen. In het coalitieakkoord is vastgelegd dat Middelburg voorbereid moet zijn op klimaatverandering onder andere door ‘meer groen op te nemen in nieuwe plannen’.

In het rapport worden daarvan voorbeeld gegeven: “groen tegen gevels, het aanleggen van grasbetontegels en het vergroenen van vrijgekomen bestrating”...

Hoeveel grasbetontegels zal de gemeente moeten aanleggen om het verdwijnen van bijna een hectare ‘oud’ groen met in de bodem opgeslagen CO₂ en het verlies van biodiversiteit te compenseren?

In het rapport wordt er nota bene aan gerefereerd dat in het verleden plantsoenen zijn gerooid en daarmee leefgebieden van soorten zijn verdwenen en ‘dat daar nu anders naar gekeken wordt’. Men wil nu dergelijke leefgebieden juist creëren: “de gemeente stimuleert om bestrating dan wel verharding om te zetten in groen.”

Als de volkstuinen parkeerplaatsen worden, wordt er echter leefgebied vernietigd en wordt bestaand groen omgezet in bestrating.

Tuinders en bewoners

Op het volkstuincomplex tuinieren ongeveer 30 tuinders met veel plezier, een enkeling al meer dan 60 jaar! Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat (volks-)tuinieren bijdraagt aan ‘afname van stress, afname van ziekte en beperkingen, toename van zelfredzaamheid, hogere geluksindex, meer betrokken en zorgzaamheid, minder criminaliteit en geweld, een gezonde voeding en leefstijl’.

Maar ook de buurtbewoners willen dat de volkstuinen behouden blijven want ze dragen bij aan een aantrekkelijke woonomgeving. Zoals ook in uw rapport beschreven: ‘een groene wijk is leuker en gezonder, en is belangrijk voor het welbevinden van de bewoners’. De meeste tuinders wonen ook in de omliggende straten: de volkstuin speelt een belangrijke rol in het sociale leven van de buurt.

Een autoluwe binnenstad past in het beleid om de leefbaarheid voor de bewoners van het centrum te verbeteren, aldus het rapport.

Maar laat dat dan niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de bewoners van de omgeving Oude Veerseweg!

Gratis parkeren

In het rapport wordt geopperd om het aantal betaald parkeren- plaatsen aan de Oude Veerseweg met 300 uit te breiden. Op dit moment is parkeren hier gratis. De plaatsen worden dan ook voornamelijk ingenomen door langparkeerders: mensen die in de stad werken en elders wonen (veel provincieambtenaren, zo blijkt uit onderzoek), dagjesmensen die langer in de stad willen vertoeven.

Als de parkeerlocatie conform de plannen verandert in een betaald parkeren-locatie, zullen deze langparkeerders elders een plekje moeten vinden. Voor de hand liggende optie is het parkeerterrein bij de binnenkort op te leveren nieuwgebouwde Ontmoetingskerk aan de Sandberglaan. Hier komen 270 parkeerplaatsen beschikbaar van maandag tot en met zaterdag. Voorafgaande aan het bouwproces is al door de gemeente en het kerkbestuur overeengekomen dat deze parkeerplaatsen voor algemeen gebruik beschikbaar zijn op bovengenoemde dagen.

Deze 270 parkeerplaatsen zijn echter niet meegenomen in het concept-rapport omdat daarin als norm wordt gesteld dat een parkeerlocatie op maximaal 15 minuten loopafstand van het 'kernwinkelgebied' ligt. Dat hangt natuurlijk wel af hoe - of beter: waar! - het 'kernwinkelgebied' gedefinieerd wordt.

De afstand van de Ontmoetingskerk naar de Markt is 1400 meter en die van de Oude Veerseweg naar de Markt is 1500 meter!

Bovendien is het niet aannemelijk dat die 15 minuten-grens ook geldt voor de langparkeerders. Zij willen immers hun auto vooral een dag gratis kunnen parkeren.

Voorstel tot aanpassing:

Als de 270 parkeerplaatsen bij de Ontmoetingskerk worden aangewezen als gratis parkeren-locatie en voortaan voor de 230 plaatsen op het terrein aan de Oude Veerseweg betaald moet worden, zullen de langparkeerders verhuizen en komen er derhalve ook zonder fysieke uitbreiding tot wel 230 van de beoogde 300 extra betaald parkeren-plaatsen beschikbaar.

Met de in het concept-rapport begrote kosten van 13 miljoen euro kan eventueel het aantal parkeerplaatsen verder worden uitgebreid met een extra parkeerlaag boven of onder het maaiveld.

Het volkstuincomplex Oude Veerseweg hoeft dan niet te verdwijnen om plaats te maken voor parkeerplaatsen. Daarmee staan de leefbaarheid van de buurt en het welzijn van de tuinders voorop.

Het volkstuincomplex kan dan deel uit blijven maken van de groene gebieden van de stad en verder bijdragen aan biodiversiteit, hittebestendigheid en waterberging.

Reactie college van burgemeester en wethouders

We begrijpen uw reactie. Het klopt inderdaad dat door aanpassing van het parkeerregiem uitwijkgedrag kan ontstaan. Bezoekers parkeren dan in woonstraten waar geen parkeerregulering geldt. Dit hoeft niet altijd tot hinder te leiden, maar uitgesloten is het zeker niet.

Maar er zijn ook bewoners die erg opzien tegen een parkeerregeling ook al is er een hoge parkeerdruk. Dit heeft onder andere te maken met het inperken van vrijheid, naleven regels voor bezoek en het feit dat een parkeerontheffing geld kost. Dit is de reden dat we voorwaarden stellen aan een uitbreiding. Parkeerdruk en draagvlak zijn hierbij belangrijke toetsingselementen.

Verder vinden we dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen niet per se slecht is. Zo lang de parkeerdruk redelijk is, kan de ruimte (optimaal) benut worden.

Mede door uw reactie is het idee ontstaan om de nieuwe scanauto in te zetten voor monitoring van de parkeerdruk. Hiermee houden we een vinger aan de pols als het gaat om (mogelijk) uitwijkgedrag van bezoekers. Bijkomend kunnen we vlot handelen bij aanvragen voor een blauwe zone, maar ook zelf initiatief tonen bij aanhoudende hoge parkeerdruk in een grensgebied.

Middelburg heeft een bovengemiddeld hoog fietsgebruik. Daar zijn we trots op. We willen fietsers beter bedienen door op de randen meer fietsparkeerplaatsen te maken. Als men besluit de fiets aan de hand mee te nemen omdat dat praktischer is, prima. Als u beschikt over een gehandicaptenvoertuig (niet zijnde een auto), dan mag u rijden en parkeren in de winkelstraten. Het verbod op fietsen geldt zeker niet voor gehandicaptenvoertuigen.

Zienswijze 43 - Zaaknummer 862763

Als ondernemer van een tweekant horecabedrijven en daarnaast inwoner van de stad, wil ik u op het hart drukken om niet eerder te beginnen met het opheffen van parkeerplaatsen in de stad. Het probleem mbt parkeren en zoekverkeer is vooral aan de hand tijdens de vakanties. Dat is natuurlijk vervelend, maar nu met de botte bijl erin door plekken op te heffen zonder goed alternatief te kunnen bieden is erg onverstandig.

Deze volgorde klopt niet en kan verregaande gevolgen hebben voor de middenstand in de binnenstad. Ik maak mij daarnaast ook grote zorgen over wat dit met mijn bedrijven zal doen. Ik verzoek u dan ook dit niet op deze manier te doen en eerst nieuwe plekken te creëren op aanvaardbare afstand van de binnenstad. Dus niet kilometers lopen alvorens je op de markt bent. Maar wel aan de rand van het centrum. In andere steden zie je ook dat garages in de binnenstad gecreëerd worden. Kijkt u alstublieft naar deze mogelijkheden. Ik heb daar prima ideeën voor en die zou ik graag toelichten als u daar voor open staat.

Reactie college van burgemeester en wethouders

U maakt een terechte opmerking: pas parkeerplaatsen weghalen nadat voorzieningen aan de rand van de binnenstad zijn gerealiseerd. Dit is ook precies wat we van plan zijn. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 44 - Zaaknummer 862764

Naar aanleiding van het plan van de gemeente Middelburg om de stad autoluw te maken wil ik er op wijzen dat een uitbreiding van het parkeerterrein op de Oude Veerseweg ten koste van de volkstuinten uiterst ongewenst is. Het betreft een laatste stuk groen in deze wijk waar mensen naar hartelust kunnen tuinieren. Er zijn genoeg andere plekken net buiten de stad om auto's te parkeren. Zo is er het parkeerterrein bij de nieuw te bouwen kerk bij de Walcherse weg waar flink wat toeristen hun auto kwijt kunnen. Het kerkbestuur zal zeker met u willen praten over het gebruik van dit parkeerterrein op werkdagen en zaterdag. Mocht het zo zijn dat het kerkbestuur daar een vergoeding voor vraagt dan zal dit toch veel minder zijn dan de geldsom die nodig is om het parkeerterrein aan de Oude Veerseweg mee uit te breiden. U kunt voor het geld dat u hiermee bespaart ook nog een pendelbusje laten rijden om de gasten naar het stadscentrum te laten vervoeren.

Verder is er ook nog een mogelijke locatie begrenst door: het Seispark, Seisweg, Laan der Verenigde Naties, Sandberglaan.

Maar in geen geval een uitbreiding van de parkeermogelijkheid op de Oude Veerseweg ten koste van onze volkstuinten!!

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Mocht onderzoek uitwijzen dat parkeeruitbreiding op de locaties Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange niet mogelijk is, dan kijken we zeker uit naar andere locaties. De voornaamste redenen waarom we kozen voor deze locaties zijn de ligging ten opzichte van de hoofdwegen én de loopafstand naar het winkelgebied.

Zienswijze 45 - Zaaknummer 862944

Via de ondernemersvereniging Middelburg, de VOM, werden wij gewezen op het nieuw parkeerbeleid voor fiets en auto. Als ondernemer in de binnenstad en burgers van Middelburg voelen wij de behoefte hierop te reageren.

Heel fijn dat hiertoe ook mogelijkheid gegeven wordt via het inspraakbeleid. Wij onderstrepen de noodzaak van het herzien van de huidige situatie en de doelen die u beoogt te bereiken.

Om Middelburg toegankelijk te houden hebben wij als aanvulling dat het naar onze mening noodzakelijk is om eerst de extra parkeerruimte rond de binnenstad te realiseren zoals u dat in uw plan ook voorstelt en pas daarna de parkeergelegenheid in de binnenstad te laten vervallen.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Bedankt voor uw reactie. Dit is helemaal in lijn met de aanpak: pas parkeerplaatsen weghalen nadat voorzieningen aan de rand van de binnenstad zijn gerealiseerd.

Zienswijze 46 - Zaaknummer 862913

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg.

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, willen wij onze ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel wij de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waarderen, zijn wij van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport ons inziens de negatieve psychologische

drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Wij pleiten er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstad ondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven.

Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Wij roepen u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 47 - Zaaknummer 862912

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, willen wij onze ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel wij de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waarderen, zijn wij van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn essentiële voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn een eindje te lopen. Toch onderschat het rapport ons inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, verliest snel aantrekkingskracht, met directe gevolgen voor de waarde en verhuurbaarheid van panden en daarmee voor de economische dynamiek van de stad.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact op de vastgoedmarkt in de binnenstad. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan investeringswaarde, huurinkomsten en werkgelegenheid

wordt nauwelijks meegenomen. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid én de economische kracht van de stad.

Wij pleiten er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat adequate randvoorzieningen volledig zijn gerealiseerd. Daarnaast is het essentieel dat er serieuze economische effectstudies worden uitgevoerd naar de gevolgen voor pandeigenaren en de vastgoedwaarde in de binnenstad. Ook moet er in de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Verder is beter overleg en actieve participatie met pandeigenaren, ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren noodzakelijk bij het verder uitwerken van de plannen. Wij roepen u op om het beleid zodanig aan te passen dat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen op die manier blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, bezoekers en investeerders.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 48 - Zaaknummer 862911

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadsondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 49 - Zaaknummer 863604

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Een logica die mij als ondernemer volledig ontgaat. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstad ondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkeergebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 50 - Zaaknummer 863611

Allereerst heel veel wijsheid gewenst met de besluitvorming in dit dossier.

Zowel als ondernemer als bewoner hoop ik dat Middelburg de sterke uitstraling blijft behouden, dat het nu heeft.

Willen wij dit zo houden dienen de belangen van bewoner, ondernemer en bezoeker niet los van elkaar te worden gezien. Het belang van de één versterkt dat van de ander. Een voortvarende stad heeft alle partijen nodig.

Ik verzoek u een pas op de plaats te nemen en het punt in de Concept rapportage Middelburg 28-11-2024 Samenvatting Pag.6 al. 4 Wijzigen van het parkeerregiem van de binnenstad kan alleen op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. zwaar te laten wegen in uw besluitvorming.

De stellingname in MOTIE art. 36 Voorstel nummer 23-043 / agendapunt 5.m.1 van GROENLINKS PvdA, D66 en VVD: “- Het belang van een goede leefbaarheid van onze bewoners, maar ook het vinden van een parkeerplaats in de binnenstad, boven het belang gaat van de bezoekers van de binnenstad. gaat hieraan mank.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In het geactualiseerde beleidsplan denken we een juiste balans gevonden te hebben.

De gemeenteraad wil (kaderstelling) zoveel mogelijk niet-noodzakelijk autoverkeer uit de binnenstad weren. De buitenschil van de binnenstad vangt het verkeer op en leidt het naar parkeervoorzieningen. De gemeenteraad stelde als randvoorwaarde: eerst grootschalige parkeercapaciteit realiseren aan de rand, daarna verminderen. We gaan ervan uit dat deze randvoorwaarde overeind blijft.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkeergebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 51 - Zaaknummer 863618

Naar aanleiding van de plannen van de gemeente Middelburg m.b.t. het parkeerbeleid en het onderzoeken naar de mogelijkheid om de volkstuinen aan de Oude Veerseweg eventueel te transformeren tot een parkeerterrein wil ik het volgende opmerken:

Een mogelijke uitbreiding van het huidige parkeerterrein aan de Oude Veerseweg ten koste van de daaraan grenzende volkstuinen valt m.i. niet te rijmen met het voornemen van de gemeente Middelburg om meer groen in de stad te realiseren. De volkstuinen vormen een enige en laatste mogelijkheid voor de bewoners van Ramsburg en de binnenstad om in de nabijheid van de woningen van de bewoners een belangrijke vorm van actieve vrijetijds beleving te kunnen uitoefenen in een groene omgeving. Er zijn de laatste tijd ook steeds meer jonge mensen, mannen en vrouwen die hier tuinieren, goed voor het lichaam en een uniek middel tegen stress. Naast het feit dat er in de buurt geen alternatieve volkstuin lokatie gevonden kan worden betekent de teloorgang van de tuinen een ernstig verlies voor de buurt en tast het de leefbaarheid van de buurt in hoge mate aan.

De buurt is behoorlijk stenig van karakter en door de inrichting van het parkeerterrein aan de Oude Veerseweg in 2010 i.c.m. de aanleg van de N-57 is er veel meer natuur weggegaan in de omgeving van Ramsburg en is de verkeerscirculatie in en om de buurt significant toegenomen. Het is haast onmogelijk om te moeten bedenken dat de mooie volkstuinen, waar biologisch wordt getuinierd en waar kwetsbare diersoorten zoals de vleermuis, de veenmol, de groene kikker en de egel voorkomen, in de toekomst volgestouwd zullen worden met auto's. En dat in deze tijd waarin we ons middenin een klimaatcrisis

en een biodiversiteitscrisis bevinden!! En dat terwijl er een hele gezellige en leuke sfeer heerst onder de tuinders in een saamhorigheid die de gemeente zou moeten koesteren i.p.v. afbreken!!

Er zijn ongetwijfeld nog andere plekken te vinden om auto's te parkeren. Aan de Loskade zijn nog genoeg lege plekken te vinden en er is ook nog het terrein naast stalhouderij La Brujere-Boone waar nu al een parkeerplaats is voor busverhuur en er staan papiercontainers zodat daar ook nog aardig wat auto's gestald kunnen worden. Verder komt er een groot parkeerterrein vrij bij de nieuw te bouwen kerk bij de Walcherseweg. Het kerkbestuur heeft al aangegeven open te staan voor een gesprek hierover met het gemeentebestuur. Verder zou het hof van Tange een goede mogelijkheid kunnen zijn om meer auto's te laten parkeren. U bent zeker in staat om dat op een manier te realiseren waarbij de beschermde stedelijke waarden in dat gedeelte van de stad minimaal aangetast kunnen worden.

Een ding moet duidelijk zijn: het opofferen van het volkstuinterrein kan en mag niet gebeuren. U berokkent de tuinders veel verdriet met deze beslissing en u vernietigt een groene biotoop in een groene long. Alle tuinen zijn verhuurd en er bestaat vanuit de binnenstad en de wijk Ramsburg veel animo om hier een tuin te huren.

Daarom mijn verzoek aan u om de tuinen niet om te zetten in een parkeerterrein maar om dit mooie natuurlijke volkstuinterrein te laten aan de bewoners!

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Mocht onderzoek uitwijzen dat parkeeruitbreiding op de locaties Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange niet mogelijk is, dan kijken we zeker uit naar andere locaties. De voornaamste redenen waarom we kozen voor deze locaties zijn de ligging ten opzichte van de hoofdwegen én de loopafstand naar het winkelgebied.

Zienswijze 52 - Zaaknummer 863626

Met deze brief wil ik mijn grote bezorgdheid uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad ervaar ik dit voorstel als een verslechtering van de leefomstandigheden in mooi Middelburg.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te "stimuleren" elders te parkeren, zijn in mijn ogen momenteel nog te voorbarig. Het beleid mist nu helaas draagvlak en realiteitszin. Alhoewel ik een groot voorstander ben van vergroening en meer ruimte van en in de binnenstad verwacht ik ook dat het woongenot wordt ingeperkt door minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning.

Valt er voor bewoners iets te toetsen qua dagelijks gebruik, eigen mobiliteit en alternatieven? Ik kan mij voorstellen dat iemand die slecht ter been of ouder is minder makkelijk lopend kilometers naar en van zijn woning kan afleggen. Zo lijkt het mij ook ingewikkeld als je de auto dagelijks gebruikt om naar het werk te gaan die dan op te moeten halen op een locatie buiten de stad. Sowieso hoop ik dat u eerst heel goed kijkt welke ingrepen in welke steden welke gevolgen hebben gehad.

Wij zien in een stad als Antwerpen (met zeer grote parkeergarages in of aan het centrum) dat het stopzetten van betaald parkeren op het maaiveld voor bezoekers na een moeizame start heel goed werkt terwijl bewoners nog wel in de straat mogen parkeren. Ook het zeer goed georganiseerde tramvervoer en de locatie P+R Luchtbal werken heel goed samen.

In Brussel zie je dan het tegenovergestelde, ook hier aanpassingen, autoluwe straten en op het eerste gezicht minder helder beleid met het gevolg dat hele straten in verval raken, ondernemers over de kop zijn gegaan en zelfs grote hotels als het Metropole niet kunnen overleven.

Daarbij ontbreekt elke garantie dat de aangekondigde alternatieven – zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad – daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening.

Ik hoop op het volgende:

Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.

Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf (eventueel voor een gedeelte van de bewoners) het recht op parkeren dicht bij de woning.

Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.

Ik begrijp dat een beleidsdossier opstellen een moeizaam proces is waarbij ieder woord moet worden gewogen maar eigenlijk is dat ook logisch omdat alle onderdelen met elkaar samenhangen. Ik hoop zo dat alle voors en tegens worden belicht en er pas stappen worden gezet als er bruikbare en concrete alternatieven zijn.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restructuurte die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 53 - Zaaknummer 863630

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Het is onacceptabel en heel erg onverantwoord om bezoekers vrijwel volledig uit de binnenstad te weren. Er zijn zoveel ondernemers (en daarmee hun familie) afhankelijk van een levendige en goed bereikbare binnenstad. Hoe kan het nou dat er op korte termijn parkeerplaatsen worden weggehaald en deze pas over een x aantal jaar worden teruggebouwd maar dan ook nog eens buiten de binnenstad. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid te herzien en in samenwerking met bewoners en ondernemers een realistisch plan opstelt.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 54 - Zaaknummer 863633

Mijn zienswijze over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid' betreft het volgende: Er kan parkeerruimte voor bewoners worden 'gewonnen' door geen parkeervergunning (meer) te verstrekken aan bewoners die beschikken over een eigen parkeergelegenheid (een garage of een parkeerplaats op/bij eigen terrein). Nu gebeurt het dat garages/eigen parkeerplaatsen niet of oneigenlijk worden gebruikt ten koste van parkeerplaatsen op straat die hard nodig zijn om de parkeerdruk te verminderen. Bij bouwprojecten waarbij parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd kan die maatregel in ieder geval worden gehanteerd, zoals bijvoorbeeld bij het bouwproject aan de Koningstraat/Achter het Hofplein en het toekomstige bouwproject aan de Zuidsingel.

Parkeerplaatsen op Damplein en Bodenplein blijven mijns inziens noodzakelijk gezien de parkeerdruk voor bewoners in die gebieden. Kort parkeren kan daar dan ook mogelijk blijven.

Verspreid door de binnenstad kort parkeermogelijkheden creëren/in stand houden want dat is vooral noodzakelijk voor kort winkelbezoek en is dus ook in het belang van de ondernemers. Ook voor bezoek aan bijvoorbeeld een arts, tandarts, fysiotherapeut, enz. moet kort parkeren in de directe nabijheid mogelijk zijn.

Er zal goed bekeken moeten worden of de ruimte die vrijkomt na invoering van het nieuwe parkeerbeleid inderdaad te benutten is voor andere functies zoals het idee is, of dat die ruimte toch nodig zal blijken te zijn voor parkeren voor (nieuwe en bestaande) bewoners.

Bezoekers-parkeerapp voor sociaal bezoek in stand houden.

Om extra problemen te voorkomen absoluut niet eerder parkeerplaatsen opheffen voordat vervangende/nieuwe in gebruik kunnen worden genomen.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Het huidige beleid voorziet niet in regels voor parkeercapaciteit op eigen terrein. Er is bijvoorbeeld geen regel waarbij we de parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering brengen op het maximaal aantal uit te geven vergunningen. Het geactualiseerde beleidsplan doet hier geen uitspraak over. Desalniettemin is het interessante denkrichting om uit te werken. We nemen een verkenning op in het implementatieplan.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker, zoals u ook aangeeft, de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

De digitale regeling om uw bezoek (met korting) in de omgeving van uw woning te laten parkeren handhaven we.

Zienswijze 55 - Zaaknummer 863649

Middelburg is een mooie aantrekkelijke stad voor eigen bewoners, maar ook voor bezoekers. Het vergroenen van de stad is een prima plan, maar niet met het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad. Ik vrees dat dit niet ten gunste van de ondernemers is. Om te voorkomen dat winkels, horeca e.d. verdwijnen, omdat ze met de auto niet meer bereikbaar zijn, is herziening van het plan noodzakelijk.

Om de parkeerplaatsen te behouden en te vergroenen, zou er gedacht kunnen worden aan het vervangen van straatstenen, zoals dat ook is gedaan op het Zusterplein, achter de voormalige HEMA. Het staat heel vriendelijk. Verder denk ik, dat het uitbreiden van fietsplaatsen niet gaat werken. De stadsbezoeker zal meestal de fiets meenemen naar de winkel/plek waar die zijn moet.

Ik hoop dat u de plannen nogmaals gaat bekijken op andere mogelijkheden, dan het weren van publiek. Verder zou ik graag willen dat er meer handhaving is op het gebied van fietsen in het voetgangersgebied, als in het Molenwaterpark.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. Het doel is om de binnenstad meer autoluw te maken dan dat het nu is. In woonstraten in de binnenstad daalt de parkeerdruk omdat bezoekers op alternatieve (nieuwe) parkeerplaatsen op de rand van de binnenstad parkeren. Als er in de woonstraten restcapaciteit ontstaat, dan kunnen we die benutten voor andere functies zoals meer groen. Bij herinrichting van straten kijken we naar de toepassing van duurzame componenten zoals herbruikbaar materiaal en waterdoorlaatbaarheid verharding. Hiermee kunnen we, zoals u aangeeft, parkeren combineren met bijvoorbeeld klimaatadaptatie.

Op moment van schrijven is er een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen. Bestaande stallingen zijn overbezet met als resultaat dat fietsers (vaak) geen aanbindmogelijkheid hebben. We richten ons op uitbreiding van bestaande en goed gebruikte fietsparkeerplaatsen. Het is niet ons doel om winkelstraten vrij te maken van gestalde fietsen. Dit achten we niet haalbaar. Bovendien willen we het gebruik van de fiets (zeker als alternatief voor de auto) stimuleren.

Handhaven van regels omtrent fietsen in de binnenstad en omgeving, dat is een continu proces. Helaas kunnen we niet overal even intensief handhaven. We maken keuzes wat betreft de inzet van onze handhavers.

Zienswijze 56 - Zaaknummer 863663

Met deze zienswijze wil ik mijn grote bezorgdheid en ongenoegen uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad én host van een B&B ervaar ik dit voorstel als een ernstige verslechtering van de leefomstandigheden, waarbij het belang

van bewoners ondergeschikt wordt gemaakt aan abstracte beleidsdoelen en onrealistische toekomstvisies.

Daarnaast zien wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – als onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Zeker voor de tussenliggende periode tussen afbouw parkeerplaatsen en realisatie van alternatieven aan de rand van de stad voorzie ik – gezien de huidige reacties van (potentiele) gasten – een fors probleem en afname van onze bezetting/omzet. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Dat is onverantwoord beleid.

En dan nog te bedenken dat elke garantie ontbreekt dat de aangekondigde alternatieven – zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad – daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te “stimuleren” elders te parkeren, zijn in mijn ogen niet alleen ondoordacht, maar ronduit asociaal. Het beleid mist draagvlak en realiteitszin. De situatie voor bewoners wordt op alle fronten verslechterd: minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning. Ik vraag me ook sterk af wat de verhouding is tussen de verstrekte parkeervergunningen en het aanbod van parkeerplaatsen in zone 1, rekening houdend met bezoekers-verkeer.

Ik constateer dat dit beleid in feite een vorm van gedwongen verplaatsing inhoudt voor bewoners met een auto, alsof het autobezit iets beschamends is dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Dit is een stigmatiserende en polariserende benadering van inwoners die een praktische noodzaak hebben aan gemotoriseerd vervoer, zoals ouderen, zorgverleners, of gezinnen met kinderen.

Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening. Die balans is zoek.

Mijn eisen zijn dan ook:

- 1. Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.*
- 2. Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf het recht op parkeren dicht bij de woning.*
- 3. Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.*

Dit beleid is niet toekomstgericht, maar toekomstvijandig. Het jaagt bewoners weg, frustreert het dagelijks leven en ondermijnt het vertrouwen in de gemeente. Ik verzoek u met klem dit rapport grondig te herzien.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 57 - Zaaknummer 863665

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, ver-

groening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad – de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstad ondernemers.

Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven.

Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen. Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 58 - Zaaknummer 863688

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze mening te geven over de concept- actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Als B&B zijn wij teleurgesteld en hebben ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid zeker ondersteunen, vinden wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming

van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeer-voorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 59 - Zaaknummer 863760

Graag wil ik in deze zienswijze een aantal dingen onder uw aandacht brengen, die mij en ook mijn burens met zorg vervullen. Naar ik hoop leidt dit tot bijstelling van het opgevatte plan om het P+R-terrein achter het station uit te breiden.

Grote toename autobewegingen Segeerssingel.

Uit de conceptrapport Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid maak ik op dat, vanwege het autoluik maken van de binnenstad, de bewoners aan de Segeerssingel en de Buitenruststraat worden geconfronteerd met een voorgenomen toename van 360 extra parkeerplaatsen (p.31 van het genoemde conceptrapport) bovenop de ongeveer 185 parkeerplaatsen, die daar nu beschikbaar zijn. In totaal gaat het dan ongeveer 545 parkeerplaatsen. Met een gemiddelde bezetting van 1,5 auto per parkeerplaats per dag (zie Quicksan AnteaGroup, bijlage 10, pg.13). Op drukke dagen betekent dit dan 545 x 1,5 bezetting per dag x 2 (in- en uitrijden) = 1635 auto-bewegingen naar/ vanaf het P+R-terrein.

Die auto's moeten allemaal door een krappe uitsnijding in de dijk via de Segeerssingel vanaf / naar de Schroeweg of de Buitenruststraat rijden, of in omgekeerde richting naar het P+R-terrein.

Belangrijke fietsroute in toekomstscenario Middelburg Fietsstad.

Daarbij zal dit autoverkeer één van de twee belangrijke fietsroutes vanuit Mortiere en Dauwendaele van en naar de binnenstad kruisen. Dit levert nu al regelmatig problemen op aan het begin van de Segeerssingel. Vooral tijdens de spits worden Buitenruststraat en Segeerssingel intensief gebruikt voor het afzetten, cq. afhalen van treinpassagiers aan de achterzijde van het station. Maar ook door sluipverkeer naar de Vrijlandstraat en de Nieuwlandseweg.

De auto's vanaf het P+R-terrein zullen ook veelal deze routes gaan kiezen, omdat de verkeersafwikkeling via de kruising Segeerssingel/Schroeweg nu al problematisch is. Vaak is er stagnatie door de korte opstelstrook op de Segeerssingel.

Ook i.v.m. de U-bocht-route van het verkeer uit de binnenstad naar de Kanaalweg. Met name als de spoorwegovergang, of de Schroefbrug gesloten is (geweest). Herhaaldelijk staan er bij stagnatie auto's in de file tot op het spoor. Nu al komt het herhaaldelijk voor dat bewoners aan het begin van de Segeerssingel hun huis moeilijk per auto kunnen verlaten of bereiken.

Met zorg zie ik het begin van de Segeerssingel vol met auto's staan, waartussen fietsers moeizaam hun weg kunnen vinden. Geen toonbeeld van het toekomst-scenario 'Middelburg Fietsstad'.

Hoogteverschil Segeerssingel en P+R-terrein.

Uit diverse publicaties uit de PZC begrijp ik dat er wordt gedacht aan het realiseren van diverse parkeerdekken. Het lijkt erop dat op het P+R-terrein dan met twee lagen gaat worden verhoogd.

Voor de bewoners aan de Segeerssingel betekent dit wellicht, dat er achter de dijk een bouwwerk van drie verdiepingen hoog komt te staan. Het hoogteverschil tussen Segeerssingel (-0,40 mtr.) en het P+R-terrein (+2.30 mtr.) is 2.80 mtr. (gegevens Actueel Hoogtebestand Nederland).

Bewoners aan de Segeerssingel worden geconfronteerd met een hoge parkeergarage en zullen daarvan de nodige overlast ervaren. Wat betreft geluidsoverlast, helemaal als er wordt gedacht aan een stalen uitvoering. En lichtoverlast in de avonden? Wellicht zullen de (kop-)lampen op hun slaapvertrekken schijnen.

Bovendien kan zo'n parkeergarage een onveilige plek worden met weinig zicht op wat zich daar afspeelt. In het verleden was er sprake van de noodzaak om het P+R-terrein uit overwegingen van veiligheid goed zichtbaar vanaf het perron te maken. Wordt er voor een adequate bewaking gezorgd?

Het lijkt erop dat de vermindering van de parkeerdruk op de binnenstad met deze optie aan de Segeerssingel bijna letterlijk over de dijk wordt neergelegd. Al met al lijkt mij dit te veel gevraagd van de bewoners die net buiten de stadsring wonen.

Is er echt geen andere oplossing?

In de Quickscan AnteaGroup zijn ook alternatieve locaties onderzocht. Na de bespreking in de Commissie Ruimte is terecht ook de locatie Hof van Tange opgenomen in het onderzoek. Een groot deel van de bezoekers van Middelburg komt via de Noord-zijde de stad binnen. Hof van Tange of een locatie langs de Sandberglaan ligt dan veel meer voor de hand.

Graag wil ik ook nog eens aandacht vragen voor de locatie aan de Nieuwlandsedreef. Volgens Google Maps met een nauwelijks verdere loopafstand zo gelegen dat ook het verkeer van de Noordwest-zijde van Middelburg de locatie makkelijk kan bereiken vanaf de N57. Wellicht met een gereduceerd parkeertarief op 17 minuten (1,2 km.) loopafstand met een mooie entree van de binnenstad via de Stationsbrug. (zie onderstaande afbeelding).

Reactie college van burgemeester en wethouders

We zijn het met u eens dat de huidige situatie en directe omgeving van het P+R terrein niet geschikt is voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Op verkeerskundig vlak liggen er diverse uitdagingen zoals de entree van de Schroeweg en de routing van het verkeer dat een eventuele nieuwe parkeervoorziening moet verlaten.

Ook is ons er alles aan gelegen dat een nieuwe voorziening goed uitpakt en misschien wel een plus oplevert voor de omgeving. We hebben dan ook een onderzoek voor ogen dat de consequenties van de ontwikkeling in beeld brengt. Punten van aandacht zijn verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, sociale veiligheid maar ook stedenbouwkundige inpasbaarheid maakt hier zeker onderdeel van uit. Pas als we een totaaloverzicht hebben kunnen we een afweging maken.

Mocht onderzoek uitwijzen dat parkeerausbreiding op de locaties Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange niet mogelijk is, dan kijken we zeker uit naar andere locaties. De voornaamste redenen waarom we kozen voor deze locaties zijn de ligging ten opzichte van de hoofdwegen én de loopafstand naar het winkelgebied.

Zienswijze 60 - Zaaknummer 863757

Het Griffioenteam onderschrijft de hoofdlijnen van het nieuwe parkeerbeleid, zoals verwoord in de nota Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid: een autoluwe binnenstad met meer groen, ruimte voor ontmoeting en een hogere belevingskwaliteit. Ook zijn we het eens met het uitgangspunt dat bezoekers aan de stadsrand moeten kunnen parkeren en dat er goede fiets- en wandelverbindingen zijn met het centrum.

Tegelijkertijd willen wij als vertegenwoordigers van bewoners in de wijk Griffioen een belangrijke kanttekening maken. Wij vinden dat dit beleid niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid, het groene karakter en de kwaliteit van wonen in de omliggende woonwijken buiten het centrum.

Voor onze wijk, de Griffioen, maken we ons hierover zorgen. We zien de afgelopen jaren dat door het beperken van parkeermogelijkheden in het centrum én het gebruik van parkeerapps steeds meer toeristen en bewoners van de binnenstad in onze wijk gratis komen parkeren.

Wat betreft uitbreiding van parkeerruimte voor bezoekers en forenzen valt in beleidsstukken vaak de naam van terreinen aan de Oude Veerseweg en de zuidzijde van het station. Maar de westzijde van de stad, waar ook de Griffioen ligt, blijft onderbelicht. In de Omgevingsvisie Middelburg 2050 is al een OV-hub op deze locatie opgenomen: Poppenroede.

Tijdens de inspraakprocedure voor die visie hebben wij erop aangedrongen hier snel werk van te maken. Van het bestuur van de Ontmoetingskerk weten wij dat zij met de gemeente hebben willen samenwerken om het grote parkeerterrein bij de nieuwe Ontmoetingskerk (max. 225 plaatsen) zo in te richten dat dit ook gebruikt kan worden voor bezoekers van Middelburg. Daarbij zou ook een fietshub met oplaadpunten tot de mogelijkheden behoren. De gemeente heeft dit tot nu toe afgewezen. Dit vinden wij onbegrijpelijk.

Onze concrete voorstellen:

- 1. Neem de OV-hub Poppenroede zoals genoemd in de Omgevingsvisie expliciet op in de nota, en geef dit prioriteit bij uitwerking en uitvoering.*
- 2. Voer direct overleg met het bestuur van de Ontmoetingskerk, die nu bijna gereed is en nu 165 parkeerplaatsen krijgt. Dit zou eventueel uitgebreid kunnen worden. Ons is bekend dat er bereidheid bij het kerkbestuur was en is. Wel zijn er al kansen gemist omdat de gemeente er geen mogelijkheid in zag en de inrichting van het terrein voort moest.*
- 3. Onderzoek of een combinatie met een fietsenstalling mogelijk is, zoals ook aan de Oude Veerseweg wordt overwogen. Zo kunnen werknemers uit de regio (Walcheren, Noord-Beveland en verder) de auto combineren met de fiets. Een fietsenwinkel is al in de buurt van de Ontmoetingskerk gevestigd.*
- 4. Zorg voor een korte, veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelverbinding tussen Poppenroede en de binnenstad. Dit kan door de Sandberglaan om te vormen en ruimte te creëren voor een voetpad.*
- 5. Communiceer effectief en duidelijk over deze parkeermogelijkheden en het belang ervan, zodat bewoners en bezoekers goed geïnformeerd zijn.*
- 6. Wij wijzen het instellen van een blauwe zone in de Griffioen (of delen daarvan) af.*

De kerk is bijna klaar, dus we kunnen zonder tijdverlies werken aan een voorlopig goede oplossing voor de wijk én voor de stad zolang er nog geen OV hub is. Het Griffioenteam denkt graag mee over oplossingen.

Een afschrift van deze zienswijze is verzonden aan het kerkbestuur en het bestuur van de Bomenbuurt in de Griffioen. Het bestuur van de Bomenbuurt onderschrijft onze visie.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Contacten met het bestuur van de Ontmoetingskerk zijn er geweest. We hebben goed en constructief verkennend gesprek gehad over mogelijk en onmogelijkheden van het parkeerterrein. Het bestuur is zeker bereid om de ruimte te delen. We concluderen echter dat de afstand tot de stad vrij groot is. Omwille van het (parkeer)comfort is een vorm van natransport (fiets, pendelbus) eigenlijk eerder noodzaak dan optioneel.

Wij zijn op zoek naar parkeerlocaties die op zichzelf kunnen functioneren, dus op korte loopafstand van de binnenstad. Locaties die we willen onderzoeken liggen op kortere loopafstand en zijn dan ook voor de binnenstadsbezoeker interessanter.

U heeft zeker punt dat het terrein ook een functie kan vervullen voor werknemers van de binnenstad. Deze doelgroep accepteert namelijk een wat grotere afstand tot de bestemming, zolang de parkeerplaats maar gratis en goed beschikbaar is. Juist daar vindt concurrentie plaats met de woonstraten, bijvoorbeeld in grote delen van het Griffioen. Ook daar zijn parkeerplaatsen beschikbaar en de afstand tot de bestemming is vaak nog korter.

Het is mogelijk om de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in woonstraten weg te nemen voor werknemers (of bezoekers) van de binnenstad. Dit kan middels het invoeren van een blauwe zone. Naast voordelen heeft een blauwe zone ook nadelen voor bewoners. Zo wordt de vrijheid inperkt (bijvoorbeeld aantal voertuigen), gelden er regels voor bezoek en een parkeerontheffing geld kost. Niet elke bewoner gaat hiermee zondermeer akkoord. Dit is de reden dat we voorwaarden stellen aan een uitbreiding. Parkeerdruk en draagvlak zijn hierbij belangrijke toetsingselementen.

Verder vinden we dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen niet per se slecht is. Zo lang de parkeerdruk redelijk is, kan de ruimte (optimaal) benut worden.

U heeft ons wel op het idee gebracht om de mogelijkheden te verkennen het parkeerterrein tijdens evenementen in te kunnen zetten. Evenzo zullen we met de provincie (nu grote afnemer van parkeerplaatsen Oude Veerseweg) in gesprek gaan of het parkeerterrein van de Ontmoetingskerk voor hen een interessante optie is. Zeker hoort hier een vorm van verleiding bij zoals een veilige fietsenstalling met oplaadpunten. We werken dit onderdeel verder uit in het implementatieplan.

Zienswijze 61 - Zaaknummer 863762

Deze brief schrijf ik als bewoner van het centrum van Middelburg. Niet namens een organisatie, maar als iemand die hier leeft, werkt en graag thuiskomt. Middelburg is mijn stad – en juist daarom voel ik me geroepen te reageren op het conceptrapport over het parkeerbeleid.

De plannen zoals ze er nu liggen maken ons oprecht bezorgd. Ze voelen niet als vooruitgang, maar als een stap achteruit – voor bewoners, ondernemers en de stad als geheel.

Het voornemen om parkeerplekken in de binnenstad drastisch te verminderen, bezoekers naar de randen te sturen en bewoners aan te moedigen verderop te parkeren, raakt iets heel basaal: de dagelijkse leefbaarheid. Want wat in beleidsstukken als logisch of wenselijk wordt gepresenteerd, pakt in het echte leven vaak heel anders uit. Voor ouderen, gezinnen, zorgverleners en werkende mensen is de auto geen luxe, maar een noodzaak.

Wat in dit beleid ontbreekt, is het gevoel voor de menselijke maat. Het lijkt alsof autobezit iets is om je voor te schamen – iets dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Maar voor veel bewoners is het simpel-

weg onmisbaar. Als je straks je eigen huis niet meer kunt bereiken, als je verder moet lopen, meer moet betalen, en tegelijk minder krijgt, dan raak je iets kwijt dat moeilijk te herstellen is: vertrouwen. Vertrouwen in eerlijk beleid, vertrouwen in de gemeente.

En dan is er nog de vraag: waar zijn de beloofde alternatieven? De randparkeerplaatsen bestaan nog niet, zijn afhankelijk van complexe processen en zullen niet op korte termijn beschikbaar zijn. Toch worden er nu al maatregelen genomen die onze situatie verslechteren. Dat voelt niet alleen onzorgvuldig, maar ook onrealistisch.

Daarnaast maak ik me zorgen over de gevolgen voor de binnenstad. Ondernemers die deze stad kleur geven, zien hun bereikbaarheid afnemen. Als bezoekers wegblijven, raakt dat niet alleen winkels en horeca, maar uiteindelijk ons allemaal. Want ook de aannemer, de kapper, kortom, wij allemaal leven mee van een stad die leeft.

En eerlijk is eerlijk: wij als bewoners van het centrum ervaren die 'overlast' van toeristen helemaal niet. Integendeel – het geeft sfeer, gezelligheid, leven in de straat. Dat is precies waarom we hier graag wonen. En parkeren? Dat gaat nu prima. Zelfs burens met meerdere auto's redden zich. Dus waar is die noodzaak voor deze ingreep?

Daarom roep ik u dringend op om het beleid te herzien. Niet door de ambities voor duurzaamheid los te laten – daar zijn we het over eens. Maar wél door ze in balans te brengen met wat deze stad nodig heeft om leefbaar, bereikbaar en eerlijk te blijven.

Ik vraag u dan ook:

- Schrap geen parkeerplaatsen zolang er geen werkend, betaalbaar alternatief beschikbaar is.
 - Bescherm het recht van bewoners om dicht bij hun woning te kunnen parkeren.
 - Voer pas beleid uit na onafhankelijke toetsing en echte, open participatie van bewoners.
- We hebben behoefte aan een Middelburg dat toekomstbestendig én menselijk blijft. Waar vergroening samengaat met bereikbaarheid. Waar beleid niet over mensen wordt uitgerold, maar samen met hen wordt vormgegeven.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restruimte die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 62 - Zaaknummer 863764

Naar aanleiding van de nieuwe plannen rondom het nieuwe fiets-en parkeerbeleid stuur ik u enige punten welke voor omwonenden en ondernemers zeer verontrustend zijn mochten deze plannen doorgevoerd worden.

Het creëren van nieuwe parkeerplaatsen en meer groen in de binnenstad is mooi en dat eerste zeker noodzakelijk maar kan niet ten koste gaan van....

Ik pleit voor het behouden van parkeerplaatsen zoals o.a. De Bodenplaats het weghalen heeft totaal geen meerwaarde. Ik hoop met deze brief dat de Gemeente er rekening mee houdt dat Middelburg een stad blijft voor iedereen!

Bewoners, ondernemers en toeristen.

Nieuwe plannen parkeerbeleid binnenstad

1. Verminderde bereikbaarheid voor klanten

Het autoluw maken van de binnenstad betekent dat 555 parkeerplaatsen verdwijnen uit het centrum, terwijl er op termijn pas 640 nieuwe plekken aan de rand van de stad worden gerealiseerd. Dit zal (spontane) bezoeken van klanten welke afhankelijk zijn van hun auto ontmoedigen een bezoek te brengen aan o.a. horecagelegenheden, afhaal eetgelegenheden, winkels, kappers, beauty salons, bedrijven met een adviserende rol etc etc.

De bedrijven die niet in nabijheid van een parkeergarage/plaats gevestigd zijn maar nu wel afhankelijk zijn van (in ons geval) parkeerplaats de Bodenplaats zullen hierdoor een doelgroep afstoten en omzet mislopen wat kan resulteren in het moeten beëindigen van de bedrijfsvoering als deze klanten 0,5-1 km moeten lopen naar dichtstbijzijnde parkeergarage/plaats, als daar uberhaupt al plaats is zal dit uiteindelijk meer leegstand veroorzaken omdat het voor sommige ondernemers niet meer aantrekkelijk is zich hier te vestigen.

Gasten van restaurant Scherp welke afhankelijk zijn van hun auto parkeren al jaren op parkeerplaats de Bodenplaats, zo ook de gasten welke komen inchecken in onze appartementen parkeren hier kort en laden soms hun elektrische auto op voor de deur.

We hebben inmiddels na 17 jaar restaurant Scherp en 10 jaar B&B Slapen bij Scherp een behoorlijke groep vaste gasten die alleen nog kunnen komen genieten wanneer ze echt dichtbij kunnen parkeren en geven ook aan juist naar Middelburg te komen omdat dit hier nog wel kan.

Parkeergelegenheid bij het restaurant was destijds doorslaggevend om ons restaurant juist te starten in Middelburg.

Het idee om o.a. parkeerplaats de Bodenplaats te laten vervallen vind ik dan ook echt een behoorlijke aderlating en een keuze die ik niet had verwacht van de gemeente van een bruisende stad die juist deze aantrekkingskracht heeft dankzij alle unieke ondernemers.

2. Beperkte bevoorradings en bezorg mogelijkheden

Het autoluwe beleid kan leiden tot striktere tijdsvensters voor laden en lossen, wat de logistiek voor (horeca)zaken bemoeilijkt. Dit kan resulteren in hogere kosten en inefficiënties in de bevoorrading. Ook voor eetgelegenheden welke bezorgen zal het moeilijk worden om dichtbij hun zaak te parkeren wat kan resulteren in wachttijden, klachten, omzetverlies en hogere kosten.

3. Afname van avondbezoek

Bezoekers die 's avonds uitgaan, kunnen ontmoedigd worden door de verminderde parkeermogelijkheden in het centrum.

Vervoer of transferium vanaf parkeerplekken buiten de stad zijn niet rendabel het hele jaar door.

Een gebrek aan bereikbaarheid leiden tot een afname van het aantal spontane bezoekers zowel door validen als mindervaliden

We krijgen steeds meer ouderen die welke nog geld willen en kunnen uitgeven in de binnenstad voor veel uit deze doelgroep is het van groot belang dichtbij te kunnen parkeren.

4. Fietsenstalling op Bodenplaats?

Het idee om van de Bodenplaats ipv parkeerplekken een fietsenparking creëren zal voor ondernemers, omwonenden en toeristen enorm nog veel meer overlast gaan veroorzaken.

Na 17 jaar Scherp en er 13 jaar te hebben gewoond weten we inmiddels wat er speelt en gebeurt er een hoop in de straatjes rondom de Vlasmarkt in de nachtelijke uren.

Omdat het vertrouwen er vaak niet is dat een aangifte serieus wordt genomen of dat ze er iets mee kunnen wordt er ook niet vaak aangifte gedaan. Hierdoor kan er misschien vanuit de Gemeente een vertekend beeld ontstaan. Een gesprek aangaan met ondernemers en buurtbewoners zal een hoop ophelderen.

Camera beelden kunnen dit bevestigen.

Meerdere dagen per week zal (o.a. de jeugd) lallend en schreeuwend verzamelen bij de fietsen, hier wordt dan een hangplek gecreëerd, ze eten hier hun afhaal eten op recht voor onze B&B appartementen en slaapkamers van omwonenden en dit verstoort enorm de nachtrust omdat het op slechts enkele meters van de appartementen en woonhuizen ligt.

Controle door Politie is moeilijk gebleken in de kleine straatjes rondom het Bodenplein met vele hoekjes (o.a. Wijngaardstraat, Penninghoek, Simpelhuisstraat, Sint Sebastiaansstraat)

Enkele voorbeelden van overlast welke we regelmatig mee te maken hebben:

- Geluidsoverlast van schreeuwen/ruzie/ groepsvorming/ alcohol
- Drugs gebruik en dealen
- Beroving, mishandeling, diefstal, inbraak, bedreiging
- Heel veel vernielingen (ruiten/ AED voertuigen/ plantenbakken/ graffiti/ fietsen en andere objecten in elkaar getrapt, meegenomen of in water gegooid.
- Glaswerk kapot gegooid, sauzen van eten leeggespoten tegen panden/ramen, restafval overal verspreid.
- Urineren door brievenbussen, wekelijks kots plekken voor de deur, poepen voor de deur op stoep of in plantenbakken

Dit zijn voorbeelden die we zelf hebben geconstateerd/meegemaakt en ook veel hebben vastgelegd op camera

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Zeker in de avonden bieden deze faciliteiten voldoende parkeercapaciteit.

Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen om de bevoorrading en bezorgmogelijkheden in te perken zijn er niet. Huidige regels blijven gehandhaafd. Evenzo zijn er geen plannen om fietsenstallingen te maken op de Bodenplaats.

Zienswijze 63 - Zaaknummer 863781

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad. De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn.

Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen.

Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 64 - Zaaknummer 863813

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg.

We ondersteunen de VOM en de vele MKB'ers in de stad die zeer bezorgd zijn en vrezen voor flinke omzetsdaling, door de koerswijziging van de gemeente Middelburg.

Dus, ook namens [bedrijfsnaam], winkel in Middelburg, uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Hoewel ook wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging - waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd - onacceptabel en onverantwoord.

Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg.

Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen.

Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto - zonder adequate alternatieven - zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden.

Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben.

Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn.

Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg.

Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 65 - Zaaknummer 863814

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg – maar vooral als betrokken ondernemer en stadsgenoot – schrijf ik u deze brief. Dagelijks zie ik wat Middelburg zo bijzonder maakt. En dagelijks groeit mijn zorg over wat we dreigen kwijt te raken.

Middelburg is geen beleidsdocument en geen optelsom van stenen. Het is een stad van ontmoeting, karakter. Waar bezoekers verrast worden door (nog) originele winkels, een hand omhoog gaat, het gevoel van; samen gaan we het dit seizoen weer doen...

Dát is de ziel van Middelburg – en die wordt gedragen door kleine ondernemers. Als zij verdwijnen, verdwijnt het hart van onze stad.

De voorgestelde maatregelen – zoals het schrappen van parkeerplekken in en rond het centrum en het ontmoedigen van autobezoek zonder volwaardige alternatieven – raken ons rechtstreeks in die ziel.

Want zonder bereikbaarheid, geen bezoekers. Zonder bezoekers, geen winkels. En zonder winkels, geen levendige stad.

(bedenk wel: minder mensen in de binnenstad betekent ook minder klandizie voor de bakker, de fysiotherapeut, de schilder, de aannemer – en ja, zelfs voor de huisarts. Een levendige stadseconomie is een netwerk, waarin iedereen met elkaar verbonden is. Als je daar één schakel uit haalt, verzwakt het geheel.)

Wij begrijpen heel goed dat duurzaamheid noodzakelijk is. Ook wij dragen daar graag aan bij. Maar beleid dat te snel, te strak en zonder voldoende draagvlak wordt ingevoerd, heeft onherstelbare gevolgen. En het beeld van een leeglopend centrum is helaas realistischer dan het lijkt.

Wat voor stad bezoekt u zelf graag als toerist? Een winkelstraat vol uniforme ketens? Of juist een sfeervolle binnenstad vol karakter, kleine winkels en gastvrije cafés? Dát is wat Middelburg nu nog is, op t randje... Maar dat behouden we alleen als we zorgvuldig omgaan met wat deze stad uniek maakt.

Wat ons extra zorgen baart, is dat de maatregelen nú al worden ingevoerd, terwijl alternatieven zoals randparkeren pas over jaren beschikbaar zijn. Daar kan toch geen draagkracht voor zijn??. Ook ontbreekt een serieuze analyse van de economische impact voor de binnenstad. Werkgelegenheid, leefbaarheid en identiteit lijken nauwelijks te zijn meegewogen.

Wij zijn een duurzame onderneming en denken graag mee over de toekomst. Maar we vrezen dat we juist datgene verliezen wat Middelburg aantrekkelijk maakt. Zonder winkels, horeca en ontmoetingsplekken verliest de stad haar ziel.

Daarom roep ik u op het beleid aan te passen. Niet door ambities los te laten, maar door ze zorgvuldig af te stemmen op de realiteit. Voer veranderingen gefaseerd in, en pas als randvoorwaarden zoals bereikbaarheid op orde zijn.

Onderzoek de economische gevolgen serieus. En betrek ondernemers op een echte en gelijkwaardige manier.

Wij denken graag met u mee. Voor een toekomst waarin duurzaamheid en levendigheid samen kunnen bestaan. Zodat Middelburg een stad blijft waar bewoners trots op zijn, bezoekers zich welkom voelen – en mensen elkaar blijven ontmoeten.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecavoorziening kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 66 - Zaaknummer 863651

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Hoewel wij de doel-

stellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging - waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd - onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad. De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto - zonder adequate alternatieven - zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad: De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen.

Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 67 - Zaaknummer 863616

Deze brief schrijf ik als bewoner van het centrum van Middelburg. Niet namens een organisatie, maar als iemand die hier leeft, werkt en graag thuiskomt. Middelburg is mijn stad – en juist daarom voel ik me geroepen te reageren op het conceptrapport over het parkeerbeleid.

De plannen zoals ze er nu liggen maken ons oprecht bezorgd. Ze voelen niet als vooruitgang, maar als een stap achteruit – voor bewoners, ondernemers en de stad als geheel.

Het voornemen om parkeerplekken in de binnenstad drastisch te verminderen, bezoekers naar de randen te sturen en bewoners aan te moedigen verderop te parkeren, raakt iets heel basaal: de dagelijkse leefbaarheid. Want wat in beleidsstukken als logisch of wenselijk wordt gepresenteerd, pakt in het echte leven vaak heel anders uit. Voor ouderen, gezinnen, zorgverleners en werkende mensen is de auto geen luxe, maar een noodzaak.

Wat in dit beleid ontbreekt, is het gevoel voor de menselijke maat. Het lijkt alsof autobezit iets is om je voor te schamen – iets dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Maar voor veel bewoners is het simpel-

weg onmisbaar. Als je straks je eigen huis niet meer kunt bereiken, als je verder moet lopen, meer moet betalen, en tegelijk minder krijgt, dan raak je iets kwijt dat moeilijk te herstellen is: vertrouwen. Vertrouwen in eerlijk beleid, vertrouwen in de gemeente.

En dan is er nog de vraag: waar zijn de beloofde alternatieven? De randparkeerplaatsen bestaan nog niet, zijn afhankelijk van complexe processen en zullen niet op korte termijn beschikbaar zijn. Toch worden er nu al maatregelen genomen die onze situatie verslechteren. Dat voelt niet alleen onzorgvuldig, maar ook onrealistisch.

Daarnaast maak ik me zorgen over de gevolgen voor de binnenstad. Ondernemers die deze stad kleur geven, zien hun bereikbaarheid afnemen. Als bezoekers wegblijven, raakt dat niet alleen winkels en horeca, maar uiteindelijk ons allemaal. Want ook de aannemer, de kapper en zelfs de huisarts leven mee van een stad die leeft.

En eerlijk is eerlijk: wij als bewoners van het centrum ervaren die 'overlast' van toeristen helemaal niet. Integendeel – het geeft sfeer, gezelligheid, leven in de straat. Dat is precies waarom we hier graag wonen. En parkeren? Dat gaat nu prima. Zelfs burens met meerdere auto's redden zich. Dus waar is die noodzaak voor deze ingreep?

Daarom roep ik u dringend op om het beleid te herzien. Niet door de ambities voor duurzaamheid los te laten – daar zijn we het over eens. Maar wél door ze in balans te brengen met wat deze stad nodig heeft om leefbaar, bereikbaar en eerlijk te blijven.

Ik vraag u dan ook:

1. Schrap geen parkeerplaatsen zolang er geen werkend, betaalbaar alternatief beschikbaar is.
 2. Bescherm het recht van bewoners om dicht bij hun woning te kunnen parkeren.
 3. Voer pas beleid uit na onafhankelijke toetsing en echte, open participatie van bewoners.
- We hebben behoefte aan een Middelburg dat toekomstbestendig én menselijk blijft. Waar vergroening samengaat met bereikbaarheid. Waar beleid niet over mensen wordt uitgerold, maar samen met hen wordt vormgegeven.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restruimte die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 68 - Zaaknummer 863821

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdelijke alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht

moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief.

Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg.

Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 69 - Zaaknummer 863650

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn essentiële voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn een eindje te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, verliest snel aantrekkingskracht, met directe gevolgen voor de waarde en verhuurbaarheid van panden en daarmee voor de economische dynamiek van de stad. Tevens is het voor onze winkel vaak van belang dat de consument in de buurt, al is het kort, toch kan parkeren voor het ophalen van zwaardere artikelen zoals meubels. Dit gebeurt door toeristen maar ook door bewoners die lokaal kopen.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin. Geen oude schoenen weggooien voordat je nieuwe hebt, m.a.w. zorg eerst voor voldoende nieuwe parkeerplaatsen (in het centrum) voordat het bestaande verdwijnt.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact op de vastgoedmarkt in de binnenstad. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan investeringswaarde, huurinkomsten en werkgelegenheid wordt nauwelijks meegenomen.

Klanten zullen hun grote aankopen niet meer in het centrum doen. Hiermee wordt het online shoppen verder gepromoot, wat ten koste gaat van de fysieke winkels. Om een leefbaar Middelburg te houden

is dit zeer zeker van belang. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid én de economische kracht van de stad.

Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat adequate randvoorzieningen volledig zijn gerealiseerd. Daarnaast is het essentieel dat er serieuze economische effectstudies worden uitgevoerd naar de gevolgen voor pandeigenaren en de vastgoedwaarde in de binnenstad. Ook moet er in de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Verder is beter overleg en actieve participatie met pandeigenaren, ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren noodzakelijk bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid zodanig aan te passen dat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen op die manier blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, bezoekers en investeerders.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 70 - Zaaknummer 863624

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdelijke alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeervoorzieningen aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

Wij als ondernemer in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief.

Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid

zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg.

Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 71 - Zaaknummer 863827

Deze brief schrijf ik als bewoner van het centrum van Middelburg. Niet namens een organisatie, maar als iemand die hier leeft, werkt en graag thuiskomt. Middelburg is mijn stad – en juist daarom voel ik me geroepen te reageren op het conceptrapport over het parkeerbeleid.

De plannen zoals ze er nu liggen maken ons oprecht bezorgd. Ze voelen niet als vooruitgang, maar als een stap achteruit – voor bewoners, ondernemers en de stad als geheel.

Het voornemen om parkeerplekken in de binnenstad drastisch te verminderen, bezoekers naar de randen te sturen en bewoners aan te moedigen verderop te parkeren, raakt iets heel basaal: de dagelijkse leefbaarheid. Want wat in beleidsstukken als logisch of wenselijk wordt gepresenteerd, pakt in het echte leven vaak heel anders uit. Voor ouderen, gezinnen, zorgverleners en werkende mensen is de auto geen luxe, maar een noodzaak.

Wat in dit beleid ontbreekt, is het gevoel voor de menselijke maat. Het lijkt alsof autobezit iets is om je voor te schamen – iets dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Maar voor veel bewoners is het simpelweg onmisbaar. Als je straks je eigen huis niet meer kunt bereiken, als je verder moet lopen, meer moet betalen, en tegelijk minder krijgt, dan raak je iets kwijt dat moeilijk te herstellen is: vertrouwen. Vertrouwen in eerlijk beleid, vertrouwen in de gemeente.

En dan is er nog de vraag: waar zijn de beloofde alternatieven? De randparkeerplaatsen bestaan nog niet, zijn afhankelijk van complexe processen en zullen niet op korte termijn beschikbaar zijn. Toch worden er nu al maatregelen genomen die onze situatie verslechteren. Dat voelt niet alleen onzorgvuldig, maar ook onrealistisch.

Daarnaast maak ik me zorgen over de gevolgen voor de binnenstad. Ondernemers die deze stad kleur geven, zien hun bereikbaarheid afnemen. Als bezoekers wegblijven, raakt dat niet alleen winkels en horeca, maar uiteindelijk ons allemaal. Want ook de aannemer, de kapper en zelfs de huisarts leven mee van een stad die leeft.

En eerlijk is eerlijk: wij als bewoners van het centrum ervaren die 'overlast' van toeristen helemaal niet. Integendeel – het geeft sfeer, gezelligheid, leven in de straat. Dat is precies waarom we hier graag wonen. En parkeren? Dat gaat nu prima. Zelfs burens met meerdere auto's redden zich. Dus waar is die noodzaak voor deze ingreep?

Daarom roep ik u dringend op om het beleid te herzien. Niet door de ambities voor duurzaamheid los te laten – daar zijn we het over eens. Maar wél door ze in balans te brengen met wat deze stad nodig heeft om leefbaar, bereikbaar en eerlijk te blijven.

Ik vraag u dan ook:

- 1. Schrap geen parkeerplaatsen zolang er geen werkend, betaalbaar alternatief beschikbaar is.*
- 2. Bescherm het recht van bewoners om dicht bij hun woning te kunnen parkeren.*
- 3. Voer pas beleid uit na onafhankelijke toetsing en echte, open participatie van bewoners.*

We hebben behoefte aan een Middelburg dat toekomstbestendig én menselijk blijft. Waar vergroening samengaat met bereikbaarheid. Waar beleid niet over mensen wordt uitgerold, maar samen met hen wordt vormgegeven.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restruimte die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 72 - Zaaknummer 863830

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdelijke alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief.

Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg.

Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte.

Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 73 - Zaaknummer 863834

Ook ik maak hierbij bezwaar op het bovengenoemd beleidsplan. Sinds 1950 is onze winkel gevestigd aan de Korte Delft. Waar vroeger de auto's nog voorbij reden, is dat nu alleen het fietsverkeer nog. Met andere woorden; er is al veel veranderd sindsdien. Maar niet alle veranderingen zijn goed voor onze stad.

Het plan om de parkeerplaatsen ingrijpend te wijzigen is mijns inziens niet goed afgestemd met de ondernemers. Het verdwijnen van parkeerplaatsen rond de Lange Jan en op het Damplein is niet bevorderlijk voor de logistiek van inwoners en ondernemers. Met een andere routing en plaatsing van de parkeerruimtes behoeven deze niet te verdwijnen, maar zullen ze beter in het straatbeeld horen. Wilt u de visie van de Middelburgse ondernemers ter harte nemen en zorgvuldiger omgaan met het verwijderen van parkeerplaatsen?

Reactie college van burgemeester en wethouders

Bedankt voor uw reactie. Op moment van schrijven lopen er twee projecten met betrekking tot het parkeren in Middelburg; de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid en de uitvoering van de zogenaamde quick wins autoparkeren in de binnenstad. De quick wins richten zich op verbetering fietsparkeren omgeving Langevielebinnenbrug en Damplein en verbetering verblijfskwaliteit Koorkerkgebied.

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. De actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid geeft invulling aan deze visie.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Hierbij willen we benadrukken dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak (quick wins), vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid. Dit proces is lopende. Plannen delen we met de omgeving. Hierbij is er ruimte om mee te denken over de precieze invulling. Echter geldt als uitgangspunt dat de bestaande parkeercapaciteit komt te vervallen. Dit is een bewuste keuze geweest om zodoende ruimte te kunnen vrijmaken voor een andere invulling van het gebied.

Zienswijze 74 - Zaaknummer 863839

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming

van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad. De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetzakeringen en werkgelegenheidsverliezen.

Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 75 - Zaaknummer 863652

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg.

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin. Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers.

Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad.

Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadsondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven.

Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen. Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 76 - Zaaknummer 863841

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord.

Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeervoorzieningen aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad.

De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben.

Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen. Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad.

Onze organisatie is bewust onderdeel van de binnenstad en heeft gekozen voor een zichtlocatie die laagdrempelig te bezoeken is voor alle werkzoekenden. We zijn er voor kandidaten zonder én met een achterstand tot de arbeidsmarkt. We kiezen er heel bewust niet voor om ergens op een bedrijven/fabrieksterrein buitenaf te zitten (3 hoog). Wij willen deel uitmaken van een leefbare binnenstad en dat geeft ons een mooie zichtbaarheid. Offline aanwezig zijn in een werkgebied met een vestiging, en zeker niet alleen investeren in een online strategie (clicks en bricks). Vanuit onze organisatie is (beperkt) budget vrijgemaakt om activiteiten te steunen, zoals de aanschaf van verlichting in de wintermaanden en sponsoring van ijsbaan en/of Santa Run.

We zien dat de binnenstad veel meer leeft dan voorheen en dat is waardevol. Dat horen we van nieuwe Middelburgers (of nieuwe in Gemeente Middelburg) bij het inschrijven en in de gesprekken aan de balie. We zijn van mening dat juist de aantrekkelijkheid bijdraagt aan wonen, werken en leven in onze stad. Dat is goed voor het bedrijfsleven in en om Middelburg, onze economie en daarmee vestigingsklimaat van Zeeland.

Een toekomstscenario met alle faciliteiten gericht op met name toeristen en dagjesmensen willen we zeker ondersteunen en toejuichen. Mits juiste tempo, fasering en inspraak.

Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Graag lichten we onze zorgen persoonlijk toe en wensen u wijsheid met de te nemen besluiten die impact hebben en gevolgen die nu niet wenselijk zijn voor onze stad. Wij ervaren dagelijks in onze stad dat samenwerking en constructief actief aan de slag gaan werkt! Daar zijn we trots op en we hebben vertrouwen in een goede uitkomst voor de toekomst.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

We zijn het met u eens dat een juiste fasering van belang is. We willen dan ook benadrukken dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. We verwachten dat we hier 3 tot 5 jaar nodig hebben om deze alternatieven te ontwikkelen. Het tempo is daarmee vrij laag. Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Zienswijze 77 - Zaaknummer 863857

Deze brief schrijf ik als bewoner van het centrum van Middelburg. Niet namens een organisatie, maar als iemand die hier leeft, werkt en graag thuiskomt. Middelburg is mijn stad – en juist daarom voel ik me geroepen te reageren op het conceptrapport over het parkeerbeleid.

De plannen zoals ze er nu liggen maken ons oprecht bezorgd. Ze voelen niet als vooruitgang, maar als een stap achteruit – voor bewoners, ondernemers en de stad als geheel.

Het voornemen om parkeerplekken in de binnenstad drastisch te verminderen, bezoekers naar de randen te sturen en bewoners aan te moedigen verderop te parkeren, raakt iets heel basals: de dagelijkse leefbaarheid. Want wat in beleidsstukken als logisch of wenselijk wordt gepresenteerd, pakt in het echte leven vaak heel anders uit. Voor ouderen, gezinnen, zorgverleners en werkende mensen is de auto geen luxe, maar een noodzaak.

Wat in dit beleid ontbreekt, is het gevoel voor de menselijke maat. Het lijkt alsof autobezit iets is om je voor te schamen – iets dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Maar voor veel bewoners is het simpelweg onmisbaar. Als je straks je eigen huis niet meer kunt bereiken, als je verder moet lopen, meer moet betalen, en tegelijk minder krijgt, dan raak je iets kwijt dat moeilijk te herstellen is: vertrouwen. Vertrouwen in eerlijk beleid, vertrouwen in de gemeente.

En dan is er nog de vraag: waar zijn de beloofde alternatieven? De randparkeerplaatsen bestaan nog niet, zijn afhankelijk van complexe processen en zullen niet op korte termijn beschikbaar zijn. Toch

worden er nú al maatregelen genomen die onze situatie verslechteren. Dat voelt niet alleen onzorgvuldig, maar ook onrealistisch.

Daarnaast maak ik me zorgen over de gevolgen voor de binnenstad. Ondernemers die deze stad kleur geven, zien hun bereikbaarheid afnemen. Als bezoekers wegblijven, raakt dat niet alleen winkels en horeca, maar uiteindelijk ons allemaal. Want ook de aannemer, de kapper en zelfs de huisarts leven mee van een stad die leeft.

En eerlijk is eerlijk: wij als bewoners van het centrum ervaren die 'overlast' van toeristen helemaal niet. Integendeel – het geeft sfeer, gezelligheid, leven in de straat. Dat is precies waarom we hier graag wonen. En parkeren? Dat gaat nu prima. Zelfs burens met meerdere auto's redden zich. Dus waar is die noodzaak voor deze ingreep?

Daarom roep ik u dringend op om het beleid te herzien. Niet door de ambities voor duurzaamheid los te laten – daar zijn we het over eens. Maar wél door ze in balans te brengen met wat deze stad nodig heeft om leefbaar, bereikbaar en eerlijk te blijven.

Ik vraag u dan ook:

1. Schrap geen parkeerplaatsen zolang er geen werkend, betaalbaar alternatief beschikbaar is.

2. Bescherm het recht van bewoners om dicht bij hun woning te kunnen parkeren.

3. Voer pas beleid uit na onafhankelijke toetsing en echte, open participatie van bewoners.

We hebben behoefte aan een Middelburg dat toekomstbestendig én menselijk blijft. Waar vergroening samengaat met bereikbaarheid. Waar beleid niet over mensen wordt uitgerold, maar samen met hen wordt vormgegeven.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restructuurte die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 78 - Zaaknummer 863720

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging-waardoor bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd - onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad. De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto - zonder adequate alternatieven - zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetsdalingen en werkgelegenheidsverliezen.

Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot

benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 79 - Zaaknummer 863883

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens de Vereniging Ondernemers Middelburg uiten wij onze diepe teleurstelling en ernstige zorgen over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Hoewel wij de doelstellingen rond vergroening en leefbaarheid op zichzelf ondersteunen, achten wij de in het rapport voorgestelde koerswijziging – waarbij bezoekers parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd – onacceptabel en onverantwoord. Het plan is in onze ogen een ernstige bedreiging voor de economische vitaliteit van Middelburg. Het rapport bagatelliseert op onverklaarbare wijze de impact op ondernemers. In plaats van oog te hebben voor de noodzakelijke balans tussen leefbaarheid en economische activiteit, kiest u vrijwel eenzijdig voor restricties zonder concrete en tijdige alternatieven. U erkent zelf dat de benodigde parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad pas over drie tot vijf jaar gerealiseerd kunnen worden, maar stelt tegelijkertijd voor om op korte termijn al parkeerplaatsen in de binnenstad te schrappen. Dit getuigt van een onbegrijpelijke onzorgvuldigheid en veronachtzaming van de belangen van honderden mensen die direct of indirect afhankelijk zijn van een levendige, goed bereikbare binnenstad. De ondernemers in Middelburg worden nu al dagelijks geconfronteerd met toenemende leegstand, hoge lasten en veranderend consumentengedrag. Het wegnemen van bereikbaarheid per auto – zonder adequate alternatieven – zal funest zijn voor winkels, horeca, diensten én evenementen in de stad. De toeristische sector, die volgens uw eigen rapport een essentieel onderdeel vormt van het economische draagvlak van Middelburg, zal eveneens zwaar getroffen worden. Wij stellen dat geen enkele parkeervoorziening in de binnenstad mag worden opgeheven voordat nieuwe randparkeerplaatsen volledig gerealiseerd én operationeel zijn. Daarnaast vinden wij dat economische impactanalyses verplicht moeten zijn voordat besluiten worden genomen die zulke ingrijpende gevolgen hebben. Uw rapport biedt vrijwel geen onderbouwingen van de te verwachten omzetzakelijke en werkgelegenheidsverliezen.

Verder zijn wij van mening dat ondernemers structureel en proactief betrokken moeten worden bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, en niet slechts reactief. Ook vinden wij dat bezoekers parkeren in de binnenstad behouden moet blijven, met name de winkel- en horecazones, totdat is bewezen dat de nieuwe randvoorzieningen functioneel, veilig, aantrekkelijk en van voldoende capaciteit zijn. Tot slot benadrukken wij dat parkeren geen losstaand probleem is, maar een essentiële randvoorwaarde vormt voor een gezonde en aantrekkelijke binnenstad. Het beleid zoals het nu is voorgesteld ondermijnt niet alleen het ondernemerschap maar ook de culturele en sociale functies van Middelburg. Wij verzoeken u dringend het conceptbeleid grondig te herzien en alsnog in echte samenwerking met ondernemers, bewoners en bezoekers te zoeken naar een evenwichtige, realistische en toekomstbestendige oplossing.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een

balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorwaarden zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 80 - Zaaknummer 863721

Als oud ondernemer, verhuurder en adviseur van diverse ondernemers in de binnenstad van Middelburg wil ik graag een reactie geven op de voorgenomen plannen omtrent het fiets- en autoparkeerbeleid. In februari 2022 heb ik als voorzitter van de VOM het meerjaren perspectief verandering & vernieuwing 2022-2026 geschreven ten behoeve van de verkiezingen maart 2022.

Één van de aspecten die hierin naar voren kwam was het fiets- en autoparkeerbeleid in de binnenstad van Middelburg. Wij kwamen net uit de tijd dat corona nog het gesprek van de dag was.

Hoeveel van onze ondernemers zouden deze zware jaren niet overleven? of zouden ze nodig hebben om weer op het oude niveau terug te keren.

Wat gaat de tijd na corona doen met onze toeristische stad en haar toeristen die de weg voor corona al hadden gevonden?

In deze periode, na corona, kwam er ook een rapport uit van het NBTC dat Zeeland rekening moest houden met een toename van het toerisme en dagjesmensen. Want werd er gesteld; door de invloed van corona zal Zeeland ook in trek komen van Nederlanders die vakantie in eigen land stelden boven het buitenland.

Dit heeft destijds de VOM voor de vraag gesteld hoe houden wij de binnenstad, met haar inwoners, leefbaar en hoe kunnen de ondernemers ondernemen en van die toename profiteren.

Want groei is niet het doel maar een visie voor inwoners en ondernemers!

In dit meerjaren perspectief, wat alle politieke partijen hebben ontvangen, heeft de VOM het nieuw te vormen college na maart 2022 de handreiking gegeven om samen een oplossing te bedenken voor de problematiek die ons misschien wel te wachten zou staan.

U stelt het autoluw maken van de binnenstad als een grote prioriteit en de daarbij vervangende mogelijkheden in een termijn van 3-5 jaar te kunnen realiseren. Maar hoe die realisatie eruit komt te zien zit nog in de onderzoeksfase.

Wenselijk doch van levensbelang voor de ondernemers is dat eerst het gehele plan klaar is en door iedereen goedgekeurd is om vervolgens de uitvoer van buiten naar binnen te laten plaatsvinden.

Concreet bedoel ik hiermee, eerst de uitbreiding aan de randen realiseren om vervolgens als laatste de binnenstad "autoluw te maken.

Ook mis ik in uw plannen onderzoek naar eventuele fietsparkeerkelders onder pleinen in de binnenstad en ik verwacht in dit stadium, dus voor de besluitvorming, hier eerst onderzoek naar te doen.

U geeft aan door dit beleid inkomsten aan parkeren te zullen mislopen, de hoogte is u nog niet bekend evenmin als de dekking.

Het baart ondernemers grote zorgen dat autoluw maken boven financiële dekking wordt gesteld. De algemene verwachting is dat deze rekening bij ondernemers en inwoners zal worden gelegd d.m.v belastingverhoging.

Daarbij is de mening dat uw werkwijze bij onze bezoekers als niet erg klantvriendelijk zal worden ervaren, iets dat de ondernemers juist wel hoog in het vaandel hebben staan.

Een klantvriendelijke benadering betekend dat je de klant kwijt bent en niet meer terugziet, als oud ondernemer weet ik dat maar als te goed.

Wat zijn hiervan dan de eventuele gevolgen?

Dat door eventuele verhoging van de gemeentelijke belastingen de bestaande ondernemers investeringen zullen uitstellen of niet laten plaatsvinden. Ondernemers zullen beslissen om niet verder te ondernemen waardoor Middelburg ook met meer leegstand te maken zal krijgen.

De culturele sector en ons cultureel erfgoed, welk uw college een zeer warm hart toedraagt, in haar vorm nu bedreigd gaat worden of zal moeten inkrimpen. Dit zal mede ten koste gaan van het welzijn

van onze inwoners en de specifieke toerist die hiervoor naar onze stad komt. Denk hierbij bijv. aan Façade en ZNF en de folkloristische dagen.

De weekmarkt, een wekelijkse gang voor eigen inwoners en bewoners van Walcheren en een trekpleister voor de Toerist. Nu is het op donderdag nog een goed gevuld Marktplaats maar met het doorvoeren van uw plannen zal dit zeker geen zekerheid meer zijn.

In breder perspectief zal dit zelfs schade opleveren aan het gehele eiland Walcheren. Kort- en lang verblijvende toeristen zullen minder hun focus zetten om hier naartoe te komen.

Helaas kom ik tot de conclusie, na vele gesprekken te hebben gehad met diverse ondernemers, dat de gemeente Middelburg dit traject van het begin af aan niet serieus met hun heeft opgepakt. Terwijl het college participatie bovenaan heeft staan.

In het meerjaren perspectief is duidelijk te lezen dat een fiets- en autoluwe binnenstad bespreekbaar is. Dit wel door samen op te trekken met een luisterend oor voor elkaar.

Vele suggesties zijn destijds al gegeven te weten:

- Goede betaalde parkeerruimte op max. 10 minuten loopafstand
 - Goede betaalde parkeerruimte tegen gereduceerd tarief op 10-15 minuten loopafstand
 - Goede gratis parkeerruimte zonder betaling op 20 minuten loopafstand
 - Bewoners krijgen 1 betaalde vergunning
 - Blauwe zones aan de rand van de binnenstad zullen worden uitgebreid i.v.m. wild parkeren
 - Goede mogelijkheid om te parkeren voor de dagelijkse boodschappen max. 2 uur
 - Genoeg ruimte voor invalide en mindervalide
 - Duurzame shuttlebus van de dorpen naar Middelburg en weer terug
 - Een snelle verbinding tussen de Mortiere en de binnenstad.
 - In de zomerperiode parkeerterreinen net buiten het centrum goed benutten
- Ook wat betreft de fiets in de binnenstad zijn diverse opties gegeven:
- Zusterplein autovrij en compleet fietsparkeren maken eventueel i.c.m. betaald parkeren
 - Alle optische voorzieningen in de straten verwijderen zodat het niet uitnodigt om te parkeren.
 - Fietswrakken labelen maar daarna ook verwijderen
 - Fietsen in het gehele winkelgebied verbieden

De voorgestelde suggesties van het fiets- en autoparkeren is alleen maar haalbaar indien er ook gehandhaafd gaat worden. Helaas lees ik daar niets over in uw voorgenomen plannen.

Door de gesprekken die ik heb gehad is de gedachte dat het eerder slechter dan beter zal gaan worden.

Alle plannen en suggesties uit het meerjarenperspectief zijn mede onderbouwd met het feit dat er meer vergroening in de stad moet plaatsvinden, meer ruimte aan terrassen moet worden geboden en dat de straten die toegang bieden naar het centrum deugdelijk en vrij van obstakels dienen te zijn. Zodat voetgangers, invaliden en mindervaliden bezoekers er veilig kunnen komen. Dit alleen al is een omvangrijke klus maar van wezenlijk belang. Nergens lees ik dat als aanbeveling van uw zijde.

Middelburg, waarvan de binnenstad de grootste werkgever is en Walcheren waar de toerist de grootste bron van inkomsten voor is zien met grote vrees deze plannen tegemoet.

Ondernemers van de ons omringende dorpen zien hun voortbestaan in het gevaar komen. Hierdoor schaaft u niet alleen de toerist maar ook de plaatselijke bevolking.

Wij hebben met elkaar de afgelopen decennia hard gewerkt om deze regio toeristisch succesvol te maken. Want van alle toeristen die hiernaar toekomen bezoekt minimaal 95% de stad Middelburg.

Het is een bekend gegeven dat afbraak vele malen sneller gaat dan het opbouwen.

Mijn oproep aan u, college van B&W, breng uw plannen terug naar de tekentafel, doe goed onderzoek naar uw plannen en ga serieus in gesprek met alle belanghebbenden. Stel daarbij iemand aan die de taal en gevoelens van de ondernemers snapt en spreekt.

Neem geen onnodige risico's door de tijdsdruk die u zichzelf oplegt maar koester datgene wat wij met elkaar hebben gerealiseerd. Door meer tijd te nemen ben ik ervan overtuigd dat de plannen beter worden en omarmd worden door degene die ervan moeten leven.

Ik wens u veel wijsheid toe en wacht daarmee van uw zijde op een duidelijk financiële onderbouwing en uitgebreide beantwoording van de geschetste zorgen.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Dit is geheel in lijn met uw zienswijze op uitvoer; buiten naar binnen. Mede door deze randvoorwaarde is het uitvoeringstempo vrij laag. We verwachten 3 tot 5 jaar nodig te hebben voor realisatie van de nieuwe parkeervoorzieningen.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. Hierbij heeft de VOM een actieve samenwerking van de hand gewezen. Ze stelde een juist een reactieve werkwijze voor. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

De voorliggende actualisatie bevat reeds een groot deel van de suggesties die u in het verleden heeft gegeven. In eerste instantie richten we ons op parkeerlocaties die op zichzelf kunnen functioneren, dus op korte loopafstand van de binnenstad. Locaties die we willen onderzoeken liggen op kortere loopafstand en zijn dan ook voor de binnenstadsbezoeker interessant. De inzet van natransport (shuttlebus) vinden we minder interessant. Daarentegen heeft u ons wel op het idee gebracht om de mogelijkheden te verkennen het parkeerterrein van de Ontmoetingskerk tijdens evenementen in te kunnen zetten.

Evenzo zullen we met de provincie (nu grote afnemer van parkeerplaatsen Oude Veerweg) in gesprek gaan of het parkeerterrein van de Ontmoetingskerk voor hen een interessante optie is. We werken dit onderdeel verder uit in het implementatieplan.

Middelburg heeft een bovengemiddeld hoog fietsgebruik. Daar zijn we trots op. We willen fietsers beter bedienen door op de randen van het winkengebied meer fietsparkeerplaatsen te maken. De locatie van uitbreiding is cruciaal. We richten ons eerst op locaties daar waar hoofdfietsroutes het winkelgebied kruisen en/of raken. Dit verhoogt de kans dat fietsers de voorziening ook daadwerkelijk gaan gebruiken. Uitbreiding van het verbod op fietsen is voorlopig geen richting waarin we denken. Dit heeft alles te maken dat we juist de concurrentiepositie van de fiets (ten opzichte van de auto) willen verbeteren. Daarbij is handhaving geen sinecure.

Zienswijze 81 - Zaaknummer 863886

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn essentiële voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn een eindje te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, verliest snel aantrekkingskracht, met directe gevolgen voor de waarde en verhuurbaarheid van panden en daarmee voor de economische dynamiek van de stad. Tevens is het voor onze winkel vaak van belang dat de consument in de buurt, al is het kort, toch kan parkeren voor het ophalen van zwaardere artikelen zoals meubels. Dit gebeurt door toeristen maar ook door bewoners die lokaal kopen.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin. Geen oude schoenen weggooien voordat je nieuwe hebt, m.a.w. zorg eerst voor voldoende nieuwe parkeerplaatsen (in het centrum) voordat het bestaande verdwijnt.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact op de vastgoedmarkt in de binnenstad. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan investeringswaarde, huurinkomsten en werkgelegenheid wordt nauwelijks meegenomen.

Klanten zullen hun grote aankopen niet meer in het centrum doen. Hiermee wordt het online shoppen verder gepromoot, wat ten koste gaat van de fysieke winkels. Om een leefbaar Middelburg te houden is dit zeer zeker van belang. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid én de economische kracht van de stad.

Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat adequate randvoorzieningen volledig zijn gerealiseerd. Daarnaast is het essentieel dat er serieuze economische effectstudies worden uitgevoerd naar de gevolgen voor pandeigenaren en de vastgoedwaarde in de binnenstad. Ook moet er in de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Verder is beter overleg en actieve participatie met pandeigenaren, ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren noodzakelijk bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid zodanig aan te passen dat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen op die manier blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, bezoekers en investeerders.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening voor gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 82 - Zaaknummer 863719

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, willen wij onze ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid.

Hoewel wij de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, zijn wij van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst.

Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport ons inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin. Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht.

Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Wij pleitten er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadsondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven.

Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen. Wij roepen u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 83 - Zaaknummer 863906

Met deze zienswijze wil ik mijn grote bezorgdheid en ongenoegen uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad ervaar ik dit voorstel als een ernstige verslechtering van de leefomstandigheden, waarbij het belang van bewoners ondergeschikt wordt gemaakt aan abstracte beleidsdoelen en onrealistische toekomstvisies.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te "stimuleren" elders te parkeren, zijn in mijn ogen niet alleen ondoordacht, maar ronduit asociaal. Het beleid mist draagvlak en realiteitszin. De situatie voor bewoners wordt op alle fronten verslechterd: minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning.

Ik constateer dat dit beleid in feite een vorm van gedwongen verplaatsing inhoudt voor bewoners met een auto, alsof het autobezit iets beschamends is dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Dit is een stigmatiserende en polariserende benadering van inwoners die een praktische noodzaak hebben aan gemotoriseerd vervoer, zoals ouderen, zorgverleners, of gezinnen met kinderen.

Daarbij ontbreekt elke garantie dat de aangekondigde alternatieven - zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad - daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Dat is onverantwoord beleid.

Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening. Die balans is zoek.

Mijn eisen zijn dan ook:

- 1. Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.*
- 2. Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf het recht op parkeren dicht bij de woning.*
- 3. Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.*

Dit beleid is niet toekomstgericht, maar toekomstvijandig. Het jaagt bewoners weg, frustreert het dagelijks leven en ondermijnt het vertrouwen in de gemeente. Ik verzoek u met klem dit rapport grondig te herzien.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restructuur die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbeterd hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 84 - Zaaknummer 863923

Zoals wij lezen in het conceptrapport 'actualisering fiets- en autoparkeerbeleid' is het voornemen om de capaciteit van het P&R terrein Segeerssingel met factor 3 te vergroten naar 550 a 600 parkeerplaatsen. Volgens uw rapport is de turnover maal 1,5 keer bezet per dag. Dit is 900 verkeersbewegingen (lees auto's) per dag, enkel voor parkeren op het P&R terrein.

Daarbij komen nog eens +/- 100 verkeersbewegingen per dag bij aan personeel, klanten, laden en lossen bij de bedrijven in het kantoor aan Segeerssingel 6.

Tel hierbij op de vele verkeersbewegingen naar de Kiss en Ride plaats op het P&R terrein.

Met deze voorgenomen uitbreiding van het P&R terrein komt het totaal verkeersbewegingen voor onze deur tot meer dan 1000 auto's op een dag.

Graag willen wij u erop wijzen dat wij wonen aan de Segeerssingel, direct aan de toegangsroute naar het P&R terrein, welke door de Woonwijk Dauwendaele loopt waar mensen wonen. Wat ons opvalt is dat er in het rapport staat dat de gemeente Middelburg vindt dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid omhoog moet, dit geldt dan nemen wij aan ook voor ons leefgebied. Met de huidige capaciteit van het P&R terrein plus alle andere net opgenoemde verkeersbewegingen zitten wij hier voor ons huis op de Segeerssingel van en naar het P&R terrein nu al op een circa 500 verkeersbewegingen per dag.

Dit is al veel meer dan waar de mensen in het grootste deel van het Middelburg centrum zone 1 nu mee te maken hebben en dus vragen wij u om deze locatie niet te vergroten, maar een locatie te zoeken waar geen mensen wonen.

Gevaar voor fietsers, voetgangers en bewoners:

De auto's moeten via een smalle doorgang in de waterkering tezamen met fietsers en voetgangers vanaf het P&R terrein via de Segeerssingel naar de Schroeweg en/of Buitenruststraat uitrijden, of andersom naar het P&R terrein toe. Aan dit stukje Segeerssingel bevindt zich de oprit van ons huis.

Nu ondervinden wij al dagelijks hinder in de vorm van files en opstoppingen voor onze oprit, omdat het verkeer simpelweg niet weg kan.

Dit levert veel gevaarlijke situaties op, voor ons en onder andere voor fietsers omdat de route naar het P&R terrein de grootste fietsroute vanuit Dauwendaele/Mortiere naar het centrum doorkruist.

Auto's kunnen de Schroeweg niet op en af in verband met de openstaande brug, treinverkeer of bij de U turn (Schroeweg) kerend verkeer dat vanaf het centrum richting Kanaalweg/Arnhemuiden gaat. Men gaat hierdoor inhalen/spookrijden vanaf het P&R terrein voor onze oprit langs. Dit alles is voor iedereen, maar zeker ook voor ons zeer gevaarlijk en ons huis is hierdoor regelmatig niet bereikbaar. Dus ook niet voor eventuele hulpdiensten.

Gezondheid:

Naast al deze gevaren hebben wij ook grote zorgen over onze gezondheid als dit plan wordt uitgevoerd.

Nu hebben wij in onze omgeving al heel veel fijnstof en uitlaatgassen door het vele verkeer van de Schroeweg en huidige verkeer van en naar het P&R terrein, Kiss en Ride plaats en kantoren. Volgens de "ATLAS LEEFOMGEVING" moeten voor een gezonde situatie huizen in de bebouwde kom minimaal 25 meter van een drukke straat staan.

Wij spreken nu al van een drukke straat hier op dit stuk Segeerssingel en met de voorgenomen uitbreidingsplannen van het P&R terrein zal de verkeersbelasting voor onze woning, welke 13 meter van de straat staat en aan zijkant vrijwel grenst aan het P&R terrein, met 200% verhoogd worden en hiermee de fijnstof en de uitlaatgassen in de omgeving.

Dit vinden wij een zeer onwenselijke situatie.

Leefbaarheid:

Ook willen wij met klem onze zorgen uiten over ons leefklimaat, wat na de bouw van de studentenflats aan de Kanaalweg voor de tweede maal in korte tijd sterk verminderd wordt.

Deze meer dan verdubbeling van verkeer brengt een toename van de luchtvervuiling, lawaai, drukte en gevaar met zich mee. Dan hebben we het nog niet over het onbereikbaar worden van onze oprit/woning, het lawaai van een parkeergarage/dek zelf, auto's die met draaiende motoren voor de deur stilstaan, piepende elektrische auto's, vele voetgangers met koffers, buggy's met harde wielotjes, de lichtvervuiling van de parkeergarage en lampen van auto's, die zowel voor als achter bij ons de woning in schijnen en de aantrekkingskracht van criminele activiteiten. Verder wordt het onmogelijk om rustig van onze tuin te genieten, dit door verlies aan privacy en grote toename van lawaai en schadelijke stoffen.

Noodzaak:

De noodzaak voor uitbreiding van het P&R is er ons inziens niet.

- Er is parkeerruimte genoeg op het huidige P&R Terrein.
- Toegangswegen naar het P&R terrein zijn nu al van onvoldoende capaciteit en dit valt ook niet te verbeteren binnen de huidige route.
- De reden is niet juist. De gemeente Middelburg wil deze uitbreiding van de parkeerterreinen onder het mom van ontlasten van de binnenstad en wil parkeerruimte in de binnenstad opheffen om hier grotendeels woningen op te bouwen in plaats van groen zoals men suggereert, dit gaat de leefbaarheid van de binnenstad niet verhogen.
- Deze locatie van het P&R terrein zit aan verkeerde kant van het centrum, gebruikers zijn veelal toeristen. Het grootste deel van de mensen die op het P&R terrein parkeren zijn toeristen die aan de kust logeren en niet via de N57/A58 maar over de lokale wegen door het centrum naar het P&R terrein rijden. Deze

mensen volgen niet de borden, maar rijden op navigatie en komen door het centrum (Sandberglaan/Looierssingel/Schroeweg) richting het P&R terrein gereden. Om het centrum te ontlasten kan men deze mensen beter aan de andere zijde van Middelburg al afvangen.

• Toerisme is belangrijk voor een stad als Middelburg maar te veel is niet goed. De binnenstad is nu al niet meer bereikbaar voor de Middelburger die even snel wat wil afhalen of wil winkelen en blijven dus weg, dit dus ook buiten het hoogseizoen. Toeristen maken vooral gebruik van de horeca terwijl de Middelburger ook wil kunnen winkelen. We zien nu al dat vele winkels sluiten.

Halt toe roepen aan het toerisme is ook een oplossing om de leefbaarheid in de (binnen)stad te vergroten, Kijk naar Amsterdam en andere grote steden.

Dure uitbreidingen van parkeergelegenheden zijn dan ook niet nodig, deze kosten worden alleen maar gemaakt voor toeristen en de inwoners van Middelburg mogen betalen en krijgen ook nog de overlast ervan.

Graag willen wij u vragen om verder te kijken naar een geschikte locatie.

Bijvoorbeeld de Nieuwlandsedreef of op de Kanaalweg, waar nu de tijdelijke woningen achter het Tinq tankstation staan.

Deze locaties zijn niet verder weg van het centrum dan de Oude Veerseweg. Hier langs het kanaal is reeds een goede vorm van infrastructuur aanwezig om veilig naar en van het centrum te lopen of te fietsen. Er kan zelfs een bootje ingezet worden voor vervoer naar het centrum, wat weer een leuke attractie kan zijn voor de stad Middelburg. Parkeerplaatsen Oude Veerseweg en stadskantoor kunnen gelijk meegenomen worden in deze vaarroute. Deze parkeerplaatsen zijn goed te bereiken langs de buitenzijde van de stad via de A58/N57 zodat de Schroeweg route centrum vrij blijft voor de Middelburgers en zeker ook de hulpdiensten. Aan de andere zijde van het centrum is een mogelijkheid voor parkeersamenwerking met de nieuw te bouwen Ontmoetingskerk aan de Sandberglaan.

Ook willen wij u er graag op wijzen dat de woning "Sandberglaan nr 2" te koop staat. Deze woning staat op een stuk grond van 10.000 M2 grond, tegen het centrum aan waar een prachtige onder of bovengrondse parkeergelegenheid gecreëerd kan worden. Dit ontlast zoals eerder gezegd de route door het centrum en is zeer goed bereikbaar via de N57 en de andere hoofdwegen van Walcheren, welke vanaf de dorpen aan de kust komen.

Een goede oplossing is ons inziens meerdere parkeergelegenheden in en rond het centrum van te verwezenlijken.

Is er een mogelijkheid om de bestaande parkeergarage "Achter de Houttuinen" in de hoogte uit te breiden? De winkelpanden hierboven zijn nog niet echt succesvol geweest en dus te missen.

Verder hebben wij er lang over nagedacht waarom de gemeente Middelburg er voor kiest een duur onderzoek (+/- 70.000 €) te starten voor uitbreiding van een parkeerlocatie als het P&R terrein, terwijl dit niet in hun bezit is. Nu blijkt dat er al een soort van akkoord is gesloten met de NS (eigenaar van het P&R terrein), dit over het uitbreiden van het P&R terrein en het renoveren van het NS Station.

Voor ons voelt het alsof alles alweer in kannen en kruiken is en wij wederom, net als bij de bouw van de studentenflats, niet gehoord worden.

Reactie college van burgemeester en wethouders

We zijn het met u eens dat de huidige situatie en directe omgeving van het P+R terrein niet geschikt is voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Op verkeerskundig vlak liggen er diverse uitdagingen zoals de entree van de Schroeweg en de routing van het verkeer dat een eventuele nieuwe parkeervoorziening moet verlaten.

Ook is ons er alles aan gelegen dat een nieuwe voorziening goed uitpakt en misschien wel een plus oplevert voor de omgeving. We hebben dan ook een onderzoek voor ogen dat de consequenties van de ontwikkeling in beeld brengt. Punten van aandacht zijn verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, sociale veiligheid maar ook stedenbouwkundige inpasbaarheid maakt hier zeker onderdeel van uit. Pas als we een totaaloverzicht hebben kunnen we een afweging maken.

Daarbij kunnen we u verzekeren dat er geen akkoord is met de NS wat betreft uitbreiding van het parkeren op genoemde locaties. Wel vinden er verkennende gesprekken plaats.

De keuze om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren maakten we in de Omgevingsvisie 2050 Middelburg. Het voorliggend parkeerbeleid geeft hier invulling aan. We concluderen dat in de huidige situatie de restcapaciteit beperkt is. Uitplaatsen van bezoekersparkeren is dan enkel mogelijk als we voorzieningen bijbouwen. Het gaat hierbij om voorzieningen onder meer voor de reguliere parkeervraag en niet enkel ter ondersteuning op piekmomenten.

Mocht onderzoek uitwijzen dat parkeerausbreiding op de locaties Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange niet mogelijk is, dan kijken we zeker uit naar andere locaties. De voornaamste redenen waarom we kozen voor deze locaties zijn de ligging ten opzichte van de hoofdwegen én de loopafstand naar het winkelgebied.

Zienswijze 85 - Zaaknummer 863939

Samenvatting van de zienswijze:

In het conceptrapport wordt een uitbreiding van het parkeerterrein Oude Veerseweg als optie voorgesteld om meer parkeerplaatsen aan de rand van het centrum te creëren. De tekst suggereert – maar stelt niet expliciet – dat daarmee ook het volkstuincomplex Oude Veerseweg zou moeten verdwijnen. De omvor-

ming van het volkstuincomplex naar parkeerplaatsen vervangt groen door steen en is strijdig met de Omgevingsvisie 2050 en met het coalitieakkoord 2022-2026 'Een frisse wind'.

Het verdwijnen van de volkstuinten zou bovendien de tuinders veel leed berokkenen, het welzijn van omwonenden ernstig benadelen en de leefbaarheid van de buurt verslechteren.

Welzijn en leefbaarheid enerzijds en 'groen', biodiversiteit en klimaatbestendigheid zouden zwaarder moeten wegen dan een beperkt aantal extra parkeerplaatsen!

Een analyse van de parkeersituatie laat zien dat er wel degelijk alternatieven zijn.

Motivatie:

Uitbreiden parkeerplaatsen

De gemeente Middelburg streeft conform de Omgevingsvisie 2050 naar een autoluwe binnenstad. Dat betekent dat er parkeerplaatsen moeten worden verplaatst naar de rand van het centrum. De verwachting is bovendien dat het aantal benodigde parkeerplaatsen zal toenemen. De bestaande gratis parkeerlocatie aan de Oude Veerseweg heeft nu 230 parkeerplaatsen en zou volgens het conceptrapport eventueel met 300 plaatsen kunnen worden uitgebreid.

In het rapport wordt verder de technische aanpak niet uitgewerkt, maar dat de volkstuinten zouden moeten verdwijnen, wordt wel impliciet gemeld. Bovendien is dat bij een voorlichtingsavond door ambtenaren van de gemeente ook zo benoemd.

Biodiversiteit en klimaat

Op het volkstuincomplex Oude Veerseweg, onderdeel van volkstuinvereniging Kweeklust, wordt al meer dan 60 jaar getuinierd. Tegenwoordig gebeurt dat uitsluitend biologisch met zorg voor behoud en versterking van biodiversiteit en aanpassing aan klimaatverandering. Hoewel nog geen hectare groot, speelt het terrein daarom een belangrijke rol als het gaat om bijvoorbeeld filtering van fijnstof (onder andere van de uitstoot van de parkeerplaats er naast!), CO₂-vastlegging, waterberging en temperatuurregulering voor de omliggende woonwijk. Bovendien is het terrein een oase voor bijvoorbeeld insecten, vogels en egels in een verder versteende omgeving.

Diezelfde Omgevingsvisie die de binnenstad terecht autoluw wil maken, stelt ook dat meer groen in de stad een uitgangspunt moet zijn en dat elke woning in de stad niet verder dan 300 meter van 'groen' af mag liggen. In het coalitieakkoord is vastgelegd dat Middelburg voorbereid moet zijn op klimaatverandering onder andere door 'meer groen op te nemen in nieuwe plannen'.

In het rapport worden daarvan voorbeeld gegeven: "groen tegen gevels, het aanleggen van grasbetontegels en het vergroenen van vrijgekomen bestrating"...

Hoeveel grasbetontegels zal de gemeente moeten aanleggen om het verdwijnen van bijna een hectare 'oud' groen met in de bodem opgeslagen CO₂ en het verlies van biodiversiteit te compenseren?

In het rapport wordt er nota bene aan gerefereerd dat in het verleden plantsoenen zijn gerooid en daarmee leefgebieden van soorten zijn verdwenen en 'dat daar nu anders naar gekeken wordt'. Men wil nu dergelijke leefgebieden juist creëren: "de gemeente stimuleert om bestrating dan wel verharding om te zetten in groen."

Als de volkstuinten parkeerplaatsen worden, wordt er echter leefgebied vernietigd en wordt bestaand groen omgezet in bestrating.

Tuinders en bewoners

Op het volkstuincomplex tuinieren ongeveer 30 tuinders met veel plezier, een enkeling al meer dan 60 jaar! Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat (volks-)tuinieren bijdraagt aan 'afname van stress, afname van ziekte en beperkingen, toename van zelfredzaamheid, hogere geluksindex, meer betrokken en zorgzaamheid, minder criminaliteit en geweld, een gezonde voeding en leefstijl'.

Maar ook de buurtbewoners willen dat de volkstuinten behouden blijven want ze dragen bij aan een aantrekkelijke woonomgeving. Zoals ook in uw rapport beschreven: 'een groene wijk is leuker en gezonder, en is belangrijk voor het welbevinden van de bewoners'. De meeste tuinders wonen ook in de omliggende straten: de volkstuin speelt een belangrijke rol in het sociale leven van de buurt.

Een autoluwe binnenstad past in het beleid om de leefbaarheid voor de bewoners van het centrum te verbeteren, aldus het rapport.

Maar laat dat dan niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de bewoners van de omgeving Oude Veerseweg!

Gratis parkeren

In het rapport wordt geopperd om het aantal betaald parkeren- plaatsen aan de Oude Veerseweg met 300 uit te breiden. Op dit moment is parkeren hier gratis. De plaatsen worden dan ook voornamelijk ingenomen door langparkeerders: mensen die in de stad werken en elders wonen (veel provincieambtenaren, zo blijkt uit onderzoek), dagjesmensen die langer in de stad willen vertoeven.

Als de parkeerlocatie conform de plannen verandert in een betaald parkeren-locatie, zullen deze langparkeerders elders een plekje moeten vinden. Voor de hand liggende optie is het parkeerterrein bij de binnenkort op te leveren nieuwgebouwde Ontmoetingskerk aan de Sandberglaan. Hier komen 270 parkeerplaatsen beschikbaar van maandag tot en met zaterdag. Voorafgaande aan het bouwproces is al door de gemeente en het kerkbestuur overeengekomen dat deze parkeerplaatsen voor algemeen gebruik beschikbaar zijn op bovengenoemde dagen.

Deze 270 parkeerplaatsen zijn echter niet meegenomen in het concept-rapport omdat daarin als norm wordt gesteld dat een parkeerlocatie op maximaal 15 minuten loopafstand van het 'kernwinkelgebied' ligt. Dat hangt natuurlijk wel af hoe - of beter: waar! - het 'kernwinkelgebied' gedefinieerd wordt.

De afstand van de Ontmoetingskerk naar de Markt is 1400 meter en die van de Oude Veerseweg naar de Markt is 1500 meter!

Bovendien is het niet aannemelijk dat die 15 minuten-grens ook geldt voor de langparkeerders. Zij willen immers hun auto vooral een dag gratis kunnen parkeren.

Voorstel tot aanpassing:

Als de 270 parkeerplaatsen bij de Ontmoetingskerk worden aangewezen als gratis parkeren-locatie en voortaan voor de 230 plaatsen op het terrein aan de Oude Veerseweg betaald moet worden, zullen de langparkeerders verhuizen en komen er derhalve ook zonder fysieke uitbreiding tot wel 230 van de beoogde 300 extra betaald parkeren-plaatsen beschikbaar.

Met de in het concept-rapport begrote kosten van 13 miljoen euro kan eventueel het aantal parkeerplaatsen verder worden uitgebreid met een extra parkeerlaag boven of onder het maaiveld.

Het volkstuincomplex Oude Veerseweg hoeft dan niet te verdwijnen om plaats te maken voor parkeerplaatsen. Daarmee staan de leefbaarheid van de buurt en het welzijn van de tuinders voorop.

Het volkstuincomplex kan dan deel uit blijven maken van de groene gebieden van de stad en verder bijdragen aan biodiversiteit, hittebestendigheid en waterberging.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeerausbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 86 - Zaaknummer 863953

Als VerkeersWerkGroep Zuid willen we even reageren over het autoparkeerbeleid "Binnenstad".

Volgens het nieuwe parkeerbeleid blijft de binnenstad toegankelijk voor iedereen; bewoners, bezoekers, sociaal bezoek, ondernemers en specifieke doelgroepen zoals gehandicapten, terwijl de overlast ongeorganiseerd parkeren wordt beperkt.

Wij als VerkeersWerkGroep Zuid zijn bang en met ons veel bewoners dat de overlast verplaatst gaat worden naar onze mooie wijk Middelburg Zuid.

Zoals u weet zijn er in de wijk Veldzicht al veel straten een blauwe zone, omdat de bewoners daar last hadden van geparkeerde auto's van dagjes mensen die de stad ingingen of daar werken. Onze wijk Zuid heeft meerdere mooie straten die dicht tegen de binnenstad aanliggen en wij vrezen dat straks deze straten ook vol staan met auto's van bewoners of dagjes mensen. Dus meer verkeersdruk en zoekverkeer bezorgen dan voor onze wijk een onrustig en onplezierig woonplezier. Dit is dan het probleem verplaatsen en geen oplossing!

Mochten de bewoners van straten in de wijk Zuid, hier straks last van hebben, dan willen wij u verzoeken om daar dan ook een blauwe zone aan te leggen.

Wij hopen dat u, hoe dan ook, voor de toekomst hierover een juist besluit neemt.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment is het P+R terrein niet geschikt voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Op verkeerskundig vlak liggen er diverse uitdagingen zoals de entree van de Schroeweg en de routing van het verkeer dat een eventuele nieuwe parkeervoorziening moet verlaten.

Ook is ons er alles aan gelegen dat een nieuwe voorziening goed uitpakt en misschien wel een plus oplevert voor de omgeving. We hebben dan ook een onderzoek voor ogen dat de consequenties van de ontwikkeling in beeld brengt. Punten van aandacht zijn verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, sociale veiligheid maar ook stedenbouwkundige inpasbaarheid maakt hier zeker onderdeel van uit. Pas als we een totaaloverzicht hebben kunnen we een afweging maken.

Terecht deelt u uw zorg over het uitwijkgedrag van parkeerders. Als onverhoopt blijkt dat bewoners hiervan hinder ervaren en maatregelen (blauwe zone) wensen, dan nemen we dit zeker welwillend in behandeling.

Zienswijze 87 - Zaaknummer 864013

Met deze zienswijze wil ik mijn grote bezorgdheid en ongenoegen uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad ervaar ik dit voorstel als een ernstige verslechtering van de leefomstandigheden, waarbij het belang van bewoners ondergeschikt wordt gemaakt aan abstracte beleidsdoelen en onrealistische toekomstvisies.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te "stimuleren" elders te parkeren, zijn in mijn ogen niet alleen ondoordacht, maar ronduit asociaal. Het beleid mist draagvlak en realiteitszin. De situatie voor bewoners wordt op alle fronten verslechterd: minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning.

Ik constateer dat dit beleid in feite een vorm van gedwongen verplaatsing inhoudt voor bewoners met een auto, alsof het autobezit iets beschamends is dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Dit is een stigmatiserende en polariserende benadering van inwoners die een praktische noodzaak hebben aan gemotoriseerd vervoer, zoals ouderen, zorgverleners, of gezinnen met kinderen.

Daarbij ontbreekt elke garantie dat de aangekondigde alternatieven – zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad – daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Dat is onverantwoord beleid.

Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening. Die balans is zoek.

Mijn eisen zijn dan ook:

1. Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.

2. Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf het recht op parkeren dicht bij de woning.

3. Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.

Dit beleid is niet toekomstgericht, maar toekomstvijandig. Het jaagt bewoners weg, frustreert het dagelijks leven en ondermijnt het vertrouwen in de gemeente. Ik verzoek u met klem dit rapport grondig te herzien.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restructuurte die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 88 - Zaaknummer 864153

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad – de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers.

Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstad ondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad.

Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstad ondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en

intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 89 - Zaaknummer 864170

Met deze zienswijze wil ik mijn grote bezorgdheid en ongenoegen uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad ervaar ik dit voorstel als een ernstige verslechtering van de leefomstandigheden, waarbij het belang van bewoners ondergeschikt wordt gemaakt aan abstracte beleidsdoelen en onrealistische toekomstvisies.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te "stimuleren" elders te parkeren, zijn in mijn ogen niet alleen ondoordacht, maar ronduit asociaal. Het beleid mist draagvlak en realiteitszin. De situatie voor bewoners wordt op alle fronten verslechterd: minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning.

Ik constateer dat dit beleid in feite een vorm van gedwongen verplaatsing inhoudt voor bewoners met een auto, alsof het autobezit iets beschamend's is dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Dit is een stigmatiserende en polariserende benadering van inwoners die een praktische noodzaak hebben aan gemotoriseerd vervoer, zoals ouderen, zorgverleners, of gezinnen met kinderen.

Daarbij ontbreekt elke garantie dat de aangekondigde alternatieven – zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad – daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Dat is onverantwoord beleid.

Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening. Die balans is zoek.

Mijn eisen zijn dan ook:

- 1. Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.*
- 2. Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf het recht op parkeren dicht bij de woning.*
- 3. Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.*

Dit beleid is niet toekomstgericht, maar toekomstvijandig. Het jaagt bewoners weg, frustreert het dagelijks leven en ondermijnt het vertrouwen in de gemeente. Ik verzoek u met klem dit rapport grondig te herzien.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restruimte die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 90 - Zaaknummer 864480

Afgelopen week heeft het bestuur van de VOM een brief verzonden/gepubliceerd waarin zij namens de leden hun zorgen uiten over het voorgestelde concept parkeerbeleid.

We onderkennen dat de gemeente genoeg informatieve momenten heeft georganiseerd. Maar ondanks de eerder verspreide informatie en inloopavonden merken ook wij bij een deel van de leden onrust.

Net zoals al eerder het geval was met de kwaliteit toerist en de commotie rondom de 4&5 sterren hotels in de stad geeft de informatie vanuit de gemeente (conceptstuk) te veel ruimte voor eigen interpretatie. Het wordt vaak anders opgevangen dan bedoeld was.

Wij willen het college daarom vragen/adviseren om heel even op de rem te trappen en zo de rust terug te brengen. Organiseer een informatief moment voor de ondernemers dan wel voor een afvaardiging van vertegenwoordigers van de ondernemers waarin wordt toegelicht dat:

- *er géén parkeerplaatsen verdwijnen voordat er nieuwe zijn*
- *er gekeken wordt naar het behoud van kort parkeren voor de snelle shoppers (b.v. Dam en Bodenplaats)*
- *het aantal parkeerplekken uitgebreid zal worden*
- *er een oplossing zal komen voor ondernemers in vergroenings-gebieden*
- *hartje binnenstad parkeren voor de bewoners wordt*

Wij denken dat er dan al een hoop onrust weggenomen zal zijn.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Zoals u wellicht weet vonden er nog gesprekken plaats met het bestuur van de VOM. Bij de verwerking van de inspraakreacties merken we dat een groot deel van de reacties van ondernemers gestoeld is op onjuistheden of onjuiste interpretatie.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) inderdaad hun parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Als randvoorwaarde is gesteld dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Daarbij verbetert het parkeercomfort van de bezoekers omdat er meer exclusieve parkeerplaatsen voor hen worden gerealiseerd. Op moment van schrijven beraden we ons op een tussentijds moment voor verhelderende communicatie.

Zienswijze 91 - Zaaknummer 864481

Hierbij maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Wij willen hiermee onze zorg uitspreken over het door u gepresenteerde conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'.

Ondanks dat ons de afgelopen jaren diverse keren is verteld dat parkeren in de binnenstad mogelijk zal blijven, zien wij in de huidige voorstellen een koerswijziging, waarbij parkeren vrijwel volledig uit de binnenstad wordt geweerd, zonder dat daar een goed alternatief voor wordt geboden. Uiteraard kunnen wij ons volledig vinden in de doelstelling van klimaatadaptatie, bio diversiteit en leefbaarheid, maar tegelijkertijd maken wij ons zorgen over het voortbestaan van het Zeeuws Museum en willen wij een dringend beroep op u doen om rekening te houden met ons belang en dat van onze bezoekers.

Het Zeeuws Museum draagt bij aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Middelburg en het vestigingsklimaat van Middelburg en omgeving. Het geeft invulling aan de doelstelling Middelburg Gastvrije Stad. De bezoekers van buiten de stad komen ook per auto of bus naar het museum. Het museumpubliek is divers; van schoolklassen tot toeristen, in alle leeftijdscategorieën. Een groot deel van ons publiek bestaat uit mensen voor wie de drempel van een wandeling van 15 minuten te hoog is. Dit kan komen door de gezinssamenstelling met jonge kinderen, door beperkingen of door leeftijd. Wij zijn bezorgd dat deze groepen, die een wezenlijk onderdeel van ons publiek vormen, het museum niet langer zullen of kunnen bezoeken als parkeren in de buurt niet mogelijk is. Ook voor mensen die niet beschikken over een invalidenparkeerkaart kan de afstand te groot zijn.

Een ander probleem zullen onze leveranciers ervaren. Ook voor hen is parkeren bij het museum essentieel vanwege laden en lossen. Dit speelt bijvoorbeeld tijdens piekperiodes rondom het op- en afbouwen

van een nieuwe tentoonstelling, waarbij meerdere leveranciers meerdere dagen achtereenvolgens aanwezig zijn.

Het Zeeuws Museum bevindt zich in zone 2; het Damplein en de parkeerplaatsen rond de Abdij zijn essentieel voor zowel de bezoekers als de leveranciers. De parkeergarages liggen alle voor hen op een te grote afstand.

In het conceptrapport wordt het Zeeuws Museum niet genoemd, wat wij betreuren. Graag zouden wij in uw beleid terugzien dat er over onze specifieke situatie is nagedacht en met u in gesprek gaan over mogelijke oplossingen. Wij willen graag bijdragen aan een fijne stad om te wonen, werken en recreëren; wij willen een museum blijven waar wij kunst en erfgoed inzetten voor een veerkrachtige samenleving waarin iedereen toe doet.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied én het museum te parkeren.

Voor bezoekers die voorheen parkeerden in de omgeving Koorkerkgebied zullen uit moeten wijken naar een alternatieve locatie. Dit gaat mogelijk al op korte termijn spelen. Wij hebben gekozen namelijk voor een versnelde aanpak voor herinrichting van het gebied, vooruitlopend op de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid.

Het bovengenoemde heeft geen nadelig effect op bezoekers met een gehandicaptenparkeerkaart en leveranciers. Het autoluwe gebied zal voor hen eerder comfort bieden omdat er meer rust en ruimte ontstaat.

Zienschijf 92 - Zaaknummer 864483

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienschijf kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg.

Namens mij en mijn familie maar ook namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het huidige beleid.

Deze brief richt ik dan ook aan u vanuit mijn positie als inwoner van de binnenstad van Middelburg en tevens ook als ondernemer gevestigd in de binnenstad van Middelburg.

Deze plannen roepen bij mij, evenals bij veel andere inwoners en ondernemers, grote bezorgdheid op. Het verdwijnen van parkeerplaatsen direct bij winkels en woningen heeft naar mijn mening verstrekende gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad, zowel voor klanten als voor bewoners.

Voor ondernemers kan dit leiden tot economische schade, doordat klanten uitwijken naar beter bereikbare locaties buiten het centrum. Voor inwoners, met name ouderen of minder mobiele mensen, betekent het een forse verslechtering van de leefbaarheid.

Daarnaast wil ik mijn ongenoegen uitspreken over de gebrekkige communicatie vanuit de gemeente omtrent deze wijziging. Voor zover mij bekend is hierover nauwelijks overleg gevoerd met bewoners en ondernemers, en ontbreekt het aan duidelijke onderbouwing of participatiemogelijkheden. Een ingrijpend besluit als dit verdient naar mijn mening een transparant en zorgvuldig participatietraject. Ik wil mijn grote bezorgdheid en ongenoegen uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad ervaar ik dit voorstel als een ernstige verslechtering van de leefomstandigheden, waarbij het belang van bewoners ondergeschikt wordt gemaakt aan abstracte beleidsdoelen en onrealistische toekomstvisies.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te "stimuleren" elders te parkeren, zijn in mijn ogen niet alleen ondoordacht, maar ronduit asociaal. Het beleid mist draagvlak en realiteitszin. De situatie voor bewoners wordt op alle fronten verslechterd: minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning.

Ik constateer dat dit beleid in feite een vorm van gedwongen verplaatsing inhoudt voor bewoners met een auto, alsof het autobezit iets beschamends is dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Dit is een stigmatiserende en polariserende benadering van inwoners die een praktische noodzaak hebben aan gemotoriseerd vervoer, zoals ouderen, zorgverleners, of gezinnen met kinderen.

Daarbij ontbreekt elke garantie dat de aangekondigde alternatieven – zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad – daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Dat is een onverantwoord beleid.

Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening. Die balans is zoek.

Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad – de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen.

De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horeca-gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheid over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstad ondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met inwoners, ondernemers, ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen.

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Daarnaast roep ik op tot het volgende:

- 1. Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.*
- 2. Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf het recht op parkeren dicht bij de woning.*
- 3. Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.*

Dit beleid is niet toekomstgericht, maar toekomstvijandig. Het jaagt bewoners weg, frustreert het dagelijks leven en ondermijnt het vertrouwen in de gemeente. Ik verzoek u met klem dit rapport grondig te herzien. Bij de aankoop van mijn pand in de binnenstad was de aanwezigheid van parkeerplaatsen direct voor de deur een belangrijke factor in mijn beslissing. Deze parkeerplekken vormden een essentieel onderdeel van de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het pand — zowel voor eigen gebruik als voor bezoekers, klanten of huurders. Het plotseling wegnemen van deze voorzieningen leidt niet alleen tot praktische problemen, maar kan ook negatieve gevolgen hebben voor de waarde en verhuurbaarheid van het pand. De door u voorgestelde plannen, dat deze nu komen te vervallen zonder overleg of compensatie heeft niet alleen praktische gevolgen, maar raakt ook de economische waarde van het vastgoed.

Ik wijs u erop dat dit raakt aan het beginsel van gerechtvaardigd vertrouwen: bij aankoop mocht ik er in redelijkheid op vertrouwen dat deze voorzieningen behouden zouden blijven, zeker nu daarover destijds geen signalen waren van beleidswijziging. Ook het beginsel van zorgvuldige besluitvorming, zoals vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht (Awb), lijkt hier onvoldoende te zijn nageleefd. Er is geen sprake geweest van open communicatie of een participatietraject waarin bewoners en ondernemers vooraf hun zienswijze konden geven. Dit achten wij onwenselijk en bestuurlijk onzorgvuldig. Daarnaast maak ik mij zorgen over de gevolgen voor de economische vitaliteit van de binnenstad. Door het wegnemen van parkeerplekken wordt de bereikbaarheid van winkels en panden ernstig beperkt, wat ondernemers zal schaden en mogelijk leidt tot leegstand.

Het wegnemen van parkeergelegenheid voor winkelend publiek werkt bovendien onbedoeld marktverstorend. Consumenten die niet meer eenvoudig met de auto naar het centrum kunnen komen, zullen sneller kiezen voor het gemak van online winkelen. Dit is schadelijk voor de lokale detailhandel, die al onder druk staat, en staat haaks op gemeentelijke ambities om een levendige en economisch vitale binnenstad te behouden. In plaats van winkelbezoek te stimuleren, jaagt dit beleid juist de verschuiving naar internetaankopen aan.

Veel klanten kiezen voor gemak. Als parkeren niet mogelijk of omslachtig is, komen ze niet of minder vaak. Dit geldt zeker voor klanten buiten de stad of omliggende dorpen. Grote ketens of webwinkels hebben logistieke netwerken, kleine winkels zijn afhankelijk van hun directe omgeving. Het parkeerbeleid treft dus vooral lokale zelfstandigen. En zijn niet juist zij de stad? Daarnaast kan en wil niet iedereen zware spullen vervoeren per fiets of ov.

Parkeerbepalingen vormen dus wel degelijk een praktische barrière voor omzet. Ik wil dus benadrukken dat veel van onze klanten met de auto komen om grote of zware artikelen op te halen. Een goede bereikbaarheid en parkeermogelijkheid nabij de winkel is in zulke gevallen geen luxe, maar een voorwaarde om überhaupt zaken te kunnen doen. Het wegnemen van deze voorziening ontmoedigt aankopen, beperkt klantvriendelijkheid en brengt de continuïteit van onze onderneming in gevaar. Alternatieven als fietsen of openbaar vervoer zijn voor deze doelgroep simpelweg niet realistisch.

De binnenstad van Middelburg kenmerkt zich bovendien nog altijd door een opvallend aantal zelfstandige ondernemers en unieke eenmanszaken, die bijdragen aan het karakter en de diversiteit van het winkelaanbod. Juist deze kleine ondernemingen zijn sterk afhankelijk van spontane bezoekersstromen en goede bereikbaarheid per auto. Door het parkeren te bemoeilijken, brengt u dit waardevolle en kwetsbare segment van de lokale economie ernstig in het gedrang. Daarmee dreigt niet alleen omzetverlies, maar ook verschraling van het stadsbeeld en een toename van leegstand.

Succesvolle verhalen, van steden waar plannen rondom parkeren in de binnenstad wel goed zijn uitgekapt, zijn alleen mogelijk gemaakt door het in acht nemen van onderstaand.

In alle succesvolle gevallen:

- Ging het geleidelijk
- Werden ondernemers actief betrokken
- Kwam er goede compensatie (bijv. parkeergarages buiten het centrum met gratis shuttle of goedkoper OV)
- Werd er zwaar geïnvesteerd in bereikbaarheid en leefbaarheid

Als zo'n parkeerreductie zonder overleg en zonder alternatieven wordt doorgevoerd, werkt het bijna nooit goed – en leidt het juist tot leegstand, weerstand en economische schade. Dit geldt zeker voor de, zoals u als gemeente het zelf omschreef, 'Quick Win'. Dit houdt nl. het tegenovergestelde in van bovenstaand maar wil een actie/verandering of beslissing snel met minimale inspanningen inzetten. Daarnaast heb ik mijn vraagtekens bij het door u genoemde argument 'veiligheid'. Beleidskeuzes moeten nl. worden gebaseerd op feiten en niet op aannames. Vanuit mijn praktijkervaring als bewoner hebben er in ieder geval in de laatste ruim zeven jaren voor zover bekend nooit ongevallen plaatsgevonden. Bewoners en ondernemers functioneren al jarenlang veilig in deze situatie. Als het veiligheidsrisico minimaal is, maar de economische en maatschappelijke impact groot, dan is dat geen evenwichtige afweging. Hierbij verwijs is graag naar het beginsel van evenredigheid in bestuursrecht.

Ik bemerk bij geen van de betrokkenen (ondernemers en bewoners) van de binnenstad draagkracht voor de voorgestelde wijzigingen of dat zij deze als noodzakelijk beschouwen. Dit geeft aan dat de door u gemaakte plannen niet goed aansluiten bij de wensen en behoeften van de gemeenschap. Daarnaast is er onvoldoende gecommuniceerd over de noodzaak en er is niet voldoende consultatie of participatie gepleegd. Aangezien de belangen van mij en alle andere ondernemers en inwoners direct worden beïnvloed was het zeer essentieel geweest om ons tijdig te raadplegen.

De aantrekkelijkheid van de binnenstad is voor toeristen onder andere afhankelijk van de toegankelijkheid daarvan. Het heersende gevoel van arrogantie en onbegrip van de gemeente met deze plannen en hoe alles hier omheen verloopt kan juist leiden tot minder toerisme met alle gevolgen van dien. Niet alleen inwoners, ondernemers maar ook toeristen hechten waarde aan praktische zaken zoals parkeergelegenheid en gemak. Toeristen bezoeken Middelburg naast de bezienswaardigheden zeker niet minder om de gezellige en toegankelijke sfeer die wordt gecreëerd door lokale winkels en goede bereikbaarheid. Toerisme is een zeer grote bron van inkomsten voor de totale stad. Negatieve ervaringen kunnen de reputatie van de stad schaden en leidt mogelijk tot minder bezoeken wat directe gevolgen heeft voor de lokale economie.

[Gedeelte over de periode voorafgaand aan de inspraakprocedure is niet opgenomen, omdat deze buiten de reikwijdte van het inspraakproces valt.]

Op 28 maart 2025 heb ik per brief 'antwoord' gehad op de vragen die ik in november 2024 heb gesteld. Voordat ik per punt mijn reactie geef wil ik ingaan op de zin 'stappen die we willen zetten om het verblijven in het Koorkerkgebied te verbeteren'. Naast dat verbeteren niet concreet is, denk ik ook dat deze vraag het beste beantwoord kan worden door de inwoners en ondernemers die ook daadwerkelijk in dit gebied verblijven. Hierover wil ik de volgende opmerkingen maken:

Het weghalen van parkeerplekken om het gebied aantrekkelijker te maken klinkt goed in theorie, maar wat betekent dit in de praktijk voor de bereikbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers? Er zijn veel mensen die afhankelijk zijn van hun auto, vooral voor de dagelijkse boodschappen of werk. Wat is het plan om hen te ondersteunen in hun mobiliteit zonder parkeerplekken?"

Het is belangrijk om niet alleen het 'aantrekkelijker maken' van het gebied te bekijken, maar ook de gevolgen voor de lokale ondernemers. Voor veel bedrijven is goede bereikbaarheid essentieel, vooral voor klanten die met de auto komen. Hoe wordt de negatieve impact op de lokale economie gemeten? Is er onderzoek of dit de ondernemers zal schaden?

Het weghalen van parkeerplekken kan de bereikbaarheid van het gebied aanzienlijk beïnvloeden, vooral voor bewoners die geen alternatieve manieren van vervoer hebben. Heeft de gemeente gekeken naar de specifieke behoefte van de bewoners, die mogelijk niet altijd op andere manieren kunnen komen? Veel mensen vinden het belangrijk om dicht bij hun bestemming te kunnen parkeren, vooral in een stad als Middelburg, waar het aanbod van openbaar vervoer wellicht niet voldoende is om in alle mobiliteitsbehoeften te voorzien. Heeft de gemeente gekeken naar de gevolgen voor de verkeersdrukte buiten het gebied als de parkeerplaatsen verdwijnen? Dit kan leiden tot meer parkeerdruk op andere plekken, wat de situatie zelfs kan verergeren.

Er wordt gesuggereerd dat het weghalen van parkeerplaatsen het gebied aantrekkelijker maakt, maar zijn er concrete voorbeelden van andere steden die dergelijke maatregelen succesvol hebben doorgevoerd? Wat is de feitelijke ervaring in steden die dit al gedaan hebben? Hebben ze daadwerkelijk gezien

dat het aantal bezoekers en de economie in het gebied toenam? Graag zou ik meer onderbouwing zien voor deze beslissing.

Reactie op antwoorden in brief 28 maart:

1. Helaas is het ontvangen antwoord niet concreet of inhoudelijk. Dit antwoord lijkt eerder op een algemene indruk dan een onderbouwde toelichting waar ik om vraag. U geeft aan dat de gemeente de trend van binnensteden in het algemeen volgt. Kunt u aangeven waaruit dan specifiek blijkt voor Middelburg dat fietsen belangrijker wordt? Ik denk hierbij aan beleidsdocumenten, investeringen, verkeers- of gebruik gegevens en andere concrete aanwijzingen die deze ontwikkeling onderbouwen.
2. Deze vraag heb ik u gesteld omdat u eerder aangeeft dat het winkelgebied aantrekkelijker moet worden voor fietsers. Daarom stel ik u de vraag of dit belangrijk is bij het floreren van een binnenstad. Uw antwoord is eigenlijk het tegenovergestelde van wat u eerst heeft aangegeven. Is uw zienswijze gewijzigd, kunt u mij dit uitleggen?
3. Bij het stellen van deze vraag geef ik niet aan dat bezoekers de locatie fotograferen vanwege de parkeerfunctie. Ik wil wel graag het onderzoek ontvangen waaruit blijkt dat het gebied aantrekkelijker moet worden. Ik wil graag meer duidelijkheid over hoe deze wijziging precies bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het gebied. Zijn er specifieke studies/onderzoeken die aantonen dat het aanpassen van de parkeersituatie daadwerkelijk een positieve invloed heeft op de openbare ruimte en de beleving daarvan? Daarnaast is 'aantrekkelijkheid' subjectief en kan voor verschillende mensen iets anders betekenen. Er zijn immers verschillende belangen en perspectieven, bijvoorbeeld die van ondernemers, inwoners, fietsers, voetgangers en automobilisten. Kunt u hierbij ook toelichten hoe de wijziging in de parkeersituatie rekening houdt met deze diverse behoeften en hoe de aantrekkelijkheid van het gebied voor al deze groepen wordt gewaarborgd?
4. Dank voor uw toelichting. Ik begrijp hieruit dat de gemeente samenwerkt met de Fietzersbond om parkeerplekken te verwijderen. De vraag die ik stelde is omdat ik benieuwd ben naar de specifieke rol van de Fietzersbond in dit proces. Waarom is deze organisatie gekozen om hierin te adviseren en op welke manier draagt hun expertise bij aan de beslissing op parkeerplekken te verwijderen? Ik ben zeer geïnteresseerd in de argumenten of analyses die de Fietzersbond naar voren heeft gebracht met betrekking tot de impact van deze wijziging. Ik ontvang hierover graag meer achtergrondinformatie.
5. Ik begrijp uit dit antwoord dat er vanuit het onderzoek gehouden in 2023 een tekort aan fietsenstallingen is. Maar hieruit blijkt ook dat in het specifieke gebied waar plannen zijn om parkeerplekken weg te halen, geen tekort aan fietsenstallingen bestaat. Graag ontvang ik een toelichting waarom de gemeente er dan toch voor kiest om in dit gebied parkeerplekken weg te willen halen ondanks dat er geen tekort is?
6. Ik begrijp dat het streven om een gebied een mooiere uitstraling te geven op gemeentelijk niveau wordt vastgelegd in een beleid. Echter als het weghalen van parkeerplekken voor o.a. groen ook economische gevolgen heeft zoals lagere klantenaantallen voor lokale ondernemers of verminderde bereikbaarheid, hoe wordt deze afweging dan meegenomen in het beleidsproces? Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de balans tussen esthetische verbeteringen en de economische gezondheid van het gebied gewaarborgd blijft?
7. Ik begrijp uit uw antwoord dat banken en zitplaatsen voor ouderen als belangrijke voorziening worden gezien, maar ik maak me zorgen over de bredere impact op de sfeer in de binnenstad, zeker in de avonduren. De aanwezigheid van bankjes kan inderdaad bijdragen aan rust en sociale interactie maar het risico bestaat dat dit ook leidt tot overlast bijvoorbeeld door hangjongeren of het gebruik van de zitplaatsen voor meegebrachte broodjes in plaats van het ondersteunen van de lokale horeca. Dit kan de aantrekkelijkheid van de binnenstad verminderen en heeft ook economisch negatieve gevolgen. Ik vraag me dan ook ten eerste af hoe u kunt aantonen dat er daadwerkelijk behoefte is aan deze zitplaatsen in dit specifieke gebied? Is er onderzoek gedaan? Zijn er concrete cijfers bekend? Het is belangrijk om te weten dat deze veronderstelde behoefte breed gedragen wordt door de gebruikers van de stad en is er voldoende onderzoek gedaan naar de mogelijk negatieve gevolgen voor de sfeer en economie van de binnenstad? Wat is de concrete onderbouwing?
8. Zoals al aangegeven in mijn vraag ontvang ik graag concrete cijfers. U veronderstelt dat het beperkte aantal parkeerplekken in dit winkelgebied leidt tot zoekverkeer en het autoluw maken van dit gebied hierin een oplossing zou bieden. Ik wil graag meer inzicht krijgen in de onderbouwing van deze redenering. Ik ontvang graag concrete cijfers en bevindingen dat zoekverkeer daadwerkelijk een significant probleem in dit specifieke gebied is.
9. Ik vind het echt zorgwekkend om te bemerken/horen/lezen dat de gemeente ondanks het feit dat ondernemers en inwoners niet bij het proces betrokken zijn en worden, ervoor kiest om een plan te maken waarin parkeerplekken moeten worden verwijderd zonder hen eerst te raadplegen of een bredere afweging te maken. Dit is in strijd met het streven naar een breed gedragen en transparant proces. Het is zeer opvallend dat ondernemers en inwoners het probleem niet zien en niet gekend worden in het proces. In dit geval zou ik graag weten op basis van welke gegevens en inzichten de gemeente heeft besloten dit plan te maken om parkeerplekken te verwijderen als er geen draagvlak blijkt te zijn. Is er een gedegen onderzoek of andere onderbouwing die deze keuze rechtvaardigt? En hoe waarborgt de gemeente dat de belangen van de lokale ondernemers en inwoners in het besluit zijn meegenomen?
10. Hoewel het verminderen van autoverkeer en het bevorderen van klimaatadaptie belangrijke doelen zijn vraag ik me af of deze maatregelen daadwerkelijk de gewenste verbetering van leefbaarheid ople-

veren vooral voor ondernemers en bewoners in de binnenstad. Het verminderen van de parkeergelegenheid gaat de bereikbaarheid van winkels en bedrijven bemoeilijken wat de economische dynamiek schaadt en leidt tot minder levendigheid in de stad. Daarnaast is het niet vanzelfsprekend dat het verwijderen van parkeerplekken en het verminderen van autobewegingen op korte termijn daadwerkelijk bijdragen aan een hogere leefbaarheid voor alle groepen in de stad. Wordt er bijvoorbeeld voldoende rekening gehouden met de wensen van oudere bewoners, mensen met beperkte mobiliteit, of gezinnen die afhankelijk zijn van de auto? En hoe wordt de impact op de lokale ondernemers en hun klanten in kaart gebracht? Ik zou graag meer inzicht krijgen in de afwegingen die zijn gemaakt om te bepalen dat de verwachte voordelen opwegen tegen de mogelijke nadelen.

11. Dit antwoord lijkt te negeren dat de huidige situatie al problematisch is wat betreft parkeergelegenheid zowel voor inwoners als bezoekers. Er is momenteel al sprake van een tekort aan parkeerplekken. Als het al moeilijk is om een parkeerplek te vinden lijkt het me zeker niet realistisch om te verwachten dat bewoners en bezoekers zonder problemen naar alternatieve locaties zullen uitwijken. Dit zal alleen maar leiden tot meer frustratie en onbereikbaarheid van de binnenstad wat de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van het gebied behoorlijk zal ondermijnen. Hoe voorkomt de gemeente hierin de negatieve impact op de lokale economie en de bereikbaarheid van de binnenstad? Als de parkeerplekken hier zijn afgesloten met bijvoorbeeld speciale evenementen is het een groot probleem. Graag zie ik op deze vraag een serieus en realistisch antwoord.

12. Dit antwoord is helaas geen antwoord op mijn vraag. In plaats van de specifieke context die ik vraag wordt er in algemene zin een opmerking gegeven over het fietsgebruik in Middelburg. Dit is geen antwoord op mijn vraag over de impact van het winkelcentrum en de wijze waarop andere steden hiermee omgaan. Ik waardeer het dat Middelburg een hoger fietsgebruik heeft maar dat was niet mijn vraag. Mijn vraag ging specifiek over of de gemeente heeft onderzocht hoe andere steden omgaan met de toekomst van winkelcentra en de bereikbaarheid daarvan en hoe dat invloed heeft op hun economische situatie. Is dit iets waar de gemeente naar heeft gekeken? Als ik denk aan bijvoorbeeld Haarlem, waar de uitwerking van deze plannen zeer negatieve gevolgen hebben gekregen voor inwoners en ondernemers lijkt me het onderzoeken hiervan bittere noodzaak. Kunt u mij een onderbouwd antwoord op de vraag geven?

13. Dit is geen echte participatie. Dit voelt wederom dat we (inwoners en ondernemers) gepasseerd worden en ondermijnt het vertrouwen. Als het besluit al zou staan dan is dat geen participatie maar informeren achteraf. Dit is geen democratisch proces maar een schijnvertoning van inspraak. Volgens de wet moeten belangrijke besluiten die inwoners en bedrijven raken goed worden besproken voordat ze worden genomen. Tot op heden heeft 'het om de tafel gaan zitten' na een aantal loze beloftes nog steeds geen vorm gekregen. Worden de juiste stappen op deze manier wel gezet?

14. De informatie die ik zoek is met het beantwoorden van de vraag niet gegeven. Ik zou graag een specifiek antwoord willen zien. Op welke tijden en hoe lang? Dit is belangrijk om de daadwerkelijke impact goed te kunnen inschatten. Daarnaast zou ik graag concretere informatie willen ontvangen over de aard en de overlast. Welke specifieke problemen ontstaan er door deze parkeerplekken en het verkeer? Wat is de ervaring van ondernemers/inwoners en betrokkenen m.b.t. deze overlast? Daarnaast wil ik aangeven dat alle inwoners in de omgeving van het Koorkerkplein hun auto parkeren. Dit zal wellicht in beperkte maten zijn omdat je voor zone 1 maar 1 vergunning krijgt per adres. Als ik alle auto's tel van mijn buurtgenoten die hier parkeren zijn dat er zeker meer dan 8, ook op zaterdag. Hierbij wil ik ook nogmaals aangeven dat onze bestelbus (zone 1) een verlengstuk is van onze winkel. Het is noodzakelijk dat deze in nabijheid van onze zaak geparkeerd staat. Onze privé auto heeft geen vergunning in zone 1, voor deze auto is het altijd zoeken naar een plek in zone 2. Nogmaals is de impact van het parkeren en de overlast door jullie genoemd voor mij niet duidelijk.

Het weghalen van parkeerplekken is geen innovatie maar een directe aanval op de toekomst van Middelburg. Het is een directe dreiging voor de ondernemers die de stad draaiende houden. Als eigenaar van een winkel die jaarlijks duizenden toeristen trekt, en tevens veel Zeeuwen, weet ik dat bereikbaarheid cruciaal is. Deze beslissing toont een verontrustend gebrek aan inzicht in wat het betekent om een economie te laten floreren. De gemeente lijkt het belang van ondernemers die bijdragen aan de vitaliteit van Middelburg volledig uit het oog te verliezen. Als dit beleid doorgezet wordt, zal het niet alleen de bereikbaarheid verstoren, maar de economie van de stad op lange termijn beschadigen. Ik vind het schandalig dat de gemeente de belangen van mensen die daadwerkelijk bijdragen aan de welvaart van Middelburg volledig negeert. Dit is geen stadsontwikkeling, dit is stadvernietiging. Dit is niet innovatief, dit is zelfmoord voor de lokale ondernemers en de toekomst van Middelburg. Als deze blunder doorgaat, zal de gemeente haar eigen stad ondermijnen en elke ondernemer die hier nog iets opbouwt in de steek laten.

Als deze plannen daadwerkelijk worden ingezet ben ik genooddaakt serieus na te denken over mijn toekomst hier. Middelburg heeft dan niet alleen de bereikbaarheid verloren maar ook ons bedrijf dat daadwerkelijk bijdraagt aan de economische vitaliteit van de stad.

Middelburg zal zich met het daadwerkelijk uitwerken van de voorgestelde plannen in een doodlopende straat manoeuvreren.

Ik vertrouw erop dat u het maatschappelijk en economisch belang van deze kwestie onderkent, en zie uw gemotiveerde en uitgebreide reactie graag binnen een redelijke termijn tegemoet.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregime enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden. Met betrekking tot uw opmerkingen over de periode voorafgaand aan de inspraakprocedure nemen wij op een later moment nog contact met u op.

Zienswijze 93 - Zaaknummer 864506

Betreft: Kritische reactie op rapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg' Geacht College, Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg. Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad – de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen. De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkelend publiek en horecagasten.

Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen.

Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin.

Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen. Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorziening. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied

en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 94 - Zaaknummer 864671

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken inzake de concept-actualisering van het fiets- en autoparkeerbeleid van de gemeente Middelburg.

Namens [bedrijfsnaam], gevestigd in de binnenstad van Middelburg, wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de in het rapport voorgestelde aanpassingen van het parkeerbeleid. Hoewel ik de ambities rondom duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid waardeer, ben ik van mening dat de voorgestelde maatregelen - in het bijzonder het drastisch verminderen van de parkeermogelijkheden in de binnenstad en het verplaatsen van bezoekers naar de randen van de stad - de economische vitaliteit van de binnenstad ernstig in gevaar brengen. De binnenstad van Middelburg leeft van bezoekers: toeristen, winkeland publiek en horeca gasten. Juist de bereikbaarheid en de mogelijkheid om nabij te parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor hun komst. Uit uw eigen onderzoek blijkt dat de parkeerdruk al hoog is en dat vooral toeristen en bezoekers bereid zijn even te lopen. Toch onderschat het rapport mijns inziens de negatieve psychologische drempel die het parkeren op grote afstand oproept. Een binnenstad die moeilijk bereikbaar is, kan snel aan aantrekkelijkheid verliezen, met directe gevolgen voor de omzet van lokale ondernemers. Daarnaast baart het gebrek aan concreetheit over de aanleg en realisatie van nieuwe randparkeerterreinen zorgen. Het rapport spreekt over een doorlooptijd van drie tot vijf jaar voordat nieuwe voorzieningen gerealiseerd kunnen zijn. In de tussentijd worden echter al maatregelen voorgesteld die de parkeermogelijkheden in de binnenstad beperken. Dit is onverantwoord en getuigt van een gebrek aan realiteitszin. Bovendien ontbreekt een serieuze onderbouwing van de economische impact voor de binnenstadondernemers. Er wordt wel gesproken over mogelijk omzetverlies aan parkeeropbrengsten voor de gemeente, maar het dreigende verlies aan werkgelegenheid en detailhandelsomzet lijkt onderbelicht. Parkeerbeleid is geen doel op zich: het dient de leefbaarheid én de economische kracht van de stad. Ik pleit er daarom voor om de voorgestelde maatregelen gefaseerd in te voeren, en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Daarnaast is het noodzakelijk om economische effectstudies uit te voeren naar de gevolgen voor de binnenstadondernemers. Ook moet er tijdens de transitieperiode een zekere mate van bereikbaarheid voor bezoekers behouden blijven. Tot slot is beter overleg en intensievere betrokkenheid met ondernemersverenigingen en de horeca essentieel bij het verder uitwerken van de plannen

Ik roep u op om het beleid aan te passen, zodat duurzaamheid en economische vitaliteit hand in hand kunnen gaan. Alleen zo blijft Middelburg een aantrekkelijke, leefbare én bruisende stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 95 - Zaaknummer 864848

Met deze zienswijze wil ik mijn grote bezorgdheid en ongenoegen uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad ervaar ik dit voorstel als een ernstige verslechtering van de leefomstandigheden, waarbij het belang van bewoners ondergeschikt wordt gemaakt aan abstracte beleidsdoelen en onrealistische toekomstvisies.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te "stimuleren" elders te parkeren, zijn in mijn ogen ondoordacht. De situatie voor bewoners wordt op alle fronten verslechterd: minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning.

In mijn ogen moeten we de bezoeker juist in de stad trekken door parkeergelegenheden in het hart van het centrum te maken, bijvoorbeeld de Markt of het Damplein. Door deze locaties te onderkelderen en grote parkeerkelders te bouwen houden we de toeristen in de stad. Daarbij het bijkomend voordeel dat er geen pendelbussen nodig zijn, die in mijn ogen alleen voor veel frustratie zullen gaan leiden, door wachttijden tijdens piekmomenten en het niet altijd rijden van de pendeldiensten in de minder rendabele uren, lees in de vroege en late uren. Daarnaast zie ik de pendelbussen als een slecht alternatief en beperking van de vrijheid van mensen waar men heen wil.

Goede voorbeelden zijn de parkeerkelder in Haarlem onder het gemeentehuis die uitkomt in hartje stad en Maastricht, de parkeergarage onder het Vrijthof

Daarbij ontbreekt elke garantie dat de aangekondigde alternatieven – zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad – daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Dat is onverantwoord beleid.

Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening. Die balans is zoek.

Mijn eisen zijn dan ook:

- 1. Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.*
- 2. Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf het recht op parkeren dicht bij de woning.*
- 3. Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.*

Dit beleid is niet toekomstgericht, maar toekomstvijandig. Het jaagt bewoners weg, frustreert het dagelijks leven en ondermijnt het vertrouwen in de gemeente. Ik verzoek u met klem dit rapport grondig te herzien.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. We zijn het met u eens dat we een balans moeten vinden tussen de verschillende beleidsterreinen. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeervoorzieningen. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeervoorziening van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

U pleit voor een aanpak in fases en pas nadat er adequate randvoorzieningen zijn gerealiseerd. Wij onderschrijven dit. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Plannen voor (her)inrichting van de omgeving Koorkerkgebied vallen buiten de inspraak van de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid. Wij hebben gekozen voor een separate aanpak, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid.

Gedurende het proces waren er meerdere contactmomenten onder andere met de VOM en KHN. In het vervolgtraject zullen we samen bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren en/of uitbreiden.

Zienswijze 96 - Zaaknummer 865246

Met deze zienswijze wil ik mijn grote bezorgdheid en ongenoegen uitspreken over het conceptrapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid Middelburg'. Als inwoner van de binnenstad ervaar ik dit voorstel als een ernstige verslechtering van de leefomstandigheden, waarbij het belang van bewoners ondergeschikt wordt gemaakt aan abstracte beleidsdoelen en onrealistische toekomstvisies.

De voornemens om het straat parkeren sterk te beperken, bezoekers te verdrijven naar de randen van de stad en bewoners te "stimuleren" elders te parkeren, zijn in mijn ogen niet alleen ondoordacht, maar ronduit asociaal. Het beleid mist draagvlak en realiteitszin. De situatie voor bewoners wordt op alle fronten verslechterd: minder parkeerruimte, grotere loopafstanden, hogere kosten, en afnemende toegankelijkheid van de eigen woning.

Ik constateer dat dit beleid in feite een vorm van gedwongen verplaatsing inhoudt voor bewoners met een auto, alsof het autobezit iets beschamends is dat uit het straatbeeld moet verdwijnen. Dit is een stigmatiserende en polariserende benadering van inwoners die een praktische noodzaak hebben aan gemotoriseerd vervoer, zoals ouderen, zorgverleners, of gezinnen met kinderen.

Daarbij ontbreekt elke garantie dat de aangekondigde alternatieven – zoals parkeerplaatsen aan de rand van de stad – daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden, laat staan op redelijke termijn. De genoemde locaties zijn onzeker, afhankelijk van derden, en technisch en juridisch gecompliceerd. Toch wordt alvast voorgesorteerd op maatregelen die de huidige situatie voor bewoners drastisch zullen verslechteren. Dat is onverantwoord beleid.

Daarnaast wijs ik op de negatieve economische gevolgen voor de binnenstad: bezoekers ontmoedigen, ondernemers opzadelen met slechtere bereikbaarheid, en de binnenstad verarmen ten koste van een dogmatische visie op autoluwheid en vergroening. Die balans is zoek.

Mijn eisen zijn dan ook:

- 1. Staak de afbouw van bestaande parkeerplaatsen totdat er aantoonbaar, functioneel en betaalbaar alternatief aan de rand van de stad is gerealiseerd.*
- 2. Respecteer het belang van bewoners als primaire doelgroep en handhaaf het recht op parkeren dicht bij de woning.*
- 3. Voer geen beleid dat ten koste gaat van bereikbaarheid zonder serieuze participatie en onafhankelijke toetsing van de gevolgen.*

Dit beleid is niet toekomstgericht, maar toekomstvijandig. Het jaagt bewoners weg, frustreert het dagelijks leven en ondermijnt het vertrouwen in de gemeente. Ik verzoek u met klem dit rapport grondig te herzien.

Reactie college van burgemeester en wethouders

De Omgevingsvisie Middelburg 2050 zet in om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Daarbij is ook de beleidsuitspraak gedaan om bewoners te stimuleren om buiten de binnenstad te parkeren. Vooral dit laatste onderdeel baart u zorgen, u ziet praktische bezwaren omdat de loopafstanden hiermee zouden toenemen.

Het geactualiseerde beleidsplan handhaaft de huidige parkeerregeling voor bewoners en hun bezoek. Wel vindt er een uitbreiding plaats van de tijden, naar zeven dagen per week van 6 tot 24 uur. Dit heeft tot doel om juist de woonstraten vrij te houden van bezoekers van de binnenstad.

In grote delen van de binnenstad komt het parkeerrecht van bezoekers van de binnenstad te vervallen. Parkeercapaciteit die hiermee vrijkomt bedelen we eerst toe aan bewoners en hun bezoek. Restructuur die vervolgens overblijft kan ingezet worden voor vergroening en/of andere functies. Vooral in woonstraten met nu een hoge parkeerdruk verbetert hierdoor het parkeercomfort van de bewoner.

Bezoekers parkeren op de randen van de binnenstad in bestaande én nieuwe voorzieningen. Zoals in de samenvatting van het rapport valt te lezen stellen we dat het wijzigen van het parkeerregiem enkel mogelijk is op het moment dat vervangende (en nieuwe) parkeercapaciteit gerealiseerd is. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 97 - Zaaknummer 865248

Ik schaar mij als tuinder achter de visie zoals weergegeven in de brief van het bestuur van de vereniging. Het is goede en volledige brief. U kunt gevoeglijk aannemen dat alle tuinders dat met mij delen.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

Zienswijze 98 - Zaaknummer 866936

Namens [bedrijfsnaam] wil ik via deze weg mijn zorgen uitspreken over het voorgenomen parkeerbeleid zoals onlangs door de gemeente Middelburg is gepresenteerd.

Als retailorganisatie met een winkel in het hart van Middelburg zijn wij sterk afhankelijk van de bereikbaarheid van de binnenstad voor onze klanten. Parkeren speelt hierin een cruciale rol. Een verslechtering van het huidige parkeerbeleid - bijvoorbeeld door vermindering van het aantal parkeerplaatsen, verhoging van parkeertarieven of verkorting van de maximale parkeertijd - werkt ontmoedigend voor bezoekers van de stad en daarmee direct nadelig voor de lokale economie.

De afgelopen jaren hebben ondernemers fors geïnvesteerd in klantbeleving, winkelkwaliteit en het levendig houden van het centrum. Een parkeerbeleid dat de toegankelijkheid van de binnenstad beperkt, staat haaks op deze gezamenlijke inspanningen. Wij vrezen dat dit zal leiden tot een daling van het aantal bezoekers, verschuiving naar omliggende steden of online aankopen, en daarmee verlies van omzet en werkgelegenheid.

Wij roepen u dan ook dringend op om het concept parkeerbeleid te heroverwegen en daarbij actief in gesprek te gaan met ondernemers, winkeliersverenigingen en betrokken bewoners. Samen kunnen we tot een beleid komen dat zowel recht doet aan de belangen van de stad als aan die van haar ondernemers.

Reactie college van burgemeester en wethouders

In de Omgevingsvisie 2050 is het besluit genomen om bezoekers aan de rand van de binnenstad te laten parkeren. Het geactualiseerde beleid geeft invulling aan deze visie. In de uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten.

In het eindscenario dat we voor ogen hebben in de actualisatie van het fiets- en autoparkeerbeleid behouden diverse parkeerterreinen in de binnenstad (waaronder de Bodenplaats en het Damplein) hun parkeerfunctie. Dit geeft de bezoeker de mogelijkheid om in de directe nabijheid van het winkelgebied en horecazone kort te parkeren. Wil men iets langer blijven én op korte loopafstand parkeren, dan vervullen bestaande parkeergarages (met een capaciteit van circa 1000 parkeerplaatsen) deze behoefte. Nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad compenseren de parkeercapaciteit die komt te vervallen in de woonstraten in het centrum. Juist in deze straten staat de leefbaarheid onder druk. Wijziging van parkeerfunctie van gedeeld gebruik naar exclusief parkeren voor bewoners verlaagt de parkeerdruk én biedt ruimte voor bijvoorbeeld meer groen.

Per saldo komen er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers, daarbij hoeft de bezoeker de plaats niet meer te delen met bewoners. Ook de zoektijd neemt af omdat we het parkeren meer centraliseren. Wel liggen de nieuwe voorzieningen op wat grotere loopafstand van het centrum. Vooraleer we het parkeerregiem aanpassen stellen we dat de parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten zijn. Daarbij houden we rekening met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Zienswijze 99 - Zaaknummer 867298

Autoparkeren op die plek.....Drie van de vier Omgevingsvisie-criteria voldoen niet ! Dit is dus zwaar onvoldoende, ik geef u een ÉÉN. Ga uw huiswerk overnieuw doen.

*Moet je uit de krant lezen dat de gemeente Middelburg alweer **) het volks tuinieren wil inruilen voor autoparkeren. Met tuinders en de tuin-commissaris is in het geheel niet overlegt. De gemeente is opnieuw voorbijgegaan aan haar zo hoog bejubelde burgerparticipatie.*

Dat gemeente-plan is niet groen, oprukkend auto parkeren naar de kern van de binnenstad is niet gezond, en auto's en het parkeren ervan is mijns inziens echt niet circulair te noemen. Compact kan men zo'n te creëren Mega-parkeerplaats ook al niet noemen.

Dit oprukkende autoparkeren van Middelburg-bezoekers, richting de binnenstad, bedreigt de leefomgeving van de binnenstadbewoners.

*Wat er op het stukje volkstuin gebeurt voldoet wel volledig aan de criteria van de Omgevingsvisie Middelburg 2050. *). Aan alle 3/ 4 criteria wordt volledig voldaan. En dat kan van het autoparkeren-plan van de gemeente niet gezegd worden, 2/3 van de 3/ 4 criteria voldoen namelijk niet.*

Ik citeer de omgevingsvisie Middelburg 2050 :

Bladzijde 2.....Ook moeten we fors innoveren in mobiliteit en in onze economie. De grote vraag is hoe je deze groei op een goede manier stuurt.

Daarvoor zijn een drietal principes leidend:

- 1 Gezonde stad*
- 2 Compacte stad*
- 3 Circulaire en groene stad.*

Een gezonde stad is een stad waarin veel plek is voor ontmoeting, waarin de groen longen een hogere belevingswaarde, gebruikswaarde en ecologisch waarde hebben gekregen.Enz.

*De volkstuintjes zijn een kleinschalige (compacte) ontmoetingsplaats voor met name de binnenstadbewoners, deze tuinders zijn van alle leeftijden, en hebben door de stedelijke woonomgeving, waar zij wonen, behoefte hebben aan groen en tuinieren. ***)*

Zij zijn daar op een zeer gezonde wijze, vitaliteit-bevorderende, in de buitenlucht, met het kweken van gezond voedsel en/of mooie bloemen bezig, En maken elkaar blij met de geoogste producten. Men deelt er lief en leed. En velen doen dit tot hun laatste uur.

*Er wordt biologisch gezonde groente gekweekt, prachtige bloemen geteeld, en onbespoten fruit geoogst. Het is de leefwereld van de egel, de veenmol, bijen, vlinders, libellen, vogels, zoals bijvoorbeeld de groene specht. *)*

De tuintjes zijn geliefd, een vrijgekomen tuin wordt direct weer in gebruik genomen door een nieuwe gegadigde.

Deze Tuintjes zijn voor en van de binnenstadbewoners, en maken deel uit van hun leefomgeving. De plannen van de gemeente zijn een voorbeeld van het verfoeilijke doel-denken. Het wordt tijd voor omdenken.

Als men de auto-overlast wil terugdringen moet het parkeren echt naar buiten de stad verplaatst worden. En er zijn zeker goede alternatieven.

Ik denk bv. aan de terreinen voor en met vervuilde grond. Aan de rondweg bij het Amalia park (Mbrg NW) is zo'n locatie, maar ook het terrein van de vervuilde grondopslag bij de oude Veerseweg (Mbrg-NO). Fiets-hub in de buurt.

Wonen kan men er niet, tuinieren evenmin, parkeren is een uitstekende optie.

Maar ook bij het kruispunt van de uitvalsweg(Sandberglaan)/ rondweg bij de nieuwgebouwde kerk (Laan der Verenigde Staten/ Roosenveldlaan) is zo'n uitstekende plek. Er is daar nu ook al een goede OV halte voor verbinding met/naar de stad. En nog veel onbestemde grond.

Met hierboven genoemde variant zijn alle toeristische vanuit de kust-komende Middelburg-bezoekers geholpen, en wordt parkeerplekken-zoekend-rondrijdend toerisme uit de binnenstad teruggedrongen. En de meeste toeristen zitten aan de kust, terwijl er aan de noordzijde van Middelburg nog geen grote parkeerplaatsen zijn.

Even nog wat verder omdenken, alle blauwe zone parkeerplaatsen worden in-inefficient gebruikt. 2 uur is gewoon tekort voor een goed stadsbezoek. Ook voor werk-forenzen niet geschikt. Parkeertijd verruimen naar bv 4 uur biedt direct erg eenvoudig al soelaas. Een limiet van 8.00 tot 18.00 uur behoedt de lokale bevolking voor langparkeerders. Met deze variant zijn uit alle richtingen komende Middelburg bezoekers geholpen.

Een inrij verbod voor toeristische-campers in de gehele binnenstad muv. de tangent, voorkomt het onmogelijk gemanipuleer met al die veel te grote bakken waar geen geschikte plekken in de binnenstad zijn.

Het campingterrein van de voormalige ijsbaan, moet uitsluitend en/of met name toegewezen/ gebruikt worden voor campers.

Een ander omdenk item in het kader van "Compacte stad", is het multifunctioneel gaan gebruiken van allerlei parkeerplekken zoals bij kerken, sportvelden, scholen(zeker in zomertijd), Winkelcentra (Mortieregebied) en bedrijventerreinen ed.

Laatste voorstel: overal waar (op)nieuw gebouwd wordt: moet parkeren onder de grond verplicht zijn. Churchillaan/school, Swerf-rust tzt, de bouwput enz.

Samenvattend Behoud de tuintjes en het levensgeluk van de tuinder van de binnenstad.

Succes met uw huiswerk,

Schrijver van dit epistel is bij de terrein-coördinator van de OudeVeerseweg tuinen, bekend.

*) geraadpleegde documenten : Omgevingsvisie Middelburg 2050 en Quick scan Parkeerlocatie Middelburg 2 december 2024.

**) Alweer: de gemeente heeft al eens eerder geprobeerd de volkstuinten te laten verdwijnen omwille van het autoparkeren. Dat is toen heel verstandig veranderd in het laten blijven bestaan ervan. Het nut of de noodzaak was toen duidelijk. Het is toentertijd zelfs bevestigd door het planten van een boom door het raadslid Dekker.

***) de omgeving daar in de omgeving heeft de laatste jaren ook al zeer zwaar geleden als het over groen en de beleving ervan gaat.

Heel veel prachtige bomen hebben het loodje moeten leggen, plantsoenen zijn zeer slecht onderhouden, en liggen er al lange tijd haveloos bij. Hittestuwing en massaal autoparkeren kwam in de plaats van een mooie lommerrijke wandelboulevard aan de Loskade. En dat allemaal omwille van het oprukkende toerisme!!!

Reactie college van burgemeester en wethouders

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

We waarderen het dat u wilde meedenken, omdenken zoals u dat noemt.

Mocht onderzoek uitwijzen dat parkeeruitbreiding op de locaties Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange niet mogelijk is, dan kijken we zeker uit naar andere locaties. De voornaamste redenen waarom we kozen voor deze locaties zijn de ligging ten opzichte van de hoofdwegen én de loopafstand naar het winkelgebied. De locaties die u noemt liggen op wat grotere loopafstand van de binnenstad, maar zijn in tweede instantie het bekijken waard.

U merkt terecht op dat de parkeerduur van de blauwe zone niet uitnodigend is voor binnenstadsbezoekers. Maar laat dit nu juist ons doel zijn. De blauwe zone is bedoeld om ervoor te zorgen dat er voldoende

parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners en hun bezoekers, terwijl het langdurig parkeren door anderen wordt ontmoedigd. Daarom geldt er een tijdsduurbepanking.

We kunnen ons goed indenken dat grote voertuigen (campers) hinder veroorzaken. Echter zien we dit nog niet in zo'n omvang dat dit een algemeen verbod rechtvaardigt. Wel perken we het parkeren van grote in met een regeling in onze Algemene Plaatselijke Verordening. Hierin stellen we beperkingen aan in plaats en tijd voor het parkeren van voertuigen langer dan 6,0 meter en/ of hoger dan 2,4 meter.

Zienswijze 100 - Zaaknummer 873384

Scenario 1, vind ik veel te ingrijpend en zijn er 640 nieuwe parkeerplaatsen nodig. Dit kan je oplossen met scenario 3.

Door 3 lagen op Ramsburg te bouwen, goed voor ongeveer 500 plaatsen en tevens in overleg met NS om daar een tweede parkeerlaag aan te leggen.

Dit alles zou gerealiseerd kunnen worden met het ontzien vd volkstuintjes.

Dit terrein op Ramsburg moet dan wel betaald parkeren worden om de geldelijke tekortkomingen op te vangen.

Tevens zou ik graag zien dat het Damplein anders ingericht word en daardoor terrassen toe te staan en een halvering vd parkeerplaatsen.

Reactie college van burgemeester en wethouders

Scenario 3 is onze stip aan de horizon. In het overgrote deel van de woonstraten in de binnenstad is het parkeren exclusief voor bewoners. We zien dit echt als een eindfase. Ervaringen doen we op met aanpassing van het parkeerregiem in de huidige zone 1. Als randvoorwaarde stellen we dat eerst de compenserende parkeervoorzieningen gereed moeten zijn. We rekenen met een realisatietermijn van 3 tot 5 jaar.

Op dit moment zijn er drie locaties aangewezen voor onderzoek: Oude Veerseweg, P+R NS-station en Hof van Tange. Graag maken we van de gelegenheid gebruik om te benadrukken dat we nu nog geen locatie hebben gekozen voor parkeeruitbreiding. Evenmin hebben we een beeld van de maximale omvang en het ruimtebeslag van de parkeervoorziening.

We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust onaangetast te laten. Om deze reden werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

In een later stadium besluiten we op welke locatie(s) en met welke omvang het parkeren georganiseerd/gerealiseerd wordt.

In scenario 3 blijft het Damplein de huidige functie behouden. De parkeervoorziening is nodig voor kortdurend bezoek aan de binnenstad. Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen dat we zonder kunnen.

Conclusie

De zienswijzen hebben geleid tot de volgende aanpassingen in het rapport 'Actualisering fiets- en autoparkeerbeleid' dat nog door de raad moet worden vastgesteld:

1. De inleiding van het rapport wordt verrijkt met informatie over de grote brand in 1940 in de binnenstad en het feit dat hierna het wegenpatroon aangepast is om onder andere het autoverkeer door de binnenstad te kunnen geleiden.
2. In het rapport wordt het deelautoconcept toegevoegd.
3. In het rapport wordt opgenomen dat in het implementatieplan opgenomen wordt dat er een plan wordt ontwikkeld waarin beschreven staat hoe om te gaan met parkeren van auto's tijdens evenementen.
4. In het rapport worden randvoorwaarden opgenomen waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor uitbreiding van de blauwe zone.
5. In het rapport wordt opgenomen dat er een onderzoek gestart moet worden naar een alternatieve locatie voor de woonverblijven van de kermisexploitanten op het moment dat het parkeerterrein Oude Veerseweg geschikt is als locatie voor het realiseren van extra parkeercapaciteit.
6. In het rapport wordt het idee opgenomen om de nieuwe scanauto in te zetten voor monitoring van de parkeerdruk. Ook in de gebieden direct achter de blauwe zone.
7. In het rapport wordt het idee opgenomen om het huidige parkeerverwijssysteem tegen het licht te houden en daar waar nodig is, te verbeteren dan wel te optimaliseren.
8. In het rapport wordt het idee opgenomen dat we gaan onderzoeken of het mogelijk is om het parkeerterrein aan de Sandberglaan van de Ontmoetingskerk te kunnen inzetten tijdens evenementen. Ook zullen we met de provincie (nu grote afnemer van parkeerplaatsen op de Oude Veerseweg) in gesprek gaan of het parkeerterrein van de Ontmoetingskerk voor hen een interessante optie is. Hier hoort een vorm van verleiding bij zoals een veilige fietsenstalling met oplaadpunten. We nemen dit punt op in het implementatieplan.

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de volgende vervolgstappen geformuleerd:

1. De zorgen met betrekking tot het P+R-terrein zoals toegankelijkheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid en de zorgen over stedenbouwkundige verbinding met binnenstad en monumentale

NS-station nemen we mee in de vervolgstudie met betrekking tot parkeerlocaties aan de rand van de binnenstad, te weten Oude Veerseweg, P+R-terrein Segeerssingel en 't Hof van Tange.

2. In de Uitvoeringsagenda Omgevingsvisie Middelburg 2050 zullen we aandacht besteden aan de economische effecten van het autoluw maken van de binnenstad.
3. Samen met de VOM en KHN bekijken hoe we de samenwerking kunnen verbeteren.
4. In het implementatieplan zullen we de denkrichting onderzoeken of een parkeervergunning verleend moet worden aan bewoners in de binnenstad op het moment dat ze beschikken over parkeermogelijkheid op eigen terrein.
5. We willen de digitale regeling behouden waarmee bezoekers van binnenstadbewoners in de directe omgeving van de woning kunnen parkeren. Dit vraagt nader onderzoek op het moment dat we het implementatieplan opstellen.
6. We ontvingen meerdere verzoeken om het terrein van Kweeklust (Oude Veerseweg) onaangetast te laten. Daarom werken we minimaal twee ontwikkelscenario's uit: een scenario waarbij we het terrein van Kweeklust ontzien en een scenario waarbij het parkeren is geoptimaliseerd. Deze aanpak maakt de consequenties van keuzes inzichtelijk.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders
in hun vergadering van 1 juli 2025.

de secretaris,
Aart van den Brink

de burgemeester,
Yvonne van Mastrigt