

# **PARKEERVISIE ROERMOND 2012-2020**

## Eindrapport

# PARKEERVISIE ROERMOND 2012-2020

## Eindrapport

in opdracht van  
Gemeente Roermond

29 maart 2012  
rapportnummer: 4416-R-E03  
raadsvoorstelnummer: 2012/039/3  
auteur(s): Stan van de Hulsbeek, Martijn Ernest



Tanhofdreef 15  
Postbus 2873  
2601 CW Delft  
Tel. 015 - 2147899  
Fax 015 - 2147902

Badhuiswal 3  
Postbus 1149  
8001 BC Zwolle  
Tel. 038 - 4225780  
Fax 038 - 4216870

Hoff van Hollantlaan 6  
5243 SR Rosmalen  
Tel. 073 - 5231065  
Fax 073 - 5231070

Postbus 15673  
1001 AD Amsterdam  
Tel. 020 - 7582130

# Samenvatting

## Ambitie

De parkeervisie van de gemeente Roermond kent met een planhorizon tot 2020 de volgende ambitie.

*Parkeren in Roermond biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers) die in Roermond plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders.*

## Filosofie op parkeren

De parkeervisie kent een tweetal principes die de basis vormen voor het parkeerbeleid in Roermond. Deze principes vormen de filosofie op parkeren en komen in alle aspecten terug.

### *Doelgroepenbenadering*

Het parkeerbeleid heeft als voornaamste doel om de verschillende doelgroepen (bewoners – bezoekers - werkenden) op de juiste plek te laten parkeren. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.

### *B-B-B-B benadering*

Om de doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op gebied van parkeren hanteert de gemeente Roermond de B-B-B-B-benadering. De oplossingen worden gevonden door eerst het parkeergedrag te **beïnvloeden** (door bijvoorbeeld het bieden van alternatieven), vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te **benutten** in plaats en tijd, waar nodig het parkeren te reguleren (**beprijzen**) en tenslotte parkeercapaciteit bij te **bouwen** als de vorige oplossingen geen soelaas bieden.

## Visie op parkeren in 10 punten

### *1. Roermond heeft een gastvrij parkeerbeleid*

Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden in Roermond makkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit. Alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten.

2. *Roermond voert in haar binnenstad een sturend parkeerbeleid*

In de binnenstad van Roermond zijn op straat te weinig parkeerplaatsen om alle doelgroepen te faciliteren. Om alle aanwezige parkeervoorzieningen te benutten, worden heldere keuzes gemaakt over welke doelgroep op welke locatie parkeert. Bewoners en kortparkeerende bezoekers krijgen voorrang in de binnenstad. Langparkerende bezoekers, werknemers en ondernemers parkeren in de parkeergarages en de parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad. Het parkeerbeleid is zo helder dat het voor iedere parkeerder duidelijk is wat de bedoeling is.

3. *Roermond voert in de schil rond de binnenstad een eenduidig parkeerbeleid*

In de schil rond de binnenstad van Roermond hebben doelgroepen die een herkomst of bestemming hebben binnen het gebied voorrang. Voor woonstraten zijn dit de bewoners en hun bezoek. In de straten met een gemengde functie van wonen-winkelen-bedrijvigheid moeten daarnaast voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de bereikbaarheid van ondernemers. Om dit te realiseren, streeft de gemeente Roermond naar een eenduidig parkeerregime in deze schil.

4. *Roermond pakt parkeren in bestaande woonwijken buiten de schil systematisch aan*

De woongebieden buiten de schil zijn niet bedoeld voor de overloop van parkerende doelgroepen uit de binnenstad of andere economische centra. Deze gebieden zijn specifiek bedoeld voor bewoners en hun bezoek. Voor parkeerproblemen in woonwijken die gerelateerd zijn aan de ruimtelijke inrichting worden oplossingen gezocht volgens de B-B-B-B-benadering.

5. *Roermond ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen*

De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kencijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling.

6. *Roermond heeft een gezonde parkeerexploitatie*

De gemeente Roermond streeft er naar om de parkeerexploitatie - de kosten en opbrengsten van alle gemeentelijke parkeervoorzieningen - op zijn minst kostendekkend te laten zijn. Verlies kan worden opgevangen door een balans te vinden in een daling van de kosten door efficiënt parkeermanagement en een stapsgewijze stijging van de parkeertarieven, passend bij het imago van de binnenstad van Roermond. Meeropbrengsten worden geïnvesteerd in bereikbaarheid.

7. *Roermond krijgt een efficiënte parkeerorganisatie*

De gemeente realiseert een kostendekkende parkeerexploitatie in eerste instantie door het parkeermanagement onder te brengen in een transparante, professionele en - waar nodig - flexibele parkeerorganisatie die voldoende dicht bij het beleid en de planvorming staat. De transformatie van de parkeerorganisatie wordt uitgevoerd binnen de kaders van de huidige organisatieontwikkelingen van de gemeente. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de commerciële exploitatie van parkeergarages.

8. *Roermond is ook gastvrij voor gehandicapten en ouderen*

De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor gehandicapten. Bovendien zoekt de gemeente naar oplossingen voor oudere personen zonder gehandicapten-parkeerkaart die wel beperkt zijn in hun loopafstand.

9. *Roermond stimuleert het gebruik van elektrische en plug-in hybride voertuigen*

De gemeente Roermond zorgt voor oplaadpunten op bestemmingslocaties. Elektrische oplaadpunten op herkomstlocaties worden toegestaan binnen de kaders van het algemeen belang.

10. *Grote voertuigen parkeren buiten de woongebieden*

Grote voertuigen als vrachtauto's en bussen parkeren buiten de woongebieden op speciaal daarvoor aangewezen plaatsen. Het aanbieden van bewaakte parkeerplaatsen is geen kern-taak van lokale overheden en wordt bij voorkeur aan de branche zelf of particuliere investeerders overgelaten. Roermond zal deze initiatieven ondersteunen.

*Met het realiseren van bovenstaande visiepunten levert het parkeerbeleid een aantoonbare bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de waarborging van de bereikbaarheid van Roermond. De parkeervisie is geen doel op zich, maar een instrument om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beschikbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk te maken.*

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Inleiding	1
1.2	Aanleiding	1
1.3	Doel	2
1.4	Werkwijze	2
1.5	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>EVALUATIE</b>	<b>5</b>
2.1	Algemeen	5
2.2	Parkeerbeleid	5
2.3	Parkeerbeheer	6
<b>3</b>	<b>PARKEERVISIE</b>	<b>7</b>
3.1	Ambitie	7
3.2	Beleidskaders	7
3.3	Uitgangspunt 1: doelgroepenbenadering	8
3.4	Uitgangspunt 2: B-B-B-B benadering	9
3.5	Visiepunt 1: Roermond heeft een gastvrij parkeerbeleid	11
3.6	Visiepunt 2: Roermond voert in haar binnenstad een sturend parkeerbeleid	12
3.7	Visiepunt 3: Roermond voert in de schil rond de binnenstad een eenduidig parkeerbeleid	14
3.8	Visiepunt 4: Roermond pakt parkeren in bestaande woonwijken buiten de schil systematisch aan	15
3.9	Visiepunt 5: Roermond ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen	17
3.10	Visiepunt 6: Roermond heeft een gezonde parkeereexploitatie	17
3.11	Visiepunt 7: Roermond gaat naar een efficiënte parkeerorganisatie	18
3.12	Visiepunt 8: Roermond is ook gastvrij voor gehandicapten en ouderen	19
3.13	Visiepunt 9: Roermond stimuleert het gebruik van elektrische en plug-in hybride voertuigen	20
3.14	Visiepunt 10: Grote voertuigen parkeren buiten de woongebieden	21
<b>4</b>	<b>AANBEVELINGEN</b>	<b>23</b>
4.1	Algemeen	23
4.2	Parkeerbeleidplan	24
4.3	Parkeerbeheerplan	24

## **BIJLAGEN**

---

1. Doelgroepenkaart
2. Deelnemerslijsten

# 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding

Voor u ligt “Parkeervisie Roermond 2012 – 2020”. Een plan wat voor de komende 8 jaar de ambities, visie en kaders biedt voor het gemeentelijk parkeerbeleid en de beheersmatige uitvoering hiervan. Deze kaders zijn op hoofdlijnen geformuleerd en zijn bewust ruim geformuleerd. De verfijning en detaillering vindt plaats in het nog op te stellen parkeerbeleidsplan. Dit heeft als voordeel dat deze parkeervisie een relatief lange houdbaarheidsdatum kent. Roermond streeft hiermee naar een consistent parkeerbeleid met oog voor de lange termijn en welke (binnen de kaders) genoeg speelruimte geeft voor het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Roermond blijft immers een stad in beweging.

De basis voor het huidige parkeerregime is gevormd met de vaststelling van de beleidsnota Parking our Business in 1996. In 2006 is het parkeerbeleid geactualiseerd met het vaststellen van de Parkeernota 2006 - 2016.

Met de voorliggende visie wordt de basis gelegd voor de nieuwe beleidsnota parkeren en de daaruit voortkomende actiepunten.

## 1.2 Aanleiding

Diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen beïnvloeden de vraag naar parkeer ruimte; de bezoekersstroom naar Roermond met haar Designer OutletCentre (DOR) groeit en ook de trend van (beperkt) groeiende automobiliteit en autobezit gaat niet aan Roermond voorbij. Tegelijkertijd geeft Roermond de komende jaren het stadscentrum een verdere kwaliteitsimpuls. Een voorwaarde hierbij is om de bereikbaarheid van Roermond te waarborgen, zowel per auto als met andere vervoerswijzen.

De huidige parkeernota van de gemeente Roermond stamt uit 2006. Op basis van deze nota zijn diverse parkeermaatregelen genomen om de groeiende vraag naar parkeren in goede banen te leiden. Dit heeft enerzijds in de praktijk geleid tot de totstandkoming van enkele nieuwe hoogwaardige parkeervoorzieningen. Anderzijds heeft de uitvoering van dit beleid geleid tot veel maatwerk in de openbare ruimte, wat een lappendeken van maatregelen laat zien. Daarnaast wordt de dagelijkse uitvoering van het parkeerbeleid als een knelpunt ervaren.

Om een beeld te krijgen van de huidige stand van zaken op gebied van parkeren heeft de gemeente er voor gekozen om eind 2011 een evaluatie uit te voeren van het gevoerde parkeerbeleid en de werkzaamheden van de gemeentelijke parkeerorganisatie.



In hoofdstuk twee staat een samenvatting van deze studie. Zonder vooruit te lopen op de conclusies uit deze twee evaluaties kan gezegd worden dat deze studies voldoende aanknopingspunten bieden om het vigerend parkeerbeleid te herijken en te optimaliseren in een nieuwe parkeervisie. Een visie met oog voor parkeerbeleid en met aandacht voor financiën en organisatie.

### **1.3 Doel**

---

De gemeente Roermond heeft behoefte aan een praktisch en goed uitvoerbaar parkeerbeleid, waarbij nieuwe beleidsdoelstellingen concreet worden geformuleerd en een werkbaar toetsingskader wordt aangereikt waarbinnen ruimte is voor praktische oplossingen. De gemeente zet in op versimpeling van het huidige parkeerbeleid, omdat de laatste jaren een lappendeken is ontstaan van regels en uitzonderingen door het klantgericht leveren van maatwerk. Daarnaast moet het parkeerbeleid voldoende toegesneden zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Roermond en op nieuwe (technische) ontwikkelingen binnen het vakgebied.

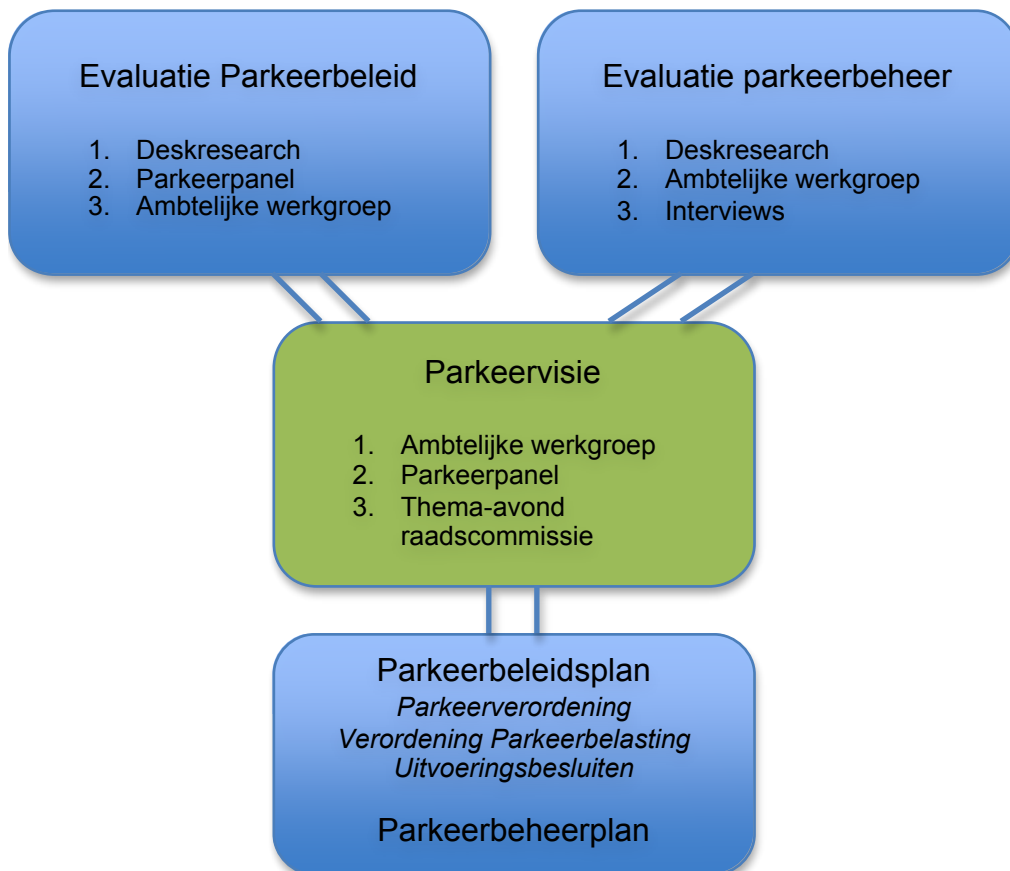
De parkeervisie biedt de gemeente een aantal richtinggevende handvatten (kaders) hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die in Roermond spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen.

Belangrijk is het creëren van draagvlak bij de verschillende doelgroepen voor het nieuwe parkeerbeleid. De kaders van het op te stellen parkeerbeleid moeten met de Parkeervisie worden vastgesteld door de gemeenteraad.

### **1.4 Werkwijze**

---

In onderstaand schema is het proces weergegeven om te komen tot de parkeervisie. De basis voor deze parkeervisie is gelegen in de evaluatie van het bestaande parkeerbeleid en de bestaande parkeerorganisatie. De evaluatie is uitgevoerd in nauwe betrokkenheid van belangenvetegenwoordigers (parkeerpanel) en gemeentelijke afdelingen die betrokken zijn bij het bepalen en uitvoeren van het parkeerbeleid. In verschillende werksessies is de bestaande situatie kwalitatief geëvalueerd en zijn de wensen voor de nieuwe parkeervisie geïnventariseerd. Ook de raadscommissie heeft haar parkeerervaringen en parkeewensen kenbaar gemaakt in een apart georganiseerde thema-avond. De belangenvetegenwoordigers (bewoners en ondernemers) zijn tweemaal geconsulteerd in een zogenaamd parkeerpanel. Naast het inventariseren van de knelpunten is het parkeerpanel betrokken bij het opstellen van de visiepunten. Dit alles heeft geresulteerd in deze gedragen parkeervisie die in de tweede helft van 2012 wordt uitgewerkt in een parkeerbeleidsplan en parkeerbeheerplan.



Figuur 1.1: proces parkeervisie Roermond

## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee vindt u op hoofdlijnen de resultaten van de evaluatiestudies parkeerbeleid en parkeerorganisatie. Dit vormt de input voor de meerjarenvisee op parkeren in Roermond. De visie zelf wordt beschreven en toegelicht in hoofdstuk drie. In dit hoofdstuk vindt u naast de visiepunten ook de ambitie en uitgangspunten van de visie terug. De aanbevelingen voor de op te stellen parkeerbeleid- en parkeerbeheerplannen staan beschreven in het laatste hoofdstuk.



## 2 Evaluatie

### 2.1 Algemeen

Als onderbouwing voor het nut en de noodzaak van een nieuwe parkeervisie is het huidige parkeerbeleid geëvalueerd. Verschillende zaken uit de Parkeernota Roermond 2006 zijn in de perioden 2006 – 2011 uitgevoerd en hebben geresulteerd in de huidige parkeersituatie zoals deze nu gerealiseerd is. Op een zo concreet mogelijke manier zijn de beleidsdoelstellingen van de Parkeernota Roermond 2006 opnieuw tegen het licht gehouden. De conclusies uit deze evaluatie vormen het startpunt voor de nieuwe parkeervisie voor de gemeente Roermond.

Naast de evaluatie van het parkeerbeleid is een separate studie uitgevoerd om het parkeerbeheer en parkeermanagement te evalueren. In deze evaluatiestudie is ingegaan op de operationele aspecten van het te voeren parkeerbeleid en de ervaringen die door de verschillende gemeentelijke afdelingen zijn opgedaan. Welke professionaliseringsslagen zijn daarin mogelijk en kunnen onderdeel zijn van de nieuw te formuleren parkeervisie?

Vanzelfsprekend hangen beide evaluatiestudies nauw met elkaar samen. De resultaten van deze studie vormen de kapstok waarmee de nieuwe parkeervisie is opgesteld. De belangrijkste aandachtspunten vindt u terug in dit hoofdstuk.

### 2.2 Parkeerbeleid

Uit de evaluatie komen de volgende onderdelen als belangrijkste aandachtspunten naar voren:

- Betere benutting van de parkeergarages aan de Singelring door nog meer in te zetten op sturing in het doelgroepenparkeren in de binnenstad. Op welke manier wil Roermond de doelgroepen laten parkeren en welk gewenst parkeerreguleringsstelsel past daar het best bij?
- De invulling welke doelgroepen waar kunnen parkeren en onder welke voorwaarden is nog een belangrijk discussiepunt voor deze visie: met name de fragiele balans tussen parkeren voor bewoners, ondernemers en kortparkeerders op de straatparkeerplaatsen in de beperkte ruimte in de binnenstad van Roermond.
- Optimalisering van het parkeerverwijssystem om bezoekers van buitenaf te geleiden over de gewenste aanrijroutes richting de parkeervoorzieningen aan de Singelring. Dit ook in combinatie met nieuwe in-car technieken.
- Versimpeling van het aantal uit te geven parkeerproducten door ook de spelregels van de parkeerreguleringsvormen te vereenvoudigen. Vermindering en professionaliseringsslag van het aantal uit te geven vergunningen, ontheffingen en abonnementen.

- Duidelijkheid in de toepassing van parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en dit op de juiste manier juridisch inbedden (relatie met Wet ruimtelijke ordening).
- Communicatie over parkeren in Roermond verbeteren.

### 2.3 Parkeerbeheer

---

Op het gebied van parkeerbeheer komen de volgende aandachtspunten uit de evaluatie naar voren:

- De doelstellingen in de nieuwe parkeervisie moeten SMART geformuleerd worden en worden gekoppeld aan een monitoringsprogramma.
- Digitalisering kan zorgen voor een efficiëntere werkwijze.
- De wijze waarop momenteel de vergunningen worden uitgegeven moet onder de loep worden genomen en vergeleken worden met de wijze waarop en de kosten waarvoor een marktpartij dit kan uitvoeren. Hierbij dient ook de versimpeling van de spelregels rond de parkeerregulering te worden opgepakt.
- Om de afdeling Financiën te ontlasten, zou onderzocht moeten worden welke mogelijkheden er zijn om kostenefficiënt de afhandeling van bezwaren en beroepen uit te besteden of de afhandeling meer te standaardiseren.
- Om gericht te kunnen handhaven is het nodig om kwaliteitseisen op te stellen ten aanzien van bijvoorbeeld betalingsbereidheid of 'pakkans'. Door deze aspecten te monitoren kan het handhavingsbeleid periodiek geëvalueerd en bijgestuurd worden. Hierbij moet een optimum gevonden worden tussen klantvriendelijkheid, aantal handhavingsuren en financieel resultaat.
- De kosten en opbrengsten van parkeren moeten duidelijker in beeld worden gebracht en gemonitord. Deze monitoring moet worden gedigitaliseerd: op dit moment kost dit teveel tijd en inspanning. De uiteindelijke doelen van de financiële parkeerexploitatie moeten duidelijk vastgesteld worden.

## 3 Parkeervisie

Dit hoofdstuk beschrijft de ambitie op gebied van parkeren waar de gemeente Roermond naar streeft. Deze ambitie is, binnen de bestaande overkoepelende beleidskaders, vertaald naar twee uitgangspunten en negen visiepunten. De visiepunten zijn als volgt opgebouwd: schuingedrukt wordt kernachtig verwoord wat het visiepunt inhoudt. Dit wordt gevolgd door een meer toelichtende tekst. In het kader worden tenslotte mogelijke oplossingsrichtingen of maatregelen genoemd om invulling te geven aan het betreffende visiepunt. Deze oplossingsrichtingen zijn illustratief en zijn geen beleidskeuzes. In het parkeerbeleidsplan worden deze verder uitgewerkt of onderzocht.

### 3.1 Ambitie

Deze parkeervisie kent met een planhorizon tot 2020 de volgende ambitie.

*Parkeren in Roermond biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers) die in Roermond plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders.*

### 3.2 Beleidskaders

Een parkeervisie staat niet op zich maar is ondersteunend aan het strategisch beleid van de gemeente Roermond. De parkeervisie moet passen binnen het ruimtelijk beleid en het daarmee samenhangend verkeer- en vervoerbeleid. Onderstaande documenten vormen de beleidskaders waarbinnen de parkeervisie geformuleerd is:

- strategische visie Roermond 2020;
- mobiliteitsplan Roermond 2020.

Voor de parkeerorganisatie is het van belang dat oplossingsrichtingen passen binnen de huidige organisatieontwikkelingen. Hiervoor zijn de volgende beleidskaders van belang:

- visie op dienstverlening;
- kerntakendiscussie;
- excellente dienstverlening;
- i-visie gemeente Roermond.

Daarnaast is de Parkeernota Roermond (beleidsvisie 2006-2016) gebruikt om de parkeervisie vorm te geven, tenminste op onderdelen die nog relevant en passend zijn bij de huidige situatie en tijdsbeeld.

### 3.3 Uitgangspunt 1: doelgroepenbenadering

Het parkeerbeleid heeft als voornaamste doel om de verschillende doelgroepen (bewoners – bezoekers - werkenden) op de juiste plek te laten parkeren. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.



Het parkeerbeleid van de gemeente heeft als belangrijkste functie om de verschillende doelgroepen te faciliteren en op de daarvoor bestemde plekken te laten parkeren. De doelgroepenbenadering staat centraal bij vrijwel ieder parkeervraagstuk, want iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Dit is veelal gerelateerd aan de motieven van de doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie waar deze bestemming gevestigd is; parkeren is immers geen doel op zich. Het centrum van Roermond trekt bijvoorbeeld bezoekers aan voor zowel de dagelijkse boodschappen als het funshoppen. Binnen de doelgroepen zijn de parkeerwensen verschillend: voor de dagelijkse boodschappen gebruikt men veelal de auto met een relatief korte parkeerduur, terwijl bij het funshoppen de parkeertijd vaak langer is.

In de parkeervisie wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen:

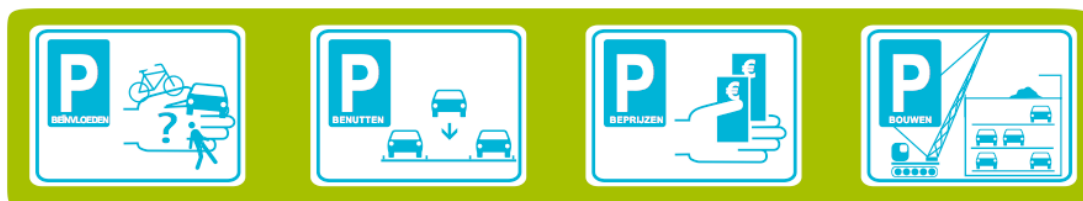
- Bewoners: een doelgroep die het belangrijk vindt om in de nabijheid van de woning te parkeren, mede vanwege laden/lossen maar ook bijvoorbeeld sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze groep kan divers genoemd worden in tijd en tijdsduur. Met name in de avonduren moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn. Bewoners zijn in beperkte mate bereid te betalen voor parkeren. Dit moet op een handige manier geregeld zijn.
- Werknemers: deze groep hecht veel waarde aan gratis of goedkoop parkeren. Als dit gevonden kan worden op afstand van de bestemming wordt dit minder als een probleem ervaren dan betaald parkeren. Goede looproutes en veiligheid zijn andere belangrijke aspecten voor deze groep.
- Ondernemers parkeren graag in de nabijheid van hun zaak. Soms is dit noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering, maar vaak ook niet. Ondernemers beseffen meestal ook dat parkeren in de nabijheid ook minder parkeerruimte voor de klant betekent en verkiezen daarom ook vaak een parkeerplek op afstand van de voorzieningen.

- Bezoekers van bewoners willen graag in de nabijheid parkeren, zeker als het om oudere personen gaat. Toch zijn bezoekers van bewoners, zeker als het om een wat langduriger bezoek gaat, bereid om te lopen als er in de buurt geen parkeerruimte is. Het zijn vaak met name de bewoners die graag parkeren in de buurt voor hun bezoekers mogelijk willen maken.
- Kortparkerende bezoekers van voorzieningen zijn bezoekers van voorzieningen als een bakker, bank, supermarkt of tijdschriftenhandel. Korte bezoekjes om snel wat aan te schaffen. Omdat het een kort bezoek betreft, wil deze groep niet relatief veel tijd spenderen aan het zoeken van een parkeerplek of lopen van en naar de parkeervoorziening.
- Langparkerende bezoekers van voorzieningen: dit betreft met name funshoppers of zakelijke bezoekers. Deze groep wil voornamelijk comfortabel parkeren met goede looproutes: achteraf betaald parkeren en veilig stallen zijn belangrijke waarden voor deze groep. Gezien het wat langduriger karakter van het bezoek is deze groep meer geneigd langere loopafstanden voor lief te nemen.

### 3.4 Uitgangspunt 2: B-B-B-B benadering

Om de doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op gebied van parkeren hanteert de gemeente Roermond de B-B-B-B-benadering.

De oplossingen worden gevonden door eerst het parkeergedrag te **beïnvloeden** (door bijvoorbeeld het aanprijzen van alternatieve vervoerswijzen), vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te **benutten** in plaats en tijd, waar nodig het parkeren te reguleren (**beprijzen**) en tenslotte parkeercapaciteit bij te **bouwen** als de vorige oplossingen geen soelaas bieden.



In het uiteindelijke parkeerbeleidsplan worden voor de knelpunten oplossingsrichtingen opgesteld met een doorkijk voor de korte, middellange en lange termijn. Sommige onderdelen zullen uitgebreid aan bod komen, andere onderdelen zullen een meer beschrijvend karakter kennen. Het principe “**beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen**” staat hierbij centraal. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: beïnvloeden, benutten en beprijzen (reguleren).



### 3.4.1 Stap 1 - Beïnvloeden

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerprobleem te verlichten door in te grijpen in het autobezit en autogebruik. Dit is mogelijk door het bieden van goede alternatieven zoals de fiets en openbaar vervoer of door inzet van deelauto's. Daarnaast kan door goede communicatie parkeerproblemen onder de aandacht gebracht worden en daarmee bespreekbaar gemaakt worden.

### 3.4.2 Stap 2 – Benutten van de aanwezige capaciteit

De aanwezige parkeercapaciteit in de binnenstad, woonwijken en bedrijventerreinen wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt of bepaalde terreinen of garages worden niet benut omdat deze bij kantoorgebouw horen of simpelweg niet aantrekkelijk genoeg gevonden worden.

In woonwijken is het soms mogelijk om de openbare ruimte beter te benutten door een slimmere inrichting. Bij groot onderhoud of herinrichtingsprojecten is het dan mogelijk capaciteitsproblemen in woonwijken op te lossen. Ook het stimuleren van het gebruik van carport, garageboxen of oprit is een mogelijkheid om de aanwezige parkeercapaciteit beter te benutten. Dit kan door middel van communicatie of regelgeving. Om parkeercapaciteit in de binnenstad beter te benutten, kan gekeken worden naar mogelijkheden van dubbelgebruik van capaciteit van kantoorgebouwen (bijvoorbeeld in de weekenden) of het beter benutten van parkeercapaciteit in de daluren van een parkeergarage.

### 3.4.3 Stap 3 - Beprijzen / reguleren

In wat oudere woonwijken en binnensteden is de openbare parkeercapaciteit vaak al optimaal benut. Parkeerproblemen in woonwijken worden dan voornamelijk veroorzaakt door vreemdparkers of slecht gebruik van de privé-parkeervoorzieningen. Op dat moment moet gekeken worden of beprijzen van parkeren een oplossingsmogelijkheid is. Invoering van parkeerregulering is geen doel op zich, maar een middel om overlast veroorzaakt door buurtvreemde parkers (werknemers, forenzen, bezoekers etc.) tegen te gaan en de doelgroepen op de juiste locatie te laten parkeren. Parkeerregulering kan ook gebruikt worden om parkeren op eigen terrein af te dwingen.

In de binnenstad wordt regulering en beprijzing toegepast om de doelgroepen op de gewenste wijze gebruik te laten maken van de (schaarse) parkeervoorzieningen op straat en te sturen naar de daarvoor gebouwde centrale parkeervoorzieningen.

### 3.4.4 Stap 4 - Bouwen

In de binnenstad van Roermond wordt nog steeds gebouwd aan nieuwe parkeervoorzieningen. Hiermee wordt de groeiende parkeervraag van het bloeiende centrum opgevangen. De grenzen van de groei liggen met name bij de ondersteunende weginfrastructuur. De parkeervisie moet ervoor zorgen dat de huidige capaciteit beter benut wordt en de doelgroepen naar de juiste locatie stuurt.

Het parkeerbeleidsplan moet gaan uitwijzen of dit voldoende is of dat er in de toekomst voor bepaalde doelgroepen toch parkeercapaciteit bijgebouwd moet worden.

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld een krappe parkeer-norm of ruimtelijke inrichting uit de tijd dat autobezit een stuk lager was -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is uitbreiding van de parkeercapaciteit soms de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook is het niet ondenkbaar dat bepaalde kosten op de gebruiker afgewenteld worden.

### 3.5 Visiepunt 1: Roermond heeft een gastvrij parkeerbeleid

*Roermond heeft een gastvrij parkeerbeleid. Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden in Roermond makkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit. Alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten.*

Een gastvrij parkeerbeleid is belangrijk om de bovenregionale functie van Roermond te bedienen. Alternatieve vervoerswijzen stimuleren door (te) weinig parkeerplaatsen aan te bieden werkt niet, zeker niet voor de verbinding met Duitsland waar geen alternatieven voor de auto aanwezig zijn. Een gastvrij parkeerbeleid betekent dat er in en rondom de binnenstad voldoende parkeerplaatsen zijn. Hiervoor wordt de BBBB-benadering ingezet, dus eerst beïnvloeden, dan benutten, beprijsen en pas daarna bouwen.

De parkeerplaatsen moeten makkelijk vindbaar zijn: elke doelgroep moeten weten waar deze het best kan parkeren. Hiervoor wordt duidelijk gecommuniceerd met verschillende doelgroepen en op een wijze die bij de betreffende doelgroep past. De bezoekers, en dan met name het lang parkerende winkelend publiek, vinden een parkeerplaats met behulp van een duidelijk en goed functionerend parkeerverwijssysteem.

Voor de verplaatsingen waarvoor dat mogelijk is, wordt ingezet op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Op korte afstanden is de fiets een reëel alternatief. Op goede OV-verbindingen kan het openbaar vervoer een alternatief zijn. En door mensen die wel een reëel alternatief hebben te stimuleren met de fiets of het OV te komen blijven parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers voor wie fiets of OV geen reëel alternatief is.

**Mogelijke oplossingsrichtingen**

Momenteel past het aantal beschikbare plaatsen goed bij de parkeervraag. Wanneer dit in de toekomst verandert, wordt eerst gekeken naar beter benutten. Goede voorbeelden zijn het parkeren voor binnenstadbezoekers bij de kantorenlocatie Aureool in het weekend en het op werkdagen parkeren voor werknemers in de bewonersgarage van het Ursulacomplex. Pas wanneer alle mogelijkheden benut zijn en ook beprijzen geen uitkomst biedt wordt voor kostbare oplossingen gekozen als extra parkeercapaciteit.

Om het vinden van een parkeerplaats makkelijker te maken kan gekozen worden voor meer investeren in communicatie. Per doelgroep wordt dan een brochure gemaakt en met een periodieke mailing onder abonnementhouders kunnen klanten op de hoogte gehouden worden van de laatste wijzigingen in het parkeerbeleid. Gelijktijdig met de herinrichting van de Singelring en N280 kan het parkeerverwijssysteem gemoderniseerd en verder geoptimaliseerd worden. Daarbij kan meteen een verbinding worden gelegd met navigatiesystemen. In het parkeerverwijssysteem wordt rekening gehouden met het verwijzen van de juiste doelgroepen naar de juiste locatie.

Het openbaar vervoer kan worden gestimuleerd door in samenwerking met de winkeliers het gebruik van het OV te belonen, bijvoorbeeld door gratis buskaarten weg te geven bij besteding van een minimum bedrag. Fietsen kan worden gestimuleerd door goede stallingen dichtbij de winkels en het toestaan van fietsen binnen de promenades.

**3.6 Visiepunt 2: Roermond voert in haar binnenstad een sturend parkeerbeleid**

*Roermond voert in haar binnenstad een duidelijk en sturend parkeerbeleid. In de binnenstad van Roermond zijn op straat te weinig parkeerplaatsen om alle doelgroepen te faciliteren. Om alle aanwezige parkeervoorzieningen te benutten, worden heldere keuzes gemaakt over welke doelgroep op welke locatie parkeert. Bewoners en kortparkerende bezoekers krijgen voorrang in de binnenstad. Langparkerende bezoekers, werknemers en ondernemers parkeren in de parkeergarages en de parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad. Het parkeerbeleid is zo helder dat het voor iedere parkeerder duidelijk is wat de bedoeling is.*

In en rond de binnenstad zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Toch zijn bezoekers soms nog lang op zoek naar een parkeerplaats, terwijl elders voldoende vrije parkeerplaatsen zijn. Het is voor de leefbaarheid in de binnenstad en de beperkte parkeercapaciteit niet mogelijk om alle doelgroepen “voor eigen deur” te laten parkeren. Roermond streeft daarom de doelgroepenbenadering na zoals die in paragraaf 3.3 beschreven staat.

Roermond zet in op een optimale bezetting van de parkeercapaciteit, zowel op straat als in de parkeergarages. De voorkeur gaat uit naar het parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen.

Op de kaart in bijlage 1 wordt weergegeven welke doelgroepen in de binnenstad zelf mogen parkeren en welke parkeervoorzieningen er aan de rand van de binnenstad zijn voor de overige doelgroepen. Bewoners en kortparkerende bezoekers krijgen voorrang. In de binnenstad zijn de parkeertarieven op straat zodanig dat kortparkeren wordt afgedwongen. Door het voeren van een vergunningenbeleid wordt de parkeervraag van bewoners gefaciliteerd. Gezien de beperkte capaciteit kan dit niet ongelimiteerd.

Ook vanwege deze beperkte parkeercapaciteit is er onvoldoende ruimte om lang parkerende bezoekers van bewoners op straat te laten parkeren. Op plaatsen en tijden waar hiervoor wel mogelijkheden zijn worden deze benut.

Om de doelgroepen op de juiste locatie te laten parkeren wordt ingezet op een duidelijke en eenduidige parkeerregulering: gestreefd wordt naar 1 parkeerregime voor het gehele straatparkeren in de binnenstad. Een onbekende moet vanaf de Singelring de binnenstad van Roermond in kunnen rijden zonder het risico te lopen om te goeder trouw een parkeerovertreiding te begaan. Vergissingen worden zoveel mogelijk uitgesloten.

**De kaart in bijlage 1 laat de vertaling van dit doelgroepenbeleid zien.**

#### ***Mogelijke oplossingsrichtingen***

Kortparkeren in de binnenstad kan worden gestimuleerd door op alle straatparkeerplaatsen flitsparkeren in te voeren. Dit betekent een betaald parkeerregime met een kortparkeertarief van maximaal 0,5 tot 1 uur.

Binnenstadbewoners mogen met een vergunning ook gebruik maken van de straatparkeerplaatsen. Er kan gekozen worden voor een systeem waarbij alleen voor de eerste auto een goedkope vergunning wordt afgegeven. De tweede vergunning wordt dan duurder of is maar op bepaalde tijden geldig, bijvoorbeeld alleen 's avonds. Indien een huishouden de beschikking heeft over meer motorvoertuigen dan bestaat de mogelijkheid om hiervoor abonnementen aan te schaffen in de parkeergarages of op terreinen aan de rand van de binnenstad.

Voor het bezoek van bewoners moeten de mogelijkheden worden onderzocht om een bezoekersregeling in te voeren. Dit biedt de mogelijkheid om door een flexibel prijsbeleid bezoekers van bewoners te stimuleren op bepaalde tijden en bepaalde locatie te parkeren. Een bewoner krijgt dan bijvoorbeeld een bezoekerspas met een gelimiteerd aantal credits. Op bepaalde locaties en tijden worden meer credits afgeschreven dan op andere locaties en tijden.

Bezoekers die wat langer in het centrum van Roermond wensen te verblijven (bijvoorbeeld toeristen of funshoppers) worden verwezen naar de parkeergarages. Deze garages kennen een aantrekkelijk uurtarief en daar kan ook achteraf betaald worden.

Bezoekers die de binnenstad als het DOR bezoeken parkeren op de parkeervoorziening van DOR.

Ondernemers en werknemers van de binnenstad parkeren op gepaste loopafstand van de werklocatie op langparkeerterreinen of parkeergarages. Hiervoor geldt een aantrekkelijk dagtarief, een langparkeervergunning of een abonnement in de parkeergarage. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld een dalurenabonnement die alleen tijdens kantooruren geldig is.

Zogenaamde ambulante diensten (diensten waarvoor het voor een goede uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijk is om een auto in de nabijheid te kunnen parkeren) krijgen de mogelijkheid om in de nabijheid te parkeren door middel van een parkeervergunning.

Om het gebruik van de parkeergarages te stimuleren wordt gekozen om het tarief van de parkeergarages te koppelen aan het tarief van straatparkeren, waarbij het tarief van de parkeergarage in de juiste verhouding staat tot het tarief van straatparkeren. Omdat voor parkeren op straat ook gekozen wordt voor een maximale parkeertijd (dus maximum inworp) betekent dit dat parkeren voor bezoekers in de parkeergarage vaak aantrekkelijker is. Ook de mogelijkheid om in de parkeergarage achteraf te betalen werkt hieraan mee. In de gemeentelijke parkeergarages worden zogenaamde dalurenabonnementen uitgegeven om parkeren tijdens kantooruren aantrekkelijker te maken.

Wanneer gekozen wordt voor een eenduidig parkeerregime in de binnenstad geldt op iedere straatparkeerplaats binnen de Singelring hetzelfde parkeerregime in de vorm van betaald parkeren. Dit kan dan op duidelijke borden bij het binnenrijden van de binnenstad worden aangegeven. Per ongeluk fout parkeren zal dan veel minder vaak voorkomen.

### 3.7 Visiepunten 3: Roermond voert in de schil rond de binnenstad een eenduidig parkeerbeleid

*Roermond voert in de schil rond de binnenstad een eenduidig parkeerbeleid. In de schil rond de binnenstad van Roermond hebben doelgroepen die een herkomst of bestemming hebben binnen het gebied voorrang. Voor woonstraten zijn dit de bewoners en hun bezoek. In de straten met een gemengde functie van wonen/winkelen/bedrijvigheid moeten daarnaast voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de bereikbaarheid van ondernemers.*

Schilgebieden zijn de straten direct rond het centrum die een woonfunctie én in veel gevallen ook detailhandelfuncties (mengfuncties) hebben. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het Roermondse Veld en Roerzicht.

Deze straten kennen doorgaans hun eigen dynamiek door de aanwezigheid van meerdere functies in combinatie met de ruimtelijke vormgeving van de straat (kleine of smalle straten). Daarnaast liggen deze straten zodanig dicht bij de binnenstad dat overloop van parkeerders vanuit de binnenstad plaats zal vinden, ook om het betaald parkeerregime te ontwijken.

Deze schilgebieden zijn echter niet bedoeld om de overloop van de binnenstad op te vangen. De functies in deze straten moeten juist bereikbaar zijn voor de bezoekers van de functies in het gebied zelf. Het parkeren voor bewoners in het gebied moet daarnaast gefaciliteerd worden, net als het parkeren voor bezoekers van bewoners. Werknemers van de functies in dit gebied parkeren op eigen terrein of op de daarvoor aangewezen langparkeerterreinen. Designer Outlet Roermond moet in zijn eigen parkeervraag kunnen voorzien waarbij combinatiebezoekers (ook gericht op binnenstad Roermond) een goede looproute hebben tussen DOR en de binnenstad.

Om de overloop van de parkeerders uit het centrumgebied te weren wordt **sturend beleid** ingezet. Dit sturend parkeerbeleid moet leiden tot een **eenduidige parkeerregulering**: een lappendeken van parkeermaatregelen moet worden voorkomen. Deze eenduidige regulering moet niet alleen sturen, maar ook de parkeervraag van de bewoners en ondernemers faciliteren. Kortom: er moet gekozen worden voor een regulering die de dynamiek van het gebied ondersteunt, maar onaantrekkelijk is om te parkeren voor parkeerders met de bestemming binnenstad.

#### ***Mogelijke oplossingsrichtingen***

In de schil wordt een eenduidig parkeerregime ingevoerd dat vreemdparkerende bezoekers weert maar de parkeervraag van bewoners en ondernemingen in het gebied faciliteert. Hierbij kan gedacht worden aan de invoering en uitbreiding van blauwe zone met een ontheffingsstelsel voor bewoners, bezoekers van bewoners en ondernemers. Kortparkeerders hebben de mogelijkheid om in het gebied te parkeren. Voor langparkeerders van het centrum is het niet meer aantrekkelijk om in het gebied te parkeren gezien de korte maximale parkeertijd.

Deze maatregel staat of valt met een goede gedegen handhaving. Hiermee wordt rekening gehouden bij het opstellen van het parkeerbeheerplan.

### **3.8 Visiepunt 4: Roermond pakt parkeren in bestaande woonwijken buiten de schil systematisch aan**

*Roermond pakt parkeren in bestaande woonwijken buiten de schil systematisch aan. De woongebieden buiten de schil zijn niet bedoeld voor de overloop van parkerende doelgroepen uit de binnenstad of andere economische centra.*

*Deze gebieden zijn specifiek bedoeld voor bewoners en hun bezoek. Voor parkeerproblemen in woonwijken die gerelateerd zijn aan de ruimtelijke inrichting worden oplossingen gezocht volgens de B-B-B-B-benadering.*

Parkeerproblemen in woonwijken kunnen een verschillende oorzaak hebben. Een parkeerprobleem dat in woonwijken ervaren kan worden, is de **overloop van parkeren** van buitenwijkse functies. Dit treedt bijvoorbeeld in beperkte mate op aan de oostzijde van de Brede-weg. De parkeercapaciteit in deze woongebieden is echter specifiek bedoeld voor bewoners en bezoekers van bewoners. Vreemdparkerders worden in deze woonwijken geweerd.

Daarnaast zijn er woongebieden die verder verwijderd zijn van het centrum of andere economische centra of voorzieningen. Parkeerproblemen die hier gevoeld worden, hebben meestal een directe relatie met de **ruimtelijke inrichting** en het gebruik daarvan: een te krappe parkeernorm of slecht gebruik van parkeren op eigen terrein. Een goed voorbeeld hiervan is de wijk Mussenberg. De visie gaat uit van het optimaal benutten van parkeerruimte in woonwijken, zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein.

Als de parkeervraag groter wordt dan de parkeercapaciteit wordt faciliterend omgegaan met parkeren door het toepassen van de **BBBB-benadering**: eerst communiceren over parkeergedrag in combinatie met handhaven van foutparkeren, dan benutten huidige ruimte (inclusief stimuleren parkeren op eigen terrein) en tenslotte bouwen parkeerruimte.

#### ***Mogelijke oplossingsrichtingen***

In geval van problemen met overloop en vreemdparkerders in woonwijken kan gedacht worden aan de invoering van vergunninghoudersparkeren of blauwe zone met een voor bewoners aantrekkelijke vergunningensystematiek.

Als door de ruimtelijke inrichting de parkeervraag groter wordt dan de parkeercapaciteit wordt faciliterend omgegaan met parkeren door het toepassen van de BBBB-benadering (zie hoofdstuk 3.3): eerst communiceren over parkeergedrag in combinatie met handhaven van foutparkeren, dan benutten huidige ruimte (inclusief stimuleren parkeren op eigen terrein) en tenslotte bouwen parkeerruimte (met als motto de gebruiker betaalt). Realisatie van extra parkeerplaatsen, bijvoorbeeld aan de rand van de buurt of wijk, kan zorgen voor een afname van een specifieke parkeerdruk.

In geval van slecht gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein bestaat de mogelijkheid om een regeling voor parkeren op eigen terrein in te voeren. Dit kan door invoering van een restrictief vergunningenbeleid: huishoudens met een eigen parkeervoorziening komen slechts beperkt in aanmerking voor een parkeervergunning.

### 3.9 Visiepunt 5: Roermond ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

*Roermond ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kencijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling.*

Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Roermond te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met **parkeernormering** invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers '**parkeren op eigen terrein**' te laten realiseren. Indien dit niet mogelijk is kan de initiatiefnemer beroep doen op een **afkoopregeling** bij de gemeente. Voor de binnenstad kijkt de gemeente naar de mogelijkheden om de parkeervraag van bezoekers te faciliteren in de reeds bestaande parkeervoorzieningen, mits de parkeerbalans dit toestaat.

#### **Mogelijke oplossingsrichtingen**

De gemeente stelt een actuele parkeernormensystematiek waarin parkeren bij in-, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd, gekoppeld aan de regelgeving van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De huidige parkeernormen worden getoetst aan de nieuwste parkeerkencijfers zoals deze door CROW medio 2012 worden bekendgemaakt. Mogelijkheden om bij nieuwe functies bezoekers op te nemen in de bestaande parkeervoorzieningen moeten worden onderzocht.

De mogelijkheden voor een gebiedsgebonden afkoopregeling moeten worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat gekozen wordt voor een afkoopregeling, gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen bij te bouwen en tegen welke kosten. Indien dit niet mogelijk is of te kostbaar blijkt te zijn, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.

### 3.10 Visiepunt 6: Roermond heeft een gezonde parkeerexploitatie

*Roermond heeft op zijn minst een kostendekkende parkeerexploitatie. De gemeente Roermond streeft ernaar om de parkeerexploitatie - de kosten en opbrengsten van alle gemeentelijke parkeervoorzieningen - op zijn minst kostendekkend te laten zijn.*



*Verlies kan worden opgevangen door een balans te vinden in een daling van de kosten door efficiënt parkeermanagement en een stapsgewijze stijging van de parkeertarieven, passend bij het imago van de binnenstad van Roermond. Meeropbrengsten worden geïnvesteerd in bereikbaarheid.*

Om een gunstig parkeerklimaat te behouden en kwaliteitsimpulsen mogelijk te maken, moet de parkeerexploitatie financieel gezond zijn. Uitgangspunt is dat de parkeerexploitatie minimaal kostendekkend is. Hiervoor moeten naast de opbrengsten ook de kosten goed in beeld gebracht worden.

De parkeervisie gaat uit van stapsgewijze stijging van parkeertarieven die is gekoppeld aan de inflatiecorrectie. Bij een negatief resultaat van de parkeerexploitatie wordt eerst gekeken naar kostenbesparing. In tweede instantie wordt gekeken naar een gefaseerde verhoging van de tarieven bovenop de inflatiecorrectie. Deze verhoging mag de concurrentiepositie van Roermond ten opzichte van omliggende steden niet in gevaar brengen.

Eventuele meerinkomsten uit betaald parkeren worden ingezet om de bereikbaarheid van de binnenstad en de economische centra in Roermond te optimaliseren.

#### **Mogelijke oplossingsrichtingen**

Een gezonde parkeerexploitatie kan bereikt worden door ook de kosten volledig en duidelijk in beeld te brengen. In de financiële verantwoordingcyclus kan dan apart verantwoording afgelegd worden op de parkeerkosten en -opbrengsten. Een tussentijdse monitoring hiervan is noodzakelijk. Parkeren onderbrengen in een aparte exploitatie kan maar is niet noodzakelijk. De uitkomsten van de monitoring kunnen worden gebruikt voor het mogelijk efficiënter maken van het parkeerbeheer of het aanpassen van de parkeertarieven. Afgesproken kan worden dat een aanpassing van de parkeertarieven bovenop de inflatiecorrectie altijd vergezeld gaat van een benchmark van tarieven van referentiegemeenten.

Roermond is momenteel in een pilot bezig met de oprichting van een mobiliteitsfonds. Dit fonds heeft als doel de bereikbaarheid van de binnenstad en de economische centra in Roermond te optimaliseren. Meeropbrengsten uit parkeren kunnen (gedeeltelijk) beschikbaar worden gesteld aan dit fonds.

### **3.11 Visiepunt 7: Roermond gaat naar een efficiënte parkeerorganisatie**

*De gemeente realiseert een kostendekkende parkeerexploitatie in eerste instantie door het parkeerbeheer en parkeermanagement onder te brengen in een transparante, professionele en - waar nodig - flexibele parkeerorganisatie die voldoende dicht bij het beleid en de planning staat. De transformatie van de parkeerorganisatie wordt uitgevoerd binnen de kaders van de huidige organisatieontwikkelingen van de gemeente. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de commerciële exploitatie van parkeergarages.*

Het doel van de gemeente Roermond is om de gemeentelijke parkeerexploitatie op middellange termijn minimaal kostendekkend te krijgen. Om de ambities uit deze visie tot stand te kunnen laten komen, streeft de gemeente Roermond naar een **efficiënte parkeerorganisatie**.

Het beheren en exploiteren van parkeervoorzieningen is een complexe materie. Door organisatorische versnippering van de interne parkeertaken en -bevoegdheden kan de kostendekkendheid van de parkeerexploitatie onder druk komen te staan. De samenhang tussen de verschillende parkeervoorzieningen en de diverse beïnvloedingsmogelijkheden kan het beste **integraal** worden benaderd. Dit leidt tot een organisatie die als belangrijk doel heeft om het parkeren in Roermond kostendekkend te laten functioneren met optimale service en faciliteiten voor de gebruiker.

De gemeente Roermond is gestart met een organisatieontwikkeling. De organisatorische aanpassingen voor de parkeerorganisatie moeten passen binnen de bestaande ontwikkelingen en bijdragen aan de doelstellingen die vanuit het organisatiebeleid worden gesteld.

#### **Mogelijke oplossingsrichtingen**

Bovenstaande insteek vraagt om één centrale organisatie of parkeermanager die alle aspecten van het parkeren onder zijn hoede heeft. Niet efficiënt uitgevoerde operationele parkeertaken kunnen op afstand worden gezet en uitgevoerd door een marktpartij. Deze kan aangestuurd en gecontroleerd worden door een parkeermanager. Het beleid voor en de eigendom van parkeergarages en parkeerterreinen worden bij de gemeente intern gehouden. Om dit alles verder uit te werken stelt de gemeente een Parkeerbeheerplan op.

### **3.12 Visiepunten 8: Roermond is ook gastvrij voor gehandicapten en ouderen**

*De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor gehandicapten. Bovendien zoekt de gemeente naar oplossingen voor oudere personen zonder gehandicaptenparkeerkaart die wel beperkt zijn in hun loopafstand.*

Vergrijzing mag niet voor parkeerproblemen gaan zorgen in de toekomst. De kans bestaat namelijk dat door de vergrijzing het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen stijgt waardoor er minder sprake is van dubbelgebruik van de parkeercapaciteit en dus een vermindering van de flexibiliteit. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart parkeren gratis in het betaald parkeergebied van Roermond. Uitgangspunt is dat de gemeente terughoudend omgaat met het verstrekken van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken.

**Mogelijke oplossingsrichtingen**

De gemeente Roermond hecht er grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Het uitgangspunt voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is dat instellingen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikken. In gevallen waar een instelling om meerdere algemene gehandicaptenparkeerplaatsen verzoekt, dient inzicht te worden gegeven in het (gehandicapte) cliëntenbestand van de instelling.

Van de instelling wordt ter onderbouwing van de aanvraag ook verwacht dat men er alles aan heeft gedaan om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare algemene gehandicaptenparkeerplaats(en) om te gaan.

In de binnenstad wordt door de invoering van flitsparkeren de “turn over” van de parkeerplaatsen verhoogd. Hierdoor ontstaan er voor oudere personen zonder gehandicaptenparkeerplaats meer mogelijkheden een parkeerplaats te vinden in de nabijheid van de voorzieningen. In de schil wordt door de invoering van blauwe zones hetzelfde gerealiseerd.

Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien in de regel mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats.

### **3.13 Visiepunt 9: Roermond stimuleert het gebruik van elektrische en plug-in hybride voertuigen**

*Roermond stimuleert het gebruik van elektrische en plug-in hybride voertuigen. De gemeente Roermond zorgt voor oplaadpunten op bestemmingslocaties. Elektrische oplaadpunten op herkomstlocaties worden toegestaan binnen de kaders van het algemeen belang.*

De elektrische auto is aan een voorzichtige opmars bezig. Elektrisch rijden is dan ook een actueel thema waar ook de wegbeheerder steeds vaker mee te maken krijgt. Sinds de introductie van de eerste hybride aangedreven auto's (met zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor) gaan de ontwikkelingen hard. Na de hybride auto's komen nu langzaam ook de plug-in-hybride's en volwaardige elektrische auto's langzaam op. Met de ontwikkeling van elektrische auto's en een toenemende politieke focus op milieu en duurzaamheid komen ook oplaadpunten voor elektrisch vervoer steeds meer in beeld.

Gemeenten spelen daarin een belangrijke rol. Enerzijds in de rol van wegbeheerder die te maken kan krijgen met een andere invulling van de openbare ruimte, anderzijds als eerste aanspreekpunt voor haar burgers die informatie zoeken over bijvoorbeeld stimulerende mogelijkheden en intermediair naar landelijk beleid. Voor de gemeente zijn er twee essentiële vragen die beantwoord moeten worden:

1. Wil de gemeente openbare ruimte beschikbaar stellen ten behoeve van oplaadpunten voor elektrische voertuigen? *Het Roermondse standpunt hierin is dat op parkeerterreinen en in parkeergarages ruimte beschikbaar wordt gesteld. Op herkomstlocaties dienen de laadpunten primair op eigen terrein gerealiseerd te worden. Is dat niet mogelijk dan zal maatwerk geboden moeten worden.*
2. Welke rol neemt de gemeente in bij het verdelen en beheren van de openbare ruimte in relatie tot oplaadpunten voor elektrisch vervoer.

#### **Mogelijke oplossingsrichtingen**

In de uitwerking van het parkeerbeleidsplan wordt de rol en houding van de gemeente Roermond ten aanzien van elektrisch vervoer verder uitgewerkt, waarbij het faciliteren van oplaadpunten op herkomstlocaties (veelal gekoppeld aan privé-gebruik) kritisch wordt benaderd, met name in gebieden met een kortparkeerfunctie en gebieden met een hoge parkeerdruk.

### **3.14 Visiepunt 10: Grote voertuigen parkeren buiten de woongebieden**

*Grote voertuigen als vrachtauto's en bussen parkeren buiten de woongebieden op speciaal daarvoor aangewezen plaatsen. Het aanbieden van bewaakte parkeerplaatsen is geen kern-taak van lokale overheden en wordt bij voorkeur aan de branche zelf of particuliere investeerders overgelaten. Roermond zal deze initiatieven ondersteunen.*

De omvang van grote voertuigen levert bij parkeren twee problemen op. In de eerste plaats belemmeren zij het zicht voor bewoners en bedrijven. In de tweede plaats nemen zij veel parkeercapaciteit in. Om deze redenen worden grote voertuigen buiten de woongebieden geparkeerd. Ook op bedrijventerreinen zijn niet alle wegen geschikt voor het parkeren van grote voertuigen. Daarom worden speciale plaatsen aangewezen waar zij mogen staan. Deze moeten dan wel duidelijk aangegeven worden.

In het verleden is reeds gezocht naar en geëxperimenteerd met het aanbieden van bewaakte parkeergelegenheden voor grote voertuigen. Hierbij is gebleken dat dergelijke oplossingen moeilijk kostendekkend te maken zijn. De branche zelf heeft meer expertise op dit gebied en kan beter de kosten tegen de baten afwegen. Daarom is het beter het aanbieden van bewaakte parkeerterreinen aan de branche zelf of particuliere investeerders over te laten. De gemeente staat vanuit haar publiekrechtelijke rol positief tegenover particuliere initiatieven of initiatieven van andere overheidsinstanties.

***Mogelijke oplossingsrichtingen***

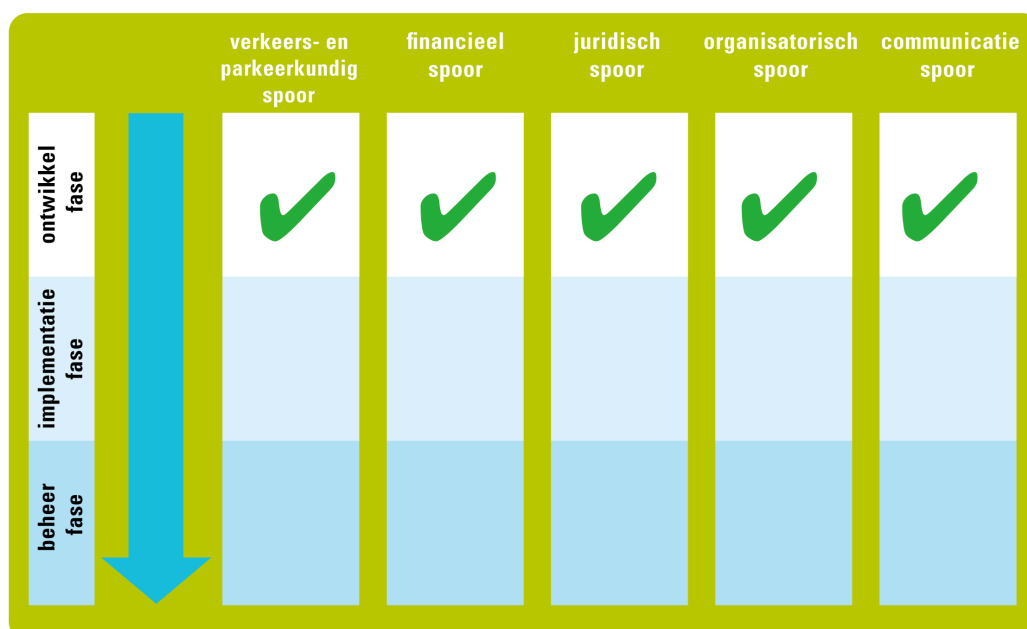
Voor het parkeren van grote voertuigen kunnen indien nodig nieuwe locaties aangewezen worden. Voor het aanduiden van de plaatsen waar grote voertuigen mogen parkeren, kunnen borden geplaatst worden. Ook kunnen duidelijke informatieborden worden aangebracht aan de rand van de bebouwde kom of op bedrijventerreinen.

## 4 Aanbevelingen

### 4.1 Algemeen

Met het realiseren van bovenstaande visiepunten levert het parkeerbeleid een aantoonbare bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de waarborging van de bereikbaarheid van Roermond. De parkeervisie is geen doel op zich, maar een instrument om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beschikbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

De parkeervisie biedt de kaders voor de uitwerking van een nieuw gemeentelijk parkeerbeleidsplan. In dit parkeerbeleidsplan worden de visiepunten in detail uitgewerkt voorzien van beleidsregels, oplossingsrichtingen en deelnota's. Voor deze uitwerking adviseren wij om onderstaande sporenmethodiek te hanteren. Door deze integrale benadering wordt niet alleen de verkeer- en parkeerkundige kant van parkeren belicht, maar is er ook aandacht voor financiën (parkeerexploitatie, investeringen en tarievenstrategie), juridische aspecten (parkeerverordening, parkeerbelastingverordening en juridische vorm van handhaving) en natuurlijk het organisatiespoor als uitwerking van het parkeerbeheer en parkeermanagement. Aangezien parkeren een gevoelig onderwerp is, moet in het parkeerbeleidskader voldoende aandacht worden geschonken aan interne en externe communicatie. Bij het opstellen van de parkeervisie is hieraan door werkgroepen en parkeerpanel veel aandacht geschonken. Dit moet bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan minstens zoveel aandacht krijgen. Hiermee ontstaat een gedragen en daarom werkbaar parkeerbeleid!



Wij adviseren de gemeente Roermond voor de uitwerking van het nieuwe parkeerbeleid twee documenten op te stellen: een Parkeerbeleidplan en een Parkeerbeheerplan.

## 4.2 Parkeerbeleidplan

---

In het parkeerbeleidplan komt een uitwerking van de doelgroepenbenadering in een reguleringskaart: een overzichtskaart waar welke parkeerregulering gevoerd gaat worden. Hierbij hoort een vertaling van de regulering in beleidsregels: welke doelgroep parkeert waar onder welke voorwaarden. Daarnaast adviseren wij de gemeente om een aanpak voor parkeerproblemen in woonwijken te ontwikkelen. Om meer inzicht te krijgen in de problematieken in woonwijken of kernen adviseren wij om deze informatie te verzamelen bij de belanghebbenden. Daarnaast is bij het instellen van de blauwe zone afgesproken om deze te evalueren. Deze evaluatie moet inzicht geven of deze maatregel past bij de Roermondse parkeersituatie in de schilgebieden.

Daarnaast vragen wij aandacht voor monitoring: de gemeente moet duidelijk budget beschikbaar stellen om de effecten van de maatregelen uit het parkeerbeleidsplan op parkeerdruk, beleving en financiën regelmatig te peilen en waar mogelijk bij te sturen. Om goed te kunnen monitoren, dienen de visiepunten uit dit document als meetbare doelstellingen worden beschreven in het parkeerbeleidsplan. Daarnaast is het nodig om een nulmeting te houden door het houden van een parkeeronderzoek.

Daarnaast adviseren wij de gemeente haar parkeernormensystematiek te actualiseren in een separate nota parkeernormen met daarin opgenomen de meest recente parkeerkencijfers zoals deze medio 2012 door CROW worden vrijgegeven.

## 4.3 Parkeerbeheerplan

---

Uit de evaluatie blijkt dat niet alleen beleid en planvorming een aandachtspunt is, maar ook de organisatie van parkeren. Ook de parkeerexploitatie is een belangrijk aspect dat aandacht moet gaan krijgen in het nieuwe parkeerbeleid. Om het parkeerbeleidsplan daadwerkelijk te kunnen uitvoeren, adviseren wij de gemeente een bedrijfsplan parkeerbeheer en parkeermanagement op te stellen. In dit plan moeten de taakvelden en aandachtsgebieden op gebied van beleid en planvorming, parkeerbeheer en parkeermanagement vastgelegd worden in een organisatieschema met daarin duidelijk omschreven de taken en verantwoordelijkheden. Dit plan moet in lijn lopen met de huidige organisatieveranderingen die door de gemeente worden uitgevoerd.

Daarnaast adviseren wij de gemeente om de kosten en opbrengsten structureel in beeld te brengen.

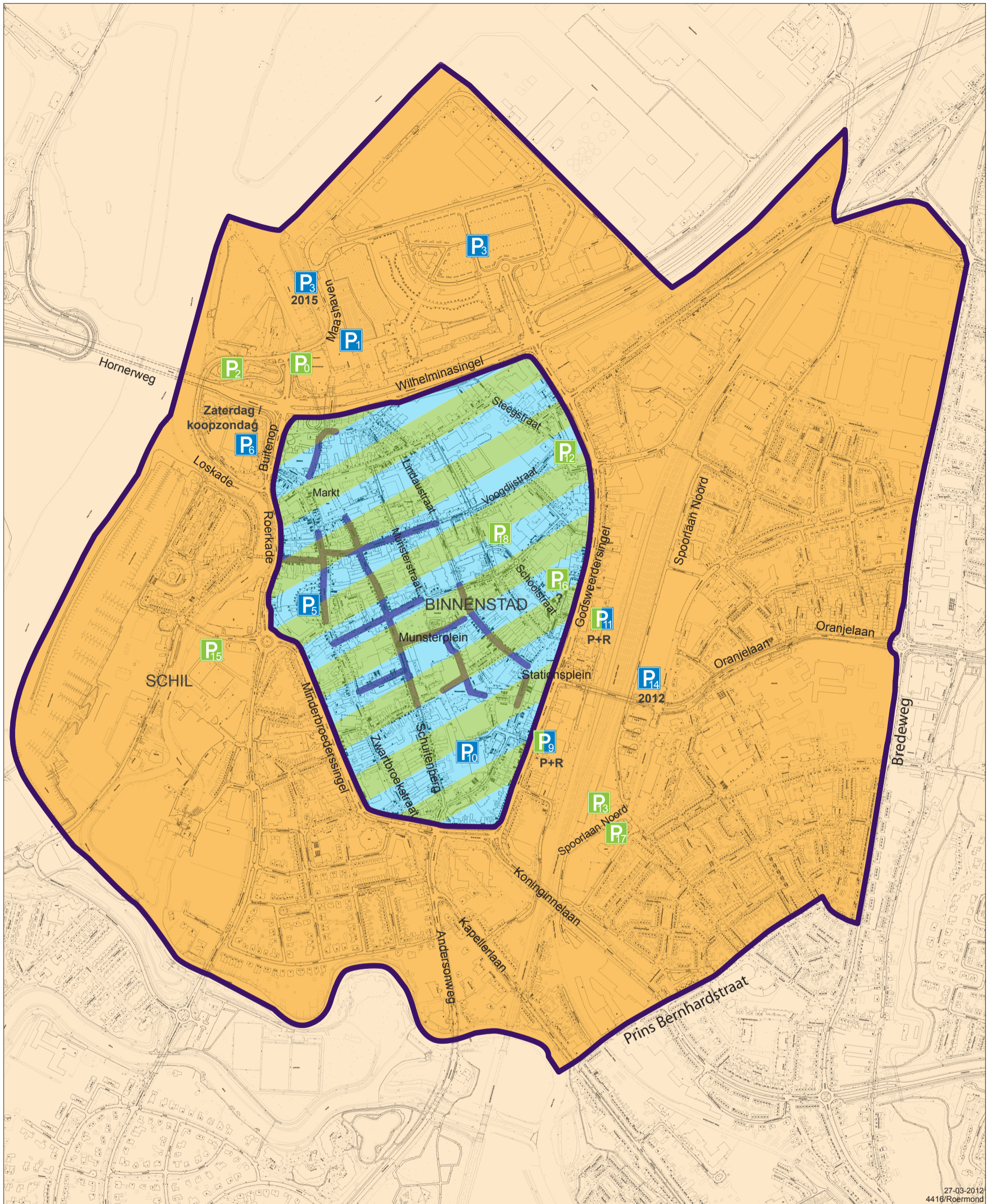
Hiervoor dient een duidelijke parkeereexploitatie te worden opgezet die minimaal op kwartaalbasis gemonitord wordt. Dit met als doel om op de langere termijn een gezonde parkeereexploitatie te kunnen voeren.





## **Bijlagen**

# **1 Doelgroepenkaart**



27-03-2012  
4416/Roermond

## BIJLAGE

### Gemeente Roermond

- Schildoelgroepen
- Winkelgebied
- Grensgebied
- Bewoners - binnenstad
- Bezoekers kort - binnenstad

- P Lang parkeren werknemers / ondernemers / bewoners
- P Lang parkeren bezoekers
- P Lang parkeren bezoekers / werknemers / ondernemers / bewoners

#### Overzicht parkeerplaatsen:

P0 Kazerneplein	P9 P+R Veeladingstraat	P14 Stationspark
P1 Maashaven	P10 Oranjerie	P15 Voorstad
P2 Arlo	P11 P+R Godsweetersingel	P16 Knevelsgraafstraat
P3 Designer Outlet	P12 Wilhelminaplein	P17 Moutfabriek
P5 Roercenter	P13 Spoorlaan Noord	P18 Ursula
P6 CW		

## **2 Deelnemerslijsten**

*Parkeerpanel 9 januari 2012*

<b>Naam</b>	<b>Organisatie</b>
Judith Boonen	Designer Outlet Centre
Rens Hendrixx	Winkelstraat Manager Binnenstad
Arnold Hendrix	Wijkraad Roerzicht
Henk Vonck	Roermond West
Marcel Tonnaer	Wijkraad Sint Christoffel
Rita Claessen	Gehandicaptenplatform Roermond
Berry Thuysman	Wijkraad Voorstad Sint Jacob
Frans Maessen	Wijkraad Roermond Oost
Emiel Veenstra	Wijkraad Sint Christoffel
Onno de Bock	BIZ Binnenstad en winkelcluster Poort van Roermond
Bert van de Boel	gemeente Roermond
Wendy Lintjes	gemeente Roermond
Jan Waalen	gemeente Roermond
Ron Evers	gemeente Roermond
Stan van de Hulsbeek	Mobycon
Martijn Ernest	Mobycon

*Parkeerpanel 5 maart 2012*

<b>Naam</b>	<b>Organisatie</b>
Arnold Schulte	Wijkraad Roerzicht
Frans Maessen	Wijkraad Roermond Oost
Emiel Veenstra	Wijkraad Sint Christoffel
Nicole Conradi	Bewoner
Rita Claessen	Gehandicaptenplatform Roermond
Remco van den Hout	BIZ Binnenstad
Bert van de Boel	gemeente Roermond
Wendy Lintjes	gemeente Roermond
Jan Waalen	gemeente Roermond
Ron Evers	gemeente Roermond
Stan van de Hulsbeek	Mobycon
Martijn Ernest	Mobycon

*Bijeenkomst raadscommissie 9 februari 2012*

<b>Naam</b>	
Jan Puper	VVD
Hans Hutjens	VVD
Hans Lucas	Burgerbelangen Roermond
Peter Heijnen	Burgerbelangen Roermond
Leon Coenen	Stadspartij Roermond
Resi Coumans	Stadspartij Roermond
Cees Moison	GroenLinks
Jos de Kunder	GroenLinks
Har Gerelings	Demokraten Swalmen
Ferdinand Pleyte	D66
Petra Beeren	SP
Leon Guffens	CDA
Harry Jacobs	CDA



Mobycon beweegt met u mee

Amsterdam t (020) 758 21 30  
Delft t (015) 214 78 99  
Groningen t (050) 751 31 40  
Rosmalen t (073) 523 10 65  
Zwolle t (038) 422 57 80

[info@mobycon.nl](mailto:info@mobycon.nl)

[www.mobycon.nl](http://www.mobycon.nl)