

Parkeernota Roermond 2013 - 2020

Parkeerbeleid en -organisatie



Parkeernota Roermond 2013 - 2020 Parkeerbeleid en -organisatie

Titel: Parkeernota Roermond 2013 - 2014
Subtitel: Parkeerbeleid en -organisatie
Versie: Versie 1.0
Plaats: Roermond
Datum: 11 april 2013
Raadsvoorstelnummer: 2013/018/3
Bestand: G:\RU\Sector RU\Unit Verkeer\Projecten\053-Parkeernota\11-RAPP\RAPP-20130411-Parkeernota_2013_2020-V1.0.doc

Sector: Ruimte
Afdeling: Stedelijke Ontwikkeling
Opgesteld door: Jan Waalen

Projectgroep: Jan Waalen, afdeling Stedelijke Ontwikkeling
Wendy Lintjens, afdeling Beheer Openbare Ruimte
Ron Evers, afdeling Voorbereiding en Realisatie
Bert van de Bool, afdeling Stadstoezicht
Eric Stuyfzand, adviesbureau Spark
Stan van de Hulsbeek, adviesbureau Spark
Dagmar Bisschops adviesbureau Spark
Ed van Savooyen, adviesbureau Spark

SAMENVATTING

In het voorjaar van 2012 heeft de Roermondse gemeenteraad de nota Parkeervisie 2012 – 2020 vastgesteld. In deze nota staat in tien punten wat de visie van de Gemeente Roermond is op het parkeerbeleid. Deze visie is de basis van de Parkeernota 2013 – 2020.

Tijdens de evaluatie bleek de noodzaak om het parkeerbeleid en de parkeerbeheerorganisatie gelijktijdig te herzien. Dit biedt voordelen omdat keuzes die gemaakt worden binnen het parkeerbeleid consequenties hebben voor de uitvoeringsorganisatie en andersom. Daarom zijn drie documenten opgesteld: het Parkeerbeleidsplan, het Parkeerbeheerplan en deze overkoepelende Parkeernota.

Parkeerbeleid

Het nieuwe parkeerbeleid is een groeimodel. Voor de toekomst bestaat een duidelijk beeld over hoe het parkeren er in het jaar 2020 uit moet zien. Op dat moment bestaat een uniform parkeerregime waarbij het kenteken de basis vormt voor de afgifte van parkeerrechten. Dit nieuwe systeem is klantvriendelijk, flexibel en efficiënt. De implementatie zal stap voor stap worden uitgevoerd.

Een aantal knelpunten moet op korte termijn worden aangepakt. De maatregelen die hiervoor nodig zijn moeten passen binnen het toekomstbeeld voor 2020. Al in 2014 wordt het parkeerregime in de binnenstad daarom sterk vereenvoudigd. De huidige lappendeken aan regels en zones wordt vervangen door één regime waar bewoners en hun bezoek mogen parkeren en waar de overige parkeerders maximaal een half uur mogen staan. Bezoekers van de binnenstad en werknemers parkeren in de parkeerlocaties aan de Singelring.

In de wijken rond de binnenstad wijzigt op de korte termijn niet veel. Alleen de ergste knelpunten worden met maatwerk opgelost. Met het invoeren van kenteken gebonden parkeren tussen nu en 2020 zal de situatie in deze wijken behoorlijk veranderen. Dat is de reden om nu geen ingrijpende maatregelen te treffen.

Parkeerbeheer

De huidige parkeerorganisatie is onvoldoende in staat om het parkeerbeheer goed uit te voeren. Verschillende mensen van verschillende afdelingen houden zich bezig met het product parkeren. Iedereen voert zijn eigen taken naar behoren uit. De centrale coördinatie laat echter te wensen over. De belangrijkste oorzaak is dat hiervoor te weinig tijd beschikbaar is.

Het parkeerbeheer kan worden verbeterd door een aantal uitvoerende taken te clusteren dan wel uit te besteden. Er dient een centrale coördinatie te komen. Door het vereenvoudigen van het parkeerbeleid, het digitaliseren van de parkeerproducten en een betere aansturing kan het parkeerbeheer efficiënter en klantvriendelijker worden uitgevoerd.

Dit betekent dat het voor de klanten eenvoudiger wordt om parkeerproducten af te nemen; via verschillende kanalen zoals internet en smartphone, zonder lange wachttijden en meer op maat. Ook de communicatie over parkeren zal aanzienlijk verbeteren, bijvoorbeeld door betere brochures voor klanten en door de bezetting van garages ook op navigatieapparatuur en smartphones te laten zien.

INHOUD

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doelstelling	1
1.3	Werkwijze	2
1.4	Positie van de Parkeernota	3
1.5	Leeswijzer	4
2.	Gemeentelijk beleidskader	5
2.1	Strategische Visie 2020	5
2.2	Mobiliteitsplan Roermond 2020	5
2.3	Evaluatie Blauwe Zone Parkeren	6
2.4	Organisatie Ontwikkeling	6
3.	Parkeervisie	9
3.1	Ambitie	9
3.2	Filosofie op parkeren	9
3.3	Visie op parkeren in 10 punten	10
4.	Parkeerbeleid	13
4.1	Groeimodel	13
4.2	Parkeren in 2020	14
4.3	Parkeersituatie korte termijn	15
4.4	Parkeren in woonwijken	16
4.5	Parkeernormennota	16
4.6	Bijzondere doelgroepen	17
5.	Parkeerbeheer	19
5.1	De huidige parkeerorganisatie	20
5.2	Voorstel voor verbetering	21
6.	Conclusie	25
6.1	Algemene conclusie	25
6.2	Speerpunten	25
7.	Meerjarenuitvoeringsprogramma	27
Bijlage 1	Doelgroepenkaart	a
Bijlage 2	Samenstelling Parkeerpanel	b

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Roermond dateert van 2006. Sinds die tijd heeft de wereld niet stilgestaan. Roermond heeft zich verder ontwikkeld, zowel op ruimtelijk als op sociaaleconomisch gebied. Ook het vakgebied parkeren heeft zich ontwikkeld. Nieuwe inzichten en ontwikkelingen bieden mogelijkheden die in 2006 nog niet aanwezig waren.

De meeste maatregelen uit de parkeernota van 2006 zijn inmiddels uitgevoerd. Begin 2012 was daarom een goed moment om het parkeerbeleid te evalueren. De aandachtspunten die hieruit voortkwamen hebben samen met de nieuwste inzichten input gegeven aan een nieuwe parkeervisie. Deze visie is in het voorjaar van 2012 door de gemeenteraad vastgesteld en vormt de basis voor het actualiseren van het Roermondse parkeerbeleid.



Behalve het parkeerbeleid is ook de parkeerorganisatie aan vernieuwing toe. Al in 2006 is geconstateerd dat de parkeerorganisatie van Roermond niet meer voldoet. Tijdens de evaluatie in 2012 is dit beeld nogmaals bevestigd. Gelijkzeitig met het actualiseren van het parkeerbeleid wordt daarom ook een advies afgegeven over de parkeerorganisatie. Het doel daarbij is de organisatie klantvriendelijker en efficiënter in te richten.

Het gelijktijdig actualiseren van het parkeerbeleid en het reorganiseren van de parkeerorganisatie biedt voordelen. Keuzes die gemaakt worden binnen het parkeerbeleid hebben immers consequenties voor de uitvoeringsorganisatie. Andersom kan het voor het opzetten van een betere parkeerorganisatie wenselijk zijn om andere beleidskeuzes te maken.

In deze Parkeernota 2013 – 2020 worden het parkeerbeleid en de parkeerorganisatie gezamenlijk en in samenhang met elkaar gepresenteerd. Het parkeerbeleid en het advies over de parkeerorganisatie worden in de afzonderlijke rapportages verder in detail toegelicht.

1.2 Doelstelling

In de Parkeervisie 2012 – 2020 is voor Roermond de volgende ambitie vastgesteld: “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.”

De doelstelling van deze Parkeernota is een nieuw parkeerbeleid vaststellen en een nieuwe parkeerorganisatie opzetten waarmee de bovenstaande ambitie gerealiseerd wordt. Dit wordt bereikt door het concretiseren van de 10 visiepunten die in de Parkeervisie zijn uiteengezet en door de in deze visie opgenomen filosofie op parkeren consequent toe te passen.

1.3 Werkwijze

1.3.1 Projectorganisatie

Bij het opstellen van het parkeerbeleid en de nieuwe parkeerorganisatie zijn zoveel mogelijk belanghebbenden en deskundigen betrokken. De belanghebbende bewoners en ondernemers zijn vertegenwoordigd in het Parkeerpanel (zie bijlage 2 voor de samenstelling). Dit Parkeerpanel is verschillende malen geraadpleegd tijdens het opstellen van de Parkeervisie en het Parkeerbeleidsplan.

De Projectgroep heeft het parkeerbeleid en de parkeerorganisatie inhoudelijk vormgegeven. Deze Projectgroep bestaat uit deskundigen van binnen en buiten de gemeentelijke organisatie. De Projectgroep heeft ondersteuning gekregen van de Klankbordgroep, die bestaat uit gemeentelijke medewerkers die betrokken zijn bij de uitvoering van het parkeerbeleid. De Stuurgroep, bestaande uit de wethouder en de directeur van de sector Ruimte, heeft het planproces op hoofdlijnen begeleid.

1.3.2 Parkeerbeleidsplan

Voor het opstellen van het Parkeerbeleidsplan is vooraf zoveel mogelijk informatie verzameld. Daarbij zijn zowel concrete meetgegevens als meningen van gebruikers verzameld. Met behulp van bewoners- en stratenquêtes is geïnventariseerd hoe het parkeren in Roermond ervaren wordt. Ook op de openbare Parkeermarkt konden belanghebbenden hun mening geven over de huidige en gewenste parkeersituatie. Door het uitvoeren van interviews is de mening van professionals geïnventariseerd. De meetgegevens zijn verzameld door het uitvoeren van parkeertellingen en door het analyseren van de beschikbare gegevens van de parkeergarages, uit de parkeerautomaten en uit de vergunningenadministratie.

Met behulp van de verzamelende gegevens en de kennis van de deskundigen is een plan opgezet waarmee de tien visiepunten worden omgezet in concrete maatregelen. Tijdens dit proces is regelmatig overleg gevoerd met het Parkeerpanel en de Klankbordgroep. De maatregelen zijn vervolgens opgenomen in een Meerjaren Uitvoering Programma, inclusief een financieel overzicht.

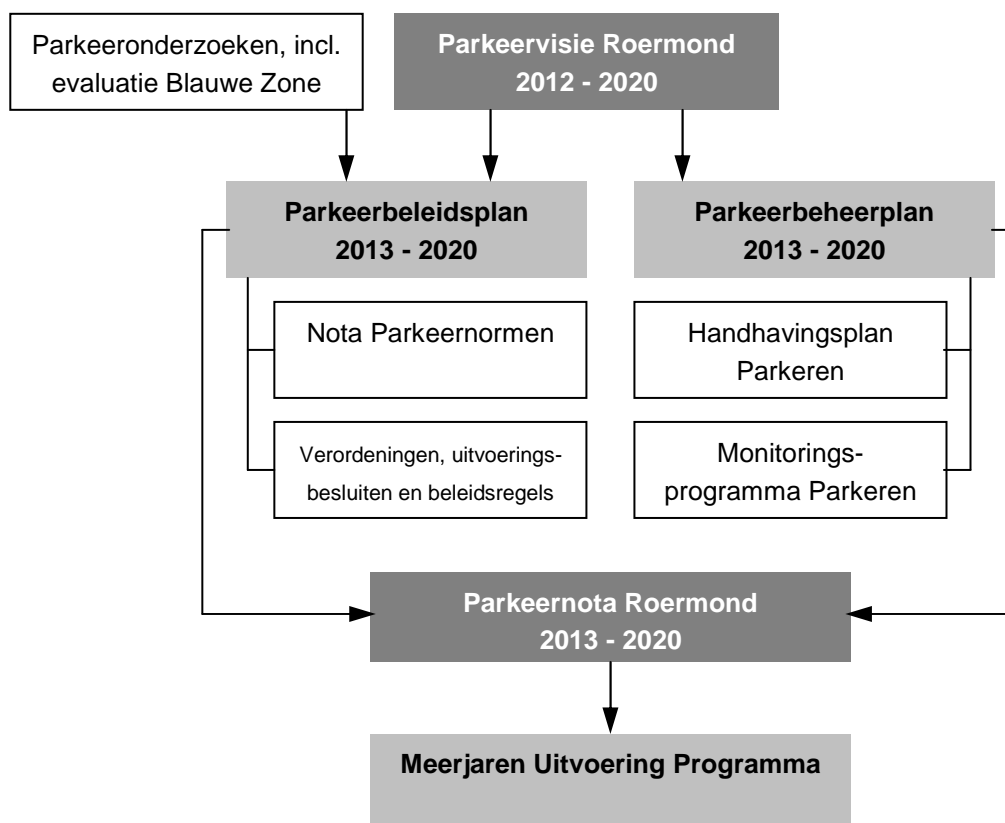
1.3.3 Parkeerbeheerplan

Ook voor het opstellen van het parkeerbeheerplan is zoveel mogelijk basisinformatie verzameld. Voor dit plan zijn vooral gegevens verzameld over de gemeentelijke organisatie, uit de gemeentelijke begroting, uit de exploitatie van de parkeergarages en uit de administratie van parkeerproducten. Bovendien zijn interviews gehouden met verschillende personen die binnen de gemeentelijke organisatie werkzaam zijn op het gebied van parkeren.

Aan de hand van de verzamelde gegevens is een aantal scenario's uitgewerkt voor de parkeerorganisatie. In samenspraak met de Klankbordgroep, Projectgroep en Stuurgroep is een scenario gekozen dat verder is uitgewerkt, inclusief de organisatorische consequenties.

1.4 Positie van de Parkeernota

Deze Parkeernota bevat een samenvatting van de Parkeervisie, het Parkeerbeleidsplan en het Parkeerbeheerplan. Tevens bevat deze nota in hoofdstuk 7 een globaal gezamenlijk Meerjaren Uitvoering Programma. De Parkeernota is bedoeld voor raadsleden, bewoners en ondernemers die de hoofdlijnen willen weten van de ontwikkelingen van het parkeerproduct in de komende. De onderstaande figuur geeft de samenhang van de verschillende plannen en deelplannen weer.



De Parkeervisie is in het voorjaar van 2012 vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin wordt het parkeerbeleid op hoofdlijnen weergegeven. Dit document dient als uitgangspunt voor zowel het Parkeerbeleidsplan als het Parkeerbeheerplan.

Het Parkeerbeleidsplan geeft een gedetailleerde omschrijving van het nieuwe parkeerbeleid. Dit document is bedoeld voor raadsleden, direct betrokken belanghebbenden en medewerkers die betrokken zijn bij het uitvoeren van het beleid. Als deelproducten van het Parkeerbeleidsplan wordt nog een Nota Parkeernormen aan de gemeenteraad voorgelegd en worden nog de noodzakelijke verordeningen, uitvoeringsbesluiten en beleidsregels opgesteld waarin het nieuwe parkeerbeleid juridisch wordt verankerd.

Het Parkeerbeheerplan geeft een gedetailleerde omschrijving van de voorgesteld wijziging van de parkeerorganisatie. Dit document is bedoeld voor het college van Burgemeester en Wethouders, het Management Team van de Gemeente Roermond en medewerkers die betrokken zijn bij de parkeerorganisatie. Nadat de gemeenteraad de Parkeernota en het

Parkeerbeleidsplan heeft vastgesteld wordt het Parkeerbeheerplan vastgesteld door het college van B&W. Als deelproduct van het Parkeerbeheerplan worden het Handhavingsplan Parkeren en het Monitoringsprogramma opgesteld.

In het Meerjaren Uitvoering Programma (MUP) wordt per jaar weergegeven welke activiteiten ondernomen worden om het parkeerbeleid en de nieuwe parkeerorganisatie in te richten. In hoofdstuk 7 van de parkeernota wordt al een MUP op hoofdlijnen weergegeven. In de loop van 2013 wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij zal ook een begroting aan het MUP worden toegevoegd. De financiële gevolgen van het MUP worden meegenomen in de begroting van 2014.

De Parkeeronderzoeken zijn uitgevoerd in een het najaar van 2012. De resultaten hiervan worden omschreven in een onderzoeksrapport. Voor de blauwe zone is een aparte evaluatie uitgevoerd die is omschreven in een apart evaluatierapport. Beide documenten dienen als naslagwerk voor een onderbouwing van de keuzes die in het Parkeerbeleidsplan worden gemaakt.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze Parkeernota wordt het gemeentelijk beleidskader weergegeven. In de hoofdstukken 2 t/m 4 worden achtereenvolgens de Parkeervisie, het Parkeerbeleidsplan en het Parkeerbeheerplan samengevat. In hoofdstuk 5 wordt een conclusie van de Parkeernota gegeven en in hoofdstuk 6 is een globaal Meerjaren Uitvoering Programma opgenomen.

2. Gemeentelijk beleidskader

2.1 Strategische Visie 2020

In de raadsvergadering van 30 oktober 2008 heeft de gemeenteraad de Strategische Visie Roermond 2020 vastgesteld als koers tot 2020 op hoofdlijnen. Deze koers is hiermee richtinggevend voor de gemeentelijke (sectorale) plannen die opgesteld worden. Krachtig samengevat luidt de strategische visie als volgt.

“Roermond is in 2020 een stad die niet alleen leeft, maar ook sociaal is, die bruist, een prachtige stad, een compacte en complete centrumstad, die samenwerkt met de regio, een duurzame stad, een goed bestuurde stad en een economisch sterke stad. Kortom, een stad voor mensen van alle leeftijden, voor alle bevolkingsgroepen, waar het goed wonen, werken, vertoeven en recreëren is.”

Bij het thema “Economisch sterke Stad” wordt in de Strategische Visie aangegeven dat wordt geïnvesteerd in voldoende parkeergelegenheid, een goede bereikbaarheid en een goede verkeersdoorstroming in de directe nabijheid van de voorzieningen in de binnenstad.

Bron: “De Strategische Visie Roermond 2020”, Roermond 2008

2.2 Mobiliteitsplan Roermond 2020

In het Mobiliteitsplan is een aantal verkeerskundige ambities vastgesteld die gedestilleerd zijn uit de Strategische Visie. Een van deze ambities heeft betrekking op parkeren: *“Creëren van ruimte voor de faciliterende rol van verkeer voor de ontwikkelingen die Roermond de komende jaren wil realiseren. Dit geldt voor de bereikbaarheid met de verschillende modaliteiten, inclusief parkeren voor fiets en auto.”*

De bovenstaande ambitie is vertaald in het streefbeeld dat parkeren gezien moet worden als het visitekaartje van de stad. Als knelpunt hierbij wordt vermeld dat de bestaande parkeergelegenheden onvoldoende benut worden, dat de parkeerverwijzing niet gekoppeld is aan bestemmingen, dat onvoldoende (up-to-date) communicatie over parkeermogelijkheden plaatsvindt, dat alternatieve vervoerwijzen onvoldoende gestimuleerd worden en dat er congestie plaatsvindt op routes naar parkeergelegenheden. Verder worden het lage serviceniveau en de uitstraling van de parkeergelegenheden als knelpunten aangegeven in het mobiliteitsplan.

In het mobiliteitsplan zijn op het gebied van parkeren twee basismaatregelen opgenomen. De eerste maatregel is het optimaliseren van het Parkeer Route Informatie Systeem. Door dit te koppelen aan een Dynamisch Verkeer Management pakket kan een klantvriendelijk systeem ontstaan, waarbij het zoekverkeer geminimaliseerd wordt. De tweede maatregel is het onderzoeken van de mogelijkheden van een parkeerbedrijf. Dit omdat het onderwerp parkeren versnipperd is over de diverse gemeentelijke afdelingen. Alleen door de organisatie van het parkeren te verbeteren kan parkeren écht tot een visitekaartje gemaakt worden.

Bron: “Mobiliteitsplan Roermond 2020; Wegen naar de toekomst”, Roermond april 2010

2.3 Evaluatie Blauwe Zone Parkeren

In het najaar van 2009 is in de woonwijken Vrijveld en Roermondse Veld en in de omgeving Slachthuisstraat / Venloseweg een blauwe zone ingesteld. Bij het vaststellen van de blauwe zone is besloten dat deze na de introductie zou worden geëvalueerd. Deze evaluatie is in het najaar van 2012 uitgevoerd. In december 2012 heeft de gemeenteraad deze behandeld.

Voor de evaluatie zijn eind oktober op een donderdag, zaterdag en zondag parkeertellingen uitgevoerd. Bij dit onderzoek is de parkeerdruk onderzocht in het gebied waar de blauwe zone is ingevoerd. Behalve dit onderzoek, heeft de gemeente ook een enquête gehouden onder alle bewoners in het gebied. Op deze enquête hebben 375 personen gereageerd, waardoor er een goed beeld gegeven kan worden van de parkeersituatie. Om het beeld compleet te maken zijn nog aanvullende interviews gehouden met verschillende betrokkenen binnen en buiten de gemeentelijke organisatie.

Belangrijkste aandachtspunten die in de evaluatie naar voren komen, zijn:

- In het algemeen is de parkeersituatie in de woonwijk na invoering van de blauwe zone verbeterd.
- Bewoners in de woonwijken kunnen in de meeste gevallen op korte afstand van hun woning een parkeerplaats vinden.
- Parkeergelegenheid op eigen terrein (bijvoorbeeld een parkeerterrein behorend bij een appartementencomplex) zou beter gebruikt moeten worden om de parkeerdruk op straat te verlichten.
- De handhaving van de blauwe zone moet, volgens de bewoners, verbeterd worden.



Bron: "Evaluatie Blauwe Zone Parkeren", Roermond
5 november 2012

2.4 Organisatie Ontwikkeling

De gemeentelijke organisatie is momenteel volop in ontwikkeling. Vanuit verschillende invalshoeken wordt ernaar gestreefd om de organisatie efficiënter en klantvriendelijker te maken. Onderstaand wordt een aantal aspecten kort toegelicht.

2.4.1 Strategische Visie

In de Strategische Visie Roermond 2020, heeft het college van Roermond zich uitgesproken voor excellente dienstverlening. Deze ambitie moet leiden tot een betere publieke dienstverlening en vermindering van administratieve lasten.

2.4.2 *Visie op diensverlening*

De ambitie uit de strategische visie is uitgewerkt in een visie op dienstverlening. Hierin staat de missie dat het in de dienstverlening het nadrukkelijker gaat om het surplus, die de dienstverlening een uniek karakter meegeeft. In- en externe klanten zullen bij een dienst of product van de gemeente Roermond in de toekomst een betrokken, gedreven en ambitieuze meerwaarde ervaren. We willen deze beleving meegeven in de dienstverlening. Een onverwachte, extra service die de klant positief ervaart en blijft.

Deze missie is verder geconcretiseerd in een zestal kernprincipes voor de gemeentelijke organisatie, die in hoofdlijnen aangeven hoe Roermond de komende jaren de professionaliseringsslag in en van de ambtelijke organisatie gaat vormgeven om zo excellente dienstverlening binnen de context van bovenstaande missie te realiseren. Deze kernprincipes zijn: toegankelijk, op maat, ontvankelijk, geïntegreerd, eigentijds en met garanties

Bron: "Beleef Roermond!; Dienstverleningsconcept", Roermond 2009

2.4.3 *Kerntakenboek / Regiegemeente*

Hoewel de insteek niet uitsluitend financieel is, is de financiële situatie wel de belangrijkste aanleiding voor de Kerntakendiscussie. De noodzaak tot bezuiniging heeft ook gevolgen voor de ambtelijke organisatie. De gemeenteraad heeft in dit kader besloten tot een aanzienlijke bezuiniging op de bedrijfsvoering. Deze bezuiniging dient onder andere gevonden te worden door slimmere inkoop, regionale samenwerking en een heroriëntatie op de inrichting van de organisatie. Het anders uitvoeren van taken zal een besparing op de personele kosten moeten opleveren.

De gemeente Roermond stelt zich nadrukkelijker op als regisseur binnen de Roermondse gemeenschap. Het streven is om te komen tot een compacte, wendbare en slagvaardige organisatie die paraat is voor de burger waar het uiteindelijk allemaal om draait. Het voeren van regie gebeurt op drie niveaus: uitbesteden, co-produceren en co-creëren. Bij het uitbesteden wordt gebruik gemaakt van kennis die bij marktpartijen ligt voor het uitvoeren van gemeentelijke taken. Bij co-produceren regisseert de gemeente complexe maatschappelijke vraagstukken samen met professionele organisaties. Bij co-creëren ontwikkelt de gemeente samen met maatschappelijke partners nieuw beleid.

2.4.4 *I-visie gemeente Roermond*

De visie op informatievoorziening (I-visie) houdt rekening met actuele ontwikkelingen en maakt op basis daarvan strategische keuzes over het geheel van mensen, middelen en maatregelen dat nodig is om in de informatiebehoefte van een organisatie te voldoen. De I-visie bestaat uit een missie, een aantal doelen en een aantal daarop gebaseerde strategische keuzes. Onze missie is het zorgdragen voor een efficiënte, kwalitatief hoogwaardige informatievoorziening die voorbereid is op toekomstige ontwikkelingen.

Van deze missie zijn 6 doelen afgeleid. Uitgaande van deze 6 doelen en rekening houdend met relevante ontwikkelingen, zijn 13 strategische keuzes geformuleerd. Voor deze Parkeernota zijn de volgende strategische keuzes van belang:

3. De gemeente Roermond biedt op een efficiënte en effectieve wijze uniforme dienstverlening aan via verschillende kanalen;
10. De gemeente Roermond gaat voor maximaal digitaal en 24/7 dienstverlening
12. De gemeente Roermond gaat voor samenwerking op het gebied van informatievoorziening.
13. De gemeente Roermond sluit aan bij moderne en gangbare ICT technologieën.

Bron: "I-Visie Gemeente Roermond", Roermond 5 januari 2011

3. Parkeervisie

In het voorjaar van 2012 heeft de Roermondse gemeenteraad de Parkeervisie 2012 – 2020 vastgesteld. Deze visie vormt de basis voor deze Parkeernota. In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van deze al vastgestelde Parkeervisie.

3.1 *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.



3.2 *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 be bouwen als de vorige oplossingen geen soelaas bieden.

3.3 Visie op parkeren in 10 punten

3.3.1 *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.

3.3.2 *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 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.

3.3.3 *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.

3.3.4 *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.

3.3.5 *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.

3.3.6 *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.

3.3.7 Roermond krijgt een efficiënte parkeerorganisatie

De gemeente realiseert een kostendekkende parkeereexploitatie 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.

3.3.8 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.

3.3.9 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.

3.3.10 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 kerntaak van lokale overheden en wordt bij voorkeur aan de branche zelf of particuliere investeerders overgelaten. Roermond zal deze initiatieven ondersteunen.

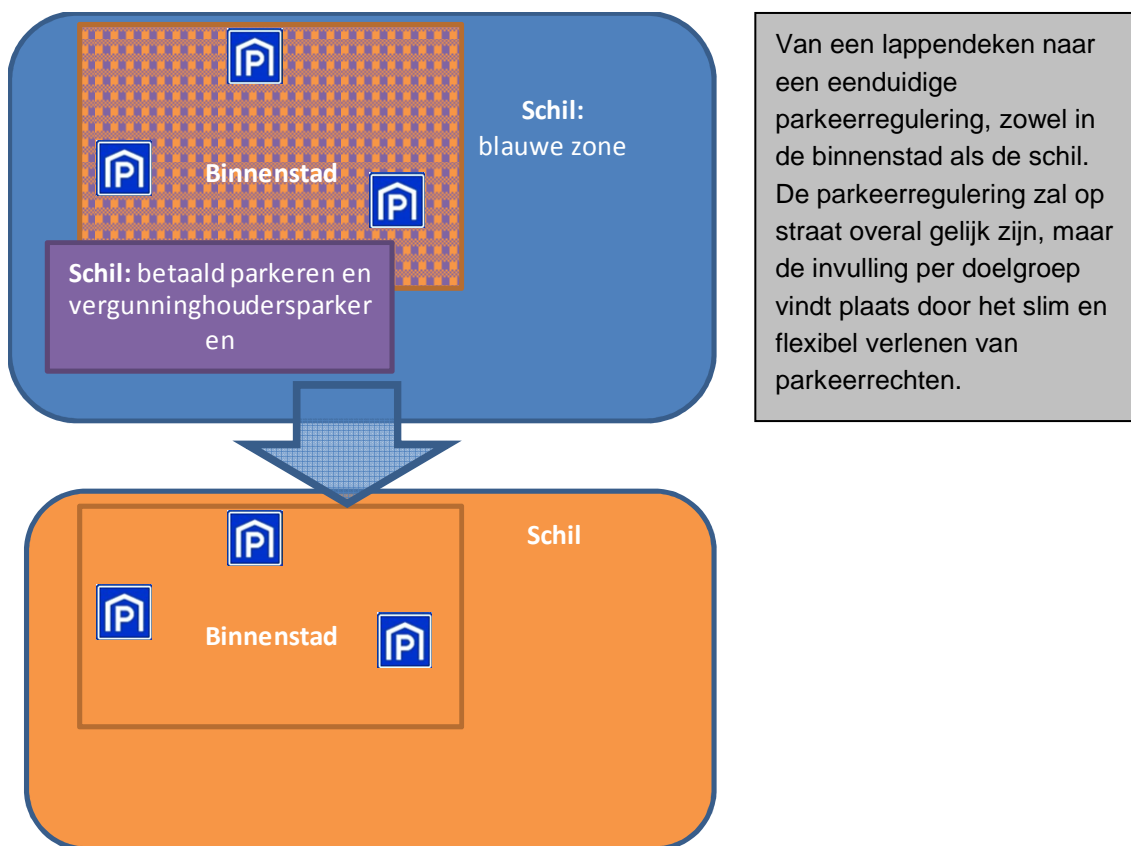
4. Parkeerbeleid

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van het parkeerbeleid zoals dat wordt omschreven in het Parkeerbeleidsplan 2013 – 2020. Voor een nadere uitwerking en onderbouwing wordt verwezen naar deze rapportage.

4.1 Groeimodel

De ambities van Roermond op het gebied van parkeren zijn groot. Deze ambities kunnen niet in een keer worden waargemaakt. Daarom wordt gekozen voor een groeimodel. Op dit moment bestaat het parkeerbeleid uit een lappendeken van maatregelen, hier wil de gemeente van af. De doelstelling is een eenduidig, flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van nieuwe technieken.

Het invoeren van deze nieuwe technieken is een langlopende traject. Bovendien is het efficiënter om investeringen in nieuwe apparatuur gelijk te laten opgaan met reeds geplande vervangingsinvesteringen. Ook het op elkaar afstemmen van alle facetten kost veel tijd. Daarom is er voor gekozen om parkeerbeleid op lange termijn te formuleren. Daarnaast worden ook maatregelen voor de korte termijn vastgesteld die nodig zijn om wel alvast het parkeerbeleid te verduidelijken en optimaliseren. Deze moeten wel passen binnen het beleid op de lange termijn.



4.2 Parkeren in 2020

Op de lange termijn kiest de gemeente Roermond voor een flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid. Doordat parkeerplaatsen steeds minder voor een specifieke doelgroep gereserveerd worden kan de parkeercapaciteit optimaal worden benut. Met de digitale uitgifte van parkeerrechten op basis van kentekens ontstaat een grote mate van flexibiliteit in betaalwijzen, tarifiering en sturing in doelgroepen op bepaalde locaties. Het uitgangspunt blijft echter dat het parkeerbeleid eenvoudig en duidelijk is en blijft.

De papieren betaalbewijzen als vergunningskaarten, parkeertickets of kraskaarten zullen verdwijnen. In de plaats daarvan wordt op basis van het kenteken van een voertuig gecontroleerd of iemand betaald heeft. Het aanmelden van een kenteken zal gebeuren via internet, smartphone, telefoon, SMS of – zoals nu – via de betaalapparatuur. Het te betalen tarief is afhankelijk van de locatie, het tijdstip en de doelgroep en kan in theorie in specifieke gevallen ook gratis zijn. Kentekens kunnen voor langere termijn geregistreerd staan (parkeervergunning) of voor korte termijn (bezoekers van bewoners of flitsparkeren). De parkeercontroleur scant de kentekens en kan zo zien wie wel en wie niet in de kentekendatabase geregistreerd staat.

In de binnenstad kunnen de bewoners, de bezoekers van bewoners en de flitsparkeerders (runshopper) gebruik maken parkeerplaatsen op straat. Langparkeerders die een bezoek brengen aan de binnenstad of die in de binnenstad werken kunnen parkeren in de parkeergarages of op de parkeerterreinen aan de rand van de stad. Aan bewoners wordt de mogelijkheid geboden om in de daluren voor een gereduceerd tarief te parkeren in de parkeergarages. Specifieke doelgroepen parkeren met een ambulante vergunning ook op straat.

Voor de schil rond de binnenstad betekent het digitaal parkeren een grote omschakeling. Waar nu vergunninghouders parkeren of blauwe zone parkeren geldt zal in de toekomst fiscaal parkeren ingevoerd worden. Overigens kan dit op basis van dezelfde spelregels en tegen dezelfde tarieven die nu gelden. Alleen de juridische grondslag wijzigt. Bijkomend voordeel is dat eventuele bekeuringen ten gunste komen van de gemeente en niet meer naar het Centraal Justitieel Incasso Bureau gaan. Het is wel de bedoeling dat in de gehele schil een eenduidig regime wordt ingevoerd met dezelfde tarieven.



4.3 *Parkeersituatie korte termijn*

De implementatie van het lange termijn parkeerbeleid neemt behoorlijk wat tijd in beslag, met name om alle facetten goed op elkaar af te stemmen. De belangrijkste knelpunten kunnen hierop niet wachten. Daarom worden op korte termijn maatregelen doorgevoerd om het parkeerbeleid eenvoudiger en duidelijker te maken. De korte termijn maatregelen zullen uiteraard wel in lijn zijn en voorbereid zijn op het lange termijn beleid.

4.3.1 *Parkeren in de binnenstad*

In de binnenstad van Roermond zal één parkeerregulering worden ingevoerd waarbij beoogde doelgroepen van de doelgroepenkaart worden gefaciliteerd. Dit betekent dat de volgende doelgroepen in de binnenstad op straat mogen parkeren:

- Bewoners kunnen voor onbeperkte duur parkeren met een maximum van 2 vergunningen per huishouden. Voor de tweede vergunning moet een geringe meerprijs worden betaald. Een parkeervergunning kan worden opgewaarderd tot plus-vergunning waarmee tijdens de daluren ook in de parkeergarages kan worden geparkeerd.
- Bezoekers van bewoners kunnen voor onbeperkte duur met een bezoekersregeling parkeren. Per huishouden wordt op jaarbasis wel een maximum gesteld aan de aan hun bezoek uit te geven parkeertijd. In beginsel is dit 120 dagen per jaar, later wordt dit gespecificeerd naar een maximum aantal uren.
- Alle parkeerplaatsen in de binnenstad komen beschikbaar voor flitsparkeerders: betaald parkeren voor dubbel tarief met een maximum parkeerduur van 30 minuten. Bovendien worden aan de randen van de promenades parkeerplaatsen exclusief voor flitsparkeerders gereserveerd.

De overige – langdurige – bezoekers van de binnenstad (funshoppers) kunnen in de parkeergarages en op de parkeerterreinen parkeren. Ook werknemers en ondernemers van de binnenstad kunnen een abonnement aanschaffen voor een van de parkeerterreinen of parkeergarages. Het beleid is erop gericht om tot een op maat gesneden aanbod van parkeerproducten te komen voor werknemers in de binnenstad.

Ook bijzondere doelgroepen krijgen een plaats in de binnenstad. Er blijven gereserveerde en algemene parkeerplaatsen voor gehandicapten. Ook houders van een ambulante parkeervergunning kunnen in de binnenstad parkeren, bijvoorbeeld voor thuiszorgmedewerkers, dienstverleners, artsen en bezorgdiensten. Ten behoeve van mantelzorg kan – na een indicatiestelling – het aantal uren in de bezoekerregeling worden uitgebreid.

4.3.2 *Parkeren in de schil rond de binnenstad*

In de schil rond de binnenstad betekent het invoeren van digitaal parkeren een grote omschakeling. Om te voorkomen dat bewoners en bezoekers twee maal kort achter elkaar met een nieuwe parkeersituatie te maken krijgen wordt op korte termijn de situatie op hoofdlijnen niet gewijzigd. Wel zullen een aantal kleinschalige verbeteringen worden doorgevoerd.

Op drie locaties in de Blauwe zone wordt nog een nadere analyse uitgevoerd: de omgeving Venloseweg / Slachthuisstraat, de omgeving van de Velderie en de omgeving van de Gilde

locaties aan de Bredeweg. Eventuele aanpassingen die hieruit voorkomen zullen in de besluitvorming meelopen van het vaststellen van de parkeerverordening.

Als gevolg van het project Herinrichting Oostelijke Singelring verdwijnt er parkeercapaciteit op de Willem II Singel en Godswaerdersingel. Compensatie van deze parkeerplaatsen wordt meegenomen in dit project waarbij gekeken wordt naar de P&R terreinen in de westelijke spoorzone. Verder zal met de ontwikkeling van Roerdelta een aantal tijdelijke parkeerterreinen verdwijnen waar momenteel voornamelijk abonnement- en vergunninghouders parkeren. Ook hier zal binnen het plan een mogelijkheid worden gezocht om parkeerplaatsen te compenseren.

Verder zullen de tijden waarop de parkeerregulering geldt in de gehele schil rond de binnenstad gelijk worden getrokken met de betaaltijden in de binnenstad. Dit betekent dat het parkeerregime op de volgende momenten geldt:

- Maandag t/m zaterdag 08:00 – 22:00 uur
- Zondag 12:00 – 22:00 uur

4.3.3 *Digitalisering*

Al in 2014 wordt gestart met het digitaliseren van de vergunningen en ontheffingen voor de binnenstad. Ook zal het parkeren van bezoekers van bewoners gedigitaliseerd worden en zal op de flitsparkeerplaatsen in de binnenstad en op de parkeerterreinen betalen met GSM en smartphone worden mogelijk gemaakt. Deze eerste stappen op weg naar volledige digitalisering worden uiteraard zodanig ingericht dat dit past binnen de eindsituatie van 2020.

4.4 **Parkeren in woonwijken**

Uit de enquête is niet gebleken dat op dit moment in de woonwijken buiten de schil grootschalige structurele parkeerproblemen voorkomen. Op straatniveau komen verspreid in de gemeente wel kleinschalige knelpunten voor. Voor deze en toekomstige parkeerproblemen moeten passende maatregelen gezocht worden die afhankelijk zijn van de specifieke woonwijk en het specifieke probleem. Voor het oplossen van het parkeerprobleem wordt het B-B-B-B-principe toegepast: beïnvloeden benutten beprijzen bouwen. Per stap van de B-B-B-B-methode is een scala aan maatregelen beschikbaar. Draagvlak voor maatregelen is hierbij belangrijk, maar ook betaalbaarheid en uitvoerbaarheid.

4.5 **Parkeernormennota**

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. Volgens de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening is het noodzakelijk om de parkeernormen in een

aparte nota vast te leggen. Met de vaststelling van deze nota wordt aan deze verplichting voldaan.

4.6 Bijzondere doelgroepen

4.6.1 Gehandicapten en ouderen

In Roermond kunnen automobilisten binnen het gebied met betaald parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart maximaal 3 uur 'gratis' parkeren op de hiervoor aangewezen parkeerplaatsen. Bovendien kunnen houders van een gehandicaptenparkeerkaart als gevolg van nationale wetgeving parkeren bij parkeerverboden. Ook dit is gratis met een maximale parkeerduur van 3 uur.

Wanneer het nieuwe digitale parkeersysteem is geïntroduceerd kunnen eenvoudiger maatwerkoplossingen worden geboden aan minder mobiele (oudere) mensen. Dit systeem biedt bijvoorbeeld de mogelijkheid om op daluren de maximale parkeertijd in de binnenstad iets te verlengen. Hierdoor kunnen mensen die slechter ter been zijn eenvoudiger een bezoek brengen aan een winkel in de binnenstad.

4.6.2 Elektrische voertuigen

De gemeente Roermond neemt een actief faciliterende rol aan: De gemeente Roermond wil het elektrisch vervoer laten groeien. De gemeente neemt daartoe actief contact op met de aanbieders van oplaadpunten, stelt openbare ruimte ter beschikking en communiceert actief over de mogelijkheden. Uitgangspunt bij het realiseren van oplaadpunten voor elektrische voertuigen is dat alleen voorzien wordt in bestemmingslocaties en niet op herkomstlocaties en niet op flitsparkeerplaatsen.

4.6.3 Parkeren grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de APV. Goede communicatie over de regelgeving ontbreekt nog. Het is in ieder geval noodzakelijk om goede bebording aan te brengen op de komgrenzen. Ook moet met bebording worden aangegeven waar wel geparkeerd mag worden. Dit zijn met name de bedrijventerreinen binnen de Roermondse gemeentegrenzen. Indien in de toekomst het parkeren of overnachten van grote voertuigen meer gefaciliteerd moet worden, dan ligt hierbij het initiatief bij marktpartijen.

Bron: "Parkeerbeleidsplan Roermond 2013 – 2020", 11 april 2013

5. Parkeerbeheer

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van het parkeerbeheer zoals dat wordt omschreven in het Parkeerbeheerplan 2013 – 2020. Voor een nadere uitwerking en onderbouwing wordt verwezen naar deze rapportage.

Met de nota Parkeervisie Roermond 2012-2020 ligt er een sterke basis om een op maat gesneden en goed uitvoerbaar parkeerbeleid te realiseren met een eenduidig en waar nodig ook praktisch toetsingskader. Omdat parkeerbeleid niet los gezien kan worden van de uitvoering ervan, stelt de parkeervisie ook de kaders voor de toekomstige organisatie en de parkeerexploitatie. In dit hoofdstuk wordt een advies gegeven over de optimalisering van de uitvoeringsorganisatie zodat deze op een doelgerichte en doelmatige wijze uitvoering aan het beleid kan geven.



Bij het analyseren van de parkeerorganisatie is onderscheid gemaakt tussen de volgende aspecten:

- Parkeerbeleidsvorming: keuzen omtrent aantallen parkeerplaatsen, reguleringsvormen, doelgroepen, tarieven.
- Parkeerexploitatie en eigendom: het tot uitvoering brengen van het parkeerbeleid, het stellen van de kaders voor de uitvoeringsorganisatie (operationeel en financieel) en budgetverantwoordelijkheid.
- Parkeerbeheer: het geheel van taken dat uitgevoerd wordt om het parkeerproduct tot stand te brengen (zoals handhaving, vergunninguitgifte, apparatuurbeheer en beheer van de parkeergarages).

In dit advies wordt vooral gekeken naar de onderdelen exploitatie, eigendom en beheer. Het gaat daarbij over de gereguleerde parkeerplaatsen op straat (betaald, vergunninghouders, blauwe zone) en de gemeentelijke parkeergarages. Fietsparkeren is niet in de beschouwing opgenomen, maar dat neemt niet weg dat het beheer hiervan als onderdeel van de parkeerorganisatie kan worden beschouwd.

In dit hoofdstuk worden de begrippen 'regie' en 'regievoerend parkeerbedrijf' gebruikt. Met 'regie' wordt hier niet hetzelfde bedoeld als in het project 'De Regisserende Gemeente'. Het organisatiemodel dat in dit hoofdstuk kan daar wel naar doorgroeien en ligt daarmee wel in dezelfde lijn. Het 'regievoerend parkeerbedrijf' betekent op de Roermondse schaal en binnen de Roermondse organisatievorm een vorm van parkeermanagement.

5.1 De huidige parkeerorganisatie

Het parkeerareaal dat in beheer is bij de Gemeente Roermond omvat 6.000 gereguleerde parkeerplaatsen op straat (dat is dus exclusief het parkeren bij het Designer Outlet Centre) en 1.000 parkeerplaatsen “achter de slagboom” in twee parkeergarages (Kazerneplein en Stationspark) en het parkeerterrein Loesbleik. Voor een stad met circa 46.000¹ inwoners is dit een relatief omvangrijk gereguleerd areaal. Dit heeft met name te maken met de sterke regionale functie die Roermond vervult.

De verantwoordelijkheid voor de parkeerexploitatie, het budgethouderschap en de regie over de uitvoering van het parkeerbeheer zijn ondergebracht bij de afdeling Beheer Openbare Ruimte (BOR). Hiervoor is 0,25 FTE beschikbaar. Tot de regietaak hoort onder meer: het afleggen van verantwoording over de inkomsten, het operationaliseren van parkeerbeleid (verordeningen en plantoetsing) en het maken van afspraken met de uitvoerende afdelingen over uitvoeringsresultaten en kosten. Voorts maakt het contractmanagement voor de beheersovereenkomsten van de parkeergarages Kazerneplein en Stationspark deel uit van de regietaak. In de praktijk komen deze taken niet allemaal even goed uit de verf. Iets anders is ook niet te verwachten. De formatieve invulling is onvoldoende om dit werk te kunnen uitvoeren.

De uitvoerende taken voor het straatparkeren (waarvan de belangrijkste zijn de parkeerhandhaving, uitgifte van parkeervergunningen en beheer & onderhoud parkeerapparatuur) zijn belegd bij gemeentelijke afdelingen. De geldinzameling is uitbesteed naar een marktpartij. De naheffingsaanslagen en invorderingen van de parkeerbelasting zijn ondergebracht bij BSGW.

De verschillende afdelingen voeren hun deeltaken voor het parkeerbeheer naar eigen beste inzicht uit. Maar mede door de onderbemeten formatieve invulling van de rol van coördinator, is er geen interne opdrachtgever-opdrachtnemer verhouding. Anders gezegd: er zijn geen afspraken met de budgethouder over de te leveren prestaties en de daarvoor te maken kosten. De verantwoordelijkheid voor het parkeerproduct als geheel krijgt zodoende geen gestalte waarvoor het overzicht ontbreekt. De parkeertaken zijn enkele van veel taken waarvoor de afdelingen verantwoordelijk zijn. Het gevolg daarvan is dat zicht op de bijdrage aan het uiteindelijk parkeerproduct beperkt blijft. Dit heeft nadelige gevolgen voor kwaliteit en/of efficiëntie. Overigens blijkt uit de interviews een positieve betrokkenheid bij het werk dat men voor het parkeerbeheer verricht.

5.1.1 Het financieel resultaat op de parkeerexploitatie

Als onderdeel van de analyse van de gemeentelijke parkeerorganisatie is getracht het resultaat op parkeren in beeld te brengen op basis van de jaarrekening 2011. Tijdens de werkzaamheden is gebleken dat het nu moeilijk is om een volledig beeld van het resultaat te vormen. De voornaamste oorzaak is dat de kosten van de eigen personeelsformatie die met de uitvoering van parkeertaken is belast niet worden doorbelast aan het product parkeren. Er is slechts een indicatieve berekening te maken op basis van de inschatting van de betrokken medewerkers

¹ De stad Roermond heeft circa 46.000 inwoners, de gemeente Roermond circa 57.000

Door het diffuse beeld op de exploitatiekosten is het voor de afdeling BOR (formeel budgetverantwoordelijk) in de praktijk moeilijk om te sturen op de uitvoeringskosten en daarmee op het exploitatieresultaat. In de parkeervisie is het visiepunt opgenomen dat de gemeentelijke parkeerexploitatie op zijn minst kostendekkend moet zijn. Om invulling te kunnen geven aan dit visiepunt is het noodzakelijk om, naast de inkomsten, ook de aan parkeren gerelateerde kosten goed inzichtelijk te krijgen.

5.1.2 *Managementinformatie*

Roermond heeft actueel en gedetailleerd inzicht in de inkomsten uit parkeerapparatuur en uit parkeervergunningen (en soortgelijke producten). Deze lijkt vooral gericht op de interne financiële controle en verantwoording. Roermond is "in control" wat dat betreft. De beschikbare managementinformatie is echter niet gestructureerd om gemakkelijk voor beleidsdoeleinden te worden gebruikt. Daarnaast ontbreekt veel niet-financiële managementinformatie zoals parkeerdruk, betalingsbereidheid of de mening over de kwaliteit van parkeren. Dit is door de onderzoeken in het kader van het nieuwe parkeerbeleidskader rechtgezet, echter budget voor het structureel monitoren hiervan is niet vastgelegd.



5.2 **Voorstel voor verbetering**

5.2.1 *Voldoende aanleiding tot verbetering*

Roermond heeft met circa 6.000 gereguleerde parkeerplaatsen op straat en twee gemeentelijke openbare parkeergarages een omvangrijk parkeerareaal. Het ontwikkelen en onderhouden van het parkeerbeleid en het tot uitvoering brengen daarvan is een substantiële opgave. Enerzijds omdat parkeerbeleid politiek en maatschappelijk op grote belangstelling kan rekenen en anderzijds omdat aan de exploitatie van dit parkeerareaal ook aanzienlijke bedrijfsmatige en financiële risico's zijn verbonden. Daarnaast lijkt uit de eerste contouren van het nieuwe parkeerbeleidsplan dat in de periode 2013 tot en met 2020 enkele flinke opgaven

voor de uitvoeringsorganisatie klaar liggen, zeker als de gemeente op middellange termijn werkzaamheden binnen parkeerbeheer- en exploitatie meer wil gaan digitaliseren.

Om het parkeerbeleid tot stand te brengen en te maken tot het parkeerproduct dat aan de parkeerder (de eigen inwoner, de bezoeker) wordt aangeboden, moet een veelheid van uiteenlopende taken verricht worden. Het product kan alleen tot stand komen als die taken en degenen die ze uitvoeren, of dat nu binnen of buiten de ambtelijke organisatie is, op elkaar zijn afgestemd. Om dat inhoud te geven moet de regie op de parkeerexploitatie en de uitvoering van het parkeerbeheer vorm krijgen.

5.2.2 *Verschillende organisatiemodellen*

In het parkeerbeheerplan is een aantal modellen voor de parkeerorganisatie naast elkaar gezet en vergeleken met de bestaande situatie. Samen met de gemeentelijke klankbordgroep zijn deze modellen beoordeeld, waarbij met name is gekeken naar de vraag of deze modellen passen bij de schaalgrootte van Roermond en of deze passen binnen de huidige en beoogde organisatievorm van de Gemeente Roermond. De volgende modellen zijn bekeken.

Model 1: Programmamodel

Het programmamodel (model 1) lijkt het meeste op de bestaande situatie in Roermond. In dit model wordt de coördinerende functie vervuld door een parkeercoördinator. Deze coördineert de werkzaamheden die bij de verschillende afdelingen plaatsvinden ten behoeve van het product parkeren. De parkeercoördinator heeft geen volledige budgetverantwoordelijkheid. De budgetten worden beheerd door de verschillende afdelingen. Dit model wordt bijvoorbeeld toegepast in de gemeenten Dordrecht en Middelburg.

Model 2: Bedrijfsmodel (parkeerbedrijf)

Bij het Bedrijfsmodel (model 2) worden alle taken op het gebied van parkeren gebundeld in een parkeerbedrijf. In principe is dit inclusief de uitgifte van parkeerproducten (bewonersvergunningen, abonnementen, etc.), het beheer van parkeerapparatuur, de parkeerhandhaving en het beheer van de parkeergarages. Het hoofd / de directeur van het parkeerbedrijf is budgetverantwoordelijk voor de gehele parkeerexploitatie en geeft direct leiding aan de personen die werkzaamheden uitvoeren ten behoeve van het product parkeren. Het parkeerbedrijf kan als afdeling binnen de gemeente bestaan, maar kan eventueel ook volledig verzelfstandigd worden. Dit model wordt bijvoorbeeld toegepast in de gemeenten Breda en Utrecht

Model 3: Regievoerend Parkeerbedrijf

Het Regievoerend Parkeerbedrijf gaat ervan uit dat de verschillende taken op het gebied van parkeren door verschillende afdelingen uitgevoerd blijven worden. Het Regievoerend Parkeerbedrijf voert regie op het product parkeren en is budgetverantwoordelijk voor de gehele parkeerexploitatie. Op de Roermondse schaal houdt het invoeren van Regievoerend Parkeerbedrijf in dat concreet in dat een parkeermanager wordt aangesteld. Deze sluit dienstverleningsovereenkomsten met de uitvoerende afdelingen. Per uitvoerende taak wordt bekeken of deze in aanmerking komt voor uitbesteding, de parkeermanager treedt dan op als contractmanager. Dit model wordt bijvoorbeeld toegepast in de gemeenten Hoorn, Leiden en Dordrecht.

5.2.3 *Vergelijking modellen*

De drie organisatiemodellen en de huidige situatie zijn met elkaar vergeleken op basis van 10 criteria. Aan ieder criterium is een gewicht toegekend op een schaal van 0 t/m 5. In de onderstaande tabel wordt het gewicht en de gewogen score per criterium weergegeven.

Criteria	Gewicht	Model 1	Model 2	Model 3	Bestaande situatie
Scheiding beleid en uitvoering	4	12	20	20	8
Beperken tussentijds invloed op verschillende ambtelijke en bestuurlijke niveaus	5	10	20	15	10
Beheersing / optimalisering parkeerexploitatie straatparkeren	3	3	9	9	3
Beheersing / optimalisering parkeerexploitatie	2	2	6	6	2
Doelmatigheid (efficiëntie) parkeerbeheer	4	4	8	16	4
Flexibiliteit (aanpassen aan wisselende omstandigheden)	2	2	4	6	2
Transparantie van exploitatie en beheer	4	8	8	12	8
Focus op productkwaliteit en klant	4	12	20	16	8
Ontwikkelen en bijhouden specialistische kennis	2	8	10	10	2
Aansluiten bij de bestaande organisatie	3	9	3	12	15
Totaal		70	108	122	62

Uit deze analyse blijken de huidige situatie en het programmamodel (model 1) de minst geschikte organisatievormen. Het bedrijfsmodel (model 2) en het regievoerend parkeerbedrijf (model 3) komen beide als geschikte organisatievormen naar voren.

Bron: "Parkeerbeheerplan Roermond 2013 – 2020", 11 april 2013

5.2.4 *Advies*

Uit de uitgevoerde vergelijking van de modellen lijkt een voorkeur voor het regievoerend parkeerbedrijf naar voren te komen. De vergelijkingsmethode is echter globaal en de resultaten liggen dicht bij elkaar. Het is daarom verstandig om een nadere analyse uit te voeren waarbij het bedrijfsmodel en het regievoerend parkeerbedrijf meer in detail tegen elkaar worden afgewogen. Deze afweging zal ook nadrukkelijk plaatsvinden tegen het licht van de organisatieontwikkeling van de Gemeente Roermond.

6. Conclusie

6.1 Algemene conclusie

Deze Parkeernota biedt een goede basis voor de ontwikkeling van het parkeerbeleid en de parkeerorganisatie naar een efficiënt en klantvriendelijk parkeersysteem. Het toekomstbeeld van de parkeersituatie in 2020 geeft een duidelijke richting aan waarnaar het parkeerbeleid zich in de komende jaren zal ontwikkelen. De maatregelen die in 2014 doorgevoerd worden zorgen voor een verbetering van de voornaamste knelpunten op korte termijn. Met de nieuw op te zetten parkeerorganisatie kan klantvriendelijker gewerkt worden tegen lagere kosten. De parkeermanager zorgt ervoor dat de ontwikkeling van het parkeersysteem gestalte krijgt en dat dit optimaal blijft functioneren.

6.2 Speerpunten

Op het gebied van parkeren richt de Gemeente Roermond zich de komende jaren op de volgende speerpunten.

6.2.1 Groei naar een digitaal parkeersysteem

In het jaar 2020 zal het gereguleerd parkeren in Roermond volledig digitaal zijn. Dit betekent dat geen papieren betaalbewijzen als vergunningskaarten, parkeertickets of kraskaarten meer nodig zijn. Dit systeem zal gefaseerd worden ingevoerd. In 2014 wordt gestart met het digitaliseren van parkeervergunningen en bezoekersparkeren van bewoners. In de jaren daarna zal het digitaal parkeren verder uitgebreid worden. Conform de gemeentelijke I-Visie gebeurt dit via verschillende kanalen, maximaal digitaal en 24 uur per dag, 7 dagen per week met behulp van moderne en gangbare ICT technologieën. Het invoeren van digitaal parkeren betekent dat zowel het parkeerbeleid als de parkeerorganisatie hierop moeten worden aangepast.

6.2.2 Verbeteren klantvriendelijkheid

Het nieuwe parkeersysteem is erop gericht de klantvriendelijkheid te verbeteren. Door een eenvoudiger en eenduidiger parkeerbeleid zal de parkeersituatie op straat en voor vergunninghouders een stuk begrijpelijker zijn. Met de introductie van digitaal parkeren is het niet meer noodzakelijk om parkeerproducten aan te vragen en af te halen aan de publieksbalie. Parkeerproducten kunnen 24 uur per dag en 7 dagen per week digitaal worden opgevraagd via internet, telefoon, GSM of *smartphone*. Uiteraard zijn de medewerkers van het klantcontactcentrum beschikbaar om hierbij indien nodig te assisteren. Ook een verbetering van de communicatie zal leiden tot een grotere klantvriendelijkheid.

6.2.3 Verbeteren efficiency

Door een sterke regie op parkeren vanuit het nieuwe organisatiemodel en door maximaal te digitaliseren kan de parkeerorganisatie efficiënter functioneren. Bovendien zal een eenvoudiger parkeerbeleid leiden tot lagere beheerkosten. Door het verminderen van het aantal producten zal de handling en het beheer van vergunningen minder tijd kosten. Om een sterke regie op parkeren mogelijk te maken zal een monitoringstelsel opgezet worden waaruit goede en betrouwbare managementinformatie beschikbaar komt. Bovendien zal de

financiële administratie zorgen voor een goed inzicht van de kosten en baten van de parkeereexploitatie.

6.2.4 *Betere communicatie*

De communicatie over parkeren kan en moet beter. Het Parkeer Route Informatie Systeem wordt verbeterd. De informatie over beschikbare parkeerplaatsen komt ook beschikbaar op smartphones en op navigatieapparatuur. Ook de communicatie met de belanghebbenden zal worden verbeterd. Wijzigingen in het parkeerregime worden beter bekendgemaakt, maar ook wensen en suggesties vanuit de gebruikers worden structureel verzameld. Hiervoor zal periodiek een tevredenheidsenquête worden uitgevoerd en wordt het parkeerpanel jaarlijks uitgenodigd om de parkeersituatie te bespreken.

6.2.5 *Betere handhaving*

Het handhavingsplan is een goede basis om de parkeerhandhaving te verbeteren. De Parkeermanager zal in samenwerking met Stadstoezicht het effect van de parkeerhandhaving monitoren. Indien nodig wordt het handhavingsplan nog aangepast. Ook de communicatie over de handhaving kan worden verbeterd wanneer duidelijke doelstellingen zijn gesteld en ook informatie bekend is over het al dan niet halen van deze doelstellingen.

6.2.6 *Monitoring*

Zoals gezegd biedt deze Parkeernota een goede basis voor de ontwikkeling van het parkeerbeleid en de parkeerorganisatie naar een efficiënt en klantvriendelijk parkeersysteem. Dit systeem kan echter alleen worden opgebouwd en in stand worden gehouden met de juiste managementinformatie. Het gaat dan om informatie over de parkeerbezetting, over de klantbeleving, over de parkeereexploitatie en de betalingsbereidheid. Voor het verwerven van deze managementinformatie wordt een monitoringsysteem opgezet.

7. Meerjarenuitvoeringsprogramma

In dit laatste hoofdstuk wordt weergegeven welke acties uitgevoerd moeten worden om het nieuwe parkeerbeleid en de nieuwe parkeerorganisatie vorm te geven. Per actiepoint wordt een indicatie gegeven van de periode waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd.

Besluitvorming

Vaststellen parkeerbeleidsplan	11 april 2013
Parkeerverordening (raad)	7 november 2013
Aanwijzigingsbesluit (B&W)	19 november 2013
Vaststellen nota elektrische voertuigen	derde kwartaal 2014
Vaststellen nota gehandicaptenparkeren en vergrijzing	2015

Verkeerskundig (technisch)

Vorbereiden en invoeren aanpassingen parkeerregulering korte termijn	2013
Vorbereiden en invoeren GSM parkeren	eind 2013 / begin 2014
Verbeteren parkeerverwijssystem op straat	2013
Ontwikkelen parkeerverwijssystem voor navigatie en smartphone	2014 / 2015
Verbeteren aanduiding parkeren grote voertuigen	2013
Invoering digitaal parkeersysteem korte termijn (dagkaart + bezoekers)	eind 2013
Invoering digitaal parkeersysteem lange termijn	2014 - 2018
Opstellen nota elektrische voertuigen	2014
Opstellen nota gehandicaptenparkeren en vergrijzing	2015
Monitoring parkeerdruk, klanttevredenheid en parkeermotief	continu in vaste cycli

Juridisch

Vaststellen parkeerverordening 2014	7 november 2013
Vaststellen aanwijzigingsbesluit 2014	19 november 2013
Verkeersbesluiten	19 november 2013
Check APV	derde kwartaal 2013

Financieel

Invoering nieuwe tariefstructuur 2014 inclusief aanpassing betaaltijden	in begroting 2014
Opstellen parkeerexploitatie	2013
Opzetten nieuw financieel monitoringsysteem	2013
Monitoring parkeerexploitatie	continu in vaste cycli

Organisatorisch

Inhuur ondersteuning bij implementatie parkeerbeleid en -organisatie	2013
Nadere afweging tussen bedrijfsmodel en regievoerend parkeerbedrijf	april/maart 2013
Uitwerking nieuwe organisatievorm	tweede helft 2013
Implementatie nieuwe organisatievorm	1 januari 2014
Werving en selectie Parkeermanager	tweede helft 2013
Parkeermanager aanstellen	1 januari 2014
Opzetten nieuwe vergunningen-, en ontheffingenstructuur	2013

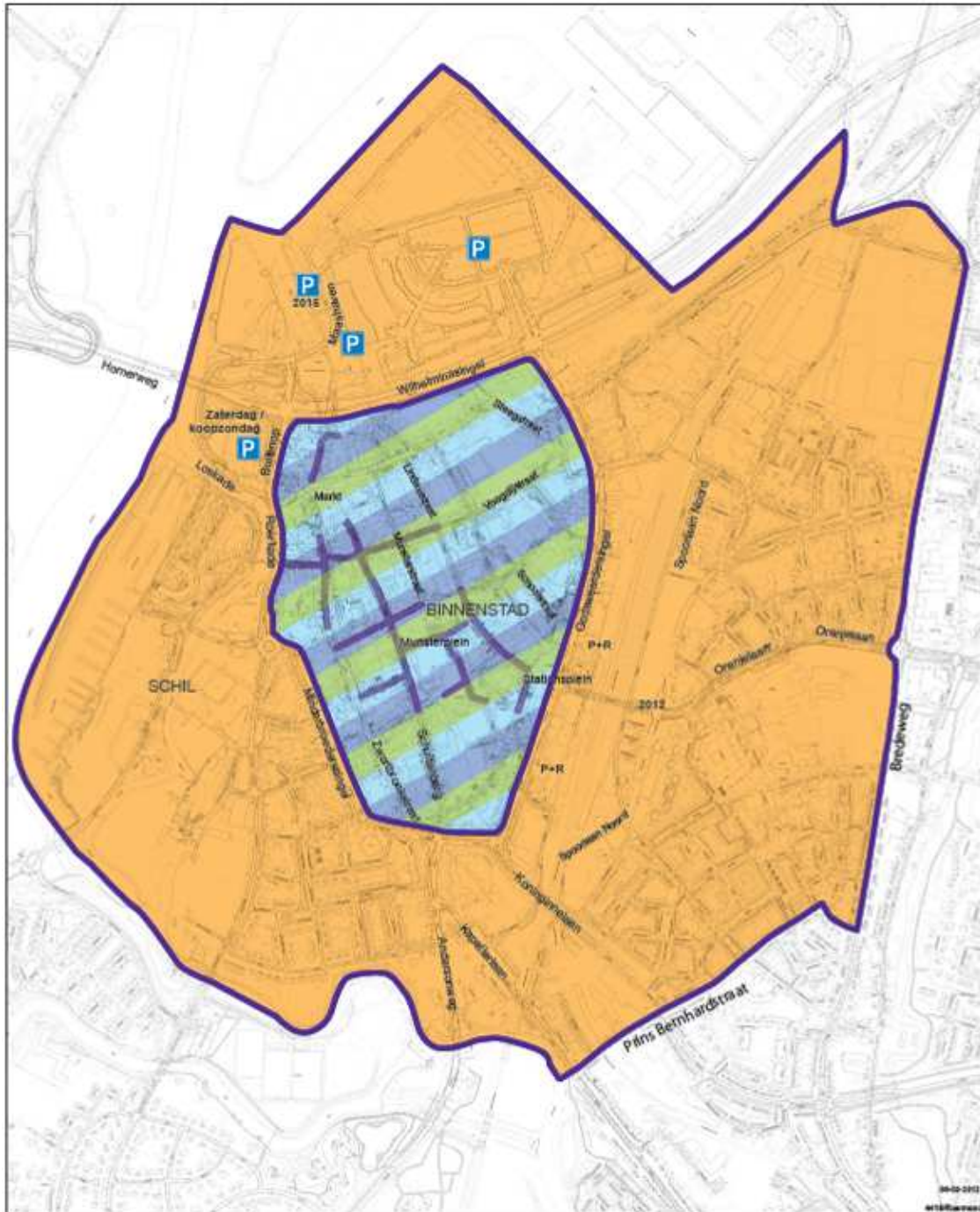
Keuze wijze van digitale vergunningenuitgifte (inkopen/zelf doen)	<i>tweede kwartaal 2013</i>
Implementatie handhavingsplan	<i>tweede helft 2013</i>
Aanpassen handhaving aan nieuwe venstertijden	<i>tweede helft 2013</i>
Aanpassen handhavingsplan (bij digitaal parkeersysteem lange termijn)	<i>2016</i>
Interne implementatie van parkeernormennota	<i>tweede kwartaal 2013</i>
Monitoring betalingsgraad en betalingsbereidheid	<i>continu in vaste cycli</i>
 <u>Communicatie</u>	
Opstellen communicatieplan parkeerbeleid korte termijn	<i>tweede kwartaal 2013</i>
Communicatie veranderproces (extern)	<i>heel 2013</i>
Communicatie implementatie nieuw parkeerbeleid 2014	<i>derde kwartaal 2013</i>
Parkeerpanel (monitoring kwaliteit parkeerbeleid)	<i>twee keer per jaar</i>
Opstellen communicatieplan parkeerbeleid lange termijn	<i>2015</i>

Parkeernota 2013 - 2020

Parkeerbeleid en -organisatie

Bijlagen

Bijlage 1 Doelgroepenkaart



BIJLAGE
Gemeente Roermond

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

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

Bijlage 2 Samenstelling Parkeerpanel

De volgende personen maken deel uit van het Parkeerpanel:

- Arnold Hendrix namens wijkraad Roerzicht
- Arnold Schulte namens wijkraad Roerzicht
- Rein Pijls namens wijkraad Roermond Oost
- Greet van Dijk namens buurtvereniging 't Vrijveld
- Ruud Verwijk namens wijkraad Voorstad Sint Jacob
- Marcel Tonnaer namens wijkraad Sint Christoffel
- Emiel Veenstra namens wijkraad Sint Christoffel
- Remco van den Hout namens BIZ Binnenstad
- Onno De Bock namens BIZ Binnenstad
- Judith Boonen namens Designer Outlet Centre
- Christine Teulings namens Q-Park
- Rens Hendriks namens Citymanagement Roermond
- Henk Vonck namens Straatvereniging West
- Rita Claessen namens Gehandicapten Platform Roermond
- Wim Cox namens diverse Horeca ondernemers op de Markt