

gemeente Roermond

Parkeerbeleidsplan 2013 - 2012

EEN WERELD TE WINNEN

Spark



gemeente Roermond

Parkeerbeleidsplan 2013 - 2012

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

T +31 (0)70 317 70 05

F +31 (0)70 317 80 66

E info@spark-parkeren.nl

W www.spark-parkeren.nl

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Roermond
Titel	Parkeerbeleidsplan 2013-2020
Versie	1.0
Datum	11 april 2013
Raadsvoorstelnummer:	2013/018/4
Projectteam Opdrachtgever	Jan Waalen, Wendy Lintjens, Ron Evers, Bert van de Bool
Projectteam Spark	Ed van Savooyen, Stan van de Hulsbeek, Dagmar Bisschops
Projectleider Spark	Ed van Savooyen

Is een parkeerplaats niet de plek waar een bezoek begint en eindigt?

Waar bezoekers hun eerste en laatste indruk opdoen?

Waar reputaties worden gemaakt en gebroken?

Kun je een parkeerplaats niet het best vergelijken met de lobby van een hotel of de entree van een belangrijk huis?

Als de plek waar je bezoek als eerste welkom heet?

Waar je je beste beentje voorzet?

Een indruk geeft wat men bij jou kan verwachten?

EEN WERELD TE WINNEN

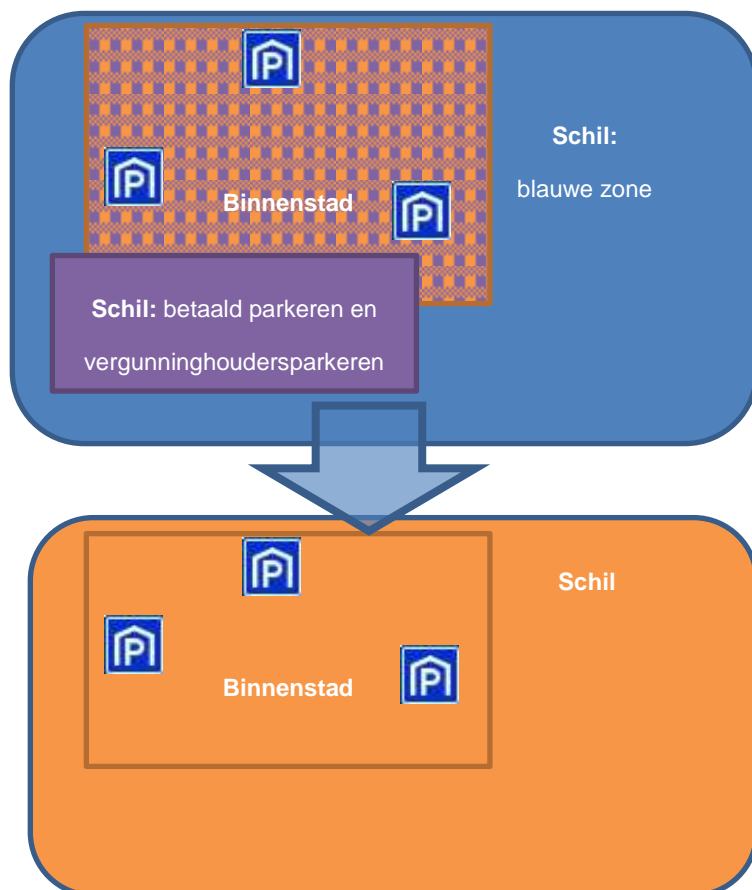
Samenvatting

In mei 2012 is de parkeervisie Roermond vastgesteld waarin 10 visiepunten zijn opgenomen die in dit parkeerbeleidsplan verder zijn uitgewerkt.

Groeimodel

Gezien de ambities die de gemeente Roermond heeft ten aanzien van het parkeren is besloten te kiezen 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.

Aangezien dit langlopende trajecten zijn en het belangrijk is dat alle facetten goed op elkaar zijn afgestemd is er voor gekozen om parkeerbeleid op lange termijn te formuleren. Daarnaast zijn er in voorbereiding op het lange termijn beleid wel alvast korte termijn maatregelen opgesteld die nodig zijn om het parkeerbeleid te verduidelijken en optimaliseren.



Van een lappendeken naar een eenduidige parkeerregulering, zowel in de binnenstad als in de schil. De parkeerregulering zal op straat overal gelijk zijn, maar de invulling per doelgroep vindt plaats door het slim en flexibel verlenen van parkeerrechten.

Parkeren in 2020

Op de lange termijn kiest de gemeente Roermond voor een flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid. Dit houdt in dat alle parkeertransacties digitaal en op kenteken worden registreert waardoor de parkeercapaciteit optimaal kan worden benut/gebruikt. Door de parkeerrechten digitaal vorm te geven zijn de mogelijkheden legio en kunnen de verschillende doelgroepen op de juiste plek gefaciliteerd worden. Uitgangspunt blijft echter dat het simpel en duidelijk is en blijft, zodat alle doelgroepen weten waar, wanneer en tegen welk tarief zij kunnen parkeren.

De verschillende doelgroepen worden op de juiste plek gefaciliteerd op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde doelgroepenkaart (bijlage 1) uit de Parkeervisie. Door één parkeerregulering voor de binnenstad en de schil (met gelijke venstertijden) vast te stellen en middels het digitaliseren van parkeerrechten, zowel voor de vaste gebruikers (vergunninghouders) als voor de kortparkeerders, kan slim en flexibel invulling gegeven worden aan de parkeervraag en optimaal gebruik gemaakt worden van de beschikbare parkeercapaciteit.

Concreet betekent dit dat in de binnenstad de bewoners, de bezoekers van bewoners en de flitsparkeerder (runshopper) gebruik kunnen maken van de parkeercapaciteit op straat. Er wordt één parkeerregiem ingesteld waarbij vergunninghouders, bezoekers van bewoners en flitsparkeerders beide gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen op straat (in de rand rond het kernwinkelgebied worden enkele parkeerplaatsen exclusief voor flitsparkeren ingericht).

Voor de schilgebieden houdt dit in dat door de toepassing van digitaal parkeren het mogelijk is om de voordelen van deze huidige systemen te behouden, maar tevens de sturing van de doelgroepen vorm te geven zoals gewenst. Hiervoor wordt in alle huidige gereguleerde gebieden gefiscaliseerd parkeren ingevoerd, waarbij middels digitale parkeerrechten de daar bestemde doelgroepen gefaciliteerd worden en de overige doelgroepen geweerd worden.

Parkeersituatie korte termijn

Aangezien de implementatie van het lange termijn parkeerbeleid behoorlijk wat tijd in beslag neemt om alle facetten goed op elkaar af te stemmen, is besloten hier niet op te gaan wachten. Op korte termijn worden maatregelen doorgevoerd waardoor het parkeerbeleid eenvoudiger en duidelijker wordt. De korte termijn maatregelen zullen uiteraard wel in lijn zijn en voorbereidend zijn op het lange termijn beleid.

Parkeren in de binnenstad

In de binnenstad van Roermond zal één parkeerregulering worden ingevoerd waarbij beoogde doelgroepen worden gefaciliteerd. Dit betekent dat in de binnenstad de bewoners middels vergunningen (maximaal 2 per

huishouden), bezoekers van bewoners middels bezoekersregeling en flitsparkeerders (runshoppers maximaal 30 minuten) op de parkeerplaatsen op straat gefaciliteerd worden. De overige bezoekers van de binnenstad (funshoppers) kunnen in de parkeergarages en op de parkeerterreinen parkeren.

De werknemers en ondernemers van de binnenstad kunnen een vergunning aanschaffen voor het parkeerterrein Wilhelminaplein of de parallelweg van de Wilhelminasingel of voor één van de parkeergarages.

Parkeren in de schil rond de binnenstad

Op de korte termijn is er voor gekozen het huidig geldende parkeerbeleid in de schil te handhaven en bij de invoering van het lange termijn beleid alles in één keer te wijzigen in één uniform regiem voor alle schilgebieden. Indien in de periode tot de invoering van het lange termijn (2020) invoering van parkeerregulering in de schil noodzakelijk is, zal gekozen worden voor de invoering van Blauwe Zone parkeren. Momenteel zijn er geen aanwijzingen dat een uitbreiding noodzakelijk is. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken worden nog drie locaties verder onderzocht, namelijk Venloseweg, Bredeweg (Maasniel) en het Multifunctioneel centrum De Velderie.

De venstertijden zullen voor de binnenstad zowel als de schil gelijk getrokken worden naar:

Ma. t/m za. 08:00 – 22:00u

Zo. 12:00 – 22:00u

Digitalisering

Op de korte termijn wordt gestart met het digitaliseren van de vergunningen en ontheffingen. Ook zal de bezoekersregeling gedigitaliseerd worden en zal op de flitsparkeerplaatsen in de binnenstad en op de parkeerterreinen mobiel parkeren mogelijk worden gemaakt.

Parkeren in woonwijken

Vooralsnog zijn er geen aanduidingen in de woonwijken buiten de schil dat zich hier noemenswaardige parkeerproblemen voordoen. Mochten zich problemen voordoen dan zijn de mogelijke maatregelen voor een woonwijk afhankelijk van het type woonwijk en type parkeerprobleem. Voor het oplossen van het parkeerprobleem wordt het B-B-B-B-principe toegepast. 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.

Parkeernormennota

Binnen de gestelde kaders wordt dit verder uitgewerkt in de Parkeernormennota Roermond. In deze Nota zijn de nieuwe parkeernormen voor de gemeente Roermond benoemd en wordt tevens de wijze waarop de gemeente

Roermond in specifieke situaties wil omgaan met deze normen beschreven, bijvoorbeeld in situaties waar geen ruimte is voor het realiseren van parkeergelegenheid.

Bijzondere doelgroepen

Gehandicapten en ouderen

In Roermond kunnen automobilisten met een parkeergehandicaptenkaart 'gratis' parkeren op de hiervoor aangewezen parkeerplaatsen. Minder mobiele mensen kunnen binnen de te introduceren digitale techniek beter worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld door in daluren de parkeertijd in de binnenstad te verlengen naar 1 of 1½ uur.

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.

Parkeren grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de APV, hetgene dat nog ontbreekt is goede bebording. Er zijn mogelijkheden om te parkeren op 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.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	13
1.1	Aanleiding	13
1.2	De vraag naar nieuw parkeerbeleid	13
1.3	Opbouw parkeerbeleid: het proces	14
1.4	Parkeerbeleidsplan: deel van het geheel	15
1.5	Leeswijzer	16
2	Positionering parkeerbeleid	17
2.1	Het landelijk beleidskader	17
2.2	Het provinciaal beleidskader	17
2.2.1	PVVP (2007)	17
2.3	Het Roermondse beleidskader	18
2.3.1	Strategische Visie Roermond 2020 (2008)	18
2.3.2	Mobiliteitsplan Roermond 2020 (2010)	18
3	Evaluatie huidig parkeerbeleid	20
3.1	Uitkomsten evaluatie parkeerbeleid	20
3.1.1	Parkeernota 2006	20
3.1.2	Evaluatie parkeerbeleid	20
3.2	Aanbevelingen voor nieuw parkeerbeleid	21
4	Parkeren in Roermond: inventarisatie	23
4.1	Inventarisatie parkeersituatie	23
4.1.1	Onderzoeksopzet	23
4.1.2	Overall conclusies	25
4.2	Autonome ontwikkelingen	26
5	Visie op parkeren	29
5.1	Ambitie en filosofie	29
5.1.1	Ambitie	29
5.1.2	Filosofie	29
5.2	Visie op parkeren in 10 punten	30
6	Doorgroeimodel	33
6.1	Van maatregelen korte termijn tot parkeerbeleid 2020	33
6.2	Nieuwe technieken en goede organisatie	33
7	Parkeerbeleid naar 2020	35

7.1	Flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid	35
7.2	Digitalisering van de Roermondse parkeerketen	35
7.2.1	Wat houdt digitalisering in?	35
7.2.2	Parkeerrechtendatabase en kenteken centraal	36
7.2.3	Digitalisering biedt mogelijkheden voor flexibiliteit	36
7.3	Parkeerregulering in de binnenstad	37
7.4	Parkeerregulering in de schil	39
7.5	Juridische uitwerking	41
8	Parkeerbeleid voor korte termijn	43
8.1	Eenvoudig en duidelijk parkeerbeleid	43
8.2	Parkeerregulering in de binnenstad	43
8.2.1	Wat is het probleem?	43
8.2.2	Maatregelen	44
8.3	Gevolgen per doelgroep	44
8.4	Parkeerregulering in de schil	48
8.4.1	Wat is het probleem	48
8.4.2	Maatregelen	49
8.4.3	Gevolgen per doelgroep	50
8.5	Parkeren in de overige woonwijken en kernen	52
8.5.1	Huidige situatie en ambitie	52
8.5.2	Mogelijke maatregelen	52
9	Parkeren en bouwen	55
9.1	Aanleiding voor nieuwe parkeernormensystematiek	55
9.2	Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	56
9.3	Uitgangspunten parkeernormensystematiek	57
9.4	Uitwerking in separate Parkeernormennota	58
10	Overige oplossingen	59
10.1	Parkeren voor gehandicapten	59
10.2	Parkeerverwijzing	61
10.3	Faciliteren elektrische voertuigen	62
10.4	Grote voertuigen	63
BIJLAGEN		64
	Bijlage 1 Doelgroepenkaart	65
	Bijlage 2 Bezetting parkeergarages	66
	Bijlage 3 Aantal uitgegeven vergunningen	72

Bijlage 4 Overzicht parkeerregimes en parkeerproducten (korte termijn)

73



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 10 mei 2012 heeft de Roermondse gemeenteraad de nota Parkeervisie Roermond 2012-2020 vastgesteld. Deze parkeervisie vormt de basis voor het nieuwe parkeerbeleid van de Gemeente Roermond. Aan de hand van de 10 visiepunten uit de Parkeervisie is in dit Parkeerbeleidsplan het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid verder vormgegeven en uitgewerkt. Het nieuwe parkeerbeleid richt zich met name op het gebied met parkeerregulering. Dit is dus het gebied met betaald parkeren, parkeren voor vergunninghouders en de blauwe zone. Naast het gebied met parkeerregulering wordt ook gekeken naar parkeren in woonwijken.

Voor bestaande situaties is geïnventariseerd waar zich parkeerproblemen voordoen. Aan de hand daarvan kan na vaststelling van het beleidsplan in deelprojecten gericht gezocht worden naar oplossingen. Voor de toekomst wordt het systeem van parkeernormen bij nieuwbouw herzien.

1.2 De vraag naar nieuw parkeerbeleid

Diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen beïnvloeden de vraag naar parkeerruimte; de bezoekersstroom naar Roermond met haar Designer Outlet Roermond (DOR) groeit en ook de trend van (beperkt) groeiende automobilititeit 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.

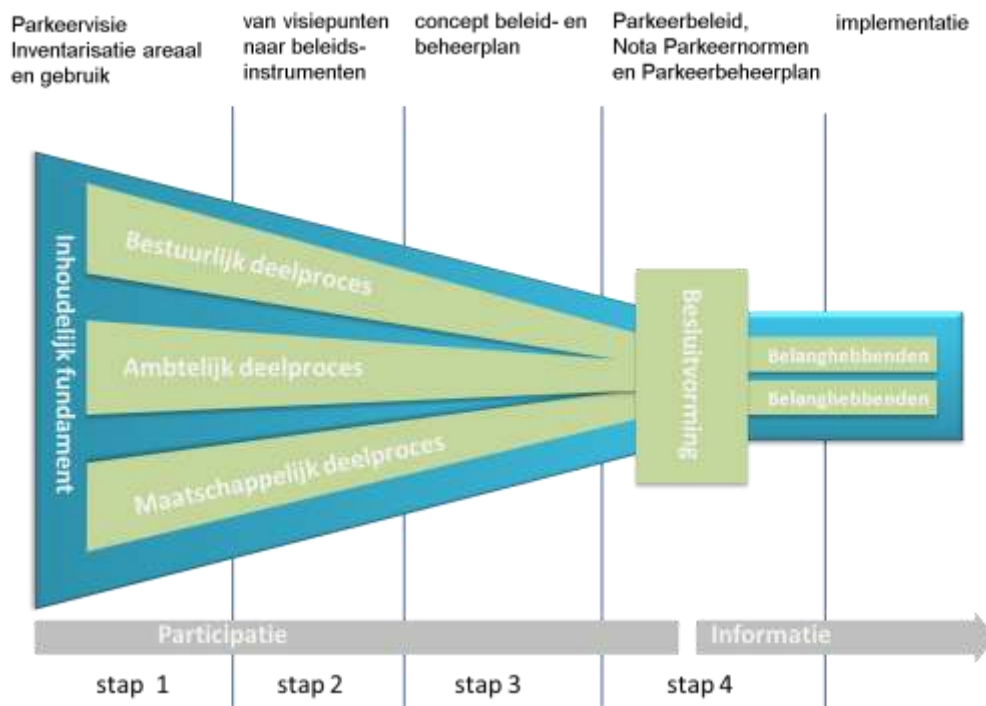
De huidige parkeernota van de gemeente Roermond stamt uit 2006. Op basis van deze nota zijn diverse parkeermaatregelen genomen om de groeiende vraag naar parkeren in goede banen te leiden. Dit heeft enerzijds in de praktijk geleid tot de totstandkoming van enkele nieuwe hoogwaardige parkeervoorzieningen. 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. Deze evaluatie

bood voldoende aanknopingspunten om het vigerende parkeerbeleid te herijken en te optimaliseren met als start de al in paragraaf 1.1 aangehaalde Parkeervisie 2012-2020.

1.3 Opbouw parkeerbeleid: het proces

Om te komen tot de uitwerking van deze Parkeervisie in een concreet Parkeerbeleidsplan is het volgende proces doorlopen.



Figuur 1.1 Het doorlopen proces voor de totstandkoming van het parkeerbeleidsplan

Inhoudelijk fundament

Het inhoudelijk fundament bestaat uit alles wat op basis van verkregen feiten en inhoudelijke kennis is ingebracht gedurende het proces.

Maatschappelijk deelproces

Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid is gebruik gemaakt van de inhoudelijke kennis van het Parkeerpanel, waarin de belangrijkste partijen zijn vertegenwoordigd. Dit parkeerpanel is het hart van het maatschappelijke deelproces. Binnen het parkeerpanel is aandacht besteed aan de verschillende invalshoeken en belangen die bij het parkeren spelen. Daarnaast is een parkeermarkt georganiseerd: een inloopavond waarin elke bewoner of ondernemer de mogelijkheid heeft gehad om zijn of haar mening over het Roermondse parkeerbeleid te uiten.

Ambtelijk deelproces

Binnen het ambtelijk deelproces vindt feitelijk de ontwikkeling van de plannen plaats. Bij het opstellen van dit plan zijn zowel de beleidsmatige als beheersmatige vertegenwoordigers van de gemeente betrokken in de vorm van een klankbordgroep beleid en een klankbordgroep beheer. Het geheel werd inhoudelijk begeleid door de projectgroep (zie colofon) die nauw heeft samengewerkt met de betrokken adviseurs van Spark.

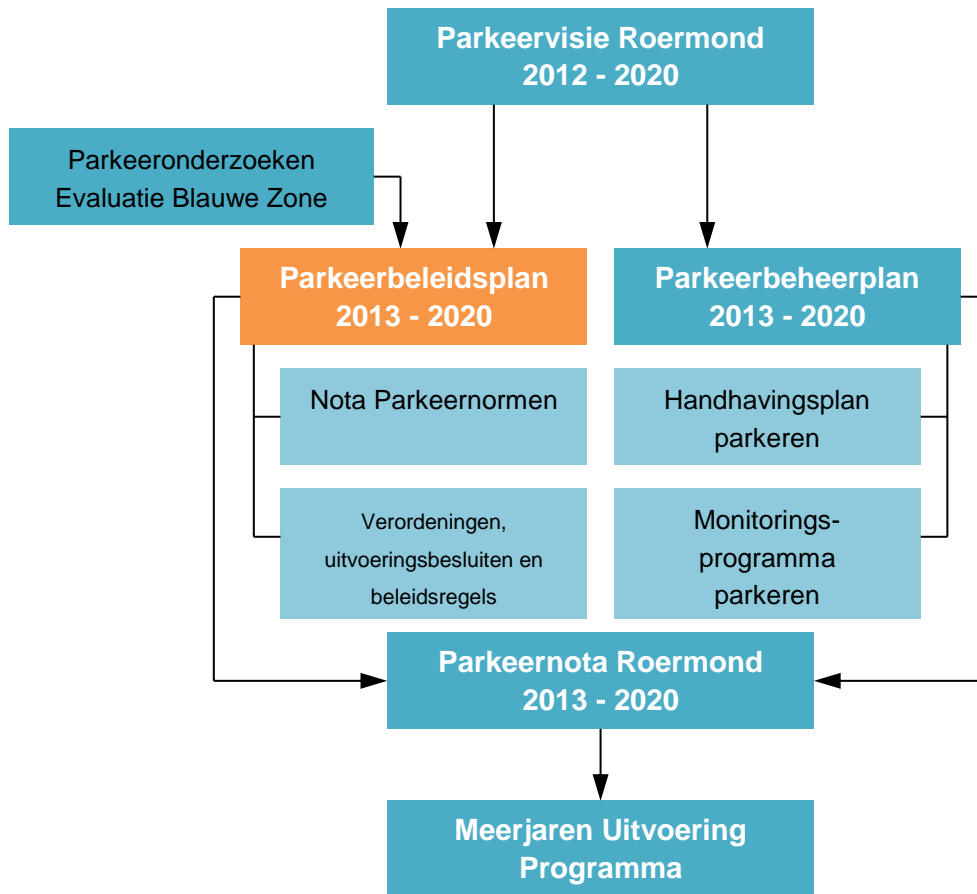
Bestuurlijk deelproces

In het bestuurlijke deelproces zijn door het instellen van een stuurgroep zowel de uitgangs- en aandachtspunten van de verantwoordelijke wethouder en de betrokken sectordirecteur opgehaald en de tussen- en eindresultaten teruggekoppeld. Niet in de laatste plaats om de interactie tussen bestuurlijke ambities en het maatschappelijk draagvlak gedurende de totstandkoming van het parkeerbeleid te borgen.

1.4 Parkeerbeleidsplan: deel van het geheel

Dit parkeerbeleidsplan vormt een onderdeel van een geheel van documenten wat het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid vormgeeft. De al genoemde Parkeervisie 2012-2020 geeft de beleidsmatige basis en uitgangspunten aan. Daarnaast verwijzen we naar de Parkeernota. In dit document wordt de brug gelegd tussen het beleidsmatige gedeelte en het beheerplan: de wijze waarop de organisatie van parkeren de komende jaren vorm gaat krijgen. In de Parkeernota staat ook het Meerjaren Uitvoerings Programma (MUP) en het kostenplaatje voor het nieuwe beleid.

Het volgende figuur geeft weer welke documenten het nieuwe parkeerbeleid en parkeerbeheer beschrijven in onderlinge relatie met elkaar.



Figuur 1.2 Plaats van het parkeerbeleidsplan binnen gehele keten van parkeerbeleid

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de beleidsmatige kaders voor het parkeerbeleid weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de evaluatie van het parkeerbeleid en hoofdstuk 4 worden de highlights van de onderzoeken die uitgevoerd zijn beschreven. Hoofdstuk 5 geeft de samenvatting van de parkeervisie. Vervolgens wordt in de hoofdstukken 6, 7 en 8 het parkeerbeleid op de lange en korte termijn beschreven. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de parkeernormen die gelden voor nieuwe ontwikkelingen. En tot slot is in hoofdstuk 10 het parkeren voor bijzondere groepen (gehandicapten, elektrische en grote voertuigen) verder uitgewerkt.

2 Positionering parkeerbeleid

Beleidsmatig is parkeerbeleid een taak van gemeenten. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en bovenliggend beleid. Dit hoofdstuk schetst het landelijk, provinciaal, regionaal en Roermonds beleidskader om de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en de randvoorwaarden (het kader) te schetsen.

2.1 Het landelijk beleidskader

De Nota Mobiliteit is het nationaal verkeer- en vervoersplan en de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, uitgewerkt en staat het nationaal verkeer- en vervoerbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van de nota is dat mobiliteit bij een moderne samenleving hoort. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen.

De Nota Mobiliteit gaat uit van het principe: “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Streekplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen. Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moet worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.

2.2 Het provinciaal beleidskader

2.2.1 PVVP (2007)

De organisatie van het parkeren is een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden en daarmee de problematiek van de stadspoorten op te lossen. Het hanteren van dit beïnvloedingsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de problematiek. De stedelijke centra kunnen om hun bereikbaarheid te blijven garanderen niet zonder een parkeerbeleid. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, tarieven, P&R

voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en winkelverkeer impulsen worden gegeven voor een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze. In het POL2006 is opgenomen dat parkeren binnen het plangebied van werklocaties moet worden opgelost, zodat omliggende gebieden niet worden geconfronteerd met de gevolgen van parkeerproblemen rond deze locaties. De omvang van de parkeervoorzieningen moet verder zijn gebaseerd op realistische schattingen van de parkeerbehoefte. In de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg zijn richtlijnen voor een minimaal ruimtegebruik van parkeervoorzieningen opgenomen. De invulling van het parkeerbeleid is echter een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Afstemming van parkeerbeleid op stadsregionaal niveau is van wezenlijk belang om regionaal tot een consequente en uniforme inzet van het parkeerinstrument te komen. Het gaat dan vooral om de omvang van de voorzieningen, de parkeertarieven en de parkeergeleiding.

2.3 Het Roermondse beleidskader

2.3.1 Strategische Visie Roermond 2020 (2008)

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

2.3.2 Mobiliteitsplan Roermond 2020 (2010)

In het Mobiliteitsplan zijn 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 van 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 (PRIS). Door dit te koppelen aan een Dynamisch Parkeer 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

3 Evaluatie huidig parkeerbeleid

3.1 Uitkomsten evaluatie parkeerbeleid

3.1.1 Parkeernota 2006

In 2006 is de Parkeernota Roermond vastgesteld. Deze heeft een reikwijdte tot 2016. De Parkeernota Roermond 2006 kent een overkoepelende doelstelling. Deze doelstelling geeft voor het parkeerbeleid aan het parkeren voor de verschillende doelgroepen zo veel mogelijk te faciliteren. Dit moet passen binnen de ruimtelijke en financiële kaders. Sociaal economische activiteiten als ondernemen, wonen, werken, recreëren en zorgen dienen gesteund te worden door een goede parkeersituatie zonder dat daarmee de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in gebieden wordt aangetast. Het parkeerbeleid zet in op parkeersturing in het centrumgebied en de schil met woongebieden. In de overige gebieden wordt een vraagvolgend parkeerbeleid gevoerd.

3.1.2 Evaluatie parkeerbeleid

Voorafgaand aan het opstellen van de Parkeervisie in 2012 is een evaluatie van het bestaande beleid uitgevoerd. Uit de evaluatie zijn de volgende conclusies getrokken:

- **Groei van parkeervraag in goede banen:** de gemeente Roermond heeft de toename van de parkeervraag van bezoekers in de stad goed weten op te vangen met de aanwezige parkeervoorzieningen.
- **Bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad is deels gerealiseerd:** Door de bouw van parkeervoorzieningen aan de Singelring voor bezoekers wordt deze doelgroep geacht hier te parkeren. In combinatie met de autoluwe binnenstad is deze doelgroepenverschuiving wel zichtbaar, maar door de aanwezigheid van nog enkele betaald parkeerlocaties in de binnenstad parkeren toch nog langparkerende bezoekers in de binnenstad. Dit zorgt met name voor bewoners en kortparkerende bezoekers voor parkeerproblemen.
- **Doelgroepen zijn nog niet optimaal verdeeld:** De parkeerverwijzing richting de parkeerlocaties aan de Singelring dient geoptimaliseerd te worden om de bezoekers van buiten Roermond direct naar de daarvoor bestemde parkeergarages te leiden (Parkeerrouting). Hier ontbreken nog enkele schakels in de verwijzing of aanduiding van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

- **Teveel verschillende parkeerregelingen zorgen voor onduidelijkheid:** Er is een grote diversiteit in reguleringsvormen en type vergunningen, ontheffingen en abonnementen. Dit scheidt niet alleen verwarring voor de parkerende doelgroepen in Roermond (waar mag ik nu wel en niet parkeren?), maar leidt ook tot een inefficiënte uitvoering van het parkeerbeheer, bijvoorbeeld de afhandeling van de parkeervergunningen. Beperken van langparkeren bezoekers in de binnenstad kan nog beter: er zijn flitsparkeerplaatsen gerealiseerd voor kortparkerende bezoekers in de binnenstad. Het faciliteren van het kortparkeren kan verbeterd worden. De wens vanuit de belanghebbenden is om dit aantal uit te breiden.
- **Parkeernormensystematiek werkt goed:** de parkeernormen worden correct gebruikt in de realisatie van parkeerplaatsen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Een duidelijke Nota Parkeernormen met alle rekenmethodieken en de onderverdeling inbreiding, uitbreiding en functieverandering kan dit verder versterken. Daarin dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de verschillende categorieën woonfuncties.
- **Goede combinatie van samenwerking tussen private partijen en gemeente:** er is een mix van private en gemeentelijke parkeervoorzieningen dat een goede verhouding heeft tot elkaar. Het is belangrijk dat de gemeente wel haar regierol hierop houdt als het gaat om het bepalen van het (tarieven)beleid.
- **De communicatie over parkeren is aanwezig maar onvoldoende gestructureerd:** Dit komt doordat er veel parkeerproducten zijn waarover gecommuniceerd dient te worden. Daarnaast moeten mensen veel informatie tot zich nemen door de vele parkeerproducenten en -regimes. Een zeer zorgvuldige uitleg is hierbij van belang. Participatie bij de nieuw op te stellen parkeervisie en het uit te werken parkeerbeleid is hierin van groot belang.

3.2 Aanbevelingen voor nieuw parkeerbeleid

In navolging van deze evaluatie parkeerbeleid is een nieuwe parkeervisie vormgegeven. De beschreven resultaten zijn daar input voor geweest. De parkeervisie is op basis van de evaluatie in ieder geval ingegaan op de volgende beleidsonderwerpen:

- Betere benutting van de parkeergarages aan de Singelring door nog meer in te zetten op sturing in het doelgroepparkeren 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 was een belangrijk discussiepunt voor de parkeervisie: met name de fragiele balans tussen parkeren

voor bewoners, ondernemers en kortparkeerders op de straatparkeerplaatsen in de binnenstad van Roermond.

- Optimalisering van het parkeerverwijssysteem 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 inbedding (relatie met Wro).
- Communicatie over parkeren in Roermond moet worden verbeterd.

In hoofdstuk 5 staat de samenvatting van de Parkeervisie beschreven, wat de basis vormt van dit parkeerbeleidsplan.

4 Parkeren in Roermond: inventarisatie

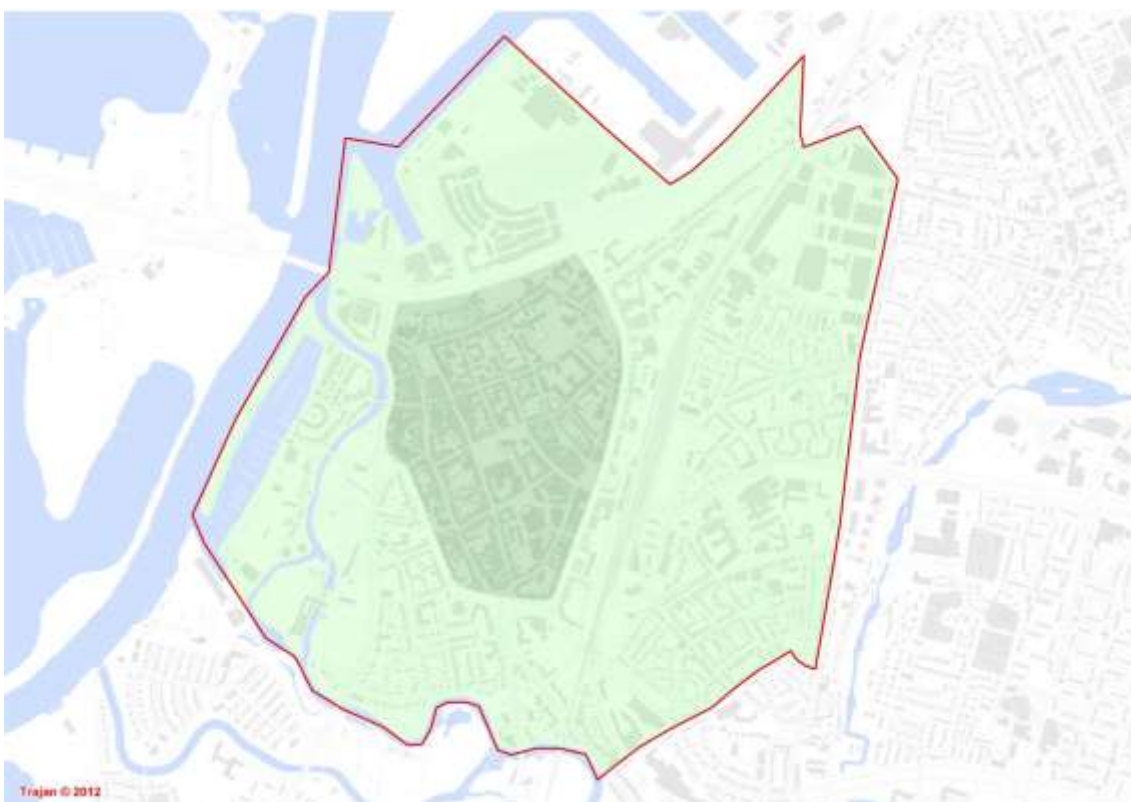
4.1 Inventarisatie parkeersituatie

4.1.1 Onderzoeksopzet

Doelstelling

Inzicht krijgen in de huidige parkeersituatie in heel Roermond. Zowel voor het gereguleerde gebied (betaald parkeren, blauwe zone en vergunninghoudersgebied) als voor de rest van de gemeente waar op dit moment geen parkeerregulering van kracht is.

Onderzoeksgebied



Methodiek

Om een goed inzicht te krijgen in de parkeersituatie in heel Roermond is ervoor gekozen om vanuit diverse invalshoeken informatie te verzamelen:

- Blauwe Zone Enquête: bewoners en ondernemers (wijken Roermondse Veld en Vrijveld).

- Woonwijk Enquête: bewoners en ondernemers (overige wijken).
- Straat Enquête: bezoekers binnenstad.
- Interviews Blauwe Zone: betrokkenen bij de wijken Roermondse Veld en Vrijveld.
- Inventarisatie en parkeerdrukmetingen: de openbare parkeercapaciteit is inzichtelijk gemaakt en op een aantal momenten is het aantal geparkeerde auto's geteld (parkeerbezetting).
- Parkeermarkt: bewoners en ondernemers gereguleerd gebied Roermond
- Parkeerpanel: vertegenwoordigers van de verschillende doelgroepen in Roermond

Veldwerk

- Blauwe Zone Enquête

Op dinsdag 11 september 2012 (week 37) zijn de brieven naar de bewoners en ondernemers in het onderzoek (zie bijlage 1) verstuurd. Op woensdag 19 september 2012 (week 38) is nog een reminder (zie bijlage 2) verstuurd.

De enquête kon tot 1 oktober 2012 ingevuld worden (looptijd: week 37, 38 en 39 2012)

- Woonwijk Enquête

Op woensdag 12 september 2012 (week 37) zijn de brieven naar de bewoners en ondernemers in het onderzoek (zie bijlage 4) verstuurd. Op vrijdag 21 september 2012 (week 38) is nog een reminder (zie bijlage 5) verstuurd.

De enquête kon tot 1 oktober 2012 ingevuld worden (looptijd: week 37, 38 en 39 2012)

- Straat Enquête

Op zaterdag 29 september 2012 en op zondag 30 september 2012 zijn er 's middags straat enquêtes uitgevoerd (looptijd: week 39 2012)

- Interviews Blauwe Zone

Op donderdag 27 september en vrijdag 28 september 2012 hebben de interviews plaatsgevonden (week 39 2012)

- Inventarisatie parkeercapaciteit

Op dinsdag 18 september 2012 (week 38) is gestart met de inventarisatie van de parkeercapaciteit. Aangezien het een aanzienlijke hoeveelheid openbare parkeerplaatsen betrof, is de inventarisatie op dinsdag 25 september 2012 (week 39) afgerond (looptijd: week 38 en 39 2012)

- Parkeerdrukmetingen

Op donderdag 27 september zijn een viertal parkeerdrukmetingen uitgevoerd (werkdag 's ochtends, werkdag 's middags, koopavond en 's nachts) en op zaterdag 29 september 2012 en

op zondag 30 september 2012 is er 's middags een parkeerdrukmeting uitgevoerd (looptijd: week 39 2012)

- Parkeermarkt

Op maandag 22 oktober is een parkeermarkt georganiseerd in het stadhuis van Roermond. Tussen 16:00 en 20:00 konden bewoners en ondernemers binnenlopen en aangeven "Hoe zij het parkeren in de gemeente Roermond ervaren" en "Wat de knelpunten, problemen en positieve punten zijn ten aanzien van het parkeren in Roermond".

- Parkeerpanel

Op dinsdag 20 november 2012 heeft in het Stadhuis van Roermond een bijeenkomst plaatsgevonden van het parkeerpanel een presentatie gegeven over de stand van zaken van het parkeerbeleidsplan en de eerste ideeën ten aanzien van de oplossingsrichtingen. 15 januari 2013 is het concept-parkeerbeleidsplan met het parkeerpanel besproken en heeft het panel op enkele kleine opmerkingen na hun goedkeuring over het plan uitgesproken. Deze opmerkingen zijn verwerkt in een verslag wat in de besluitvorming van dit plan ter informatie is meegezonden.

4.1.2 Overall conclusies

Kijkende naar de resultaten van alle onderzoeken tezamen dan kan per gebied het volgende geconcludeerd worden.

Binnenstad

De parkeerdruk ligt op alle momenten, behalve 's nachts (alleen bewoners), boven de 70%. De piek is op zaterdagmiddag met een bezettingsgraad van boven de 90% (beide doelgroepen aanwezig bezoekers en bewoners). Daarnaast worden de parkeergarages niet optimaal benut.

De belangrijkste reden om Roermond te bezoeken is winkelen binnenstad of outlet (funshoppen). Ongeveer 20% komt meerdere keren per week (heavy user), ongeveer 25% komt minimaal 1 keer per week (medium user) en ongeveer 55% bezoekt Roermond minder dan 1 keer per week (low user). Over het algemeen wordt het parkeren in Roermond door de bezoekers goed beoordeeld.

DOR

Bij het Designer Outlet Roermond (DOR) is de piek vooral in het weekend tijdens winkeltijden, de rest van de tijd is hier parkeercapaciteit beschikbaar, die benut zou kunnen worden om andere doelgroepen te faciliteren.

Schil

Er is altijd wel een parkeerplaats te vinden op korte afstand van de woning. Omdat op een aantal specifieke locaties de parkeerdruk behoorlijk hoog is, wordt er naar gekeken hoe het parkeren op eigen terrein beter benut kan worden. In de schil is het parkeren gereguleerd oftewel door middel van vergunninghoudersparkeren of blauwe zone parkeren.

De meningen over de parkeersituatie na invoering van de blauwe zone kunnen dus gemengd genoemd worden. Dit zou (deels) verklaard kunnen worden doordat respondenten uit de Spoorzone de parkeersituatie wel verbeterd vinden, maar de respondenten van buiten de Spoorzone de situatie niet verbeterd vinden. Vanwege het verdrijvingseffect is er alvast Blauwe Zone ingevoerd, maar er waren voorheen geen parkeerproblemen in het gebied buiten de Spoorzone, maar men wordt nu wel geconfronteerd met regelgeving van de Blauwe Zone (onthefingen, kraskaarten e.d.).

Om de regulering goed te laten werken is het van belang dat er ook goed gehandhaafd wordt als het beleid niet wordt nageleefd. Handhaving in de schil is dan ook een belangrijk verbeter-/aandachtspunt.

Overige woonwijken

Ook in de overige woonwijken van Roermond is er altijd wel een parkeerplaats te vinden op korte afstand van de woning. Op sommige plaatsen doen zich specifieke kleinschalige parkeerproblemen voor, er zal gekeken moeten worden hoe ernstig deze problemen zijn en welke oplossingen hiervoor in aanmerking zouden komen.

Voor meer informatie verwijzen wij naar de rapportage Parkeeronderzoeken Roermond 2012 en het rapport Evaluatie Blauwe Zone 2012.

4.2 Autonome ontwikkelingen

Roerdelta

Voor het gebied Roerdelta werden de ambities vastgelegd om het gebied als een volwaardig stadsdeel aan de stad vast te knopen, de Roer toegankelijker te maken en een nieuw verbond met de Maas aan te gaan. De belangrijkste randvoorwaarden waren dat Roerdelta vooral een

woonfunctie zou krijgen en daarnaast integraal ontwikkeld zou worden (combineren van woon, werk en culturele functies).

Bij de Cultuurfabriek (het voormalige ECI) is recentelijk een verhard parkeerterrein ingericht dat te gebruiken is door bezoekers van de Cultuurfabriek en werknemers en bezoekers van de kantoren. Loesbleik, Akcros en Voorstad verdwijnen op termijn als parkeerterrein. Als het parkeerterrein Loesbleik sluiten, zullen de ambtenaren van de gemeente gaan parkeren op het parkeerterrein Arlo en Maashaven. Hierdoor zullen deze parkeerterrein dan op werkdagen niet meer beschikbaar zijn voor andere doelgroepen en alleen in de weekenden gebruikt kunnen worden voor bezoekers aan Roermond. Er zal uit de parkeerbalans moeten blijken of er nog voldoende parkeergelegenheid beschikbaar blijft voor de binnenstad en dat deel van de schil. De mogelijkheid om in dit gebied een stallingsgarage te realiseren zal nader onderzocht moeten worden.

Jazz City

Sinds 2001 is het Designer Outlet Roermond (DOR) een trekpleister voor Roermond. Een eerste uitbreiding van dit Centre en de realisatie van het Kazernevoortterrein zijn de voorbode voor de verdere ontwikkeling van het gebied ten noorden van N280. Op dit moment wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van Jazz City. Een plan waar leisure en wonen centraal staan.

Het programma betreft ca. 300 woningen, maximaal 4.000 m² detailhandel en daarnaast een thematische invulling van circa 12.000 m², waarbij sprake is van een combinatie van leisure, detailhandel en horeca.

Het masterplan

Vanuit een brede visie op de ontwikkeling van Roermond is een masterplan opgesteld. Dit plan is vastgesteld en bestaat uit de 4e fase van het DOR, Cartoon Studio's, foodconcept, hotel en circa 300 woningen.

- DOR

In navolging van de eerste twee fasen, is de derde fase van het DOR, met 35 nieuwe winkels en 2 restaurants, opgeleverd. Momenteel worden de plannen voor fase 4 ontwikkeld. Dit zal een toename van ca. 14.000 m² winkeloppervlak worden. Door de ontwikkeling van Fase 4 neemt het (verwachte) aantal bezoekers van 3.970.000 in 2012 toe naar 6.200.000 in 2020. De parkeercapaciteit van het DOR wordt uitgebreid met een parkeerterrein en 4-laags parkeerdek. Inmiddels is gestart met de realisatie van deze parkeercapaciteit.

- **Cartoon Studio's**

Als eerste deelproject zal er een overdekt entertainment center van ca. 8.000 m² in Jazz City worden geopend, genaamd Cartoon Studio's. Het park zal 365 dagen per jaar geopend zijn en geldt als aanvulling op het DOR. Cartoon Studio's krijgen een eigen parkeergarage.

- **Foodconcept**

In het plangebied zullen op een aantal strategische punten cafés en restaurants worden gerealiseerd. Daarnaast is er ruimte voor een foodconcept van ca. 5.000 m², dat een aanvulling biedt op het bestaande aanbod in de stad, met een verbinding naar het Designer Outlet Roermond

- **Woningen**

In het nieuwe deel van de stad Roermond is aan het water ruimte voor ca. 300 appartementen in verschillende prijsklassen. De woningen worden boven de winkels gerealiseerd. Het parkeren wordt voorzien in een stallingsgarage.

- **Hotel**

Gedacht wordt aan een hotel met ca. 100 - 120 kamers met de mogelijkheid tot aanvullende functies zoals een congrescentrum, wellness, fitness en/of service appartementen. Bij het hotel wordt een parkeergarage ontwikkeld.

Parkeren wordt alleen voor de voorzieningen zelf gerealiseerd (geen overmaat).

Singelring

De singelring van Roermond wordt gefaseerd éénrichtingsverkeer gemaakt. Hierdoor zullen ook parkeerplaatsen verdwijnen. Voor de bewoners die hier nu parkeren zal een alternatieve parkeerlocatie gezocht moeten worden. De oplossing die hiervoor wordt gezocht moet binnen de beleidskaders van dit Parkeerbeleidsplan passen. Momenteel wordt overwogen om de afgenomen parkeercapaciteit te compenseren in het gebied rondom de Veeladingstraat, waarbij gebruik wordt gemaakt van de beschikbare parkeercapaciteit op het P&R-terrein Zuid.

5 Visie op parkeren

Op 10 mei 2012 heeft de Roermondse gemeenteraad de nota Parkeervisie Roermond 2012-2020 vastgesteld. Deze parkeervisie vormt de basis voor dit parkeerbeleidsplan. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van deze parkeervisie.

5.1 Ambitie en filosofie

5.1.1 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.

5.1.2 Filosofie

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. Deze doelgroepenbenadering is vastgelegd op de doelgroepenkaart (zie bijlage 1)

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 niet toereikend zijn.

5.2 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 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. 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 kerntaak

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.

6 Doorgroeimodel

6.1 Van maatregelen korte termijn tot parkeerbeleid 2020

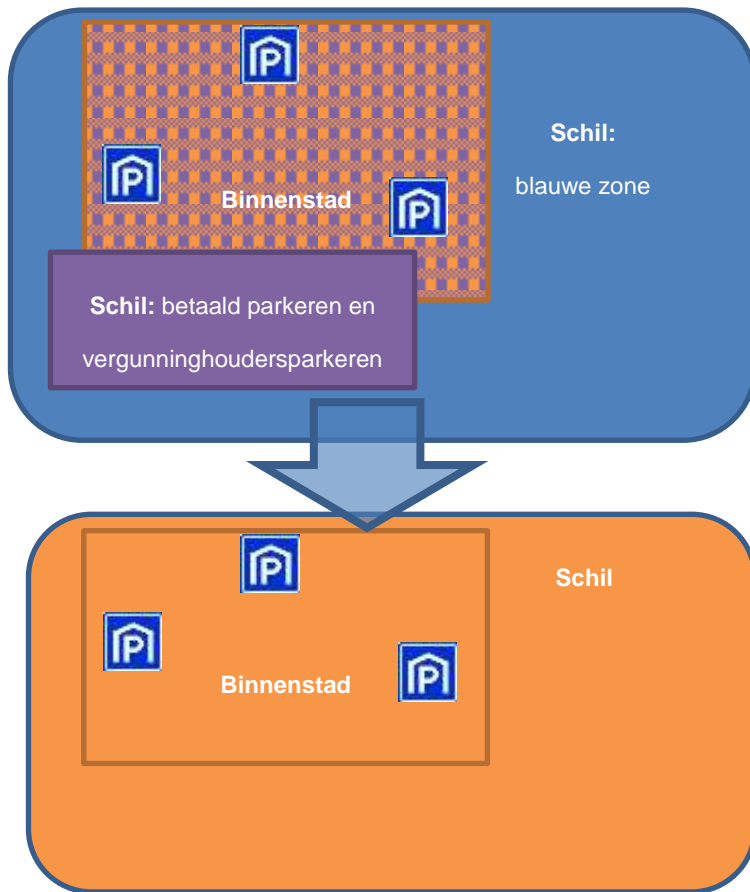
In de volgende hoofdstukken worden de ambities en de visiepunten van de gemeente Roermond vertaald in concreet parkeerbeleid. Hierbij is gekozen voor parkeerbeleid op langere termijn en maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen en moeten worden. Het parkeerbeleid op langere termijn kent een planhorizon tot 2020. Sleutelwoorden hierbij zijn het faciliteren van doelgroepen door een eenduidig parkeerbeleid in zowel de binnenstad als de schil, waarbij klantvriendelijkheid en efficiënt parkeerbeheer centraal staan. Om dit mogelijk te maken gaat de gemeente Roermond nieuwe technieken binnen parkeren adopteren.

6.2 Nieuwe technieken en goede organisatie

Het adopteren en implementeren van nieuwe technieken is een langlopend traject waar de gemeentelijke organisatie en de aanbieders van deze nieuwe technieken hand in hand moeten gaan lopen: daarom is het van belang dat eerst de gemeentelijke parkeerorganisatie op een goede wijze ingericht is, zoals verwoord in de nota “parkeerorganisatie Roermond” [Spark, 2013]. Naar verwachting kan in 2013 gestart worden met de reorganisatie van de werkzaamheden binnen de parkeerketen. Dit betekent dat redelijkerwijs pas in 2016 in de schil gestart kan worden met het implementeren van nieuwe parkeersystemen en het daarmee aanpassen van de wijze van parkeerregulering.

Dit betekent niet dat de gemeente Roermond tot die tijd stil kan blijven wachten met het oplossen van parkeerproblemen zoals die in hoofdstuk 3 genoemd worden. Daarom zijn in dit parkeerbeleidsplan ook parkeermaatregelen voor de korte termijn (2013-2015) opgenomen. Deze maatregelen zorgen al voor een versimpeling en verduidelijking van het parkeerbeleid en anticiperen al op het parkeerbeleid op lange termijn.

Figuur 6.1 geeft weer welk doorgroeimodel wordt toegepast: maatregelen om de parkeersituatie voor de verschillende doelgroepen in de binnenstad te verbeteren op basis van de doelgroepenkaart op korte termijn en vervolgens het implementeren van de nieuwe parkeerregulering in de binnenstad en schil.



Figuur 6.1 Doorgroeimodel: van lappendeken naar eenduidige regulering

Bovenstaand figuur laat schematisch het doorgroeimodel zien. In de huidige situatie is het parkeerbeleid in de binnenstad en de schil rondom de binnenstad een lappendeken van maatregelen. In de binnenstad een combinatie van betaald parkeren, flitsparkeren en vergunninghoudersparkeren. In de schil betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren ten westen en zuiden van de binnenstad en een blauwe zone ten oosten van de binnenstad. Op termijn streeft de gemeente een eenduidige parkeerregulering na, zowel in de binnenstad als de schil. Dit betekent dat op straat de parkeerregulering overal gelijk is (bebording, tijden), maar de invulling per doelgroep vindt plaats door het slim en flexibel verlenen van parkeerrechten.

7 Parkeerbeleid naar 2020

Dit hoofdstuk schetst een beeld van hoe de Roermondse parkeersituatie er in 2020 uit moet zien. Toekomstgericht parkeerbeleid met een verdere digitalisering van de parkeerketen als middel om flexibel parkeerbeleid aan te kunnen bieden voor alle parkerende doelgroepen.

7.1 Flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid

Op de lange termijn kiest de gemeente Roermond voor een flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid. Dit houdt in dat alle parkeertransacties digitaal en op kenteken worden geregistreerd waardoor de parkeercapaciteit optimaal kan worden benut/gebruikt. Door de parkeerrechten digitaal vorm te geven zijn de mogelijkheden legio en kunnen de verschillende doelgroepen op de juiste plek gefaciliteerd worden. Uitgangspunt blijft echter dat het simpel en duidelijk is en blijft, zodat alle doelgroepen weten waar, wanneer en tegen welk tarief zij kunnen parkeren.

7.2 Digitalisering van de Roermondse parkeerketen

7.2.1 Wat houdt digitalisering in?

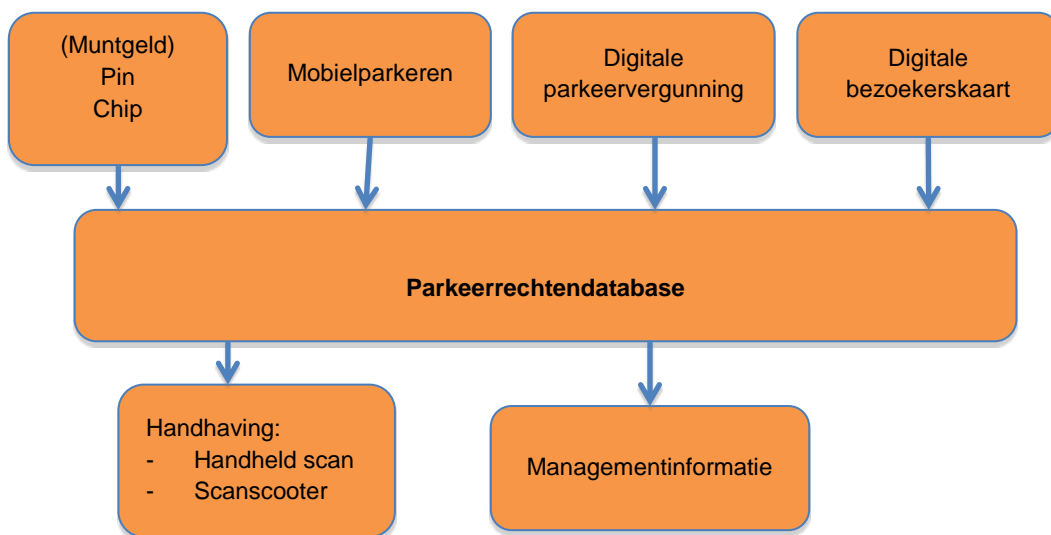
Een belangrijke globale ontwikkeling van de laatste decennia is digitalisering en het gebruik van internet. Ook bij parkeren en parkeerregulering is dit een ontwikkeling die steeds belangrijker wordt. Belangrijke ontwikkelingen hierbij zijn het werken met een parkeerrechtendatabase waarbij het kenteken van een motorvoertuig de sleutel is.

Wat is nu digitalisering van parkeren, ook wel kentekensparkeren genoemd? En wat zijn de voordelen voor de gemeente Roermond? Voor automobilisten lijkt het niet meer dan het intoetsen van hun kenteken op de parkeerautomaat of het sturen van een sms of starten van de parkeertransactie via een parkeerapp, kortom het activeren en betalen van hun parkeerrechten en vervolgens niet meer naar hun auto hoeven lopen om een parkeerticket achter de ruit te plaatsen. Parkeerhandhavers kunnen via een computerdatabase zien of er voor de parkeerplek is betaald. Maar is dat alles? Wat willen en kan de gemeente Roermond er nog meer mee bereiken. Ook de vergunninguitgifte kan gedigitaliseerd worden. Door middel van het gebruiken van het kenteken om de vergunninghouder te identificeren kan ook dit proces (totaal) gedigitaliseerd worden. De nadelen van een papieren vergunning kunnen hiermee weggenomen worden: het is minder fraudegevoelig

en de uitgifte van het papier is niet meer nodig. Ook een bezoekersregeling in de binnenstad of de schilwijken kan klantvriendelijker en flexibeler georganiseerd worden door dit te digitaliseren en daarmee te koppelen aan het kenteken.

7.2.2 Parkeerrechtendatabase en kenteken centraal

Bij een dergelijke digitaliseringsslag, waarbij kentekenherkenning centraal staat, is een database nodig waarin de parkeerrechten worden opgeslagen. De parkeerrechten van vergunninghouders staan vastgelegd in het systeem, bezoekers van bewoners en ondernemers kunnen worden aangemeld via telefoon of internet of parkeerapp en andere doelgroepen kunnen door het invoeren van kenteken bij parkeerautomaat of mobiel parkeren een parkeerrecht vastleggen in dit databestand. Onderstaand figuur geeft dit alles weer.



Figuur 7.1 Digitaal parkeren geschematiseerd

7.2.3 Digitalisering biedt mogelijkheden voor flexibiliteit

Door het toepassen van bovengenoemde digitale technieken is de gemeente Roermond in staat om flexibel parkeerbeleid in te voeren zonder dat dit op straat tot onduidelijke situaties leidt. Parkeerrechten van verschillende doelgroepen zijn of kunnen worden vastgelegd in de parkeerrechtendatabase. Het is daarbij niet nodig om dit alles met verkeersborden of dure parkeerapparatuur op straat te regelen. Daarnaast is het mogelijk om parkeerrechten op straat van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers te koppelen aan het gebruik van een parkeergarage.

Hierbij staat het fiscaliseren van de parkeerregulering centraal. Niet alleen in de binnenstad maar ook in schil (de woonwijken waar nu nog vergunninghoudersparkeren of een blauwe zone geldt). Dit fiscaliseren biedt een betere sturing van de doelgroepen, zodat het parkeergedrag zoals bedoelt op de doelgroepenkaart (bijlage 1) op een klantvriendelijke wijze kan worden ingevuld. In de volgende paragrafen wordt dit toegelicht voor zowel de binnenstad als de schilwijken rondom deze binnenstad.

7.3 Parkeerregulering in de binnenstad

Versimpeling van parkeerbeleid

De gemeente Roermond zet in op een duidelijk en simpele parkeerregulering in de binnenstad, waarbij bewoners, bezoekers van bewoners en kortparkerende bezoekers (runshoppers) een plek krijgen op de straatparkeerplaatsen in de binnenstad. Daarnaast wordt op daluren de parkeercapaciteit van de parkeergarages ingezet om flexibel de parkeervraag van bewoners te faciliteren. Langparkerende bezoekers (funshoppers, zakelijk bezoek) parkeren in de verschillende parkeergarages en op enkele parkeerterreinen in en rondom de binnenstad. Ondernemers en werknemers parkeren ook in de parkeergarages of op de parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad.

Flitsparkeren en belanghebbendenregeling

Om dit gewenste parkeergedrag te sturen is parkeerregulering noodzakelijk. Dit gebeurt door het invoeren van flitsparkeren op alle straatparkeerplaatsen in de Roermondse binnenstad en het invoeren van een vergunningensysteem voor het gebruik van deze plaatsen. Op het Wilhelminaplein en de parallelweg van de Wilhelminasingel kan geparkeerd worden zonder tijdslimiet, gekoppeld aan het parkeerregime van de parkeergarages in de binnenstad.

Doelgroepen op de juiste plek

Bewoners en bezoekers van bewoners en een beperkt deel van de ondernemers parkeren in de Roermondse binnenstad op straat. De bewoner heeft hiervoor een parkeerrecht verkregen in de parkeerrechtendatabase. Per huishouden worden maximaal twee parkeerrechten verstrekt, welke zijn gekoppeld aan een kenteken. Een tweede parkeervergunning heeft hetzelfde tarief als de eerste. Indien een huishouden de beschikking heeft over adequate eigen parkeervoorziening(en), wordt het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht op het aantal uit te geven parkeerrechten. Een vergunninghouder heeft de mogelijkheid om, tegen een geringe meerprijs, de

vergunning te upgraden met een abonnement voor de parkeergarage voor de daluren. Dit biedt de mogelijkheid om 's avonds (van 19 tot 8 uur) te parkeren in een parkeergarage in de binnenstad. Door middel van kentekenherkenning kan toegang worden verkregen in een parkeergarage. Wanneer buiten de daluren wordt geparkeerd wordt automatisch het kortparkeertarief in rekening gebracht. Omdat wordt gewerkt met kentekenherkenning is het per bewoner/vergunninghouder precies te bepalen hoeveel tijd in de daluren of buiten de daluren is geparkeerd. Dit laatste kan maandelijks via automatische incasso in rekening worden gebracht. Om dit mogelijk te maken, gaat de gemeente in overleg met de exploitant van de parkeergarages.

Bedrijven kunnen ook een parkeerrecht voor de binnenstad aanschaffen, indien het voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is dat er een auto in de nabijheid aanwezig is. Per bedrijf wordt echter maximaal 1 parkeerrecht verstrekt, maar hier kunnen meerdere kentekens aan gekoppeld worden. Het bedrijf bepaalt zelf welk kentekens op een bepaald moment een parkeerrecht heeft en kan dit aanpassen door middel van telefoon of internet. In de parkeerrechtendatabase wordt de aanpassing meteen doorgevoerd.

Bezoekers van bewoners kunnen door bewoners worden aangemeld via telefoon of internet of parkeerapp, waarmee een bezoeker een parkeerrecht verkrijgt op basis van zijn kenteken. De gebruikte parkeertijd van de bezoeker wordt bij de betreffende bewoner automatisch afgeschreven van de "parkeerbundel". Dit is een maximum aantal parkeeruren wat een bewoner kan inkopen voor het faciliteren van bezoek. Dit maximum wordt in beginsel gesteld op 270 uur (uit ervaringen bij andere gemeenten) maar uit monitoring moet gaan blijken of dit een passend aantal is. Een bewoner kan meerdere bezoekers tegelijkertijd aanmelden, maar dit gaat natuurlijk evenredig ten koste van de "parkeerbundel". Bewoners die aangewezen zijn op ambulante hulpverlening kunnen, indien zij voldoen aan de voorwaarden, in aanmerking komen voor extra parkeertegoed voor hun bezoekersregeling om de hun hulpverlener te laten parkeren. Buiten de venstertijden van betaald parken (zie tabel 8.1) is het niet nodig bezoek aan te melden omdat het parkeren dan ongereguleerd is.

Overige bezoekers van de binnenstad worden door middel van een maximum parkeertarief op straat (maximale parkeerduur flitsparkeren: half uur) gestimuleerd om de parkeergarages te gaan gebruiken, om op die manier ruimte te bieden voor bewoners en bezoekers van bewoners. Bezoekers die slechts kortstondig de binnenstad bezoeken, kunnen de auto betaald parkeren op straat. Betalen gebeurt door middel van het in werking stellen van de parkeerautomaat met

kentekeninvoer of Mobiel parkeren. Bezoekers van de binnenstad worden echter zoveel mogelijk gestimuleerd om de parkeergarages in de binnenstad te gebruiken.

Op langere termijn blijft het Wilhelminaplein en de parallelweg van de Wilhelminasingel voor bezoekers, werknemers en ondernemers van de binnenstad bereikbaar. Hier geldt geen flitsparkeren, maar wordt hetzelfde parkeerregiem gehanteerd als in de parkeergarages. De werknemers en ondernemers van de binnenstad kunnen vergunningen aanschaffen voor deze twee parkeerterreinen en/of abonnementen voor de parkeergarages. Er zullen vergunningen en abonnementen verkrijgbaar zijn voor werkdagen (5 dagen) en voor de gehele week (7 dagen). Naar verwachting zal dit (op termijn) te weinig parkeerruimte bieden voor de betreffende doelgroepen. Daarom zijn alternatieve parkeervoorzieningen nodig. Te overwegen valt Spoorlaan Noord weer te openen of er zou gekeken kunnen worden of op de piekmomenten (koopavond en weekenden) deze doelgroepen geen gebruik kunnen maken van particuliere parkeerlocaties die beschikbaar gesteld worden. Op termijn zal in de Roerdelta ontwikkeling ruimte gelaten worden voor het mogelijk realiseren van een stallingsgarage voor langparkeerders.

Als het DOR op termijn overgaat tot achteraf betaald parkeren dan zou de parkeervraag van werknemers en ondernemers van de binnenstad weleens fors kunnen gaan toenemen. Het vermoeden bestaat namelijk dat een groot deel van de werknemers en ondernemers van de binnenstad nu (gratis) bij het DOR parkeren. Ook deze zaken zullen door middel van monitoring goed in de gaten gehouden worden.

7.4 Parkeerregulering in de schil

Versimpeling en verbetering klantvriendelijkheid

Momenteel kent de gemeente Roermond in de schil rondom de binnenstad drie parkeerregimes: gefiscaliseerd parkeren, vergunninghoudersparkeren en blauwe zone (of een combinatie van deze). Door de toepassing van digitaal parkeren is het mogelijk om de voordelen van deze huidige systemen te behouden, maar tevens om de sturing van de doelgroepen vorm te geven zoals gewenst. Hiervoor wordt in alle huidige gereguleerde gebieden gefiscaliseerd parkeren ingevoerd, waarbij dit fiscale parkeren voornamelijk bedoeld is als ondersteuning voor de bijhorende belanghebbendenregeling. In de volgende paragrafen wordt dit verder uitgelegd.

Doelgroepen op de juiste plek

In de schilwijken wordt parkeren gefiscaliseerd, gekoppeld aan de venstertijden van de parkeerregulering in de binnenstad. Het doel van de invoering van fiscaal schilparkeren is een eenduidig en duidelijk parkeerbeleid dat vreemdparkerers zoveel mogelijk uit de wijk weert, maar dat parkeerders met een bestemming in de schil zo slim en gemakkelijk mogelijk worden gefaciliteerd.

Bewoners in de schil kunnen onbeperkt parkeerrechten verkrijgen, gekoppeld aan een kenteken en zolang dit kenteken geregistreerd staat bij een huishouden in de schil. Wanneer er in een gebied parkeerproblemen ontstaan omdat privé-parkeercapaciteit onderbenut blijft, heeft de gemeente de mogelijkheid om de regeling Parkeren Op Eigen Terrein (POET) in te stellen. Indien een bewoner kan beschikken over eigen parkeergelegenheid dan wordt het aantal beschikbare parkeerplaatsen in mindering gebracht op het aantal uit te geven parkeerrechten.

De bezoekersregeling voor bewoners wordt gemoderniseerd. Bezoekers van bewoners worden door de bewoner aangemeld aan de hand van het kenteken van de bezoekers. Dit kan telefonisch, via internet of parkeerapp. De bewoner kan een tegoed inkopen met een bepaald maximum. De mogelijkheid bestaat om het eerste uur parkeren gratis te laten zijn (zoals nu ook in de blauwe zone), maar een bezoeker moet wel aangemeld worden. De gemiddelde gebruiker zal niet duurder uit zijn dan bij de huidige bezoekersregeling. De bezoekersregeling is daarbij gebruikersvriendelijkheid en flexibel en is minder gevoelig voor ongewenst gebruik. Er kunnen meerdere bezoekers tegelijk aangemeld worden. Privacy van de gebruiker wordt gewaarborgd conform privacywetgeving.

Overige bezoekers in de schil parkeren betaald, waarbij de gemeente de mogelijkheid heeft het eerste uur gratis te laten parkeren. Parkeerders moeten zich hierbij wel aanmelden, maar het parkeertarief gaat pas in werking na 1 uur parkeren. Na 1 uur gaat een progressief parkeertarief in werking om langparkeren en parkeren van bezoekers aan de binnenstad tegen te gaan. Deze flexibele instelling van betaald parkeren is mogelijk door kentekenregistratie. Hierbij wordt het gebruik van Mobielparkeren zoveel mogelijk gestimuleerd. Het is ook mogelijk om een parkeerautomaat in werking te stellen (door middel van kentekeninvoer). De betaling geschiedt muntloos, maar met pinpas betalen wordt overal mogelijk gemaakt. Vanwege het na te streven parkeerbeleid in de schil (en vanwege de kosten) wordt gestreefd om zo min mogelijk parkeerapparatuur op straat te plaatsen. Dit betekent dat met name in woonstraten de loopafstanden naar de parkeerapparatuur groter zijn dan bijvoorbeeld in de binnenstad. In

gebieden met bezoekersaantrekkelijke functies kunnen op een aantal prominente locaties parkeerautomaten geplaatst worden.

Bedrijven in de schil kunnen in vergunninghoudersgebied twee parkeerrechten en in blauwe zone vijf parkeerrechten verkrijgen en hebben ook de mogelijkheid om bezoek aan te melden in de parkeerrechtendatabase. Om misbruik tegen te gaan, zijn hier kosten aan verbonden: een bedrijf kan een parkeerbundel aanschaffen waarmee bezoekers gefaciliteerd kunnen worden. Indien in de omgeving van het bedrijf problemen ontstaan door een disbalans in de parkeervraag op straat en de parkeercapaciteit kan de gemeente ook hier een POET-regeling instellen.

7.5 Juridische uitwerking

Als regulerend instrument wordt bij bovenstaande regeling gekozen voor een betaald parkeerregime op straat. Dat betekent dat de parkeerder parkeerbelasting moet gaan voldoen. Een belastingheffing is een ingrijpend verschijnsel dat om die reden met de nodige rechtsbescherming van de belastingbetaler gepaard gaat. De gemeente zal dus bepaalde rechtsregels in acht moeten nemen bij de uitwerking van het parkeerbeleid.

De parkeerbelastingen kunnen worden geheven in het kader van de parkeerregulering en zijn in art. 225 Gemeentewet geregeld, maar tevens in art. 234 en 235 Gemeentewet en in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen. Samen beslaan zij sinds 1 januari 1991 de wettelijke regeling op het gebied van de parkeerbelastingen

Om de regeling in met name de schil betaalbaar te houden, streeft de gemeente ernaar om de kosten voor de invoering van de regulering in de schil zo laag mogelijk te houden. Slimme betaalwijzen, zoals Mobiel parkeren, zouden de functies van de standaard parkeerautomaten moeten gaan vervangen. Dit kan echter alleen als het Mobiel parkeren zo'n algemeen aanvaarde betaalwijze is, dat het betaald parkeren via deze wijze verplicht kan worden gesteld. Voor het Mobiel parkeren bestaat zo'n wettelijke regeling (nog) niet.

De gemeente ontkomt in ieder geval niet aan het plaatsen van parkeerautomaten, ook niet in de schilgebieden. De vraag is nu met welke intensiteit deze automaten geplaatst moeten worden, waarbij gestreefd wordt naar zo laag mogelijke kosten binnen de mogelijke juridische kaders: op welk moment zijn er voldoende parkeerautomaten? Een eenduidig antwoord op deze vraag is niet te geven. De wet schrijft geen minimale afstanden tussen automaten of tussen parkeerplaats en

parkeerautomat voor. Vanuit de jurisprudentie zijn er voorbeelden van afstanden tot parkeerautomaten die niet als te groot worden beschouwd. Een casus noemt hierbij een afstand van 250 meter. Omdat er geen maximale afstand genoemd wordt, zou dit rekbaar kunnen zijn.

Een variant kan zijn om parkeerautomaten te plaatsen bij de toegangswegen tot de diverse gebieden. De bezoeker koopt zijn kaartje 'aan de poort', en gaat daarna pas op zoek naar een parkeerplaats. Dit stuit echter op het praktische probleem dat de parkeerder nog niet zeker is van een parkeerplaats. Het plaatsen van parkeerautomaten in de schilgebieden zal vooral op strategische plaatsen moeten gebeuren (in winkelstraten, nabij huisartsen, tandartsen, kinderopvangcentra, etc.). Dit hangt sterk af van de plaatselijke situatie. In straten waar alleen woningen te vinden zijn, kan dan worden volstaan met (duidelijke) verwijsborden.

8 Parkeerbeleid voor korte termijn

In dit hoofdstuk worden de maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden op hoofdlijnen beschreven.

Verdere uitwerking en de uitvoering (zie Parkeernota Roermond 2013-2020) zal de komende jaren in verschillende projecten plaatsvinden. Deze projecten zijn vastgelegd in het Meerjaren Uitvoerings Programma, welke is terug te vinden in de Parkeernota.

8.1 Eenvoudig en duidelijk parkeerbeleid

De gemeente Roermond zet voor de korte termijn, vanaf 2014, in op een vereenvoudiging en verduidelijking van haar parkeerbeleid. Hierbij wordt er waar het kan alvast voorgesorteerd op het lange termijn parkeerbeleid. Voor de binnenstad betekent dit dat er een eenduidige parkeerregulering wordt ingevoerd waarbinnen de te faciliteren doelgroepen in de binnenstad een parkeerplek kunnen vinden. In de schil rondom het centrum blijft vooralsnog de huidige mix van regulering bestaan: deels vergunninghoudersparkeren (ten zuiden en westen van de binnenstad) en deels blauwe zone (ten oosten van de binnenstad). De venstertijden van de regulering in de schil wordt gelijk getrokken met die in de binnenstad. Zo kan er voor de gebruiker geen misverstand ontstaan of een regulering al dan niet in werking is. Ook zal de enorme diversiteit aan parkeerproducten teruggebracht worden tot het minimaal noodzakelijke. Daarnaast zal gestart worden met het digitaliseren van vergunningen en ontheffingen.

8.2 Parkeerregulering in de binnenstad

8.2.1 Wat is het probleem?

Momenteel is voor veel parkeerders de parkeersituatie op straat onoverzichtelijk en onduidelijk. De parkeerdruk op straat in de binnenstad is hoog en de verschillende parkeerregimes zorgen ook voor inefficiënt gebruik van parkeerplaatsen. De parkeergarages worden niet optimaal benut, vooral 's nachts maar ook op andere momenten is er nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de parkeerdruk op straat te ontlasten.

8.2.2 Maatregelen

De ambitie is om het parkeren in de binnenstad te vereenvoudigen. Door met behulp van eenduidige parkeerregulering en prijsprikkels, de doelgroepen naar de juiste parkeerplaats te leiden kan efficiënter gebruik gemaakt worden van de beschikbare parkeerplaatsen en kan het beleid ook efficiënter gehandhaafd worden. De venstertijden worden voor zowel de binnenstad als de schil gelijk gesteld. De venstertijden zullen als volgt worden aangepast:

	Van	Tot
Maandag t/m zaterdag	8:00 uur	22:00 uur
Zondag	12:00 uur	22:00 uur
Feestdagen	De venstertijden van de betreffende dag	

Tabel 8.1 Nieuwe venstertijden betaald parkeren in de binnenstad

De verlenging van de venstertijden is bedoeld om er voor te zorgen dat de bewoners als ze thuiskomen een parkeerplaats beschikbaar hebben. Parkerende bezoekers met als bestemming cultuur en horeca in de parkeergarages worden gefaciliteerd. Deze maatregelen komen de gastvrijheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad ten goede.

8.3 Gevolgen per doelgroep

Op basis van het doelgroepenbeleid is per doelgroep uitgewerkt wat het nieuwe parkeerbeleid inhoudt.

Bewoners binnenstad

Met de binnenstad van Roermond wordt het gebied *binnen* de Singelring bedoeld. De binnenstad wordt één integraal vergunninghoudersgebied, dus niet meer opgedeeld in aparte zones (met rond het kernwinkelgebied een aantal exclusieve flitsparkeerplaatsen). Vergunninghouders kunnen gebruik maken van de straatparkeerplaatsen in de gehele binnenstad (behalve de exclusieve flitsparkeerplaatsen) om hun auto te parkeren. Het aantal uit te geven vergunningen per huishouden wordt beperkt tot maximaal 2. Om het autobezit in de binnenstad te sturen wordt voor een 2^e vergunning een (geringe) meerprijs gevraagd. Optioneel hebben de bewoners de mogelijkheid hun vergunning uit te breiden met de mogelijkheid om 's avonds en 's nachts (19:00 – 8:00u) in de parkeergarages kunnen parkeren (buiten deze tijden geldt het reguliere tarief in de parkeergarages). Hiervoor wordt ook een meerprijs gevraagd ten opzichte van een reguliere bewonersvergunning. Indien een huishouden de beschikking heeft over een derde of meerdere

auto's kan een bewonersabonnement in één van de parkeergarages in de binnenstad worden aangeschaft. Om de flexibiliteit en klantgerichtheid ten aanzien van de vergunningen te vergroten zal gestart worden met digitaal uitgeven hiervan.

Digitale bewonersvergunning

Bij de invoering van de nieuwe parkeerregulering in de binnenstad worden parkeervergunningen alleen nog maar digitaal verstrekt. Dit betekent dat een parkeervergunning alleen nog maar via internet, telefonisch of bij het Klantcontact Centrum via centrale computer (mogelijke onder begeleiding) aangevraagd kan worden. De gemeente geeft een parkeervergunning niet meer op papier uit: parkeerrechten van onder andere bewoners worden, met het kenteken als sleutel, vastgelegd in een parkeerrechtendatabase (zie paragraaf 7.2.2). De handhaving vindt daarbij ook via kentekenscan plaats.

Indien een bewoner beschikt over een parkeergelegenheid op eigen terrein of parkeergelegenheid in een parkeergarage of garagebox (POET) wordt het aantal beschikbare parkeerplaatsen in mindering gebracht op het aantal uit te geven parkeervergunningen. Dus indien een bewoner van de binnenstad de beschikking heeft over twee parkeerplaatsen betekent dat geen parkeervergunning op straat aangevraagd kan worden.

Bezoekers bewoners binnenstad

Bezoekers van bewoners parkeren gedurende de venstertijden op straat middels een digitale bezoekerskaart. De bewoners kunnen deze digitale bezoekerskaart aanschaffen met een parkeerbundel van maximaal 270 parkeeruren. De bewoners kunnen hun bezoekers via telefoon, internet of mobiele telefoon op kenteken aan- en afmelden. Het is dus mogelijk om meerdere bezoekers aan te melden. Bewoners die aangewezen zijn op ambulante hulpverlening kunnen, indien zij voldoen aan de voorwaarden, in aanmerking komen voor extra parkeertegoed voor hun bezoekersregeling om de hun hulpverlener te laten parkeren.

Bezoekers binnenstad

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten bezoekers in de binnenstad van Roermond. Ten eerste ultrakortparkerende bezoekers (runshoppers) met als voornaamste doel een kortdurende boodschap of bezoek. En daarnaast de bezoekers van de binnenstad die langer in Roermond willen verblijven (funshoppers).

Runshoppers

Deze doelgroep is gebaat met het kunnen parkeren op korte afstand van de bestemming: de loopafstanden en de daarmee gemoeide tijd moet namelijk in verhouding zijn met de tijdsduur van het bezoek van de binnenstad. Voor deze doelgroep worden alle straatparkeerplaatsen in het centrum ingericht als flitsparkeerplaats. Rond het kernwinkelgebied zullen zelfs een aantal exclusieve flitsparkeerplaatsen worden ingericht, welke niet gebruikt kunnen worden door vergunninghouders. Flitsparkeren houdt in dat op korte afstand van de winkels en voorzieningen straatparkeerplaatsen beschikbaar zijn voor dit ultrakortparkeren. Hier kan tegen betaling geparkeerd worden met een beperkte parkeerduur namelijk voor maximaal 0,5 uur. Dit bevordert de omloopsnelheid van het gebruik van de parkeerplaatsen, zodat er meer ruimte ontstaat voor bewoners en andere ultrakortparkerende bezoekers. Het flitsparkeertarief is daarnaast hoger dan het parkeertarief in de parkeergarages of op de parkeerterreinen, namelijk het dubbele van het reguliere straattarief.

Funshoppers

Deze doelgroep verblijft een wat langere tijd in Roermond en is daarom bereid een iets verdere loopafstand van parkeervoorziening naar bestemming te accepteren. Deze groep wordt dan ook gefaciliteerd in de parkeergarages en op de parkeerterreinen.

Parkeergarages & parkeerterreinen voor funshoppers:

- Parkeergarage Roercenter
- Parkeergarage Stationspark
- Parkeergarage Orangerie
- Parkeergarage Kazerneplein
- Parkeerterrein Maashaven (alleen geopend in weekend)
- Parkeerterrein Arlo (alleen geopend in weekend)
- CWI (alleen koopavond, weekend en feestdagen)
- Parkeerterrein Akcros (tijdelijk)
- Parkeerterrein Voorstad (tijdelijk)

Invoering Mobielparkeren

Bij de invoering van de nieuwe parkeerregulering in de binnenstad worden tevens mobiel-parkeren ingevoerd. Dit betekent dat parkeerders die parkeren op de flitsparkeerplaatsen en parkeerterreinen in de binnenstad zich middels mobiele telefoon, sms en apps op basis van kenteken hun parkeertransactie kunnen starten en stoppen. Voordeel hiervan is dat de gebruiker geen kleingeld op zak hoeft te hebben, precies het bedrag betaalt wat nodig is en niet meer naar een parkeerautomaat hoeft te lopen.

Ondernemers binnenstad

Ondernemers parkeren in principe in de parkeergarages met abonnementen of op parkeerterreinen Wilhelminaplein en de parallelweg van de Wilhelminasingel middels vergunningen (vergunningen/abonnementen voor werkdagen (5 dagen) en voor gehele week (7 dagen)) . Hierdoor maken zij plaats voor de ultrakortparkerende bezoekers op straat, oftewel hun eigen klandizie. Indien het noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering, kan een ondernemer maximaal één parkeervergunning aanvragen. Hiermee kan op de straatparkeerplaatsen in de binnenstad geparkeerd worden. Deze vergunningen worden alleen verstrekt als een ondernemer aan kan tonen dat het voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is dat een auto in de nabijheid aanwezig moet zijn. Daarnaast wordt er door een relatief hoge prijsstelling ongewenst gebruik tegengegaan.

Werknemers bedrijven en instellingen binnenstad

Werknemers parkeren middels vergunningen/abonnementen (voor werkdagen (5 dagen) en voor gehele week (7 dagen) op de daarvoor aangewezen parkeergarages en terreinen (zie bijlage 4). Uit monitoring moet blijken of dit voldoende is en of de maatregelen die voorgesteld zijn voor de lange termijn uitgevoerd moeten worden (zie hoofdstuk 7.3). Wanneer tijdelijke terreinen gesloten worden, dienen er alternatieve parkeerlocaties voor handen te zijn. Bedrijven of instellingen die werkzaamheden verrichten in het gereguleerd gebied waarbij het parkeren van de auto in de nabijheid noodzakelijk is om de werkzaamheden goed te kunnen verrichten kunnen (digitaal) een dagkaart aanvragen. Hiermee kan voor een vast bedrag de gehele dag geparkeerd worden in een parkeervak

Bezoek bedrijven en instellingen binnenstad

(Zakelijke) bezoekers kunnen voor een ultrakort bezoek op straat parkeren op de flitsparkeerplaatsen. Voor een langer bezoek kan geparkeerd worden in parkeergarages of betaald op parkeerterreinen Wilhelminaplein en de parallelweg van de Wilhelminasingel.

8.4 Parkeerregulering in de schil

8.4.1 Wat is het probleem

Omdat het parkeren in de binnenstad gereguleerd is, heeft dit zijn overloopeffecten op de straten rondom de binnenstad. De straten die in de directe invloedssfeer liggen van deze binnenstad worden schilgebieden genoemd. Deze schilgebieden kenmerken zich door de aanwezigheid van gemengde functies, zoals wonen, werken en voorzieningen en straten met uitsluitend een woonfunctie.

Momenteel kent de schil rondom het de binnenstad een drietal parkeerregimes. Voorstad Sint-Jacob kent een zogenaamd vergunninghoudersgebied met parkeerapparatuur (dus fiscaal geregeld), Roerzicht kent vergunninghoudersparkeren (volgens Wet Mulder geregeld) en Vrijveld en Roermondse Veld kennen een blauwe zone. Daarnaast zijn er nog schilgebieden met vrij parkeren.

Momenteel levert deze lappendeken aan parkeerregimes weinig problemen op en voor de meeste parkeerders is duidelijk wat de verschillende parkeerregimes betekenen. Problemen die in de schil worden ervaren hebben meer te maken met het niet voldoende handhaven van het regiem dan de maatregelen zelf (zie bijvoorbeeld het rapport *Evaluatie Blauwe Zone [Spark, november 2012]*). Een ander probleem wat wordt gesignaleerd is het onvoldoende gebruik van private parkeerfaciliteiten. Dit levert in sommige gebieden extra parkeerdruk op straat. Op basis van de resultaten van de evaluatie worden, als uitwerking van dit parkeerbeleidsplan, de volgende drie locaties verder onderzocht.

- Venloseweg
- Bredeweg (Maasniel)
- Multifunctioneel centrum De Velderie

Indien noodzakelijk zou hier de POET (parkeren op eigen terrein) mogelijk een oplossing kunnen bieden. De mogelijke aanpassingen worden opgenomen in de parkeerverordening en parkeerbelastingverordening.

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.

8.4.2 Maatregelen

De ambitie op lange termijn in de schil is om ook hier een eenduidige parkeerregulering in te voeren, dat voldoende flexibiliteit biedt om het parkeren voor de verschillende doelgroepen te faciliteren. Op de korte termijn is er voor gekozen het huidig geldende parkeerbeleid te handhaven en bij de invoering van het lange termijn beleid alles in één keer te wijzigen in één uniform regiem voor alle schilgebieden. Indien in de periode tot de invoering van het lange termijn (2020) invoering van parkeerregulering in de schil noodzakelijk is zal gekozen worden voor de invoering van Blauwe Zone parkeren. Momenteel zijn er geen aanwijzingen dat een uitbreiding noodzakelijk is.

De venstertijden worden wel gelijk getrokken met de binnenstad. Dus voor zowel het vergunninghoudersparkeren als voor de Blauwe Zone worden de venstertijden van maandag tot en met zaterdag van 8:00 tot 22:00 uur en op zondagen van 12:00 tot 22:00 uur.

Ook voor de ontheffingen voor bewoners en de bezoekersregeling zal gestart worden met digitaliseren hiervan.

Blauwe zone parkeren in de schil

Het schilgebied (bijlage 1 doelgroepenkaart) waar meerdere ruimtelijke functies gevestigd zijn, kent een diversiteit aan parkerende doelgroepen. Zowel bewoners als werknemers en bezoekers van de voorzieningen parkeren in die straten. Zonder regulering kan dit enerzijds voor parkeeroverlast leiden voor bijvoorbeeld bewoners, maar anderzijds kan ook de bereikbaarheid van de functies onder druk staan. Om de verschillende doelgroepen in het schilgebied te faciliteren maar langparkeerders vanuit de binnenstad te weren, wordt in Roermond gewerkt met een blauwe zone.

Een blauwe zone parkeren vermindert het aantal parkerende voertuigen van de centrumbezoeker en beperkt de tijd die bezoekers parkeren in deze straten. Hiermee verbetert de parkeersituatie voor bewoners en kan bij een gecontroleerde ontheffing uitgifte de bereikbaarheid van de functies worden verbeterd. Indien bezoekers langer willen parkeren dan zijn deze genoodzaakt om in de parkeergarages in het centrum te parkeren (tegen het reguliere parkeertarief) of op de langparkeerterreinen.

De wijk Roerzicht kent als parkeerregiem een vergunninghouderszone. Dit voldoet momenteel. Tot de invoering van het parkeerbeleid op lange termijn (zie vorige hoofdstuk) blijft het huidige parkeerregiem daar gehandhaafd.

Voorstad Sint-Jacob kent momenteel betaald parkeren met vergunninghoudersparkeren. Ook in dit gebied blijft het huidige regiem gehandhaafd tot het in werking treden van het lange termijn-parkeerbeleid

8.4.3 Gevolgen per doelgroep

Bewoners schil

In het schilgebied hebben bewoners prioriteit om te parkeren. De bewoner verwacht dat ze de auto in de nabijheid van de woning kan parkeren en dit wil de gemeente Roermond in de schil zoveel mogelijk faciliteren. Huishoudens in een blauwe zone kunnen zoveel ontheffingen aanschaffen als er auto's op een bepaald adres geregistreerd zijn.

Voor de bestaande geregleerde schilgebieden (vergunninghouders en blauwe zone) zal per deelgebied bekeken worden hoe het staat met de parkeerdruk en met de hoeveelheid parkeren op eigen terrein. Indien de parkeerdruk in een gebied waar veel parkeercapaciteit op eigen terrein ligt dat niet optimaal gebruikt wordt, hoog is, zal onderzocht worden of het instellen van de POET regeling (parkeren op eigen terrein) een oplossing biedt.

Bezoekers bewoners schil

Om het bezoek van bewoners te kunnen faciliteren heeft de gemeente Roermond een bezoekersregeling. Bezoekers van bewoners parkeren gedurende de venstertijden op straat middels een digitale bezoekerskaart. De bewoners kunnen deze digitale bezoekerskaart aanschaffen met een parkeerbundel van maximaal 270 parkeeruren. De bewoners kunnen hun bezoekers via telefoon, internet of mobiele telefoon op kenteken aan- en afmelden. Bewoners die

aangewezen zijn op ambulante hulpverlening kunnen, indien zij voldoen aan de voorwaarden, in aanmerking komen voor extra parkeertegoed voor hun bezoekersregeling om de hun hulpverlener te laten parkeren.

Digitale parkeerontheffingen

Parallel aan de invoering van de digitale parkeervergunning in de binnenstad, wordt in de blauwe zone digitale parkeerontheffingen verstrekt. In de wijken Voorstad Sint-Jacob en Roerzicht praten we dan over digitale parkeervergunningen.

Dit betekent dat een parkeervergunning en -ontheffing alleen nog maar via internet aangevraagd kan worden en de gemeente een parkeervergunning en -ontheffing niet meer op papier uitgegeven wordt: parkeerrechten van onder andere bewoners worden, met het kenteken als sleutel, vastgelegd in een parkeerrechtendatabase (zie paragraaf 7.2.2)

Bezoekers schil

Alle bezoekers met een bestemming in het schilgebied worden hierin gefaciliteerd door een blauwe zone. Dit betekent gratis parkeren met een parkeerschijf echter wel een maximale parkeerduur van 1 uur. In de gebieden met vergunninghoudersparkeren wordt alleen bezoek van bewoners gefaciliteerd door middel van een bezoekersregeling. In de fiscaal geregelde gebieden bestaat de mogelijkheid om betaald te parkeren.

Ondernemers schil

Ondernemers die een bedrijf (uittreksel KvK) hebben met het adres in een schilgebied kunnen maximaal vijf ontheffingen aanschaffen om in het schilgebied te parkeren. Dit geldt alleen voor bedrijven die geen mogelijkheid hebben voor 'parkeren op eigen terrein' (POET).

Werknemers bedrijven en instellingen schil

Werknemers zullen hun auto op eigen terrein moeten parkeren of krijgen een ontheffing van de werkgever in gebruik (zie vorige alinea). Indien daar onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar is zal op afstand geparkeerd moeten worden op in de parkeergarages of op de parkeerterreinen. Deze doelgroep komt niet op persoonlijke titel in aanmerking voor een ontheffing in het schilgebied.

Bezoekers bedrijven en instellingen schil

Bezoekers van bedrijven kunnen daar waar mogelijk op eigen terrein parkeren. Indien hier onvoldoende parkeergelegenheid is kan in de blauwe zone geparkeerd worden middels de parkeerschijf voor een maximale parkeerduur van 1 uur. Als bezoekers van bedrijven voor langere tijd willen parkeren in de schil dan worden ze verwezen naar de parkeergarages of op de parkeerterreinen.

De gemeente heeft de mogelijkheid de parkeersituatie in de schilgebieden te monitoren door een aparte parkeerbalans op te stellen, waaruit de verhouding tussen parkeervraag en parkeeraanbod op het piekmoment blijkt en op basis van klachten. Indien er een bepaald aantal klachten zijn zullen er parkeerdrukmetingen worden uitgevoerd om een objectief oordeel te verkrijgen van de parkeerdruk in het gebied.

8.5 Parkeren in de overige woonwijken en kernen

8.5.1 Huidige situatie en ambitie

Woonwijken zijn vaak in het verleden gebouwd met een lager autobezit in gedachten. Daardoor wordt parkeren in veel woonwijken steeds lastiger door de groei van het autobezit. Bewoners moeten steeds vaker verder lopen voor een beschikbare parkeerplaats. Extra parkeerplaatsen aanleggen is echter een kostbare opgave. Er is gebrek aan ruimte of de aanleg gaat ten koste van andere ruimtelijke claims als groen en speeltuinen. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn lastig rendabel te krijgen. De ambitie is om tot betaalbare, efficiënte maatregelen te komen in woonwijken, die bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk. Deze maatregelen zijn gebiedsgericht en toekomstvast.

8.5.2 Mogelijke maatregelen

De mogelijke maatregelen voor een woonwijk zijn afhankelijk van het type woonwijk en type parkeerprobleem. Voor het oplossen van het parkeerprobleem wordt het Beïnvloeden-Benutten-Beprijzen-Bouwen-principe toegepast (zie hoofdstuk 5.1). 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.

Een aantal voorbeelden van maatregelen zijn:

Beïnvloeden:

Het aanbieden van en communicatie over deelauto's, fietsvoorzieningen en openbaar vervoer in woonwijken. Er kunnen afspraken op buurtniveau gemaakt worden over het gebruik van parkeerplaatsen, zoals eerste auto's zoveel mogelijk voor de deur en tweede auto's aan de rand van een buurt.

Benutten:

Parkeren op eigen terrein kan vaak beter benut worden. Bij buurten naast kantoren en bedrijven kunnen de bewoners in de avond en nacht parkeren op de parkeerplaatsen van die kantoren en bedrijven. Parkeren (van tweede auto's) in woonbuurten kan op afstand aan randen van de buurt. Door centrale parkeervoorzieningen en functiemeningen bij ontwikkelingen kunnen parkeerplaatsen beter benut worden.

Beprijzen:

Regulering (op korte termijn de inzet van blauwe zone met de aanvullende maatregel voor parkeren op eigen terrein) wordt alleen ingezet waar dit verbetering geeft van de parkeersituatie. Regulering is geen doel op zich, maar een middel. Parkeerregulering beschermt een buurt tegen buurtvreemde parkeerders. Regulering wordt gebiedsgewijs aangepakt, waarbij rekening wordt gehouden met logische natuurlijke grenzen om overloop te beperken. Invoering van parkeerregulering wordt in combinatie met vergunningbeperking bij parkeren op eigen terrein gedaan, om alle parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten.

Bouwen:

Door het herschikken van parkeerplaatsen gelijktijdig met grootschalige onderhoudswerkzaamheden ("werk-met-werk") is op een efficiënte manier extra parkeercapaciteit te realiseren.

Volgend schema geeft de aanpak weer die de gemeente Roermond hanteert om mogelijke parkeerproblemen in woonwijken op te lossen.

Opstellen van buurtafhankelijke kaders:

- Vraagvolgend: voldoende signalen van parkeeroverlast
- Afbakening van onderzoeksgebied (straten, buurten, wijk)
- Ruimtelijke ambities voor de buurt in relatie tot gemeentelijk beleid
- Doelgroepen en actoren in de buurt
- Financiële mogelijkheden

Onderzoek parkeerproblematiek:

- Huidige parkeercapaciteit bepalen, incl. parkeren op eigen terrein
- Huidige parkeervraag bepalen
- Bepalen parkeerdruk
- Parkeergedrag doelgroepen in kaart brengen
- Verwachte groei autobezit en daarmee parkeerdruk bepalen
- In kaart brengen mogelijke nieuwe ontwikkelingen
- Ruimtelijke structuur buurt of wijk

Maatregelen bepalen:

- Wat zijn de mogelijke maatregelen op basis van de BBBB-aanpak
- Wat is betaalbaar, en ruimtelijk, juridisch en organisatorisch mogelijk
- Globale uitwerking kansrijke maatregelen
- Waarvoor is draagvlak binnen de buurt of wijk (voldoende respons, meerderheid voor/tegen)
- Keuze maatregel(en)

Uitvoering:

- Verdere uitwerking maatregel(en)
- Mogelijkheden om werk met werk te verrichten
- Planning
- Financiering
- Communicatie
- Uitvoering

9 Parkeren en bouwen

Mobiliteit, auto en fietsbezit en -gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien. De vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en fiets zal als gevolg daarvan blijven toenemen. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in en kunnen bij een onjuiste dimensionering (aantal en verschijningsvorm) de kwaliteit van de leefomgeving aantasten.

Anderzijds kan een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Door middel van deze normen kan een goed inschatting worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (bouw)projecten. In dit parkeerbeleidsplan worden de kaders gegeven voor een nieuwe parkeernormennota die separaat aan dit plan is opgesteld.

9.1 Aanleiding voor nieuwe parkeernormensystematiek

De huidige parkeernormen en de bijhorende systematiek zijn opgenomen in de Parkeernota Roermond 2006. In de tussenliggende tijd is er echter veel veranderd. Het juridische kader waarbinnen parkeernormen zijn vastgelegd bijvoorbeeld. Sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan de parkeereis voor nieuw- en verbouw niet meer worden vastgelegd in de bouwverordening en moet de parkeereis worden doorgelegd in de omgevingsvergunning. Daarnaast zijn de landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers herijkt. De huidige Roermondse parkeernormen zijn gebaseerd op de kencijfers van CROW uit 2004. Inmiddels heeft CROW deze parkeerkencijfers opnieuw onderzocht en zijn de meest recente kencijfers vastgelegd in publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”, welke publicatie 182 “Parkeerkencijfers-Basis voor parkeernormering” vervangt. Ontwikkelingen in het autobezit maakten het noodzakelijk om deze kencijfers te actualiseren. Het gemiddelde autobezit per inwoner/huishouden neemt nog steeds toe, wat leidt tot een toenemende vraag naar parkeerplaatsen, met name in woonwijken. Tenslotte mag geconcludeerd worden dat de huidige parkeernormennota te weinig flexibiliteit biedt om omgevingsfactoren mee te nemen in nieuwe ruimtelijke plannen. Redenen genoeg om een nieuwe parkeernormensystematiek op te stellen.

9.2 Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

In de gemeentelijke Parkeervisie 2012 staat over parkeren in relatie tot nieuwe ontwikkelingen het volgende vermeld:

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.

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. Uitgangspunt is om binnen de bandbreedtes van de nieuwste parkeerkencijfers van CROW te zoeken naar de best passende parkeernorm voor Roermond. 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.

9.3 Uitgangspunten parkeernormensystematiek

De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn de kaders waarbinnen de parkeernormennota is opgesteld. Andere uitgangspunten waarbinnen de parkeernormennota zich moet bewegen:

- De gemeente Roermond ervaart dat bij het toepassen van sturende (minimale) parkeernormen in woonwijken dit een tekort aan parkeerplaatsen oplevert. Dit weerhoudt bewoners namelijk niet om bijvoorbeeld een tweede auto aan te schaffen. Een voorbeeld hiervan is de nieuwbouwwijk Mussenberg. Het sturend parkeerbeleid levert in deze wijken voornamelijk een parkeerprobleem op in plaats van het terugdringen van het autobezit. Voor woningbouw wordt dan ook vraagvolgend parkeerbeleid toegepast, wat resulteert in het hanteren van maximale parkeernormen binnen de bandbreedte die door CROW wordt gesteld.
- 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. Voor andere functies dan wonen wordt dan ook een beperkt sturend parkeerbeleid voorgesteld, wat resulteert in het hanteren van gemiddelde parkeernormen binnen de bandbreedte van de kencijfers van CROW.
- 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. Dit betekent dat binnen nieuwe ontwikkelingen gezocht wordt naar mogelijkheden om (een deel van) de parkeervraag onder te brengen in bestaande (gebouwde) parkeervoorzieningen.
- De parkeerkencijfers van CROW zijn niet overal in Nederland hetzelfde. De parkeerbehoefte is immers afhankelijk van locatie van de voorziening en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijze. Daarom wordt door CROW onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de kern waarin de locatie zich bevindt en wordt tevens onderscheid gemaakt naar de zone binnen de kern waarin de voorziening gelegen is.

- De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid, oftewel het aantal adressen per km² binnen de bebouwde kom. Binnen Roermond geldt een omgevingsadressendichtheid van 1.200 adressen/km². Daarmee wordt Roermond als matig stedelijk aangemerkt.
- De drie zones die binnen Roermond onderscheiden worden zijn:
 - Centrum;
 - Schil/overloopgebied;
 - Rest van de bebouwde kom.

Het gebied binnen de Singelring en tussen het spoor en de Singelring kan als centrumgebied worden aangemerkt. Het gebied daaromheen, wat grofweg de Voorstad St. Jacob, Roerzicht, Roermondse veld en Vrijveld omvat, wordt aangemerkt als de schil c.q. het overloopgebied. De overige gebieden binnen de bebouwde kom vallen in de zone 'rest van de bebouwde kom' evenals de dorpskernen binnen de gemeente.

9.4 Uitwerking in separate Parkeernormennota

Parkeernormen zijn beleidsregels en die zijn volgens de AWB een bevoegdheid van het college. De normen kunnen niet direct onderdeel vormen van het parkeerbeleid omdat een dergelijke beleidsnota op grond van de Wro geen normen mag bevatten. Deze kaders zijn daarom verder uitgewerkt in de Parkeernormennota Roermond en daarin zijn ook de nieuwe parkeernormen voor de gemeente Roermond benoemd. In die Nota wordt tevens de wijze waarop de gemeente Roermond in specifieke situaties wil omgaan met deze normen beschreven, bijvoorbeeld in situaties waar geen ruimte is voor het realiseren van parkeergelegenheid. Deze nota vervangt de parkeernormensystematiek zoals deze was vastgelegd in de Parkeernota 2006.

10 Overige oplossingen

Deze paragraaf geeft inzicht in parkeerkundige oplossingen die bijdragen aan de geformuleerde parkeervisie en de genoemde oplossingsrichtingen. Hierbij gaan we in op gehandicaptenparkeren, de parkeerverwijzing en het faciliteren van oplaadpunten voor elektrische motorvoertuigen.

10.1 Parkeren voor gehandicapten en ouderen

Tot op heden is zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau geen beleid geformuleerd voor de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeenten zijn autonoom wat betreft de procedures die zij volgen met betrekking tot het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Binnen de gemeente Roermond wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat de gemeente hierin volledig autonoom kan handelen. Dit soort gehandicaptenparkeerplaatsen wordt doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar moet zijn. Bij nieuw te bouwen functies wordt rekening gehouden met het aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen volgens de richtlijnen van het CROW. Het aantal te realiseren gehandicaptenparkeerplaatsen heeft ook een bovengrens.

De gemeente Roermond hecht, net als veel andere gemeenten, 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 gehandicapten 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.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Een keuring is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. 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.

Parkeren door gehandicapten

Automobilisten die in het bezit zijn van een (Europese) gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerduurbepering. Veel gemeenten in Nederland die betaald parkeren hebben ingevoerd hanteren geen parkeertarief voor gehandicaptenparkeerkaarthouders. Automobilisten met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen maximaal 3 uur 'gratis' parkeren op de hiervoor aangewezen parkeerplaatsen.

Formeel is het gratis parkeren van gehandicapten in strijd met de gemeentewet artikel 219. Het differentiëren op basis van inkomen of de mogelijkheid om een inkomen te verwerven is niet toegestaan. De Eerste Kamer heeft zich gebogen over een wetsvoorstel om parkeren voor houders van gehandicaptenparkeerkaarten gratis te maken in betaald parkeergebieden (initiatiefvoorstel van Dijken). Het voorstel (EK 30.879,A) is op 9 juni 2009 aangenomen door de Tweede Kamer. Op 30 maart 2010 is het voorstel echter verworpen door de Eerste Kamer.

Ouderen

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, bijvoorbeeld 1 of 1,5 uur. Hierdoor kunnen mensen die slechter ter been zijn eenvoudiger een bezoek brengen aan een winkel in de binnenstad.

10.2 Parkeerverwijzing

De huidige versnipperde parkeerregulering zorgt er voor dat goede communicatie soms lastig is. Hierdoor ontstaat veel zoekverkeer. Door de sterke vereenvoudiging verbetert deze situatie. Door het gebruik van navigatiesystemen wordt de huidige parkeerverwijzing op straat steeds vaker over het hoofd gezien. De ambitie is innovatieve parkeerinformatie en –verwijzing, die bijdraagt aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van Roermond.

Doelgroepen

Vooral voor bezoekers is parkeercommunicatie van groot belang. Vaste gebruikers als bewoners en werknemers kennen de parkeersituatie beter. Maar ook zij moeten na een verhuizing of een nieuwe baan zich goed kunnen informeren.

Maatregelen

Parkeerverwijzing is belangrijk om de automobilist te wijzen waar hij of zij het beste kan parkeren. Van belang is dat de informatie, die wordt gecommuniceerd, klopt, actueel en op maat gesneden is. Hierdoor wordt zoekverkeer voorkomen. Er komt een sterke nadruk op doelgroepen-benadering bij de communicatie: “de juiste parkeerder op de juiste plaats”.

Er zijn meerdere kanalen van communicatie: parkeerverwijzing, -bebording en -markering op straat, navigatiesystemen, smartphone-apps, internet en parkeerfolder. Steeds meer automobilisten beschikken over “in-car”-systemen zoals navigatiesystemen en smartphone-apps. Dit maakt het mogelijk om actuele en dynamische parkeergegevens te communiceren met de gebruiker. Ook kunnen gerichte, individuele parkeeradviezen gegeven worden. Hierbij kan bijvoorbeeld de beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergarages getoond worden aan bezoekers van Roermond. Van belang is dat de informatie centraal wordt bijgehouden, actueel is en aansluit bij de landelijke standaard, die nu in ontwikkeling is.

De parkeergarages worden via de parkeerverwijzing (PRIS) vanaf de Singelring bewegwijzerd. Deze parkeerverwijzing op straat blijft nodig. Dit systeem zal echter niet uitgebreid worden, vanwege de hoge kosten, afgezien van de toevoeging van de nieuwe garage. Door de vereenvoudiging van de parkeerregulering is minder bebording op straat nodig. De bebording voor betaald parkeren (internationaal verkeersbord) is overigens helderder weer te geven voor bijvoorbeeld Duitse bezoekers dan bebording voor vergunningparkeren (landelijk verkeersbord). Communicatie zal daarnaast via de gemeentelijke website blijven bestaan. Voor toeristen en

buitenlands winkelend publiek zal relevante informatie ook in het Engels en Duits beschikbaar komen. Voor het kanaliseren van deze informatie wordt samenwerking gezocht met de Roermondse ondernemers (BIZ).

10.3 Faciliteren elektrische voertuigen

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. De gemeente Roermond heeft op verspreid over de stad 9 openbare oplaadpunten op maaiveld laten plaatsen. Daarnaast zijn er oplaadpunten in de parkeergarage Stationspark (3 stuks) en Kazerneplein (2 stuks).

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?
2. Welke rol neemt de gemeente in bij het verdelen en beheren van de openbare ruimte in relatie tot oplaadpunten voor elektrisch vervoer?

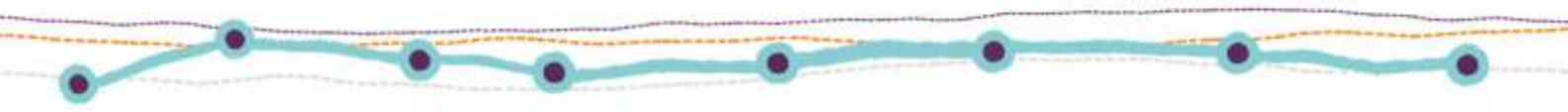
Vanuit de visiepunten neemt de gemeente Roermond een actief faciliterende rol aan: De gemeente Roermond wil het elektrisch vervoer laten groeien. De gemeente neemt daartoe actief contact op met de aanbieders van oplaadpunten, stelt openbare ruimte ter beschikking en communiceert actief over de mogelijkheden. Echter de gemeente Roermond kampt op bepaalde locaties met een hoge parkeerdruk, waarbij het ongewenst is om parkeerplaatsen te onttrekken voor mogelijk dubbelgebruik. Dit betekent dat de gemeente terughoudend is met het faciliteren van elektrische oplaadpunten voor algemeen en individueel gebruik in de binnenstad en in gebieden met een

parkeerdruk hoger dan 85% (gemiddelde parkeerdruk per minimaal 1 dagsoort). Ook wordt alleen op de bestemmingslocaties van oplaadpunten voorzien. Daarnaast worden geen oplaadpunten geplaatst op flitsparkeerplaatsen.

10.4 Grote voertuigen

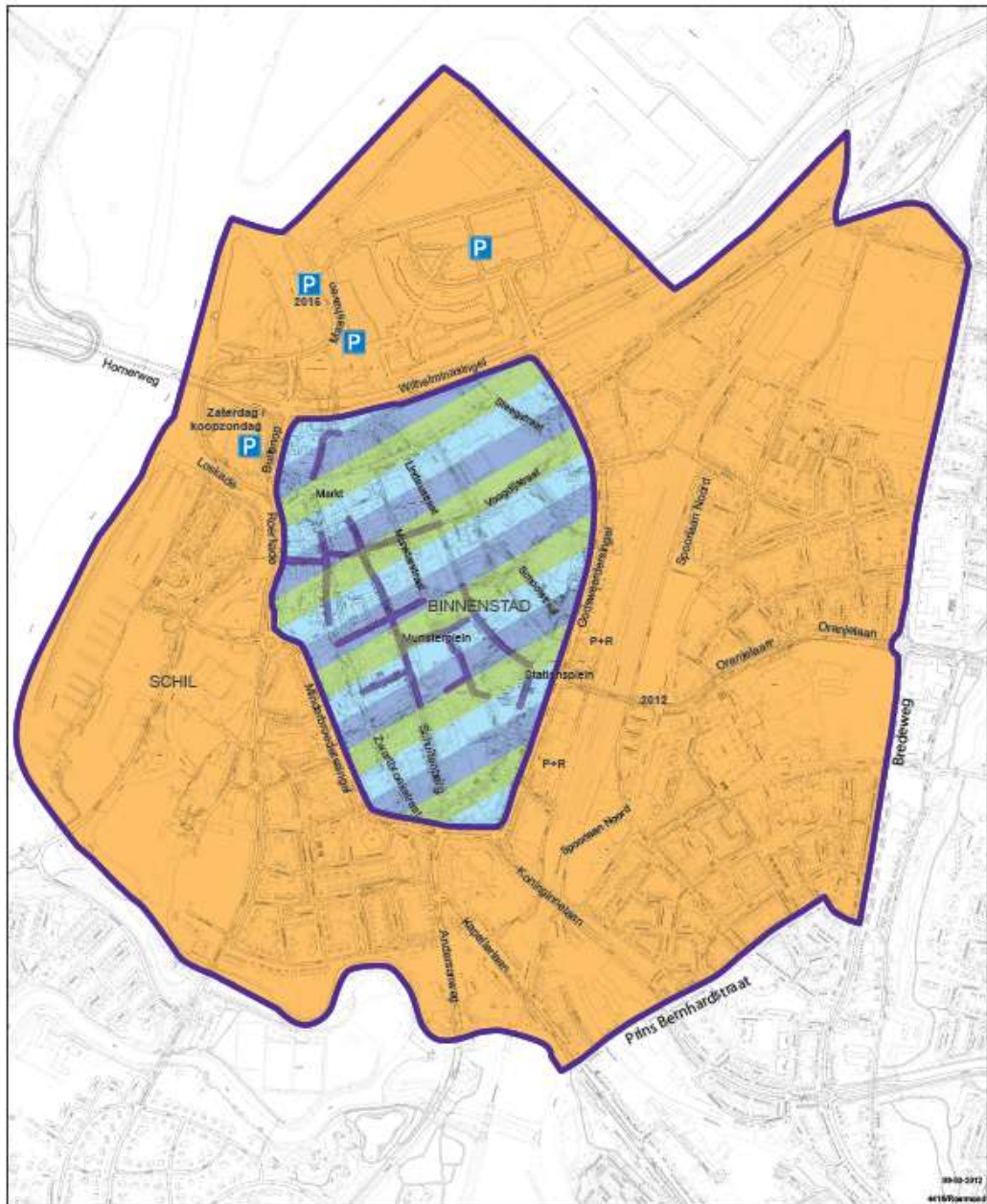
In de APV is geregeld dat het voor grote voertuigen verboden is om tussen 18 en 8 uur te parkeren binnen de bebouwde kom. Als alternatief kan geparkeerd worden op de bedrijventerreinen. Op dit moment voldoet dit en zijn er weinig klachten. Verbeterpunt is de bebording. Deze moet aan de komgrenzen worden geplaatst, maar ook bij de locaties waar wel mag worden geparkeerd.

Veilig parkeren en overnachten is een actueel thema. Samen met de beroepsgroep en Rijkswaterstaat wordt gezocht naar een geschikte locatie voor parkeren van vrachtauto's op een beveiligd terrein. De gemeente faciliteert hierin, maar het initiatief komt van de markt en Rijkswaterstaat.



BIJLAGEN

Bijlage 1 Doelgroepenkaart



BIJLAGE

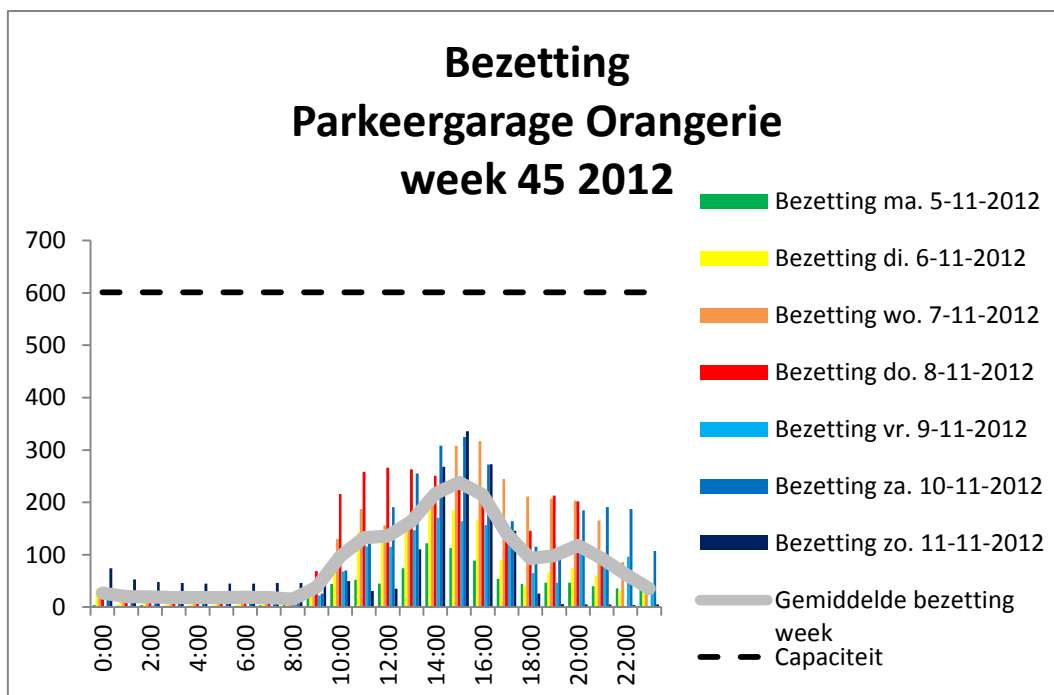
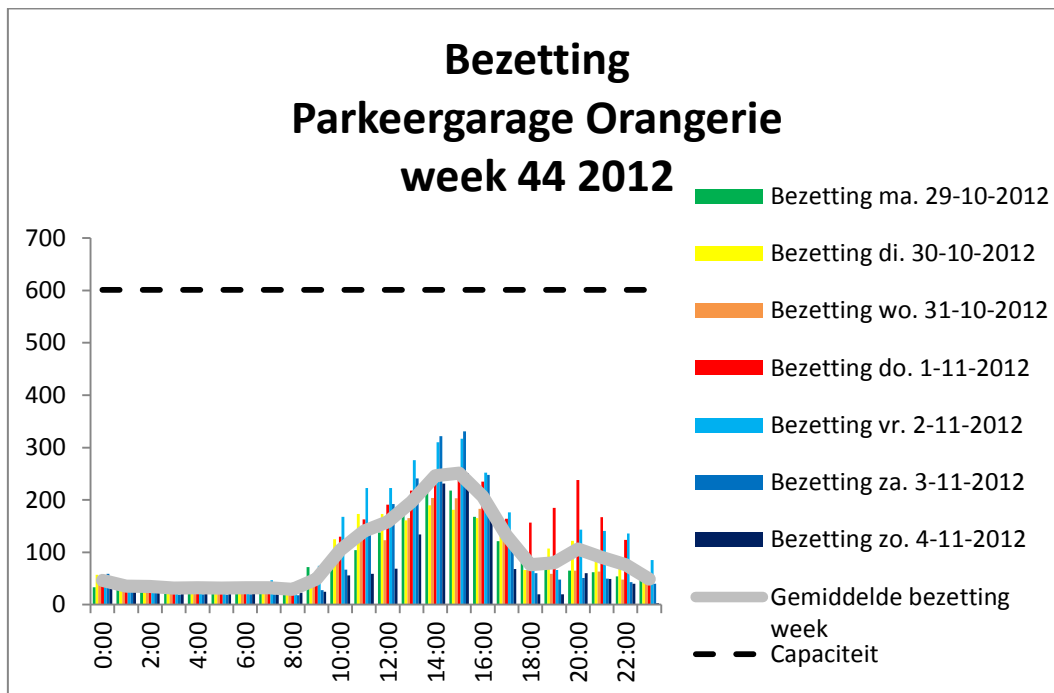
Gemeente Roermond

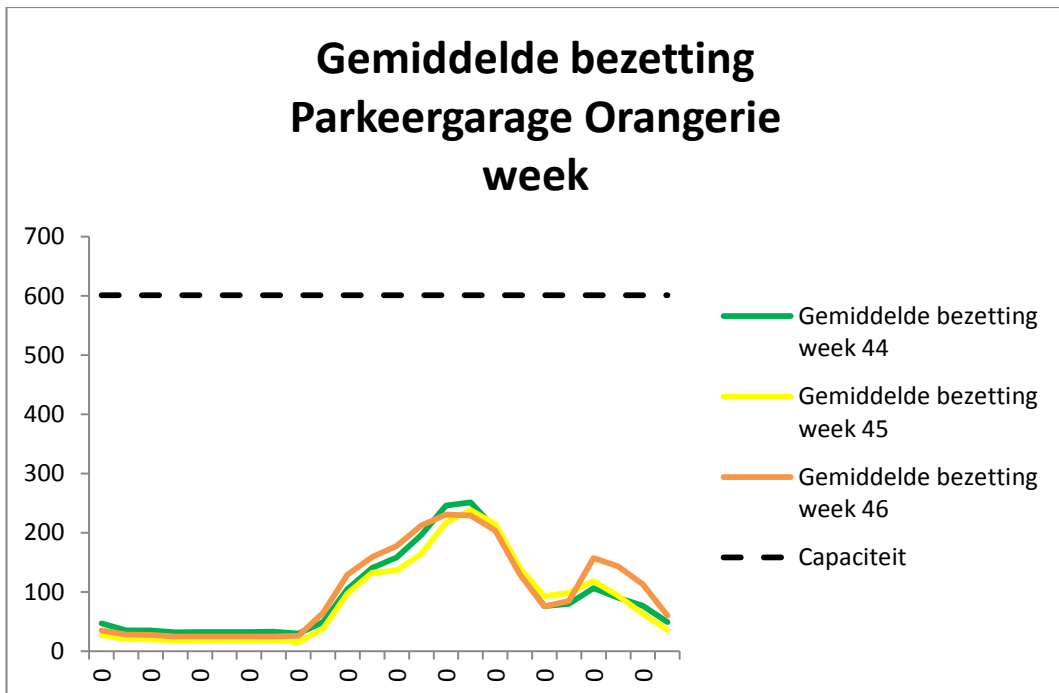
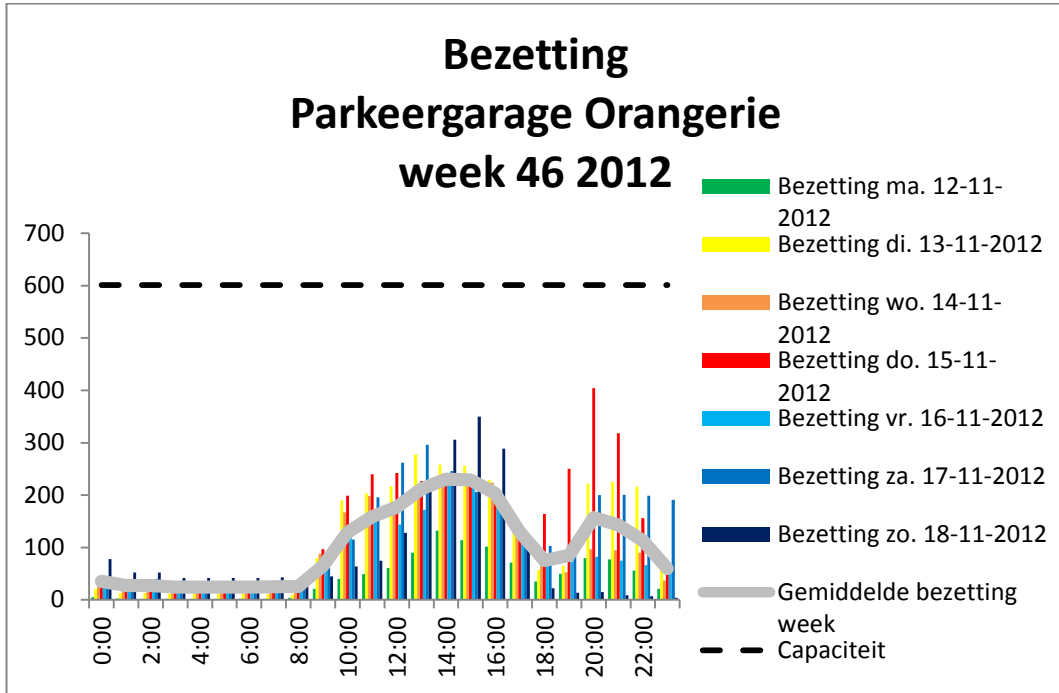
- Schildoelgroepen
- Winkelgebied
- Grensgebied
- Bewoners - binnenstad
- Bezoekers kort - binnenstad
- Bezoekers bewoners - binnenstad

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

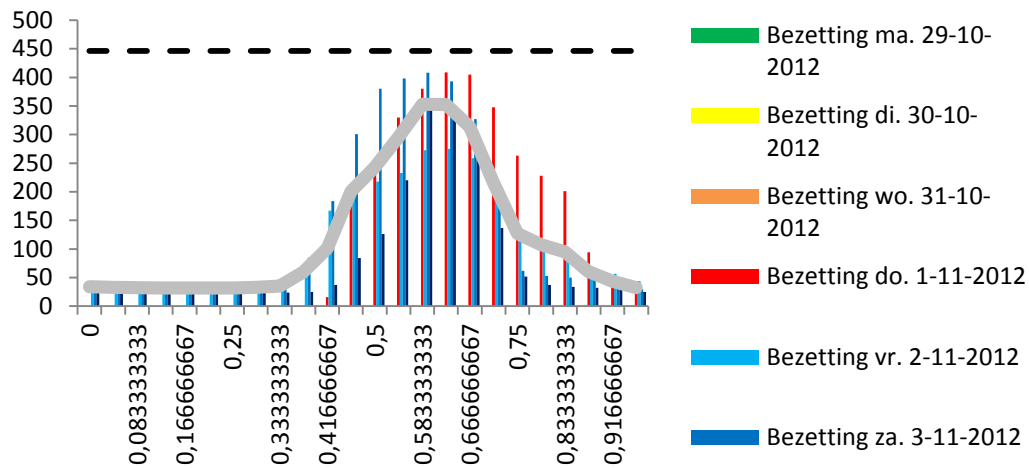


Bijlage 2 Bezetting parkeergarages

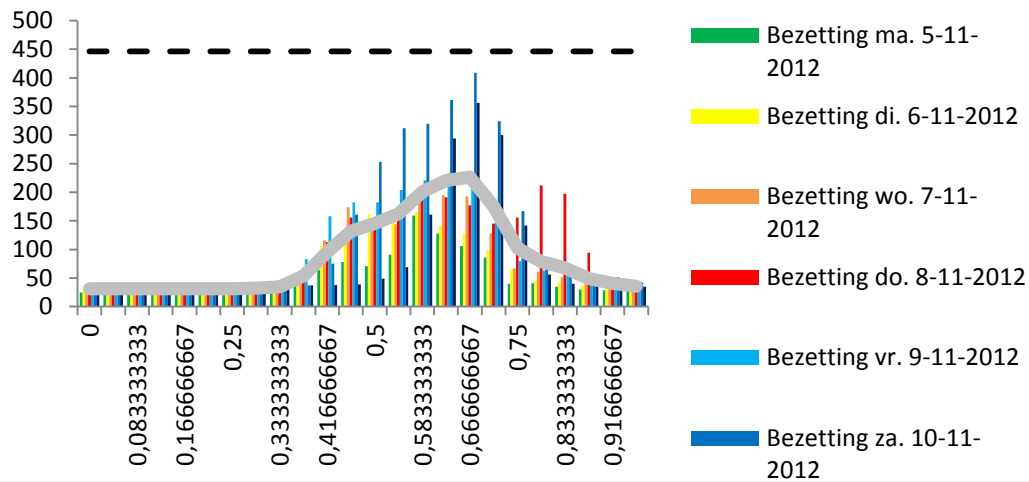




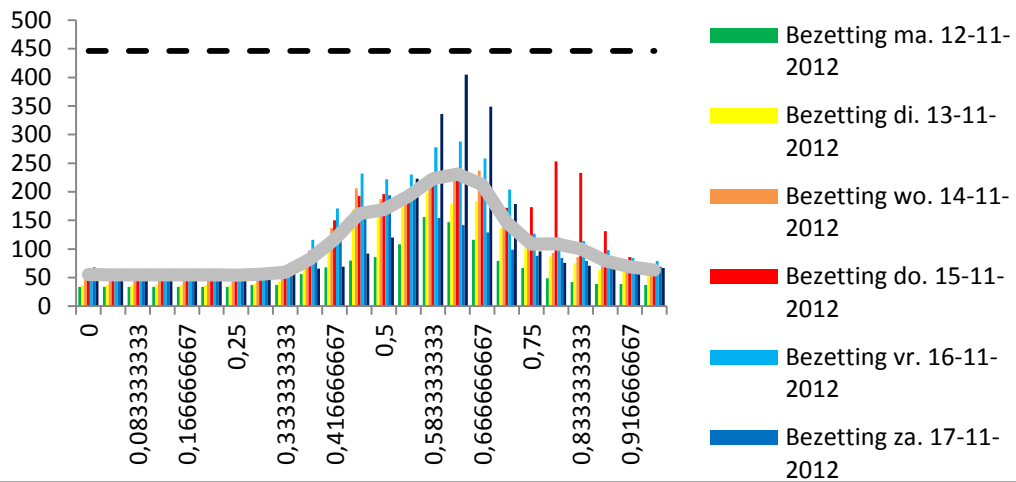
Bezetting Parkeergarage Roercenter week 44 2012



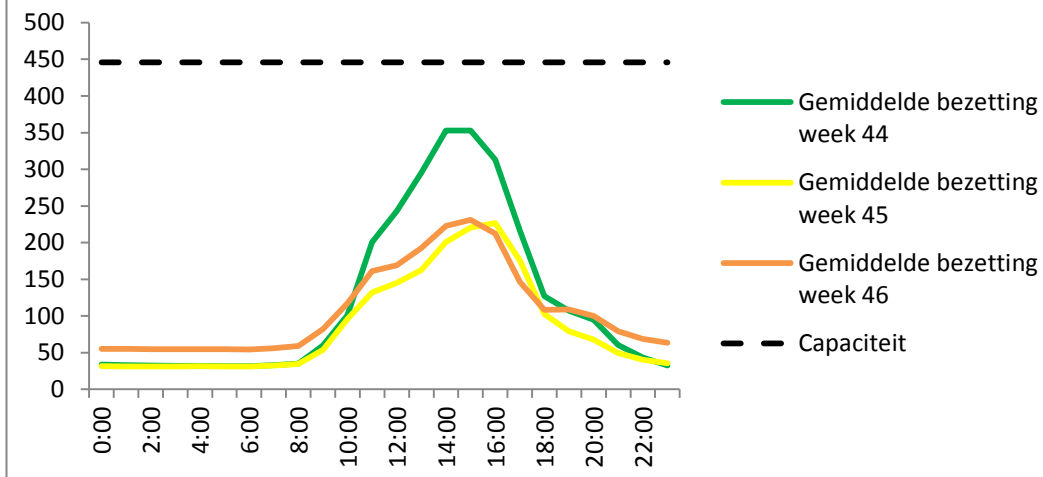
Bezetting Parkeergarage Roercenter week 45 2012



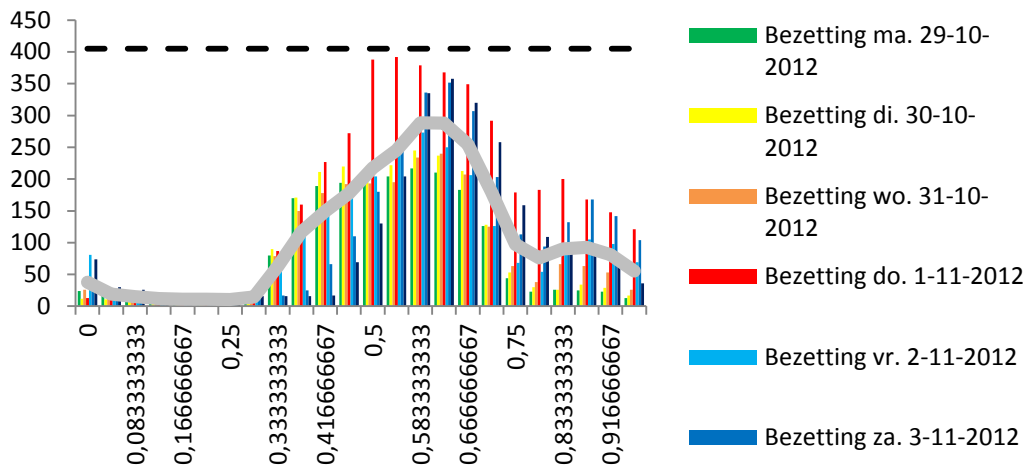
Bezetting Parkeergarage Roercenter week 46 2012



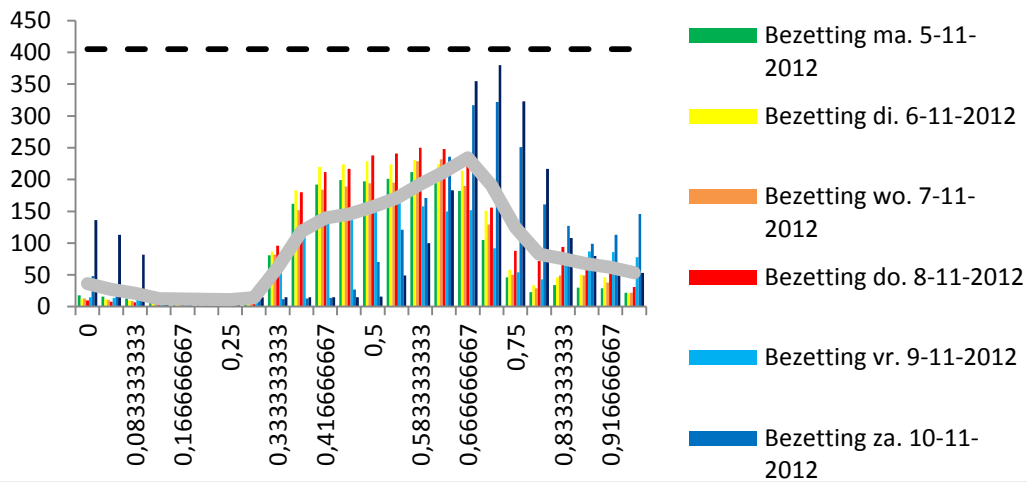
Gemiddelde bezetting Parkeergarage Roercenter week



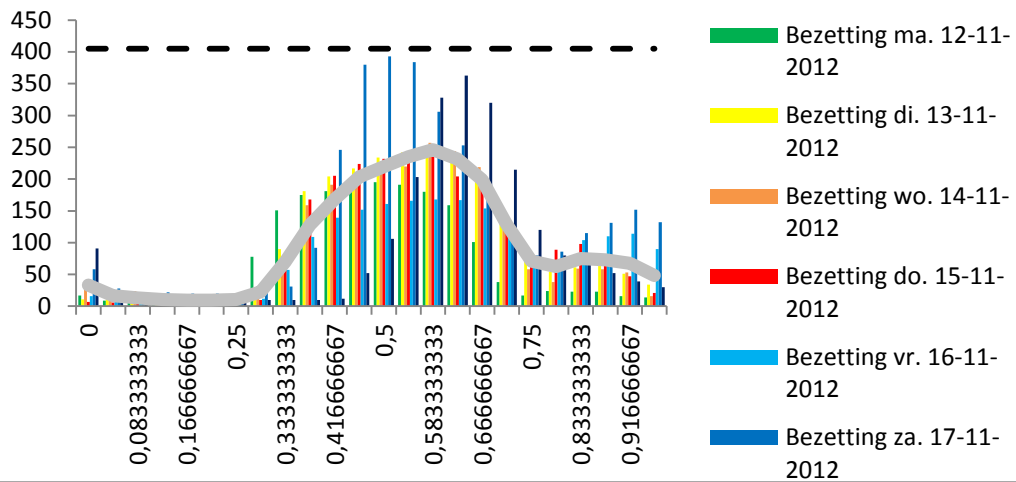
Bezetting Parkeergarage Kazerneplein week 44 2012



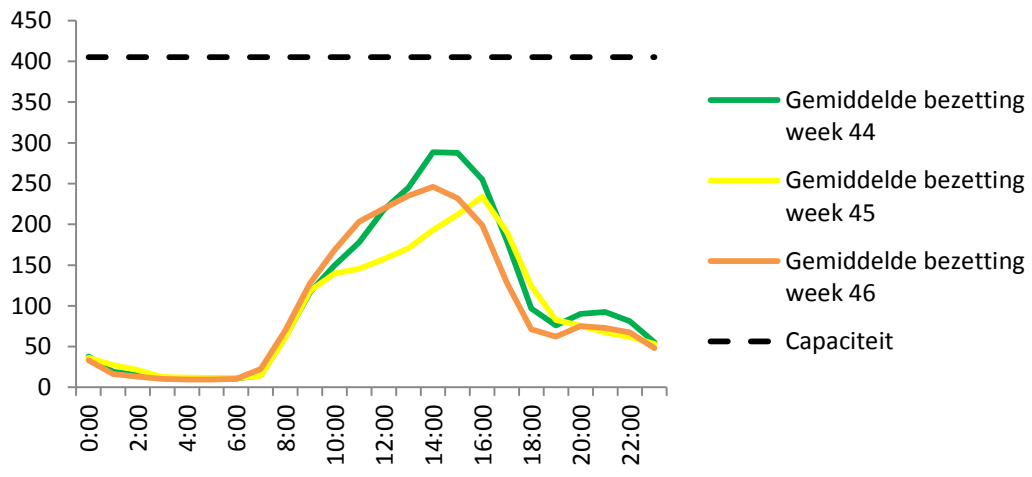
Bezetting Parkeergarage Kazerneplein week 45 2012



Bezetting Parkeergarage Kazerneplein week 46 2012



Gemiddelde bezetting Parkeergarage Kazerneplein week



Bijlage 3 Aantal uitgegeven vergunningen

Centrum Roermond														
					werkdag						zaterdag		zondag	
functies			norm		pp	# uitgegeven vergunningen	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Bewoners	750	woningen	1,2	pp/woning	900	858	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers bewoners	750	woningen	0,3	pp/woning	225		10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Ambulante						96	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Non-profit						105	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
TOTAAL					1.284									
Beschikbare parkeercapaciteit op straat (excl. p-terreinen)							-							
Beschikbaar flitsparkeren							-							

Centrum Roermond														
					werkdag						zaterdag		zondag	
functies			norm		pp	# uitgegeven vergunningen	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Bewoners	750	woningen	1,2	pp/woning	900	858	429	429	772	686	858	515	686	601
Bezoekers bewoners	750	woningen	0,3	pp/woning	225		23	45	180	158	0	135	225	158
Ambulante						96	96	96	5	5	0	0	0	0
Non-profit						105	105	105	5	5	0	0	0	0
TOTAAL					1.284		653	675	962	854	858	650	911	758
Beschikbare parkeercapaciteit op straat (excl. p-terreinen)							975	977	1.036	1.036	1.042	1.019	1.019	1.041
Beschikbaar flitsparkeren							323	302	74	182	184	369	108	283

Bijlage 4 Overzicht parkeerregimes en parkeerproducten (korte termijn)

A. Overzicht parkeerregimes

Onderstaande tabel geeft een overzicht welke regimes bij de implementatie van het korte termijn-parkeerbeleid ingevoerd worden. De definitieve uitwerking wordt vastgelegd in de bijhorende parkeerverordening, parkeerbelastingverordening en aanwijsbesluiten.

Parkeerlocatie	Doelgroep						Regime	Parkeerproducten	Status
	Bewoners	Bezoek van bewoners	Funshoppers	Runshoppers	Werknemers / ondernemers	Ambulante ondernemers			
Straatparkeren									
Binnenstad (algemeen binnen Singelring)	X	X				X	Flitsparkeren met maximale parkeerduur van 0,5 uur.	Bewonersvergunning binnenstad 1 Bewonersvergunning binnenstad 2 Bezoekersregeling binnenstad Ondernemersvergunning binnenstad Ambulante vergunning	Nieuw regime
Binnenstad (flitsparkeerplaatsen)				X			Flitsparkeren met maximale parkeerduur van 0,5 uur	Geen	Bestaand regime
Spoorzona oost (Vrijveld, Roermondse Veld)	X	X		X		X	Parkeerschijfzone	Bewonersonthefingen Parkeerschijfzone Bezoekersregeling blauwe zone Werknemersvergunningen	Bestaand regime

Singelring en spoorzone west	X	X		X		X		Betaald parkeren	Bewonersvergunningen Bezoekersregeling Ambulante vergunning	Aanpassing ivm project Singelring
Roerzicht	X	X		X		X		Vergunninghoudersparkeren	Bewonersvergunningen schil Werknemersvergunning schil Bezoekersregeling vergunninghouderszone schil Ambulante vergunning	
Voorstad St. Jacob	X	X		X		X		Vergunninghoudersparkeren	Bewonersvergunningen schil Werknemersvergunning schil Bezoekersregeling vergunninghouderszone schil Ambulante vergunning	
Parkeergarages rond binnenstad										
Kazerneplein (Gemeente)	X	X	X			X		Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Bewonersvergunning plus 1 en 2 Bewonersabonnementen Werknemersvergunning voor werkdagen Werknemersvergunning voor gehele week	
Stationspark (Gemeente)	X	X	X			X		Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Bewonersvergunning plus 1 en 2 Bewonerabonnementen Werknemersvergunning voor werkdagen Werknemersvergunning voor gehele week	
Roercenter	X	X	X			X		Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Bewonersvergunning plus 1 en 2 Bewonerabonnementen Werknemersvergunning voor werkdagen Werknemersvergunning voor gehele week	
Oranjerie (Q-Park)	X	X	X			X		Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Bewonersvergunning plus 1 en 2 Bewonerabonnementen Werknemersvergunning voor	

										werkdagen Werknemersvergunning voor gehele week	
Looskade (voorheen CWI)		X	X		X				Betaald parkeren met dagtarief. Uitsluitend op koopavonden, feestdagen en in het weekend		
Ursulagarage	X	X	X		X				Stallingsgarage	Bewonersabonnementen Werknemersvergunning voor 5 dagen Werknemersvergunning voor 7 dagen	
Parkeerterreinen rond binnenstad											
Wilhelminaplein	X	X	X		X				Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Werknemersvergunning voor werkdagen Werknemersvergunning voor gehele week Bewonersvergunning 1 en 2 Ambulante vergunning	
Parallelweg Wilhelminasingel (N280)/ Brandweer		X	X		X				Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Werknemersvergunning voor werkdagen Werknemersvergunning voor gehele week Bewonersvergunning 1 en 2 Ambulante vergunning	Wordt aangepast in project N280
Loesbleik		X	X		X				Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Bewonersvergunning binnenstad 1 Bewonersvergunning binnenstad 2 Ambulante vergunning	Tijdelijk in afwachting van bouwplan
Akcros		X	X		X				Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Werknemersvergunning voor 5 dagen Werknemersvergunning voor 7 dagen	Tijdelijk in afwachting van bouwplan
Voorstad		X	X		X				Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Werknemersvergunning voor 5 dagen Werknemersvergunning voor 7 dagen	Tijdelijk in afwachting van bouwplan
Knevelsgraafstraat		X	X		X				Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Werknemersvergunning voor 5 dagen Werknemersvergunning voor 7 dagen	Tijdelijk in afwachting van bouwplan
Moutfabriek		X	X		X				Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Werknemersvergunning voor 5 dagen Werknemersvergunning voor 7 dagen	Gesloten

Parkeren Designer Outlet Centre											
Eigen terrein Designer Outlet Centre			X						Betaald parkeren (dagkaart)	Geen	Invoering achteraf betalen (slagbomen)
Maashaven			X						Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur	Werknemersvergunning voor 5 dagen Werknemersvergunning voor 7 dagen	Tijdelijk in afwachting van bouwplan
Arlo			X						Betaald parkeren zonder maximale parkeerduur Alleen geopend in weekend	Geen	Tijdelijk in afwachting van bouwplan
Flitsparkeerplaatsen Kazerneplein				X					Betaald parkeren met maximale parkeerduur van 0,5 uur	Geen	
P&R terreinen											
P&R Godsweetersingel (Noord)			X		X		X		Betaald parkeren maximaal 24 uur	Abonnement treinreizigers reductie Werknemersvergunning voor 7 dagen en indien parkeerdruk toelaat ook vergunning voor 5 dagen	
P&R Veeladingstraat (Zuid)			X		X		X		Betaald parkeren maximaal 24 uur	Abonnement treinreizigers reductie Werknemersvergunning voor 7 dagen en indien parkeerdruk toelaat ook vergunning voor 5 dagen	

B. Overzicht parkeerproducten

Bewonersvergunning binnenstad

Omschrijving:	Parkeervergunning voor bewoners met een woonadres in de binnenstad. Met deze vergunning kan geparkeerd worden op de flitsparkeren in de binnenstad met uitzondering van de exclusieve flitsparkeerplaatsen aan de rand van het kernwinkelgebied. Deze parkeervergunning wordt digitaal verstrekt op basis van kenteken. Het tarief van een tweede bewonersvergunning voor de binnenstad is (beperkt) hoger dan een eerste vergunning.
Voorwaarden:	<ul style="list-style-type: none">- Parkeervergunning is gekoppeld aan een kenteken welke geregistreerd staat op een woonadres in de binnenstad- Per woonadres worden maximaal twee vergunningen verstrekt- Indien een bewoner de beschikking heeft over een eigen private parkeergelegenheid komt deze niet in aanmerking voor een parkeervergunning (POET-regeling)

Bewonersvergunning binnenstad plus

Omschrijving:	Een houder van een bewonersvergunning voor de binnenstad kan een aanvulling op deze vergunning aanschaffen, namelijk de mogelijkheid om in de daluren (van 19:00 tot 9:00) in de parkeergarages van de binnenstad te parkeren ¹ . Buiten deze tijden kan ook in de parkeergarage geparkeerd worden maar dan tegen het reguliere garagetarief. Voor deze aanvulling wordt een meerprijs in rekening gebracht.
Voorwaarden:	<ul style="list-style-type: none">- Parkeervergunning is gekoppeld aan een kenteken welke geregistreerd staat op een woonadres in de binnenstad- Per woonadres worden maximaal twee vergunningen verstrekt- Indien een bewoner de beschikking heeft over een eigen private parkeergelegenheid komt deze niet in aanmerking voor een parkeervergunning (POET-regeling)

¹ Voor de parkeergarages die niet in exploitatie van de gemeente zijn, moeten hier nog aanvullende afspraken gemaakt worden met de betreffende exploitant.

Bewonerabonnement parkeergarages

Omschrijving: Voor bewoners in de binnenstad wordt voor het parkeren in de parkeergarages een bewonersabonnement verstrekt. Deze kan worden aangeschaft voor bewoners. De kosten van een abonnement worden bepaald door de exploitant van de parkeergarage.

Voorwaarden: Bewoners met een huisadres hebben in de binnenstad van Roermond

Bezoekersregeling binnenstad

Omschrijving: Bewoners in de binnenstad (ook niet vergunninghouders) hebben de mogelijkheid een bezoekersregeling aan te schaffen. Dit betreft een digitale parkeerbundel van 270 parkeerminuten. Een bewoner kan middels het doorgeven van het kenteken een bezoeker aan- en afmelden. Het aantal geparkeerde minuten gaat van de parkeerbundel af. De bezoekersregeling kan ook worden gebruikt voor het faciliteren van mantelzorgers. Mensen kunnen op basis van een zorgindicatie vanuit Welzijn hun parkeerbundel verhogen.

Voorwaarden: Bewoners met een huisadres hebben in de binnenstad van Roermond
Per jaar kan maximaal een parkeerbundel van 270 parkeerminuten worden aangeschaft
Er kunnen meerdere bezoekers tegelijk door een bewoner worden aangemeld

Werknemersvergunning binnenstad

Omschrijving: Bedrijven die gevestigd zijn in de binnenstad hebben de mogelijkheid een abonnement aan te schaffen waarmee geparkeerd kan worden in de parkeergarages in en rondom de binnenstad. Er bestaat de mogelijkheid om een abonnement voor werkdagen (van 7:00 tot 19:00 uur) aan te schaffen en voor de gehele week. De kosten van de werknemersvergunning voor gehele week (7 dagen) zijn hoger dan de vergunning voor werkdagen.

Voorwaarden: Bedrijven moet volgens een inschrijving van de kamer van koophandel gevestigd zijn in de binnenstad van Roermond.

Ondernemersvergunning

Omschrijving: De gemeente Roermond geeft een beperkt aantal ondernemersvergunningen uit. Hiermee kan een ondernemer parkeren op de flitsparkeerplaatsen in de binnenstad. De kosten van een ondernemersvergunning zijn een veelvoud van een werknemersabonnement in een parkeergarage.

Voorwaarden: In het parkeerbeleid wordt gestimuleerd dat ondernemers en werknemers in de parkeergarages parkeren. Daarom wordt een beperkt aantal ondernemersvergunningen uitgegeven. Alleen ondernemers die kunnen aantonen dat de beschikbaarheid van een parkeerplaats op korte afstand noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering kunnen in aanmerking komen voor een dergelijke vergunning. Indien uit monitoring blijkt dat door het uitgeven van deze vergunningen de parkeerdruk in de binnenstad hoog lijkt, is het mogelijk het aantal uit te geven vergunningen te beperken

Bewonersontheffing parkeerschijfzone

Omschrijving: Parkeerontheffing voor bewoners met een woonadres in de parkeerschijfzone in de schil. Met deze ontheffing kan geparkeerd worden op de parkeerplaatsen in de blauwe zone in de schil. Deze ontheffing wordt digitaal verstrekt op basis van kenteken. De tarieven van een eerste of meerdere bewonersontheffingen zijn gelijk.

Voorwaarden:

- De ontheffing is gekoppeld aan een kenteken welke geregistreerd staat op een woonadres in de schil
- Per woonadres is geen maximum in het aantal te verstrekken ontheffingen.
- Indien noodzakelijk kan de gemeente sturen in het gebruik van eigen parkeergelegenheid en kan de zogenaamde POET-regeling instellen: een bewoner die de beschikking heeft over een eigen private parkeergelegenheid komt dan niet in aanmerking voor een parkeerontheffing

Bezoekersregeling parkeerschijfzone

Omschrijving: Bewoners in de schil waar de parkeerschijfzone is ingesteld, hebben de mogelijkheid een bezoekersregeling aan te schaffen. Dit betreft een digitale parkeerbundel van 270 parkeerminuten. Een bewoner kan middels het doorgeven van het kenteken een bezoeker aan- en afmelden. Het aantal geparkeerde minuten gaat van de parkeerbundel af. De bezoekersregeling kan ook worden gebruikt voor het faciliteren van mantelzorgers. Mensen kunnen op basis van een zorgindicatie vanuit Welzijn hun parkeerbundel verhogen.

Voorwaarden: Bewoners met een huisadres hebben in de schil waar de parkeerschijfzone is ingesteld.
Per jaar kan maximaal een parkeerbundel van 270 parkeerminuten worden aangeschaft
Er kunnen meerdere bezoekers tegelijk door een bewoner worden aangemeld

Bewonersvergunning schil (vergunninghouderszone)

Omschrijving:	Parkeervergunning voor bewoners met een woonadres in een parkeervergunninghouderszone in de schil. Met deze vergunning kan geparkeerd worden op de parkeerplaatsen in de vergunninghouderszone. Deze vergunning wordt digitaal verstrekt op basis van kenteken. De tarieven van de eerste en tweede bewonersvergunningen zijn gelijk.
Voorwaarden:	<ul style="list-style-type: none">- De vergunning is gekoppeld aan een kenteken welke geregistreerd staat op een woonadres in de schil- Per woonadres kunnen maximaal twee vergunningen verstrekt worden- Indien noodzakelijk kan de gemeente sturen in het gebruik van eigen parkeergelegenheid en kan de zogenaamde POET-regeling instellen: een bewoner die de beschikking heeft over een eigen private parkeergelegenheid komt dan niet in aanmerking voor een parkeervergunning

Bezoekersregeling vergunninghouderszone

Omschrijving:	Bewoners in de schil waar vergunninghoudersparkeren is ingesteld, hebben de mogelijkheid een bezoekersregeling aan te schaffen. Dit betreft een digitale parkeerbundel van 270 parkeerminuten. Een bewoner kan middels het doorgeven van het kenteken een bezoeker aan- en afmelden. Het aantal geparkeerde minuten gaat van de parkeerbundel af. De bezoekersregeling kan ook worden gebruikt voor het faciliteren van mantelzorgers. Mensen kunnen op basis van een zorgindicatie vanuit Welzijn hun parkeerbundel verhogen.
Voorwaarden:	Bewoners met een huisadres hebben in de schil waar de vergunninghouderszone is ingesteld. Per jaar kan maximaal een parkeerbundel van 270 parkeerminuten worden aangeschaft Er kunnen meerdere bezoekers tegelijk door een bewoner worden aangemeld

Ambulante parkeervergunning

Omschrijving:	Om zorg verlenende instellingen (thuiszorg) zo goed mogelijk te kunnen faciliteren, bestaat een zogenaamde ambulante parkeervergunning. Thuiszorginstellingen krijgen de mogelijkheid om ambulante parkeervergunningen aan te schaffen. Deze bestaat uit maximaal aantal een digitaal parkeerrecht gekoppeld aan vergunningen van de zorgverleners. De instelling meldt de kentekens die op een bepaalde dag in bedrijf zijn aan in de parkeerrechtendatabase. Dit principe wordt verder uitgewerkt in de verdere digitalisering van de uit te geven parkeerproducten.
Voorwaarden:	Alleen voor aantoonbaar in Roermond werkzaam zijnde (thuis)zorgdiensten.

Dagkaart

Omschrijving:	Bedrijven of instellingen die werkzaamheden verrichten in het gereguleerd gebied waarbij het parkeren van de auto in de nabijheid noodzakelijk is om de werkzaamheden goed te kunnen verrichten kunnen (digitaal) een dagkaart aanvragen. Hiermee kan voor een vast bedrag de gehele dag geparkeerd worden in een parkeervak.
Voorwaarden:	Geen, het gebruik wordt gestuurd door het instellen van een sturend dagtarief.



©2013, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel 070-317 70 05, fax 070-317 80 66

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.

EEN WERELD TE WINNEN

Spark