



gemeente **Roermond**

# Evaluatie parkeren Roermond

Versie: 1.0

Datum: 20-08-2019

Gemeente Roermond, Afdeling Beheer Openbare Ruimte

In samenwerking met Parkingcoach



## Inhoud

|        |                                                                             |    |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.     | Inleiding.....                                                              | 4  |
| 2.     | Managementsamenvatting .....                                                | 5  |
| 3.     | Algemene gegevens .....                                                     | 7  |
| 4.     | Parkeerdruk huidige gereguleerd parkeergebied.....                          | 8  |
| 4.1.   | Schets huidige situatie .....                                               | 8  |
| 4.2.   | Werkwijze .....                                                             | 8  |
| 4.3.   | Conclusie parkeerdrukmeting .....                                           | 9  |
| 4.4.   | Aandachtspunten.....                                                        | 10 |
| 4.5.   | Trends en ontwikkelingen .....                                              | 11 |
| 4.6.   | Mogelijke oplossingsrichtingen.....                                         | 11 |
| 5.     | Parkeernorm.....                                                            | 11 |
| 5.1.   | Schets huidige situatie .....                                               | 11 |
| 5.2.   | Aandachtspunten.....                                                        | 13 |
| 5.3.   | Trends en ontwikkelingen .....                                              | 14 |
| 5.4.   | Mogelijke oplossingsrichtingen.....                                         | 14 |
| 6.     | Vrachtwagen parkeren .....                                                  | 15 |
| 6.1.   | Schets huidige situatie .....                                               | 15 |
| 6.2.   | Aandachtspunten.....                                                        | 15 |
| 6.3.   | Trends en ontwikkelingen .....                                              | 16 |
| 6.4.   | Mogelijke oplossingsrichtingen.....                                         | 17 |
| 7.     | Gehandicapten-parkeerplaatsen .....                                         | 17 |
| 7.1.   | Schets huidige situatie .....                                               | 17 |
| 7.2.   | Aandachtspunten.....                                                        | 18 |
| 7.3.   | Trends en ontwikkelingen .....                                              | 19 |
| 7.4.   | Mogelijke oplossingsrichtingen.....                                         | 19 |
| 8.     | Digitalisering parkeren .....                                               | 20 |
| 8.1.   | Schets huidige situatie .....                                               | 20 |
| 8.2.   | Stand van zaken digitalisering voor bewoners-parkeerproducten.....          | 21 |
| 8.2.1. | Inleiding .....                                                             | 21 |
| 8.2.2. | Actiepunten evaluatie project digitaliseren parkeren van januari 2019 ..... | 21 |
| 8.2.3. | Evaluatie digitale bezoekersvergunning .....                                | 23 |
| 8.2.4. | Kraskaarten vs. digitale bezoekersvergunning .....                          | 24 |
| 8.2.5. | Ongeoorloofd gebruik en het effect op de parkeerdruk.....                   | 25 |
| 8.2.6. | Opbrengsten en kosten .....                                                 | 26 |
| 8.2.7. | Vergelijking met andere gemeentes.....                                      | 26 |

|       |                                                     |    |
|-------|-----------------------------------------------------|----|
| 8.3.  | Aandachtspunten.....                                | 27 |
| 8.4.  | Trends en ontwikkelingen .....                      | 27 |
| 8.5.  | Mogelijke oplossingsrichtingen .....                | 28 |
| 9.    | Handhaving .....                                    | 28 |
| 9.1.  | Schets huidige situatie .....                       | 28 |
| 9.2.  | Aandachtspunten .....                               | 28 |
| 9.3.  | Trends en ontwikkelingen .....                      | 29 |
| 9.4.  | Mogelijke oplossingsrichtingen.....                 | 29 |
| 10.   | Tarifiering en harmonisering.....                   | 29 |
| 10.1. | Schets huidige situatie .....                       | 29 |
| 10.2. | Aandachtspunten.....                                | 30 |
| 10.3. | Trends en ontwikkelingen .....                      | 30 |
| 10.4. | Mogelijke oplossingsrichtingen.....                 | 30 |
|       | Bijlagen.....                                       | 31 |
| 1.    | Benchmark parkeertarieven en vergunningen .....     | 31 |
| 2.    | Parkeerdruk (8 representatieve momenten) .....      | 31 |
| 3.    | Parkeerbeleid gemeente Roermond .....               | 31 |
| 4.    | Nota Parkeernormen .....                            | 31 |
| 5.    | Telling vrachtwagen parkeren.....                   | 31 |
| 6.    | Benchmark regeling gehandicapten parkeren .....     | 31 |
| 7.    | Gehandicapten parkeerplaatsen Centrum 2019 .....    | 31 |
| 8.    | Artikel AD Scanauto's .....                         | 31 |
| 9.    | Overzichtskaart Gebiedsindeling parkeren 2019.....  | 31 |
| 10.   | Overzichtskaart Gebiedsindeling parkeren 2014 ..... | 31 |

## 1. Inleiding

Door het College van B&W is de toezegging gedaan om het parkeerbeleid te evalueren. Door wethouder Evers op 30 januari 2019 is aan uw raad / commissie Ruimte onderstaande toezegging gedaan om het parkeerbeleid grondig te evalueren.

*"Om hier een gedegen antwoord op te geven is het voorstel aan uw raad om de parkeervisie Roermond 2012-2020 grondig te evalueren en hiervoor de uitkomsten in het derde kwartaal 2019 met u te bespreken. De uitkomsten kunnen ook weer als input dienen voor aanpassing van de visie."*

De evaluatie is mede door samenwerking met externe deskundigen tot stand gekomen. In deze rapportage wordt de evaluatie van het parkeren in Roermond beschreven, waarbij er een "foto" wordt gemaakt van de huidige stand van zaken op het gebied van parkeren. Er wordt per element een omschrijving gegeven van de huidige situatieschets, worden de aandachtspunten beschreven, worden de trends en ontwikkelingen beschreven en vervolgens een oplossingsrichting aangegeven. In Q3 2019 wordt de situatieschets van de huidige situatie in Roermond voorgelegd aan de raad en daarna aan de stakeholders om het debat te voeren over de oplossingsrichting en het vaststellen van beleidsuitgangspunten. Op basis van deze uitgangspunten worden verbetervoorstellen uitgewerkt om de waargenomen knelpunten aan te pakken. Dit zal leiden tot het uitwerken van concrete scenario's in Q2 2020 en het vaststellen van het parkeerbeleid in Q3 2020, zodat dit per 1-1-2021 operationeel kan zijn.

In deze situatieschets worden onderstaande elementen geëvalueerd:

1. Parkeerdrukmeting huidig gereguleerd parkeergebied
2. Parkeernorm
3. Vrachtwagen parkeren
4. Gehandicapten-parkeerplaatsen
5. Digitalisering
6. Handhaving
7. Tarifiering en harmonisering

## 2. Managementsamenvatting

Deze evaluatie parkeren Roermond is een foto van de huidige parkeersituatie in Roermond. Hierin zijn van diverse elementen uit het parkeerbeleid de actuele feitelijkheden beschreven en zijn de aandachtspunten aangegeven die er spelen en landelijke trends en ontwikkelingen omschreven. Vervolgens zijn bij ieder thema mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven. Deze gegevens samen dienen als input om met de raad en met stakeholders de gesprekken te voeren over mogelijke aanpassingen van het huidige beleid. Deze gesprekken zullen in Q4 2019 en Q1 2020 plaatsvinden, waarna in Q2 2020 scenario's worden uitgewerkt om in Q3 2020 te komen tot besluitvorming voor het aangepaste beleid voor 2021.

Hieronder zijn de elementen kort samengevat:

### 1. Parkeerdrukmeting huidig gereguleerd parkeergebied

Het beeld op straat in het centrum is dat het er erg druk is. Voornamelijk binnen de Singelring is de parkeerdruk hoog. Deze druk wordt grotendeels veroorzaakt door vergunninghouders. Er zijn enkele "hot spots" waar de parkeerdruk (ook buiten het centrum) hoog is. Binnen acceptabele loopafstand is er echter wel altijd beschikbare parkeercapaciteit aanwezig. Op de momenten dat de parkeerdruk op straat hoog is, zijn er voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarages beschikbaar. De beleving van een mogelijk parkeerprobleem is voornamelijk een verdeelprobleem: welke doelgroepen wil je op welke parkeerplaatsen laten parkeren om voor iedereen een voldoende parkeerplaatsen op de juiste plekken beschikbaar te hebben.

### 2. Parkeernorm

De vigerende parkeernorm voor Roermond dateert uit 2014. Inmiddels zijn er landelijke trends en ontwikkelingen waar de norm niet in voorziet, zoals het aantal oplaadpunten, meer flexibiliteit bij nieuwe ontwikkelingen, mobiliteitsconcepten (MaaS) en carsharing. Er zou een actualisatie van de parkeernorm moeten plaatsvinden, waarbij aandacht voor meer functie omschreven worden, normen worden vastgesteld voor oplaadpunten, er meer flexibiliteit mogelijk is voor het hanteren van de norm en het activeren van een parkeerfonds.

### 3. Vrachtwagen parkeren

Er is een aantal locaties waar hinder wordt ondervonden van het parkeren door vrachtwagens. Er zijn echter weinig alternatieven voor de chauffeurs om elders te parkeren. Er zijn initiatieven om de overlast te verminderen. Deze initiatieven dienen gestimuleerd te worden, om met relatief lage kosten overlast te verminderen.

### 4. Gehandicapten-parkeerplaatsen

Er zijn in het centrum 39 gehandicapten-parkeerplaatsen (GPP's) op straat. In de parkeergarages zijn er ook GPP's. Op straat mag men met een Gehandicapten parkeerkaart (GPK) 3 uur gratis parkeren, in de parkeergarage moet men wel betalen. Er is echter geen overzicht van waar de GPP's zijn. Indien een GPP bezet is, is het dus zoeken naar de dichtstbijzijnde vrije GPP. Het gehandicaptenplatform zou graag zien dat gehandicapten met een GPK op alle parkeerplaatsen op straat 3 uur gratis zouden kunnen parkeren. Tevens zou de informatievoorziening beter kunnen. Parallel hieraan zou er kritisch gekeken moeten worden naar het aantal GPP en de locatie hiervan.

## **5. Digitalisering**

Digitaliseren van de parkeerproducten wordt landelijk steeds verder ingevoerd. In Roermond is een groot deel van de parkeerproducten al gedigitaliseerd en lopen er enkele projecten om verder te digitaliseren. Hiermee wordt de uitgifte van parkeerproducten eenvoudiger en toegankelijker. Het begeleiden van mensen die niet voldoende digitaal zijn is een aandachtspunt. Om optimaal (organisatorisch en financieel) voordeel te hebben van de digitalisering moet nog een laatste stap gezet worden om alles digitaal te hebben. Dan kan er namelijk ook optimaal digitaal gehandhaafd worden en kan er efficiënter gehandhaafd worden, waardoor een hogere betalingsbereidheid ontstaat en lagere handhavingskosten.

## **6. Handhaving**

Er zijn diverse aandachtspunten die door handhaving geconstateerd worden. Veelal goed praktisch op te lossen door integrale benadering tussen handhaving, beleid, digitalisering en parkeercoördinator.

## **7. Tarifiering en harmonisering**

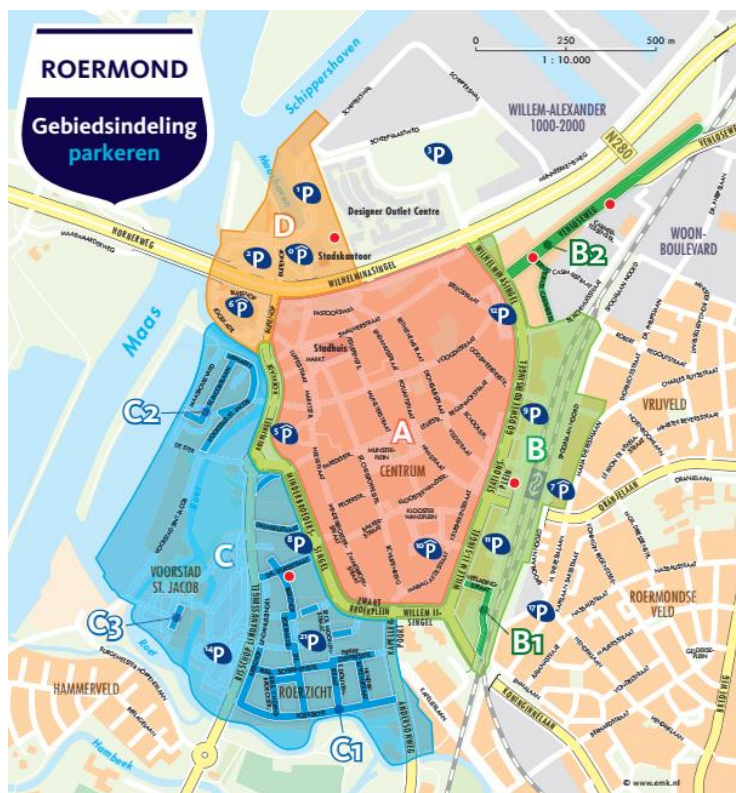
De parkeertarieven en het parkeerregime kunnen ervoor zorgen dat er een andere verdeling van de parkeerdruk ontstaat en dat er meer harmonisering ontstaat. De blauwe zone is geen gefiscaliseerd gebied, dit leidt tot voornamelijk handhavingskosten en weinig opbrengsten. De parkeerplaatsen op straat in het centrum worden veelal bezet door bewoners, terwijl in de parkeergarages nog voldoende parkeerplaatsen vrij zijn. Veel werknemers staan in de gratis gebieden, doordat de kosten voor abonnementen in het centrum voor werknemers hoog liggen. Er dient gekeken te worden naar andere tarifiering om de parkeerdruk beter te sturen.

### 3. Algemene gegevens

Het parkeerregime in Roermond is onderverdeeld in een aantal gebieden (A-B-C-D), zoals in onderstaand kaartje te zien is. Aan de oostzijde van het spoor is een blauwe zone waar men maximaal 1 uur mag parkeren. Op de betaalde parkeerplaatsen op straat binnen en op de Singelring geldt voor bezoekers een parkeerduur restrictie van 1 uur. Buiten de Singelring geldt in het betaald parkeergebied een parkeerduur restrictie van 2 uur. Bezoekers van bewoners kunnen op alle straatparkeerplaatsen parkeren en hebben geen tijdsrestrictie indien ze gebruik maken van de parkeerapp.

In bijlage 1 zijn de parkeertarieven van de parkeerlocaties in Roermond aangegeven en afgezet tegen andere gemeenten in de regio. Daaruit blijkt dat de parkeertarieven van straatparkeren en van de gemeentelijke parkeergarages lager liggen dan in de andere gemeenten. Belangrijk om te vermelden is dat de parkeertarieven in Roermond (gemeentelijke parkeerlocaties) sinds 2014 niet meer verhoogd zijn. Ook niet geïndexeerd.

Op onderstaand overzichtskaartje is de gebiedsindeling aangegeven zoals in 2019 geldt. Dit overzicht is ook opgenomen in bijlage 9. Tevens is in bijlage 10 het overzichtskaartje van 2014 opgenomen. Dit om de verschuiving aan te geven van de parkeersituatie in de afgelopen jaren. De belangrijkste wijziging is dat er een aantal langparkeerterreinen zijn opgeheven door nieuwe ontwikkelingen (zoals P4 – P13 – P15 – P14 – P20). Voor het komende jaar staat ook op de planning dat P1 en P17 een andere functie gaan krijgen.



1 Gebiedsindeling parkeren Roermond 2019

De parkeergarages in Roermond worden door verschillende partijen geëxploiteerd. Hieronder voor de volledigheid een overzicht:

| Parkeergarage                     | Aantal parkeerplaatsen | Exploitant | Beheerder       |
|-----------------------------------|------------------------|------------|-----------------|
| Kazerneplein                      | 400                    | Gemeente   | Q-Park          |
| Stationspark                      | 541                    | Gemeente   | Q-Park          |
| Oranjerie                         | 585                    | Q-Park     | Q-Park          |
| Roercenter                        | 415                    | Q-Park     | Q-Park          |
| Designer Outlet P1 parkeergarage  | 3.000                  | Designer   | Designer Outlet |
| Designer Outlet P2 parkeerterrein | 3.000                  | Outlet     | Roermond        |
| Designer Outlet P3 parkeerterrein | 2.000                  | Roermond   |                 |

Dit betekent dat de gemeente, naast de parkeertarieven op straat en de gemeentelijke parkeerterreinen, zeggenschap heeft over de parkeertarieven van de parkeergarages Kazerneplein en Stationspark. Q-Park bepaalt de parkeertarieven voor de parkeergarages Oranjerie en Roercenter. Het Designer Outlet Roermond bepaalt de parkeertarieven op haar eigen terrein.

#### 4. Parkeerdruk huidige gereguleerd parkeergebied

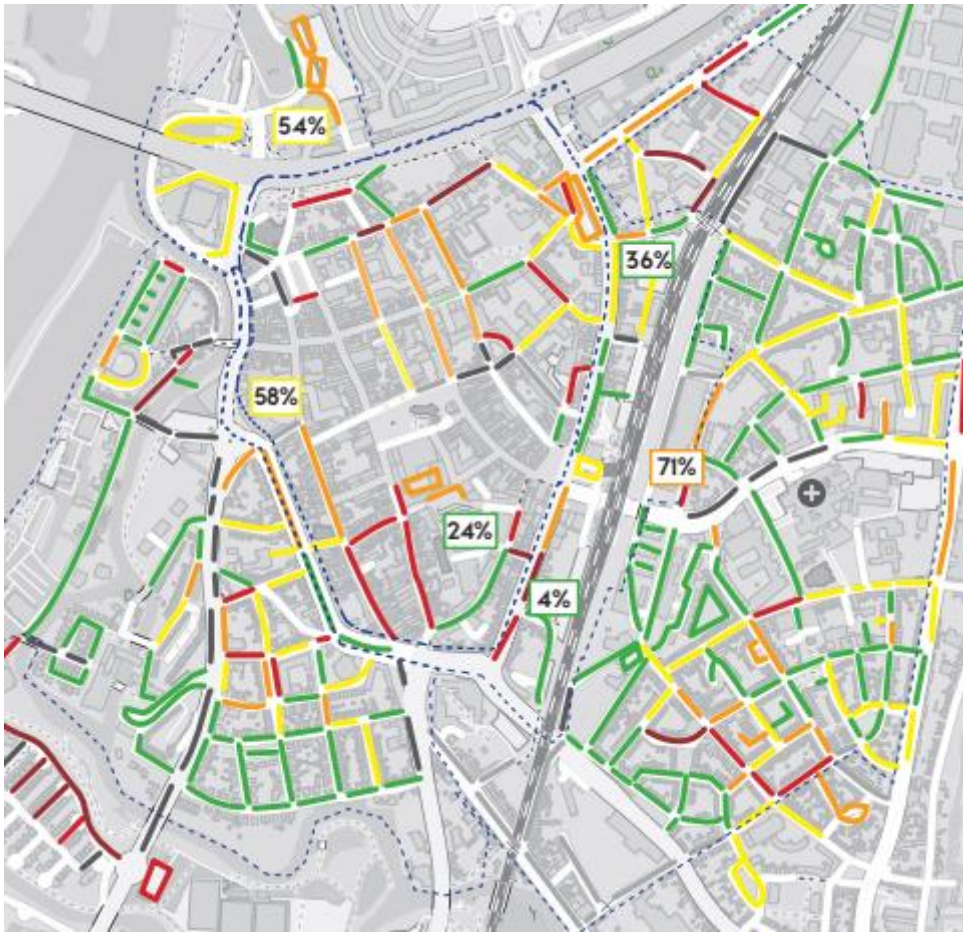
##### 4.1. Schets huidige situatie

Met de parkeerdrukmeting is de mate van parkeerdruk onderbouwd voor het betaalde parkeergebied en de blauwe zone. Zodat op basis van cijfers gekeken kan worden naar eventuele maatregelen. Die maatregelen kunnen vervolgens in een business case uitgewerkt worden, waarbij ook gekeken wordt naar de prijsverhouding van het parkeren tussen straat- en garageparkeren.

##### 4.2. Werkwijze

Er zijn met een scanauto tellingen uitgevoerd. Daarbij is onderscheidt gemaakt tussen bezoekers en vergunninghouders op straat. In alle straten waar een parkeerregime geldt, is gemeten: betaald gebied en blauwe zone, maar ook de eerste straten in het gratis gebied. Van de telmomenten is door het systeem een kaart gegenereerd. Op die kaart staan de locaties van de geparkeerde auto's. Daarop zijn rode auto's (bezoekers), groene auto's (vergunninghouders bewoners) en blauwe auto's (vergunninghouders zakelijk) te zien. In de bijlagen zijn alle telmomenten opgenomen.

Per straat is het aantal geparkeerde auto's bekend en deze wordt afgezet tegen de beschikbare capaciteit. Vervolgens is per straat aangegeven hoe hoog de bezettingsgraad is van het aantal geparkeerde auto's. Dit is in kleuren aangegeven, zoals in onderstaande kaart als voorbeeld is aangegeven. (hoe roder de kleur, hoe drukker de bezetting)



2 Voorbeeld parkeerdrukmeting

Naast de tellingen zijn de bezettingspercentages van de parkeergarages opgevraagd op dezelfde momenten als waarop de parkeerdruk op straat gemeten is. Er is bewust gekozen om dit voor dezelfde momenten te doen, aangezien de gehele parkeercapaciteit als één totaalplaatje gezien dient te worden. Dit geeft een representatief beeld van de parkeerdruk in Roermond. Er is niet gemeten op de hele drukke "Duitse dagen", aangezien die niet representatief zijn en echte uitzonderingsdagen vormen. Wel is een representatieve zondag gemeten. Deze methode geeft een beter beeld van de parkeerdruk dan het werken met jaargemiddelden. In bijlage 2 zijn de kaarten per meetmoment voor parkeerplaatsen op straat en de garages en terreinen opgenomen.

#### 4.3. Conclusie parkeerdrukmeting

De parkeerdrukmetingen leveren de volgende conclusies:

- Het beeld op straat geeft vaak een heel druk parkeerbeeld. Er wordt namelijk veel op straat geparkeerd. De parkeerplaatsen die niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg (in de gebouwde parkeergarages) hebben ook op de drukke momenten wel nog voldoende parkeercapaciteit.
- Met name in het gebied binnen de Singelring is het erg druk in de straten met geparkeerde auto's.
- Veel parkeerplaatsen op straat worden bezet door bewoners met een parkeervergunning.

- Er is een aantal gebieden dat erg druk is. Dat is voornamelijk rondom publiek aantrekkende functies, zoals de ECI, enkele winkels en scholen en gezondheidsinstellingen.
- Op alle locaties is er binnen 200 meter afstand altijd wel een parkeerplaats te vinden. De acceptabele loopafstanden staan in onderstaande tabel (bron: de Nota Parkeernormen Roermond vermeld, zie bijlage 4).

De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn:

|                                               |                              |
|-----------------------------------------------|------------------------------|
| • Wonen                                       | tot 200 meter tot bestemming |
| • Visite bewoners                             | tot 200 meter tot bestemming |
| • Werken                                      | tot 500 meter tot bestemming |
| • Werken (ambulant)                           | tot 250 meter tot bestemming |
| • Kortparkerende bezoekers (overige functies) | tot 200 meter tot bestemming |
| • Langparkerende bezoekers (overige functies) | tot 500 meter tot bestemming |

*Figuur 3 Toegestane loopafstanden. Bron Nota parkeernormen Roermond.*

#### 4.4. Aandachtspunten

Vanuit ondernemers (voornamelijk via de BIZ) is aangegeven dat er een parkeerprobleem is. Dit probleem zou voornamelijk zijn dat er te weinig parkeerplaatsen zijn nabij een aantal winkels en dat deze plaatsen voornamelijk door langparkeerders bezet worden. Om dit op te lossen moeten er volgens de ondernemers meer parkeerplaatsen aangelegd worden (voornamelijk in gebied C, zie figuur 1).

Er is een hele hoge, bijna continue parkeerdruk in de centrumstraten, binnen de singels. Daarnaast is er een aantal straten waar pieken zijn in de parkeerdruk. Voornamelijk rondom gebieden als de Hendriklaan, Concordiaterrein, Maashaven, Venloseweg en ECI locatie zijn drukke momenten in de week. Iedere locatie heeft zijn eigen dynamiek en zijn eigen verklaring voor de drukte. Dat het ergens druk is wil niet meteen zeggen dat er een parkeerprobleem is. Een aantal voorbeelden:

- de drukte bij ECI: op dagen (veelal avonden) dat er een evenement in de ECI is en tegelijkertijd de bewoners thuis zijn of komen, is het inderdaad erg druk op het parkeerterrein voor de ECI. Maar in een iets grotere straal is er altijd nog voldoende parkeercapaciteit in de straten erom heen. Dat betekent dat de bewoners rondom de ECI binnen acceptabele loopafstand altijd een plek hebben.
- Drukke binnen de Singels: In de straten binnen de singels is het vaak erg druk met auto's. Deze auto's zijn echter grotendeels van eigen bewoners en bezoekers van de bewoners. De vraag is hier of dit wenselijk is. Voor de bewoners waarschijnlijk wel, maar ondernemers zouden deze plekken graag voor hun kortparkeerders willen inzetten. Hier is dus een conflict van belangen tussen bewoners en ondernemers.
- Parkeerdruk bij Hendriklaan: hier is een aantal winkels in een woonwijk waar bezoekers graag even voor de deur willen parkeren. Doordat deze mogelijkheid er is, profiteren de winkels ervan.
- Concordiaterrein: hier parkeren tijdens trainingen en wedstrijden de sporters, maar dit terrein wordt met name overdag ook gebruikt door werknemers (langparkeerders) uit het centrum, werknemers van ECI en van de basisschool. De vraag is of dit een gewenste situatie is, aangezien de trainingen/wedstrijden soms samenvallen met de aanwezigheid van de langparkeerders uit het centrum.
- Op de momenten dat het op straat druk is, is er veelal nog voldoende parkeercapaciteit in alle openbare parkeergarages.

- Er is in totaliteit altijd voldoende parkeercapaciteit in het gereguleerde gebied. Met uitzondering misschien van de “Duitse dagen”, die zijn niet in de parkeerdrukmeting meegenomen. Dan is er namelijk sprake van een extra parkeerdruk.
- Er zijn heel veel privé-parkeerlocaties in en rondom het centrum. Aan de zuidoostzijde van het station voornamelijk achter slagbomen en rondom het centrum veelal voorzien van beugelplaatsen. Daar waar deze plaatsen van bedrijven zijn, staan deze plaatsen veelal leeg op de drukke weekend dagen.
- De digitale bezoekers regeling voor bezoekers wordt niet alleen gebruikt om het bezoek mee te laten parkeren, maar wordt ook gebruikt om de hele dag mee te parkeren.

#### 4.5. Trends en ontwikkelingen

- Onder andere door Roermond Bereikbaar wordt de werknemersaanpak gepromoot. Dit is een convenant waarbij werkgevers worden geïnformeerd en gestimuleerd om alternatieve vervoersmiddelen aan te bieden aan hun werknemers. Denk daarbij aan het beschikbaar stellen van een e-bike poule. Alternatieve vervoerswijzen worden bijvoorbeeld interessant gemaakt door dit te stimuleren via de arbeidscontracten.
- Project Resolve <https://www.roermond.nl/resolve>.

#### 4.6. Mogelijke oplossingsrichtingen

- Door voor bewoners de mogelijkheid te creëren dat zij met hun parkeervergunning op bepaalde momenten ook in parkeergarages te parkeren, ontstaat er meer ruimte op straat, waar kortparkeerders (maximaal 1 uur) voor de winkels kunnen parkeren. Mogelijk tegen een extra vergoeding voor de bewoners.
- Aanpassen bezoekersregeling om te voorkomen dat langparkeerders op plaatsen in het centrum parkeren.
- De bezoekers van het centrum kunnen ook gestimuleerd worden om te parkeren in de parkeergarages, bijvoorbeeld door het verschil tussen straatparkeren en parkeergarages groter te maken. (en dit vervolgens ook goed te communiceren)
- Parkeerlocaties bewust aanwijzen voor werknemers (uit het centrum). Dit kunnen locaties buiten het centrum zijn, tegen hele lage kosten of locaties nabij het centrum tegen een hoger bedrag (alleen op werkdagen). Ook zouden dit plaatsen kunnen zijn die van bedrijven zijn. Op deze wijze worden de beschikbare parkeerplaatsen beter benut en hebben werknemers een keuze om te kiezen voor een bepaalde parkeerplaats. Deze keuze is er nu ook, maar is het verschil in prijs tussen gratis en betaald groot. Voor het gebruik van privé-parkeerplaatsen zullen er afspraken gemaakt moeten worden met de bedrijven.
- De effecten tussen verschillende maatregelen dienen inzichtelijk te zijn bij de parkeercoördinator die het totaal overzicht heeft over alle parkeervoorzieningen.

### 5. Parkeernorm

#### 5.1. Schets huidige situatie

De Nota parkeernorm van de gemeente Roermond dateert uit 2014 (bijlage 4). Dit is een uitwerking van het parkeerbeleid uit 2013 (bijlage 3) en de landelijke kencijfers. In de Nota parkeernorm zijn de kaders en regels opgesteld waar nieuwbouwprojecten aan moeten voldoen om te voorkomen dat er overlast door parkerende auto's in de omgeving wordt veroorzaakt. Dit geldt zowel voor nieuwbouw

projecten, als projecten met uitbreidingen en functieveranderingen. Flexibiliteit wordt daarbij binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling (zoals in de parkeernorm aangegeven).

In de parkeernorm staat: "Roermond wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren, maar wel op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Centraal hierbij staat dat de veroorzaker van de parkeervraag verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw. 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, wordt gekeken naar andere parkeermogelijkheden."

Regels uit de parkeernorm 2014 (citaat):

- "De gemeente Roermond ervaart dat het toepassen van sturende (minimale) parkeernormen in woonwijken een tekort aan parkeerplaatsen oplevert. Dit weerhoudt bewoners namelijk niet om bijvoorbeeld een tweede auto aan te schaffen. Het sturend parkeerbeleid levert in woonwijken voornamelijk een parkeerprobleem op in plaats van het terugdringen van het autobezit. Voor woningbouw wordt dan ook vraagvolgend parkeerbeleid toegepast.
- Roermond heeft een gastvrij parkeerbeleid. Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden in Roermond gemakkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten. Voor andere functies dan wonen wordt dan ook een beperkt sturend parkeerbeleid voorgesteld.
- 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.
- Indien de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen niet (geheel) op eigen terrein kan worden opgelost, vindt er een o-meting van de actuele parkeerdruk plaats. Hiermee wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn om (een deel van) de parkeervraag in het openbare gebied op te lossen. De effecten worden vervolgens na realisatie actief gemonitord. Per ontwikkeling wordt beschreven wat de verwachten effecten mogen zijn. De nulmeting en de monitoring worden door de ontwikkelaar geïnitieerd.
- Aangezien de parkeerbehoefte afhankelijk is van de locatie van de voorziening en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is er een onderscheid gemaakt naar stedelijkheid en de zone waarin de voorziening gelegen is."

Ter illustratie: Onderstaande tabel is de huidige gemeentelijke parkeernorm voor woningen.

**WONEN (inclusief bezoekers)**

|                                    | Type                                                                     | Eenheid           | Centrum | Schil | Rest<br>bibeko &<br>bubeko |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------|-------|----------------------------|
| <b>Grondgebonden</b>               | vrijstaand                                                               | <i>per woning</i> | 1,8     | 1,9   | 2,2                        |
|                                    | 2 onder 1 kap                                                            | <i>per woning</i> | 1,7     | 1,8   | 2,1                        |
|                                    | tussen/hoekwoning                                                        | <i>per woning</i> | 1,5     | 1,7   | 1,9                        |
| <b>Huur</b>                        | kamerverhuur, niet zelfstandig                                           | <i>per woning</i> | 0,3     | 0,3   | 0,3                        |
| <b>Aanleunwoning / serviceflat</b> |                                                                          | <i>per woning</i> | 1,0     | 1,0   | 1,1                        |
| <b>Appartementen</b>               | <b>Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur<sup>3</sup></b> |                   |         |       |                            |
|                                    | kleiner dan 50 m2                                                        | <i>per woning</i> | 0,7     | 0,7   | 0,7                        |
|                                    | Van 50 m2 tot 100 m2                                                     | <i>per woning</i> | 1,3     | 1,4   | 1,5                        |
|                                    | van 100 m2 tot 160 m2                                                    | <i>per woning</i> | 1,5     | 1,6   | 1,8                        |
|                                    | groter dan 160m2                                                         | <i>per woning</i> | 1,6     | 1,7   | 2,0                        |

**5.2. Aandachtspunten**

- Er is discussie over de toepassing van de vigerende parkeernorm. De huidige parkeernorm is daarbij geldend.
- In het project Roerdelta, is door de Raad in een motie Parkeren Roermond – West, gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken voor het realiseren van een grootschalige parkeervoorziening in Roerdelta fase 2 of 3, dan wel in de omgeving van Roermond-West. De uitwerking van deze motie wordt inhoudelijk verder behandeld in het project Roerdelta.
- In de huidige parkeernorm is aangegeven dat er een regeling onderzocht wordt voor een soort parkeerfonds (bijlage 3, paragraaf 3.3.5). Bij een ontwikkeling waar men niet kan voldoen aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen, dient met een bedrag te betalen aan het parkeerfonds. Dit parkeerfonds kan vervolgens door de gemeente gebruikt worden parkeerplaatsen te realiseren indien er ergens een parkeerdruk ontstaat. Dit parkeerfonds is (nog) niet geëffectueerd. Daardoor is er wél een mogelijkheid voor de gemeente om af te wijken van de parkeernorm, maar níét de financiële mogelijkheid om zelf parkeerplaatsen te compenseren.
- De parkeernorm houdt geen rekening met het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's. Door hier regels voor op te stellen wordt de capaciteitsvraag voor elektrische auto's niet afgewend op de gemeentelijke openbare parkeerplaatsen.
- Doordat diverse parkeerplaatsen op piekmomenten een hoge parkeerdruk is, is de beleving dat er een parkeertekort is. De parkeernorm is alleen niet voor alle functies bedoeld voor de piekmomenten. Dat er dus zeer drukke momenten zijn hoort bij het principe om duurzame invulling te geven aan de parkeercapaciteit en dus niet te bouwen voor de pieksituatie.
- Er is in de parkeernorm geen norm opgenomen voor industrie en logistieke functies.
- Er ontstaat scheefgroei indien bij een nieuwe ontwikkeling de verplichting wordt meegegeven om een x-aantal parkeerplaatsen te realiseren terwijl er op straat gratis parkeren is. In de praktijk ontstaat dan de situatie dat de parkeervoorziening (vaak tegen betaling) leeg staat en

de bewoners gratis op straat parkeren. Hierdoor wordt er parkeerdruk ervaren, terwijl er voldoende (betaalde) parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

### 5.3. Trends en ontwikkelingen

Er is een aantal ontwikkelingen op het gebied van parkeernormen die voornamelijk gericht zijn op een duurzame invulling voor het parkeerbeleid. Flexibiliteit en optimaal benutten zijn daarbij belangrijke uitgangspunten.

Hieronder een aantal van deze trends en ontwikkelingen:

- De parkeernorm wordt steeds meer opgesteld om een flexibele inzet van de norm mogelijk te maken. Er worden daarbij regels vastgelegd die minder rigide zijn dan de huidige regels.
  - Zo wordt steeds meer gekeken naar de parkeerdruk in de directe omgeving en niet alleen naar de nieuwe ontwikkeling. Indien er in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kunnen deze dienen voor de nieuwe ontwikkeling. Dit moet vervolgens wel aangetoond worden en indien nodig moeten er dan contractuele afspraken gemaakt worden met eigenaren van de bestaande parkeervoorziening. De bestaande parkeervoorziening wordt hierdoor beter benut.
  - Er kan vaak makkelijker van de harde norm afgeweken worden. Indien een ontwikkelaar geen eigen parkeerplaatsen wil realiseren dan moet dat mogelijk zijn, maar dan moet ook vastgelegd worden dat er voor die ontwikkeling geen gemeentelijke parkeervergunningen op straat mogelijk zijn. Het is vervolgens een afweging van de ontwikkelaar of dit voor de betreffende functie een mogelijkheid is. Hierbij rekening houdend met de toekomstige verkoopbaarheid of verhuurbaarheid van de ontwikkeling.
  - Voor nieuwe parkeerplaatsen wordt steeds vaker vastgelegd dat deze plaatsen voor dubbelgebruik inzetbaar zijn.
- Carsharing is erg in opkomst. Mensen kunnen zich aanmelden om samen gebruik te maken van één auto. Doordat deze groep steeds verder groeit en het aantal beschikbare auto's voor deze groep dus ook, zijn er per saldo minder auto's en dus minder parkeerplaatsen nodig.
- MaaS (Mobility as a Service) is een concept waar veel partijen mee bezig zijn. In de basis betekent dit dat mensen met één abonnement alle vervoersmodaliteiten kunnen gebruiken. Met één abonnement kun je dan met de een deelauto naar het station om vervolgens met de trein verder te reizen en met een deelfiets naar je eindbestemming te gaan. Terug kun je er dan voor kiezen om de bus te nemen, de trein en het laatste stuk naar huis weer met een deelfiets. Hierdoor wordt eveneens de locatie van het aantal beschikbare parkeerplaatsen beïnvloed. Daar moet een parkeerbalans rekening mee kunnen houden.
- Het aantal elektrische auto's neemt toe. Het aantal benodigde oplaadpunten zal hiermee ook groeien.

### 5.4. Mogelijke oplossingsrichtingen

- Updaten van de parkeernorm uit 2014 van een statische norm naar een dynamische norm, waarbij meer ruimte wordt gegeven aan flexibiliteit bij nieuwe ontwikkelingen en de norm minder rigide gebruiken. Wél met duidelijke regels voor iedereen die ook overal gelijk worden toegepast.
- Invulling geven aan de mogelijkheid die de huidige norm geeft om ook voor nieuwbouwontwikkelingen te kijken naar de beschikbare parkeercapaciteit in bestaande parkeervoorzieningen.
- Er zou een parkeerfonds ingevoerd kunnen worden. Bij het niet realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein dient er een bijdrage te worden gedaan in het parkeerfonds. Daar kunnen dan ook parkeeroplossingen uit gefinancierd worden. Niet alleen het realiseren van extra

parkeercapaciteit, maar ook andere initiatieven om de parkeersituatie te verbeteren kunnen daar uit gefinancierd worden.

- Het opstellen van regels om de groeiende vraag naar oplaadpunten voor elektrische auto's te kunnen faciliteren bij nieuwe ontwikkelingen. Hier wordt al naar gekeken via Resolve en projecten zoals Vitale Stad.
- Het opstellen van regels om parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk voor dubbelgebruik in te zetten.
- Bij nieuwe ontwikkelingen in het gratis gebied dienen er afspraken gemaakt te worden over het gebruik van parkeren in de eigen gerealiseerde parkeerlocatie, om te voorkomen dat bewoners geen gebruik maken van de eigen parkeerplaatsen en gratis op straat parkeren.
- In de parkeernorm ook regels opnemen voor functies logistiek en industrie.
- Landelijk zijn er in december 2018 nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd (publicatie 381 CROW "Toekomstbestendig parkeren"). Hierin is ook een norm voor laadpunten toegevoegd. De nieuwe landelijke parkeerkencijfers kunnen wederom als basis dienen voor een nieuwe Nota parkeernormen Roermond.

## 6. Vrachtwagen parkeren

### 6.1. Schets huidige situatie

Er is door bureau Kragten op 24-09-2018 (zie bijlage 5) een rapportage gemaakt inzake een telling inzake het vrachtwagen parkeren in Roermond. In deze rapportage is aangegeven dat er op enkele plaatsen een parkeerdruk is.

### 6.2. Aandachtspunten

Aan aantal logistieke bedrijven hanteert venstertijden voor aankomst van vrachtwagens. Vrachtwagens die eerder komen kunnen dan nog niet op eigen terrein. Daardoor staan ze in de omgeving tijdelijk geparkeerd.

Met name bij het voetbalveld in Swalmen en op het parkeerterrein naast de A73 staan veel vrachtauto's geparkeerd.



Foto 1 Locatie A73 (rapport Kragten)



Foto 2 Parkeerterrein voetbalveld Swalmen (rapport Kragten)

### 6.3. Trends en ontwikkelingen

- Geparkeerde vrachtwagens en chauffeurs krijgen geregeld te maken met vandalisme en diefstal van ladingen. Daarbij hebben chauffeurs te maken met de rijtijdenwet, waardoor het noodzakelijk is om regelmatig te rusten. Tel daarbij op dat het betalen van overnachtingsgelden niet altijd vergoed wordt en het resultaat is dat er vele chauffeurs op zoek zijn naar een (gratis) parkeerlocatie om te overnachten. Overnachten in een voertuig op de openbare weg of openbare parkeerplaats is echter niet toegestaan.
- Er zijn enkele initiatieven om gereguleerde parkeerplaatsen te organiseren voor vrachtwagens. Dit wordt op een aantal hotspots gestimuleerd door de provincie.

- Roermond Bereikbaar en gemeente Roermond stimuleren ook een aantal vervoersinitiatieven die bewustwording realiseren en waardoor overlast door vrachtverkeer wordt verminderd. Denk hierbij aan:
  - Supermarktketen Aldi die de N280 mijdt tijdens de werkzaamheden en zo minder in de file staat en er minder drukte is op de N280.
  - Er is een logistiek makelaar actief die voor bedrijven kijkt naar de mogelijkheid tot transport over water ipv de weg.

#### 6.4. Mogelijke oplossingsrichtingen

- Het stimuleren van alternatieven voor het logistieke vervoer en de mogelijkheden om te parkeren op bestaande parkeerterreinen van bedrijven die deze ruimte beschikbaar hebben. Belangrijk is dan wel om deze terreinen goed te faciliteren. Indien er namelijk negatieve ervaringen zijn bij bedrijven die hun terrein beschikbaar stellen (vernieling, zwerfafval, e.d.) dan zal de animo van bedrijven snel afnemen.
- Locaties waar overlast veroorzaakt wordt door vrachtwagens moeten aangepakt worden. Het moet daarvoor duidelijk zijn wat er op deze locaties wel en niet mag. Op de zaken die net mogen zal handhavend opgetreden moeten worden om te voorkomen dat er een negatieve sfeer gaat ontstaan rondom de vrachtwagens. Hierbij onderscheidt makend tussen openbare locaties en private locaties.

### 7. Gehandicapten-parkeerplaatsen

#### 7.1. Schets huidige situatie

Op bijgevoegde kaart in bijlage 7 zijn de beschikbare gehandicapten-parkeerplaatsen (GPP's) aangegeven. In het centrumgebied zijn er op straat in totaal 39 geregistreerde GPP's en 8 GPP's op kenteken. In de parkeergarages zijn er ook GPP's beschikbaar. Tevens mag met een gehandicaptenparkeerkaart geparkeerd worden bij een parkeerverbod, mits het overige verkeer niet wordt gehinderd.

In het schema hieronder is aangegeven hoe de parkeerdruk van de GPP's tijdens het parkeeronderzoek was. Daarin is te zien dat er op enkele locaties heel veel gebruik gemaakt wordt van de GPP's en op andere plekken niet of nauwelijks.

|                       |        |                                                    |        | Donderdagochtend | Donderdagavond | Vrijdagmiddag | Zaterdagochtend | Zaterdagavond | Zondagmiddag | Zaterdagochtend | Dinsdagochtend | Dinsdagmiddag | Dinsdagavond |
|-----------------------|--------|----------------------------------------------------|--------|------------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|-----------------|----------------|---------------|--------------|
| Locatie               | Gebied | Nadere aanduiding                                  | Aantal | 11-apr           | 11-apr         | 12-apr        | 13-apr          | 13-apr        | 14-apr       | 18-mei          | 21-mei         | 21-mei        | 21-mei       |
| Buitenop              | D      | Naast CWI                                          | 2      | 50%              | 0%             | 0%            | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Buitenop              | D      | Bij Wonen Zuid                                     | 1      | 0%               | 0%             | 0%            | 0%              | 0%            | 100%         | 0%              | 100%           | 100%          | 0%           |
| Looierstraat          | D      |                                                    | 1      | 0%               | 100%           | 0%            | 0%              | 100%          | 100%         | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Maashaven             | D      | Langs bioscoop                                     | 2      | 0%               | 0%             | 50%           | 0%              | 50%           | 50%          | 0%              | 0%             | 100%          | 50%          |
| Swalmerstraat         | A      | Naast stadhuis                                     | 2      |                  |                |               | 0%              |               |              |                 | 100%           |               |              |
| Munsterstraat         | A      |                                                    | 1      |                  | 0%             |               | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              |                | 0%            | 0%           |
| Munsterstraat         | A      | Bij 't Paradies                                    | 1      |                  | 0%             |               | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              |                | 0%            | 0%           |
| Munsterplein (noord)  | A      | Achterzijde Godshuis                               | 4      | 50%              | 50%            |               | 0%              | 50%           | 100%         | 75%             |                | 100%          | 0%           |
| Lindanusstraat        | A      | Op hoek Heilige Geeststraat                        | 1      |                  |                |               | 0%              |               |              | 100%            |                | 0%            | 0%           |
| Neerstraat            | A      |                                                    | 1      |                  | 100%           |               | 0%              | 100%          |              | 0%              | 0%             | 0%            | 100%         |
| St. Christoffelstraat | A      |                                                    | 6      |                  | 50%            |               | 0%              |               | 83%          | 50%             | 17%            | 83%           | 67%          |
| Schuitenbergh         | A      | Bij Bakkerstraat                                   | 1      | 0%               | 100%           |               | 0%              |               | 100%         | 100%            | 100%           | 100%          | 100%         |
| Zwartbroekstraat      | A      | Bij "De Azijnfabriek"                              | 1      | 0%               | 100%           | 0%            | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Minderbroedersingel   | B      | Bij DC Klinieken                                   | 2      | 50%              | 100%           | 0%            | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Godsweetersingel      | B      | Bij busstation                                     | 1      | 0%               | 0%             | 0%            | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Veldstraat            | A      | Voor Evers                                         | 2      | 0%               | 0%             | 0%            | 0%              | 0%            | 0%           | 50%             | 0%             | 0%            | 0%           |
| Stationsplein         | B      | Bij NS-station                                     | 1      | 100%             | 0%             | 100%          | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 100%         |
| Kruissherenstraat     | A      | Bij Eurogordijn                                    | 1      |                  | 0%             | 0%            | 0%              | 100%          | 100%         | 100%            | 0%             | 100%          | 100%         |
| Emile Seippensstraat  | A      |                                                    | 2      | 50%              |                |               | 0%              |               |              |                 |                |               |              |
| St. Cornelisstraat    | A      | Op hoek bij Willem II Singel                       | 1      | 100%             | 0%             | 0%            | 0%              | 0%            | 0%           | 100%            | 100%           | 100%          | 0%           |
| Veeladingstraat       | B1     |                                                    | 1      | 0%               | 0%             | 0%            | 0%              | 100%          | 100%         | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| M Timmerman van       | B      | Geen onderbord met max 3 uur                       | 1      |                  | 0%             | 0%            | 0%              | 100%          | 100%         | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Draaierijweg          | C      | Bij ECI                                            | 2      | 0%               | 0%             | 50%           | 0%              | 50%           | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Molenweg              | C      |                                                    | 2      | 0%               | 0%             | 50%           | 0%              | 50%           | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Pierre Cuypersstraat  | C      | Bij Cuypershuis                                    | 1      | 0%               | 0%             | 0%            | 0%              | 0%            | 100%         | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Op kenteken           |        |                                                    |        |                  |                |               |                 |               |              |                 |                |               |              |
| Locatie               | Gebied | Nadere aanduiding                                  | Aantal |                  |                |               |                 |               |              |                 |                |               |              |
| Maashaven             | D      | Ma. t/m do. 8.00 – 18.00 uur. Op kenteken V-640-PK | 1      |                  |                |               | 0%              |               | 100%         | 100%            | 0%             | 0%            | 0%           |
| Pastoorswal           | A      | Op kenteken 8-KTJ-51                               | 1      |                  | 100%           |               | 0%              | 100%          |              | 100%            | 100%           | 100%          | 100%         |
| Munsterstraat         | A      | Op kenteken 6-SVK-06                               | 1      | 100%             | 100%           |               | 0%              | 100%          | 100%         | 0%              |                | 0%            | 0%           |
| Paredistraat          | A      | Op kenteken HL-PP-05                               | 1      |                  |                |               | 0%              |               |              |                 |                |               |              |
| Kruissherenstraat     | A      | Op kenteken 28-XX-BZ                               | 1      |                  | 100%           | 0%            | 0%              | 100%          | 100%         | 100%            | 100%           | 100%          | 100%         |
| Mariagardestraat      | A      | Op 2 kenteken: TF-566-N en 90-TND-9                | 1      | 0%               | 100%           | 0%            | 0%              | 100%          | 100%         | 100%            | 0%             | 100%          | 100%         |
| Vismarkt              | C      | Op kenteken 6-VSK-88                               | 1      | 0%               | 0%             | 0%            | 0%              | 0%            | 0%           | 0%              | 0%             | 0%            | 0%           |
| Voorstad St. Jacob    | C      | Op kenteken NR-BJ-43                               | 1      | 100%             | 100%           | 100%          | 0%              | 100%          | 100%         | 100%            | 100%           | 0%            | 100%         |

Figuur 4 Bezetting van de GPP's tijdens parkeerdruk onderzoek

In Roermond kunnen mensen met een Gehandicapten Parkeerkaart (GPK) (en een parkeerschijf) gedurende 3 uur gratis parkeren op de GPP's op straat. Op de parkeerlocaties achter een slagboom moet men wel betalen. In bijlage 6 is een benchmark opgenomen waarin staat aangegeven hoe het parkeren in de omliggende steden is geregeld voor gehandicapten. Daaruit blijkt dat er geen uniforme regelgeving is. In gemeenten als Maastricht en Venlo kunnen gehandicapten op alle betaalde parkeerplaatsen gedurende 3 uur gratis parkeren met een blauwe schijf en een GPK. In Roermond mag dat alleen op de aangegeven GPP's.

## 7.2. Aandachtspunten

Het gehandicaptenplatform heeft aangegeven dat er een tekort is aan parkeerplaatsen voor gehandicapten. Op een aantal plaatsen zijn de GPP's vaak vol en dan moeten ze zoeken naar de eerstvolgende vrije GPP. Er is alleen geen overzicht van de locaties waar de volgende GPP is. En ook weet men niet of die dan wel beschikbaar is. Het verzoek van gehandicaptenplatform is om niet alleen op de GPP's gratis gedurende 3 uur te kunnen parkeren, maar ook op de reguliere parkeerplaatsen. Voornamelijk voor het geval de GPP reeds bezet is. Het opheffen van "gereserveerde" parkeerplaatsen is dan niet de bedoeling, aangezien die plaatsen juist zijn

gepositioneerd op de plaatsen die het meest gunstig gelegen zijn ten opzichte van de bezoekdoelen.

Daarnaast vraagt het gehandicaptenplatform om op een aantal cruciale locatie het aantal GPP's iets uit te breiden. Gedacht wordt hierbij aan het station en ziekenhuis. Samengevat:

- Op een aantal plaatsen en op een aantal momenten zijn GPP's vol.
- Er is geen verwijzing naar de eerst volgende beschikbare GPP.
- Er staat momenteel geen overzichtskaart op de gemeentelijke website waar de GPP liggen. Ook is er geen landelijke digitale kaart waar de GPP's zijn gesitueerd.

### 7.3. Trends en ontwikkelingen

- In Nederland is er geen landelijk beleid voor GPP's.
- In een aantal gemeenten mogen gehandicapten gratis parkeren gedurende 3 (of 4 uur) op de aangegeven GPP's op straat. In andere gemeenten zijn er geen financiële regelingen voor GPP's en zijn er alleen parkeerplaatsen gereserveerd. Deze GPP's liggen altijd dichtbij bezoekdoelen en ze zijn iets breder om makkelijk te kunnen in en uitstappen.
- Bij parkeren achter een slagboom is de gemeentelijke parkeernorm dat er voor openbare functies 2% van de parkeercapaciteit GPP moeten zijn.
- Momenteel is de RDW een database aan het activeren waarin veel gemeenten de uitgegeven gehandicaptenparkeerkaarten centraal registreren en met elkaar delen. Hierdoor kunnen de GPP's ook middels bel-parkeren hun parkeergeld voldoen en kan misbruik van gehandicaptenparkeerkaarten worden tegen gegaan.
- Er is een GPK-app sinds kort beschikbaar waar gemeenten op kunnen aansluiten. Daarin staan de gehandicaptenparkeerplaatsen aangegeven en met deze app kunnen gehandicapten tevens hun parkeerrecht activeren. Dit werkt hetzelfde als belparkeren, alleen is het tarief dan gratis voor 3 uur.

### 7.4. Mogelijke oplossingsrichtingen

Het totaal aantal GPP's is tijdens de meetmomenten voldoende. Het feit met GPP's is echter dat je niet kunt verwijzen naar de beschikbare GPP 100 meter verderop. De loopafstand is juist een van de belangrijke aspecten.

- Een mogelijke oplossing is om mensen met een gehandicapte parkeerkaart niet alleen op de gereserveerde GPP's te laten parkeren, maar om alle openbare parkeerplaatsen daarvoor (gratis) beschikbaar te stellen, conform wens van het gehandicaptenplatform.
- Het aantal GPP's zou wel eens goed onder de loep genomen moeten worden. Van een GPP die (bijna) altijd onbenut ligt moet je je afvragen of deze wel wenselijk is. Zeker als de regeling wordt overgenomen (zoals in Maastricht en Venlo) dat men op alle reguliere parkeerplaatsen 3 uur gratis mag parkeren. Een aantal plaatsen zou dan opgeheven kunnen worden. En mogelijk dat er op enkele andere punten juist een GPP bijgemaakt zou moeten worden. Dit zou dan in gezamenlijkheid (gemeente en gehandicaptenplatform) kritisch bekeken moeten worden.
- Aansluiting onderzoeken voor de GPK-app.

## 8. Digitalisering parkeren

### 8.1. Schets huidige situatie

Er wordt vaak de term digitaliseren gebruikt. Om goed uit te leggen wat ermee bedoeld wordt is het goed om dit kort toe te lichten.

Digitaliseren betekent dat zoveel mogelijk parkeerproducten gedigitaliseerd worden zodat ze digitaal kunnen worden aangevraagd, uitgegeven en gehandhaafd. Dit wordt vanuit Rijksbeleid gestimuleerd. Er liggen dan geen parkeertickets achter de voorruit en er worden geen kraskaarten of andere analoge parkeerproducten uitgegeven. Doordat ieder parkeerrecht digitaal is aangevraagd en gekoppeld aan een kenteken, kan er met een scanauto gehandhaafd worden. Dat scheelt in handavingskosten en is vele malen efficiënter. Echter, indien niet alle onderdelen gedigitaliseerd zijn, kan er ook nog niet optimaal gehandhaafd worden en is er nog veel handmatig handelen bij het handhaven.

Momenteel zijn onderstaande producten al gedigitaliseerd en ingevoerd:

- **Mobielparkeren**  
Onder mobielparkeren (ook wel belparkeren genoemd) verstaan we het kunnen voldoen van de kosten van het parkeerrecht door middel van een app op de smartphone. Bezoekers hebben zich daarvoor eenmalig geregistreerd bij een parkeerprovider (zoals Parkmobile, YellowBrick, SMS parking, ANWB parking en On The Go) en kunnen per minuut hun parkeergeld via de app achteraf afrekenen. Zij hoeven dus niet meer langs de parkeerautomaat.
- **Invoering kentekenparkeren op straat**  
Bezoekers die een parkeerkaartje kopen bij de ticketautomaat moeten nu hun kenteken invoeren. Dit wordt ook op het parkeerticket geprint. Bezoekers moeten dit parkeerticket vervolgens wel achter de voorruit leggen. Er is momenteel (nog) geen koppeling met de database van de NPR (Nationaal Parkeer Register). Het NPR is vervolgens de landelijke database die door handhaving weer kan worden geraadpleegd om digitaal te handhaven. Dat er geen koppeling is met de NPR niet ideaal. Het eigenlijke voordeel van de invoering van het kenteken is dat mensen niet persé terug hoeven te lopen naar de auto om het parkeerticket in de auto te leggen. De handhaver kan normaliter zien dat het kenteken een parkeerrecht heeft via de handhelds.
- **Handhaving middels handhelds**  
Handhaving heeft de beschikking over handhelds waarmee ze momenteel alleen de parkeerrechten controleren van de parkeerders die mobielparkeren en de vergunninghouders.
- **Terreinvergunningen via P1 (online aanvragen)**  
Via de website van P1 kunnen vergunningen voor een aantal parkeerterreinen online aangevraagd worden.

Daarnaast lopen nog twee projecten die in de loop van 2019 worden uitgerold, namelijk de ondernemersproducten en de overige ontheffingen.

Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor het ombouwen en de inrichting van het vergunningensysteem. De verwachting is dat eind 2019 ondernemers zelf aan de slag kunnen in het digitale Parkeerloket. Uiteraard zal voor deze tijd hiervoor een uitgebreid communicatietraject worden opgestart.

## 8.2. Stand van zaken digitalisering voor bewoners-parkeerproducten

### 8.2.1. Inleiding

Op 11 april 2013 is de parkeernota 2013-2020 (ref. 260213/302) vastgesteld met als doel in 2020 de digitalisering van de gehele parkeerketen te realiseren.

Op 20 augustus 2018 is hiervoor de eerste stap gezet en zijn de parkeerproducten van bewoners digitaal geworden. Bewoners kunnen sinds deze datum zelf in het digitaal Parkeerloket een parkeervergunning/-onthefing aanvragen, wijzigen of beëindigen. Daarnaast kunnen bewoners via de ParkApp een digitale parkeeractie starten en stoppen voor hun bezoekers. Vóór de conversie naar het digitale systeem waren er 1.368 geldige bewonersparkeervergunningen en 958 geldige bewonersparkeeronthefingen Spoorzone Oost. Op dit moment (juli 2019) zijn er 1.366 geldige digitale bewonersparkeervergunningen en 932 geldige digitale bewonersparkeeronthefingen.

In januari 2019 heeft er een eerste evaluatie plaatsgevonden over het project digitaliseren parkeren. De actuele status van de actiepunten die hierin vermeld stonden zal hieronder worden toegelicht. Daarnaast zal nader worden ingegaan op de effecten van de conversie van de papieren kraskaarten naar de digitale bezoekersregeling.

### 8.2.2. Actiepunten evaluatie project digitaliseren parkeren van januari 2019

In de tussenevaluatie van het project digitaliseren parkeren van januari 2019 zijn onderstaande actiepunten opgenomen. Bij ieder actiepunt zal kort de huidige status worden beschreven.

#### 1. Continueren van de door Bibliorura gegeven cursus "Werken met de digitale overheid".

De cursus "Werken met de digitale overheid" wordt nog steeds gegeven door Bibliorura. De module parkeren waarin bewoners uitleg werd gegeven over het digitale Parkeerloket en de ParkApp is echter komen te vervallen. Deze bleek door de vrijwilligers niet uitvoerbaar, bewoners hadden veel specifieke vragen met betrekking tot parkeren waar zij ze niet mee konden helpen. Dit zorgde voor teleurgestelde cursisten. Om de bewoners die zich hadden aangemeld voor deze module of deze nog graag wilden volgen toch nog van dienst te zijn hebben de medewerkers van de afdeling parkeren van de Gemeente Roermond twee cursusmomenten georganiseerd. Deze cursussen zijn goed verlopen en de bewoners waren hier erg tevreden mee. Hier hebben in totaal 12 bewoners gebruik van gemaakt.

Sindsdien zijn er echter vrijwel geen verzoeken of aanmeldingen voor een cursus meer geweest. Mocht in de toekomst blijken dat er weer behoefte bestaat voor een cursus zal bekeken worden hoe deze georganiseerd gaat worden.

#### 2. Naast de cursus in de bibliotheek wordt de mogelijkheid onderzocht om via wijkgerichte ondersteuning de minder digitaal vaardige burgers te bereiken door middel van een cursus of begeleidingssessie.

Zie voorgaande, op dit moment is er te weinig behoefte aan een cursus.

#### 3. Introductie van de kortingskaart/digitale kraskaart.

Uit nader onderzoek bleek dat de digitale mogelijkheden van deze kaart nu nog niet aansluiten bij de gebruikerswensen van Roermond. Daarnaast is het niet mogelijk om een maximum aan

parkeerrechten te koppelen aan deze digitale kraskaart. Dit betekent dat hiermee onbeperkt geparkeerd zou kunnen worden met alle gevolgen voor de parkeerdruk, en mogelijk misbruik van de kaart. Ook bleken de kosten erg hoog te zijn. Voorlopig zal deze techniek dan ook niet worden ingevoerd.

**4. Actualisatie parkeerautomaten ten behoeve van de kortingskaart/digitale kraskaart.**

De parkeerautomaten zijn inmiddels geactualiseerd om ook kentekenparkeren in te kunnen voeren. De kortingskaart/digitale kraskaart is op dit moment niet meer van toepassing maar mocht dat in de toekomst wel nodig zijn, zijn de parkeerautomaten hier op voorbereid.

**5. Om bewoners te ontzorgen zal er vanaf 24 januari 2019 op dinsdag- en donderdagochtend een balie openstelling op afspraak door Publiekszaken worden ingericht, bewoners worden hierover geïnformeerd.**

Dit is gerealiseerd, momenteel kunnen bewoners die zelf niet digitaal vaardig zijn een afspraak maken om een bewonersvergunning of bewonersonthefing aan de balie te verkrijgen.

**6. Zorginstellingen: Werknemers, bewoners en mantelzorgers worden nader geïnformeerd middels een informatiebijeenkomst.**

Op 18 april jl. is er in het RCG Proteion een informatiebijeenkomst geweest. Tijdens deze bijeenkomst zijn de bewoners van de zorginstelling geïnformeerd over de stand van zaken. Op dit moment zijn de bewoners tevreden met het (nog) kunnen gebruiken en verkrijgen van de papieren kraskaart bij de receptie van het RCG Proteion.

**7. Op de website van de gemeente Roermond zal een paragraaf privacy worden toegevoegd bij de lijst meest gestelde vragen.**

Deze paragraaf is toegevoegd.

**8. Inzicht verkrijgen in het aantal burgers die gebruik maken van de helpdesk, soort vragen en hoe deze ondersteuning wordt ervaren.**

Iedere maand dient door de dienstverlener van de helpdesk een rapport met daarin alle binnengekomen meldingen en vragen aangeleverd te worden aan de Gemeente Roermond. Dit loopt echter nog niet zoals het zou moeten, de Gemeente Roermond is hierover in gesprek met de dienstverlener.

**9. Enquête via het parkeerloket van de Gemeente Roermond en de Parkapp over de ervaringen met digitaal parkeren**

Eind januari is deze enquête digitaal verspreid. Hieruit zijn de volgende resultaten gekomen:

|                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------|
| Digitaal Parkeerloket<br>379 respondenten                                   |
| 43.2 % geeft het parkeerloket een 6 of hoger.                               |
| 54.1 % vindt het online aanvragen van de producten voldoende tot zeer goed. |
| 52.3 % vindt de communicatie slecht tot zeer slecht.                        |
| 55.5 % vindt de informatie op de website vindbaar.                          |

|                                                          |
|----------------------------------------------------------|
| ParkApp<br>596 respondenten                              |
| 65.6 % vindt de ParkApp gebruikersvriendelijk.           |
| 66.2 % is tevreden over de ondersteuning van de ParkApp. |
| 62.8 % geeft de ParkApp een 6 of hoger.                  |

#### 10. Onderzoeken op welke manier de bewoners in de blauwe zone gebruik gemaakt kan worden van de (digitale) kraskaart

Zie actiepunt 3, dit is niet meer van toepassing.

##### 8.2.3. Evaluatie digitale bezoekersvergunning

Ter vervanging van de papieren kraskaarten voor het bezoek van bewoners is het voor bewoners mogelijk geworden om een digitale bezoekersvergunning aan te vragen. Deze bezoekersvergunning wordt gekoppeld aan de ParkApp, hierop kan saldo gezet worden waarmee een bewoner het kenteken van zijn bezoek kan aanmelden. Per minuut dat een bezoeker parkeert wordt € 0,0015 van het saldo afgetrokken (of € 0,09 per uur).

Per kalenderjaar krijgt een bewoner van de binnenstad maximaal 57.600 minuten (960 uur) aan parkeerrechten voor zijn bezoek. Een bewoner van de singel of van de schil (Roerzicht, Voorstad St. Jacob, Buitenop en Maashaven) kan maximaal 86.400 minuten (1.440 uur) aan parkeerrechten voor zijn bezoek afnemen.

Voorheen kreeg een bewoner van de binnenstad per kalenderjaar maximaal 80 kraskaarten (dagvergunningen) en een bewoner van de singel of schil maximaal 120 kraskaarten. Deze kraskaarten waren één dag geldig en kosten € 1,10 per stuk. Een kraskaart was maximaal 12 uur geldig en het college heeft op 17 april besloten om bij de vaststelling van het maximaal aantal uren

van de digitale bezoekersvergunning het aantal kraskaarten te vermenigvuldigen met 12 uur ( $80 \times 12\text{u} = 960\text{ uur}$  en  $120 \times 12\text{u} = 1.440\text{ uur}$ ).

Omdat bleek dat het voor een kleine groep bewoners niet mogelijk is om een digitale bezoekersvergunning te gebruiken zijn de kraskaarten nog geldig en aan te kopen tot in ieder geval 31 december 2019. Op dit moment hebben bewoners dus de keuze om óf een digitale bezoekersvergunning aan te vragen óf papieren kraskaarten. Het college moet nog een beslissing nemen of de kraskaarten ook na 31 december blijven.

Op 1 juli 2019 zijn er 1848 huishoudens die gebruik maken van een digitale bezoekersvergunning en 139 huishoudens die nog gebruik maken van de papieren kraskaarten (7% van het totaal).

Bij de digitalisering van de kraskaarten is gekozen voor een omzetting van betalen per dag naar betalen per minuut, de reeds geconstateerde effecten hiervan zullen hieronder beschreven worden.

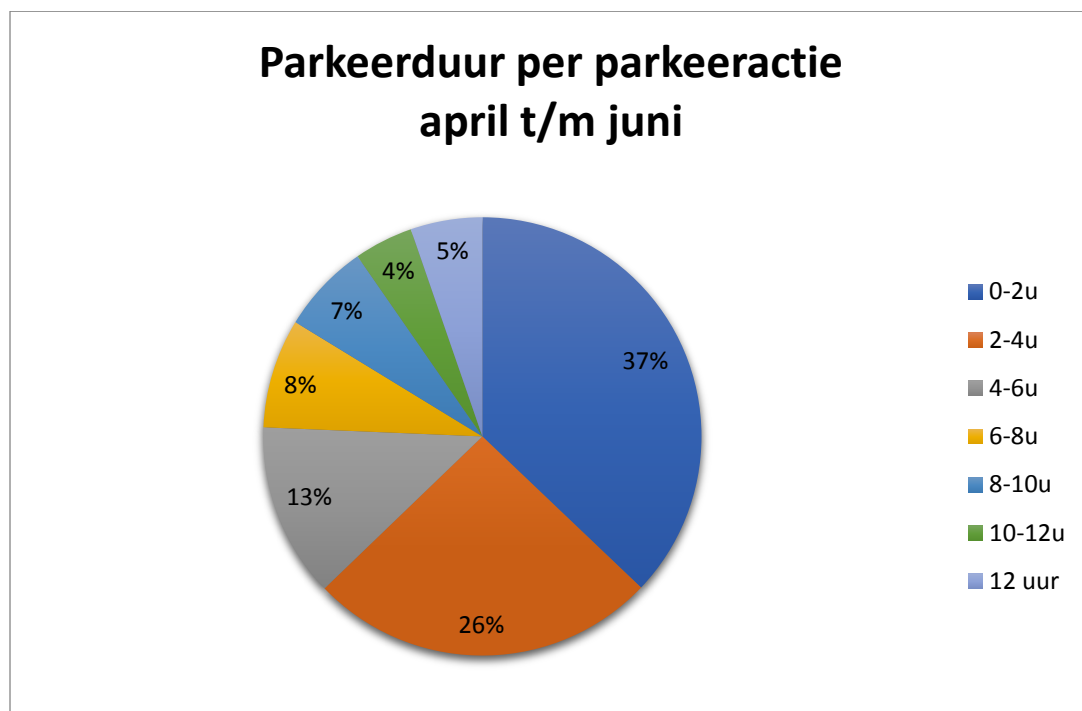
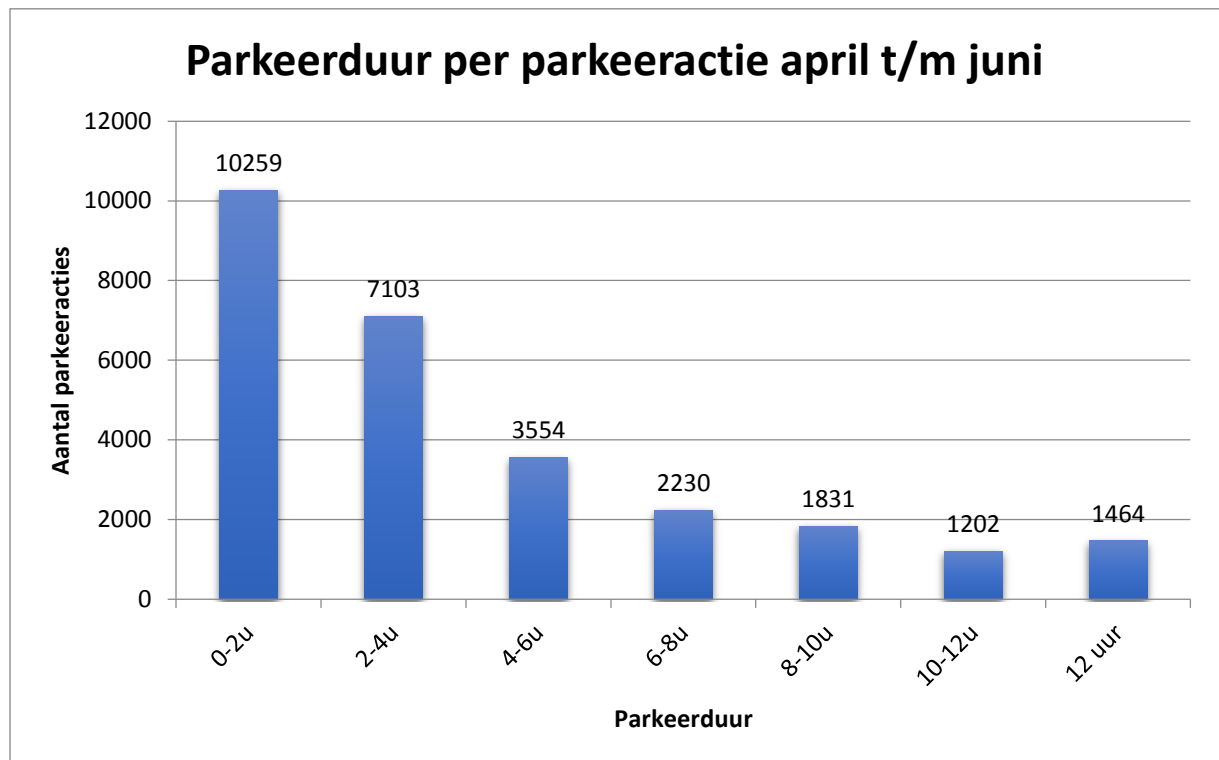
In deze memo wordt digitale bezoekersregeling van de blauwe zone Spoorzone Oost buiten beschouwing gelaten omdat hier nog gratis geparkeerd kan worden met een parkeerschijf en veel bezoekers met name hier gebruik van maken.

Verder hebben alle cijfers die hieronder genoemd worden betrekking op parkeeracties van maandag tot en met zaterdag tussen 8:00u en 20:00u en op zondag tussen 12:00u en 20:00u, buiten deze tijden is het parkeren gratis en wordt de bezoekersvergunning of de kraskaart niet gebruikt.

### 8.2.4. Kraskaarten vs. digitale bezoekersvergunning

Een bewoner van de binnenstad kan in plaats van 80 kraskaarten per jaar nu 960 uur per jaar gebruiken om zijn bezoek te laten parkeren waarbij wordt afgerekend per minuut. In theorie betekent dit dat waar deze bewoner voorheen slechts 80 dagen per jaar maximaal 12 uur per dag bezoek kon laten parkeren, onafhankelijk van hoe lang het bezoek die dag parkeerde, deze bewoner nu 365 dagen per jaar iedere dag ruim 2,5 uur bezoek kan laten parkeren.

In de praktijk blijkt het namelijk zelden voor te komen dat een bezoeker 12 uur lang bij een bewoner op bezoek komt. Van alle 27.643 parkeeracties van de bezoekers van bewoners binnen het gebied betaald parkeren in de maanden april t/m juni was dit slechts 5%. Vervuit de meeste parkeeracties (63%) duurden korter dan 4 uur.



#### 8.2.5. Ongeoorloofd gebruik en het effect op de parkeerdruk

Dit betekent echter ook dat 37% van alle parkeeracties langer duurden dan 4 uur, 24% zelfs langer dan 6 uur. Deze bezoekers hielden dus een openbare parkeerplaats langer dan 6 uur bezet. Wanneer de parkeeracties nader worden bekeken vallen een aantal dingen op.

Zo hebben de 25 meest voorkomende kentekens gemiddeld 524 uur geparkeerd tussen 1 april en 30 juni. Dit betekent dat deze 25 voertuigen gemiddeld bijna 6 uur per dag hebben geparkeerd de afgelopen drie maanden. Met andere woorden zijn 25 parkeerplaatsen binnen het betaald parkeergebied de afgelopen drie maanden 6 uur per dag bezet geworden door een bezoeker van een bewoner.

Het blijkt echter dat niet al deze voertuigen van bezoekers zijn. Van de 25 meest voorkomende kentekens staan er 10 op naam van bewoners zelf. Deze bewoners wonen veelal op een adres waarbij eigen parkeergelegenheid aanwezig is of gehuurd dient te worden (en niet in aanmerking komen voor een bewonersparkeervergunning). Vaak kosten deze private parkeergelegenheden al snel € 100,- per maand. Het tarief van de bezoekersvergunning is € 0,09 per uur, voor een bewoner is het soms dus voordeliger om op straat te parkeren met de bezoekersvergunning in plaats van een parkeerplaats te huren, zeker als de bewoner overdag werkt. Dit is echter in strijd met de voorschriften die verbonden zijn aan een bezoekersvergunning.

Daarnaast zijn ook signalen ontvangen van bewoners die met hun bezoekersvergunning familie en vrienden laten parkeren die in Roermond werken. Er zijn klachten van bewoners binnengekomen (met name in de binnenstad) waarin deze aangeven dat ze sinds de invoering van de digitale bezoekersregeling meer moeite hebben om te parkeren met hun bewonersparkeervergunning omdat ze in hun omgeving merken dat bewoners vrienden en familie met de bezoekersregeling laten parkeren die in de binnenstad werken of er komen winkelen.

Beide gevallen zijn zeer onwenselijk en zorgen voor een hogere parkeerdruk in het betaald parkeergebied. Met de kraskaarten kwam dit slechts zeer beperkt voor, met name omdat er slechts 80 of 120 dagen per jaar gebruik kon worden gemaakt van een kraskaart.

Een voordeel van de digitale bezoekersregeling ten opzichte van de kraskaarten is wel dat deze laatste ook aan derden werden verkocht (bijv. via Marktplaats), en dat de inloggegevens van de app niet snel aan vreemden zullen worden uitgedeeld.

#### 8.2.6. Opbrengsten en kosten

Uiteraard heeft de omzetting van betalen per dag (kraskaart) naar betalen per minuut (via app) gevolgen gehad voor de opbrengsten van de bezoekersregeling. De jaarlijkse beheerskosten van de app voor de digitale bezoekersregeling zijn daarentegen hoger dan de kostprijs van de papieren kraskaarten.

Een exacte weergave van het verschil in opbrengsten en kosten zal eind dit jaar in de jaarrekening worden opgenomen.

#### 8.2.7. Vergelijking met andere gemeentes

- De gemeente Breda heeft ook een digitale bezoekersregeling. Bewoners in het parkeergereguleerd gebied krijgen hier per maand maximaal 40 uur parkeerrecht. Op jaarbasis bedraagt dit 480 uur.
- De gemeente Maastricht verstrekt aan bewoners in een parkeergereguleerd gebied een bezoekerspas. Met deze bezoekerspas kan bezocht maximaal 50 uur per kwartaal tegen de helft van de kostprijs van straatparkeren parkeren. Daarboven moet het volle pond worden betaald.

- De gemeente Heerlen kent voor bewoners in het parkeergereguleerd gebied maximaal 96 uur parkeerrecht per kwartaal toe. (384 uur per jaar).
- De gemeente Venlo verstrekt aan bewoners in het fiscaal gebied maximaal 200 uur aan parkeerrechten per jaar waarbij het mogelijk is om deze eenmalig te verhogen met nog eens 200 uur.

### 8.3. Aandachtspunten

- Doordat niet alle parkeerproducten gedigitaliseerd zijn, is het optimaliseren van de handhaving nog niet aan de orde. Er zijn nog te veel producten niet digitaal.
- De parkeerduur van bezoekers van de bewoners is zeer hoog. Er wordt momenteel veel oneigenlijk gebruik gemaakt van de bezoekersregeling.
- De regeling voor het kentekensparkeren is in de huidige opzet geen meerwaarde. Daarvoor ontbreekt de koppeling met de NPR.

### 8.4. Trends en ontwikkelingen

- Handhaving middels scanauto's / scanscooters / handscanners kunnen de handhaving optimaliseren. In bijlage 8 is een artikel opgenomen uit het AD, waarin staat aangegeven dat het aantal uitgeschreven bekeuringen na het inzetten van scanauto's in veel steden fors gestegen is. Dat wil nog niet zeggen dat de betalingsbereidheid voor het parkeren ook stijgt door het inzetten van scanauto's, maar dat is wel zeer aannemelijk. Ook betekent dit niets over de omvang van meer parkeerinkomsten door het inzetten van scanauto's. Maar dit heeft zeker een positief effect op de parkeerinkomsten.
- Bijna alle parkeerproducten zijn te digitaliseren.
- Ook gehandicaptenparkeerkaarten worden momenteel landelijk toegankelijk gemaakt voor het digitale handhaven.

### 8.5. Mogelijke oplossingsrichtingen

- Verder gaan met digitaliseren. Dit met een goede communicatieparagraaf.
- Om ervaringen op te doen met digitaal handhaven is het aan te raden om dit middels een testperiode te doen. Daardoor groeit bewustwording binnen de eigen organisatie en wordt snel duidelijk en inzichtelijk waar de voordelen liggen en welke elementen nog nadere aandacht behoeven. Er hoeven dan nog geen grote investeringen of complexe aanbestedingen gedaan te worden. "Learning on the job".
- Maximaal aantal uren voor bezoekers van bewoners per jaar minimaal halveren zodat dit aantal vergelijkbaar wordt met andere gemeentes en de parkeerdruk wordt verlaagd.
- Parkeertarief van bezoekers van bewoners verhogen om het minder aantrekkelijk te maken voor bewoners de bezoekersvergunning voor hun eigen auto te gebruiken of voor familie/vrienden die in Roermond werken of komen winkelen.
- De bezoekersregeling ombouwen van betalen per minuut naar betalen per uur, dagdeel of dag, waarbij net als voorheen een bewoner een saldo krijgt van 80 of 120 dagen. Bij het aanmelden van de eerste bezoeker gaat één dagdeel of dag van het saldo af, binnen deze dag kunnen dan opvolgend onbeperkt bezoekers worden aangemeld. Dit komt het meeste overheen met de kraskaarten.

## 9. Handhaving

### 9.1. Schets huidige situatie

Handhaving werkt voor het parkeren wijkgericht. Er wordt voornamelijk op basis van signalen, eigen inzicht en wijk-overleggen bepaald waar extra aandacht naar uitgaat. Dat zou aangevuld kunnen worden door gebruik te maken van de data uit de digitalisering van parkeren.

### 9.2. Aandachtspunten

Vanuit handhaving worden een aantal onderwerpen benoemd die opvallen:

- Er wordt in woonwijken op trottoirs geparkeerd waar sprake is van een relatief smalle rijbaan, zonder dat dit door bebording is gelegaliseerd.
- Handhaving ervaart dat er onvoldoende plekken voor parkeren voor vrachtwagens (grote voertuigen) buiten de woonwijken zijn: advies om méér parkeerplekken daarvoor expliciet aan te wijzen.
- Parkeren van bestelbussen langer dan 6 meter en/of hoger dan 2.40 meter in woonwijken na 18.00 uur. Dit is niet toegestaan maar komt steeds vaker voor. Het zijn vaak bussen met kostbare apparatuur/gereedschap erin die men ook niet zomaar ergens buitenaf kan/wil plaatsen.
- Onvoldoende parkeermogelijkheden voor touringcars (parkeerplaats Designer Outlet Roermond is vaak vol) rond het centrum. Huidige plekken soms onhandig (bv. het Wilhelminaplein).
- Er parkeren regelmatig busjes van klusbedrijven/aannemers in het centrum zonder ontheffing.
- Het door winkeliers oneigenlijk gebruiken van laad- en losplekken.
- Onvoldoende parkeervoorzieningen bij de coffeeshops: het gaat veelal om (zeer) kort parkeren waardoor men niet genegen is iets verder weg een toegankelijke parkeerplek te zoeken.
- Probleem voor aanwonenden/ondernemers aan de centrumzijde van de Willem II singel: geen mogelijkheid om bij het huis of de zaak te laden of te lossen aangezien daarvoor de busbaan

moet worden overgestoken, hetgeen bij wet verboden is. Parkeren aan de overzijde (stationskant) is veelal onmogelijk omdat de aanwezige parkeerplekken bezet zijn.

- Bij de gemeentelijke parkeerterreinen bij de Maashaven staan nog (oude) slagbomen, die altijd open staan en waar men bij de ticketautomaat moet betalen. Doordat de slagboom altijd openstaat, denken veel mensen dat er gratis parkeren is.

### 9.3. Trends en ontwikkelingen

- Er zijn steeds meer (kleine) ondernemers die bestelbusjes (langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,40 meter) in bezit hebben en die in woonwijken parkeren.
- Er wordt steeds meer digitaal gehandhaafd bij gemeenten. Hierdoor wordt de betalingsbereidheid hoger.
- De parkeermonitor (een dashboard functie waar de gemeente Roermond ook mee werkt) heeft een extra functionaliteit ontwikkeld waarmee de betalingsbereidheid en het soort uitgegeven bekeuringen en waarschuwingen grafisch weergegeven worden. Daarmee kan handhaving gericht aangestuurd worden.
- Er zijn steeds meer software-uitbreidingen die het handhaven makkelijker maken. Een voorbeeld hiervan is een applicatie die handhavers op een smartphone kunnen installeren en al lopende alle auto's scannen. Deze data kan op kantoor meteen uitgelezen worden, waarna gericht een handhaver op foutparkeerders afgestuurd kan worden. Dit is feitelijk een light-versie van een scanauto.

### 9.4. Mogelijke oplossingsrichtingen

- Mogelijk richtlijnen aanpassen om parkeren voor kleine bestelbussen in woonwijken toe te staan, mits dit niet hinderlijk is voor de omgeving en de doorstroming.
- Parkeerplaatsen voor vrachtwagens specifiek benoemen, zie ook hoofdstuk 4 "vrachtwagenparkeren" en het project om parkeren bij bestaande bedrijven mogelijk te maken.
- Alternatieve locatie voor touringcars onderzoeken.
- Inventariseren of het bij aannemers/ondernemers bekend is dat er niet zonder vergunning geparkeerd mag worden in het centrum. Indien men dit inderdaad niet weet, is het goed om dit extra onder de aandacht te brengen. Bijvoorbeeld door het opstellen van een folder waar de regels eenvoudig staan uitgelegd.
- Er kan niet voor alle individuele wensen een parkeeroplossing gezocht worden. Het is ook heel belangrijk om vast te houden aan de opgestelde beleidsregels.
- Er is de afgelopen jaren het een en ander veranderd in Roermond op het gebied van parkeren. Het is goed om ons te realiseren dat dat alle wijzigingen niet altijd bij iedereen bekend zijn. Het is ter overweging om dit het totale parkeerbeleid nog eens duidelijk te communiceren naar bewoners, ondernemers en bezoekers.
- Een periodiek overleg tussen handhaving en de parkeercoördinator is van belang om de actuele issues te bespreken en direct de angel uit bepaalde situaties te halen. Daarbij dienen wel de beleidsregels gevolgd te worden. Ook kan er vanuit parkeren in dit overleg aangegeven worden waar de laagste betalingsbereidheid is.
- Continue inventariseren welke digitale faciliteiten er beschikbaar zijn en welke een meerwaarde opleveren

## 10. Tarifiering en harmonisering

### 10.1. Schets huidige situatie

In Roermond is een duidelijke zonering voor het parkeerregime. Toch wordt er op een aantal locaties en op een aantal momenten een parkeerdruk ervaren. Zoals uit de bovenstaande evaluatie blijkt zijn er enkele keuzes te maken die invloed kunnen hebben op het parkeerregime.

### 10.2. Aandachtspunten

Er zijn diverse parkeertarieven en maximale parkeerduur. Voor de bezoeker is niet duidelijk waar welk regime geldt.

- Het parkeren bij Designer Outlet Roermond is met €3,- per dag laag (zie benchmark in bijlage 1). Tevens is daar veel parkeercapaciteit aanwezig. Door het grote aantal parkeerplaatsen en het lage tarief (en de bekendheid daarvan) trekt dit veel parkeerders.
- De blauwe zone is geen gefiscaliseerd gebied. Dat betekent dat er geen gemeentelijke (belasting)inkomsten uit parkeren zijn en de boetes voor parkeerovertredingen niet naar de gemeentelijke middelen gaan maar naar het Rijk. Doordat er toch gehandhaafd moet worden door de gemeentelijke handhaving, kost de blauwe zone altijd geld.
- De huidige parkeertarieven voor de gemeentelijke parkeerlocaties zijn lager dan de omliggende gemeenten.
- De tarieven van de parkeervergunningen voor bedrijven in het centrum zijn hoger dan tarieven in andere gemeenten. Hierdoor wijken langparkeerders uit naar gratis parkeerplaatsen.
- De parkeercoördinator dient het overzicht te houden over alle aanpassingen op het regime en de onderlinge effecten daarop.

### 10.3. Trends en ontwikkelingen

Parkeerbeleid is in iedere gemeente verschillend. Afhankelijk van de issues die spelen in een stad, de gevoeligheden die er zijn, de samenhang tussen woningen, winkels en bedrijven wordt gekozen voor een parkeerbeleid met bijbehorende tarieven.

Landelijk zijn er een aantal trends en ontwikkelingen:

- Steeds meer parkeerregimes worden gedigitaliseerd. Dit wordt door de Rijksoverheid gestimuleerd.
- Door te digitaliseren kunnen mensen steeds meer geïnformeerd worden over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de geldende tarieven.
- Beter benutten van de beschikbare parkeercapaciteit is een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling als het gaat om duurzaamheid van het parkeerproduct in veel steden.
- In gemeenten zoals Heerlen en Venlo wordt momenteel onderzocht of de blauwe zones moet worden gefiscaliseerd. Dit vanwege uniformering en het feit dat er geen inkomsten zijn, maar wel kosten.

### 10.4. Mogelijke oplossingsrichtingen

- Door de blauwe zone te fiscaliseren is het voor bezoekers duidelijker dat er overal een betaald parkeerregime geldt.
- Indien de huidige blauwe zone met behulp van mobiel parkeren (landelijke apps, dus weinig of geen parkeerautomaten op straat) wordt gefiscaliseerd, is tegen relatief lage kosten het hele gebied te fiscaliseren.
- Garageparkeren en straatparkeren meer differentiëren, verschil in tarief dusdanig groot maken waarbij garageparkeren goedkoper wordt dan straatparkeren, zodat parkeerders sneller de keuze zullen maken om naar een parkeergarage te gaan.

- Er zit wat ruimte om de parkeertarieven op straat en in de gemeentelijke parkeergarages iets te verhogen en nog steeds goedkoper te zijn dan omliggende gemeenten.
- Voor alle doelgroepen een gepast parkeerproduct bieden die in verhouding tot elkaar staan in tarief en loopafstand. Gebruik makend van de beschikbare parkeercapaciteit op de verschillende momenten. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van de parkeercapaciteit in de parkeergarages door de week en parkeercapaciteit van private locaties (bij bedrijven en beugelplaatsen) in het weekend.

#### Bijlagen

1. Benchmark parkeertarieven en vergunningen
2. Parkeerdruk (8 representatieve momenten)
3. Parkeerbeleid gemeente Roermond
4. Nota Parkeernormen
5. Telling vrachtwagen parkeren
6. Benchmark regeling gehandicapten parkeren
7. Gehandicapten parkeerplaatsen Centrum 2019
8. Artikel AD Scanauto's
9. Overzichtskaart Gebiedsindeling parkeren 2019
10. Overzichtskaart Gebiedsindeling parkeren 2014