

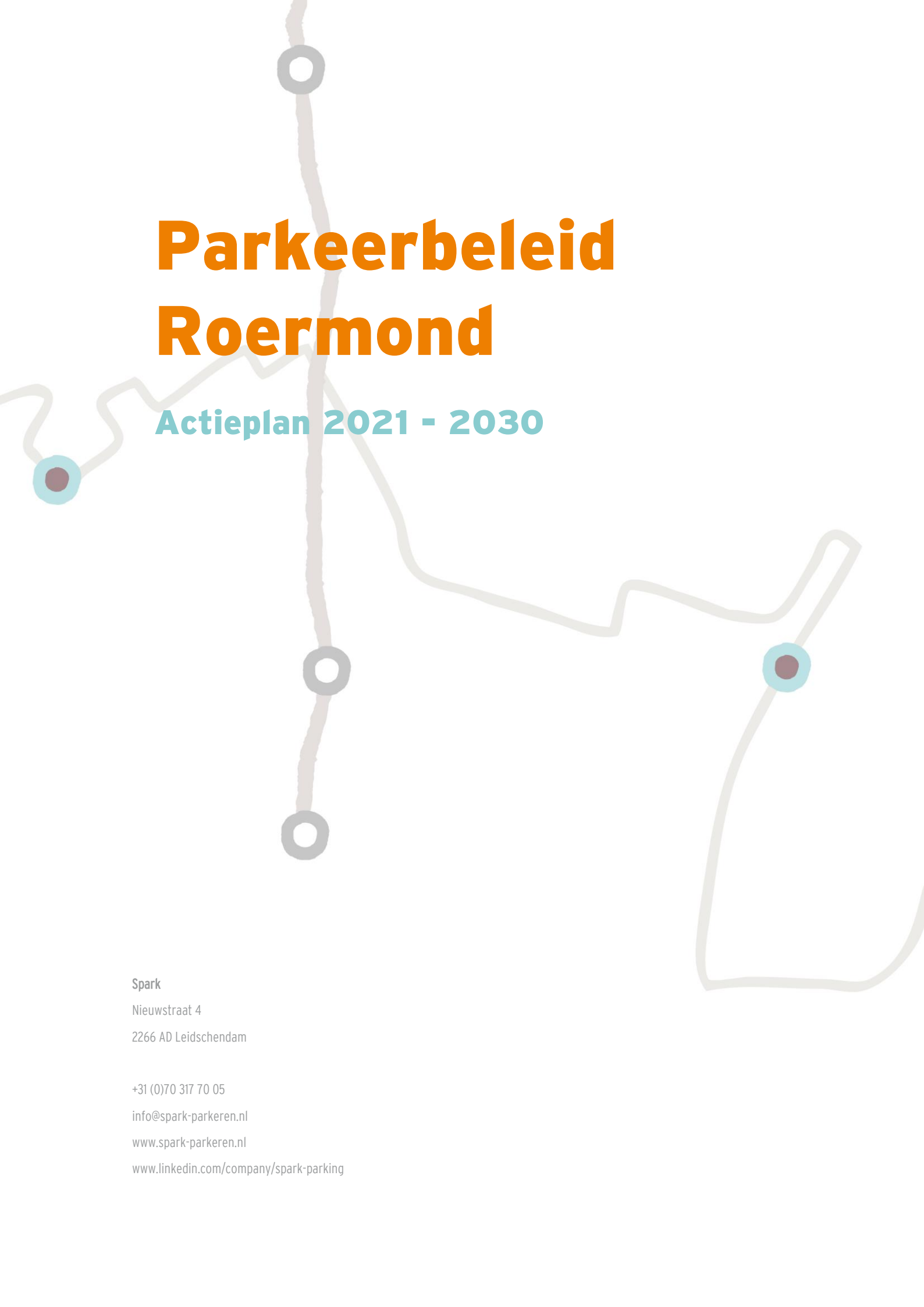
Actieplan 2021 - 2030

Actieplan 2021 - 2030

THUIS

Spark

SCHOOL!

A stylized, hand-drawn map of Roermond, Netherlands, serves as a background. It features a central vertical road with three circular nodes, and several branching paths. Two specific locations are highlighted with blue circles containing a red dot: one on the left side and one on the right side.

Parkeerbeleid Roermond

Actieplan 2021 - 2030

Spark

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

info@spark-parkeren.nl

www.spark-parkeren.nl

www.linkedin.com/company/spark-parking

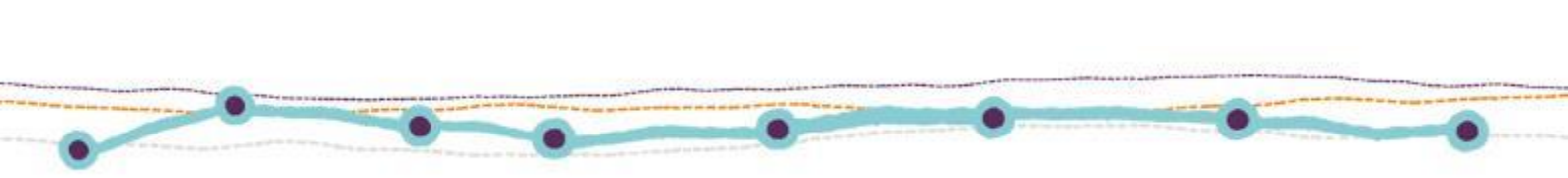
Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Roermond
Titel	Parkeerbeleid Roermond
Versie	1.2
Datum	8 juli 2021
Projectteam Opdrachtgever	Paul Hamaekers, Rob Kaizo-Jansen
Projectteam Spark	Suzanne Dijkhuizen, Stan van de Hulsbeek
Projectleider Spark	Stan van de Hulsbeek

Inhoudsopgave

1	Van parkeervisie naar parkeerbeleidsplan	7
1.1	Aanleiding voor nieuwe visie	7
1.2	De Parkeervisie in het kort	7
1.3	Dit actieplan	10
1.4	Over de totstandkoming van dit actieplan	11
2	Actielijn 1: Een bereikbare binnenstad	12
2.1	Van problemen naar uitdagingen	13
2.2	Doelen en resultaat	16
2.3	Actie!	17
2.4	Hoe?	19
3	Actielijn 2: Naar een leefbare schil	20
3.1	Van problemen naar uitdagingen	20
3.2	Doelen en resultaat	22
3.3	Actie!	23
3.4	Hoe?	24
4	Actielijn 3: Innovatieve parkeeroplossingen bij nieuwe ontwikkelingen	25
4.1	Van problemen naar uitdagingen	25
4.2	Doelen en resultaat	26
5	Actielijn 4: Overloopgebieden beschermen	27
5.1	Van problemen naar uitdagingen	28
5.2	Doelen en resultaat	29
5.3	Actie!	29
5.4	Hoe?	30
6	Actielijn 5: De fiets op 1!	31
6.1	Van problemen naar uitdagingen	31
6.2	Doelen en resultaat	32
6.3	Actie!	33
6.4	Hoe?	33
7	Actielijn 6: Digitalisering en parkeerdata	34
7.1	Van problemen naar uitdagingen	34

7.2	Doelen en resultaat	34
7.3	Actie!	35
7.4	Hoe?	35
8	Actielijn 7: Roermond parkeert op afstand	36
8.1	Van problemen naar uitdagingen	37
8.2	Doelen en resultaat	38
8.3	Actie!	38
9	Actielijn 8: Parkeren en laden	40
9.1	Van problemen naar uitdagingen	40
9.2	Doelen en resultaat	41
9.3	Actie!	41
9.4	Hoe?	44
10	Financieel en organisatorisch kader	45
10.1	Investeren	45
10.2	Gevolgen voor parkeerorganisatie	46
	Bijlage 1 Stappenplan Beheersen Ongereguleerd gebied	47
	Bijlage 2 Kadering laadpalen beleid	48
	Bestaand parkeerareaal	48
	Elektrisch laden in/op bestaande parkeervoorzieningen	48
	Elektrisch laden in de bestaande openbare ruimte	49
	Nieuw parkeerareaal	50
	Bouwbesluit 2012	50
	Parkeernormen	51



1 Van parkeervisie naar parkeerbeleidsplan

Eind december 2020 heeft de Roermondse gemeenteraad de “Actualisatie Parkeervisie Roermond” vastgesteld. In dit beleidsplan zijn de ambities en oplossingsrichtingen uit die visie verder uitgewerkt.

1.1 Aanleiding voor nieuwe visie

Lang heeft Roermond zich geconcentreerd op voldoende parkeergelegenheid en een goede bereikbaarheid van de voorzieningen en functies in haar stad. Dit heeft zijn vruchten afgeworpen. Zo biedt het bestaande parkeerareaal voldoende parkeerruimte aan iedereen die Roermond met de auto bezoekt. Uiteraard is het soms langer zoeken naar een plekje en zijn sommige dagen drukker dan anderen.

Maar de wereld staat niet stil. Er zijn diverse maatschappelijke ontwikkelingen die leiden tot een toenemende vraag naar parkeerruimte. Deze vraag zal zich niet alleen voordoen in het centrum, maar ook in de schil en in andere delen van Roermond. Er komen meer en kleinere huishoudens en het autobezit neemt toe. De binnenstad transformeert naar een compacter winkelgebied, waarbij winkelpanden worden omgezet in wonen. Ook de vraag naar kantoorruimte wijzigt sterk.

Tegelijkertijd staat de bestaande parkeerruimte onder druk. Ook andere beleidsdoelen vragen om meer ruimte: ruimte voor groen, ruimte voor langzaam verkeer en ruimte om te ontmoeten.

1.2 De Parkeervisie in het kort

De geactualiseerde parkeervisie (2020) beschrijft twee basisbenaderingen om de Roermondse parkeerder op de juiste plek te laten parkeren:

- De doelgroepenbenadering (onderscheid tussen werknemers, ondernemers, bewoners, bezoekers van bewoners en kort- en langparkerende bezoekers van voorzieningen). Helder zicht op wie waarom moet kunnen parkeren op welke momenten is cruciaal en is leidend voor alles waarop beleid wordt gebaseerd.
- De 5B benadering. Voor iedere maatregel geldt dat deze zo efficiënt mogelijk wordt ingezet. Daarmee worden tijd en kosten bespaard. Allereerst wordt er gezocht naar mogelijkheden om het gedrag te **beïnvloeden**, om vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te **benutten** in plaats en tijd. Waar nodig reguleert de gemeente het parkeren door het te

beprijzen en pas in de allerlaatste plaats – als eerdere oplossingen geen soelaas bieden – zal de gemeente extra parkeercapaciteit **bouwen**. Al in een vroegtijdig stadium worden doelgroepen betrokken. Het **betrekken** van doelgroepen gaat over veel meer dan communiceren over parkeren. Het betreft het praten over hun wensen ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid, maar ook over hun randvoorwaarden aan een compromis als het parkeren van de eigen auto betreft.

De geactualiseerde parkeervisie (2020) is opgebouwd uit acht visiepunten:

1 Centrum blijft gastvrij, ook al is het iets langer lopen

De beperkte en onder druk staande parkeercapaciteit in het centrum van Roermond moet nog beter worden verdeeld. Eerste auto's van bewoners en kortdurend bezoek aan bedrijven en winkels krijgen voorrang. Bewoners met een tweede of derde auto worden gestimuleerd te parkeren in de parkeergarages of op de terreinen.

2 Terughoudendheid bij nieuwe parkeerrechten in de openbare ruimte

De groeiende druk op de openbare parkeer ruimte geldt niet alleen voor het centrum, maar ook voor de schil. Veel oudere woonwijken zijn hierop niet ontworpen met een aantasting van de leefbaarheid als gevolg. Terwijl er vaak wel meer alternatieven zijn: soms op afstand, soms in de vorm van andersoortig vervoer. Om grip te houden op de beperkte openbare ruimte zal de gemeente terughoudend zijn bij het uitgeven van nieuwe parkeerrechten (zoals vergunningen) in deze wijken.

3 Nieuwbouw en parkeren: de mens staat centraal

Bij nieuwe ontwikkelingen neemt de gemeente meer het voortouw ten behoeve van innovatieve parkeeroplossingen. Hier komen meerdere wensen bij elkaar: een groenere leefomgeving, ruimte om te ontmoeten en te bewegen en minder autobewegingen. Met actuele parkeernormen en een toepassingskader gericht op de inzet van alternatieve mobiliteit en concrete voorlichting kan er worden gestuurd op deze doelen. Ook ten behoeve van kleinschalige vraagstukken als woningsplitsing, het ombouwen van winkel naar woning en andere transformaties is een flexibele inzet van het Roermondse normenkader mogelijk.

Bij vaststelling van de geactualiseerde Parkeervisie 17 december 2020 heeft de gemeenteraad dan ook een motie aangenomen om de parkeernormen ten behoeve van de facilitering van transformaties van (leegstaande) panden en/of nieuwbouw in de binnenstad aan te kunnen passen. De strekking van de motie is verwerkt in de separate nieuwe Nota Parkeernormen.

4 Overloopgebieden beschermen

Het aantal vreemdparkerders in de zogenaamde overloopgebieden neemt toe met overlast voor de bestaande bewoners. En dit terwijl er terreinen liggen die op veel momenten slechts gedeeltelijk gebruikt worden. Er moet daarom ingezet worden op een betere benutting van bestaande parkeerterreinen zoals die van het DOC en ECI. Daarnaast kan het zaak zijn om bepaalde wijken in een vroegtijdig stadium te beschermen met een reguleringsvorm, nog voordat de parkeerproblematiek zich vertoont.

5 Roermond zet sterker in op fietsparkeren

Het stimuleren van fietsgebruik is essentieel voor mens en milieu. Daarnaast is de fiets cruciaal om Roermond bereikbaar te houden tot in haar haarvaten. Roermond zet daarom met een doelgroepgerichte aanpak in op voldoende, veilige, vindbare én beschikbare fietsparkeervoorzieningen op ultrakorte loopafstand. Opgeroemde straten en nette gevels zijn daarbij de standaard. Centrale fietsenstallingen bieden ruimte voor ontmoeten, groen en voetgangerszones. Voor nieuwe ontwikkelingen komen er actuele fietsparkeernormen. Deze worden samen met de autoparkeernormen opgenomen in een integrale parkeernormennota.

6 Sturen met data: sneller op de juiste, beschikbare plek

Door het digitaal verstrekken en controleren van parkeerrechten ontstaat er een steeds groter inzicht in de capaciteit en actuele beschikbaarheid van het Roermondse parkeerareaal. Een scanvoertuig zal niet alleen worden ingezet voor controle en handhaving, maar ook voor metingen van parkeerdruk en herkomst van de parkeerder in de hele gemeente. Deze kennis wordt gebruikt om te sturen op het (verwachte) gebruik van garage en straatparkeerplaatsen. Daarbij combineert de gemeente parkeerddata met gegevens over verkeerstromen zodat bezoekers aan de stad direct worden geleid naar een beschikbare parkeerplaats.

7 Inclusief voor iedereen

Inclusief betekent dat waar het kan alle inwoners gebruik moeten kunnen maken van functies in de stad op een reële loopafstand. Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart mogen binnen een betaald parkeren zone met een parkeerschijf maximaal 3 uur gratis parkeren op een algemene gehandicaptenparkeerplaats. De mogelijkheid om deze doelgroep ook op reguliere parkeerplaatsen gratis te laten parkeren is inmiddels nader onderzocht door de gemeente (zie kader). Echter, ook niet-bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart moeten de binnenstad gemakkelijk kunnen bereiken. Dus ook ouderen die minder dan 300 meter kunnen lopen of personen zonder beschikking over een auto.

Uit het onderzoek om bezitters van een gehandicaptenkaart gratis te laten parkeren op reguliere parkeerplaatsen is gebleken dat het volgens de Gemeentewet niet is toegestaan om het parkeertarief te differentiëren op basis van persoonlijke kenmerken zoals het hebben van een handicap. Er zijn gemeenten die om deze reden zijn gestopt met het gratis parkeren voor gehandicapten. Andere gemeenten hebben er voor gekozen om gratis parkeervergunningen te verstrekken aan gehandicapten. Echter, dit is een kostbaar en arbeidsintensief proces waardoor meer ambtelijke capaciteit noodzakelijk is. Tevens worstelen deze gemeenten met de fraudegevoeligheid hiervan. Een parkeervergunning is immers gekoppeld aan het kenteken van een voertuig en een gehandicaptenparkeerkaart aan een persoon. In de praktijk komt het voor dat in het geval een gehandicapte zelf geen voertuig bezit, een familielid de gratis vergunning aanvraagt voor zijn of haar voertuig én daarmee parkeert (bijv. omdat hij of zij in de stad werkt), ongeacht of de gehandicapte aanwezig is in het voertuig. Dit is onmogelijk te controleren en kan voor een ongewenste verhoging van de parkeerdruk op straat zorgen. Gratis parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen, zoals al van toepassing in Roermond, is wettelijk toegestaan, kent vrijwel geen nadelen en is daarom de aangewezen manier om gratis parkeren voor gehandicapten te faciliteren.

8 Geclusterd parkeren op afstand

In gebieden met betaald parkeren is er behoefte aan plekken voor parkeren voor speciale doelgroepen die gebonden zijn aan een speciale functie in de buurt en aan de auto. Dit betreffen bijvoorbeeld leraren en vrijwilligers bij wijkorganisaties. Ten behoeve van hoog noodzakelijk parkeren, dicht bij de functie tegen lagere kosten, worden voor hen daarom mogelijkheden gezocht in de vorm van kleinschalige buurthubs. De ligging moet zodanig zijn dat bestaande woonstraten geen overlast hebben.

1.3 Dit actieplan

Dit parkeerbeleidsplan werkt bovenstaande visiepunten concreet uit. Wat gaat de gemeente Roermond op het vlak van parkeren de komende jaren doen: waar, wanneer en voor wie? En dan niet zozeer het uniformeren en digitaliseren, zoals bij de oorspronkelijke versie van de Parkeervisie uit 2013 het doel was. De gemeente gaat vooral flexibiliseren en biedt daar de juiste stappen en instrumenten voor. Het verder digitaliseren van de Roermondse parkeerketen wordt ook meegenomen in dit plan. Vrachtwagenparken valt inhoudelijk niet onder de scope van dit parkeerbeleidsplan. Dit zal separaat worden uitgewerkt.

De visiepunten zijn uitgewerkt in een set van actielijnen. Deze actielijnen zijn uitgewerkt in de volgende hoofdstukken. Visiepunt 3 is uitgewerkt in een separate “Nota Parkeernormen”.

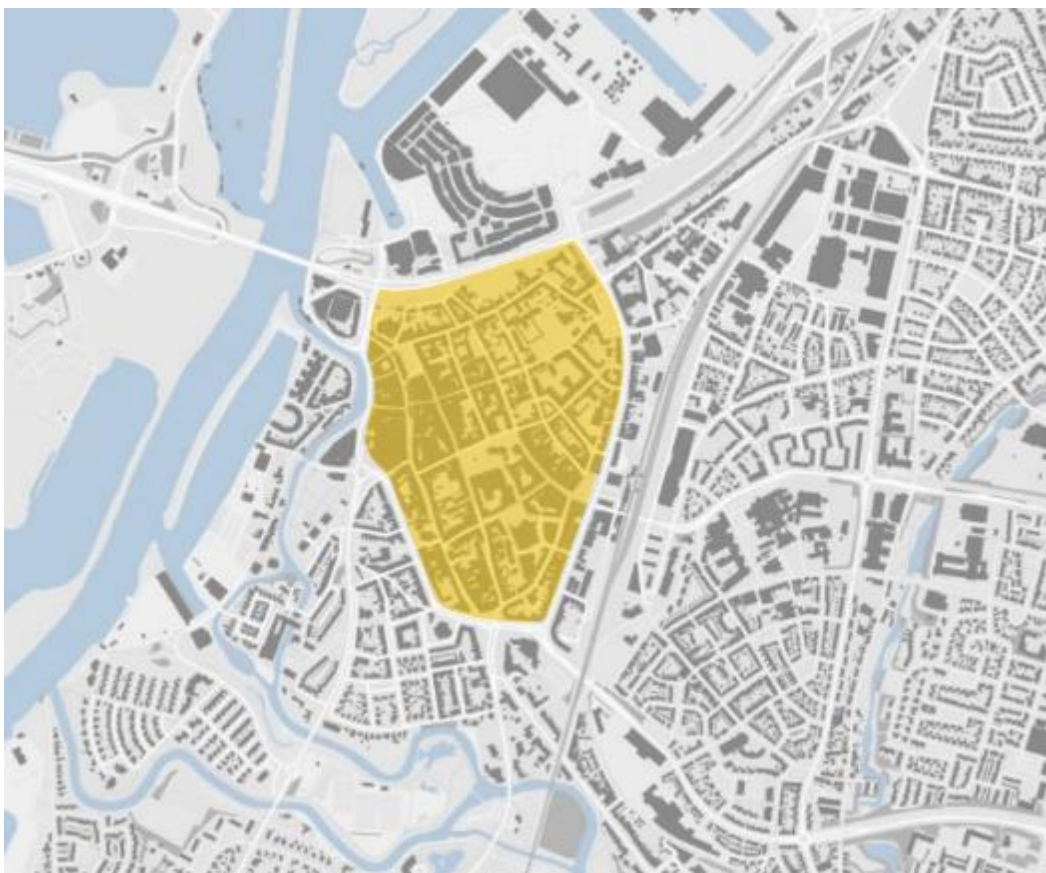
1.4 Over de totstandkoming van dit actieplan

Dit plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen de projectgroep en diverse betrokken gemeentelijke disciplines (juristen, economen en verkeerskundigen). Daarnaast zijn er bijeenkomsten geweest met ondernemend Roermond (BIZ, Designer Outlet Center, Citymanagement), OML, Parkmanagement Midden-Limburg, Roermond Bereikbaar, Mobiliteitsraad en een Parkeerpanel. In dit panel zijn bewoners uit diverse delen van Roermond vertegenwoordigd. Verder vond op 30 maart 2021 een digitale discussiebijeenkomst plaats met de commissie Ruimte.

De informatie uit deze bijeenkomsten is verwerkt in de actielijnen van dit parkeerbeleidsplan. Het concept beleidsplan is in juni 2021 voorgelegd aan alle stakeholders. In afstemming met de projectgroep zijn opmerkingen verwerkt tot de definitieve versie van dit document.

2 Actielijn 1: Een bereikbare binnenstad

Elke auto verdient een plek in Roermond. Echter, om de binnenstad bereikbaar en leefbaar te houden moeten keuzes worden gemaakt welke doelgroep op welke parkeerplek parkeert. Het sturen van doelgroepen en daarbij het optimaliseren van de bestaande capaciteit houdt de binnenstad van Roermond aantrekkelijk, gastvrij en bereikbaar.



Figuur 1: Binnenstad Roermond

2.1 Van problemen naar uitdagingen

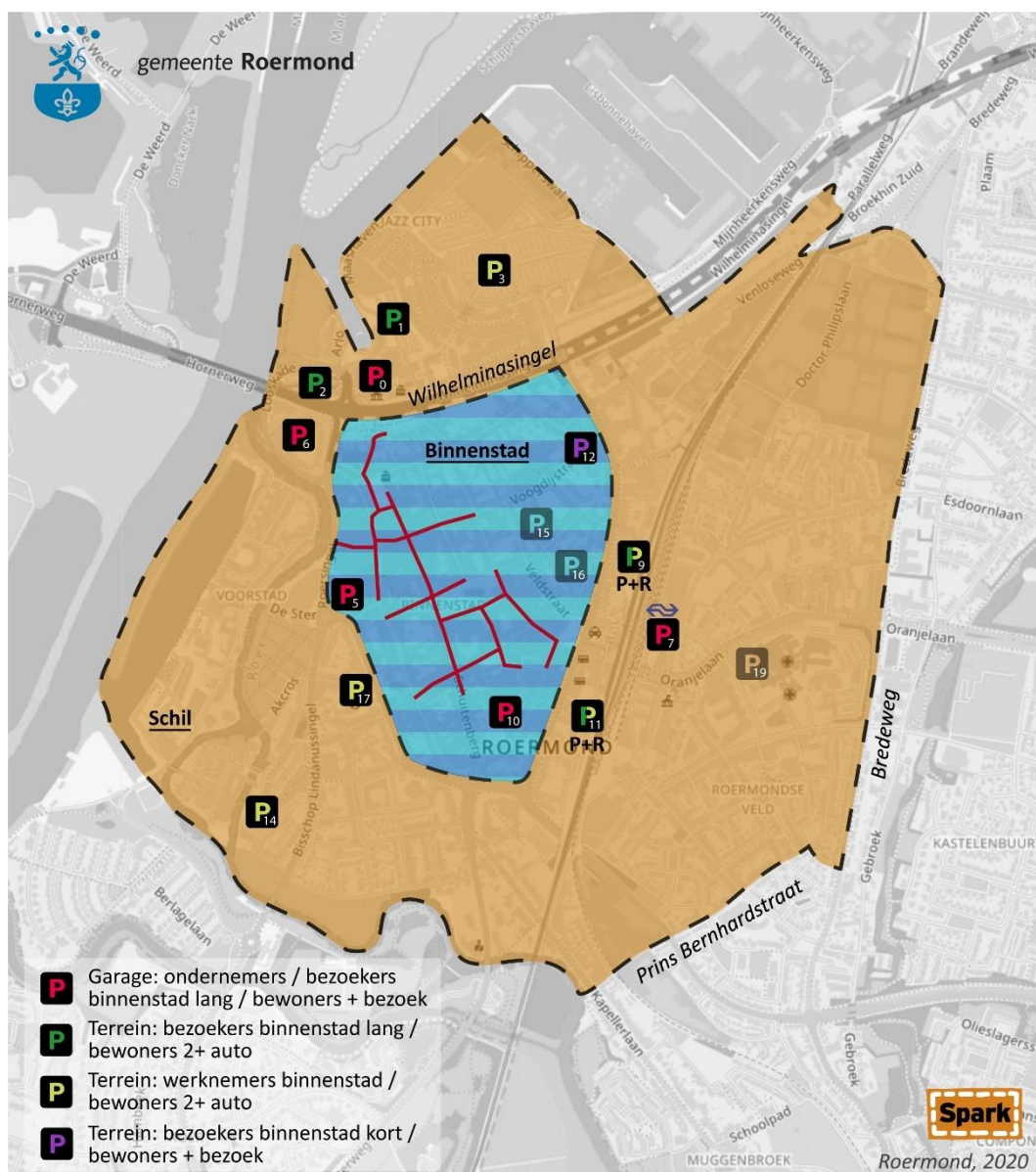
De binnenstad van Roermond wordt beschouwd als één gebied, zoals weergegeven in Figuur 1. Nu en in de toekomst kent en krijgt de binnenstad problemen en uitdagingen met betrekking tot parkeren. Elk probleem wordt binnen de kaders van de vastgestelde Parkeervisie aangepakt, te weten:

- 1 De **parkeerdruk** op straat binnen de Singels wordt gedurende de hele week als **hoog** ervaren. De parkeerdrukmeting uit 2019 wijst uit dat de parkeerdruk in de binnenstad op straat kan oplopen tot boven de 100% op een werkdagavond, zaterdagochtend en zaterdagavond. Ook op de werkdagmiddag, koopavond en zondagmiddag loopt de parkeerdruk in de binnenstad op tot boven de 85%. De hoge parkeerdruk op straat wordt in de avonduren met name door de bewoners van de binnenstad zelf veroorzaakt. Op de genoemde momenten is er in de (gemeentelijke) parkeergarages veelal voldoende parkeercapaciteit beschikbaar;
- 2 Naast dat de bewoners een parkeerprobleem ervaren in de avonduren, hebben ook de ondernemers aangegeven een parkeerprobleem te ervaren: er zijn te weinig parkeerplaatsen beschikbaar nabij de winkels. Deze plaatsen worden, naar eigen zeggen, voornamelijk door langparkeerders (bewoners) bezet gehouden. Hierdoor bestaat het imago – zowel bij de ondernemers als de bezoekers – dat de **binnenstad** van Roermond **niet goed bereikbaar** is;
- 3 Zoals al werd beschreven in de geactualiseerde parkeervisie (2020), zal de **parkeervraag** in de binnenstad van Roermond alleen maar **verder stijgen**. Dit vanwege opkomende trends als woningsplitsing en de transformatie van winkel naar woning. Maar ook de trend van het groeiende autobezit en autogebruik vanwege diverse maatschappelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld langer thuiswonende kinderen). Deze stijging in parkeerdruk zal vooral voelbaar zijn in de avonduren en nacht, als de bewoners thuis zijn. Deze doelgroep parkeert momenteel veelal op straat, dus ook daar zijn negatieve effecten te verwachten;
Naast dat het aantal bewoners in de binnenstad van Roermond zal stijgen, wordt ook een **stijging** in het **aantal bezoekers** verwacht. In Elmt (Duitsland) wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe ontwikkeling die zorgt voor veel nieuwe banen en gezinnen aan de grens. Dit zal naar waarschijnlijkheid zorgen voor een stijging in het aantal bezoekers - en mogelijk ook in het aantal bewoners van Roermond, welke allen gefaciliteerd moeten kunnen worden om zo een gastvrije stad te zijn en te blijven zoals werd genoemd in de parkeervisie (2020). Ook het Designer Outlet Center (DOC) houdt rekening met een stijging in het aantal bezoekers en de Stedelijke Maasplassen worden voorbereid op een toename in bezoek en toerisme. De regionale visie recreatie en toerisme zet bovendien in op een jaarlijkse groei van 2% (onder normale omstandigheden heeft de binnenstad van Roermond tussen de 6 en 7 miljoen bezoekers per jaar);

- 4 Straatparkeren in de binnenstad wordt momenteel gereguleerd (betaald) tot 20:00 uur.
Horecabezoekers die vanaf 18:00 uur aankomen in de stad, betalen dan voor slechts maximaal 2 uur aan parkeerkosten, wanneer ze op straat parkeren. Voor hen is het daarom gunstig om op straat te parkeren in plaats van in een parkeergarage en dragen op die manier bij aan de hoge parkeerdruk op straat in de avonduren en het weekend;
- 5 Ten opzichte van de parkeersituatie in 2012, is een aantal langparkeerplaatsen aan de rand van de binnenstad verdwenen. Op dit moment wordt het **werknemersparkeren** daarmee **niet voldoende gefaciliteerd**. Werknemers betalen een relatief hoge prijs in de garage of parkeren (gratis) in de overloopgebieden of het Concordia terrein. Een passende oplossing voor deze doelgroep ontbreekt nog.

De uitdaging: doelgroepen op de juiste plek

Vele doelgroepen willen dus parkeren in de binnenstad van Roermond, en het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming (op straat). Echter, deze ruimte is er niet altijd voor iedereen. Bovendien, naast deze bestaande aanspraak op het bestaande parkeerareaal, kent Roermond nog meer uitdagingen die vragen om ruimte (in de binnenstad): het verbeteren van de openbare ruimte, meer ruimte voor klimaatadaptieve maatregelen en meer ruimte voor verblijven en recreëren. De uitdaging is dan ook om de parkeerdruk op straat omlaag te brengen naar een werkbaar percentage en om daarbij iedere doelgroep een geschikte en beschikbare parkeerplek aan te bieden. Hetzij op straat, hetzij in de (gemeentelijke) parkeergarages, hetzij op een grotere afstand aan de rand van de stad. Welke doelgroepen Roermond op welke plek wil faciliteren is al vastgelegd in de Parkeervisie (2020) en is tevens afgebeeld in Figuur 2.



Figuur 2: Doelgroepenkaart Roermond

2.2 Doelen en resultaat

Het doel van deze actielijn wordt als volgt geformuleerd:

De gemiddelde parkeerdruk op straat in de gehele binnenstad van Roermond, oftewel het complete gebied binnen de singels, mag niet stelselmatig hoger zijn dan 90% op het maatgevende moment (het piekmoment, een dagdeel) van de dag. Daarbij parkeert iedere doelgroep op een parkeerplaats op een voor hen reële loopafstand.

In de geactualiseerde parkeervisie (2020) is vastgesteld dat de parkeerplaatsen op straat bedoeld zijn voor de eerste auto's van bewoners en de kortparkerende bezoeker. Werknemers en langparkerende bezoekers parkeren niet op straat in de binnenstad. Als de parkeerdruk structureel te hoog blijft (> 90%), worden ook maatregelen getroffen om het parkeren van bewoners op straat te verminderen, door bijvoorbeeld het aantal vergunningen voor de tweede auto te verminderen. Hiervoor zijn of worden de (gemeentelijke) parkeergarages en -terreinen beschikbaar gesteld. Ook onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om private parkeerplaatsen beter te benutten.

Resultaat

Het resultaat van deze actielijn is een bereikbare binnenstad, zowel voor (toekomstige) bewoners, bezoekers als ondernemers. Tabel 1 presenteert de acceptabele loopafstanden voor verschillende doelgroepen, gebaseerd op de geadviseerde maximale loopafstanden door het CROW (2018), afgestemd op de situatie van Roermond. Deze tabel is ook omschreven in de vernieuwde parkeernormennota (2021). De langere loopafstanden in de binnenstad van Roermond sluiten aan bij de aangenomen motie (17 dec 2020) over onder andere de bestaande korte en beperkende loopafstanden die (her)ontwikkelingen te vaak in de weg zitten. Verder zal het behaalde doel leiden tot minder autobewegingen in de stad, een betere benutting van de bestaande parkeercapaciteit en meer ruimte voor "groene" doelstellingen.

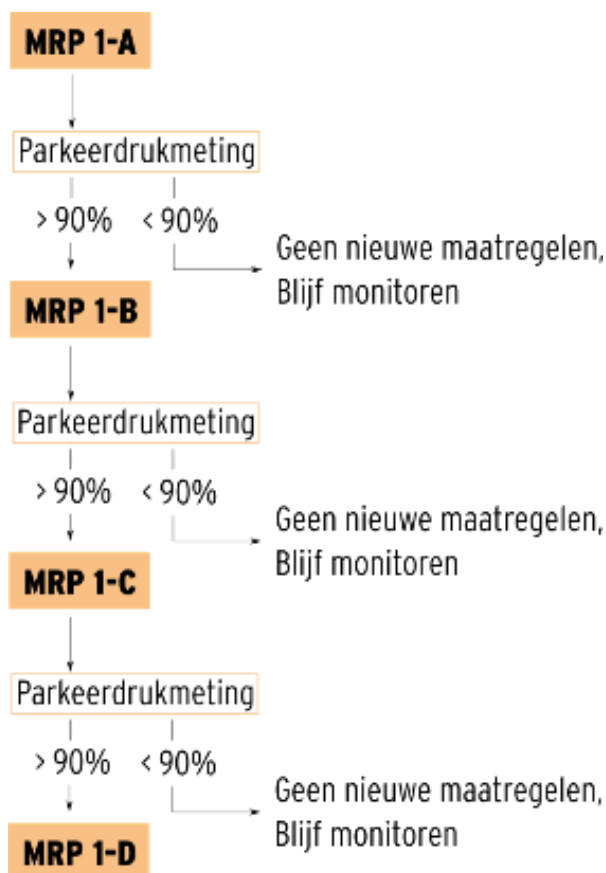
Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Binnenstad	400 meter	600 meter	300 meter
Schil	200 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom	200 meter	200 meter	200 meter
Buiten bebouwde kom	100 meter	200 meter	100 meter

Tabel 1: Maximale loopafstanden per gebied en per functie

2.3 Actie!

De parkeerdruk is niet op elk moment van de dag even hoog. Door frequente monitoring van de parkeerdruk kan het maatgevende moment worden vastgesteld. Tijdens het maatgevende moment van de binnenstad, mag de parkeerdruk op straat niet boven de 90% uitkomen. Bij een te hoge parkeerdruk ontstaat zoekverkeer en ook gevaarlijke verkeerssituaties. De gemeente Roermond zal door middel van parkeerdrukmetingen de parkeersituatie – minstens jaarlijks – blijven monitoren.

Onderstaand worden vier maatregelpakketten geïntroduceerd (1-A t/m 1-D) om de parkeerdruk omlaag te brengen als er op een maatgevend moment een te hoge parkeerdruk wordt geconstateerd. **Pakket 1-A wordt per direct ingevoerd.** De invoering van de vier pakketten kent een bepaalde volgorde, welke wordt toegelicht in Figuur 3. Een volgend maatregelpakket (MRP) wordt dus alleen ingevoerd als blijkt dat de parkeerdruk op het maatgevende moment nog steeds te hoog is. De maatregelpakketten zullen steeds meer sturende maatregelen introduceren. Er moet worden gerealiseerd dat impactvolle maatregelen niet zomaar worden ingevoerd. Alleen als de zachtere maatregelen niet voldoende effect hebben, zullen zwaardere maatregelen moeten worden ingezet zijn om de parkeerdruk te verlagen.



Figuur 3: Stappenplan invoering maatregelpakketten (MRP)

Maatregelpakket 1-A

- 1a Het Wilhelminaplein krijgt hetzelfde regime als de rest van de straatparkeerplaatsen in de binnenstad: max. 1 uur parkeren met het huidige uurtarief en de mogelijkheid voor bewoners met een bewonersvergunning om hier te parkeren. De werknemers die momenteel gebruik maken van het terrein parkeren in de (gemeentelijke) parkeergarages. In februari 2021 waren er 56 weekdagvergunningen in gebruik en 37 werkdagvergunningen (en geen weekenddagvergunningen). Het parkeerareaal op straat wordt op deze manier verder uitgebreid voor bewoners, visite en kortparkeerders.
 - 1b De gemeente start een onderzoek naar de mogelijkheid om bewonersvergunningen te kunnen faciliteren in de gemeentelijke parkeergarages tijdens daluren. De (gemeentelijke) garagecapaciteit wordt op die manier beter benut. Het onderzoek richt zich onder meer op de fiscale, technische en organisatorische. Een eerste stap is de aanschaf van nieuwe parkeerapparatuur met kentekenherkenning om de bewoners in en uit de garage te laten.
 - 1c De gemeente Roermond gaat in gesprek met de werkgevers en werknemers wat voor hen een acceptabel tarief is om te betalen voor een abonnement in een gemeentelijke parkeergarage. Hierbij wordt ook gedacht aan flexibele vormen van abonnementen. Bijvoorbeeld abonnementen die slechts bepaalde dagen van de week geldig zijn.
 - 2 De parkeervergunning van bewoners aan de singels (vergunningszone B) is niet langer geldig in de binnenstad (vergunningszone A). Het Wilhelminaplein blijft wel beschikbaar voor vergunninghouders uit zone B.
 - 3 De gemeente Roermond zet in op deelauto's in de binnenstad, maar ook daarbuiten. Eén deelauto leidt tot 9 tot 13 minder auto's (4 tot 6 auto's worden verkocht en 5 tot 7 auto's worden niet aangeschaft). De vraag naar parkeerplaatsen zal daarmee dalen¹.
-

Maatregelpakket 1-B

- 1 Prijs van de parkeervergunning voor een tweede auto (onafhankelijk of de eerste auto op eigen terrein staat) gaat omhoog. De huidige registratie van huishoudens die kunnen Parkeren Op Eigen Terrein (POET) moet hiervoor waterdicht zijn.
-

Maatregelpakket 1-C

- 1 Private parkeer capaciteit (van bijvoorbeeld bedrijven) moet beter benut worden: bewoners en werknemers (zorg- en horecapersoneel) kunnen gebruik maken van deze private parkeer capaciteit. De gemeente Roermond gaat in gesprek met bedrijven om hun parkeer capaciteit open te stellen voor bewoners en mogelijk werknemers.
 - 2 Nieuwe bewoners van de binnenstad krijgen geen parkeervergunning voor een tweede auto. Ook niet als de eerste auto op eigen terrein geparkeerd staat. Om dit te bewerkstelligen stelt de gemeente een overgangsregeling op. Daarnaast onderzoekt de gemeente naar de mogelijkheden om de tweede auto te kunnen parkeren in de gemeentelijke garages, buiten het centrum op een specifiek aangewezen locatie of op private parkeerlocaties (dubbelgebruik);
 - 3 De venstertijden voor betaald parkeren worden opgerekt van 20:00 uur naar 22:00 uur om zo het horecabezoek te ontmoedigen op straat te parkeren.
-

Maatregelpakket 1-D

- 1 Een vergunningenplafond wordt ingesteld in de binnenstad zodra de parkeerdruk in dit onderzoeksgebied te hoog blijft. Een inschatting van de verwachte verdeling in het gebruik van het parkeerareaal op straat tijdens de piekmomenten wordt gemaakt. Op basis van de verwachte bezetting wordt het plafond bepaald. Niet meer dan 95% van dit plafond wordt uitgegeven waarmee een marge wordt ingebouwd.
-

¹ Bron: "Argumenten voor autodelen", CROW 2016

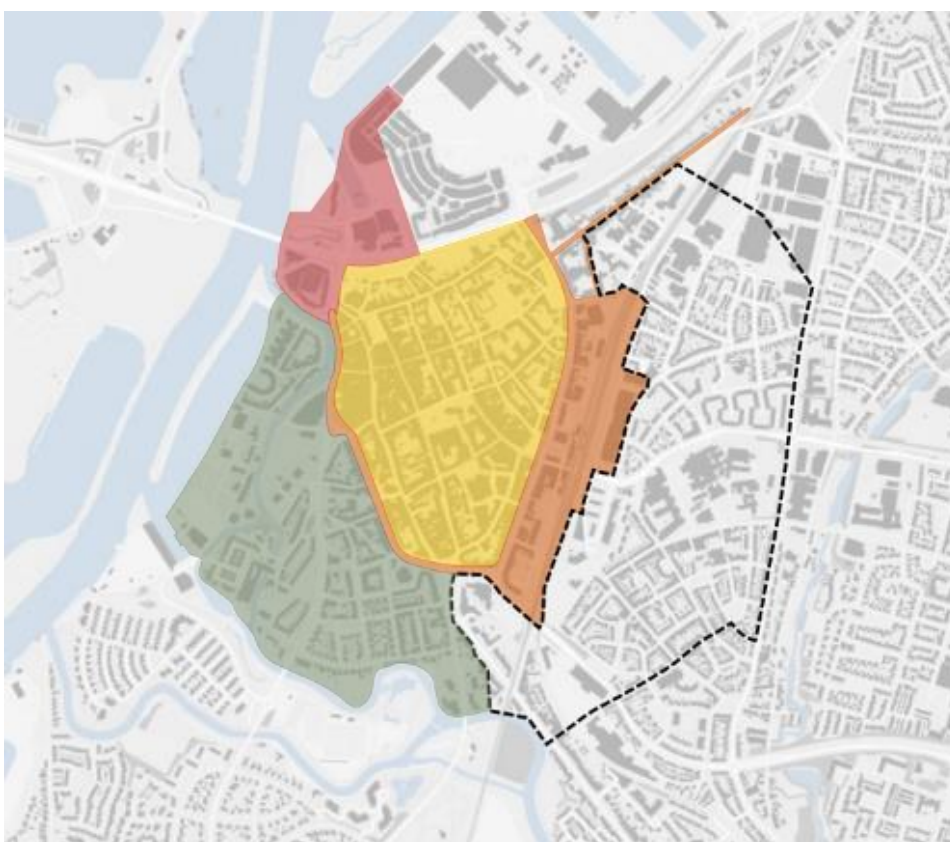
2.4 Hoe?

Onderstaand geeft een toelichting op enkele van de voorgaand genoemde maatregelen.

Maatregel	Toelichting
MRP 1-A.1b	In de avond en nacht is er een grote hoeveelheid onbenutte capaciteit in de gemeentelijke parkeergarages. Kazerneplein heeft rond de 350 plaatsen over, die gebruikt kunnen worden door bijvoorbeeld bewoners. Voor de Stationsparkgarage ligt dit aantal tussen de 150 tot 175 ongebruikte parkeerplaatsen (Bron: Parkeermeter Roermond – 2019) Als bewoners met hun parkeervergunning in de gemeentelijke garages mogen parkeren, zal er tevens 21% BTW betaald moeten worden over de inkomsten. De gemeente Roermond maakt een inschatting van het aantal bewoners dat zal gaan parkeren in de garages en neemt de te betalen belasting op in de begroting. De bewonersvergunningen die geldig worden verklaard in een parkeergarage worden vastgelegd in de parkeerrechtendatabase.
MRP 1-A.1c	Zodra werknemers gaan parkeren in de gemeentelijke parkeergarages, zal hiervoor 21% belasting betaald moeten worden. De vraag is wie deze kosten op zich neemt: de gemeente of wordt dit doorvertaald naar het tarief voor werknemers. Indien de gemeente deze op zich neemt, moet zij rekening houden met deze financiële gevolgen. Als de werknemers de kosten gaan dragen, stijgt de prijs van hun vergunning (of: abonnement).
MRP 1-A.3	De gemeente zal aanbieders van deelmobiliteit stimuleren om deelauto's aan te bieden in Roermond om zo de parkeervraag omlaag te brengen. Vooral bij nieuwbouw en herinrichting moet deelmobiliteit zoveel mogelijk deel uitmaken van de mobiliteitsoplossing. De gemeente Roermond stelt parkeervergunningen beschikbaar aan aanbieders van deelauto's. Voor station based deelauto's geldt deze parkeervergunning in specifieke parkeersectoren. Voor free floating deelauto's worden stadsbrede parkeervergunningen aangeboden. De tarieven voor een parkeervergunning zullen marktpartijen niet ontmoedigen. De inkomsten voor de gemeente worden gebruikt als bijdrage in de aanleg van gereserveerde parkeervakken en bebording.
MRP 1-B.1	De prijs voor een bewonersvergunning voor een tweede auto gaat omhoog. Om te controleren of een huishouden de mogelijkheid heeft om een auto op eigen terrein te zetten, heeft de gemeente Roermond een POET-registratie beschikbaar. POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein. In een dergelijke registratie staat vermeld welke woning in de binnenstad beschikt over een parkeerplaats op het eigen terrein. De normen (afmetingen) van een Parkeerplaats Op Eigen Terrein liggen vast in het Uitvoeringsbesluit Parkeren. In een online database wordt de POET-registratie vastgelegd, gemonitord en onderhouden.
MRP 1-C.2	Dezelfde toelichting als op MRP 1-B.1 gaat hier op met als toevoeging de noodzaak van het opstellen van een overgangsregeling in het Uitvoeringsbesluit Parkeren. Hier worden de spelregels beschreven wanneer iemand nog het recht heeft een tweede vergunning aan te vragen. Denk aan het bouwjaar van de woning, het wel of niet beschikken van een parkeerplaats op eigen terrein en het reeds in bezit hebben van een parkeervergunning vóór invoering van deze maatregel.
MRP 1-D.1	Bestaande vergunningen worden niet ingetrokken. Daarom stelt de gemeente weer een overgangsregeling op. Nieuwe aanvragen boven het vooraf vastgestelde plafond worden op een wachtlijst gezet. Aangezien de maatregel van max. 1 vergunning per huishouden al is ingesteld (MRP 1-C.2), kan er per huishouden maar 1 aanvraag op de wachtlijst staan.

3 Actielijn 2: Naar een leefbare schil

De druk op de openbare ruimte groeit. Door de parkeerdruk op straat ook in de schil omlaag te brengen, blijft Roermond toegankelijk voor de voetganger en de fietser en ontstaat er ruimte voor klimaatadaptieve maatregelen: meer groen voor koeling, waterberging en waterinfiltratie. Zo wordt en blijft Roermond een leefbare stad.



Figuur 4: Binnenstad (geel) + 1^e schil (oranje) + 2^e schil (groen + rood) + blauwe zone (stippellijn)

3.1 Van problemen naar uitdagingen

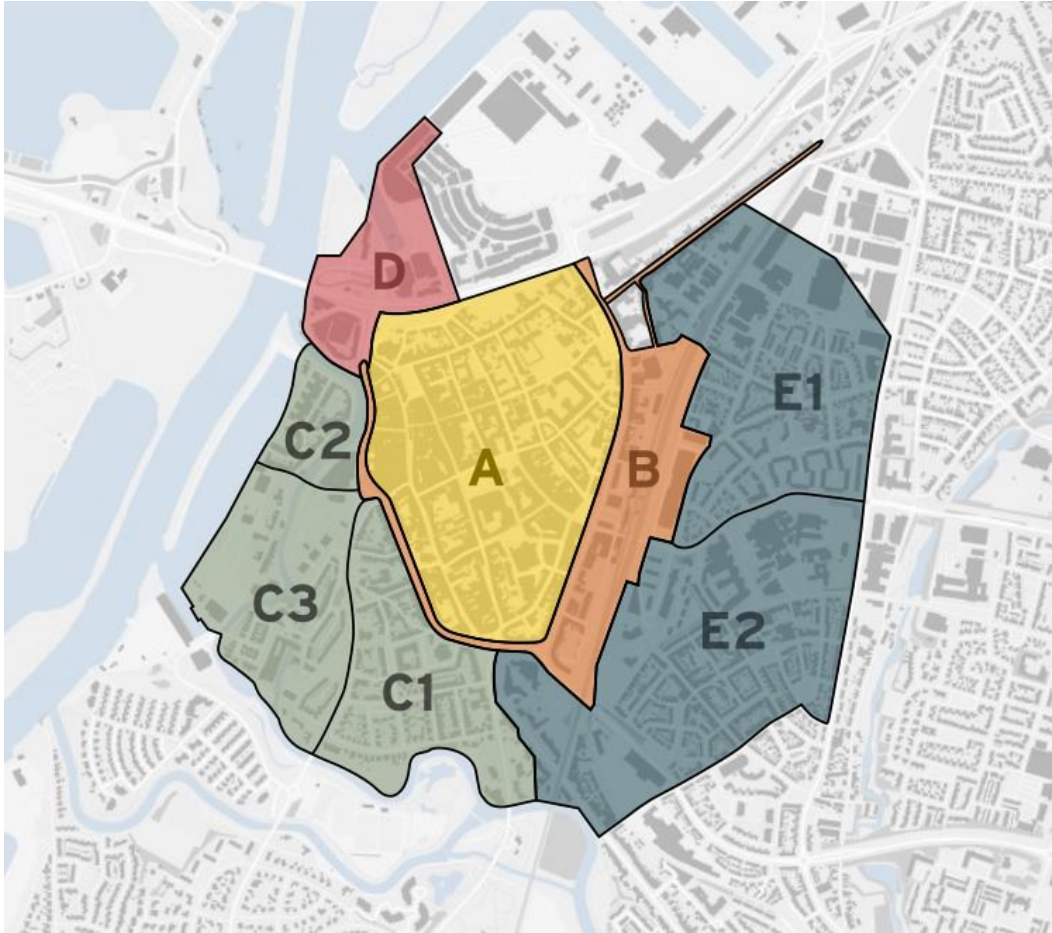
De druk op de openbare parkeerruimte groeit niet alleen in de binnenstad. Ook in de schil, oftewel in de woonwijken grenzend aan de binnenstad waar parkeren ook wordt gereguleerd (zie Figuur 4). Voornamelijk oudere woonwijken zijn niet ontworpen op meer dan één auto per huishouden. Een **aantasting** van de **leefbaarheid** is dan ook een mogelijk gevolg van de parkeerdruk in deze woonwijken.

Uitdaging: voorkomen van 'parkeerproblemen' in de schil

In het schilgebied (zie Figuur 4) wordt het parkeren gereguleerd door middel van betaald parkeren (max. 60 minuten in de eerste schil (oranje zone) en max. 120 minuten in de tweede schil (buiten oranje zone)) en vergunninghoudersparkeren. Ook wordt tijdens het opstellen van dit parkeerbeleid de blauwe zone gefiscaliseerd. Ook hier mag straks max. 120 minuten worden geparkeerd. Met deze reguleringsvormen worden ongewenste doelgroepen (werknemers en bezoekers van de binnenstad) geweerd. Desondanks kan de parkeerdruk op sommige plaatsen alsnog als problematisch worden ervaren. Dit is het geval bij een parkeerdruk boven de 90%. Bij deze parkeerdruk ontstaat er veel zoekverkeer en zijn de loopafstanden vaak niet langer acceptabel. Figuur 5 verdeelt het huidige schilgebied in clusters (met de binnenstad als cluster A) waarin de gemiddelde parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 90% mag stijgen.

Cluster A, B en D zijn gelijk aan respectievelijk vergunningszone A, B en D. Vergunningszone C en toekomstige vergunningszone E zijn opgesplitst in deelgebieden. Deze vergunningszones zijn namelijk dusdanig groot dat het risico wordt gelopen een te hoge parkeerdruk in een bepaalde buurt niet te signaleren. Dit omdat alleen naar de gemiddelde parkeerdruk van een cluster wordt gekeken. Middels deze clustering worden problemen dus tijdig ontdekt en aangepakt. De grenzen van de clusters worden gevormd door fysieke barrières: grote wegen die een parkeerder minder snel oversteekt.

Een (te) hoge parkeerdruk zal in woonwijken veelal tijdens de avonduren voorkomen. Zodra de parkeerdruk in een cluster boven de 90% uitkomt, zullen er passende maatregelen worden genomen (zie paragraaf 3.3) binnen de gehele vergunningszone waarin het cluster valt. De uitdaging is om zodra dat de parkeerdruk boven de 90% komt, het aantal geparkeerde auto's omlaag te brengen tot een acceptabel niveau. Uit de parkeerdrukmeting (2019) volgen geen clusters / schilgebieden die momenteel direct om maatregelen vragen.



Figuur 5: Te monitoren clusters (soms meerdere per vergunningszone)

Verder heeft de gemeente Roermond ook de ambitie om meer klimaatadaptieve maatregelen toe te passen. Daarvoor is ruimte nodig. Een parkeerplaats staat bekend om zijn slechte afwatering, maar het aantal straatparkeerplaatsen omlaag te brengen in de schilgebieden is (vaak) niet de oplossing. De parkeerdruk zou dan immers weer stijgen. Groene parkeerplaatsen zorgen dat regenwater direct de bodem in kan en niet naar het riool of sloten moet worden afgevoerd. Ze kunnen een belangrijke rol gaan spelen in het vergroenen en verduurzamen van de stad Roermond.

3.2 Doelen en resultaat

Het doel van deze actielijn is vergelijkbaar met die van actielijn 1 en is als volgt omschreven:

De gemiddelde parkeerdruk op straat in de schilwijken van Roermond mag niet stelselmatig hoger zijn dan 90% op het maatgevende moment (werkdagavond bij woonwijken). Daarbij parkeert iedere doelgroep op een parkeerplaats op een voor hen reële loopafstand. De (omgeving van de) parkeerplaatsen krijgen een groene uitstraling om zo bij te dragen aan klimaatadaptieve maatregelen.

De loopafstanden die worden gehanteerd werden eerder al gepresenteerd in Tabel 1 en in de vernieuwde parkeernormennota.

Resultaat

Het resultaat van deze actielijn zijn **leefbare en bereikbare woonwijken met een duidelijk parkeerregime op straat**. Er is ruimte voor de bewoners om de auto te parkeren, maar ook maar ook ruimte voor groen om op die manier ruimte te geven aan de klimaatadaptieve maatregelen.

Voor fietsers en voetgangers is het een prettige woonwijk om zich voort te bewegen.

3.3 Actie!

Net als in de binnenstad, zal ook de parkeerdruk in de (toekomstige) schilgebieden jaarlijks moeten worden gemonitord middels parkeerdrukmetingen en eventueel parkeermotiefmetingen. Zodra er in een schilwijk een parkeerprobleem ontstaat of dreigt te ontstaan, kunnen we twee kanten op: (1) de parkeervraag omlaag brengen en (2) de parkeercapaciteit omhoog brengen. De parkeervisie (2020) die is vastgesteld sluit hierop aan. Als er maatregelen worden toegepast wordt er (in deze volgorde) allereerst geprobeerd het parkeergedrag te beïnvloeden. Daarna wordt er gekeken hoe de bestaande parkeercapaciteit beter benut kan worden. Waar nodig kan het parkeren worden gereguleerd (beprijzen). Ten slotte kan er nog parkeercapaciteit bijgebouwd worden. Onderstaande maatregelpakketten focussen dan ook eerst op het omlaag brengen van de parkeervraag. Later, als blijkt dat de parkeerdruk toch boven de 90% blijft steken op het maatgevende moment, kunnen er maatregelen toegepast worden die de parkeercapaciteit omhoog brengen. Uiteraard wel zonder dat dit de leefbaarheid in de woonstraten aantast. Ook in deze maatregelpakketten zit dus een volgordelijkheid, net als in actielijn 1.

Maatregelpakket 2-A

- 1 Op werkdagen handhaven op kortparkeeders zonder geldig parkeerrecht.
-

Maatregelpakket 2-B

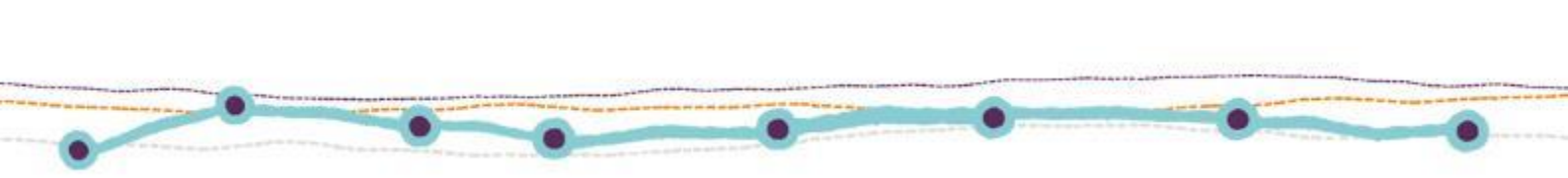
- 1 De maximale parkeerduur in alle schilgebieden wordt verlaagd van 2 uur naar 1 uur om zo bezoekers aan de binnenstad verder te weren.
 - 2 Prijs van de bewonersvergunning voor een tweede auto gaat omhoog, onafhankelijk van of de eerste auto op eigen terrein staat geparkeerd of op straat. Zie maatregel 1-B.1.
-

Maatregelpakket 2-C

- 1 Een vergunningenplafond wordt ingesteld. Daarmee worden de huidige vergunningssectoren kleiner, want een vergunningenplafond wordt op clusterniveau aangepakt en niet voor een hele vergunningszone. Toelichting zie Maatregel 1-D.1.
-

3.4 Hoe?

Maatregel	Toelichting
MRP 2-C.1	De toelichting vergelijkbaar met de toelichting op Maatregel 1-D.1. Zo is er een POET-registratie nodig en stelt de gemeente een overgangsregeling op zodat bestaande vergunningen niet afgepakt kunnen worden. De huidige POET-registratie van de gemeente voor de schilgebieden (incl. blauwe zone) beschrijft alleen de POET mogelijkheid voor woningen gebouwd vanaf de invoering van betaald parkeren. Deze registratie zal dus moeten worden uitgebreid voor alle woningen uit de schilgebieden. Vergunningaanvragen boven het vooraf vastgestelde plafond, worden op een wachtlijst gezet. De vergunningszones worden met deze maatregel verkleind, omdat dit een maatregel is die op buurtniveau ingevoerd moet worden (zie clusters Figuur 5). Daarvoor zijn de huidige vergunningszones te groot. Daarbij ontstaat de vraag in welke zones een vergunning dan geldig zal zijn.



4 Actielijn 3: Innovatieve parkeeroplossingen bij nieuwe ontwikkelingen

Roermond maakt kennis met een nieuw gedachtegoed: parkeren hoeft en kan niet meer gegarandeerd voor de deur gefaciliteerd worden. Ruimtelijke ontwikkelingen krijgen te maken met een toepassingskader dat meer ruimte biedt voor de toepassing van nieuwe mobiliteitsconcepten. Innovatieve parkeeroplossingen worden omarmd en zorgen voor een groenere leefomgeving met meer ruimte voor ontmoeten en minder ruimte voor autobewegingen.

4.1 Van problemen naar uitdagingen

Roermond heeft ambities met haar leefomgeving. Deze ambities landen niet alleen in de bestaande stad, ook in ruimtelijke ontwikkelingen komt deze ambitie tot uiting. Omdat de nota parkeernormen 2014 nog onvoldoende is afgestemd op deze ambitie, wordt in het verlengde van dit parkeerbeleidsplan een nieuwe nota parkeernormen opgesteld. De nota parkeernormen 2021 biedt ook handvatten om de problemen op te lossen waar in ontwikkelingen tegenaan gelopen wordt. Een voorbeeld van een concreet probleem, is het ontbreken van mogelijkheden om in transformatieontwikkelingen in de binnenstad een oplossing te vinden voor de parkeerbehoefte. Dit geldt voor het autoparkeren en voor het fietsparkeren.

Uitdaging: ruimte bieden voor nieuwe mobiliteitsconcepten zonder de grip te verliezen

De uitdaging voor Roermond is om voldoende ruimte te bieden voor de toepassing van nieuwe mobiliteitsconcepten in ruimtelijke ontwikkelingen, zonder onverantwoorde risico's te lopen. Om deze reden wordt in de nieuwe nota parkeernormen de nadruk gelegd op het treffen van de juiste beheersmaatregelen, zoals de invoering van parkeerregulering bij het ontstaan van een te hoge parkeerdruk. Dit is met name van toepassing op buurten in de omgeving van grootschalige ontwikkellocaties, waarin lagere parkeernormen worden toegepast.

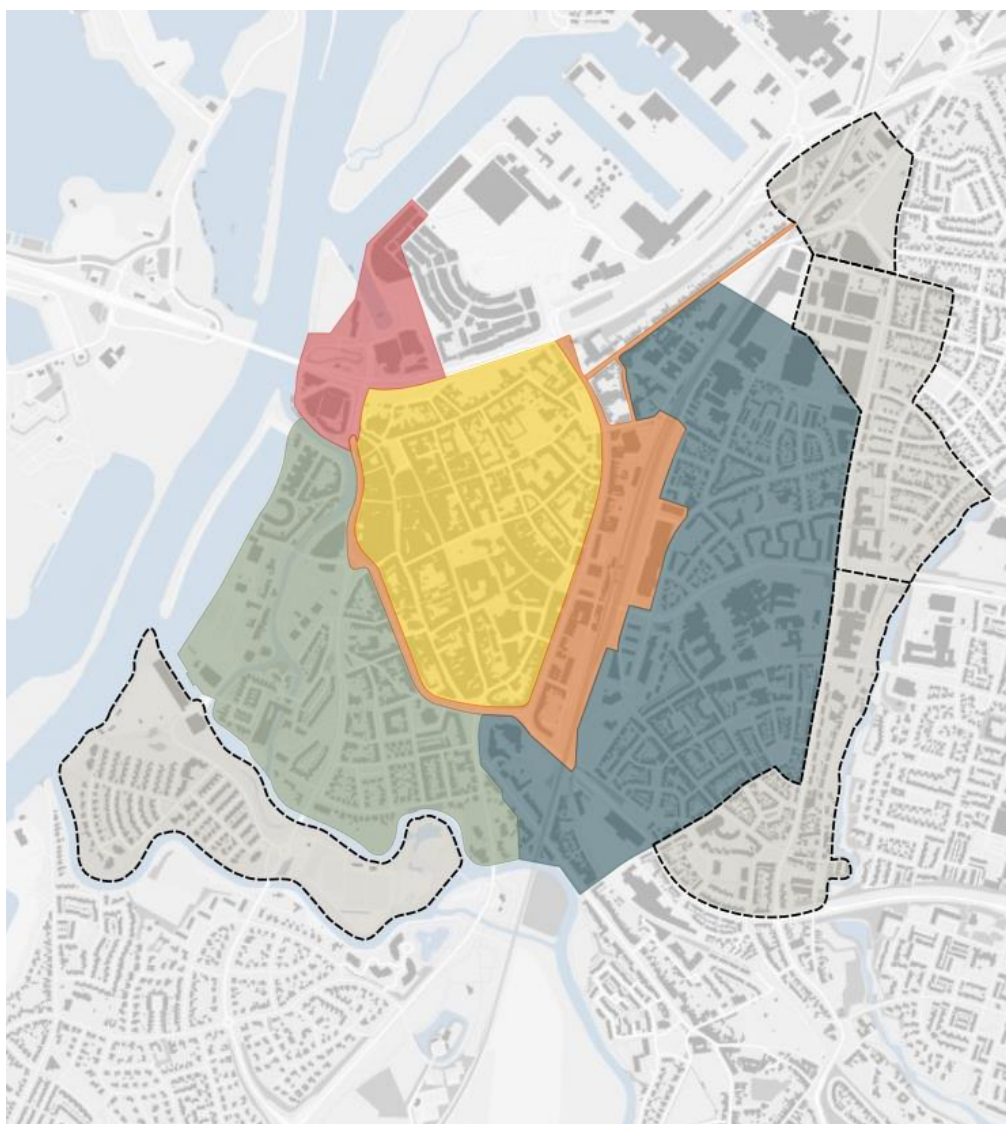
4.2 Doelen en resultaat

De actielijn hanteert onderstaande doelstellingen waar de nieuwe parkeernormennota als actie leidt naar het gewenste resultaat. Deze doelen en het bijbehorende resultaat worden als volgt omschreven:

- 1 Nieuwe mobiliteitsconcepten stimuleren door initiatiefnemers duidelijke kaders mee te geven waar deze concepten aan moeten voldoen;
- 2 Parkeeroverlast in de omgeving van grootschalige ontwikkellocaties voorkomen door parkeerregulering in te voeren;
- 3 In ruimtelijke ontwikkelingen voldoende ruimte aanbrengen voor fietsparkeren, waarbij de aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan kwaliteitseisen moeten voldoen;
- 4 Zoals al in de motie van december 2020 was aangenomen, wordt de verruiming van de loopafstanden tussen parkeerplaats en (her)ontwikkeling gezien om zo transformaties in de binnenstad beter te kunnen faciliteren.

5 Actielijn 4: Overloopgebieden beschermen

Daar waar het bordje “einde betaald parkeren” staat begint het overloopgebied. Deze zones kennen vreemdparkerders - automobilisten die liever iets verder lopen om geen parkeergeld te betalen - en de 2^e en 3^e auto van buurtbewoners. Het is zaak om overloopgebieden vroegtijdig te beschermen tegen vreemdparkerders om zo de parkeerdruk en irritaties in toom te houden.



Figuur 6: Vier potentiële overloopgebieden (stippellijn + grijze invulling)

5.1 Van problemen naar uitdagingen

Een woonwijk grenzend aan een gereguleerd parkeren zone loopt het risico op vreemdparkerders. Vreemdparkerders zorgen mogelijk voor een verhoogde parkeerdruk, wat leidt tot irritaties bij buurtbewoners. Een vreemdparkerder voor de deur is dan ook vaak ongewenst. Figuur 6 toont drie potentiële overloopgebieden (nadat de huidige blauwe zone is gefiscaliseerd). Er bestaan drie type gebieden die te maken kunnen krijgen of al last hebben van vreemdparkerders:

- 1 Buurten aan de rand van een bestaand gereguleerd gebied. Uit de parkeerdrukmeting van 2019, blijkt dat op de dinsdagmiddag de parkeerdruk boven de 100% uitkomt op de Burgermeester Höppenerlaan en aanliggende straten in Hammersveld. De parkeerdrukmeting was echter beperkt uitgevoerd in Hammersveld (en andere potentiële overloopgebieden) waardoor er op dit moment geen conclusies getrokken kunnen worden over de noodzaak van het al dan niet direct ingrijpen in Hammersveld (of andere potentiële overloopgebieden);
- 2 Buurten die op dit moment grenzen aan de blauwe zone en last kunnen gaan krijgen van vreemdparkerders na het fiscaliseren van deze zone. Dit gebied is opgesplitst in twee zones (ten noorden en zuiden van de Oranjelaan) zoals te zien is in Figuur 6;
- 3 Buurten die parkeeroverlast kunnen gaan ondervinden door nieuwe ontwikkelingen. Twee voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn Roerdelta en (de omgeving van) het voormalig Philipsterrein. Doordat de nieuwe ontwikkeling in Roerdelta binnen het gereguleerd parkeren gebied valt én doordat hier gebouwd wordt met een lagere parkeernorm dan de parkeernormennota voorschrijft, is het mogelijk dat parkeerders naar de andere kant van rivier de Roer trekken (richting Hammerveld). Daarnaast kan regio Broekhin Zuid ook last krijgen van vreemdparkerders, zodra het voormalig Philipsterrein is herontwikkeld (en de blauwe zone is gefiscaliseerd). Beide gebieden staan ook aangegeven in Figuur 6.

Uitdaging: Parkeerdrukmetingen in en beschermen van potentiële overloopgebieden

De uitdaging is om (potentiële) overloopgebieden vroegtijdig te beschermen tegen vreemdparkerders. Om deze gebieden tijdig te herkennen, is het regelmatig (jaarlijks) uitvoeren van parkeerdrukmetingen, minstens tijdens de maatgevende momenten, noodzakelijk. In woonwijken is het maatgevende moment de werkdagavond. Op dat moment is 90% van de bewoners thuis en 80% van de bezoekers aanwezig. Hier geldt wederom dat een parkeerdruk boven de 90% ongewenst is en dat de bestaande parkeerdruk gepaard moet gaan met realistische loopafstanden (zie Tabel 1 in Hoofdstuk 2). Wanneer een parkeerdruk van >90% wordt gemeten is het noodzakelijk vast te stellen of dit een eenmalige gebeurtenis is, of dat het stelselmatig te hoog is. Daarom is ook het bijhouden van klachten en meldingen omtrent parkeren belangrijk bij het tijdig herkennen van een parkeerprobleem. De gemeente zal dus niet proactief reguleren, maar anticiperen op de parkeerdruk en het aantal klachten en meldingen dat binnenkomt.

5.2 Doelen en resultaat

Voor de overloopgebieden hanteren we het onderstaande doel, dat vergelijkbaar is met de doelen van actielijn 1 en 2:

De gemiddelde parkeerdruk op straat in de potentiële overloopgebieden van Roermond, mag niet stelselmatig hoger zijn dan 90% op het maatgevend moment (werkdagavond). Daarbij moet het voor iedere doelgroep mogelijk zijn te parkeren op een parkeerplaats op een voor hen reële loopafstand.

Resultaat

Iedere doelgroep parkeert op de juiste plek. Nieuwe ontwikkelingen geven gehoor aan de verwachte parkeervraag passend binnen huidige trends en ontwikkelingen. Door het monitoren van de parkeerdruk in combinatie met de loopafstanden en het bijhouden van de klachten en meldingen in ongereguleerde gebieden, zullen potentiële overloopgebieden beschermd worden tegen vreemdparkerders.

5.3 Actie!

Onderstaand staan twee maatregelpakketten. Pakket 4-A wordt zodra de blauwe zone is gefiscaliseerd (naar verwachting september 2021) ingevoerd in de potentiële (ongereguleerde) overloopgebieden zoals deze zijn weergegeven in Figuur 6. Pakket 4-B zal alleen worden uitgevoerd in een potentieel overloopgebied indien een duidelijke stijging te zien is in het aantal klachten en meldingen in een potentieel overloopgebied. Pakket 4-C zal starten bij (a) voldoende draagvlak n.a.v. MRP 4-B.1, (b) bij een parkeerdruk die stelselmatig te hoog (>90%) is op het maatgevend moment (werkdagavond in woonwijken) en daardoor leidt tot ongewenste loopafstanden of (c) wanneer er gevaarlijke situaties ontstaan in de wijk, bijvoorbeeld vanwege slechte bereikbaarheid van hulpdiensten. Een toename in het aantal vreemdparkerders, en dus in de parkeerdruk, kan het gevolg zijn van nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van het potentiële overloopgebied. Het doel van pakket 4-C is de parkeerdruk, de loopafstanden en het aantal klachten en meldingen doen verlagen.

Maatregelpakket 4-A

- 1a Parkeergedrag monitoren in potentiële overloopgebieden: parkeerdruk jaarlijks meten en vergelijken met een nulmeting
 - 1b Parkeergedrag monitoren in potentiële overloopgebieden: bijhouden van klachten en meldingen omtrent parkeren in de diverse woonbuurten van de potentiële overloopgebieden.
-

Maatregelpakket 4-B

- 1 Uitvoeren van een draagvlakonderzoek (bijvoorbeeld middels een enquête) in de wijk: hoe staat de buurt tegenover het invoeren van gereguleerd parkeren?
-

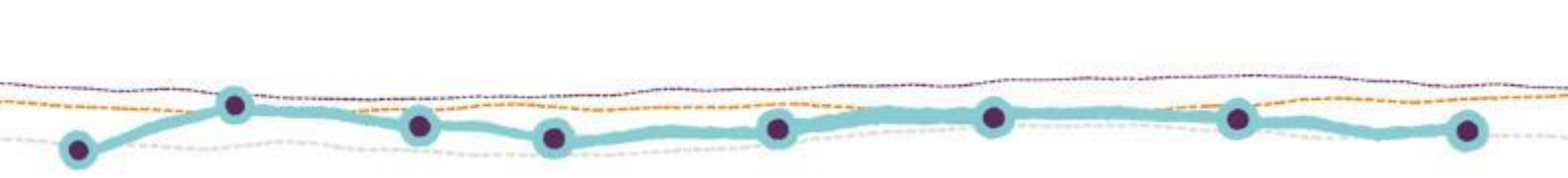
Maatregelpakket 4-C

- 1 Invoeren parkeerregulering (betaald parkeren + vergunningen) in potentieel overloopgebied
-

5.4 Hoe?

Het invoeren van betaald parkeren + vergunningen gaat gepaard met “spelregels”. Voor het potentiële overloopgebied ten oosten van de (voormalig) blauwe zone, zal in eerste instantie hetzelfde regime volgen als voor vergunningszone E (= voormalig blauwe zone). Voor de andere twee aangewezen potentiële overloopgebieden geldt hetzelfde: de spelregels voor een nieuw vergunningengebied worden in eerste instantie gebaseerd op het aangrenzende gereguleerde gebied.

Het stappenplan in Bijlage 1 beschrijft de volgorde van de maatregelpakketten 4-A t/m 4-C en gaat in op het te volgen proces.



6 Actielijn 5: De fiets op 1!

Als vitale, sociale en duurzame stad geeft Roermond prioriteit aan langzaam verkeer. Het stimuleren van fietsgebruik is essentieel voor de gezondheid van mens en milieu. Met een doelgroepgerichte aanpak zet Roermond in op voldoende veilige, vindbare én beschikbare fietsparkeerplekken.

6.1 Van problemen naar uitdagingen

Fietsparkeren is een belangrijk thema voor de gemeente Roermond, vooral in de binnenstad en rondom nieuwe ontwikkelingen. Zo refereert de vernieuwde nota parkeernormen niet alleen meer naar autoparkeernormen, maar ook naar **fietsparkeernormen**, passend bij de recent landelijk geactualiseerde Leidraad Fietsparkeren. Nieuwe ontwikkelingen zullen daarom voortaan, naast het realiseren van autoparkeerplaatsen, ook rekening moeten houden met ruimte voor fietsparkeren. Fietsparkeren vraagt dus ruimte en ontwikkelaars lopen hier mogelijk tegenaan. Deze ruimte kan niet altijd alleen maar op gemeentegrond worden opgelost, maar uiteraard wil de gemeente niet dat een ontwikkeling vastloopt op de fietsparkeernormen. Een gedetailleerde uitwerking hiervan is opgenomen in de nieuwe Nota Parkeernormen (2021).

Dat fietsparkeren ruimte kost, bleek ook uit een fietsparkeeronderzoek uit 2016, uitgevoerd voor de binnenstad van Roermond. Zo bleek dat er regelmatig wildgeparkeerde fietsen te vinden waren in het gebied rondom de Markt en de Roerkade. Voornamelijk op de vrijdagavond en in het weekend. Verder waren (zijn) er regelmatig wildgeparkeerde fietsen te vinden rondom de ingang van het voetgangersgebied op de Neerstraat en op en rondom het Stationsplein. Ten opzichte van 2014 is in 2016 het aantal fietsen geparkeerd buiten een stallingsvoorziening op de deze momenten toegenomen. Om te voorzien in deze (toenemende) parkeervraag zijn er intussen op een aantal locaties in de binnenstad fietsenrekken geplaatst.

Verder bestaat op het moment van schrijven de intentie om de Markt autovrij te maken. Dit ten gunste van het laden en lossen hier. Het plan vraagt nog om een verdere uitwerking en participatie. Echter, mocht de Markt parkeervrij worden, dan zal hier mogelijk meer ruimte ontstaan voor onder andere fietsparkeren.

De populariteit van de fiets is de afgelopen jaren verder gestegen, met als nieuwkomer en koploper de elektrische fiets. Dit zorgt voor een nieuw type fietser, een nieuwe doelgroep, een doelgroep met nieuwe parkeerbehoeftes. Veelal dagjesmensen van buiten Roermond bezoeken de stad met de elektrische fiets. Ze parkeren hem graag in een overdekte en bewaakte fietsenstalling. Dit in tegenstelling tot de bezoeker van de binnenstad met een wildgeparkeerde fiets. Deze doelgroep wordt gecategoriseerd als de 'flitsfietser'. Ze blijven vaak niet lang en parkeren de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming. Om Roermond een aantrekkelijke stad te laten zijn voor fietsers, zal de gemeente, maar zullen ook de ondernemers moeten gaan anticiperen op deze verschillende fietsers met verschillende parkeerwensen en de verder stijgende parkeervraag.

De uitdaging: Geef de fiets de ruimte

De opkomende populariteit van fietsen (en elektrische fietsen) vraagt om een goede monitoring van de parkeervraag. Mocht de parkeervraag dus toenemen, dan zal er in pandig en/of in de openbare ruimte bijgebouwd moeten worden op basis van een doelgroepenbenadering, om op die manier fietsen aantrekkelijk te houden en een rommelig straatbeeld te voorkomen. Ruimtelijke ontwikkelingen hebben de ambitie fietsparkeren zoveel mogelijk op eigen terrein te realiseren om zo het fietsgebruik te ondersteunen en te stimuleren. Als niet de volledige geëiste aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein opgelost kan worden, zal de ontwikkelaar in overleg met de gemeente moeten kijken naar alternatieven. De regels hiervoor zijn vastgelegd in de nieuwe Nota Parkeernormen.

6.2 Doelen en resultaat

De doelstelling voor deze actielijn is enerzijds het stimuleren van fietsen door voldoende te faciliteren in prettige, geschikte en vindbare fietsparkeerplekken en anderzijds het voorkomen van een rommelig straatbeeld als gevolg van zwerffietsen.

Resultaat

Het resultaat is een bereikbare en opgeruimde stad met voldoende fietsparkeerplekken voor alle doelgroepen in Roermond. In de binnenstad, maar ook in de schilgebieden, wordt de flitsfietser gefaciliteerd met voldoende fietsenrekken in de buurt van winkels en horeca. Voor elektrische fietsen, maar ook voor "gewone" en duurdere fietsen is voldoende stallingsplek in de bestaande overdekte en bewaakte fietsenstallingen (Station, Kloosterwandplein en in het Roercenter). Het gebruik hiervan wordt gemonitord, zodat een eventuele stijging in de vraag om dergelijke parkeerplekken op tijd wordt opgemerkt.

6.3 Actie!

De actielyn fietsparkeren heeft één maatregelpakket welke per direct ingevoerd wordt om het fietsparkeren te monitoren en verder te stimuleren: 5-A. Maatregelpakket 5-B gaat alleen op als nieuwe ontwikkelingen het fietsparkeren zeggen niet te kunnen borgen op eigen terrein.

Maatregelpakket 5-A

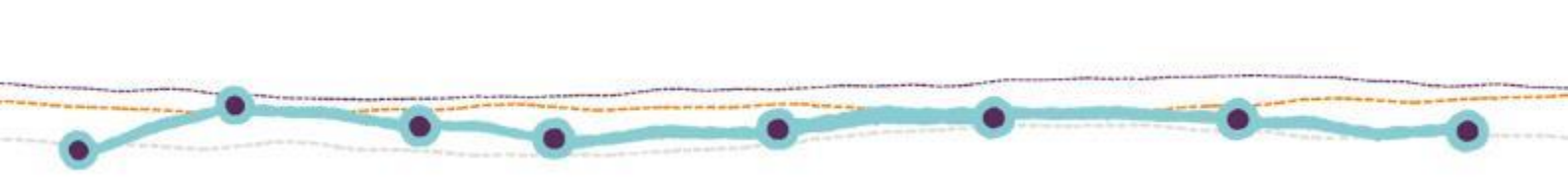
- 1 De fietsparkeernormen die zijn vastgesteld in de vernieuwde Nota Parkeernormen en het bijhorend toepassingskader worden per direct in werking gesteld.
 - 2 Sinds april 2021 kunnen fietsen de eerste 24 uur gratis bewaakt en overdekt worden gestald op het NS station. Dit gaat de gemeente op de kaart zetten, zodat de wildgeparkeerde fietsen rondom het stationsplein verleden tijd worden. Bovendien is de stalling ook een aantrekkelijke stallingsoptie voor dagjesmensen.
 - 3 Om zwerffietsen uit het Roermondse straatbeeld te halen, zal er worden gehandhaafd op foutgeparkeerde fietsen. Fietsen op de stoep en tegen gevels geparkeerde fietsen krijgen een label. Dit geldt vooralsnog voor de binnenstad en de stationsomgeving. De gemeente zal hier intern een handhavingsplan voor opstellen.
 - 4 Monitoren van de overdekte fietsenstallingen: is en blijft hier voldoende fietsparkeercapaciteit?
 - 5 De gemeente gaat onderzoeken of er in de binnenstad op maaiveldniveau nog ruimte is voor aanvullende fietsparkeerplekken.
-

Maatregelpakket 5-B

- 1 Zodra een ontwikkelaar de volledige of een deel van de fietsparkeervraag niet kan realiseren op het eigen terrein of op een privéterrein, gaat de ontwikkelaar in gesprek met de gemeente om het fietsparkeren in openbaar gebied te realiseren. De ontwikkelaar komt met een voorstel om (een deel van de) vereiste fietsparkeerplekken op gemeentegrond te realiseren. Indien de fietsparkeervraag niet opgelost kan worden op gemeentelijke grond, zal ofwel het bevoegd gezag vrijstelling van de fietsparkeereis verlenen via de afwijkingbevoegdheid ofwel kan de ontwikkeling geen doorgang vinden. De maatregel wordt verder uitgewerkt in de nieuwe nota parkeernormen (2021).
-

6.4 Hoe?

Maatregel	Toelichting
MRP 5-A.3	Om te kunnen handhaven op foutgeparkeerde fietsen zal de huidige APV moeten worden uitgebreid met een tekst dat het verboden is (brom)fietsen te plaatsen op of aan een weg indien daardoor overlast veroorzaakt wordt en dat weesfietsen verwijderd worden door de wegbeheerder. Met de toelichting dat het bevoegd gezag kan bepalen wanneer er sprake is van overlast. Het is tevens van belang fietsparkeerders hierop te wijzen alvorens er gehandhaafd gaat worden op fietsparkeren. Foutgeparkeerde fietsen in de binnenstad en de schilgebieden krijgen voortaan een label als ze foutgeparkeerd staan. Op het label staat informatie over het handhavingsproces. Na een week wordt gecontroleerd of de fiets in kwestie er nog staat. In dat geval wordt de fiets verplaatst naar het fietsdepot (aan de Slachthuisstraat) waar de fiets tegen betaling weer meegenomen kan worden. Op dit moment worden foutgeparkeerde fietsen al gehandhaafd, maar niet stelselmatig.
MRP 5-A.4	Het monitoren van de bezettingsgraad van de bewaakte fietsenstallingen is mogelijk met bijvoorbeeld camera's. Ook zou er geteld kunnen worden hoe vaak fietsers afgewezen moeten worden voor een parkeerplek in de fietsenstalling en hoelang dit vervolgens aanhoudt. In de data-analyse kan vervolgens rekening gehouden worden met de dag(del)en waarop overbezetting plaatsvindt. Als stallingen stelselmatig te druk bezet zijn, is dat een teken voor de gemeente om meer fietsenstallingen aan te leggen.



7 Actielijn 6: Digitalisering en parkeerdata

De Roermondse parkeerketen is zo goed als digitaal. Een volledig digitale parkeerketen geeft inzicht in onder andere de parkeerdruk en de herkomst van een parkeerder. Ook wordt het gebruik van een scanvoertuig aantrekkelijk. Met parkeerdata stuurt Roermond op het (verwachte) gebruik van garage- en straatparkeerplaatsen. Parkeergedrag van de Roermondse parkeerder kan hiermee worden gemonitord en beïnvloed.

7.1 Van problemen naar uitdagingen

Het parkeerbeleidsplan van Roermond voor de jaren 2013-2020 besprak dat in 2020 alle parkeertransacties digitaal en op kenteken zouden worden geregistreerd om zo de parkeercapaciteit optimaal te benutten. Op dit moment, in het jaar 2021, is de parkeerketen nog niet volledig digitaal doordat de fysieke kraskaart (bezoekerskaart) nog steeds in gebruik is. Ook al is de bezoekersregeling al digitaal ingeregeld, de fysieke kraskaart is ook nog in gebruik. In 2020 was 9% van de huishoudens binnen het betaald parkeren gebied en 14% van de huishoudens binnen de blauwe zone die nog gebruik maakten van fysieke kraskaarten. Voor het digitaliseren van de parkeerketen is het essentieel om de fysieke kraskaart volledig uit het systeem te halen. Namelijk, met een volledig digitale parkeerketen kunnen scanvoertuigen efficiënt worden ingezet voor digitale en informatie gestuurde handhaving. Een digitale parkeerketen geeft dus betere inzichten in de parkeerdruk in gereguleerde zones.

7.2 Doelen en resultaat

Met een volledig digitale parkeerketen kan het parkeergedrag van de Roermondse parkeerder gemakkelijk en betrouwbaar worden gemonitord. De inzet van een scanvoertuig maakt het handhaven efficiënt. Het doel van deze actielijn is dan ook als volgt:

Het voltooien van de digitale parkeerketen, waardoor klantvriendelijkheid stijgt en parkeerbeheer en -handhaving zo efficiënt mogelijk kan plaatsvinden. Het verkrijgen van inzicht in het parkeergedrag van zowel de bewoners, bezoekers, werkgevers en werknemers van Roermond, en deze informatie te gebruiken om het gebruik van de bestaande parkeercapaciteit verder te optimaliseren.

7.3 Actie!

We onderscheiden twee maatregelpakketten waarvan de eerste per direct uitgevoerd kan worden in het volledig gereguleerde gebied. Het tweede pakket wordt uitgevoerd zodra de parkeerketen volledig digitaal is:

Maatregelpakket 6-A

- 1 De gemeente gaat het gebruik (en het mogelijk uitfasen) van de kraskaarten evalueren. Hieruit moet volgen op welk termijn de fysieke kraskaart volledig vervangen kan worden door de digitale bezoekersregeling. Zodra en fysieke kraskaarten uit het systeem zijn, is de parkeerketen van Roermond volledig gedigitaliseerd.

Maatregelpakket 6-B

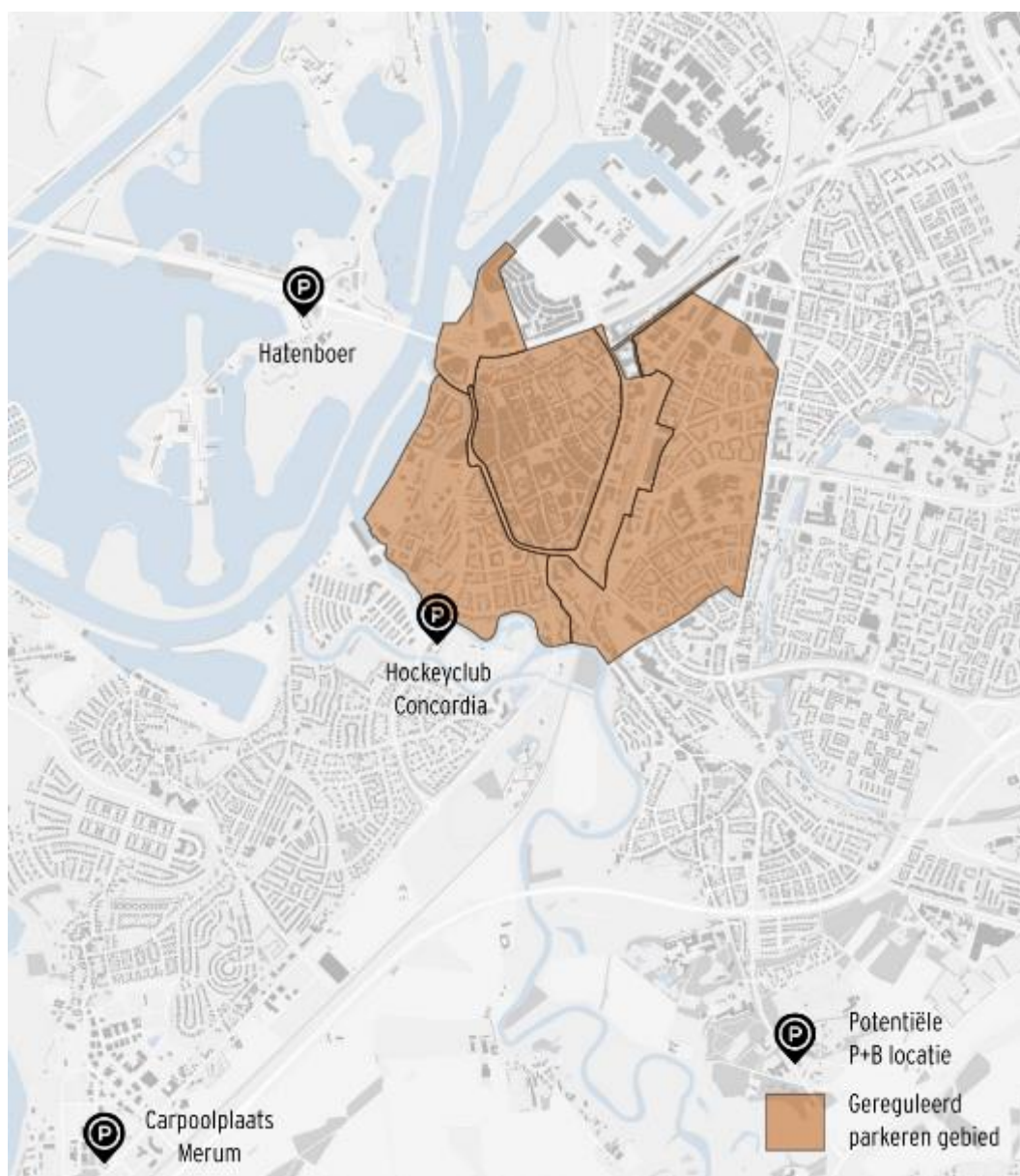
- 1 Het handhaven in het gereguleerd gebied van Roermond gebeurt voortaan met een scanvoertuig. Bijvoorbeeld een scanscooter of scanauto. Dit maakt het handhaven efficiënter en vooral sneller. Scanvoertuigen kunnen tevens helpen bij het uitvoeren van parkeerdruk- en parkeermotiefmetingen waar naar wordt verwezen in actielijnen 1, 2 en 4.
-

7.4 Hoe?

Maatregel	Toelichting
MRP 6-B.1	Het invoeren van een scanvoertuig is niet in één dag gebeurd. Het is een proces. Het hebben van alle parkeerrechten in dezelfde database (parkeerrechtendatabase) is een belangrijke eerste stap. De volgende stap is het maken van een business case waar de kosten uitgezet worden tegen de inkomsten. Hiervoor moet een inschatting gemaakt worden van de kosten van de handhaving met behulp van een scanvoertuig bij gelijkblijvende omstandigheden. Dit is dus inclusief de aanschaf van één of meerdere scanvoertuigen. Aan de andere kant van de vergelijking staan de inkomsten vanuit geparkeerde voertuigen zonder geldig parkeerrecht. Dit zijn de inkomsten van een naheffing maal een schatting van het aantal te schrijven naheffingen (boetes). Deze inkomsten kunnen per gebied (bijv. vergunningszone) worden ingeschat en later opgeteld: 100% min de betalingsbereidheid (%) maal het aantal parkeerplaatsen maal het aantal keer per week dat een scanvoertuig langs een parkeerplaats rijdt geeft een inschatting voor het aantal te schrijven naheffingen.

8 Actielijn 7: Roermond parkeert op afstand

Geclusterd parkeren op afstand krijgt meer aandacht in Roermond. Centrale parkeerlocaties buiten de schil voorzien bezoekers en werknemers in een bereikbare parkeerplek. Ze bieden tevens een mogelijkheid voor natransport, bijvoorbeeld in de vorm van deelfietsen, deelsteps of een bus.



Figuur 7: Potentiële P+B locaties Roermond (NB: Gereguleerd parkeren gebied na fiscalisering blauwe zone)

8.1 Van problemen naar uitdagingen

De parkeerdruk in de binnenstad van Roermond is hoog en blijft groeien. De binnenstad heeft onvoldoende ruimte om alle doelgroepen tegelijk te voorzien van een parkeerplaats. Bewoners met meer dan één auto, langparkerende bezoekers en werknemers zullen moeten uitwijken naar een plek buiten het centrum. Dit werd eerder al duidelijk gemaakt in de geactualiseerde parkeervisie (2020). Een alternatief voor deze doelgroepen is een centrale parkeerlocatie buiten de schil. Gebruikers van de parkeerlocatie kunnen hier gratis of tegen een laag tarief parkeren en vervolgens met een andere mobiliteitsvorm richting de binnenstad. In 2019 liet de gemeente vanuit het Europees project Resolve (verduurzaming retailmobiliteit) al een haalbaarheidsstudie uitvoeren naar het toevoegen van Park+Bike locaties in Roermond. Een P+B locatie combineert autoparkeerplaatsen met een fietsenstalling, waardoor de overstap tussen beide modaliteiten gemakkelijker wordt en gestimuleerd wordt. Een P+B locatie kan gebruik maken van een deelfietssysteem. Ook kan een P+B een stalling hebben voor privé fietsen. Het uitgevoerde onderzoek vat de gebruikers van een P+B in Roermond als volgt samen: bezoekers aan het Designer Outlet Center, bezoekers aan de binnenstad, toeristen en forenzen.

De uitdaging: Implementatie P+B locaties

Uit de haalbaarheidsstudie naar P+B locaties in Roermond kwamen drie potentieel geschikte locaties naar voren: Carpoolplaats Merum, Hockeyclub Concordia en Hatenboer, waarvan Hatenboer nog geen bestaand (en een dus nog te ontwikkelen) parkeerterrein is. (Tijdens de pilotfase van de elektrische deelstep is hier een tijdelijk parkeerterrein aangelegd). De drie locaties zijn afgebeeld in Figuur 7. Verder vertelt het onderzoek dat Merum en Concordia vooral aansluiten bij de behoefte van de forens, reizende richting de binnenstad. Hatenboer ligt dichterbij de binnenstad, maar heeft vanuit de binnenstad een langere reistijd op de fiets dan met de auto. Gebruik van een P+B Hatenboer zou daarom moeten worden gestimuleerd vanuit de werkgevers.

De haalbaarheidsstudie komt met diverse acties voor een succesvolle implementatie:

- Nader onderzoek onder werknemers en werkgevers om zo het P+B concept af te stemmen op de behoefte van de potentiële gebruiksgroep;
- Opstellen gewenst eindbeeld van een P+B locatie in Roermond;
- Formeren van een kerngroep;
- Pilot inzetten per locatie;
- Besluit deelfietssysteem (op het moment van schrijven wordt in Roermond de pilot van de elektrische deelstep (2020) geëvalueerd en een structurele implementatie voorbereid).

8.2 Doelen en resultaat

Het doel van deze actielijn is het ontlasten van de binnenstad en schilgebieden in de parkeervraag daar. Dit doel hangt samen met de doelen van actielijnen 1 en 2, want zodra de gemiddelde parkeerdruk boven de grens van 90% uitkomt (tijdens het maatgevende moment) in de gereguleerde gebieden, zal een parkeerlocatie op afstand deze druk kunnen verlagen.

Resultaat

Het resultaat is een verlaging van de parkeerdruk in het huidig gereguleerd gebied, doordat werknemers, bezoekers, maar ook bewoners met meer dan één auto gebruik maken P+B locaties.

8.3 Actie!

Hatenboer, carpoolplaats Merum en de parkeerplaats van hockeyclub Concordia zijn dus aangewezen als kansrijke P+B locaties, voornamelijk voor werknemers en bezoekers. Op dit moment is er nog geen vaste parkeerlocatie in Hatenboer. Wel wordt er al geparkeerd op de parkeerplaats van hockeyclub Concordia (veelal door ondernemers / werknemers) en op de carpoolplaats in Merum (ook wel carpoolplaats Herten). Onderstaand worden acties in chronologische volgorde per locatie gegeven.

Maatregelpakket 7-A Hockeyclub Concordia

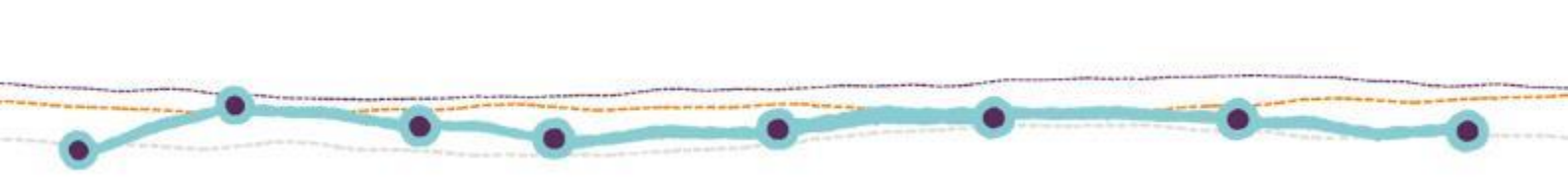
- 1 Op werkdagen wordt langparkeren op dit terrein gedoogd. In de weekenden blijft het parkeerterrein gereserveerd voor de sportclub. Met behulp van fysieke bebording wordt dit gecommuniceerd naar gebruikers van het terrein. Het terrein is immers een kansrijke P+B locatie, maar bereikbaarheid van de hockeyclub mag niet in gedrang raken. Daarom zal in de weekenden de parkeerdruk en vooral de parkeermotieven worden gemonitord. Zodra de hockeyclub geen parkeerplaatsen meer kan bieden aan hun bestemmingsverkeer zullen aanvullende maatregelen genomen worden (zie 7-A.2a en 7-A.2b).
 - 2a Zodra de hockeyclub geen parkeerplaatsen meer kan bieden aan hun bestemmingsverkeer zijn er twee mogelijke maatregelen die uitgevoerd kunnen worden. De eerste optie is om het parkeerterrein te reguleren. Bijvoorbeeld met een slagboom of betaald parkeren. De gemeente zal hier nader onderzoek naar doen zodra dit probleem zich voor doet en de keuze hierop valt.
 - 2b De gemeente kan naast optie 2a ook een onderzoek starten om de parkeercapaciteit te vergroten op het terrein. Zo zal de laag asfalt op het terrein (waarschijnlijk) binnen de periode van dit parkeerbeleidsplan worden vervangen. Een goed moment om te besluiten het terrein uit te breiden of een andere indeling te geven dat de capaciteit doet vergroten. Het blijft belangrijk de parkeerdruk en de parkeermotieven te monitoren. Mocht het probleem van te weinig parkeercapaciteit zich opnieuw voordoen kan er opnieuw worden gekeken naar optie 2a.
-

Maatregelpakket 7-B Carpoolplaats Merum

- 1 Deze carpoolplaats biedt momenteel ruimte aan 44 auto's. Bushaltes liggen in de nabijheid. Er is tevens al een kleine fietsenstalling en ruimte voor een (extra) stalling voor (deel)fietsen. Het terrein zal aantrekkelijker gemaakt worden voor gebruik door het plaatsen van camera's (veiligheid) en het toevoegen van meer parkeerplaatsen (zoals al werd geadviseerd in de haalbaarheidsstudie P+B Roermond van 2019).
 - 2 Het terrein wordt beter op de kaart gezet door het toevoegen van bewegwijzering (zowel voor fietsers als voor automobilisten op de (snel)weg. Dit wordt tevens aangegeven in de haalbaarheidsstudie P+B Roermond (2019)
 - 3 Een onderzoek wordt gestart om ook deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit (zoals de deelsteps) te plaatsen op dit parkeerterrein.
-

Maatregelpakket 7-C Hatenboer

- 1 Zoals eerder beschreven zal het gebruik van een parkeerterrein / P+B hier moeten worden gestimuleerd door de werkgevers uit de binnenstad of DOC. Er zullen gesprekken gevoerd gaan worden met diverse werkgevers, werknemers en ondernemers uit de binnenstad en schilgebieden van Roermond, om draagvlak vast te stellen.
-



9 Actielijn 8: Parkeren en laden

Elektrisch rijden wordt steeds populairder. Ook de bewoners van Roermond schaffen steeds vaker een elektrische auto aan. Maar deze auto's moeten ergens worden opgeladen. De gemeente werkt aan een laadpalenbeleid om daarmee laadpalen de juiste plek in de stad te geven.

9.1 Van problemen naar uitdagingen

De parkeerdruk in de gemeente is hoog. In de binnenstad, maar ook daarbuiten. Het autogebruik lijkt eerder toe- dan af te nemen. Daarbij komt ook nog dat steeds meer mensen elektrisch rijden, iets wat naar verwachting alleen maar verder zal stijgen. Elektrische auto's hebben een laadpaal nodig. En indien deze niet op eigen terrein kan worden gefaciliteerd, heeft de elektrische autobezitter de laadpaal het liefst voor de deur van de buurman. Op dit moment heeft de gemeente Roermond (nog) geen vastgesteld beleid op het gebied van laadinfrastructuur. Wel heeft de gemeente Roermond zich aangesloten bij het project Slim Laden Brabant-Limburg. Vattenfall zal (onder andere) Roermond daarom ontzorgen op het gebied van de toenemende vraag naar openbare laadinfrastructuur. Op dit moment plaatst Vattenfall de laadpalen in Roermond en exploiteert het (een deel van) de laadinfrastructuur tot het jaar 2027 (opdracht heeft de vorm van een concessieovereenkomst). Op dit moment adviseert Vattenfall de gemeente Roermond de criteria op basis waarvan laadpalen (proactief) geplaatst kunnen worden in de stad. Proactief geplaatste laadpalen worden geplaatst op basis van demografische gegevens. Ook kunnen laadpalen geplaatst worden naar aanleiding van een aanvraag van een werknemer of bewoner van Roermond. Op dit moment worden laadpalen alleen reactief geplaatst als de aanvrager niet op eigen terrein kan laden en er geen laadmogelijkheid is binnen 200 meter loopafstand of deze laadmogelijkheid onvoldoende capaciteit biedt aan de vraag. Met een gemeentelijk beleid voor laadinfrastructuur heeft de gemeente Roermond meer grip op het aantal en de locaties van laadpalen. Zo is er in de binnenstad geen ruimte om laadpalen te plaatsen binnen een straal van 200 meter loopafstand. De parkeerruimte in de binnenstad is ten slotte al schaars. Laadplekken mogen niet leiden tot een verhoogde parkeerdruk.

Uitdaging: een laadpalenbeleid

De gemeente Roermond heeft behoefte aan een beleid op het gebied van laadinfrastructuur: (voor) wie, waar en wanneer worden laadpalen geplaatst? Deze vragen hebben mogelijk een ander antwoord voor de parkeerplaatsen op straat en in de garages. Maar ook voor de verschillende buurten in Roermond. Zo mogen laadpalen in de binnenstad niet ten koste gaan van het huidige dubbelgebruik door bewoners en bezoekers. Bezoekers met een elektrische auto worden naar de parkeergarage geleid. Bewoners parkeren hun elektrische auto op straat, maar mogelijk ook in de garage als zij hier een vergunning voor hebben.

9.2 Doelen en resultaat

De doelstelling van deze actielijn is het bieden van handvatten voor het kunnen opstellen van beleid op het gebied van laadinfrastructuur.

Resultaat

Het resultaat ontstaat nadat er een beleidsplan is vastgesteld wat betreft de laadinfrastructuur in Roermond. Bewoners weten waar ze aan toe zijn als ze een elektrische auto kopen. Ook de gemeente Roermond kan eenduidig zijn in het wel of niet plaatsen van laadpalen (op straat en in garages) en weet waar de laadpalen geplaatst kunnen worden.

9.3 Actie!

Veel laadpalen worden bij mensen thuis op de oprit of bij bedrijven op de parkeerplaats gerealiseerd. Dit is vaak de goedkoopste en makkelijkste manier. Op plekken waar dit niet kan, zijn laadpalen in de openbare ruimte nodig. Deze laadpunten zijn voor iedereen te gebruiken. De gemeente zal onderscheid maken in hun laadpalenbeleid tussen parkeergarages (voor bezoekers en werknemers) en parkeren op straat (voor bewoners). Inspiratie hiervoor worden toegelicht in Bijlage 2.

Parkeergarages: auto volgt laadpaal

Voor de gemeentelijke parkeergarages geldt voornamelijk een proactief beleid: auto volgt laadpaal. Zij zullen worden voorbereid op de groei van elektrisch rijden. Dat betekent:

- In 2025 is 5% van de parkeerplaatsen in de gemeentelijke parkeergarages voorzien van een laadpaal;
- In 2030 is 10% van de parkeerplaatsen in de gemeentelijke parkeergarages voorzien van een laadpaal;

Maatregelpakket 8-A zal per direct starten met de eerste maatregel. De tweede maatregel volgt (uiterlijk) vanaf 2025.

Maatregelpakket 8-A

- 1 De gemeente zal streven naar een percentage van 5% aan elektrische laadplekken in beide gemeentelijke parkeergarages in 2025. Op dit moment telt het Kazerneplein 4 (van de 400) en het Stationspark 3 (van de 350) parkeerplaatsen met een laadpaal. Voor beide garages is dit percentage nu dus (bijna) 1%.
 - 2 In 2030 is het aantal laadpalen in beide gemeentelijke garages uitgebreid naar 10% van het totaal aantal parkeerplaatsen in de garages.
-

Straatparkeren: laadpaal volgt auto

De gemeente zal op straat werken op basis van een reactief beleid: laadpaal volgt auto. Zodra een bewoner behoefte heeft aan een laadpaal, kan hij/zij onder bepaalde voorwaarden een aanvraag indienen bij de gemeente. Deze voorwaarden zijn gebaseerd op de voorwaarden die energieleverancier Vattenfall hanteert. De basis voor deze algemene voorwaarden om een laadpaal op straat in de openbare ruimte te kunnen aanvragen zijn:

- 1 De aanvrager is een bewoner van Roermond en rijdt een elektrische- of plug-in hybride motorvoertuig met vier wielen;
- 2 De aanvrager kan de laadpaal en het eigen voertuig niet faciliteren op eigen terrein;
- 3 Er bevindt zich geen openbare laadpaal binnen 300 meter loopafstand van het huis van de aanvrager;
- 4 Per elektrisch voertuig kan maximaal één plaatsingsverzoek worden ingediend in combinatie met het aanvraagadres.

Voor de bewoners van de binnenstad van Roermond gelden twee uitzonderingen op bovengenoemde voorwaarden. De parkeerruimte is hier immers schaars en de gemeente kan in verband met het bestaande dubbelgebruik zich het niet permitteren om te veel laadpalen te plaatsen in de binnenstad. Een laadpaal op een parkeerplaats kan alleen worden gebruikt door elektrische of plug-in hybride voertuigen. De kortparkerende bezoeker met een dergelijke auto die overdag gebruik maakt van de parkeerplaats met laadpaal – als de bewoners niet thuis zijn – hebben deze laadpaal niet nodig. Door het kortparkeerregime is het namelijk niet aantrekkelijk voor hen om op straat op te laden. Als lang opladen nodig is, zijn dit ook de langparkerende bezoekers. Zij parkeren in de parkeergarages.

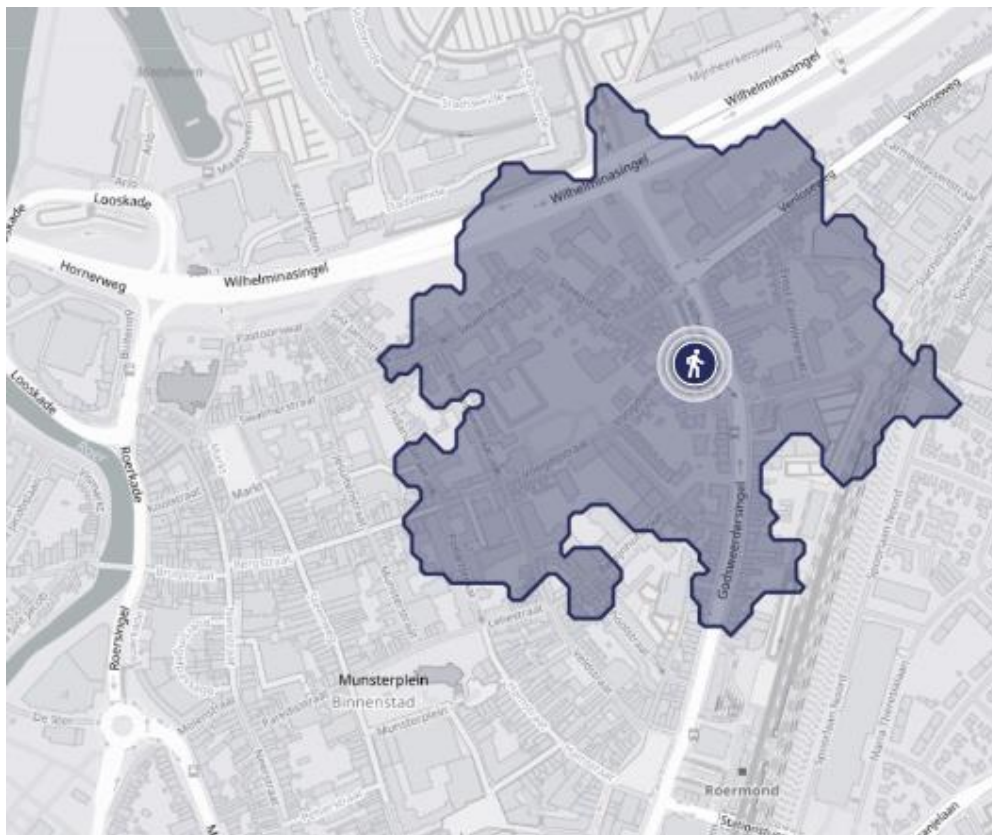
In de binnenstad zal een langere loopafstand naar een laadplek worden gehanteerd. Dit vanwege de schaarse parkeerruimte op straat. Bovendien zal het Wilhelminaplein voornamelijk het

straatparkeren faciliteren in laadpalen. Bewoners die binnen een straal van 400 meter loopafstand van het Wilhelminaplein wonen, kunnen dus op dit plein een laadpaal aanvragen. Voor bewoners van de binnenstad die daar buiten wonen, komt er nog een voorwaarde bij om een laadpaal aan te vragen:

- 1 Er bevindt zich geen (beschikbare) openbare laadpaal binnen 400 meter loopafstand van het huis van de aanvrager, woonachtig in de binnenstad;
- 2 Voor binnenstadbewoners, woonachtig >400 meter loopafstand van het Wilhelminaplein, geldt dat de parkeerdruk op het maatgevende moment niet hoger mag zijn dan 80%.

Uiteraard kunnen bewoners met een vergunning voor parkeren in een parkeergarage ook hun elektrische auto in de parkeergarage opladen.

Figuur 8 toont het gebied dat vanaf het Wilhelminaplein te voet te bereiken is binnen 400 meter loopafstand (of: 4 tot 5 minuten loopafstand). Voor binnenstadbewoners woonachtig buiten dit gebied geldt dus dat er ook naar de parkeerdruk in de binnenstad gekeken zal worden als extra voorwaarde op het aanvragen van een laadpaal. Ook de bewoners uit het schilgebied die binnen deze zone wonen, mogen hun elektrische- of plug-in hybride voertuig parkeren op het Wilhelminaplein (zie maatregel 1-A.2).



Figuur 8: Loopafstand 400 meter vanaf parkeerterrein Wilhelminaplein²

² Bron: <https://app.traveltime.com/reachable/within/5/minutes/walking/radius>

De volgende maatregelen kunnen vanaf per direct ingevoerd worden.

Maatregelpakket 8-B

- 1 Beleidsplan omtrent de laadinfrastructuur opzetten (uitbreiden) en vaststellen. Hierin wordt onder andere het proces van het handhaven van de laadplekken vastgelegd en een uitwerking van de bijkomende juridische, organisatorische en privacy gevoelige vervolgstappen.
 - 2 Spelregels voor het aanvragen van een laadpaal op straat communiceren naar de bewoners van Roermond.
-

9.4 Hoe?

Maatregel	Toelichting
MRP 8-A.1	De maatregel omschrijft een streven naar 5% aan laadplekken. Een installateur zal in beide garages moeten kijken naar de hoeveelheid reestruimte die er op de huidige installaties aan aansluitvermogen (kV) zit. De hoeveelheid kV die nog “over” is, kan dan zonder te veel extra kosten worden gebruikt voor het plaatsen van extra laadpalen. Mocht er te weinig aansluitvermogen beschikbaar zijn naast het bestaande vereiste vermogen, dan zal het aansluitvermogen uitgebreid moeten worden. De gemeente Roermond zal nader onderzoek doen naar de financiële gevolgen hiervan. Bij een uitbreiding van het aansluitvermogen kan de gemeente ervoor kiezen om de latere uitbreiding naar 10% al voor te bereiden.
MRP 8-A.2	Om verder mee te groeien met de toenemende laadbehoefte van de komende jaren, zal het aantal parkeerplaatsen met een laadpaal in de gemeentelijke garages verder stijgen naar 10%. Mogelijk zijn na maatregel 8-A.1 al voldoende parkeerplaatsen gereed gemaakt om een laadpaal op te plaatsen. Zo niet, dan zal de gemeente een daarvoor geschikt bedrijf in de arm nemen voor het behalen van dit doel in 2030.

10 Financieel en organisatorisch kader

De acht actielijnen hebben financiële en organisatorische gevolgen voor de gemeente Roermond.

10.1 Investeren

Maatregelen vragen om geld. Tabel 2 geeft een overzicht van de voornaamste kostenposten en geeft weer op welke maatregel het betrekking heeft. Paragraaf 10.2 geeft een toelichting op deze kostenposten.

Kostenpost	Welke maatregel?	Kosten
1 Parkeerdrukmetingen centrum, schil, overloopgebieden	4-A.1a	€ 25.000 per jaar
2 Fietsparkeerdrukmetingen centrum	5-A.4	€ 5.000 per jaar
3 Nieuwe parkeerapparatuur met kentekenherkenning	1-B.2	Niet bekend
4 Derving bewonersvergunningen als van straat naar garages (BTW-plichtig)	1-B.2	Afhankelijk van uitvoering. Nader onderzoek noodzakelijk
5 Derving werknemersvergunningen als van Wilhelminaplein naar garages (BTW-plichtig)	1-A.1b	Idem
6 Digitalisering: invoeren scanvoertuig	6-A.1, 6-B.1	Hier moet een business case worden opgesteld. Kosten opstellen business case € 10.000
7 P+R terreinen realiseren	7-A, 7-B, 7-C	Kosten niet binnen parkeerexploitatie
8 Toevoegen, voorbereiden en gebruik van meer laadpalen in parkeergarages	8-A.1	Niet bekend
9 Inregelen systeem met vergunningenplafond en wachtlijsten	1-C.2, 1-D.1, 2-C.1	PM
10 Projectkosten bij meten draagvlak en eventuele invoering van parkeerregulering	4-B.1a, 4-B.1b	€ 50.000 reservering per jaar
11 Intensivering handhaving (fiets en auto)	2-A.1, 5-A.3	Afhankelijk van inzet scanauto.
12 Kosten uitbreiding Concordia	7-A.2a, 7-A.2b	Niet bekend
13 Kosten opstellen beleidsplan laadpalen	8-A.3	€ 5.000
14 APV wijzigen om handhaving op fietsen mogelijk te maken	5-A.3	Interne kosten

Tabel 2 Kostenpost per maatregel

10.2 Gevolgen voor parkeerorganisatie

Een aantal maatregelen vragen naast financiële middelen ook om een nieuwe organisatie binnen de gemeente. Sinds de uitvoering van het parkeerbeleid uit 2013, werkt de gemeente met een parkeermanager. Dit werkt naar behoren. De gemeente heeft meer grip op haar beleid en de uitvoering daarvan. Parkeerdata is inzichtelijk gemaakt door middel van de Parkeermonitor. De effecten van het geactualiseerde parkeerbeleid op de huidige parkeerorganisatie zijn daarom niet schokkend, met uitzondering van mogelijke digitaliseringsstappen en het management daarvan.

Laadpalenbeleid

Beleid moet worden nageleefd. Het is de rode draad voor een organisatie. Zonder een laadpalenbeleid, mist de gemeente – vanzelfsprekend – nog een verantwoordelijke voor het naleven van dit beleid. Met het vaststellen van beleid voor laadinfrastructuur in Roermond, is het noodzakelijk organisatorische veranderingen toe te passen. Een persoon of afdeling zal verantwoordelijk zijn voor de keuzes die de gemeente maakt met betrekking tot elektrisch laden in de stad. Enkele afwegingen die genomen moeten worden zijn: het gratis laden in garages versus op straat, het stimuleren van elektrisch rijden in de stad en waar (en of) er snelladers worden geplaatst.

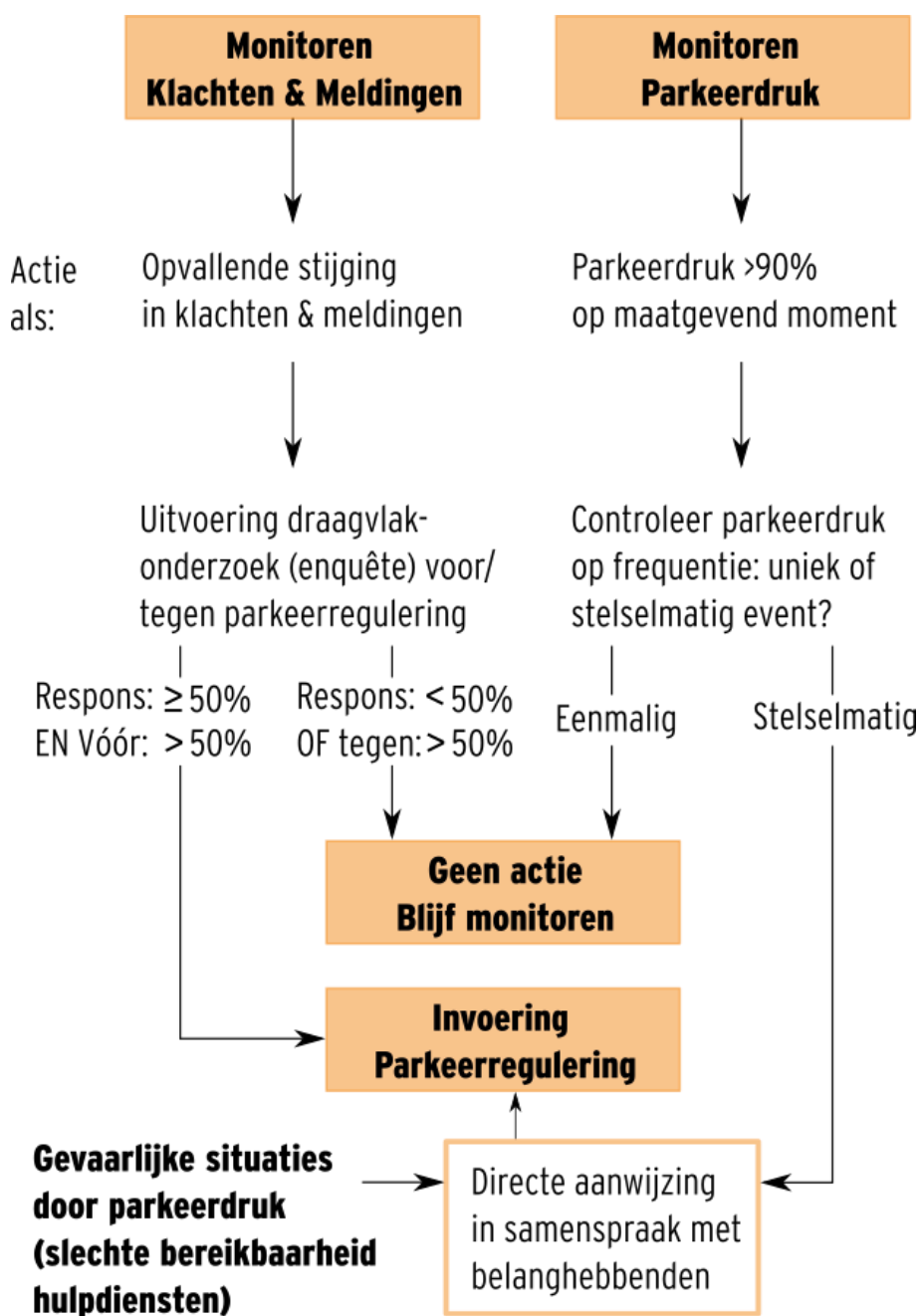
Monitoring en mogelijke uitbreiding parkeerregulering

Als de parkeerdruk in een wijk boven de 90% uitkomt, vraag dat om actie. Hiervoor is capaciteit nodig. Deze capaciteit kan intern worden gezocht, maar kan ook extern worden gevonden. Een externe projectleider die de invoering van parkeerregulering zal begeleiden, zal de gemeente circa € 50.000 kosten per jaar, afhankelijk van de noodzaak of uitbreiding nodig is. Geadviseerd wordt om dit bedrag jaarlijks te reserveren.

Digitalisering en business case digitaal handhaven

Het volledig digitaliseren van de parkeerketen, inclusief digitaal handhaven met een scanvoertuig heeft gevolgen voor de gemeentelijke organisatie op gebied van dienstverlening uitgifte parkeerrechten, maar zeker ook voor de huidige inzetbaarheid en werkwijze van de handhavingsorganisatie. Daarnaast is een ketenmanager nodig die grip houdt op het digitale systeem en de data. Om beter inzicht in te krijgen moet een business case digitalisering worden opgesteld.

Bijlage 1 Stappenplan Beheersen Ongereguleerd gebied



Bijlage 2 Inspiratie laadpalenbeleid

In deze bijlage zijn de, op dit moment, meest gangbare beleidsregels voor het plaatsen van elektrische laadpunten opgenomen. We maken hierbij een onderscheid tussen bestaand parkeerareaal en nieuw parkeerareaal.

Bestaand parkeerareaal

Elektrisch laden in/op bestaande parkeervoorzieningen

Voor zover ons bekend zijn er geen beleidsregels waar een verplichting uit voort vloeit voor het aanbrengen of uitbreiden van elektrische laadinfrastructuur in bestaande parkeerterreinen of -garages.

De parkeerbehoefte van de gebruikers, in combinatie met de alternatieve beschikbaarheid van laadpunten in de (directe) omgeving, bepaalt doorgaans of elektrische laadpunten in een bestaande parkeervoorziening worden toegevoegd door de exploitant/eigenaar.

De kosten hiervan zijn, door het aanpassen en uitbreiden van de bestaande situatie, doorgaans relatief hoog ten opzichte van het plaatsen van laadvoorzieningen in een nieuwe situatie.

In reeds bestaande (openbare) parkeervoorzieningen zijn veelal relatief weinig laadpunten aanwezig. Een aantal voorbeelden van commerciële parkeervoorzieningen:

Gemeente	Parkeergarage	Parkeerplaatsen	Laadpunten	Aandeel
Utrecht	De Grifthoek	320	4	1,3%
Utrecht	Kop van Lombok	230	4	1,7%
Den Haag	Grote Markt	390	2	0,5%
Den Haag	Megastores	1.796	0	
Rijswijk	Boogaardplein	832	2	0,2%
Maastricht	Mosae Forum	1.089	4	0,4%
Nijmegen	Triavium	466	0	
Amsterdam	Kalverstraat	122	0	

Relatief recent opgeleverde parkeervoorzieningen hebben relatief meer laadpunten. Uiteraard speelt hierbij de doelgroep van de garage een rol. Een aantal voorbeelden:

Gemeente	Parkeergarage	Parkeerplaatsen	Laadpunten	Aandeel
Utrecht	Croeselaan	778	42	5,3%
Den Haag	P+R Hoornwijck	446	11	2,5%
Den Haag	Boulevard	671	25	3,7%

Q-Park heeft eerder aangekondigd dat in nieuw te bouwen garages tien procent van de plekken gereserveerd voor elektrische auto's. Ook de gemeente Amsterdam heeft aangekondigd dat voor de te bouwen Singelgrachtgarage uitgegaan wordt van laadinfrastructuur voor 10% van het aantal parkeerplaatsen.

Over welk deel van de parkeerplaatsen in private garages is uitgerust met elektrische laadpunten zijn geen gegevens beschikbaar.

Elektrisch laden in de bestaande openbare ruimte

Uit verschillende studies³ blijkt dat – gemiddeld genomen – uiteindelijk één procent van alle openbare parkeerplaatsen over een laadpaal voor elektrische voertuigen moet kunnen beschikken. Deze aantallen kunnen niet alleen in nieuwe situaties gerealiseerd worden en zullen in de bestaande openbare ruimte moeten worden ingepast.

Gemeenten ontwikkelen actief laadvoorzieningen en reageren daarnaast op aanvragen van gebruikers voor het plaatsen van laadpunten.

In de beleidsregels voor de aanvragen voor laadvoorzieningen worden veelal de volgende aspecten benoemd:

- **Laden op eigen terrein**
In vrijwel alle beleidsregels worden aanvragen voor laadpunten in de openbare ruimte geweigerd als de aanvrager de mogelijkheid heeft om te parkeren (en te laden) op eigen terrein.
- **Loopafstand**
Veelal wordt een loopafstand van 200-300m gehanteerd als afstand waarbinnen een openbaar toegankelijk laadpunt beschikbaar moet zijn. Voor meer landelijke gemeenten wordt hiervoor soms een langere loopafstand van tot 500m aangehouden.
- **Bezetting**
Naast de aanwezigheid van een openbaar toegankelijk laadpunt wordt in veel gevallen ook naar de beschikbaarheid. Op basis van gebruiksgegevens (bijvoorbeeld het aantal geladen kWh) wordt in overleg met de beheerder van de laadinfrastructuur bepaald of de aanwezige

³ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Prognose laadinfrastructuur, maart 2019, <https://agendalaadinfrastructuur.pleio.nl/file/download/48251318/prognose%20laadinfrastructuur.pdf>

laadpunten ook (voldoende) beschikbaar zijn voor nieuwe gebruikers.

- **Parkeerdruk**

Sommige gemeenten hanteren een parkeerdruk van 80% of hoger als grens waarbij geen laadpaal op straat wordt geplaatst. De gemeente Utrecht hanteert geen grens; zij geven aan dat een parkeerplaats met laadpaal eveneens een parkeerplaats is die op eenzelfde wijze kan worden gebruikt.

- **Parkeerregime**

Bij het plaatsen van laadpunten dient rekening gehouden te worden met het geldende parkeerregime en de toegestane parkeerduur, bijvoorbeeld een blauwe zone.

- **Locatiebepaling**

De locatiebepaling van de laadpunten hangt vervolgens samen met de uitgangspunten die de gemeente hiervoor kiest. In beleidsregels leggen gemeenten aanvullend vast dat zij laadpunten in de openbare ruimte geclusterd willen plaatsen, bijvoorbeeld in de vorm van laadpleinen. Reden hiervoor is het voorkomen van obstakels en versnippering van de openbare ruimte. Of dat laadpunten juist wel of niet in op zichtbare en prominente plekken geplaatst moeten worden.

Nieuw parkeerareaal

Voor nieuw parkeerareaal, of de uitbreiding van bestaand parkeerareaal, wordt gebruik gemaakt van twee beleidsregels:

- Bouwbesluit 2012
- Nota Parkeernormen

Bouwbesluit 2012

Met de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. Deze verplichting is vastgelegd in het Bouwbesluit, voor het verkrijgen van een Omgevingsvergunning dient hier dan ook te worden voldaan. De verplichting geldt vanaf 10 maart 2020.

Verplichting bij woningbouw > 10 parkeervakken per 10 maart 2020

Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Verplichting bij utiliteitsbouw > 10 parkeervakken per 10 maart 2020

Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Verplichting bij utiliteitsbouw > 20 parkeervakken per 2025

Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

Deze maatregel verplicht initiatiefnemers niet direct tot het realiseren van een groot aantal nieuwe laadpunten. De verplichte voorbereiding zal naar verwachting in praktijk betekenen dat het aantal laadpunten in private parkeervoorzieningen zal stijgen en mee kan groeien met de laadbehoefte van gebruikers van de gebouwen.

Parkeernormen

Een mogelijk waar gemeenten zelf op kunnen sturen, zijn de geldende parkeernormen.

Wanneer een gemeente haar nota parkeernormen actualiseert kan zij als voorwaarde opleggen dat nieuwe ontwikkelingen voorzien in de laadbehoefte van toekomstige gebruikers.

Hierin worden veelal de volgende aspecten benoemd:

- Aantallen laadpunten;

Gemeenten die de voorwaarden stellen aan de beschikbaarheid van elektrische laadpunten kiezen doorgaans een percentage tussen de 5% tot 10% van het te realiseren aantal parkeerplaatsen.

Voorbeeld gemeente Gouda: initiatieven dienen te voorzien in elektrische laadpunten voor 10% van de parkeerplaatsen.

- Onderscheid in te realiseren en voorbereiden laadpunten;
Gemeenten maken een onderscheid in het aantal te realiseren en voor te bereiden laadpunten.
Voorbeeld gemeente Zoetermeer: laadpunten realiseren voor 5% van de te realiseren parkeerplaatsen, aanvullend voor 5% van de te realiseren parkeerplaatsen de mogelijkheid van laadpunten voorbereiden.
- Minimale omvang van de normatieve parkeervraag;
Om onevenredige eisen te voorkomen, nemen gemeenten een ondergrens op. Het realiseren van laadpunten is alleen noodzakelijk bij een minimale omvang van de normatieve parkeervraag.
Voorbeeld gemeente Gouda: bij bouwinitiatieven met een normatieve opgave kleiner dan 10 parkeerplaatsen is er geen verplichting voor het aanleggen of voorbereiden van laadpunten.
- Laadpunten auto en fiets.
Steeds meer gemeenten hanteren naast parkeernormen voor auto's ook parkeernormen voor fietsen. Hier kan een eis voor laadpunten voor fietsen aan worden toegevoegd.
Voorbeeld gemeente Zoetermeer: "initiatiefnemers voorgeschreven dat 5 % van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - voorzien zijn van een laadpunt en dat nog eens 5 % van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen."

Het grootste deel van de gemeenten heeft niet recent haar nota parkeernormen geactualiseerd, de verwachting is dat steeds meer gemeenten vergelijkbare voorwaarden zullen opnemen om te komen tot voldoende laadpunten. Andere gemeenten kiezen hierin een andere lijn. Zij plaatsen actief openbare laadpunten en leggen deze verplichting niet op via een nota parkeernormen.
Voorbeeld gemeente Rotterdam: "Eigenaren van een elektrisch voertuig (EV) die in Rotterdam wonen of werken en niet op eigen terrein kunnen opladen, kunnen via de website van de gemeente Rotterdam een laadpaal bij een openbare parkeerplaats aanvragen. In de onderhavige beleidsregeling parkeernormen zijn daarom geen voorwaarden op het gebied van laadinfrastructuur bij nieuwe openbare parkeerplaatsen opgenomen."



Een wereld te winnen.

©2021, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 317 70 05

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

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.

[illegible]