gemeente **Roermond**

VOORSTEL AAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE ROERMOND

Onderwerp: **Nieuw parkeerbeleidsplan en Nota parkeernormen**
Zaaknummer: **34428-2020**
Datum: **7 september 2021**

Inleiding
In 2012 heeft de gemeente Roermond een parkeervisie en daarbij behorende parkeerbeleidsplan en Nota Parkeernormen opgesteld met een planhorizon tot 2020. Gelet op diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en maatschappelijke trends omtrent Mobiliteit en Parkeren is actualisatie van het parkeerbeleid noodzakelijk.

Eerste stap betrof het actualiseren van de parkeervisie. Dit is een visie die voor wat betreft parkeren de kaders aangeeft en die ruimte maakt om ambities van de stad te faciliteren. In samenspraak met stakeholders is in 2020 de nieuwe parkeervisie opgesteld. Deze is door uw Raad vastgesteld op 21 december 2020.

Als vervolg op de parkeervisie is wederom in samenspraak met een groot aantal interne en externe stakeholders het parkeerbeleidsplan opgesteld met daarin een concreet instrumentarium / actielijnen om inhoud te geven aan de 8 visiepunten uit de parkeervisie. Tevens is een nieuwe Nota Parkeernormen opgesteld die uit gaat van parkeernormen die passen in de huidige tijd en die uitgaat van het flexibel toepassen van parkeernormen om ontwikkelingen in de gemeente maximaal mogelijk te maken.

Gevraagd besluit
Uw Raad wordt gevraagd:
- het Parkeerbeleidsplan vast te stellen.
- de nieuwe Nota Parkeernormen vast te stellen.

In dit voorstel worden de hoofdlijnen van beide documenten beschreven. Voor het volledige Parkeerbeleidsplan en de nieuwe Nota Parkeernormen wordt verwezen naar beide documenten die als bijlage 1 en 2 bij dit voorstel zijn gevoegd.

1. De basis: vastgestelde parkeervisie

21 december 2020 heeft de gemeenteraad de parkeervisie vastgesteld. Dit document is de beleidsmatige basis voor de actielijnen / maatregelen in het parkeerbeleidsplan en de Nota Parkeernormen zoals die nu ter besluitvorming voor liggen. Daarom een korte terugblik op de parkeervisie.

Ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen

Er zijn diverse maatschappelijke ontwikkelingen die leiden tot een grotere parkeervraag, zowel in het centrum als in de gebieden daarbuiten. Er komen meer en kleinere huishoudens en het autobezit neemt toe. De binnenstad transformeert naar een compacter winkelgebied, waarbij winkelpanden worden omgezet in woon- en/of werklocaties. Tegelijkertijd staat onze bestaande parkeerruimte onder druk omdat ook andere beleidsdoelen vragen om meer ruimte: ruimte voor groen, ruimte voor langzaam verkeer en om te ontmoeten en bewegen etc.

Parkeren blijft een belangrijke schakel in de bereikbaarheidsketen en speelt ook een belangrijke rol in de ambitie naar een mobiliteitstransitie en het faciliteren van ruimtelijke en economische ontwikkelingen in Roermond. Hier kan en moet parkeerbeleid sturen, bijvoorbeeld met goede maatregelen voor het fietsparkeren en eigentijdse, realistische en vooral flexibele parkeernormen.

Doelgroepenbenadering

Het sturen van de juiste parkeerder op de juiste plek onder de juiste condities blijft Roermond benaderen via de doelgroepenbenadering (onderscheid tussen bewoners, werknemers, ondernemers, bezoekers van bewoners en kort- en lang parkerende bezoekers van voorzieningen). Helder zicht op wie waar moet kunnen parkeren op welke momenten is cruciaal en leidend voor alles waarop beleid wordt gebaseerd.

B-B-B-B

We zoeken eerst naar mogelijkheden om het gedrag te **be**ïnvloeden, om vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te **be**nutten in plaats en tijd. Waar nodig reguleren wij het parkeren door het te **be**prijzen en pas in de allerlaatste plaats **bo**uwen wij parkeercapaciteit bij als eerdere oplossingen onvoldoende soelaas bieden.

Acht visiepunten

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

Parkeren moet bijdragen aan Roermond als gastvrije, sociale en ondernemende stad. De beperkte en onder druk staande parkeercapaciteit in het centrum van Roermond moet nog beter worden verdeeld. Eerste auto's van bewoners, bezoekers van bewoners en kortdurend bezoek aan bedrijven en winkels zijn daarbij in de voorrang. Bewoners met een 2e of 3e auto en bezoekers worden gestimuleerd te parkeren in de parkeergarages of op de terreinen.

2. Terughoudendheid bij nieuwe parkeerrechten in de openbare ruimte: kritisch zijn op vergunningverlening

De groeiende druk op de openbare parkeerruimte geldt niet alleen voor het centrum, maar ook voor de schil daaromheen. Veel oudere woonwijken zijn hierop niet ontworpen met een aantasting van de leefbaarheid als gevolg. Terwijl er vaak wel 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 (kleinschalige) 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 verruiming van geaccepteerde loopafstanden wordt gestuurd op deze doelen.

4. Overloopgebieden beschermen

Het aantal vreemdparkeerders 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. 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. Voor nieuwe ontwikkelingen komen er actuele fietsparkeernormen, passend bij de actualisatie die nu landelijk wordt doorgevoerd en waarbij wordt toegewerkt naar integrale parkeernormen waarin autoparkeren en fietsparkeren op elkaar zijn afgestemd al naar gelang doelgroep, locatie en type voorziening.

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. Daarmee kan dus actief gestuurd worden waarmee parkeerdata gecombineerd worden met gegevens over verkeerstromen zodat bezoekers aan de stad direct worden geleid naar een beschikbare parkeerplaats, desgewenst aangevuld met tariefvermelding.

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. Dit geldt niet alleen voor gehandicapten, maar ook voor bijvoorbeeld ouderen die minder dan 300 meter kunnen lopen. Parkeren moet hier aan bijdragen.

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, bijvoorbeeld werknemers, vrijwilligers bij wijkorganisaties etc. 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. Daarbij wordt vooral gezocht naar mogelijkheden voor dubbelgebruik van terreinen die vooral in de avonduren reeds worden gebruikt maar die overdag grotendeels leeg staan. Tevens worden mogelijkheden voor parkeren aan de randen van de stad verder onderzocht (Park&Ride/Bike).

2. Van Parkeervisie naar Parkeerbeleidsplan

Vanuit de visiepunten uit de parkeervisie is een parkeerbeleidsplan met concrete maatregelen en acties opgesteld. Parallel hieraan is een nieuwe Nota Parkeernormen opgesteld die voor de komende jaren het juiste instrumentarium / toetsingskader biedt voor het aspect parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen.

Doelstelling

Het hoofddoel van dit parkeerbeleidsplan is de concrete uitwerking van bovenstaande visiepunten. Wat gaat de gemeente Roermond op vlak van parkeren de komende jaren uitvoeren: 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, maar vooral flexibiliseren en het bieden van de juiste stappen en instrumenten daarvoor.

Anno 2021 streven we naar 'eigentijds parkeerbeleid met acties / maatregelen die passen in het gedachtegoed van verduurzaming van mobiliteit (mobiliteitstransitie) en wenselijke (binnenstedelijke) transformaties van panden en functies'. Ook geeft het een boost aan de laatste stappen van het digitaliseren van de Roermondse parkeerketen.

Specifiek voor de Nota Parkeernormen wordt toegevoegd dat aangesloten wordt op de landelijke actualiteit met de CROW parkeerkencijfers uit 2018 als basis, aangevuld met de gewenste flexibiliteit in de toepassing van normen en loopafstanden etc, om daarmee meer ruimte te bieden aan ruimtelijke ontwikkelingen en transformaties. De Nota Parkeernormen kan daarmee worden gezien als de concrete uitwerking van motie 20M56 die op 21 december 2020 unaniem door uw Raad is aangenomen.

Proces

Dit plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met diverse gemeentelijke disciplines (juristen, economen, verkeerskundigen) en externe stakeholders. Er zijn 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 vanuit een diverse parkeersituatie. Verder heeft op 30 maart 2021 een digitale discussiebijeenkomst met de commissie Ruimte plaatsgevonden. De informatie uit deze bijeenkomsten is verwerkt in de actielijnen van dit parkeerbeleidsplan.

Onderstaand een overzicht van de bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden.

17 februari 2021:	intern met diverse beleidsdisciplines (mobiliteit (beleid en uitvoering), economie en wonen
18 februari 2021:	intern met planjuristen en planologen
3 maart 2021:	externe stakeholders zoals BIZ Binnenstad, BIZ Willem-Alexander, Designer Outlet, Citymanagement, Roermond Bereikbaar, OML en Parkmanagement Midden-Limburg.
10 maart 2021:	parkeerpanel, met min of meer dezelfde samenstelling als het panel dat input heeft geleverd voor de parkeervisie (augustus 2020 in de ECI). Circa 10-15 personen geografisch verspreid over de gemeente en met een verschillend belang ten aanzien van parkeren.
15 maart 2021:	Mobiliteitsraad. Beperkte afvaardiging vanuit de Mobiliteitsraad, het medio nieuw opgerichte gremium voor gevraagd en ongevraagd advies over uiteenlopende onderwerpen. Er heeft een specifiek op parkeren gerichte bijeenkomst plaatsgevonden.

Op 30 maart jl. heeft een themabijeenkomst met de Commissie Ruimte plaatsgevonden, specifiek over parkeren en te nemen maatregelen.

Verslagen zijn terug te vinden in bijlage 1, het parkeerbeleidsplan.

Ten slotte wordt opgemerkt dat de concept documenten met alle belanghebbenden zijn gedeeld en dat reacties zijn gewogen en waar nodig zijn verwerkt.

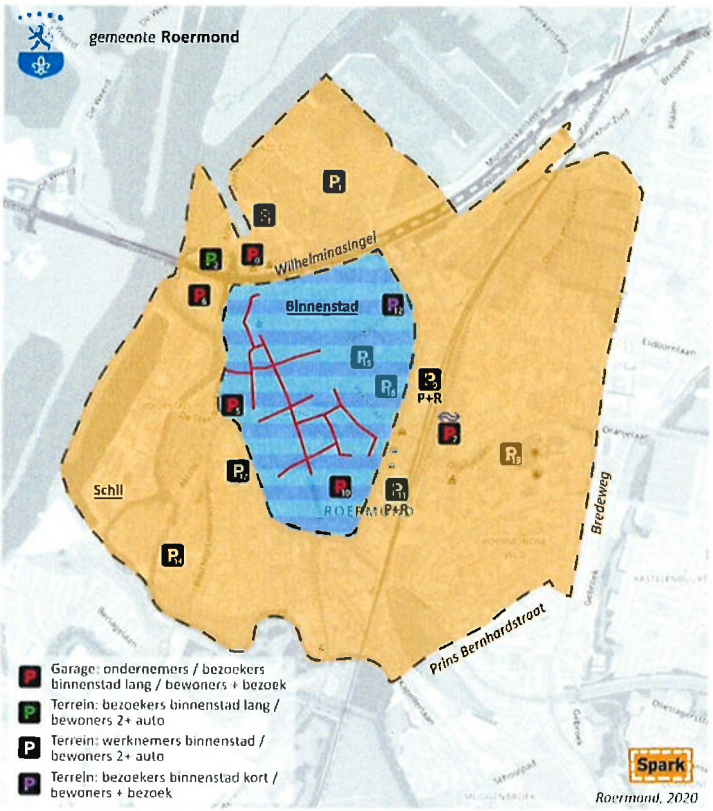
Invulling parkeerbeleidsplan aan de hand van 8 actielijnen

De inhoud van het parkeerbeleidsplan is opgesteld aan de hand van 8 actielijnen, gebaseerd op de 8 visiepunten uit de parkeervisie. Onderstaand worden deze kort opgesomd. Voor een uitgebreide omschrijving wordt verwezen naar bijlage 1, het parkeerbeleidsplan.

Actielijn 1: Een bereikbare binnenstad voor u

Vele doelgroepen willen 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.

Het kaartje geeft op hoofdlijnen weer welke doelgroepen waar kunnen parkeren.

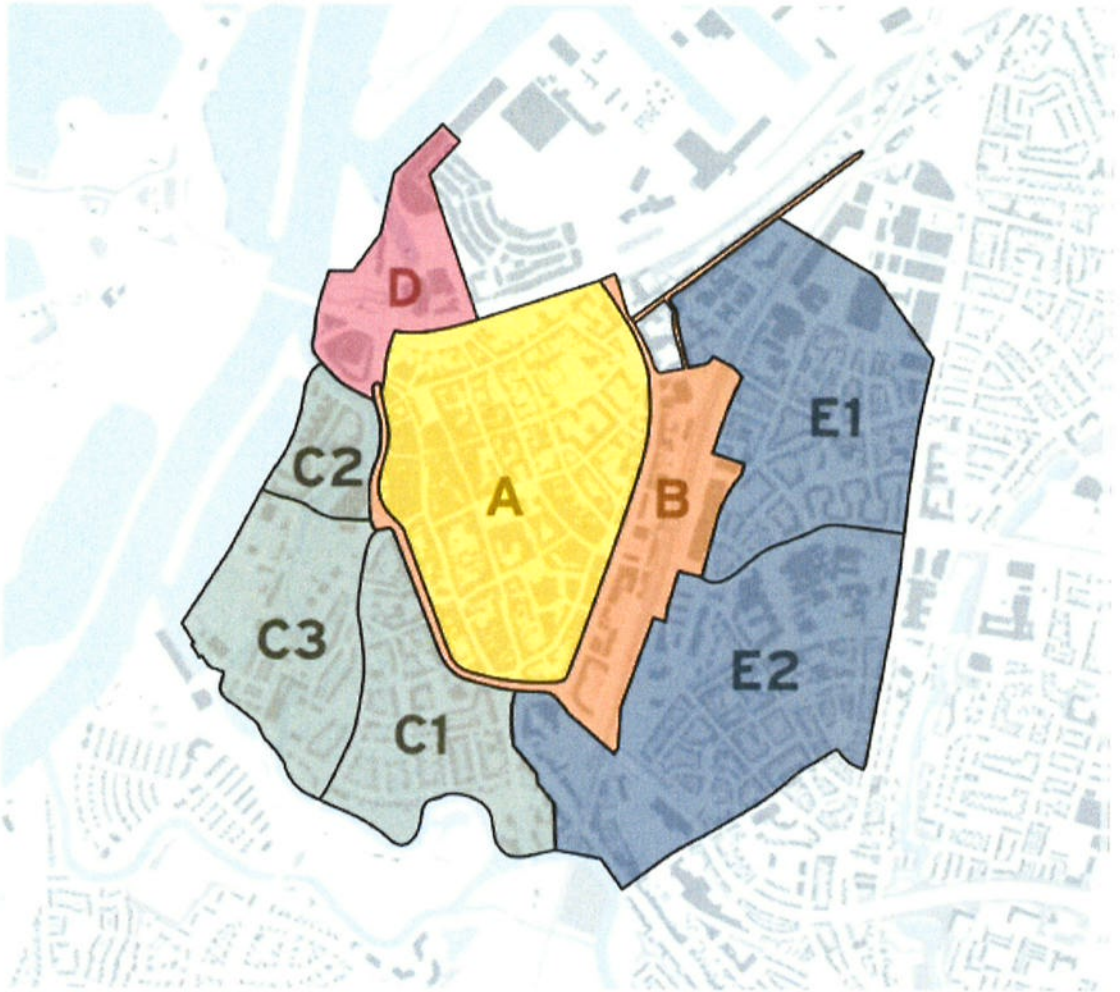


Actielijn 2: Naar een leefbare schil

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. 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 te hoge parkeerdruk in deze woonwijken.

In het schilgebied wordt het parkeren gereguleerd door middel van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren. 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 (bezettingsgraad hoger dan 90%). Er ontstaat dan veel zoekverkeer en loopafstanden zijn vaak niet langer acceptabel.

Onderstaand kaartje verdeelt het huidige schilgebied in clusters waarin de gemiddelde parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 90% mag stijgen. Dit zal in woonwijken veelal tijdens de avonduren zijn. Zodra de parkeerdruk in een cluster boven de 90% uitkomt, zullen er passende maatregelen worden genomen binnen de gehele zone 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.



Verder heeft de gemeente Roermond ook de ambitie om meer klimaatadaptieve maatregelen toe te passen. Daarvoor is ruimte nodig. Het aantal straatparkeerplaatsen omlaag brengen in de schilgebieden is (vaak) niet de oplossing. De parkeerdruk zou dan immers weer stijgen. De uitdaging is om in de schil te vergroenen zonder de parkeerdruk onacceptabel te laten stijgen. Daarvoor zijn ook op het niveau van parkeervakken innovatieve oplossingen mogelijk.

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.

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.

Omdat de nota parkeernormen 2014 nog onvoldoende is afgestemd op deze ambitie, is 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 ruimtelijke ontwikkelingen tegenaan gelopen wordt. Flexibiliteit is daarin het toverwoord.

De uitdaging voor Roermond is om voldoende ruimte te bieden voor de toepassing van nieuwe mobiliteitsconcepten en het accepteren van ruimere loopafstanden 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.

Actielijn 4: Overloopgebieden beschermen

Daar waar het bordje "einde betaald parkeren" staat begint het overloopgebied. Deze zones kennen vreemdparkeerders – automobilisten die liever iets verder lopen om geen parkeergeld te betalen – en de 2e en 3e auto van buurtbewoners. De uitdaging is om (potentiële) overloopgebieden vroegtijdig te beschermen tegen vreemdparkeerders om daarbij de parkeerdruk onder de 90% te houden. Om deze gebieden tijdig te herkennen, is het regelmatig (jaarlijks) uitvoeren van parkeerdrukmetingen noodzakelijk. 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.

Actielijn 5: De fiets op 1!

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 naar autoparkeernormen, maar ook naar fietsparkeernormen, passend bij de recent landelijk geactualiseerde CROW 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.

De opkomende populariteit van fietsen (en elektrische fietsen) vraagt wel om een goede monitoring van de parkeervraag. Mocht de parkeervraag dus toenemen, dan zal er inpandig 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.

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.

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 is de parkeerketen nog niet volledig digitaal doordat de fysieke kraskaart (bezoekerskaart) nog steeds in gebruik is, ondanks dat de bezoekersregeling al digitaal is ingeregeld. Voor het volledig digitaliseren van de parkeerketen is het essentieel om de fysieke kraskaart volledig uit het systeem te halen. 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.

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.

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. Een alternatief voor deze doelgroepen, naast de parkeergarages, 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 is vanuit het Europees project Resolve (verduurzaming retailmobiliteit) al een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het realiseren van Park+Bike locaties in Roermond. Een P+B locatie combineert autoparkeerplaatsen met een fietsenstalling, busvervoer en in de toekomst mogelijk de elektrische step waardoor de overstap tussen modaliteiten gemakkelijker wordt. Een dergelijke voorziening is kansrijk voor bezoekers aan het Designer Outlet Center, bezoekers aan de binnenstad, toeristen en forenzen. Concreet zijn daarbij Hatenboer (in 2020 al in gebruik geweest bij de pilot met de elektrische step) en de carpoolplaats tegenover de Roerpoort als kansrijke locaties benoemd. Aan de oostzijde van Roermond is niet direct een locatie voorhanden, maar kan wellicht een combinatie worden gezocht met bestaande parkeerterreinen op het Retailpark of de Huis&Tuin boulevard.

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.

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. 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 reactief 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. De gemeente Roermond heeft behoefte aan beleid op het gebied van laadinfrastructuur dat sturend werkt op de huidige methode van Vattenfall: (voor) wie, waar en wanneer worden laadpalen geplaatst in Roermond? 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.

3. Vertaling naar nieuwe Nota Parkeernormen

Roermond werkt al bijna 8 jaar met de Nota Parkeernormen 2014 voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen. Een aantal factoren hebben voor de gemeente aanleiding gevormd om haar parkeernormenkader te actualiseren. In de eerste plaats heeft Roermond een aangescherpte visie op parkeren. De parkeervisie geeft op een hoger abstractieniveau kaders voor auto- en fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. De Nota Parkeernormen bevat de concrete uitwerking van die kaders.

Op dit moment worden hoge parkeernorm vaak als belemmering ervaren bij een ruimtelijke ontwikkeling. Zeker in de binnenstad is het vaak niet mogelijk aan de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2014 te voldoen, waarmee een belemmering wordt opgeworpen bij diverse transformaties of ontwikkelingen. In de nieuwe Nota Parkeernormen zal dus worden ingezet op een dusdanig instrumentarium dat redelijkerwijs de ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar dat per definitie niet betekent dat iedereen voor de deur of op eigen terrein kan en moet parkeren. Het parkeernormenbeleid moet de flexibiliteit in zich hebben om deze ontwikkelingen mogelijk te maken.

Binnen realistische kaders worden flexibele normen gehanteerd, gerelateerd aan de beschikbare ruimte en de beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen (de mobiliteitscorrectie). In dat kader heeft de gemeenteraad in de vergadering van 21 december jl. unaniem motie 20M56 aangenomen die het College opdraagt uitvoering te geven aan bovengenoemde denklijn.

Daarnaast wordt aangesloten bij de landelijk geactualiseerde CROW-parkeerkencijfers uit 2018. Deze zijn als basis gebruikt voor de nieuwe Nota Parkeernormen, waarbij generiek geldt dat het hier om lagere parkeernormen gaat dan de huidig in Roermond geldende Nota Parkeernormen uit 2014.

In overleg met betrokken disciplines is voor sommige voorzieningen maatwerk opgenomen en is voor een aantal specifieke onderwerpen en voorzieningen onderbouwd afgeweken van de landelijke parkeerkencijfers. Op deze manier sluit Roermond met de hoogte van haar parkeernormen aan bij de actuele landelijke richtlijnen van dit moment.

Welke onderdelen zijn geactualiseerd?
In de bovengenoemde motie van de gemeenteraad worden, bezien vanuit de transformatieopgave in de binnenstad en gebiedsontwikkelingen, enkele onderdelen van het normenkader benoemd waar expliciete aandacht naar uit moest gaan. Dit zijn de volgende aspecten:

- In het normenkader uit 2014 was voor de functie wonen (zowel bewoners als bezoekers) in heel Roermond een maximale loopafstand van 200 meter opgenomen. Onderzocht is of het verantwoord en realistisch is om deze loopafstand specifiek voor de binnenstad te verruimen. Hierbij is ook een alternatief spoor uitgezet waarbij niet lopen maar fietsen als uitgangspunt gehanteerd is voor de verplaatsing tussen de parkeerplaats en de bestemmingslocatie.
- Maximaliseren van de parkeernormen voor woonfuncties in de binnenstad tot 1 parkeerplaats per nieuw te realiseren woning voor bewoners.
- In hoeverre in het nieuwe normenkader deugdelijke afwijkingsbevoegdheden opgenomen konden worden voor andere functies (mobiliteitsconcepten) die als alternatief een rol kunnen spelen bij de transformatieopgave in de binnenstad.

Naast bovenstaande onderwerpen zijn in dit normenkader aanpassingen gedaan op de volgende onderdelen:

- Introductie van de mobiliteitscorrectie waarmee op basis van een mobiliteitsconcept een onderbouwde correctie kan worden gedaan op de normatieve parkeerbehoefte.
- Geactualiseerde aanwezigheidspercentages voor de berekening van dubbelgebruik.
- Expliciet zijn fietsparkeernormen toegevoegd. Voor het hanteren van de normen in nieuwe bestemmingsplannen is deze nota de basis. Voor bestaande bestemmingsplannen kan dit worden overgenomen door de een aanpassing van het facetbestemmingsplan parkeren. Als overweging wordt meegegeven om hiervoor een paraplubestemmingsplan op te stellen.

Voorliggende nota parkeernormen heeft een directe relatie met bestemmingsplannen en het latere omgevingsplan. In deze ruimtelijke kaders wordt standaard een verwijzing opgenomen naar de nota parkeernormen.

Voor een volledig overzicht van de nieuwe parkeernormen wordt verwezen naar bijlage 2 bij dit voorstel.

Samenvattend: de belangrijkste voorstellen op een rij

Knelpunt	Voorstel / maatregel
Hoge parkeerdruk in straten in het centrum van Roermond	Juiste doelgroep op de juiste plek. In basis parkeren alleen bewoners met de 1e auto op straat alsmede bezoekers van bewoners. Overige doelgroepen parkeren in parkeergarages of verderweg op Park&Bike locaties aan de randen van de stad. Er geldt nog steeds een parkeernorm voor het centrum, echter lager dan hij was en door het toepassingskader zal het niet leiden tot het uitgeven van parkeervergunningen, wel tot een betere bezetting van de parkeergarages.
Overloop naar schilgebieden en gebieden daarbuiten	Bij hoge parkeerdruk (>90%) moeten overloopgebieden worden beschermd dmv aanvullende regulering.
Parkeernormen staan transformaties in de weg	- Generieke verlaging van parkeernormen conform landelijke CROW-richtlijnen - Introductie van de mobiliteitscorrectie waarmee op basis van een mobiliteitsconcept een onderbouwde correctie kan worden gedaan op de normatieve parkeerbehoefte. In eerste instantie is uitgegaan van een realistische correctie van 20% van de parkeerbehoefte die met een mobiliteitsconcept kan worden ingevuld - Grotere loopafstand accepteren tbv specifieke ontwikkeling - Indien geen mogelijkheid tot realiseren van parkeerplaatsen vooraf afspraken maken met initiatiefnemer om af te zien van aanspraken op het gebied van parkeren.
Te weinig fietsparkeerplekken in de stad	Onderzoeken waar in de openbare ruimte de capaciteit kan worden vergroot. Bij ontwikkelingen dmv fietsparkeernormen ook sturen op meer fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein, zonder daarbij fietsparkeernormen belemmerend te laten werken voor de betreffende ontwikkeling.
Gebrek aan parkeerdata	Verder digitaliseren van de parkeerketen ten behoeve van meer onderzoeksdata en meer mogelijkheden om effectiever te handhaven.
Behoefte aan laadpalen(beleid)	In eerste instantie overleg met Vattenfall over het meer pro-actief plaatsen van laadpalen naast reactief plaatsen.

Historisch overzicht

De vorige parkeervisie met het bijbehorend instrumentarium is opgesteld in 2013. De in dit document vermelde ambitie luidt: *Parkeren in Roermond biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers) die in Roermond plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders.* Principes en keuzes blijven in de actualisatie in basis in stand, maar worden vooral aangescherpt met het oog op de gewenste verduurzaming van mobiliteit en transformaties van binnensteden.

Daarnaast heeft in 2019 een evaluatie van de parkeersituatie in Roermond plaatsgevonden. Dit is vooral een cijfermatige analyse van het parkeerareaal in Roermond die iets verteld over parkeerdruk en ons daarmee van info heeft voorzien voor de parkeervisie. Op 21 december 2020 heeft uw Raad de parkeervisie vastgesteld.

Financiële gevolgen
Omdat het gaat om het vaststellen van twee beleidsdocumenten met maatregelen en toetsingskader zijn er niet direct financiële consequenties verbonden aan sec het vaststellen van beide documenten. Met betrekking tot het uitvoeren van de bij dit beleid behorende acties ten aanzien van onderzoeken, handhaving en digitalisering is nevenstaande kostenraming gemaakt.

	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		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

Uitvoering en evaluatie
Wanneer uw Raad beide documenten op 14 oktober as. vaststelt treedt het nieuwe parkeerbeleid en de nieuwe Nota Parkeernormen in werking.

Advies bedrijfsvoering (Communicatie, Financiën, HR, I&S, Juridisch)
De in dit voorstel geraamde middelen zijn nog niet voorzien in de begroting. Voor 2022 moet onderzocht worden of dit past binnen de bestaande begroting. Mocht dit niet passen, dan zal dit meegenomen moeten worden bij de kadernota 2023.

Publicatiedatum voorstel
Direct na besluitvorming publiceren.

Burgemeester en wethouders van Roermond,

De secretaris, De burgemeester,

ir. J.A.G.M. van Aaken M.J.D. Donders – de Leest

Ter inzage:
Bijlage(n):

Bijlage 1: Parkeerbeleidsplan
Bijlage 2: Nota parkeernormen