



Datum: 22 december 2011
Van: het college van burgemeester en wethouders
Aan: de raad van de gemeente Roosendaal
Kopie aan: Wethouder Adriaansen, E. Franken, G. Obbink, A. Verduin, A. Mol, T. de Munnik, R. v. Gastel, T. van Oost, H. Devue, F. Wiltschut, I. Kraus, B. Breugelmans, D. Westveer, Parkeer Beheer Roosendaal BV
Onderwerp: Actualisatie Parkeerbeleid

Nr.: 970-2011

Inleiding

Het Roosendaalse parkeerbeleid is vastgelegd in het 'Gebiedsgericht uitwerkingsplan Parkeren' uit 2006. De doelstelling van gemeentelijke parkeerbeleid is het vinden van de juiste balans tussen economische activiteiten, duurzame mobiliteit en leefbaarheid in stedelijke gebieden. Het afgelopen jaar is gewerkt aan de actualisatie van het parkeerbeleid. Zo is bekeken waar sprake is van onbalans en waar bewoners, ondernemers en bezoekers knelpunten ervaren ten aanzien van het functioneren van het parkeerbeleid. Daarbij zijn knelpunten in beeld gebracht en geanalyseerd. De actualisatie heeft niet geleid tot een nieuw beleidskader, maar leidt wel tot praktische maatregelen.

Doel

Deze raadsmededeling heeft als doel u te informeren over de concrete maatregelen in relatie tot het parkeerbeleid.

Informatie

In hoofdlijnen kan worden gesteld dat het systeem van gereguleerd parkeren in Roosendaal goed functioneert en in de essentie geen aanpassingen noodzakelijk zijn. Uit de analyses naar de parkeerdruk in en rondom de binnenstad en gesprekken met bewonersplatforms, ondernemers, Parkeer Beheer en Toezicht en Handhaving van de gemeente Roosendaal zijn diverse knelpunten en wensen naar voren gebracht. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen.

Uitwijkgedrag Burgerhout en Kroeven

Bewoners van de gebieden net buiten het gereguleerde gebied ervaren 'uitwijkgedrag' van bezoekers en werknemers uit de binnenstad. Deze signalen komen met name uit de wijk Burgerhout (zijstraten van de Boulevard) en Kroeven-Noord. Net als in 2006 hebben in 2011 tellingen plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk in Burgerhout overdag relatief laag is ten opzichte van de nachtperiodes. Conclusie is dan ook dat beperkt sprake is van 'uitwijkgedrag', maar dat de hoge parkeerdruk –met name in de avonduren- wordt veroorzaakt door relatief geringe parkeercapaciteit voor bewoners. In het wijkperspectief Burgerhout is dit als een van de speerpunten benoemd. De gemeente zal dit speerpunten samen met het bewonersplatform in 2012 oppakken.

In delen van Kroeven en Tolberg, grenzend aan de binnenstad, is het uitwijkgedrag beperkt tot slechts enkele straten. Invoering van betaald parkeren in deze straten wordt niet noodzakelijk geacht. Op basis van het uitgevoerde onderzoek zien wij geen aanleiding om het gebied waar gereguleerd parkeren geldt uit te breiden.

Aanpassing reguleringstijden

Bewoners / vergunninghouders in en om het kernwinkelgebied ervaren een hoge parkeerdruk op straat. Dit geldt met name op de momenten dat veel mensen thuiskomen na het werk rond 18.00 uur – 19.00 uur, waardoor zij geen parkeerplek in de directe nabijheid van de woning kunnen vinden, vanwege parkeren door bezoekers aan de binnenstad. Oorzaak is dat bezoekers aan de binnenstad op straat parkeren in plaats van in de garages, omdat na 18.30 uur niet betaald hoeft te worden. Om bewoners de kans te geven om de auto 's avonds in de nabijheid van de woning te kunnen parkeren, wordt de reguleringstijd rondom het kernwinkelgebied in de directe nabijheid van de parkeergarages (sector 1) opgerekt tot 21.00 uur (ma. t/m. za.). Bezoekers worden hierdoor gestimuleerd in de garages te parkeren, waar in de avonduren het daltarief van kracht is.

Rondom het NS station is het omgekeerde het geval. Hier zien dat de parkeerdruk in de invloedssfeer van het station niet samenhangt met de winkeltijden. In dit gebied (sector 4 en 5) wordt de betaaltijd teruggebracht van 18.30 uur naar 17.00 uur. Dit heeft mogelijk als positief gevolg dat de parkeerdruk in de gebieden Centrum-noord en Burgerhout-noord daalt. Voor de overige sectoren is er geen aanleiding om de parkeertijden aan te passen.

Het is de bedoeling dat de aangepaste tijden vanaf 1 maart 2012 ingaan. Als gevolg van het invoeren van verschillende tijdvensters bestaat de kans dat uitwijkgedrag tussen sectoren ontstaat. Dit wordt met name verwacht in de gebieden rondom het Van Dregtplein- Nispensestraat- Fortuinstraat e.o. en de omgeving Ludwigstraat – Uniestede. Deze gebieden eind 2012 aan sector 1 te worden toegevoegd.

Pilot Betalen per minuut

In 2007 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de meerjarige parkeertarieven (RVS 'parkeertarieven 2008 ev.'). Bij deze tariefbepaling wordt nog steeds aangesloten. Daarmee wordt het tarief in de parkeergarages en het kernwinkelgebied € 1,80, het tarief buiten het kernwinkelgebied €1,20 en het daltarief in de parkeergarages € 0,80. De gemeenteraad heeft over de tarieven voor 2012 op 21 december reeds een besluit genomen.

Door de lokale ondernemers zijn de afgelopen maanden regelmatig vragen gesteld over de mogelijkheden van 'Betalen per minuut'. Deze mogelijkheid bestaat in Roosendaal momenteel al in de vorm van belparkeren en op straat kan reeds in kleine eenheden worden betaald. Vanuit Parkeer Beheer zal vanaf 1 januari a.s. een pilot van een jaar worden opgestart met 'betalen per minuut' in parkeergarage De Biggelaar. Deze pilot wordt gebruikt om de effecten van dit systeem bepalen. Uit landelijk onderzoek is gebleken dat dit grofweg leidt tot 20% inkomstenverlies. Het dekkingsverlies wordt gecompenseerd door de verwachte extra opbrengsten als gevolg van het oprekken van de tijden in sector 1.

Bezoekersregeling

Vanuit het bewonersplatform centrum is nadrukkelijk het verzoek neergelegd voor een bezoekersregeling. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden en voorbeelden van andere steden bekeken. In de vorm van uitrijdkaarten voor de garages kunnen bewoners en ondernemers hun bezoek tegen gereduceerd tarief een veilige parkeerplek bieden. De kaarten kunnen vooraf worden ingekocht en men kan deze meegeven als het bezoek vertrekt. De voorverkoop van de uitrijdkaarten vindt plaats bij Parkeer Beheer. De uitrijdkaarten kosten € 3,00 (incl. BTW) en zijn bruikbaar in de daluren van beide garages. Op zondag zijn deze kaarten de gehele dag bruikbaar, behalve op koopzondagen. Naar de exacte tijden wordt momenteel gekeken met Parkeer Beheer. Bijkomend positief effect van de uitrijdkaarten is dat een langer verblijf in de binnenstad voor bezoekers wordt gestimuleerd.

Parkeernormensystematiek

In 2006 zijn parkeernormen voor Roosendaal vastgesteld. Deze parkeernormen sec zijn nog actueel en hieraan wordt niets gewijzigd. Wat toegevoegd is aan de parkeernormen is een heldere beleidslijnen over hoe om te gaan met ontheffing en afwijking van de parkeernorm. Dit moet o.a. voorkomen dat ontwikkelingen omwille van de parkeereis 'op slot raken'. Onderdeel van dit toetsingskader is de mogelijkheid tot afkoop van de parkeereis.

Vervolg (procedure)

Op basis van voorafgaande ziet de planning er als volgt uit:

- Januari: invoeren van de pilot 'betalen per minuut' van een jaar in De Biggelaar;
- Januari: invoeren van een bezoekersregeling met uitrijdkaarten voor de garages Biggelaar en Nieuwe Markt;
- Maart: ingaan van de aangepaste parkeertijden;
- Eind 2012: aanpassing Sector 1.

Wij zullen de maatregelen gepaard laten gaan van een uitvoerig communicatietraject richting bezoekers en bewoners. Tevens zullen wij de maatregelen uitvoerig monitoren en daar waar nodig aanpassingen doen.

Afsluiting en ondertekening

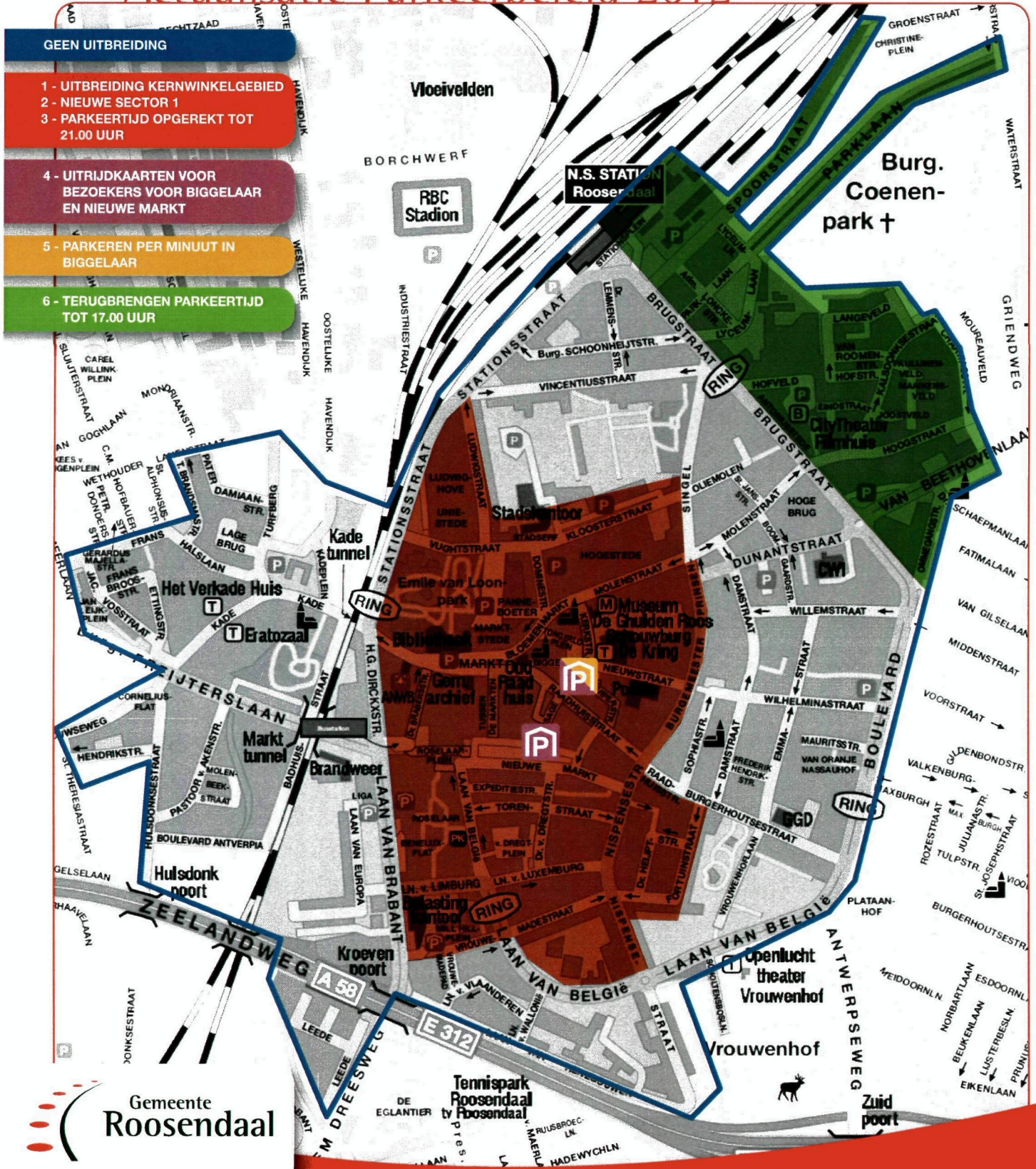
Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
Namens dezen,



Drs. Steven Adriaansen
Wethouder mobiliteit ca.

Actualisatie Parkeerbeleid 2012



1. Uitbreiding sector 1 (kernwinkelgebied) met Laan van Luxemburg, Torenstraat, Vrouwemadestraat, Nispensestraat, Dr. Heijptstraat en Fortuinstraat, Ludwigstraat en Uniestede;
2. De reguleringstijden binnen de nieuwe (!) sector 1 worden opgerekt van 18.30 uur tot 21.00 uur;
3. Het gebied Kloosterstraat – Emile van Loonpark – Vughtstraat toe te voegen tot kernwinkelgebied waardoor het hoge tarief van toepassing wordt. (cf. voorstel in programmabegroting 2012 en Agenda van Roosendaal; besluit d.d. 10 november 2011);

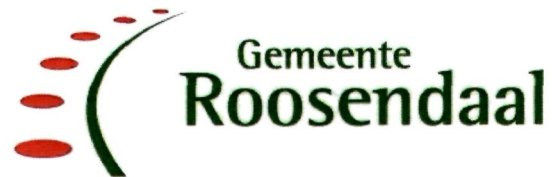
4. implementeren van een bezoekersregeling met uitrijdkaarten voor de garages Biggelaar en Nieuwe Markt tijdens daluren;
5. Het uitvoeren van een pilot 'betalen per minuut' van een jaar in de Biggelaar;
6. Terugbrengen van de reguleringstijden in sector 4 en 5 (Spoorstraat e.o. en Hoogstraat e.o.) van 18.30 uur tot 17.00 uur.

An aerial photograph of a large parking lot filled with numerous cars of various colors. The cars are arranged in a somewhat grid-like pattern, though not perfectly aligned. The text 'Actualisatie Parkeerbeleid' is overlaid in the center of the image in a large, white, bold font with a black outline.

Actualisatie Parkeerbeleid

Actualisatie Parkeerbeleid

December 2011
Afdeling Ontwikkeling



Inhoud

| | |
|--|----|
| Samenvatting | 4 |
| Inleiding..... | 6 |
| Huidige beleidskader parkeren | 7 |
| Inleiding | 7 |
| Doelstellingen binnen PUP-gebied | 8 |
| Beantwoording vragen..... | 9 |
| Inleiding | 9 |
| 1. Verruiming parkeertijden? | 9 |
| 2. Verruiming gereguleerde gebied?..... | 11 |
| Burgerhout: | 11 |
| Kroeven-Noord: | 14 |
| Westrand en Stationsomgeving..... | 15 |
| 3. Opstellen Nota Parkeernormen en afkoopregeling?..... | 16 |
| Ontheffing parkeernormen..... | 16 |
| 5. Is er aanleiding om in aanloopstraten kort parkeren in te voeren? | 17 |
| 6. Is er aanleiding om regels t.a.v. Deelauto-concepten op te stellen? ... | 17 |
| 7. Is er aanleiding om speciale bezoekersregelingen in te stellen?..... | 17 |
| Sociaal bezoek | 17 |
| Mantelzorg | 18 |
| 8. Is er aanleiding om de parkeertarieven aan te passen? | 18 |
| Betalen per minuut..... | 18 |
| 9. Is er aanleiding om parkeerregimes te wijzigen? | 19 |
| Aanpassing Sector 1..... | 19 |

| | |
|--|----|
| Bijlagen | 20 |
| Bijlage 1: nota parkeernormen | 21 |
| Bijlage 2: parkeerschouw Burgerhout, met bewonersplatform..... | 23 |

Samenvatting

Het Roosendaalse parkeerbeleid is vastgelegd in het 'Gebiedsgericht uitwerkingsplan Parkeren' uit 2006. De doelstelling van gemeentelijke parkeerbeleid is het vinden van de juiste balans tussen economische activiteiten, duurzame mobiliteit en leefbaarheid in stedelijke gebieden. Het afgelopen jaar is bekeken waar sprake is van onbalans en waar bewoners, ondernemers en bezoekers knelpunten ervaren ten aanzien van het functioneren van het parkeerbeleid. Het afgelopen jaar is gewerkt aan de actualisatie van het parkeerbeleid. Daarbij zijn knelpunten in beeld gebracht en geanalyseerd. In dit kader zijn zeven concrete vragen gesteld in de Mobiliteitsagenda 2011- 2014. Hieronder zijn deze vragen weergegeven en beantwoord.

In hoofdlijnen kan worden gesteld dat het systeem van gereguleerd parkeren in Roosendaal goed functioneert en in de essentie geen aanpassingen noodzakelijk zijn. Uit de analyses naar de parkeerdruk in en rondom de binnenstad en gesprekken met bewonersplatforms, ondernemers, Parkeer Beheer en Toezicht en Handhaving van de gemeente Roosendaal zijn diverse knelpunten en wensen naar voren gebracht. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen..

1. *Is er aanleiding om de tijden van het betaald parkeerregime te verruimen?*

Ja. Bewoners / vergunninghouders in en om het kernwinkelgebied ervaren een hoge parkeerdruk op straat. Dit geldt met name op de momenten dat veel mensen thuiskomen na het werk rond 18.00 uur – 19.00 uur, waardoor zij geen parkeerplek in de directe nabijheid van de woning kunnen vinden, vanwege parkeren door bezoekers aan de binnenstad. Oorzaak is dat bezoekers aan de binnenstad op straat parkeren in plaats van in de garages, omdat na 18.30 uur niet betaald hoeft te worden. Om bewoners de kans te geven om de auto 's avonds in de nabijheid van de woning te kunnen parkeren, wordt de reguleringstijd rondom het kernwinkelgebied in de directe nabijheid van de parkeergarages (sector 1) opgerekt tot 21.00 uur (ma. t/m. za.). Bezoekers worden hierdoor gestimuleerd in de garages te parkeren, waar in de avonduren het daltarief van kracht is. Aanvullend is geconstateerd dat de parkeerdruk in de invloedssfeer van het NS station niet samenhangt met de winkeltijden. In dit gebied wordt de betaaltijd teruggebracht van 18.30 uur naar 17.00 uur.

2. *Is er aanleiding om het PUP-gebied (gereguleerde gebied) te verruimen? (vb. Burgerhout, Kroeven, Westrand, Kalsdonk)*

Nee. Bewoners van de gebieden net buiten het gereguleerde gebied ervaren 'uitwijkgedrag' van bezoekers en werknemers uit de binnenstad.

Deze signalen komen met name uit de wijk Burgerhout (zijstraten van de Boulevard) en Kroeven-Noord. Net als in 2006 hebben in 2011 tellingen plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk in Burgerhout overdag relatief laag is ten opzichte van de nachtperioden. Conclusie is dan ook dat beperkt sprake is van 'uitwijkgedrag', maar dat de hoge parkeerdruk –met name in de avonduren- met name wordt veroorzaakt door relatief geringe parkeercapaciteit voor bewoners.

In delen van Kroeven en Tolberg, grenzend aan de binnenstad, is het uitwijkgedrag beperkt tot slechts enkele straten. Invoering van betaald parkeren in deze straten wordt niet noodzakelijk geacht. Op basis van het uitgevoerde onderzoek zien wij geen aanleiding om het gebied waar gereguleerd parkeren geldt uit te breiden.

3. *Is er aanleiding om een nota parkeernormen op te stellen?*

Ja. In 2006 zijn parkeernormen voor Roosendaal vastgesteld. Deze parkeernormen sec zijn nog actueel en hieraan wordt niets gewijzigd. Wat toegevoegd is aan de parkeernormen is een heldere beleidslijnen over hoe om te gaan met ontheffing en afwijking van de parkeernorm. Dit moet o.a. voorkomen dat ontwikkelingen omwille van de parkeereis 'op slot raken'. Onderdeel van dit toetsingskader is de mogelijkheid tot afkoop van de parkeereis.

4. *Is er aanleiding om een afkoopregeling op te stellen?*

Ja. Om te voorkomen dat ontwikkelingen in bestaand gebied 'op slot raken' door de parkeereis is een afkoopmogelijkheid wenselijk. Deze afkoopregeling is onderdeel van de hierboven benoemde beleidsregel.

5. *Is er aanleiding om in aanloopstraten kort parkeren in te voeren?*

Nee. Binnen de bestaande regimes is 4 uur parkeren in dit type straat al het maximum. Ook blijkt in de praktijk dat de gemiddelde parkeerduur op 1,5 tot 2 uur ligt.

6. *Is er aanleiding om regels t.a.v. deelauto-concepten op te stellen?*

Nee. De gemeente zal zich hierin niet actief opstellen. Wel staat de gemeente positief tegenover het deelauto-principe.

7. *Is er aanleiding om speciale bezoekersregelingen in te stellen?*

Ja. Vanuit het bewonersplatform centrum is nadrukkelijk het verzoek neergelegd voor een bezoekersregeling. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden en voorbeelden van andere steden bekeken. In de vorm van uitrijdkaarten voor de garages kunnen bewoners en ondernemers hun bezoek tegen gereduceerd tarief een veilige parkeerplek bieden. De kaarten kunnen vooraf worden ingekocht en men kan deze meegeven als

het bezoek vertrekt. De voorverkoop van de uitrijdkaarten vindt plaats bij Parkeer Beheer. De uitrijdkaarten kosten € 3,00 (incl. BTW) en zijn bruikbaar in de daluren van beide garages. Op zondag zijn deze kaarten de gehele dag bruikbaar, behalve op koopzondagen. Naar de exacte tijden wordt momenteel gekeken met Parkeer Beheer. Bijkomend positief effect van de uitrijdkaarten is dat een langer verblijf in de binnenstad voor bezoekers wordt gestimuleerd. Voor Mantelzorgers is de huidige regeling (= belparkeren en vergoeding) een goed functionerende maatregel.

Aanvullend zijn, naar aanleiding van de interne en externe inventarisatie, de volgende vragen hieraan toegevoegd:

8. Is er aanleiding om de parkeertarieven aan te passen?

Enerzijds: In 2007 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de meerjarige parkeertarieven (RVS 'parkeertarieven 2008 ev.'). Bij deze tariefbepaling wordt nog steeds aangesloten. Daarmee wordt het tarief in de parkeergarages en het kernwinkelgebied € 1,80, het tarief buiten het kernwinkelgebied €1,20 en het daltarief in de parkeergarages € 0,80. Anderzijds: Ja. Door de lokale ondernemers zijn de afgelopen maanden regelmatig vragen gesteld over de mogelijkheden van 'Betalen per minuut'. Deze mogelijkheid bestaat in Roosendaal momenteel al in de vorm van belparkeren en op straat kan reeds in kleine eenheden worden betaald. Vanuit Parkeer Beheer zal vanaf 1 januari a.s. een pilot van een jaar worden opgestart met 'betalen per minuut' in parkeergarage De Biggelaar. Deze pilot wordt gebruikt om de effecten van dit systeem bepalen. Uit landelijk onderzoek is gebleken dat dit grofweg leidt tot 20% inkomstenverlies. Het dekkingsverlies wordt gecompenseerd door de verwachte extra opbrengsten als gevolg van het oprekken van de tijden in sector 1.

9. Is er aanleiding om parkeerregimes in bepaalde straten / gebieden te wijzigen?

Ja. Om de bewoners / vergunninghouders in de en om het kernwinkelgebied meer kans op een parkeerplaats in de directe nabijheid van hun woning te garanderen wordt voorgesteld sector 1 te vergroten met het gebied Van Dregtplein- Nispensestraat- Fortuinstraat eo. en de omgeving Ludwigstraat – Uniestede. Hiermee ontstaat één sector waarin eenheid is qua tarief, tijd en plaats. Daarnaast staat de functionaliteit van de losse parkeermeters onder druk. Enerzijds vanuit de oorspronkelijke reden van plaatsing (verhuizing van huisarts, kapper, bakker etc.), anderzijds vanwege de technisch aflopende levensduur. Voorgesteld wordt het aantal parkeermeters in 2012 te halveren als eerste stap richting volledige verwijdering.

Concrete maatregelen:

Bovenstaande resulteert in onderstaande concrete maatregelen.

- Uitbreiding sector 1 met Laan van Luxemburg, Torenstraat, Vrouwemadestraat, Nispensestraat, Dr. Heijptstraat en Fortuinstraat, Ludwigstraat en Uniestede;
- De reguleringstijden binnen de nieuwe (!) sector 1 worden verlengd van 18.30 uur tot 21.00 uur;
- Terugbrengen van de reguleringstijden in sector 4 en 5 (Spoorstraat e.o. en Hoogstraat e.o.) van 18.30 uur tot 17.00 uur.
- Vaststellen afwijkmogelijkheden t.a.v. parkeernormen en instellen afkoopregeling;
- Het uitvoeren van een pilot 'betalen per minuut' van een jaar in de Biggelaar;
- Implementeren van een bezoekersregeling met uitrijdkaarten voor de garages Biggelaar en Nieuwe Markt.

Inleiding

In Nederland wonen 16,7 miljoen mensen en die hebben samen 7,6 miljoen auto's. Deze auto's zijn gemiddeld een uur per dag op de weg. De overige 23 uur staan ze stil: onder andere bij huis, werk, winkel, parkeergarage of op een parkeerplaats op straat. Parkeren vormt dus een belangrijk onderdeel van het ruimte- en mobiliteitsbeleid (bron: Vexpan Platform Parkeren Nederland).

De doelstelling van gemeentelijke parkeerbeleid is het vinden van de juiste balans tussen economische activiteiten, duurzame mobiliteit en leefbaarheid in stedelijke gebieden. Het Roosendaalse parkeerbeleid vraagt op enkele punten om een actualisatie. De actualisatie van het parkeerbeleid heeft betrekking op het 'Gebiedsgericht uitwerkingsplan Parkeren' (GUP) uit 2006. Hierin zijn de hoofdlijnen van het parkeerbeleid uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan uitgewerkt in concrete maatregelen voor verschillende doelgroepen en gebieden. Het huidige parkeerbeleid voor het centrum en directe omgeving, zoals verwoord in het Parkeer Uitwerkingsplan (PUP) –wat destijds vertrekpunt was bij het opstellen van het GUP- maakt tevens onderdeel uit van de actualisatie. Daarnaast biedt deze (beleids)actualisatie de eigen organisatie de mogelijkheid organisatorische en functionele aspecten van het vigerende parkeerbeleid tegen het licht te houden.

Voorliggend document is het resultaat van de inventarisatie van klachten en wensen onder de doelgroepen (bewoners, ondernemers/ bezoekers en werkers). Deze inventarisatie is vertaald naar concrete haalbare maatregelen.

Uitgangspunt voor de actualisatie vormen de vragen zoals die gesteld zijn in de Mobiliteitsagenda 2011 - 2014:

1. Is er aanleiding om de tijden van het betaald parkeerregime te verruimen?
2. Is er aanleiding om het PUP-gebied (gereguleerde gebied) te verruimen? (vb. Burgerhout, Kroeven, Westrand, Kalsdonk)
3. Is er aanleiding om een nota parkeernormen op te stellen?
4. Is er aanleiding om een afkoopregeling op te stellen?
5. Is er aanleiding om in aanloopstraten kort parkeren in te voeren?
6. Is er aanleiding om regels t.a.v. Deelauto-concepten op te stellen?
7. Is er aanleiding om speciale bezoekersregelingen in te stellen?

Naar aanleiding van de interne en externe inventarisatie zijn onderstaande vragen hieraan toegevoegd:

8. Is er aanleiding om de parkeertarieven aan te passen?
9. Is er aanleiding om parkeerregimes in bepaalde straten / gebieden te wijzigen?

In de volgende hoofdstukken worden deze vragen beantwoord. Eerst wordt het huidige beleidskader beschreven. Dit vormt het toetsingskader voor de beantwoording van de 9 vragen. De rapportage wordt afgesloten met een samenvattend overzicht van de concrete voorstellen.



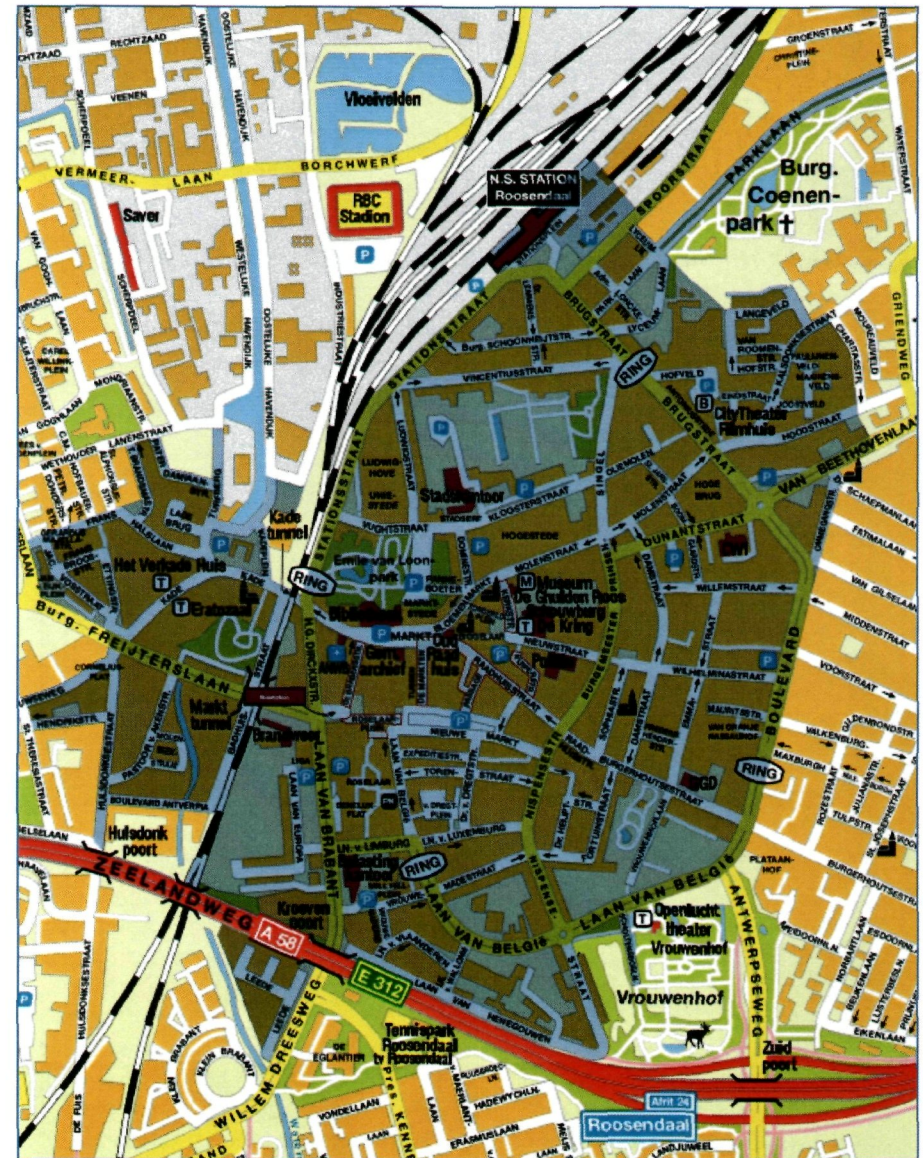
Huidige beleidskader parkeren

Inleiding

De beleidsvisie ten aanzien van parkeren is in hoofdlijnen beschreven in het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoer Plan 2008-2015. Dit vormt het kader waarbinnen mogelijke nieuwe maatregelen tegen het licht moeten worden gehouden. Hieronder is deze beleidsvisie uit het GVVP letterlijk overgenomen.

(Paragraaf 4.3) “De gemeente Roosendaal dient te komen tot een actief onderling afgestemd parkeerbeleid, met als doel een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast. Ook parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving. Met het parkeerbeleid moet worden voorkomen dat Roosendaal, en met name de binnenstad, dichtslibt met autoverkeer waardoor de stad onbereikbaar, onleefbaar en economisch onaantrekkelijk wordt”.

“Roosendaal zal gedeeltelijk de landelijke beleidstrend volgen. Dit houdt in dat er beperkt vraagvolgend beleid zal worden gevoerd. Beperkt houdt in dat het parkeren op piekmomenten wordt gefaciliteerd door eerst een betere benutting van de bestaande parkeercapaciteit te bewerkstelligen alvorens nieuwe parkeercapaciteit toe te voegen. Beperkt vraagvolgend houdt ook in dat wordt ingezet op het geleiden van het groeiend autoverkeer, maar tevens voor het stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer. Bovendien geldt: de vervuiler betaalt. Speerpunt binnen het Roosendaals parkeerbeleid wordt het principe ‘eerst benutten en dan bouwen’.”



Kaartbeeld 1: huidige PUP-gebied Roosendaal

Doelstellingen binnen PUP-gebied

Optimalisatie van een helder en inzichtelijk parkeerbeleid gekoppeld aan specifieke doelgroepen en een gebiedsgewijze aanpak is de manier waarop in Roosendaal het parkeren in goede banen kan worden geleid. Het beperkt vraagvolgend parkeerbeleid levert een structurele en effectieve bijdrage aan de geleiding van de automobiliteit, het terugdringen van ongewenst autoverkeer en het bereikbaar houden van de binnenstad. Het aantal parkeerplaatsen, de tarieven en parkeerduur beïnvloeden in zekere mate de keuze van het vervoermiddel. Een heldere differentiatie in tarief en parkeerduur is een effectief instrument om te sturen en om tot gewenst parkeergebruik te komen en om de juiste auto op de juiste plaats te krijgen binnen het PUP-gebied. Daarnaast moeten de parkeertarieven zijn afgestemd op de regio om bedrijven en bezoekers niet af te stoten (koopkrachtafvloeiing) naar plaatsen met meer en/of goedkopere parkeerlocaties. Parkeren in garages en/of grote parkeerterreinen moet op termijn goedkoper worden dan straatparkeren. Bewoners binnen het gebied waar parkeerregulering plaatsvindt moeten beschermd blijven. Hiervoor dient voldoende parkeercapaciteit aanwezig te zijn. Hiervoor gelden binnen de het PUP-gebied de volgende uitgangspunten:

- in het centrum: kort parkeerders (m.n. bezoekers) in de directe nabijheid van het kernwinkelgebied tegen hoog tarief;
- in de schil van centrum: lang parkeerders (o.a. werkers) aan de rand van het PUP-gebied tegen lager tarief.

Naast de genoemde tweedeling in gebieden wordt het parkeerbeleid gedifferentieerd naar de volgende drie doelgroepen:

- bewoners;
- bezoekers;
- werknemers.

Hieronder wordt ingegaan op deze doelgroepen.

Bewoners

- consolideren van beperkt zoekverkeer woonstraten;
- groei bewonersparkeren in openbaar gebied beteugelen.

Bezoekers

- uitbreiding parkeeraanbod op piekmomenten (zie kader);
- stimuleren van geconcentreerd parkeren in garages en op grote terreinen;
- spreiding bewerkstelligen van parkeerpieken in tijd en plaats;
- sturen in het parkeeraanbod in plaats van sturing in de vraag;
- helder functioneel parkeerbeleid met differentiatie in straatparkeren en garageparkeren ten aanzien van tarief, locatie en tijdsduur;
- de differentiatie van parkeertarieven dient nadrukkelijk op omliggende gemeenten te worden afgestemd om koopkrachtafvloeiing te voorkomen;
- bij mogelijke nieuwe parkeerlocaties (na sloop of vrijgekomen kavels) dienen de parkeermogelijkheden onderzocht te worden;
- optimalisatie van communicatie over beschikbare parkeervoorzieningen.

Afsluiten Parkeerterreinen 'achter De kring' en Stadserf

In 2007 is besloten de beschikbare capaciteit op piekmomenten beter te benutten. Hiertoe zijn de parkeerterreinen achter de Kring en Stadserf op koopavonden en weekenden opengesteld voor winkelend publiek. In de afgelopen 4 jaren is gebleken dat het gebruik van deze terreinen zeer beperkt is. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er in de praktijk geen behoefte aan deze extra capaciteit. Daarbij komt dat de jaarlijkse kosten (o.a. openen/ sluiten hek, legen automaten, onderhoud etc.) voor beide terreinen hoger is dan de feitelijke opbrengsten. Per 1 januari worden beide terreinen niet meer opengesteld op de piekmomenten.

Beantwoording vragen

Inleiding

Een evenwichtig parkeerbeleid bevat de juiste balans tussen economische activiteiten, duurzame mobiliteit en leefbaarheid in stedelijke gebieden. Daar waar sprake is van onbalans leidt dit tot onbegrip en klachten van weggebruikers. Sinds de vaststelling van het GVV 2008 – 2015 in 2008 zijn deze 'pijnpunten' geanalyseerd en in beeld gebracht. Daarnaast is zowel intern als extern uitvraag gedaan naar de problemen die ervaren worden en wat mogelijke verbetervoorstellen zijn. Op basis daarvan zijn de eerder genoemde vragen in de Mobiliteitsagenda 2011- 2014 opgenomen. Hieronder worden deze vragen beantwoord.

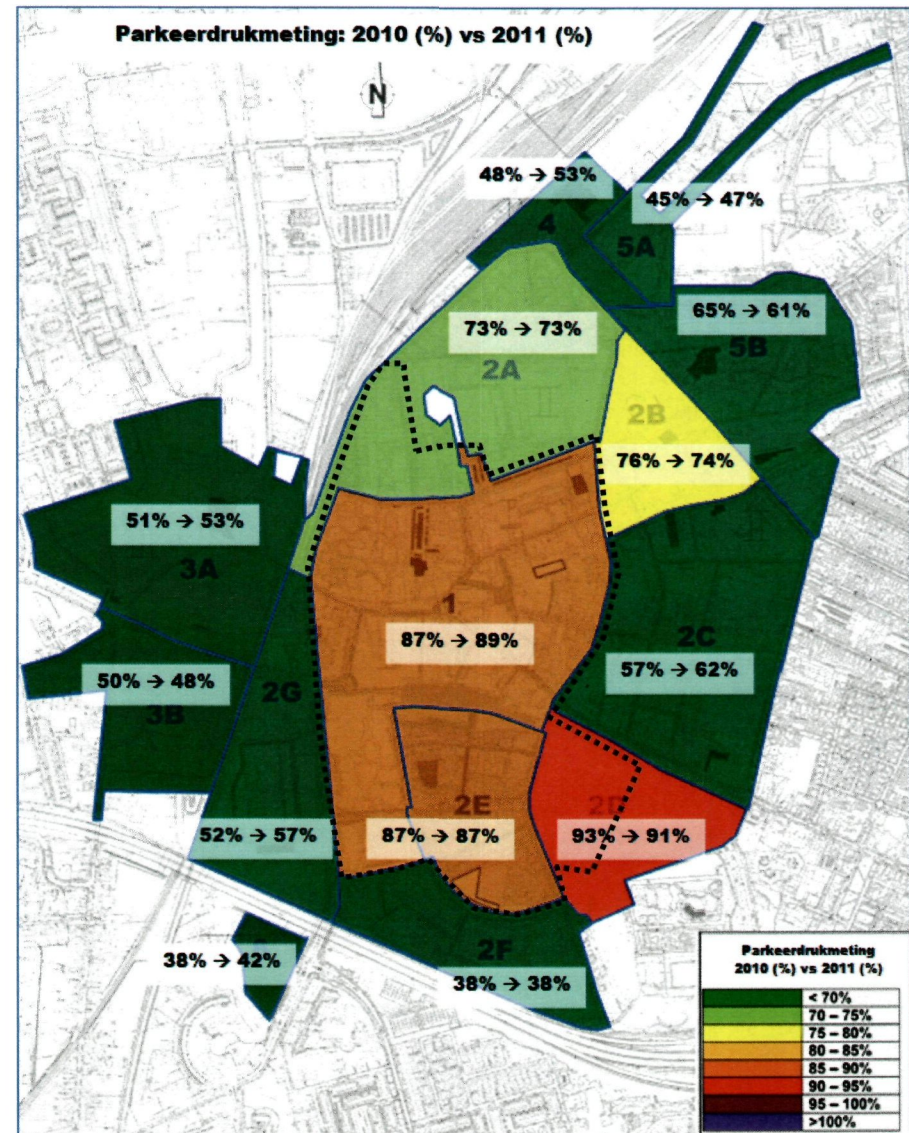
1. Verruiming parkeertijden?

Het volgen van de beleidslijn leidt tot het sturen van bezoekers naar de garages. Niet andersom. *Bewoners* in de binnenstad ervaren een hoge parkeerdruk, veroorzaakt door bezoekers van horeca en leisure en het toenemende aantal evenementen en festiviteiten. De problemen concentreren zich voornamelijk in de omgeving Nieuwstraat, Burgemeester Prinsensingel en Van Dregtplein eo.. *Bezoekers* parkeren vanaf 18.30 uur gratis op straat in plaats van tegen het daltarief à € 0,80 / uur (tarief 2012) in de garages (Biggelaar en Nieuwe Markt). *Bewoners* (vergunninghouders) die rond 18.00 uur thuiskomen kunnen hun auto niet meer in de directe nabijheid van hun woning kwijt. In de omliggende steden is dit principe ook van toepassing om de centrum bewoners te beschermen:

- Breda: centrum en Ginneken tot 22.00 uur;
- Bergen op Zoom: in centrum en op de ring tot 20.00 uur;
- Dordrecht: Binnenstad tot 22.00 uur.

Voor Roosendaal wordt voorgesteld de tijden van het gereguleerde gebied op te rekken tot 21.00 uur. Het gaat hierbij om het gebied binnen en op de volgende straten: Laan van Brabant, HGD-sstraat, Stationsstraat, Vughtstraat, Kloosterstraat, Prinsensingel, Nispensestraat, Fortuinstraat, Laan van België en de Laan van Limburg. Ook de Ludwigstraat en Uniestede worden hieraan toegevoegd i.v.m. het verwachte uitwijkgedrag na 18.30 uur.

In relatie tot de uitgifte en toetsing van tweede bewonervergunningen wordt jaarlijks de parkeerdruk (%) in het PUP-gebied in kaart gebracht. Nevenstaande afbeelding geeft dit voor 2010 en 2011 weer. Het gaat hierbij om de gemiddelde parkeerdruk op de maatgevende momenten, zijnde vrijdagavond en zaterdagmiddag. Het oranje gekleurde gebied en een gedeelte van het rode gebied is het gebied waar de tijden worden verruimd tot 21.00 uur (zie gestippelde contour op kaartbeeld hiernaast).

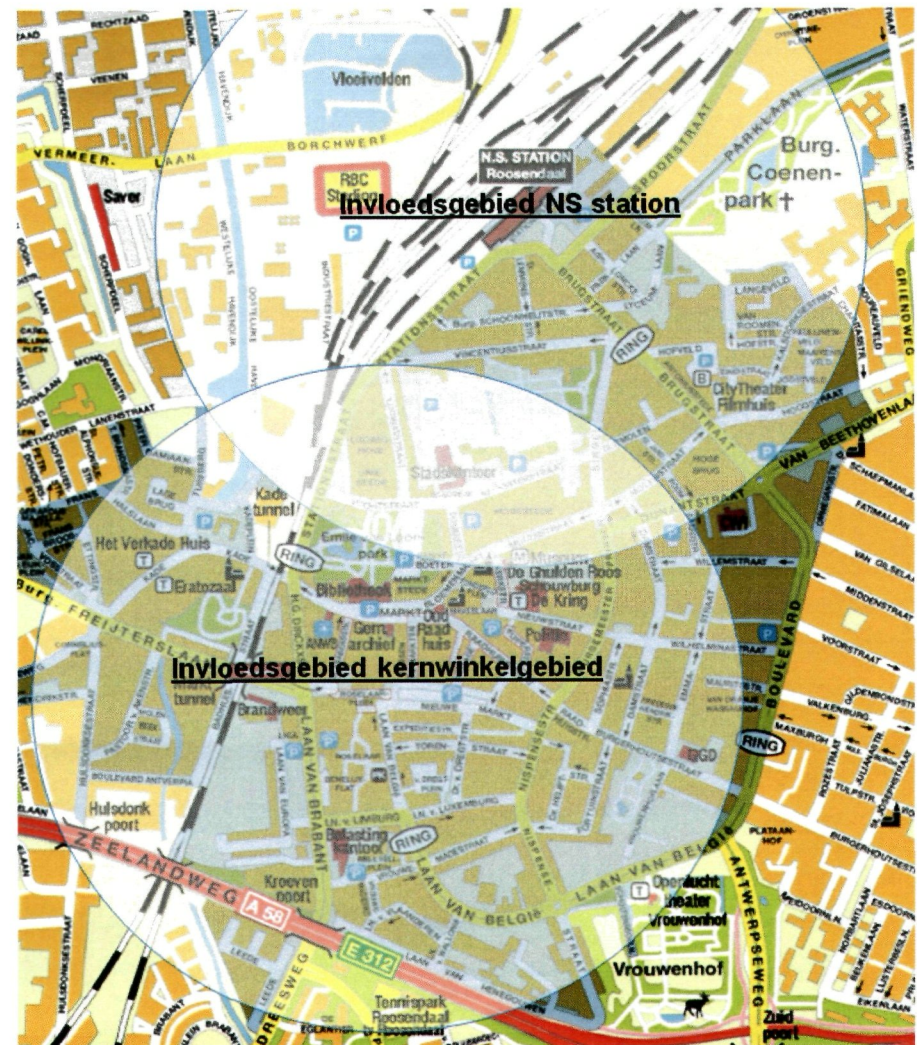


Kaartbeeld 2: parkeerdruk 2010 versus 2011. Binnen de gestippelde contour worden de reguleringstijden opgerekt tot 21.00 uur (+ hoge tarief, zie hoofdstuk 8).

Naast verhoging van de parkeertijden in en om het kernwinkelgebied is in bepaalde delen van het PUP-gebied bijstelling naar beneden mogelijk. Koppeling met aanwezige functies, gebruik en invloedsgebieden is hier van belang.

Ten aanzien van de Parklaan / Lyceumlaan e.o. geldt dat het parkeerregime hier is ingevoerd als gevolg van het uitwijkgedrag van forenzen/ NS-reizigers. Dit gebied valt buiten de invloedsfeer van het kernwinkelgebied (zie kaartbeeld) waardoor de feitelijke koppeling met de winkeltijden losgelaten kan worden. Dit geldt ook voor het gebied Kalsdonksestraat – Hoogstraat- Langeveld e.o.. M.a.w. de bestaande sectoren 4 en 5. Voorgesteld wordt om de parkeertijden in dit gebied, buiten de Brugstraat, terug te brengen van 18.30 uur tot 17.00 uur. Het aantal forenzen dat rond 17.00 uur met de trein naar het werk gaat is immers zeer beperkt.

Bijkomend voordeel van deze deregulerende maatregel is dat dit mogelijk zorgt voor verlichting van de parkeerdruk in de omgeving Vincentiusstraat / Burgemeester Schoonheijtstraat en Schaaapmanlaan.



Kaartbeeld 3: invloedsgebieden NS Station en kernwinkelgebied

2. Verruiming gereguleerde gebied?

Bewoners van de wijken Burgerhout (west) en Kroeven (noord) ervaren een hoge parkeerdruk doordat *bezoekers en werkers* van de binnenstad uitwijken naar 'hun' woonstraten.

Burgerhout:

Bij het opstellen van het parkeerbeleid in 2006 (gebiedsgericht Uitwerkingsplan Parkeren) is specifiek naar de situatie van Burgerhout gekeken. Destijds is de conclusie getrokken dat de parkeerdruk in deze wijk hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door het autobezit van de bewoners zelf. Tussen 2006 en 2010 heeft de gemeente vele signalen ontvangen die aanleiding geven om deze conclusie opnieuw tegen het licht te houden. De signalen over een hoge parkeerdruk komen voornamelijk uit de zijstraten van de Boulevard. O.a. bewoners van de Maxburgh, Valkenburgstraat en Voorstraat ervaren hinder van wijkvreemde parkeerders. Het gaat hierbij om bezoekers van de binnenstad, werknemers van GGZ en bewoners van de Boulevard.

Objectief gezien bevindt de wijk zich op relatief grote afstand van het kernwinkelgebied. De afstand vanaf het Roselaarplein tot aan het kruispunt Boulevard – Burgerhoutsestraat is ruim 700 meter. Gezien de beperkte gemiddelde verblijfsduur is deze afstand voor winkelend publiek te groot. Voor werknemers in de binnenstad is tot 800 meter een acceptabele loopafstand. Vanuit het oogpunt van dubbelgebruik is het echter geen probleem als werknemers in de wijk parkeren op momenten dat de bewoners niet aanwezig zijn.

Het afgelopen voorjaar zijn op diverse momenten, dagen en tijdstippen tellingen uitgevoerd in de wijk Burgerhout. Deze tellingen geven een objectief beeld van de parkeersituatie in de wijk. Op het kaartbeeld op de volgende pagina is deze gemiddelde parkeersituatie gevisualiseerd. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de nachtelijke bezetting van Burgerhout vele malen hoger is dan de middagbezetting. Een gezamenlijke parkeerschouw met een delegatie van het bewonersplatform leidde tot dezelfde conclusie (zie bijlage 2 voor een impressie van deze schouw). Het uitbreiden van het PUP-gebied in deze wijk heeft immers geen effect op de parkeerdruk in de avond/nachtperiode. Regulering leidt daarnaast tot vermindering van het aantal parkeerplaatsen (vakken aanbrengen) en tot verplaatsing van de tweede auto's doordat huishoudens in eerste instantie in aanmerking komen voor één parkeervergunning.

Voorgesteld wordt om in te zetten op betere benutting van de bestaande capaciteit in Burgerhout. Dit betekent concreet dit:

- efficiënter gebruik van eigen garages en/of opritten door wijkbewoners. Ook het voorkomen en zo veel mogelijk verwijderen van langdurig gestalde aanhangers op parkeerplaatsen.
- onderzoek naar mogelijkheid medegebruik en benutting van parkeerterreinen Aldi en Albert Heijn in de avonduren. Hiermee wordt een groot deel van de Fatimalaan en de V.Gilselaan ontlast.
- onderzoek naar tijdelijke inrichting Van Dorst terrein als parkeerveld (indien blijkt dat dit project de komende jaren niet van de grond komt), Hiermee wordt het gebied Maxburgh - Rozestraat ontlast (zowel overdag als 's avonds).



Voorbeeld van inefficiënt gebruik van parkeerplaatsen in Burgerhout (voorjaar 2011)



Parkeersituatie in de Maxburgh nabij Boulevard. Rechts: bewoners 'reserveren' en beschermen een parkeerplaats (13-04-2011, +/- 16.00 uur)



Parkeersituatie in de Maxburgh, nabij Josephstraat. Veel vrije parkeerruimte (19-04-2011, +/- 14.00 uur)



Kroeven-Noord:

De bewoners in Kroeven-Noord ervaren hetzelfde probleem als in Burgerhout: winkelend publiek, bezoekers en werknemers parkeren in de woonstraten. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden in twee ruimtelijke deelgebieden: Klein Brabant en het noordelijke deel van de President Kennedylaan. De nieuwbouw Champetterberg ligt hier tussen in en is qua problematiek vergelijkbaar. Beide deelgebieden liggen overigens op meer dan 700 meter van het kernwinkelgebied (Roselaarplein), waardoor de afstand voor het gros van het winkelend publiek te groot is gezien de relatief korte verblijfsduur. Voor werknemers liggen beide gebieden echter wel binnen een acceptabele loopafstand.

De problematiek bij Klein Brabant heeft voornamelijk betrekking op (de onmogelijkheid van) het parkeren van hulpverleners / mantelzorgers in de directe nabijheid van de entree. Het gaat hierbij om de parkeerplaatsen voor het gebouw, aan de centrumzijde. Deze parkeerplaatsen zijn in principe grotendeels bedoeld voor bezoekers aangezien het overgrote deel van de serviceflats over een eigen parkeerplaats (garage) beschikt. In dit kader is de definitie van 'bezoeker' een lastige. Hoe maak je formeel onderscheid tussen een bezoeker van de serviceflat en een bezoeker van de binnenstad? Het invoeren van een parkeerregime leidt er toe dat bezoekers van de bewoners moeten betalen. Dit is onwenselijk en leidt tot uitwijkgedrag. Om het parkeren voor zorgverleners te faciliteren worden parkeervakken gereserveerd voor deze doelgroep.

Kennedylaan / Vondellaan / Van Maerlantlaan:

Dit noordelijke gedeelte van De Kroeven heeft in beperkte mate te maken met uitwijkgedrag vanuit de binnenstad. Dit fenomeen doet zich zeer lokaal voor in het noordelijke deel van de Kennedylaan, de Vondellaan en een deel van de Van Maerlantlaan. Uit tellingen is gebleken dat in deze straten voornamelijk werknemers geparkeerd staan en dat het uitwijkgedrag als gevolg van winkelend publiek beperkt is. De combinatie wonen en werken leidt tot een efficiënt dubbelgebruik. Met andere woorden: theoretisch zitten beide doelgroepen elkaar niet of nauwelijks in de weg. Daarnaast beschikken de meeste huishoudens over een of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein, waardoor de parkeerdruk in het openbare gebied relatief laag is.

Conclusie:

In Burgerhout en in Kroeven-Noord is beperkt sprake van uitwijkgedrag vanuit de binnenstad. Voor Burgerhout geldt dat de parkeerdruk voornamelijk door het eigen autobezit wordt veroorzaakt. Invoeren van een parkeerregime leidt tot probleemverschuiving. Voor Kroeven geldt dat het 'uitwijkgedrag' zeer lokaal merkbaar is en zich beperkt tot 2 of 3 straten. De parkeerdruk in de overige straten is daarentegen laag, waardoor op gebiedsniveau de parkeerdruk laag is.



Parkeersituatie in de Laan van Maerlandt, panoramabeeld. Lokaal hoge parkeerdruk naast de tennisbaan, de overige straten zijn nagenoeg leeg. Vergelijkbare situatie in de Vondellaan. (03-03-2011, +/- 13.00 uur)

Westrand en Stationsomgeving

Naast de reacties uit de wijken Burgerhout en Kroeven zijn signalen ontvangen uit de andere wijken die aan het centrum grenzen: Westrand en de Stationsomgeving. Vanuit deze gebieden worden met name vraagtekens gesteld bij het 'waarom' van het parkeerregime. In een aantal straten is de parkeerdruk namelijk relatief laag en bewoners vragen zich af waarom hier een parkeerregime geldt. Deze signalen worden ondersteund door Kaartbeeld 2 (parkeerdruk 2010 versus 2011). Met een gemiddelde parkeerdruk van grofweg 50% op de maatgevende momenten wordt dit gevoel feitelijk onderbouwd.

De straten waarover concreet gesproken wordt in Westrand zijn o.a. de Wouwseweg, Pastoor van Akenstraat. In deze straten is het PUP-regime niet van begin af aan geïmplementeerd maar achteraf toegevoegd. In deze straten bleek in de praktijk sprake van uitwijkgedrag van centrumbezoekers. De straten in de Westrand zijn gelegen binnen een acceptabele loopafstand van 600-700 meter vanaf het Roselaarplein (zie kaartbeeld hoofdstuk 1). Koppeling met de winkeltijden binnen dit invloedsgebied blijft van kracht en noodzakelijk voor de regulering en bescherming van de bewoners.



Voorbeeld van uitwijkgedrag Wouwseweg – St. Theresiastraat; langparkeeders parkeren net buiten de grens van het gereguleerde gebied. De Wouwseweg is hierdoor relatief minder druk qua parkeren

3. Opstellen Nota Parkeernormen en afkoopregeling?

Naast de parkeernormen sec. gaat het in een Nota Parkeernormen over de wijze waarop wordt omgegaan met de toepassing van de parkeernormen (beleidsregel). Wanneer kan worden afgeweken van de normen, wanneer niet. Hoe wordt omgegaan met eventuele afkoop van de parkeereis? In dit hoofdstuk wordt hierop verder ingegaan. De huidige parkeernormen van Roosendaal zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW. Indien deze CROW-cijfers wijzigen heeft dit ook gevolgen voor de Roosendaalse cijfers¹. Tussen 2006 en 2011 zijn geen problemen geconstateerd met betrekking tot de hoogte of laagte van de parkeernormen. Ook de functionele en ruimtelijke indeling sluit aan bij de dagelijkse praktijk. Met andere woorden: er is geen directe aanleiding om de functionele inhoud te wijzigen. Bij het opstellen van de parkeernormen in 2006 zijn tevens specifiek fietsparkeernormen benoemd. Deze keuze is gemaakt omdat een berging als verplicht element uit het bouwbesluit werd geschrappt. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen wordt naar verwachting vanaf 2012 opnieuw op basis van het bouwbesluit geëist, dat bij een woning een berging wordt gebouwd. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de fietsen in die bijbehorende bergingen gestald zullen worden. Ook Fietsparkeernormen maken daarom geen onderdeel meer uit van de reguliere parkeernormen.

Ontheffing parkeernormen

Artikel 2.5.30, vierde lid van de Bouwverordening geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid om ontheffing van de parkeernormen te verlenen. Voorgesteld wordt hiervoor het volgende stappenplan te doorlopen:

1. De parkeernorm dient in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van de vergunning aan te tonen dat het realiseren van de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.

3. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, maar wanneer de initiatiefnemer wel over (voldoende eigen) parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikt, kan het College van B&W besluiten het aantal beschikbare parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (maximaal 250 meter) in mindering te brengen op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen. Hiervan moet een privaatrechtelijke overeenkomst worden overlegd. Aangevoerd moet worden, middels een harde koppeling, dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, zullen worden aangewend.
4. Bij het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt, dient de huidige situatie met betrekking tot parkeercapaciteit in beeld te worden gebracht door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau), waarbij tevens rekening wordt gehouden met de factoren tijd en functie (in het kader van mogelijk dubbelgebruik door verschillende functies). De kosten die hiermee samenhangen komen voor rekening van initiatiefnemer.
5. Uitgangspunt bij het bepalen of in het openbaar gebied mag worden geparkeerd, is dat de situatie niet onevenredig verslechtert, waarbij de parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 85% mag uitkomen, inclusief het parkeertekort van de initiatiefnemer. Toetsing hieromtrent is maatwerk en gebeurt door de gemeente op basis van het objectieve gegevens (stap 4). Per parkeerplaats die in het openbaar gebied wordt opgenomen wordt een vast bedrag betaald voor beheer en onderhoud. Dit bedrag wordt gestort in het Parkeerfonds.
6. Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.
7. Indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein en/of openbaar gebied te realiseren, het ook niet mogelijk is om de huidige parkeercapaciteit voor opvang van de extra druk te gebruiken, en ook geen gebruik wordt of kan worden gemaakt van het parkeerfonds, wordt de omgevingsvergunning in eerste instantie geweigerd. Het college van B&W kan in uitzonderingsgevallen echter gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer het naar oordeel van het College het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Roosendaal zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

¹ Medio 2011 is het CROW gestart met de actualisatie van de parkeerkencijfers. De afronding van dit traject wordt medio 2012 verwacht.

Verder wordt verwezen naar Bijlage 1: Nota Parkeernormen.

5. Is er aanleiding om in aanloopstraten kort parkeren in te voeren?

Roosendaal kent een aantal straten van en naar het centrum, waarbij een sprake is van sterke functiemenging. Het gaat hierbij specifiek om de 'aanloopstraten' / 'aanrijdstraten' Molenstraat, Burgerhoutsestraat, Nispensestraat en de Kade. De historische linten. Wegen die overdag intensief gebruikt worden door bezoekers van de aanwezige functies en waar 's avonds vooral de bewoners aanwezig zijn. Het bestaande parkeerregime in de Molenstraat en de Kade is dat vergunninghouders hier niet mogen parkeren en dat deze straten zijn 'gereserveerd' voor bezoekers. Deze bezoeker mogen hier maximaal 4 uur staan. In de praktijk blijkt dat bezoekers niet langer dan 2 uur in deze straten parkeren. In de Burgerhoutsestraat is dit zelfde principe van toepassing, echter met de toevoeging dat vergunninghouders hier wel mogen parkeren. Het verschil zit in het feit dat het aantal commerciële functies in de Burgerhoutsestraat lager ligt dan in de Molenstraat en de Kade. Op middellange termijn zijn in dit perspectief geen veranderingen te verwachten, zodat er op dit moment geen aanleiding is om de regimes in deze straten aan te passen.

6. Is er aanleiding om regels t.a.v. Deelauto-concepten op te stellen?

Landelijke trends laten zien dat het aantal deelauto's jaarlijks stijgt met 17%. Dit heeft ook effect op Roosendaal. Het gebruik van deelauto's leidt tot afname van het autobezit en kan daarmee een (beperkte) bijdrage leveren aan de vermindering van de lokale parkeerdruk en daarmee de leefbaarheid van een buurt/ wijk. Gemiddeld maken zo'n 15 personen gebruik van één deelauto. Het heeft met name effect op het tweede-autobezit. Vooral in oudere wijken, welke niet berekend zijn op het huidige autobezit, kan dit een verlichting van de parkeerdruk betekenen.

Voor een gemeente zijn er vier argumenten om autodelen te stimuleren:

1. Efficiënt ruimtegebruik: autodelen vermindert parkeerproblemen;
2. Duurzaam verkeer: autodelen vermindert autobezit én autogebruik;
3. Schakel in vervoerketen: autodelen kan ook vanaf knooppunten en bij bedrijven;
4. Mobiliteit voor iedereen: autodelen biedt uitkomst voor mensen zonder auto.

Op dit moment zijn in Nederland zes verschillende bedrijven commercieel actief in de deelautomarkt: Wheels4all, Greenwheels, Connectcar, StudentCar, Car2Go, MyWheels. Daarnaast is landelijk een tendens zichtbaar dat steeds meer individuele autobezitters hun auto met andere

mensen delen. Via de Vereniging Voor Gedeeld Autogebruik wordt dit actief gestimuleerd en bemiddeld. De gemeente Roosendaal staat positief tegenover het deelautoprincipe. In het kader van de 'terugtrekkende overheid' en 'vermindering regelgeving' wordt op dit moment niet actief ingezet op het stimuleren van het deelauto-principe. Indien een initiatiefnemer zich meldt in Roosendaal zullen wij dit positief benaderen. Om het autodelen mogelijk te maken moet de gemeente t.z.t. de parkeerverordening aanpassen, een parkeerplaats reserveren en een plaatsingsbesluit nemen. De VNG en KPVV hebben hiervoor reeds een standaard voor de gemeenten ontwikkeld.

7. Is er aanleiding om speciale bezoekersregelingen in te stellen?

De bezoekersregeling is een voorziening binnen het systeem fiscaal parkeren. Landelijk gezien zijn er weinig gemeenten die een speciale regeling voor bezoekers hebben. In de grote steden zijn van een dergelijke bezoekersregeling vele verschillende vormen ingevoerd. De kern van een dergelijk systeem is dat bezoekers van bewoners in een gebied met fiscaal parkeren tegen een gereduceerd tarief kunnen parkeren.

In woonstraten binnen het Roosendaalse PUP-gebied geldt in het algemeen het principe van 'langparkeren'. Dit wil zeggen dat in de meeste woonstraten uitsluitend met een vergunning of een dagkaart geparkeerd mag worden. Voor bezoek van de bewoners van die straten is het dus in principe niet mogelijk om 'even een uurtje te parkeren'. Dit bezoek is in twee categorieën onder te verdelen: sociaal bezoek en mantelzorg. Hieronder wordt ingegaan op deze twee groepen.

Sociaal bezoek

Zoals in het hoofdstuk 'Huidige beleidskader' is beschreven kent Roosendaal drie primaire doelgroepen. In volgorde van prioriteit: bewoner, bezoeker en werker. Zuiver geredeneerd gaat het hier om een 'bezoeker van bewoner'. Dit leidt tot een principiële vraag: hoe valt het deze bezoeker uit te leggen dat deze bij bezoek aan een woning een lager tarief betaalt dan aan een winkel? Hierop is geen eenduidig antwoord te geven. Daarnaast ontbreekt in veel (woon)straten de fysieke ruimte voor bezoekers. Voorgesteld wordt de capaciteit van de garages Nieuwe Markt en Biggelaar hiervoor te benutten. In de vorm van uitrijdkaarten kunnen bewoners en ondernemers hun bezoek tegen gereduceerd tarief laten parkeren in de garages. De uitrijdkaarten kosten € 3,00 (incl. BTW) en zijn bruikbaar in de daluren van de garages. Op zondag zijn deze kaarten de gehele dag bruikbaar, behalve op koopzondagen. De exacte tijden worden nader bepaald in overleg met Parkeerbeheer. De bewoners en

ondernemers moeten de kaarten vooraf inkopen en kunnen die meegeven als hun bezoek vertrekt. De voorverkoop van de uitrijdkaarten vindt plaats bij Parkeerbeheer.

Mantelzorg

In het kader van zorg en welzijn is het kortparkeren door mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers van grotere prioriteit dan het kortparkeren door sociaal bezoekers. Gehandicapte bewoners van de binnenstad die afhankelijk zijn van mantelzorg kunnen hiervoor parkeervergoeding van de gemeente krijgen. Dit is besloten bij de implementatie van het PUP in 1999. Deze bewoners kunnen een aanvraag bij Parkeerbeheer indienen. De aanvragen worden beoordeeld door CIZ (Centrum indicatiestelling zorg). De goedgekeurde aanvragen krijgen de vergoeding via Prepaid kaart die via mobiele telefoon is aangemeld. Met een dergelijk abonnement is het voor deze doelgroep mogelijk kort te parkeren binnen de 'langparkeerzones'. De werkelijke verbruikte parkeerkosten worden per kwartaal door Parkeer Beheer in rekening gebracht bij de gemeente Roosendaal. Voor deze subdoelgroep is dus al een passende maatregel gevonden.

8. Is er aanleiding om de parkeertarieven aan te passen?

Parkeertarieven zijn altijd onderwerp van discussie en dit zal altijd zo blijven. De gemeenteraad heeft in 2007 de parkeertarieven voor 2008 en verder vastgesteld. Dit besluit gaat uit van verhoging van de tarieven iedere twee jaar met 7%. Aan deze besluitvorming wordt niet getornd en dit raadsbesluit vormt het uitgangspunt voor de verdere inhoud van dit hoofdstuk. Dit betekent dat per 1 januari 2012 het (hoge) parkeertarief naar €1,80 per uur gaat. Ten aanzien van de parkeertarieven richt de Roosendaalse discussie zich op dit moment niet op het tarief, maar de toepassing ervan.

Betalen per minuut

Landelijk is het afgelopen jaar de trend ingezet om de parkeerder 'eerlijker te laten afrekenen voor parkeren'. Lokaal is dit thema het afgelopen jaar in diverse raadvragen ook ter sprake gekomen. Op dit moment bestaat in Roosendaal voor het straatparkeren feitelijk al de mogelijkheid om per minuut te betalen in de vorm van Belparkeren. Ook in de betaalautomaten op straat kan voor kortere perioden dan een uur worden betaald. In de parkeergarages wordt in 2012 voor het eerste uur parkeren € 1,80 gerekend en daarna per 30 minuten € 0,90 tot het maximale dagtarief van € 9,00 bereikt is. Bovendien geldt in de garages in de daluren ('s avonds) een aangepast (niet kostendekkend) parkeertarief van € 0,80 per uur.

Landelijk onderzoek (Vexpan; 2010) rekent op 20% omzetverlies bij volledig parkeren per minuut tegenover volledig parkeren per uur. Voor Roosendaal wordt een omzetverlies verwacht van 15% aangezien bezoekers alleen het 1e uur volledig betalen en daarna per half uur afrekenen. Met andere woorden: implementatie van 'parkeren per minuut' kan voor Parkeerbeheer en de gemeente neutraal geschieden wanneer het tarief in de garage wordt verhoogd met 15%. Zonder deze tariefsverhoging moet de gemeente het 'gat van 15%' dichten in de exploitatie van Parkeerbeheer.

Voorgesteld wordt een jaar lang proef te draaien met 'betalen per minuut' in garage De Biggelaar. Wanneer de pilot alle garages zou omvatten dan is het financiële risico voor Parkeer Beheer en de gemeente Roosendaal groot. Het risico wordt beperkt wanneer de proef zich beperkt tot 1 parkeergarage.

Particuliere initiatieven

Regelmatig worden vanuit de ondernemers ideeën geopperd met betrekking tot parkeertarieven om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor bezoekers. Voorbeelden hiervan zijn 'gratis parkeren op koopzondag', 'eerste uur gratis', etc. Binnen de hierboven beschreven beleidskaders blijft ruimte voor dergelijke collectieve particuliere initiatieven. Uitgangspunt hierbij is dat dit voor de gemeente kostenneutraal geschiedt en dat een inschatting wordt gemaakt van de verkeerskundige en beleidsmatige effecten. De betreffende initiatiefnemer(s) zullen zelf de kosten moeten dragen van de acties.

9. Is er aanleiding om parkeerregimes te wijzigen?

De oorsprong van deze vraag ligt in de functionaliteit van de losse parkeermeters. Deze losse meters zijn geplaatst in straten die in principe bedoeld zijn voor het langparkeren. Om in deze straten kortparkeren te faciliteren zijn in 2001 op diverse plaatsen losse parkeermeters geplaatst. Reden voor plaatsing was meestal de aanwezigheid van een huisarts, kapper, tandarts of therapeut. De acceptatie van het pas ingevoerde betaalde parkeerregime speelde hierbij een grote rol. Ook voor kort bezoek / mantelzorg zijn deze meters functioneel. In totaal staan op dit moment nog 30 losse meters in Roosendaal.

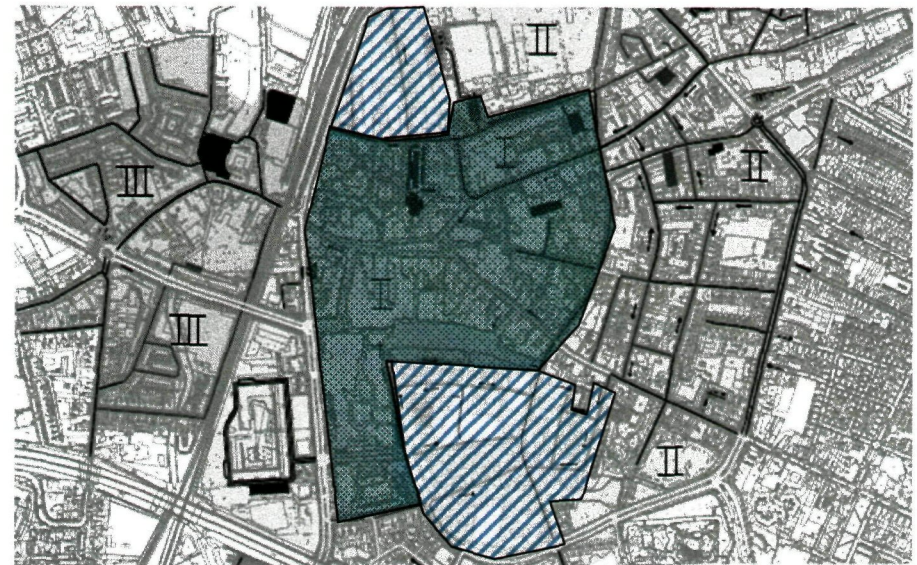
De discussie over deze meters is tweeledig: enerzijds is de reden van plaatsing niet altijd meer valide, anderzijds zijn deze meters erg storingsgevoelig en gedateerd. In dit kader is bezien welke meters verwijderd kunnen worden. Dit heeft geleid tot voorstel tot verwijdering van 15 parkeermeters. Een halvering van het totaal. De verwijderde meters krijgen een functie als 'backup' van de te behouden meters. Gedurende 2012 wordt per situatie / straat bekeken welke meters kunnen verdwijnen.

Aanpassing Sector 1

Om de bewoners in de binnenstad beter te beschermen is in eerder hoofdstukken en paragrafen al voorgesteld de tijden in het kernwinkelgebied op te rekken naar 21.00 uur. Aanvullend is door het bewonersplatform centrum in het verleden voorgesteld tot een andere indeling te komen van sector 1 en 2. Dit heeft betrekking op het gebied Van Dregtplein e.o.. Dit gebied heeft ruimtelijk-functioneel een directe relatie met het kernwinkelgebied, de parkeergarages en sector 1. Voorgesteld wordt om het gearceerde gebied op kaartbeeld 4 hiernaast bij sector 1 te betrekken. Hiermee vormt sector 1 een gebied waarin het kernwinkeltarief van toepassing is en waar het regime tot 21.00 uur geldt. Eenheid in gebied, tarief en tijd. Voor de concrete implementatie betekent dit dat een groep vergunning-2-houders moeten worden omgezet naar vergunning-1. Om de overlast voor de bewoners zo veel mogelijk te beperken wordt voorgesteld dit bij de eenmalige jaarlijkse vergunninguitgifte mee te nemen. Ook vanuit ambtelijk en financieel perspectief is dit efficiënt.



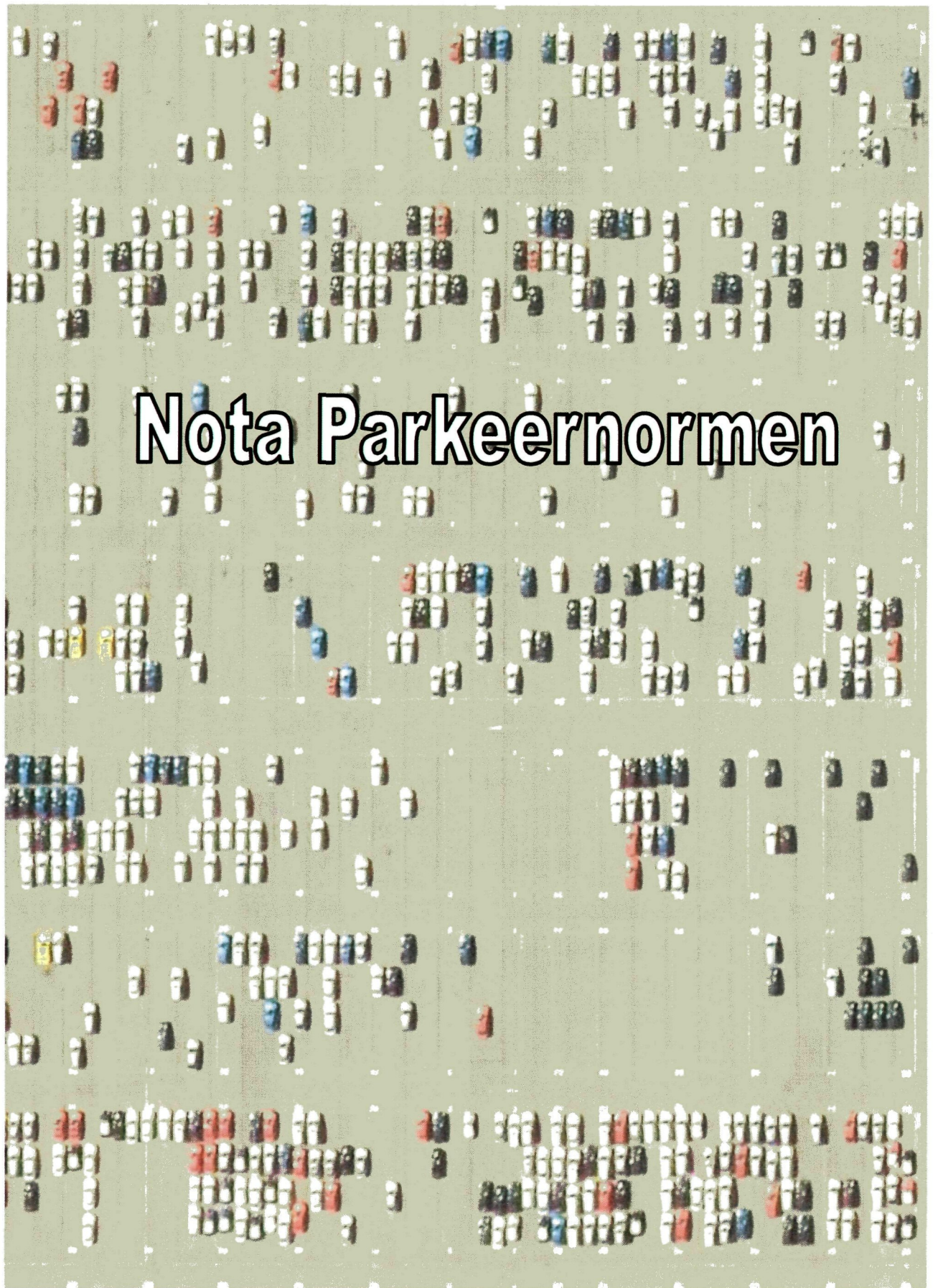
Losse parkeermeters in de Burgemeester Prinsensingel: parkeerplaatsen onbezet, terwijl de overige vakken wel bezet zijn



Kaartbeeld 4: uitbreiding sector 1 met gearceerde gebied

Bijlagen

Bijlage 1: nota parkeernormen



Nota Parkeernormen

Nota Parkeernormen

Beleidsregel

Gemeente Roosendaal

Afdeling Ontwikkeling

December 2011

Inhoud

| | |
|--|----|
| Aanleiding | 4 |
| Juridisch kader..... | 4 |
| Bouwverordening | 4 |
| Bestemmingsplan..... | 4 |
| Reikwijdte parkeernorm | 5 |
| Parkeernomen | 6 |
| Relatie met GVVP | 6 |
| Functionele indeling | 6 |
| Ontheffing van de parkeernormen..... | 8 |
| Stappen | 8 |
| Ontheffingsmogelijkheid parkeerfonds..... | 8 |
| Afkoopbedrag parkeerfonds | 9 |
| Toepassingsgebied parkeerfonds | 9 |
| Resultaatsverplichting en besteding parkeerfondsgelden gemeente Roosendaal | 10 |
| Beheer van het parkeerfonds | 10 |

Aanleiding

De huidige parkeernormen dateren uit 2006. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers (richtlijnen) van het CROW. Indien deze CROW-cijfers wijzigen heeft dit ook gevolgen voor de Roosendaalse cijfers¹. Parkeernormen zijn nodig om een prognose te kunnen maken van de te verwachten parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen.

Naast de parkeernormen sec gaat het in een Nota Parkeernormen over de wijze waarop wordt omgegaan met de toepassing van de parkeernormen. Wanneer kan worden afgeweken van de normen, wanneer niet. Hoe wordt omgegaan met eventuele afkoop van de parkeereis?

Bij het opstellen van de parkeernormen in 2006 zijn specifiek fietsparkeernormen benoemd. Deze keuze is gemaakt, omdat een berging als verplicht element uit het bouwbesluit werd geschrapt. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen wordt in 2012 opnieuw op basis van het bouwbesluit geëist, dat bij een woning een berging wordt gebouwd. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de fietsen in die bijbehorende bergingen gestald zullen worden. Fietsparkeernormen maken daarom geen onderdeel meer uit van de reguliere parkeernormen.

Juridisch kader

Parkeernormen hebben een juridische basis. De parkeernormen in deze nota (inclusief toepassing) hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Wanneer bij dergelijke bouwontwikkelingen realisering van parkeerplaatsen wordt geëist, moet die eis rechtmatig zijn.

Hoofddoel van het opstellen van parkeernormen is het voorkomen van extra parkeerdruk op de openbare weg als gevolg van het oprichten van een nieuw bouwwerk, c.q. het verbouwen van een bestaand bouwwerk. Uitgangspunt daarbij is dat een bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein, waarbij intensivering van het ruimtegebruik dient te worden nagestreefd. Om dit hoofddoel te bereiken staat de gemeente een aantal juridische instrumenten ter beschikking die bij de toetsing van een bouwaanvraag worden gebruikt. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze juridische instrumenten.

Bouwverordening

De juridische basis voor het eisen van parkeervoorzieningen wordt gevonden in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening. Op grond van Wabo 2.10, lid 1 onder b wordt een omgevingsvergunningsaanvraag getoetst aan dit artikel van de bouwverordening waarin is bepaald dat indien de omvang of de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte van ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, in deze behoefte in voldoende mate moet zijn voorzien, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein. Dit artikel beoogt de belangen te beschermen, die worden bedreigd door het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid op een bouwperceel zelf.

Bestemmingsplan

Een ander instrument om parkeerbeleid vast te leggen is het bestemmingsplan. In de bouwverordening zijn weliswaar parkeereisen gesteld maar het betreft dan altijd concrete situaties gekoppeld aan omgevingsvergunningen. Mobiliteits- en parkeerproblemen kunnen het beste aangepakt worden door een goede toedeling van functies aan gronden en dat gebeurt in het kader van een bestemmingsplan. De mogelijkheden van de bouwverordening werken in een dergelijk geval aanvullend. Wanneer ter plaatse een bestemmingsplan geldt dat niet afdoende een regeling voor het parkeren treft, biedt de bouwverordening uitkomst. Treft een bestemmingsplan daarentegen expliciet een regeling, dan treedt de regeling van de bouwverordening terug.

¹ Medio 2011 is het CROW gestart met de actualisatie van de parkeerkencijfers. De afronding van dit traject wordt medio 2012 verwacht.

Reikwijdte parkeernorm

Als uitgangspunt geldt dat de aspirant-bouwer door bouwactiviteiten waarvoor een omgevingsvergunning nodig is extra parkeerdruk veroorzaakt. De parkeereis is van toepassing op (ver)nieuwbouw. Als er sprake is van (gedeeltelijk) vernieuwen, veranderen of vergroten geldt de parkeereis slechts voor zover deze direct verband houdt met die (gedeeltelijke) vernieuwing, verandering en vergroting. Een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen mag dus niet meegenomen worden bij de beoordeling van de aanvraag. Indien er bijvoorbeeld een algehele renovatie is, waarbij geen functiewijziging of -uitbreiding plaats vindt noch splitsing in meerdere eenheden, is de parkeereis niet van toepassing. De eis is wel van toepassing op bijvoorbeeld:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of –vrijstelling;
- vergroting van een pand (voor zover het dus de vergroting betreft), waarbij de vergroting (van bijvoorbeeld verkoop- of bedrijfsvloeroppervlakte) zal leiden tot verhoogde parkeeractiviteiten.

Bij een nieuwbouw ter vervanging van een bestaande bouw is het niet toegestaan het eventueel bestaande tekort van de bouw te verrekenen met de nieuwbouw.

Parkeernormen

De parkeernormen van Roosendaal zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW. Indien deze landelijke normen worden gewijzigd heeft dit gevolgen voor de Roosendaalse cijfers. Tussen 2006 en 2011 zijn geen problemen geconstateerd met betrekking tot deze parkeernormen. Ook de functionele en ruimtelijke indeling sluit aan bij de dagelijkse praktijk. Met andere woorden: er is geen directe aanleiding om de parkeernormen te wijzigen.

Relatie met GVVP

Roosendaal zal gedeeltelijk de landelijke beleidstrend volgen. Dit houdt in dat er een beperkt vraagvolgend beleid zal worden gevoerd. Beperkt houdt in dat het parkeren op piekmomenten wordt gefaciliteerd door eerst een betere benutting van de bestaande capaciteit te bewerkstelligen alvorens nieuwe parkeercapaciteit toe te voegen (bron GVVP).

Functionele indeling

De basis voor de gebiedsindeling is gevonden in de door het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW) uitgegeven publicatie ASVV2004. Hierin is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van een alternatieve vervoerswijze en de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen er wordt onderscheid gemaakt naar verschillende functies die gegroepeerd zijn naar een viertal clusters:

1. wonen;
2. werkgelegenheid;
3. onderwijs en gezondheidszorg;
4. horeca, sport en vrije tijd.

| Wonen ² | Norm 2011 | Eenheid |
|--|-----------|---------|
| Binnen centrumring | | |
| Koop: hoge prijsklasse | 1,40 | Woning |
| Koop: middenklasse | 1,30 | Woning |
| Koop lagere prijsklasse | 1,20 | Woning |
| Huur: vrije sector | 1,30 | Woning |
| Huur: sociale sector | 1,20 | Woning |
| Buiten centrumring | | |
| Koop: hoge prijsklasse | 2,00 | Woning |
| Koop: middenklasse | 1,80 | Woning |
| Koop lagere prijsklasse | 1,50 | Woning |
| Huur: vrije sector | 1,80 | Woning |
| Huur: sociale sector | 1,50 | Woning |
| Bijzondere woonvormen³ | | |
| Verpleeg-/verzorgingstehuis | 0,60 | Woning |
| Kamerverhuur / 1 persoonswoning | 0,40 | woning |

| Werkgelegenheid | Norm 2011 | Eenheid |
|------------------------------------|-----------|------------|
| Groothandel/ transport / industrie | 2,60 | 100 m2 bvo |
| Opslag / magazijn | 0,80 | 100 m2 bvo |
| Showroom/ bouwmarkt / meubelzaak | 1,70 | 100 m2 bvo |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 1,30 | 100 m2 bvo |
| Kantoor met baliefunctie | 3,00 | 100 m2 bvo |

² Een garage zonder oprit wordt als 0,4 parkeerplaats gerekend. Een garage met oprit (op eigen terrein) geldt als 1,0 parkeerplaats. Biedt de oprit voldoende plaats voor meerdere voertuigen dan geldt een oprit als 2,0 parkeerplaatsen.

³ Zorgwoning (0,6 per woning) is verwijderd t.o.v. de parkeernormen uit 2006, omdat zorgwoning onderdeel is van een groter geheel /-complex. Via verpleeg-/verzorgingstehuis is deze vervallen norm ondervangen.

| | | |
|--------------------------------------|------|------------|
| Kantoor zonder baliefunctie | 1,70 | 100 m2 bvo |
| Supermarkt/ streekverzorgende winkel | 4,50 | 100 m2 bvo |
| Winkel: hoofdwinkelcentrum | 3,00 | 100 m2 bvo |
| Winkel: wijk- en buurtcentrum | 3,30 | 100 m2 bvo |

| Onderwijs en gezondheidszorg | Norm 2011 | Eenheid |
|-------------------------------|-----------|---------------|
| Basisschool | 0,75 | Leslokaal |
| Voortgezet onderwijs | 0,75 | Leslokaal |
| Beroeps onderwijs | 6,00 | Leslokaal |
| Arts / kruisgebouw/ therapeut | 1,70 | Behandelkamer |
| Crèche / kinderdagverblijf | 0,70 | arbeidsplaats |

| Horeca, sport en vrije tijd | Norm 2011 | Eenheid |
|--------------------------------|-------------------|--------------|
| Restaurant | 13,00 | 100 m2 bvo |
| Café | 6,00 | 100 m2 bvo |
| Snackbar | 6,00 | 100 m2 bvo |
| Hotel | 1,00 | kamer |
| Sporthal | 2,70 ⁴ | 100 m2 bvo |
| Sportschool | 3,50 | 100 m2 bvo |
| Tennisbaan | 2,50 | Baan |
| Squashbaan | 1,20 | Baan |
| Bowling / Biljartzaal | 2,00 | Baan / tafel |
| Religieus gebouw | 0,15 | Zitplaats |
| Cultureel centrum / wijkgebouw | 2,00 | 100 m2 bvo |
| Bibliotheek / museum | 0,80 | 100 m2 bvo |
| Bioscoop / schouwburg | 0,25 | zitplaats |

Indien een bouwplan / initiatief wordt ingediend waarvan de hoofdfunctie niet overeenkomt met bovenstaande functionele indeling wordt verwezen naar CROW-publicatie 182; 'parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering'.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij sprake is van functiemenging (bijvoorbeeld combinatie van wonen en werken) moet rekening worden gehouden met de 'aanwezigheidspercentages', zoals opgesteld oor het CROW. Hiermee wordt rekening gehouden met mogelijke dubbelgebruik en wordt voorkomen dat te veel parkeercapaciteit wordt aangelegd.

⁴ Als de sporthal een wedstrijdfunctie heeft met stedelijke of regionale uitstraling, dient extra parkeercapaciteit te worden gecreëerd. Dit betreft 0,20 parkeerplaats per zitplaats.

Ontheffing van de parkeernormen

Stappen

Artikel 2.5.30, vierde lid van de Bouwverordening geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid om ontheffing van de parkeernormen te verlenen. Voorgesteld wordt hiervoor het volgende stappenplan te doorlopen:

1. De parkeernorm dient in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van de vergunning aan te tonen dat het realiseren van de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, maar wanneer de initiatiefnemer wel over (voldoende eigen) parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikt, kan het College van B&W besluiten het aantal beschikbare parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (maximaal 250 meter) in mindering te brengen op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen. Hiervan moet een privaatrechtelijke overeenkomst worden overlegd. Aangetoond moet worden, middels een harde koppeling, dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, zullen worden aangewend.
4. Bij het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt, dient de huidige situatie met betrekking tot parkeercapaciteit in beeld te worden gebracht door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau), waarbij tevens rekening wordt gehouden met de factoren tijd en functie (in het kader van mogelijk dubbelgebruik door verschillende functies). De kosten die hiermee samenhangen komen voor rekening van initiatiefnemer.
5. Uitgangspunt bij het bepalen of in het openbaar gebied mag worden geparkeerd, is dat de situatie niet onevenredig verslechtert, waarbij de parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 85% mag uitkomen, inclusief het parkeertekort van de initiatiefnemer. Toetsing hieromtrent is maatwerk en gebeurt door de gemeente op basis van het objectieve gegevens (stap 4). Per parkeerplaats die in het openbaar gebied wordt opgenomen wordt een vast bedrag betaald voor beheer en onderhoud. Dit bedrag wordt gestort in het Parkeerfonds (uitwerking hieronder).
6. Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.
7. Indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein en/of openbaar gebied te realiseren, het ook niet mogelijk is om de huidige parkeercapaciteit voor opvang van de extra druk te gebruiken, en ook geen gebruik wordt of kan worden gemaakt van het parkeerfonds, wordt de omgevingsvergunning in eerste instantie geweigerd. Het college van B&W kan in uitzonderingsgevallen echter gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer het naar oordeel van het College het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Roosendaal zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

Ontheffingsmogelijkheid parkeerfonds

Ingeval parkeerplaatsen conform parkeernorm niet te realiseren zijn op eigen terrein dan kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen door de initiatiefnemer de mogelijkheid te bieden een bedrag per niet gerealiseerde parkeerplaats in het parkeerfonds te storten. Ook als gebruik wordt gemaakt van het bestaande openbare gebied wordt hiervoor per parkeerplaats een bedrag betaald. Het doel van het parkeerfonds is:

Het verkrijgen van middelen door bijdragen van initiatiefnemers, waarmee parkeervoorzieningen of andere maatregelen op het gebied van parkeren kunnen worden gecreëerd, daar waar particulieren en bedrijven dat zelf niet kunnen en waarmee de gewenste kwaliteit van het stedelijke parkeerklimaat gegarandeerd blijft.

Afkoopbedrag parkeerbonds

Indien de aanvrager/ontwikkelaar de mogelijkheid krijgt om ontheffing te verkrijgen om aan de parkeernorm te voldoen, zal deze een storting moeten doen in het parkeerbonds.

Een aanvrager/ontwikkelaar die tot storting overgaat dient met de volgende punten rekening te houden:

- Hij heeft geen exclusief parkeereigendom;
- Hij heeft geen exclusieve rechten met betrekking tot parkeren;
- Hij heeft geen exclusief parkeertarief of andere parkeergarantie;
- Hij heeft geen garantie op een parkeervoorziening in de directe omgeving.

Per parkeerplaats die wordt afgewenteld op het openbare gebied of wordt afgekocht, dient er een bedrag van € 5.000,- exclusief BTW te worden gestort. Dit bedrag zal jaarlijks worden geïndexeerd.

De redenen voor dit bedrag ten opzichte van de werkelijke kostprijs is zijn als volgt:

- Aangezien met de gelden uit het parkeerbonds de gemeente de mogelijkheid heeft om in de toekomst extra openbare parkeervoorzieningen te creëren, is het in principe zo dat meerdere doelgroepen van dezelfde parkeerplaats gebruik kunnen maken. Zowel kortparkeeders (bezoekers aan de binnenstad) als langparkeeders (werkenden, bewoners) maken derhalve theoretisch gebruik van dezelfde parkeerplaats.
- Een marktconform afkoopbedrag is wellicht voor een grote ontwikkelaar acceptabel, voor een kleine ondernemer die een restaurant wil uitbreiden en niet kan voldoen aan de parkeernorm, betekent een marktconform afkoopbedrag vrijwel zeker dat een ontwikkeling niet kan doorgaan. De kleinere ondernemers opereren met name in het centrum en de wegen naar het centrum; daar waar het voldoen aan de parkeernorm zowel op eigen terrein als in openbaar gebied op voorhand niet mogelijk is. Als een enorm hoog bedrag wordt gevraagd voor een parkeerplaats, zullen dergelijke ontwikkelingen in de stad in de toekomst vrijwel niet meer mogelijk zijn.
- De gemeente Roosendaal kan in de toekomst de gelden uit het parkeerbonds aanwenden voor parkeervoorzieningen. Daar zijn verschillende mogelijkheden voor. Zo kan men geheel zelf een parkeergarage realiseren. Men kan echter ook meeliften met nieuwe ontwikkelingen in de stad. Hierbij worden, naast de parkeerplaatsen van de ontwikkeling, extra parkeerplaatsen gerealiseerd op dezelfde locatie. Aangezien meegelift wordt met een bestaande ontwikkeling is het aannemelijk dat niet de volledige kostprijs moet worden betaald.
- Tot slot betekent een lage afkoopsom per parkeerplaats absoluut niet dat het aantrekkelijker wordt voor een ontwikkelaar om de optie van het parkeerbonds te gebruiken. In eerste instantie dient aan de parkeernorm op eigen terrein te worden voldaan. Uit ervaring blijkt ook dat een ontwikkelaar bij voorkeur zelf parkeerplaatsen realiseert, omdat dit zowel de bereikbaarheid van de functie als de latere aantrekkelijkheid bij verkoop optimaliseert.

Toepassingsgebied parkeerbonds

De Bouwverordening is voor geheel Roosendaal van toepassing. Dat wil zeggen dat iedere initiatiefnemer bij initiatieven binnen het gehele grondgebied de verplichting heeft, bij bouwontwikkelingen te voorzien in parkeren op eigen terrein. In de praktijk doet het probleem van het niet kunnen realiseren van voldoende parkeerplaatsen zich echter vrijwel uitsluitend voor binnen de centrumring en enkele historische linten, zoals de Molenstraat, Burgerhoutsestraat, Kade en Wouwseweg. Hier zijn de grootste ruimtelijke beperkingen en is het vaak lastig om het parkeren binnen de gebouwde ontwikkeling of op het bijbehorend perceel op te lossen. Ook het toevoegen van parkeerplaatsen op openbaar gebied of het gebruik maken van de bestaande capaciteit wanneer er sprake is van een overschot, is hier niet mogelijk.

Buiten de centrumring en de historische linten is veelal voldoende ruimte om te voldoen aan de geldende parkeernorm op eigen terrein of men kan in de openbare ruimte extra parkeerruimte toevoegen of zelfs gebruik maken van de bestaande (over)capaciteit. Wanneer een initiatiefnemer dit niet kan, is het hoogst onwaarschijnlijk dat de gemeente dit op termijn wel kan. Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen in deze gebieden is markttechnisch niet haalbaar. Het realiseren van gebouwde voorzieningen verder van de binnenstad is enerzijds ruimtelijk niet of nauwelijks mogelijk en anderzijds zal in een gebied waar het vrijwel overal gratis parkeren is, bijna niemand ook daadwerkelijk in die gebouwde (en betaalde) parkeervoorziening gaan staan.

Resultaatsverplichting en besteding parkeerfondsgelden gemeente Roosendaal

De storting van een bijdrage in een parkeerfonds door de initiatiefnemer betekent dat hieraan juridische beperkingen zijn verbonden. Een bestuursorgaan moet namelijk, wanneer het de mogelijkheid schept voor initiatiefnemers om door middel van het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing van de parkeernorm, een compensatie koppelen. In dit geval in de vorm van het realiseren van parkeerplaatsen in de gemeente om zodoende het parkeerklimaat in de gehele stad te waarborgen. Er wordt namelijk een rechtstreeks bijdrage geleverd door initiatiefnemers aan de doelstelling van de wettelijk bepaling waarop de ontheffing berust. Dit betekent overigens niet dat de gemeente de verplichting aangaat om specifiek voor de betreffende initiatiefnemer parkeerplaatsen te realiseren. Immers, het is enerzijds ook voor de gemeente ter plekke niet mogelijk om ze voor de ontwikkeling te realiseren, anderzijds dienen de parkeerfondsgelden ingezet te worden voor het behouden van een gunstige parkeersituatie in de gehele gemeente. De gelden uit het parkeerfonds worden daarom voor openbare parkeervoorzieningen gebruikt die op het schaalniveau van de gehele gemeente zo effectief mogelijk worden ingezet met als doel een zo goed mogelijk parkeerklimaat te creëren. De locaties waar gemeenten parkeerplaatsen realiseren moet echter wel op een logische wijze zijn gekoppeld aan de ontwikkelingen die van de afkoopmogelijkheid gebruik hebben gemaakt. Een redelijke afstand hiervoor is 500 meter. Niet valide bestedingen zijn bijvoorbeeld openbaar vervoer, wegonderhoud en fietspaden. Deze hebben geen duidelijke relatie met de wettelijke bepaling van de ontheffing, namelijk parkeerplaatsen.

Er is wel een termijn aan deze compensatie verbonden, namelijk 10 jaar. Indien geen enkele resultaatsverplichting (realiseren fysieke parkeerplaatsen uit parkeerfonds in logische relatie tot afgekochte parkeerplaatsen) binnen deze termijn is gerealiseerd dient per niet gerealiseerde parkeerplaats het oorspronkelijke bedrag renteloos te worden terugbetaald. Terugbetaling van bedoelde bijdragen geschiedt uitsluitend op verzoek van de vergunninghouder/ontwikkelaar. De initiatiefnemer dient in eerste instantie aan te tonen dat de gemeente niet heeft voldaan aan haar resultaatverplichting. De gemeente heeft hierin geen actieve rol.

Beheer van het parkeerfonds

Ten behoeve van de afkoopregeling wordt een parkeervereenkomst met de initiatiefnemer afgesloten. Deze privaatrechtelijke overeenkomst is gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente ontheffing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. In de parkeervereenkomst worden onder meer de hoogte van het te storten bedrag, de gemeentelijke verplichting en de vrijstelling vastgelegd. De regie bij het opstellen van de parkeervereenkomst ligt bij de afdeling Ontwikkeling (ORG en ORU). De afkoopregeling en het bijbehorende parkeerfonds vallen onder verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder die is belast met parkeren. De gelden worden gelabeld en 'geparkeerd' in de Bestemmingsreserve Parkeren.

Impressie parkeershow Burgerhout d.d. 31 mei 2011



Maxburgh 15.00 uur



Maxburgh 21.00 uur



Voorstraat 15.00 uur



Voorstraat 21.00 uur



Josephstraat 15.00 uur



Josephstraat 21.00 uur

Bijlage 2: parkeershow Burgerhout, met
bewonersplatform

