



Notitie Parkeervisie Roosendaal



21 juni 2023

1) Parkeervisie: aanleiding en verwachtingen

Aanleiding

Parkeren is van belang om diverse activiteiten in onze gemeente op een juiste manier te kunnen laten verlopen en te laten functioneren. Met te maken keuzes wie we waar en in welke omvang laten parkeren leveren we een bijdrage aan hogere doelen. Parkeren levert een bijdrage aan:

- de economisch vitaliteit van de stad;
- de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van woonlocaties;
- de bereikbaarheid van de binnenstad en omliggend gebied.

Ook onze klimaatadaptieve ambities zijn een belangrijke voorwaarde in hoe we het parkeren organiseren; de ruimte die we nodig hebben om hittestress beheersbaar te maken en de ruimte die we moeten vinden voor waterberging. De hogere doelen zijn geformuleerd in visie- en ambitiedocumenten zoals de Omgevingsvisie, het Rondje Roosendaal en Roosendaal Natuurstad en anticiperen op toekomstig beleid betreffende voorzieningen. Ook is een Integraal Fietsplan in ontwikkeling dat direct raakvlak heeft met parkeren.



Genoemde ambities vragen om een herstructurering van de bestaande openbare ruimte. Immers, voor het doorontwikkelen volgens bestaand parkeerbeleid ontbreekt de ruimte. Deze herstructurering vraagt dus om een nieuwe, duidelijke koers en prioritering voor (her)inrichting van de openbare ruimte, inclusief een aangepast 'parkeersysteem'. Door parkeren anders (op afstand en waar mogelijk geclusterd) op te lossen, kan het parkeren efficiënter worden ingezet en parkeren op maaiveld worden afgeschaald. Op de vraag "hoe dan?" wordt in deze Parkeervisie antwoord gegeven.

Met deze Parkeervisie leggen we de basis voor een nieuw gemeentelijk parkeerbeleid. We concretiseren hoe we de juiste parkeerder op de juiste plek willen laten parkeren en hoe we eventuele parkeeroverlast zo veel mogelijk willen voorkomen. Hoe we willen sturen op autobezit en autogebruik en hoe we daarmee een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie.

In het nieuwe parkeerbeleid werken we vervolgens uit welke beleidsinstrumenten we gebiedsgericht inzetten om het gewenste parkeergedrag van parkeerders te bereiken. De hieruit afgeleide nieuwe Nota Parkeernormen is één van die instrumenten.

De basis voor en verwachtingen van deze parkeervisie

De basis voor de Parkeervisie Roosendaal is gebaseerd op twee beschouwingen:

1. De huidige situatie; over welke parkeervoorzieningen beschikt de gemeente Roosendaal en wat is de huidige status van deze voorzieningen (gebruik en dergelijke).
2. De visie en ambities van de gemeente Roosendaal in de transformatie van de stad en inhoudelijke randvoorwaarden en wensen op gebied van leefbaarheid, economische vitaliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

Deze ambities en aspecten zijn opgenomen in de inmiddels vastgestelde beleidsplannen als de Omgevingsvisie, Rondje Roosendaal / Ontwikkelplan R.O.O.S en Roosendaal Natuurstad.

Voorliggende visie is een vertaling en eerste concretisering op het gebied van parkeren voor de auto in de (binnen)stad, wijken en dorpen.

Oftewel: de Parkeervisie schetst het beeld hoe we de komende jaren omgaan met het parkeren. Als basis voor het uitwerken hiervan staan twee vragen centraal: wie parkeert waar? En onder welke voorwaarden en omstandigheden?

Door deze vragen te beantwoorden maken we inzichtelijk in welke mate we ons verantwoordelijk voelen om het auto parkeren voor verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers) te faciliteren.

Zodat:

- Een toekomstige bewoner vooraf weet of de nieuwe woning dat hij/zij huurt of koopt, voorzien is van een autoparkeerplaats en of en onder welke voorwaarden (bijv. een parkeervergunning) hij/zij aanspraak kan maken op een parkeerplaats in de openbare ruimte.

- Een huidige bewoner stap voor stap wordt meegenomen richting het toekomstig parkeren in Roosendaal. Zodat hij/zij weet wat in de toekomst van hem/haar verwacht wordt en welke parkeeralternatieven geboden worden.
- Een bezoeker van bewoners of van de binnenstad weet of en zo ja waar hij/zij de auto kan parkeren en voor hoe lang.
- Een werkgever weet wat de beste manier is voor haar personeel om zich binnen en naar Roosendaal te verplaatsen.
- Een werknemer weet of en hoeveel parkeerplaatsen zijn werkgever bij het bedrijf zelf heeft, of elders geregeld heeft.

Deze duidelijkheid is nodig voor iedereen die iets wil in Roosendaal en uiteraard voor ons als gemeente om goed onderbouwde besluiten te kunnen nemen in beleid(smatige keuzes), ruimtelijke ontwikkelingen, evenementen etc.

Een nadere toelichting op de verschillende inhoudelijke ambities is in bijlage 2 beschreven.

Uitgangspunten voor een visie op parkeren

De ambities geven duidelijk de relatie met parkeren aan. Het parkeren in de stad is immers onderdeel van de leefomgeving en van de bereikbaarheid van de stad. En daarmee is parkeren van invloed op de ruimte die er al dan niet is om de beoogde woningbouwopgave, mobiliteitstransitie en opgaven op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid mogelijk te maken. Om deze ambities en doelstelling te kunnen halen moeten keuzes gemaakt worden. Deze keuzes zijn gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Het grote aantal ambities dat de stad heeft, maakt het onvermijdelijk dat we als gemeente in de komende jaren meer sturend om moeten gaan met onze parkeeropgave. Dit betekent: keuzes maken in welke doelgroepen we optimaal faciliteren en welke doelgroepen we minder of op een andere manier faciliteren;
- Parkeren in de parkeergarages wordt meer noodzakelijk om ruimte op maaiveld te maken voor groen en ontmoeting. Waar nodig wordt de resterende parkeervraag opgelost in nieuwe parkeerhubs of door herbesteding van bestaande gebouwen;
- Gezien de transformatie van de stad (van winkelen naar wonen/verblijven/ontmoeten) moet parkeren in diverse gebieden meer afgestemd worden op de woonfunctie. Maar wel zodanig in afstemming met de bezoekersfunctie dat Roosendaal gastvrij en bereikbaar blijft voor bezoekers. Er blijft dus voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers; parkeren mag geen reden zijn om niet naar Roosendaal te komen, zowel voor kort bezoek als voor een langere periode (enkele dagen). Dit is goed voor bezoekers, maar ook voor ondernemers en winkeliers om zich hier te vestigen en/of te (blijven) ondernemen;
- We worden kritischer als het gaat om parkeren op maaiveld, zowel in aantallen plaatsen als wie daar gebruik van kan maken. Om scherpere te krijgen wie we op welke locatie willen laten parkeren, brengen we de te faciliteren parkeerdoelgroepen in beeld. Bijlage 1 geeft een overzicht welke parkeerdoelgroepen er nu zijn en wat de huidige uitgangspunten per doelgroep zijn waar rekening mee wordt gehouden. In de uitwerking van de parkeervisie passen we deze uitgangspunten aan, aan de nieuwe, gewenste situatie.

2) Korte beschouwing van de bestaande situatie

Als basis voor het creëren van een visie fungeert de huidige situatie en de problematiek en aandachtspunten uit de praktijk. Dit wordt in onderstaande tekst nader beschreven.

Parkeren in de openbare ruimte, vergunningen en de parkeergarages

De gemeente heeft op veel plekken in de openbare ruimte parkeerplaatsen liggen. Een groot deel hiervan, ongeveer 3.200 parkeerplaatsen in de binnenstad en gebied binnen de grote RING (gele ring in onderstaande figuur), ligt in het gebied waar parkeerregulering van toepassing is. Diverse doelgroepen maken gebruik van de parkeerplaatsen op maaiveld: Kort parkerende bezoekers van de binnenstad, bewoners met een parkeervergunning of bezoek van bewoners.

Aanvragen en toewijzen van een parkeervergunning

Bewoners en bedrijven kunnen (digitaal) een parkeervergunning aanvragen.

Om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning, moet een bewoner woonachtig zijn in het betaald parkeergebied en een auto op zijn/haar naam hebben staan of dagelijks berijder ervan zijn.

Per adres kunnen maximaal 2 bewonersvergunningen worden uitgegeven. Het toekennen van een tweede bewonersvergunning is afhankelijk van de parkeerdruk in de omgeving van de woning.

Bij bedrijven wordt een onderscheid gemaakt tussen kantoor- en winkelvergunningen. Uitgifte vindt plaats op basis van een uittreksel van het KvK en opgave van een vestigingsnummer.

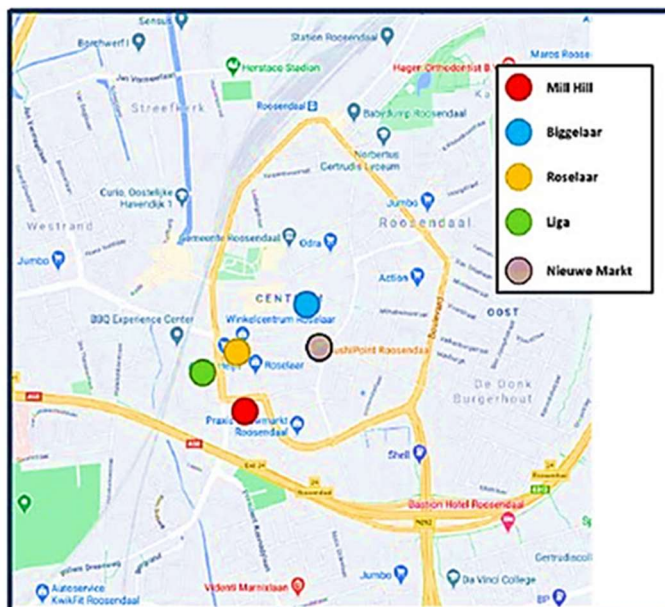
Bedrijfsvergunningen zijn kenteken gebonden. Er wordt 1 vergunning verstrekt per 4 fulltime op de betreffende vestiging werkzame werknemers. Bedrijven dienen een overzicht aan te leveren van de in dienst zijnde medewerkers met bijbehorend aantal uren per week.

Parkeren in de parkeergarages

In en rond het centrum zijn vijf parkeergarages gelegen. Op doordeweekse dagen is hierin een totaal van ongeveer 1414 parkeerplaatsen beschikbaar. Op weekenddagen bedraagt het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen ongeveer 1657 stuks.

Overdag is het tarief in de parkeergarages € 0,60 per 20 minuten. In de avonduren kan tegen een laag tarief van € 0,80 per uur geparkeerd worden. Een dagkaart kost maximaal € 9,00. Op zondag geldt een goedkoper tarief in de parkeergarages Roselaar, Mill Hill en Liga: maximaal € 2,00.

Door ontwikkelingen rondom parkeergarage Biggelaar en Liga gaat er in de toekomst mogelijk parkeercapaciteit in de parkeergarages verloren. In onderstaande figuur zijn de locaties van de parkeergarages te zien.



Bewoners uit de directe omgeving van één van de parkeergarages kunnen een abonnement aanvragen voor een parkeerplaats in die parkeergarage. De mogelijkheden worden per aanvraag bekeken. Voor bedrijven worden een bedrijfsabonnement (€ 110,00 per maand, alleen in de garages Biggelaar, Nieuwe Markt en Roselaar) en een werknemersabonnement (€ 65,00 per maand, alleen in garage Biggelaar) aangeboden.

De effecten van het huidige parkeerbeleid: parkeerdruk

De gemeente Roosendaal monitort de parkeerdruk in het centrum van de stad en de omliggende wijken waar parkeerregulering is ingevoerd. De parkeerdrukcijfers worden onder meer gebruikt als graadmeter voor de uitgifte van tweede parkeervergunningen. In sector 1 (het winkelgebied) is een hoger uurtarief voor kortparkeerders dan in de omliggende sectoren/gebieden. Achterliggend doel hiervan is om bezoekers te stimuleren om zoveel mogelijk in de parkeergarages te parkeren.

In de wijken rond het centrum is de parkeerdruk hoog. Dit is vooral zichtbaar in de gebieden die bestemd zijn voor vergunninghoudersparkeren. Een mogelijke oorzaak hiervan is gerelateerd aan de toename aan belparkeren via apps als Parkmobile. Met deze apps is het mogelijk om als kortparkeerder te parkeren in een vergunninghoudersgebied.

Op de weekdagavond, na afloop van de betaald parkeertijd (20:00 uur), is in verschillende gebieden (schil rondom het centrum en in oudere wijken) een hoge parkeerdruk te zien. In sommige straten zelfs meer dan 100%, wat betekent dat auto's op ongewenste, niet aangewezen plekken staan. Ook op momenten in het weekend is de parkeerdruk hoger (> 80%). Dit betreft een combinatie van bewoners die thuis zijn en bezoekers van het centrum die ervoor kiezen om op straat te parkeren. Een mogelijke verklaring hiervoor is het geringe prijsverschil tussen straat- en garage parkeren of gewoontegedrag (eerst kijken of op straat plaats is en pas daarna eventueel naar een garage).

De garages zijn zowel in het weekend als op doordeweekse dagen tussen de 60% en 80% gevuld. Een groot deel van de dag hebben de garages een lagere bezetting. De garage Nieuwe Markt heeft de hoogste bezettingsgraad; de garages Liga en Biggelaar de laagste. De parkeergarages zijn primair bedoeld voor bezoekers. Bezoekers hebben in de huidige situatie nagenoeg altijd garantie op een parkeerplek.

Aandachtspunten op basis van de huidige situatie

Uit bovenstaande analyse komt een aantal aandachtspunten naar voren waar rekening mee gehouden moet worden voor toekomstig parkeerbeleid:

- Het huidige parkeersysteem met verschillende regimes zorgt niet overal voor gewenste parkeersituaties. In diverse woonstraten (in principe vooral bestemd voor bewonersparkeren) kan ook een bezoeker parkeren (via de app). Dit leidt in deze gebieden op bepaalde dagdelen tot een hoge parkeerdruk;
- Het verschil in tarieven tussen straat- en garageparkeren is onvoldoende sturend om bezoekers direct in de parkeergarages te krijgen. Daarnaast kunnen parkeerders gewoontegedrag hebben: eerst kijken voor een plek op straat en pas daarna uitwijken naar een parkeergarage. Parkeergarages hebben daardoor een (te) lage bezetting en woonstraten staan te vol. Effect hiervan is dat er mogelijk beperkt uitgifte van parkeervergunningen voor bewoners is/gaat ontstaan;
- De garages Biggelaar en Nieuwe Markt worden ontsloten via de Cityring. Het eenrichtingsverkeer maakt de bereikbaarheid ervan lastig. De parkeergarage Roselaar is vanuit noordelijke (NS-station) en westelijke richting (Burg. Freijterslaan) moeilijk bereikbaar. Dit draagt niet bij aan het stimuleren van bezoekers om in de garages te parkeren;
- In de nachtelijke uren staat een groot deel van de parkeergarages leeg. Het ruimer openstellen van de parkeergarages kan bijdragen aan een betere benutting (dubbelgebruik);
- Er is een "waterbedeffect" te zien rondom het gereguleerd gebied. In een aantal straten in de schilgebieden eromheen is een zeer hoge parkeerdruk ontstaan. Het betreft uitwijkgedrag van werknemers en bewoners uit de binnenstad;
- Ook de "beleving" van parkeren is een punt van aandacht voor de uitwerking. Parkeren wordt al snel als "duur" beschouwd, terwijl dit, vergeleken met omliggende en vergelijkbare steden niet het geval is. De parkeertarieven zijn in de afgelopen jaren niet aangepast en niet geïndexeerd (ondanks inflatie, hogere onderhoudskosten etc.)

3) De visie op autoparkeren in Roosendaal

De komende jaren heeft Roosendaal een opgave als het gaat om vergroening, klimaatadaptatie en het bijbouwen van woningen. Om deze opgaven het hoofd te bieden, moet de stad anders omgaan met parkeren. Mede op basis van overleg met betrokken wethouders, verschillende disciplines in de ambtelijke organisatie en de themasessie met de gemeenteraad (1 maart 2023) zijn 7 visiepunten voor het autoparkeren benoemd. Met deze visiepunten wordt een richting bepaald en een kader geschetst voor te nemen maatregelen die verder uitgewerkt kunnen worden in het gemeentelijk parkeerbeleid. Hierna worden de 7 visiepunten benoemd, kort toegelicht en voorzien van een 1^e uitwerking.

Visiepunt 1: We hanteren in Roosendaal een gebiedsgerichte aanpak

Toelichting:

Roosendaal heeft verschillende type gebieden. Gebiedsspecifieke maatregelen zijn noodzakelijk. De binnenstad heeft een ander karakter (wat betreft bereikbaarheid, gebruiksintensiteit, functiedichtheid e.d.) dan de omliggende woonwijken en bij nieuwbouw zijn andere uitgangspunten van toepassing dan bij bestaande bouw. Het aanhouden van generieke maatregelen voor elk van deze gebieden is niet gewenst, een gebiedsgerichte aanpak volstaat.

Uitwerking:

We kiezen ervoor om per gebiedstype individueel naar parkeren te kijken in de uitwerking van de parkeervisie. Een factor hierin is de (toekomstige) stedelijke dichtheid. Maar ook zaken als demografie, bestaand autobezit, de stedenbouwkundige opzet en verkeerskundige structuren bepalen de gebiedsindeling.

De instrumenten die ingezet kunnen worden om de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in evenwicht te brengen, zijn van gebied tot gebied verschillend.

We verdelen de stad in 3 type gebieden:

1. Binnenstad
2. Grootschalige ontwikkelings-/nieuwbouwlocaties
3. Bestaande woonwijken.

De gebiedsindeling doet recht aan specifieke situaties met gebiedsgerichte ambities. De aanpak om die te bereiken en parkeerknelpunten op te lossen en in de toekomst te voorkomen, verschilt per type gebied. En daarmee verschilt dus ook de inzet van parkeerinstrumenten.

In de uitwerking van deze visie naar een parkeerbeleid kan een verdere differentiatie per gebied plaatsvinden. De focus ligt daarbij op de daadwerkelijke problematiek op het gegevens moment en het komen tot maatwerkmaatregelen met oplossend vermogen voor die situatie.

Visiepunt 2: We omarmen de mobiliteitstransitie in stad en dorp, duurzame vormen van vervoer krijgen prioriteit. (Nieuwe) bewoners en werknemers kiezen vaker alternatieve manieren voor de auto om zich te verplaatsen

Toelichting:

We moeten de stad leefbaar houden. Hiervoor is het van belang dat we de komende jaren onszelf op een andere manier gaan verplaatsen. Het STOMP-principe is van toepassing; STOMP staat voor Stappen-Trappen-Openbaarvervoer-Maas (Mobility as a Service, zoals deelmobiliteit)-Personenauto. Het streven is om verkeersbewegingen en parkeren met de auto in en om de stad af te laten nemen. Men pakt, vergeleken met de huidige situatie, meer de fiets en openbaar vervoer en maakt kennis met deelmobiliteit.

Uitwerking:

Dit punt heeft betrekking op zowel de bestaande stad als op de te realiseren nieuwbouw. Voor de gewenste mobiliteitstransitie (stimuleren langzaam verkeer en OV, denken van autobezit naar autogebruik) zetten we in op sturend parkeerbeleid.

Per parkeerdoelgroep maken we een keuze waar die kan parkeren. Gunstige alternatieven worden maximaal gestimuleerd. Een voorbeeld hiervan is het voordelig parkeren voor bezoekers en werknemers die op afstand van de binnenstad parkeren.

Werknemers van de binnenstad krijgen de mogelijkheid om te parkeren aan de rand van de (binnen)stad op daartoe geschikt gemaakte locaties. Zij worden gestimuleerd om met het OV en/of de (deel)fiets naar de binnenstad te komen ("last mile"). Haalbare deelmobiliteitinitiatieven worden daarbij geïnitieerd in samenwerking met marktpartijen.

Bezoekers van de binnenstad parkeren in de garages; parkeren op straat wordt voor hen ontmoedigd. Bezoekers met een lange(re) verblijfsduur worden, net als werknemers, verleid om aan de rand van de stad te parkeren en de 'last mile' op een andere manier af te leggen. Bezoekers vanuit Roosendaal worden gestimuleerd om zoveel mogelijk met de fiets of lopend te komen. Voor noodzakelijke ritten met de auto blijven ze welkom in de parkeergarages in de binnenstad.

Aantrekkelijke alternatieve parkeeroplossingen op enige afstand voorkomen verkeersdruk naar de binnenstad en creëren meer ruimte in de straten voor leefbaarheid, groen en klimaat. Werkgevers kunnen op basis van de huidige verordening een parkeervergunning of een abonnement aanschaffen in de parkeergarages. Echter worden ook zij nadrukkelijk meegenomen in het aanbod van goedkopere parkeeralternatieven aan de rand van de stad.

Samenvattend maken we bewoners, bezoekers en werknemers bewuster hoe zij omgaan met de keuze van mobiliteit. We hanteren het STOMP-principe waarbij de keuze voor lopen (Stappen) en de fiets (Trappen) als eerst gestimuleerd wordt. Dit gevolgd door doelgroepen gebruik te laten maken van Openbaar vervoer en deelmobiliteit (Maas). Vanuit dit principe kiest men dan als laatste voor de (Privé)auto. Herstructurering van de openbare ruimte maakt het gebruik van de auto minder vanzelfsprekend. Stapsgewijs clusteren we parkeren van de (tweede en daaropvolgende) auto('s) op afstand in de daartoe aanwezige of aangelegde parkeervoorzieningen.

**Visiepunt 3:
Bij nieuwbouw hanteren we passende parkeernormen.
Maatwerk is mogelijk in het belang van de woningbouwopgave**

Toelichting: Veel van de nieuwbouwplannen vinden plaats in de binnenstad. De ruimte voor parkeren is hier schaars. Ook op andere plekken zijn we kritisch op het gebruik van de openbare ruimte. Om nieuwbouwplannen mogelijk te maken en mogelijk te blijven houden is een passende parkeernorm noodzakelijk. Met de inzet op haalbare deelmobiliteit, meer en betere fietsparkeervoorzieningen en goed onderbouwde mobiliteitsplannen is bij nieuwe ontwikkelingen maatwerk mogelijk. Als dit aan de voorkant goed geregeld is, zijn lagere parkeernormen bespreek- en toepasbaar.

Uitwerking:

Dit punt komt voornamelijk terug in de binnenstad en bij grootschalige ontwikkelings- en nieuwbouwlocaties. Deze ontwikkelingen maken het noodzakelijk om te sturen op het autogebruik en autobezit van nieuwe inwoners en gebruikers van de stad. Immers, de fysieke ruimte om het op traditionele manier te ontwikkelen, is er niet. We sturen direct op het gebruik van mobiliteitsalternatieven; vanaf het begin en in samenspraak met ontwikkelaars, makelaars etc. Ook passen we bij nieuwbouw parkeeroplossingen toe die de druk op de openbare ruimte beperken (parkeren op eigen terrein als uitgangspunt) en sturen we waar nodig op tarifiering voor parkeren op maaiveld (parkeren op maaiveld is duurder).

Bij nieuwbouwprojecten in de nabijheid van OV-locaties en in de binnenstad hanteren we een lagere parkeernorm in combinatie met aanbod van deelmobiliteit. Het aanbieden (en in stand houden) van deelmobiliteit stellen we verplicht aan ontwikkelaars/initiatiefnemers. Naast dat we het uitgangspunt 'parkeren op eigen terrein' hanteren waar die mogelijkheid daarvoor aanwezig is, bieden we ook de mogelijkheid om op afstand naar passende parkeeroplossingen te zoeken. Een nieuwe definitie van wat we een acceptabele loopafstand achten, maakt hier onderdeel van uit en komt terug in de nieuwe Nota Parkeernormen.

Ook krijgt het gebruik en de inzetbaarheid van deelmobiliteit een impuls, door middel van een flexibele toepassing van parkeernormen. Ontwikkelaars worden in staat gesteld om af te wijken van reguliere parkeernormen wanneer hij voldoet aan de vooraf opgestelde toepassingsregels in de nieuwe Nota parkeernormen. Ontwikkelaars die in hun initiatieven gebruik maken van deelmobiliteit en het gebruik ervan aantoonbaar bevorderen, belonen wij daarvoor.

Samenvattend zorgen we er zo voor dat nieuwe ontwikkelingen voor woningbouw mogelijk blijven, zonder daarbij extra belasting te geven in de bestaande openbare ruimte rondom het ontwikkelgebied.

Afhankelijk van de omgeving, zetten we proactief parkeerregulering in. Nieuwe bewoners worden op deze manier vanaf het allereerste moment meegenomen in hun toekomstige mogelijkheden van mobiliteit.

**Visiepunt 4:
Om de transitie van de binnenstad mogelijk te maken investeert Roosendaal in
innovatieve parkeeroplossingen en gebouwde parkeervoorzieningen**

Toelichting: De binnenstad ontwikkelt zich van winkelgebied naar woon- en verblijfsgebied. Om zorg te dragen voor een klimaatadaptieve en een aantrekkelijke leefruimte is het zaak om keuzes te maken hoe we de ruimte op maaiveld willen benutten. Ruimte voor parkeren is er nog maar beperkt. Gestapeld parkeren en nieuwe innovatieve oplossingen zijn nodig, ruimte voor investeringen hierin zijn een noodzaak.

Uitwerking:

In de binnenstad maken we een transitie van winkels naar wonen. Tegelijkertijd willen we een langer verblijf in het stadcentrum stimuleren door een openbare ruimte en voorzieningenaanbod van kwaliteit. De parkeervraag verandert dus wezenlijk, terwijl we de aantrekkelijkheid van de binnenstad willen verbeteren met groen en klimaatadaptieve maatregelen. De parkeeroplossing mag dus niet ten koste gaan van de openbare ruimte. Sterker nog, er moet minder geparkeerd worden in de openbare ruimte. En de huidige ruimte in met name de binnenstad is al zodanig beperkt dat parkeren binnen de contouren van de opgave vaak ruimtelijk en financieel niet haalbaar is.

De optelsom van dit alles is dat woningbouw- en transformatieprojecten vragen om innovatieve parkeeroplossingen en gebouwde parkeervoorzieningen. Met lagere parkeernormen voor de (1^e) auto op acceptabele loopafstand en parkeervoorzieningen op grotere afstand voor een 2^e of 3^e auto (als daarvoor al gekozen wordt). Het afschalen van een 2^e of 3^e parkeervergunning en het benutten van de (over)capaciteit op dalmomenten van de huidige parkeergarages zijn denkbare oplossingen binnen het nieuwe parkeerbeleid. De prioriteit ligt daarbij in gebieden met de grootste parkeerproblemen en/of de grootste noodzaak voor herontwikkeling van de openbare ruimte met meer groen en klimaatadaptieve maatregelen.

Daarnaast moeten we als gemeente investeren in parkeerhubs aan de rand van de (binnen)stad waar zowel bewoners uit de binnenstad als uit de woonwijken hun auto kunnen parkeren. Het proces ernaar toe is stap voor stap: voor de uitwerking van beleid en concrete plannen maken we stappenplannen 'op maat'.

**Visiepunt 5:
Parkeren op maaiveld schalen we ook in de woonwijken en nieuwbouwlocaties af voor een
aantrekkelijke en klimaatadaptieve openbare ruimte**

Toelichting: op maaiveld is weinig ruimte voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. We investeren in gebouwde parkeervoorzieningen zodat we parkeren op maaiveld kunnen afschalen. Dit doen we om de stedelijke openbare ruimte leefbaar, aantrekkelijk en duurzaam te krijgen en te houden.

Uitwerking:

Ook in de andere woonwijken en dorpen waar transformatie plaatsvindt en waar (op termijn) de parkeerdruk te hoog is, geldt de opgave om de nieuwe parkeervraag op te lossen zonder belasting van de openbare ruimte. Deze openbare ruimte is nodig voor leefbaar wonen, groen en klimaat. Naast het beïnvloeden van mensen om meer gebruik te maken van mobiliteitsalternatieven moeten we op straat grip gaan krijgen door een sturend parkeerbeleid. Dit betekent dat doelgroepen niet op ongewenste plaatsen parkeren, zoals werknemers in woonwijken waar de werkplek niet is gelegen. Het meer sturen op het gebruik van private parkeergelegenheid (beter benutten) en het spaarzamer uitgeven van parkeervergunningen door sturende tarieven en vergunningenplafonds draagt hieraan bij. Alternatieven worden zonodig binnen acceptabele loop- of fietsafstand aangeboden, in de vorm van parkeerhubs. Voor de op het centrum aansluitende woongebieden is het fors uitbreiden van het betaald parkeren- en/of vergunningengebied noodzakelijk om een 'waterbedeffect' te voorkomen. In huidige schilgebieden zien we deze problematiek nu al en zijn er vanuit bewoners verzoeken voor deze sturende maatregelen.

Met een juiste toepassing zorgen deze maatregelen ervoor dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert en daarmee ongewenste overlast voorkomen. Dit doen we steeds in een verantwoord afgebakend gebied en niet per straat. Dit vanwege het genoemde 'waterbedeffect'.

Visiepoint 6: De binnenstad blijft goed toegankelijk en gastvrij voor bezoekers

Toelichting: Roosendaal heeft belang bij mensen die de binnenstad bezoeken. Parkeren mag geen reden zijn om niet naar Roosendaal te komen. Voorzieningen blijven goed bereikbaar door het hanteren van een goede verhouding (in aanbod en in tarief) tussen straatparkeren en parkeren in de garages. Een van de keuzes in de afgelopen jaren is geweest om de tarieven voor betaald parkeren in Roosendaal niet te verhogen/indexeren. Ook met toekomstige verhogingen blijven we concurrerend ten opzichte van andere steden en gemeenten in West-Brabant.

Uitwerking:

Door de transformatie naar verblijf- en leisurestad komen meer bezoekers naar de stad die langere tijd in het centrum en daarbuiten verblijven. Bezoekers van de binnenstad parkeren in de daarvoor bestemde parkeergarages. Dit betekent dat het parkeertarief op straat verder wordt verhoogd ten opzichte van de parkeergarages. Om verkeersbewegingen de stad in te beperken zetten we proactief in op parkeerhubs aan de stadsranden. Het wordt voor bezoekers (en bewoners) met een langere verblijfsduur aantrekkelijk om hier de auto te parkeren om hun reis aanvullend met het gebruik van een alternatief te vervolgen. De gemeente investeert en faciliteert in deze stadsrandhubs om verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers maar zeker ook werknemers) proactief mee te nemen in de transitie van de stad. Het parkeren aan de stadsrand is, ten opzichte van de binnenstad, qua tariefstelling aanzienlijk aantrekkelijker.

Met name voor de Roosendalers zelf zetten we maximaal in op de fiets en lopen. Uitwerking hiervan is dat we bij nieuwe bewoners (en op termijn bij bestaande bewoners in de woonwijken) spaarzaam zijn met de uitgifte van parkeervergunningen. We kijken ook of we voor deze doelgroep eerder en beter kunnen inzetten op het beter benutten van bestaande parkeergarages.

Visiepoint 7: Parkeren is toegankelijk voor iedereen, ongeacht de omstandigheden

Toelichting: Parkeren blijft een onderdeel van het wonen in en het bezoeken van de stad. Voor (de zorg van) doelgroepen met specifieke parkeereisen blijven we ons inzetten. Fysieke beperkingen, mantelzorg en andere beperkingen waarbij afwijkende eisen gelden, blijven we daarmee faciliteren waar nodig.

Uitwerking:

Binnen parkeren dient altijd rekening te worden gehouden met specifieke doelgroepen. Roosendaal blijft toegankelijk, ook voor bewoners en bezoekers die mindervalide zijn of op leeftijd. We faciliteren dit op een gepaste manier waarbij deze groepen de (binnen)stad van Roosendaal altijd kunnen bereiken. Hiermee zorgen we ervoor dat binnen Roosendaal geen enkele doelgroep zich onevenredig beperkt voelt in zijn mobiliteit.

4) Vertaling naar type gebieden en maatregelen

Om parkeren in Roosendaal op de gewenste manier vorm te geven moeten de opgestelde visiepunten uitgewerkt worden tot concrete maatregelen. Dit doen we met instrumenten die ingezet kunnen worden om het parkeren van de juiste doelgroepen op de juiste plek te realiseren. Dit zijn zogenaamde 'honing- en azijnmaatregelen': aantrekkelijke alternatieven en verleiding om hiervan gebruik te maken (honing) en sturende maatregelen om ongewenst gedrag te beperken (azijn).

De uitwerking doen we aan de hand van de in visiepunt 1 benoemde gebiedsgerichte aanpak. Immers, de instrumenten die ingezet kunnen worden om de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in evenwicht te brengen, zijn van gebied tot gebied verschillend. Aan de hand van de voor elk gebied van toepassing zijnde visiepunten benoemen we dus de doelen en maatregelen per gebied: de binnenstad, de nieuwbouwlocaties en de bestaande woonwijken.

In onderstaande matrix is voor ieder visiepunt verwoord in welk type gebied dit van toepassing is.

Visiepunt	Binnenstad	Nieuwbouw-locaties	Woonwijken
1. Gebiedsgerichte aanpak	x	x	x
2. Mobiliteitstransitie	x	x	x
3. Passende parkeernorm met maatwerk	x	x	x
4. Transitie binnenstad, innovatieve p-oplossingen	x		
5. Woonwijken en nieuwbouwlocaties; afschalen maaiveldparkeren		x	x
6. Binnenstad toegankelijk en gastvrij voor bezoekers	x		
7. Parkeren is toegankelijk voor iedereen	x	x	x

Uitwerking voor de binnenstad

Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

Als we de voor de binnenstad van toepassing zijnde visiepunten vertalen naar uitgangspunten en beleidsdoelen, dan betreft dit samengevat het volgende:

- In de binnenstad zijn bewoners en bezoekers de primair te faciliteren doelgroepen;
- Voor werkgevers en hun werknemers faciliteren we aantrekkelijke parkeervoorzieningen op wat grotere afstand met een aantrekkelijk tarief en aanvullende vervoersmogelijkheden. Daarnaast blijft het mogelijk om te parkeren met abonnementen in de (relatief duurdere) parkeergarages.
- We verminderen het aantal auto's op straat ten behoeve van de leefbaarheid, klimaat, groen en de aantrekkelijkheid van stad en buurten;
- De bestaande parkeergarages worden optimaal benut;
- Roosendaal is en blijft gastvrij, dit betekent dat er altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Parkeren mag geen reden zijn om niet naar Roosendaal te komen;
- Het parkeerregime mag een lange verblijfsduur in de binnenstad niet in de weg staan;
- Parkeervoorzieningen zijn goed vindbaar, betaalbaar en van goede kwaliteit.

Maatregelen en instrumenten

In de binnenstad van Roosendaal zijn er ambities voor woningbouw en (her)ontwikkeling en bestaat de noodzaak voor vergroening en andere klimaatadaptieve maatregelen. Verkeerskundig moet de binnenstad minder onnodige autokilometers krijgen, wat we bereiken met meer ruimte voor langzaam verkeer (fietsers/voetgangers). Om dit te realiseren neemt straatparkeren niet toe en bij voorkeur af.

Om het straatparkeren op de juiste manier te sturen moet het voor bezoekers minder aantrekkelijk en voor bewoners minder vanzelfsprekend zijn om gebruik te maken van straatparkeren. Dit gebeurt naast de benoemde aanpassingen in het aanbod aan parkeerplaatsen ook door de wijze waarop we straatparkeerplaatsen reguleren. Straatparkeren wordt alleen nog beschikbaar voor zeer kort parkeren, mindervalide doelgroepen en zorgmedewerkers. Het aantal vergunningen voor bewoners wordt waar mogelijk beperkt.

Het parkeertarief in de garages blijft ten opzichte van het straattarief lager; we passen een prijsverschil toe dat meer van invloed wordt op de te maken keuze. Het parkeertarief in de parkeergarage blijft concurrerend ten opzichte van omliggende steden. Tezamen met het op peil houden van de parkeerrouting/-informatie, looproutes en de kwaliteit van de garages borgen we op deze manier dat bezoekers (ook met een langer verblijf in de binnenstad) in de parkeergarages blijven parkeren.

We bouwen het aantal parkeerplaatsen op straat stapsgewijs af en dat leidt tot de keuze dat we minder bewoners en bedrijven met een vergunning op straat faciliteren. Voor nieuwe bewoners is het niet meer mogelijk om in de binnenstad hun tweede en volgende auto('s) op straat te parkeren en voor bestaande bewoners bouwen we dat gefaseerd af. Dit geldt ook voor niet ambulante werknemers die met de auto naar hun werkplek in de binnenstad komen. Genoemde "azijnmaatregelen" zijn nodig om sturend parkeerbeleid in te kunnen zetten.

We werken nadrukkelijk (en vooruitlopend op azijnmaatregelen) ook aan zogenaamde "honingmaatregelen". We realiseren alternatieve parkeerlocaties die met openbaar vervoer en/of met aanbod aan deelmobiliteit goed en makkelijk bereikbaar zijn. Het tarief van parkeerlocaties en vervoer en natransport naar de binnenstad maken we aantrekkelijk om eventuele weerstanden maximaal weg te nemen. De optie om dit, al dan niet in het begin en tijdelijk, gratis aan te bieden is daarbij denkbaar en moet nader worden onderzocht. Met deze honingmaatregelen en genoemde volgorde in tijd, laten we verschillende doelgroepen eerst kennismaken met nieuwe faciliteiten, voordat daadwerkelijk sturende maatregelen worden uitgevoerd.

Uitwerking voor nieuwbouw- en ontwikkellocaties

Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

De uitgangspunten en beleidsdoelen voor de (grootschalige) nieuwbouwlocaties kunnen als volgt worden samengevat:

- Nieuwe woningbouw krijgt een passend aanbod aan parkeren, daarbij maken we maatwerk mogelijk (o.a. toepassing deelmobiliteit);
- Inzet op een mobiliteitstransitie met goed openbaar vervoer, fietsen en lopen;
- De auto faciliteren we minder waardoor vervoersalternatieven aantrekkelijker worden;
- Bij parkeerbeleid rondom nieuwbouw ontwikkelingen treden we sturend op.

Maatregelen en instrumenten

Nieuwe woningen in de gemeente Roosendaal betekent meer en nieuwe inwoners die gebruik maken van de openbare ruimte. Auto's die nieuwe bewoners met zich meebrengen leggen extra druk op die vaak al beperkte openbare ruimte. Bij grootschalige nieuwbouwlocaties wordt kritisch gekeken naar de inrichting van die openbare ruimte. De extra druk kan direct effect hebben op de bestaande ruimte die ook nodig is voor ambities op gebied van groen, klimaat en ontmoeting. Dit zijn de voornaamste redenen om (ook) bij nieuwbouw- en transformatieprojecten direct te sturen op parkeren.

Voorwaardelijk voor de realisatie van nieuwe en transformatie van bestaande woningen in en rond de binnenstad is dat dagelijkse voorzieningen en reisalternatieven voor de auto op korte afstand aanwezig zijn. Dat geldt ook voor nieuwbouwlocaties rondom de binnenstad. De auto-afhankelijkheid is hier lager. Hier hanteren we dan ook een lagere parkeernorm. Ook passen we beleidsregels toe die het mogelijk maken om het parkeren op te lossen door gebruik te maken van bestaande parkeervoorzieningen, zoals beschikbare ruimte in de parkeergarages. Overdag parkeren in de parkeergarages bezoekers die de binnenstad komen bezoeken; in de avond en nacht kunnen inwoners van de binnenstad daar terecht met een vergunning/abonnement. Deze worden tegen een reëel tarief uitgegeven. Dit resulteert in een efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit van de parkeergarages.

Omdat we met de inzetbaarheid van bestaande parkeerplaatsen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken, vinden we het reëel dat we hiervoor een bijdrage aan de ontwikkelaars vragen (bijdrageregeling al dan niet geborgd in een Parkeerfonds).

Op nieuwbouwlocaties waar goede reisalternatieven voor de auto aanwezig zijn of aangeboden kunnen worden, hanteert de gemeente in deze situaties het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Maas en Privéauto). Dit betekent dat in het ontwerp het bezit van de auto wordt gestuurd met een lagere parkeernorm. Het gebruik van de privéauto wordt minder vanzelfsprekend; fietsen of lopen komt eerder in beeld als vervoerwijzekeuze.

Bij grootschalige nieuwbouwlocaties worden parkeervoorzieningen voor bewoners meer op beloopbare afstand en geclusterd aangelegd, in combinatie met fietsvoorzieningen en deelmobiliteit (parkeerhubs). Mede om hiermee de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te kunnen geven. Bij ontwikkelingen in de nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer passen we een lagere parkeernorm toe, in combinatie met gebruik van deelmobiliteit en goede fietsvoorzieningen. Een parkeernormcorrectie voor het aantal autoparkeerplaatsen is dan mogelijk als er een minimaal aantal fietsparkeerplaatsen en deelmobiliteitsconcepten door de initiatiefnemers/ontwikkelaas worden geïntegreerd in het woonconcept. Bij dat laatste kan gedacht worden aan een maandelijkse bijdrage binnen de VVE voor de aanwezigheid en het gebruik van deelauto's.

Bij andere nieuwbouwlocaties gaan we er in principe van uit dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost (POET). De ontwikkeling dient het parkeren van de parkeereis volledig op eigen terrein op te lossen. Hiervoor hanteert de gemeente een POET-lijst.

POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein –lijst)

De gemeente Roosendaal houdt een POET-lijst bij waarop de adressen zijn opgenomen die over parkeerplaatsen op eigen terrein beschikken. Adressen die opgenomen zijn in deze POET-lijst komen alleen in aanmerking voor een parkeervergunning of -onthefing in de openbare ruimte als het aantal parkeerplaatsen waarover zij zelf op eigen terrein beschikken kleiner is dan het aantal parkeervergunningen of -onthefingen waarop zij aanspraak kunnen maken (volgens de uitgifte-regels parkeervergunningen).

Dit geldt voor alle adressen van functies waarvan de parkeeropgave is opgelost binnen de contouren van de ontwikkellocatie. Dus ook voor de adressen waar in de omgeving van het adres nog geen gereguleerd parkeren van toepassing is. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van die adressen parkeerregulering wordt ingevoerd, zij gelimiteerd wel of niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -onthefing.

Nieuwbouwontwikkelingen vinden nagenoeg altijd plaats in een bestaande omgeving (of grenzend daaraan) en worden dus omringd door bestaande woningen, openbare ruimte en parkeerplaatsen. Deze omgeving moet beschermd worden tegen ongewenste effecten van een nieuwbouwontwikkeling. Dit doen we door bij elke ontwikkeling te inventariseren of en wanneer parkeerregulering nodig is om enerzijds de omgeving 'te beschermen' en anderzijds te zorgen dat de juiste parkeerder van de juiste parkeerplaats gebruik maakt.

Uitwerking voor bestaande woonwijken

Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

De uitgangspunten en beleidsdoelen voor de bestaande woonwijken kunnen als volgt worden samengevat:

- Elke woonwijk heeft zijn eigen karakteristiek. Met maatwerk creëren we meer ruimte voor groen, klimaat en ontmoeting;
- Het parkeren op straat wordt beperkt en gefaciliteerd in alternatieve parkeervoorzieningen, zodat er ruimte komt voor alternatieve invulling. Dit vindt gefaseerd plaats, in combinatie met onderhoud, reconstructie of andere herinrichtingsinitiatieven. Het huidige autobezit en -gebruik is het vertrekpunt voor de te realiseren alternatieven;
- In de woonwijken buiten het centrumgebied zijn bewoners en hun bezoekers de primair te faciliteren doelgroepen;
- Waar nodig wordt een parkeerregime ingevoerd om de parkeerdruk beheersbaar te houden en parkeren door ongewenste doelgroepen te voorkomen. Hiermee krijgen bewoners weer ruimte om te parkeren in de eigen wijk.
- Elektrisch vervoer wordt op termijn een volwaardig onderdeel van het wagenpark. Woonwijken worden voorbereid op de toenemende vraag naar laadvoorzieningen

Maatregelen en instrumenten

In de bestaande woonwijken maken we een keuze waarbij ruimte voor de eerste auto op loopafstand beschikbaar is. De tweede en volgende auto('s) van bewoners parkeren we op termijn op afstand in geclusterde voorzieningen (wijk- of stadshubs). De termijn van realisatie van hubs verschilt per gebied en is afhankelijk van ruimte voor nieuwe of beschikbaarheid van bestaande gebouwen.

Om deze aanpassing van het parkeeraanbod te stimuleren belonen we bewoners die op afstand parkeren (voordelige tarifiering, comfort, kortingen). Het tarief voor een parkeervergunning nabij de woning op straat voor een tweede en volgende auto(s) wordt hoger. Aanvullend breiden we parkeerregulering in de woonwijken uit of voeren we het in waar dit nodig is.

Stapsgewijs bouwen we het aantal vergunningen van bestaande woningen op straat af. We werken er stapsgewijs naar toe om nieuwe bewoners één parkeervergunning op straat te verstrekken. De tweede en volgende auto(s) parkeren ze op afstand in de geclusterde voorzieningen die we daarvoor creëren. Om de juiste plek te geven aan elektrische auto's en laadpalen, vindt een nadere koppeling plaats met een nieuw te maken gemeentelijk laadpalenbeleid.

Voor specifieke groepen zoals mindervaliden en overige groepen met beperkende karakteristieken of specifieke parkeerbehoefte (bijvoorbeeld mantelzorg) faciliteren we de juiste parkeeroplossing. Ook de woonwijken houden we voor deze groepen altijd goed en voldoende bereikbaar.

5) Strategie voor het vervolg

Tot slot beschrijven we hieronder hoe we stapsgewijs toewerken naar het nieuwe parkeren in Roosendaal.

Van visie naar nieuw parkeerbeleid en geactualiseerde normen

De voorliggende parkeervisie voor het autoparkeren zal, na vaststelling door College van B en W en gemeenteraad, worden uitgewerkt in nieuw Parkeerbeleid en een actuele Nota Parkeernormen. In de Nota Parkeerbeleid effectueren we met de passende beleidsinstrumenten en maatregelen de visie per gebied. De nieuwe Nota Parkeernormen beschrijft hoe in ruimtelijke ontwikkelingen per gebied met het aantal en de locatie van parkeerplaatsen moet worden omgegaan.

Dit alles heeft als doel:

- om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren en huidige en toekomstige parkeeroverlast te voorkomen
- om de mobiliteitstransitie vorm te geven met parkeren, maar zeker ook met sturen op fiets- en autobezit en -gebruik
- een duidelijke koers uit te zetten voor woningbouw- en transformatie-ontwikkelingen en die koers te delen met interne en externe partijen.

De 7 visiepunten en de eerste uitwerking daarvan per gebiedstype dienen daarbij als kader.



De totstandkoming van dit nieuwe (in de figuur rechts benoemde) beleidskader kan in de tweede helft van 2023 en de eerste helft van 2024 plaatsvinden en tot bestuurlijke vaststelling leiden.

Direct daarna kunnen de vastgestelde beleidsregels worden toegepast alle volgende planontwikkelingstrajecten en worden vertaald naar de van toepassing zijnde parkeer- en beheersverordening(en).

Van beleidsplan naar uitvoeringsplan

Met het beleidsplan en de Nota Parkeernormen als toetsingskader in de hand kan in de loop van 2024 concreet gestart worden met de toepassing ervan. In dit toetsingskader maken we concreet hoe we omgaan met de mogelijke reductie van de parkeernormen in de binnenstad, de beschikbaarheid van deelmobiliteit, de ontwikkeling van verschillende type hubs en de optimalisatie van faciliteiten voor fietsen en lopen. Tevens werken we hierin de bijdrageregeling(en) uit.

Omdat we in voorliggende Parkeervisie al in enige mate invulling geven aan te benoemen beleidsdoelen en maatregelen per gebied, kan de op te stellen Nota Parkeerbeleid worden voorzien van een uitvoeringsprogramma. Het parkeerbeleid heeft een horizon van 5 tot 10 jaar (voorliggende Parkeervisie is richtinggevender dan beleid en van toepassing voor een langere termijn). Het uitvoeringsprogramma maakt inzichtelijk welke maatregelen we op welke momenten willen uitvoeren. Op basis van tussentijdse monitoring (ook financieel) kan de prioritering in het uitvoeringsprogramma tussentijds geactualiseerd worden.

Om een 1^e beeldvorming te geven van de wijze van uitvoering van maatregelen, is een indicatieve uitvoeringsagenda opgesteld. Deze is samengevat weergegeven in onderstaande tabel. Hierbij is ervoor gekozen om de activiteiten te verdelen in activiteiten op korte termijn (2024-2025) en middellange termijn (2026 e.d.). Een belangrijk uitgangspunt bij de prioritering is dat we als eerste de “honingmaatregelen” nemen die stimulerend en faciliterend zijn en pas daarna de “azijnmaatregelen” die beperkend en vooral sturend zijn.

nr	Maatregel	Binnenstad	Ontwikkel- locaties	Woonwijken
<i>Korte termijn (2023-2025)</i>				
1	Onderzoek realisatie parkeerhubs en parkeren op afstand		x	x
2	Optimalisatie parkeerinformatie, wayfinding ed.	x	x	x
3	Opstellen POET-lijst		x	
4	Beschikbaar stellen parkeerplaatsen voor bewoners in bestaande p-garages	x		
<i>Middellange termijn (2026 e.v.)</i>				
5	Realisatie parkeerhubs en parkeren op afstand	x	x	x
6	Aanbieden voor- en natransport bij parkeren op afstand	x	x	x
6	Afbouw straatparkeerplaatsen	x		x
7	Afbouw 2 ^e bewonersvergunning	x		x
8	Uitbreiding parkeerregulering (maatwerk)	x	x	x
9	Tariefdifferentiatie straatparkeren versus garageparkeren	x	x	

Bovenstaande uitvoeringsagenda is een momentopname die is gemaakt op basis van alle beschikbare informatie vanuit gemeente, belanghebbenden en gemeenteraadsleden. Ondertussen zijn ontwikkelingen gaande, zowel ruimtelijk als mobiliteit gerelateerd. Uiteraard passen we de visie- en gebiedsgerichte passages uit deze visie zo concreet mogelijk toe op deze lopende planprocessen.

Bijlage 1 – Parkeerdoelgroepen

Doelgroep:	Huidige uitgangspunten
1. Bewoners	Voor bewoners is het van belang om nabij de woning te parkeren. Voor de eerste auto is dit tot 100 meter loopafstand van de woning. Vooral in de avond en nacht moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn.
2. Werknemers	Goedkoop of gratis parkeren is het uitgangspunt. Dit kan op enige afstand tot 500 meter van de werkplek.
3. Ondernemers	Parkeert het liefst nabij de onderneming. Dit mag echter niet ten kosten gaan van een plaats voor de klant. Tot 250 meter loopafstand van de woning.
4. Bezoekers van bewoners	Bewoners zien graag dat hun bezoek nabij de woning kan parkeren. Bij langdurig bezoek is een wat langere loopafstand geen probleem. Tot 200 meter loopafstand van de bestemming.
5. Kortparkeerders	Zijn niet bereid om ver te lopen en lang te zoeken naar een parkeerplek. Tot 150 meter loopafstand van de bestemming.
6. Lang parkeerders	Willen comfortabel en veilig parkeren. Vanwege langere verblijfsduur bereid tot een langere loopafstand tot 250 meter van de bestemming.

Tabel B1.1 De parkeerdoelgroepen in Roosendaal

BIJLAGE 2: Nadere toelichting op diverse ambities in Roosendaal

De vastgelegde ambities van de gemeente Roosendaal hebben invloed op de keuzes die we op het gebied van parkeren (moeten) maken. Parkeren is het instrument dat ingezet wordt om de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en bereikbaarheid van (alle delen van) de gemeente op het gewenste niveau te houden of te krijgen. In onderstaande paragrafen worden de ambities en doelen weergegeven zoals deze in vastgestelde ambitie-, visie en plandocumenten (Omgevingsvisie, Rondje Roosendaal en Roosendaal Natuurstad) – voor zover het een relatie met parkeren heeft – zijn benoemd.

De groei, de woningbouwopgave en de mobiliteitstransitie

De ambitie van Roosendaal is om te groeien naar een stad met 100.000 inwoners. De geplande groei van de stad krijgt vorm door ontwikkelingen die plaatsvinden op diverse aspecten in de (openbare) ruimte. De binnenstad van Roosendaal ondergaat een transformatie. Als basis voor deze transformatie dient het vastgestelde Ontwikkelplan “Rondje Roosendaal” en de “Uitvoeringsagenda R.O.O.S”.

Roosendaal heeft mede hierdoor ook een woningbouwopgave van tussen de 2.000 en 2.500 woningen. Een aanzienlijk deel van deze woningen moet gebouwd worden op inbreidingslocaties in en rondom de binnenstad.

Rondom de spoorzone in het gebied Stadsoevers worden circa 500 woningen ontwikkeld met een gevarieerde dichtheid. De ontwikkeling van een multifunctioneel woon-werkgebied waarin het treinstation als mobiliteitshub optimaal verbonden wordt met de rest van de stad, de regio en de omliggende stedelijke gebieden. Met de groei van de stad groeit ook het aantal mensen in het bezit van een auto. Parkeren mag geen belemmering vormen voor de woningbouwopgave maar een overmaat aan parkeren is ook niet betaalbaar en wenselijk.

‘Een verdichtingsopgave van 500 woningen in de binnenstad met een parkeernorm van 1,5 betekent minimaal 7.500 m2 aan parkeren erbij in de openbare ruimte. Ruimtelijk zou dit een parkeerveld zijn ter grootte van het RBC-stadion. Ruimte die er niet is.’

Naast de woningbouwopgave vinden we het ook belangrijk om de binnenstad bereikbaar en toegankelijk te houden voor bewoners en bezoekers. Dit willen we onder andere doen door het aantal auto's binnen de RING van de stad te verminderen. Een groot deel van de huidige binnenstad is al autoluw en dit zal de komende jaren zo blijven. Met de prominente woningbouwdoelstellingen en de bijbehorende doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid is het ook in de rest van de stad onmogelijk om individueel autoverkeer met dezelfde omvang als het inwonersaantal te laten groeien.

Roosendaal moet daarom de komende jaren een mobiliteitstransitie ondergaan, waarin op een verantwoorde manier de ruimte en stimulans aan alternatieven voor de auto, zoals de fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit wordt geboden. Een grotere focus op ontwikkeling nabij knooppunten en multimodaliteit waarin een hoge kwaliteit in het fiets- en openbaar vervoersnetwerk van belang is en het gebruik van de particuliere auto minder is gefaciliteerd.

Aan de andere kant blijft de autoafhankelijkheid van een deel van de inwoners van Roosendaal onverminderd aanwezig. Dit betekent dat doelgroepafhankelijke keuzes nodig zijn. Dit betekent ook dat het in Roosendaal mogelijk moet blijven om een auto te kunnen bezitten en te kunnen parkeren tegen een acceptabel tarief. Om dit te kunnen bewerkstelligen moet de stad kiezen voor een sturende aanpak in het parkeerbeleid. Met sturend parkeerbeleid moet het autogebruik in en naar de (binnen)stad worden verminderd en moet de bereikbaarheid van de stad gewaarborgd blijven. Bij sturend parkeerbeleid hoort een prijsbeleid passend bij een stad met de omvang en ambities van Roosendaal.

Natuur, Klimaat en Leisure

De groei van de stad geeft de stad tegelijkertijd een uitdaging om de klimaatdoelstellingen en leefbaarheid te kunnen blijven waarborgen. Van belang hierin is meer ruimte voor groen en water (klimaatadaptieve maatregelen). Ook ruimte voor spelen, ontmoeten, wandelen en fietsen is noodzakelijk voor een kwalitatief goede leefomgeving. Roosendaal is een aantrekkelijke stad waar je woont in de nabijheid van voorzieningen passend bij een 100.000 plus gemeente.

Een stad die in het centrum een transformatie ondergaat van winkelen en detailhandel naar een multifunctionele inrichting. Leisure en verblijf staat hierin centraal zowel voor bewoners van de stad als voor de bezoekers. De stad is gastvrij met een kwalitatief goede openbare ruimte, goed bereikbaar voor (regionale) bezoekers die voor een langer verblijf naar de stad komen. Stuk voor stuk opgaven die ruimte nodig hebben in het openbaar gebied die we met sturend parkeerbeleid kunnen creëren en gebruiken.