



Parkeerbeleidsplan Roosendaal

Versie 3.0

4 november 2025

SPARK

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Roosendaal

Titel
Parkeerbeleidsplan Roosendaal

Versie
3.0

Datum
4 november 2025

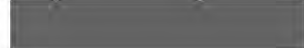
Projectteam opdrachtgever



Projectteam Spark



Projectleider Spark



Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1. Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Proces en participatie	10
1.3 Status van dit plan	10
1.4 Opbouw van dit plan	11
2. Huidige stand van zaken	12
3. Trends, ontwikkelingen en Roosendaalse ambities	14
3.1 Trends en ontwikkelingen	14
3.2 Ambities	16
4. Hoofdpijnen parkeerbeleid	16
4.1 Uitgangspunten parkeerbeleid	18
4.2 Gefaseerde strategie	21
4.3 Speerpunten van het parkeerbeleid	21
5. Thema's	27
5.1 Mobiliteitshubs	27
5.2 Parkeergarages	29
5.3 Parkeerregulering	30
5.4 Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen	34
5.5 Vrachtwagenparkeren en parkeren grote voertuigen	35
5.6 Toegankelijk Parkeren	36
5.7 Parkeren en elektrisch laden	37
6. Gebiedsgewijze aanpak	39
6.1 Inleiding	39
6.2 Autoluw gebied	41
6.3 Binnenstad	43
6.4 De schil	45
6.5 Spoorzone	46
6.6 Woonwijken en dorpen	48
6.7 Bedrijventerreinen en Leisurepark (West-R)	50
6.8 Buitengebied	52
7. Organisatie en financiën	54

7.1	Handhaving	54
7.2	Parkeerexploitatie	55
7.3	Mobiliteitsfonds	56
7.4	De (veranderende) rol van Parkeerbeheer	56
8.	Uitwerking en vervolg	58
8.1	Parkeren bij gebiedsontwikkelingen	58
8.2	Parkeerregulering en parkeervergunningen	58
8.3	Locatie van parkeerregulering	59
8.4	Uitwerking parkeerexploitatie	59
8.5	Monitoring en evaluatieplan	59
Bijlage 1 Huidige situatie parkeren		61
Bijlage 2 Parkeertarieven		69
Bijlage 3 Trends en ontwikkelingen		73
Bijlage 4 Oplossingsrichtingen per gebied		79

Samenvatting

Ambities van Roosendaal en het belang van parkeerbeleid

Roosendaal staat voor een grote verstedelijkingsopgave en wil tegelijkertijd werken aan een aantrekkelijke, duurzame en bereikbare stad. In de Kwaliteitssprong RSD40 en de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 zijn ambities geformuleerd op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en economische vitaliteit. Parkeren is hierin geen doel op zich, maar een instrument om deze ambities te realiseren. De gemeente kiest voor een toekomst waarin de openbare ruimte leefbaar en groen is, met ruimte voor ontmoeting, spelen en bewegen. We volgen hierin het STOMP¹-principe: Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Personenauto. Het kunnen parkeren van de auto blijft belangrijk voor onze inwoners, maar het vraagt om een andere benadering van parkeren: meer bundeling en clustering, minder parkeren op straat en stimulering van alternatieve mobiliteitsmaatregelen. Zo draagt het parkeerbeleid bij aan het stimuleren van actieve mobiliteit en een hogere ruimtelijke kwaliteit!

Hoofdpijnen van het parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van Roosendaal sluit aan op de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 en de Kwaliteitssprong RSD40. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- **Leefbare wijken:** Minder parkeerdruk op straat draagt bij aan een veilige, groene en kindvriendelijke leefomgeving. Clustering van parkeren is noodzakelijk.
- **Bereikbaarheid op maat:** Goede bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en ondernemers, met een balans in het gebruik van auto, fiets en OV.
- **Ruimte voor transformatie:** In gebieden zoals de Spoorzone en de binnenstad wordt parkeren slim georganiseerd om ruimte te maken voor wonen, groen en ontmoeting.
- **Duurzame mobiliteit:** Stimuleren van deelmobiliteit, fietsen en OV-gebruik, met passende parkeernormen en voorzieningen.
- **Efficiënt ruimtegebruik:** Bundeling van parkeerplaatsen, dubbelgebruik en inzet van mobiliteitshubs om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

Gefaseerde strategie

Het parkeerbeleid wordt fasegewijs ingevoerd, afgestemd op de gebiedsgerichte aanpak en het ontwikkeltempo van Roosendaal. We starten in fase 1 met de stimulerende maatregelen (het zoet), waarna we in fase 2 gaan inzetten op de meer regulerende maatregelen (het zuur).

Fase 1: De focus ligt op het scheppen van voorwaarden en ontwikkelen van alternatieven. Dit betekent onder andere het oplossen van bestaande parkeerknelpunten, het verbeteren van de parkeersituatie in verschillende deelgebieden, aanbieden van deelmobiliteit en verduidelijking van de regelgeving.

¹ STOMP: Gemeente Roosendaal hanteert het STOMP-principe waarbij de keuze voor lopen (Stappen) en de fiets (Trappen) als eerste gestimuleerd wordt. Dit gevolgd door doelgroepen gebruik te laten maken van Openbaar vervoer en deelmobiliteit (Mobility as a service). Pas als laatste kiest men voor de auto (Privéauto).

Fase 2: Hier verschuift de aandacht naar sturing en gedragsverandering. Stap voor stap worden de meer regulerende maatregelen ingevoerd, zoals uitbreiding van parkeerregulering, differentiatie in parkeertarieven en het beperken van parkeercapaciteit op strategische locaties die goed bereikbaar zijn met andere modaliteiten.

Speerpunten

De kern van het beleid wordt gevormd door een aantal concrete speerpunten:

- **Omarmen van de mobiliteitstransitie.** Roosendaal kiest bewust voor een toekomstbestendige mobiliteitsaanpak volgens het STOMP-principe. Dat betekent: meer ruimte voor lopen, fietsen, OV en mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit). Parkeren is hierbij ondersteunend aan bredere mobiliteitsdoelen en gebiedsontwikkeling.
- **De juiste doelgroep op de juiste plek.** Parkeervoorzieningen worden afgestemd op de functie van het gebied en de gebruikers. Bewoners, bezoekers, werknemers en zorgverleners krijgen passende oplossingen, met oog voor leefbaarheid, bereikbaarheid en efficiënt ruimtegebruik.
- **Grip door parkeerregulering.** Door het invoeren en verfijnen van parkeerregulering ontstaat meer sturing op gebruik en spreiding. Dit helpt bij het voorkomen van overlast, het stimuleren van gewenst gedrag en het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit.
- **Passende parkeernormen.** Parkeernormen sluiten aan bij de mobiliteitsvisie en gebiedsambities. In hoogstedelijke gebieden zoals de Spoorzone en het centrum zijn lage normen en deelmobiliteit vanzelfsprekend, terwijl in woonwijken en dorpen maatwerk wordt toegepast. Parkeren op eigen terrein is het uitgangspunt. Waar dit noodzakelijk is, wordt parkeren in de openbare ruimte via vergunningenbeleid en tarifiering ontmoedigd.
- **Investeren in oplossingen, voor parkeren in de openbare ruimte kan worden afgeschaald.**
- Roosendaal investeert in slimme parkeeroplossingen zoals mobiliteitshubs, P+R en deelmobiliteit. Tegelijkertijd wordt het parkeren in de openbare ruimte afgebouwd waar dat kan, om ruimte vrij te maken voor groen, klimaatadaptieve voorzieningen, spelen en verblijven.
- **Toegankelijk en gastvrij Roosendaal.** Bezoekers moeten Roosendaal makkelijk kunnen bereiken en zich welkom voelen, zeker ook met de auto. Om de binnenstad aantrekkelijk en gastvrij te houden, zorgen we voor een goede balans tussen straatparkeren en parkeren in garages, zowel qua aanbod als tarief.

Thema's binnen het parkeerbeleid

Het plan werkt diverse thema's uit die bijdragen aan de ambities van Roosendaal:

- **Mobiliteitshubs:** Roosendaal creëert overstappunten aan de randen van de stad en wijken, met mogelijkheden voor deelmobiliteit, parkeren, OV en fietsvoorzieningen.
- **Parkeergarages:** Bestaande parkeergarages worden beter benut en waar nodig/mogelijk uitgebreid bij gebiedsontwikkelingen.
- **Parkeerregulering:** Gebiedsgericht wordt parkeerregulering ingezet om overlast te voorkomen en grip te krijgen op de openbare ruimte. Dit wordt een gefaseerde aanpak.
- **Parkeren bij nieuwbouw:** De huidige parkeernormen sluiten niet meer aan bij de hedendaagse ontwikkelingen en landelijke richtlijnen. De Nota Parkeernormen wordt vernieuwd; parkeren op eigen terrein is de norm en we verstrekken geen straatparkeervergunningen meer voor nieuwe bewoners.

- **Vrachtwagenparkeren en parkeren grote voertuigen:** De bestaande truckparking op Borchwerf 2 wordt efficiënter ingezet. Truckparking wordt in regionaal verband geagendeerd en vrachtwagenchauffeurs met een lokaal/ regionale bestemming krijgen prioriteit.
- **Toegankelijk en inclusief parkeren:** Er komt een maatwerkoplossing voor zorgverleners in het openbaar gebied, ouderen en mensen met een beperking.
- **Elektrisch laden:** Roosendaal stimuleert elektrisch rijden in bestaande wijken en bij nieuwe ontwikkelingen.

Gebiedsgerichte aanpak

Roosendaal kiest voor een gebiedsgerichte benadering, waarbij per gebied de ambities en maatregelen worden afgestemd op de lokale context:

- **Autoluwe gebied:** Er wordt (door bewoners van nieuwe ontwikkelingen) niet geparkeerd in het autoluwe gebied. Nieuwe bewoners parkeren in garages en voor de (tweede) auto is er ruimte in toekomstige Hubs aan de randen van de stad. De ruimte in het autoluwe gebied is voor verblijf en ontmoeting.
- **Binnenstad:** Parkeren gebeurt op eigen terrein of in de garages. Fietsen en het gebruik van deelmobiliteit zijn goede alternatieven en stimuleren dit.
- **Spoorzone:** Bewoners van de Spoorzone hebben veel opties in reismogelijkheden; bij de Spoorzone wordt gewerkt met lage parkeernormen, mobiliteitshubs en deelmobiliteit.
- **Schilgebieden:** Overloop van parkeerders komt vaak voor in deze gebieden. We werken hier aan regulering bij overlast en stimuleren parkeren op eigen terrein.
- **Woonwijken en dorpen:** In de woonwijken en dorpen verder van het centrum hanteren we een faciliterend beleid, met aandacht voor leefbaarheid en maatwerk bij nieuwe ontwikkelingen.
- **Bedrijventerreinen en Leisurepark:** parkeren op eigen terrein is de norm, truckparking en mobiliteitshub bij Leisurepark West-R.
- **Buitengebied:** alleen acties waar nodig, parkeren op eigen terrein, behoud van ruimtelijke kwaliteit.

Organisatie en financiën

In Roosendaal ligt het beheer van het straat- en garageparkeren bij Parkeerbeheer Roosendaal B.V. (PBR), in nauwe samenwerking met de gemeente. Door de groeiende ambities neemt de complexiteit toe, wat vraagt om duidelijke taakverdeling, financiële transparantie en voldoende capaciteit.

- **Handhaving:** Een eerlijk gebruik van parkeerruimte wordt gestimuleerd door handhaving. De inzet van de BOA's is klantvriendelijk (zichtbaar aanwezig), datagestuurd (handhaven op de meest urgente locaties) en gericht op veiligheid en doorstroming (ook Mulder-feiten). De focus ligt op gereguleerde gebieden, hotspots en piekmomenten.
- **Parkeerexploitatie:** Opbrengsten en kosten van zowel garage- als straatparkeren worden steeds meer benaderd als één samenhangend systeem. Uitgangspunt is op termijn een gesloten systeem: opbrengsten worden ingezet voor parkeer- en mobiliteitsmaatregelen. Tarieven worden vanaf 2027 geïndexeerd en jaarlijks via de belastingverordening vastgesteld door gemeenteraad. Tariefdifferentiatie wordt verkend.
- **Mobiliteitsfonds:** Ontwikkelaars die parkeren niet (volledig) op eigen terrein kunnen ontwikkelen, dragen bij aan het mobiliteitsfonds. Juridische verankering vindt plaats via de Nota Parkeernormen.

- **Rol van Parkeerbeheer:** Parkeerbeheer Roosendaal voert het beleid uit en beheert garages, terreinen en vergunningen/abonnementen. Nieuwe garages worden door Parkeerbeheer Roosendaal geëxploiteerd en via de gemeente aangeboden aan bewoners.

Uitwerking en vervolg

Na vaststelling van dit parkeerbeleidsplan volgt verdere uitwerking op diverse onderdelen.

- **Parkeren bij gebiedsontwikkelingen:** Actualisatie van de Nota Parkeernormen met auto- en fietsparkeernormen. Afkoop van parkeereisen wordt mogelijk gemaakt via het mobiliteitsfonds, waarmee o.a. duurzame alternatieven kunnen worden gerealiseerd.
- **Parkeerregulering en vergunningen:** Met nadere beleidsregels wordt formeel vastgelegd wie in aanmerking komt voor vergunningen. In de toekomst, als alternatieven op orde zijn, is het denkbaar dat deze regels worden aangescherpt. Toekomstige uitbreiding van het gereguleerd gebied (begrenzing) worden via de Parkeerverordening aan de raad voorgelegd.
- **Locatie van parkeerregulering:** Het aanwijzingsbesluit regelt per straat het type regulering, tijden, tarieven en uitzonderingen. Grenzen voor de uitbreiding van gereguleerde zones worden aan de raad voorgelegd.
- **Parkeerexploitatie:** Uitwerking van kosten, baten en investeringen. Tekorten bij garages kunnen worden gedekt via straatparkeren. Exploitatie ondersteunt de tariefstelling en investeringsbesluiten.
- **Monitoring en evaluatie:** structurele monitoring van gebruik, bezetting en financiële resultaten. Data vormen basis voor herziening, bijsturing en onderbouwing voor nieuw beleid.

1. Inleiding

Roosendaal heeft ambitieuze doelstellingen op het gebied van ruimte, mobiliteit, duurzaamheid en economie. Parkeren speelt hierin een belangrijke rol. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen vragen om een nieuwe benadering van parkeren. Dit parkeerbeleidsplan 2040 biedt actuele kaders en oplossingen om deze ambities te realiseren.

Perspectief: Het spelend kind

Siem is zeven en woont in een woonwijk grenzend aan de binnenstad van Roosendaal. Sinds de gemeente het parkeerbeleid heeft aangepast, staan er minder auto's op straat. Zijn moeder merkt dat het overzichtelijker is geworden en veiliger. Siem kan nu weer met zijn buurkinderen op straat fietsen en stoepkrijten. De straat voelt weer als een plek om te spelen, niet alleen om te parkeren.

1.1 Aanleiding

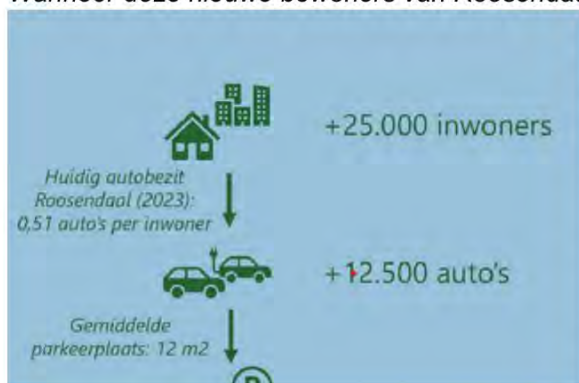
De Omgevingsvisie, Kwaliteitssprong RSD40 en Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 vormen het fundament voor dit plan. Verdichting van het stedelijk gebied, vooral rond de Spoorzone, en een forse woningbouwopgave vragen om een herinrichting van de openbare ruimte en slimme parkeeroplossingen. Het huidige beleid is niet meer toereikend om deze ambities waar te maken. Ook samenwerking met andere overheden is cruciaal. Zo stelt het Rijk eisen aan parkeren, om zo verdere ruimtelijke ontwikkeling bij mobiliteitsknooppunten te kunnen ondersteunen.

Wat als we niks doen

Zoals beschreven in de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040:

“De beoogde verdere verstedelijking vergroot de druk op het Roosendaalse wegennet. Een groei naar circa 100.000 inwoners leidt onvermijdelijk tot een forse toename van het aantal verplaatsingen.

Wanneer deze nieuwe bewoners van Roosendaal hetzelfde verplaatsingsgedrag vertonen als de huidige inwoners, betekent dit een enorme groei in autoverkeer. Zonder aanscherping van het mobiliteitsbeleid neemt het autobezit fors toe. Bij 25.000 extra inwoners betekent dit circa 12.500 extra auto's en een ruimtebeslag van 150.000 m² – vergelijkbaar met 37 keer de Markt. Deze ruimte is er simpelweg niet”



Figuur 1: benodigde parkeerruimte voor 25000 nieuwe inwoners bij ongewijzigd beleid

Het toepassen van het **STOMP-principe** (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Privéauto) is daarom cruciaal om ruimte te besparen en actieve mobiliteit te stimuleren.

1.2 Proces en participatie

Om te komen tot het nieuwe parkeerbeleidsplan voor Roosendaal is een stapsgewijs proces doorlopen. Allereerst is in het voortraject uitgebreid input opgehaald, waaronder een raadsbijeenkomst en participatie rondom de Kwaliteitssprong RSD40 en de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040. Deze trajecten leverden waardevolle inzichten en aandachtspunten op ten aanzien van parkeren, die mede input vormen voor het nieuwe beleid.

Om het proces efficiënt te laten verlopen, is gekozen voor een compacte doorlooptijd, zonder concessies te doen aan participatie. Daarom is aanvullend een extern participatietraject georganiseerd, zodat ook nieuwe perspectieven en belangen worden meegenomen.



Figuur 2: Doorlooptijd parkeerbeleidsplan

Eind augustus 2025 heeft de gemeente een bijeenkomst georganiseerd met genodigden, waaronder bewonersverenigingen, ondernemersverenigingen en professionals op het gebied van mobiliteit en leefomgeving. Tijdens deze bijeenkomst zijn de ambities en de koers van het parkeerbeleid toegelicht en is actief input opgehaald via thematafels, waar mogelijke oplossingsrichtingen zijn besproken. De opgehaalde reacties en suggesties zijn, waar mogelijk, verwerkt in het voorliggende parkeerbeleidsplan. Het verslag van de bijeenkomst maakt onderdeel uit van het besluitvormingstraject, zodat het zichtbaar is dat de inbreng van betrokkenen is meegenomen in de totstandkoming van het beleid.

1.3 Status van dit plan

Het parkeerbeleidsplan staat niet op zichzelf, maar is een uitwerking van het bredere ruimtelijke en mobiliteitsbeleid van de gemeente. Het plan geeft de kaders voor het parkeren binnen de gemeente. De verdere uitwerking vindt plaats in deelproducten, die separaat door het college of de raad worden vastgesteld. De verdere uitwerking van dit plan en een nadere omschrijving van deelproducten staan beschreven in hoofdstuk 8.



Figuur 3: Het parkeerbeleidsplan krijgt zijn uitwerking verdere deelproducten

1.4 Opbouw van dit plan

Dit parkeerbeleidsplan is opgebouwd uit acht hoofdstukken en vier bijlagen. Waar de eerste hoofdstukken de context van het parkeren in Roosendaal scheppen (huidige situatie/ trends en ambities), worden in hoofdstuk 4 de koers en de uitgangspunten beschreven. In hoofdstuk 5 worden verschillende specifieke parkeerthema's uitgelicht en hoofdstuk 6 staat de gebiedsbenadering centraal. De laatste twee hoofdstukken schetsen een beeld van de organisatie en het vervolgproces.

2. Huidige stand van zaken

Dit hoofdstuk biedt een gemeentebrede analyse van de actuele parkeersituatie in Roosendaal. Deze analyse vormt de basis voor toekomstige beleidskeuzes en geeft inzicht in ontwikkelingen binnen de gemeente. Relevante thema's komen aan bod zoals parkeerdruk, het gebruik van parkeervoorzieningen en knelpunten. Achterliggende data over de parkeersituatie is terug te vinden in bijlage 1, achtergrond informatie over de parkeertarieven staan in bijlage 2.

Perspectief: De terrasbezoeker

Jan woont in Moerdijk en heeft vandaag een vrije middag. Hij besluit naar het centrum in Roosendaal te gaan om op het terras te gaan zitten. Met het nieuwe parkeerbeleid kan hij zijn auto makkelijk kwijt in de mobiliteitshub bij het station. Vanaf daar wandelt hij door de groene omgeving rustig naar het centrum. Hij geniet van een cappuccino in de zon en kijkt naar het leven op straat. Als hij zin heeft, loopt hij daarna nog even langs de winkels. Het centrum is goed bereikbaar én gezellig.

Autobezit in Roosendaal

De analyse van de huidige parkeersituatie in Roosendaal laat zien dat de gemeente over het algemeen beschikt over een evenwichtig en goed functionerend parkeersysteem, maar dat er op verschillende punten ruimte is voor verbetering en verdere afstemming op toekomstige ontwikkelingen. Het autobezit in Roosendaal is stabiel en ligt iets boven het landelijk gemiddelde, wat duidt op een blijvende vraag naar parkeervoorzieningen. Tegelijkertijd groeit het autobezit minder snel dan in omliggende gemeenten, wat ruimte biedt om het beleid meer te richten op maatwerk, duurzaamheid en nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelsvervoer.

Context van het parkeerbeleid

Het bestaande parkeerbeleid, dat zijn oorsprong vindt in eerdere plannen zoals het Parkeerplan 2016–2021, heeft in belangrijke mate bijgedragen aan een ordelijke verdeling van de parkeerruimte. De inzet om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren — bewoners en kort bezoek op straat, bezoekers in parkeergarages — vormt nog steeds een solide uitgangspunt. In de uitvoering hiervan spelen Parkeerbeheer Roosendaal en de gemeentelijke handhavingsorganisatie een belangrijke rol. Hun inspanningen zorgen voor een stabiel niveau van naleving en exploitatie.

Parkeerdruk op straat

Uit de jaarlijkse parkeeronderzoeken blijkt dat de parkeercapaciteit in de meeste gebieden voldoende is, maar dat in delen van de binnenstad en aangrenzende woonwijken sprake is van hogere parkeerdruk, vooral in de avonduren. Tegelijkertijd blijven de parkeergarages buiten piekmomenten onderbenut. Dit wijst op een scheve verdeling tussen vraag en aanbod: waar op straat schaarste heerst, is in garages nog ruimte beschikbaar. Hier ligt een kans om met betere sturing, prijsvorming en communicatie het gebruik van garages te stimuleren.

Parkeertarieven

De parkeertarieven in Roosendaal bevinden zich in de middenmoot ten opzichte van vergelijkbare gemeenten. De recente invoering van een tweejaarlijkse indexering zorgt voor een meer realistische en toekomstbestendige tariefstructuur. Tegelijkertijd vraagt de betaalbaarheid van parkeren, met name voor bewoners en bezoekers met een beperkt budget, blijvende aandacht. Ook de verruiming van de reguleringstijden heeft geleid tot gemengde reacties: hoewel deze maatregel bijdraagt aan een betere doorstroming en handhaving, ervaren sommige bewoners en bedrijven (b.v. horeca) hogere kosten voor bezoekers.

Parkeerexploitatie

Financieel gezien verkeert de gemeentelijke parkeerexploitatie in een gezonde positie. De opbrengsten uit straatparkeren, vergunningen en naheffingen compenseren de kosten. Dit biedt een goede basis voor verdere investeringen in duurzame mobiliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Knelpunten

Het huidige parkeerbeleid in Roosendaal kent een aantal belangrijke aandachtspunten die vragen om verdere uitwerking en beleidsontwikkeling:

- Parkeerdruk op straat in de binnenstad en woonwijken
- Bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers
- Impact van parkeren op de kwaliteit van de openbare ruimte
- Gebruik en verdeling van schaarse straatparkeerplaatsen
- Onregelmatige bezetting en gebruik van parkeergarages
- Betaalbaarheid van parkeren voor gebruikers
- Kostendekkendheid van de gemeentelijke parkeerexploitatie
- Tekort aan goede vrachtwagenparkeerplaatsen

3. Trends, ontwikkelingen en Roosendaalse ambities

De manier waarop we parkeren in Roosendaal verandert onder invloed van de huidige verstedelijkingsopgave in onze stad en regio, maatschappelijke trends en nieuwe ontwikkelingen. Een veranderende visie op duurzame bereikbaarheid, demografische verschuivingen, technologische innovaties, veranderende mobiliteitsbehoeften en de groeiende aandacht voor leefbaarheid vragen om een toekomstgericht parkeerbeleid.

Perspectief: De nieuwe bewoner van de Spoorzone

Barend en Marije zijn net verhuisd naar een appartement in de Spoorzone. Ze hebben hun auto verkocht, want die hadden ze eigenlijk niet meer nodig. In de buurt is een deelauto beschikbaar en het station ligt op loopafstand. Voor werk, familiebezoek of een dagje uit pakken ze de trein. En als ze toch een auto nodig hebben, reserveren ze die via de app. Het nieuwe parkeerbeleid maakt dit soort keuzes makkelijker én aantrekkelijker.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen geschetst die van invloed zijn op het parkeren in Roosendaal als afgeleide van een veranderende mobiliteit. Ook wordt toegelicht hoe deze aansluiten bij de ambities van de stad om de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid verder te verbeteren. Een uitgebreide analyse is opgenomen in bijlage 3.

3.1 Trends en ontwikkelingen

Klimaatverandering

Gemeente Roosendaal staat voor de uitdaging om zich aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals hitte, droogte, wateroverlast en extreme neerslag. Deze ontwikkelingen vragen om een slimme, toekomstgerichte inrichting van de stad waarin mens en natuur in balans zijn. Door parkeerruimte deels terug te geven aan groen, water en verblijfskwaliteit, ontstaat een klimaatbestendige en gezonde leefomgeving. Het parkeerbeleid speelt hierin een belangrijke rol: minder ruimte voor parkeren in de openbare ruimte betekent meer ruimte voor vergroening, waterberging en schaduw, waardoor stad en dorpen beter bestand zijn tegen de effecten van een veranderend klimaat.

Kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte

De groei van de stad en de verstedelijkingsopgave leiden tot een toenemende druk op de beschikbare ruimte. Dit vraagt om nieuwe keuzes in de inrichting van de openbare ruimte, waarbij duurzame mobiliteit en bereikbaarheid centraal staan. Door parkeren te concentreren aan de randen van verdichte gebieden en meer ruimte te bieden aan langzaam verkeer, groen en ontmoetingsplekken, draagt gemeente Roosendaal bij aan een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige stad en

dorpen. De openbare ruimte wordt zo niet alleen functioneel, maar ook een plek waar welzijn, gezondheid en sociale samenhang worden versterkt.

Recreatie en toerisme

Gemeente Roosendaal kent een sterke toeristische aantrekkingskracht dankzij voorzieningen als de Designer Outlet, het Leisurpark en de omliggende natuur. De verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme vraagt om zorgvuldig parkeer- en mobiliteitsbeleid. De gemeente faciliteert parkeren vooral aan de randen van recreatieve zones en koppelt deze aan overstappunten voor fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Zo blijft de natuur beschermd, de leefomgeving rustig en de bereikbaarheid goed geregeld.

Modal Split

Relevant voor het parkeerbeleid is hoe het auto- en fietsgebruik zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Dit hangt samen met de ruimtelijke ontwikkelingen en het kunnen aanbieden van een passende mobiliteitsmix. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetst in haar publicatie "Mobiliteitsbeeld 2023"² met verschillende scenario's een toekomstbeeld voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Nederland. In elk scenario zien we een groei van de autokilometers en fietskilometers en een afname van de OV kilometers. Het is belangrijk dat deze ontwikkelingen niet resulteren in een grotere vraag (en/of minder efficiënt gebruik) van parkeerplaatsen. Een goede passende ruimtelijke ordening is cruciaal.

Veranderende parkeervraag

De coronapandemie heeft geleid tot een structurele toename van thuiswerken: landelijk werkt 52% van de beroepsbevolking soms of meestal thuis. Dit resulteert in minder woon-werkverplaatsingen, lagere bezetting bij werklocaties, maar ook een hogere parkeerdruk in woonwijken tijdens werkdagen. Daarnaast beïnvloeden verstedelijking en de krappe woningmarkt de parkeervraag. Jongeren blijven door het tekort aan geschikte woningen langer thuis wonen. Ze beschikken vaak over een eigen auto, waardoor het aantal huishoudens met meerdere voertuigen stijgt. Dit vergroot de druk op parkeerruimte in woongebieden.

Elektrisch rijden en- laden

De snelle groei van elektrische voertuigen maakt dat laadvoorzieningen onmisbaar worden in het stedelijk weefsel. Gemeente Roosendaal speelt hier proactief op in door het aantal laadpunten gefaseerd uit te breiden en af te stemmen op de verwachte toename van elektrisch rijden. Elektrisch laden wordt geïntegreerd in bestaande en nieuwe parkeerstructuren, zodat duurzaamheid en bereikbaarheid hand in hand gaan.

Deelmobiliteit

De verschuiving van bezit naar gebruik is zichtbaar in de groei van deelmobiliteit. Roosendaal stimuleert deze ontwikkeling actief door ruimte te bieden aan deelauto's, deelfietsen en andere vormen van gedeeld vervoer. Dit draagt bij aan een lager autobezit, meer flexibiliteit voor bewoners en een efficiënter gebruik van schaarse parkeerruimte. Deelmobiliteit vormt daarmee een belangrijk onderdeel van een toekomstgericht en duurzaam mobiliteitssysteem.

² [Hyperlink naar Mobiliteitsbeeld 2023 \(KiM\).](#)

Vrachtwagenparkeren

Veranderende logistieke patronen, strengere regelgeving en groeiende ruimtedruk vragen om een efficiënte en veilige aanpak van vrachtwagenparkeren. Digitalisering speelt hierin een sleutelrol. Door inzet van reserveringssystemen, monitoring en handhaving wordt de capaciteit beter benut en neemt de leefbaarheid toe. Roosendaal werkt aan een georganiseerde, toekomstbestendige oplossing waarin vrachtvervoer en stedelijke functies elkaar niet in de weg zitten. Vrachtwagenparkeren is als thema opgenomen in hoofdstuk 5.

Openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoer is essentieel voor duurzame bereikbaarheid. Binnen de stedelijke regio West-Brabant vervult Roosendaal een belangrijke rol als spoor- en OV-knooppunt. Investerings in kwaliteit, frequentie en toegankelijkheid van het OV versterken niet alleen de bereikbaarheid van werk- en woonlocaties, maar ook de leefbaarheid en sociale inclusie. Het OV vormt daarmee een waardig alternatief voor de auto en een pijler onder de klimaat- en mobiliteitsdoelen van de gemeente. Hier hebben we onze partnerorganisaties voor nodig.

3.2 Ambities

Leefomgeving (en duurzaamheid)

Door te investeren in groen, water en duurzame mobiliteit ontstaat een gezondere en aantrekkelijkere stad. Minder autoparkeren in kwetsbare gebieden, meer ruimte voor fietsen en wandelen en het integreren van groen in de openbare ruimte versterken het stedelijk klimaat en het welzijn van inwoners. Parkeren wordt zo niet langer enkel gezien als functionele noodzaak, maar als middel om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Het parkeerbeleid sluit aan op de Mobiliteitsvisie 2040 waarin ruimte, flexibiliteit en maatwerk centraal staan. Lage parkeernormen bij nieuwbouw, geclusterde parkeervoorzieningen, Park & Ride-locaties en mobiliteitshubs dragen bij aan een evenwichtige verdeling van ruimte en bereikbaarheid. Door te sturen op gedrag – eerst verleiden, dan beperken – wil Roosendaal duurzaam reisgedrag stimuleren en de stad toekomstbestendig maken.

Roosendaalse binnenstad

De binnenstad transformeert tot een levendig, groen en autoluw gebied waarin verblijfskwaliteit centraal staat. Parkeren wordt zoveel mogelijk ondergronds of aan de randen georganiseerd, waardoor bovengronds ruimte vrijkomt voor voetgangers, fietsers en ontmoeting. Zo ontstaat een aantrekkelijke binnenstad die uitnodigt tot verblijven, winkelen en genieten. De binnenstad blijft autoluw, autoparkeren vindt maximaal plaats in de garages en er het stallen van de fiets is eenvoudig, veilig en toegankelijk.

Woningbouwopgave

De groei van Roosendaal vraagt om slimme keuzes bij woningbouw. Minder nadruk op autobezit en meer aandacht voor collectieve, innovatieve en groene parkeervoorzieningen zorgen ervoor dat

nieuwe wijken duurzaam, leefbaar en toekomstbestendig zijn. Parkeren wordt geïntegreerd in het stedelijk ontwerp, zonder dat het ten koste gaat van de kwaliteit van de openbare ruimte.

4. Hoofdpijnen parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van Roosendaal is een belangrijk instrument om de bredere gemeentelijke ambities te realiseren. De uitgangspunten uit de Kwaliteitssprong RSD40 en de Mobiliteitsvisie 2040 vormen het kader voor keuzes op het gebied van parkeren. Het beleid draagt bij aan leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit door parkeren slim en gedifferentieerd in te zetten. Om deze ambities waar te maken, is het noodzakelijk om meer regie te voeren en parkeren te benaderen vanuit het STOMP-principe: eerst ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer, daarna deelmobiliteit en pas als laatste de privéauto.

Perspectief: De bezoeker van West-R

Ronja komt uit Breda en bezoekt met haar vriendin West-R in Roosendaal. Ze parkeert haar auto op de P+R Leisurpark. Na een ochtendje shoppen bij het Designer Outlet huren ze een deelfiets en fietsen ze samen naar het centrum. Na een middag shoppen ploffen ze neer op een terras aan de Markt. Ronja vindt het ideaal: geen gedoe met parkeren in het centrum, en toch alles binnen handbereik.

Voor het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Roosendaal is een aantal uitgangspunten geformuleerd. Op basis van de geformuleerde uitgangspunten is een zevental speerpunten opgesteld. Deze speerpunten vormen de inhoudelijke kern van de visie op parkeren en geven richting aan het beleid voor de lange(re) termijn. Ze dienen als fundament voor de verdere uitwerking van maatregelen per thema en gebied.

4.1 Uitgangspunten parkeerbeleid

4.1.1 Parkeren als sturend instrument

Parkeren is meer dan alleen een gevolg van mobiliteitsgedrag. Het is ook een instrument om richting te geven aan de toekomst van Roosendaal. Het grote aantal ambities dat de gemeente heeft, maakt het onvermijdelijk dat Roosendaal in de komende jaren meer sturend om zal moeten gaan met haar parkeeropgave. Dit betekent: keuzes maken in bepaalde stedelijke zones/gebieden, welke doelgroepen we optimaal faciliteren en voor welke doelgroepen we het gebruik van de auto minder of op een andere manier faciliteren.

4.1.2 Parkeren sluit aan bij STOMP

De Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 gaat uit van het STOMP-principe en dit plan speelt hierop in. In Roosendaal zien we parkeren als een manier om gezond en duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren.

In juli 2025 is de nieuwe OV-concessie van de provincie Noord-Brabant (met Arriva als vervoerder) van start gegaan. Verder werkt gemeente Roosendaal aan een nieuwe koers voor het fietsbeleid.

Parkeren is een andere belangrijke uitwerking om het STOMP-principe verder vorm te geven. We geven voorrang aan lopen en fietsen door te investeren in goede en veilige fietsparkeerplekken op logische locaties. Daarom nemen we, naast parkeernormen voor auto's, ook kwalitatieve parkeernormen voor fietsen op in ons parkeernormenbeleid.

4.1.3 Verkleinen footprint van parkeren

In Roosendaal kiezen we er bewust voor om het ruimtebeslag van parkeren te verkleinen, vooral in de binnenstad. Verdere groei en verdichting vragen om een herstructurering van de openbare ruimte, waarin de auto nu nog dominant is. Doorgaan met het huidige beleid zou extra ruimte voor parkeren vereisen: ruimte die er niet is en die haaks staat op onze ambities. Het is daarom noodzakelijk om duidelijke prioriteiten te stellen: voor wie en waarvoor gebruiken we de openbare ruimte? Het parkeerbeleid wordt hierop aangepast. Door parkeren anders te organiseren maken we ruimte voor vergroening en verblijfskwaliteit.

4.1.4 4B-aanpak

De transitie naar een meer sturend parkeerbeleid vraagt om een zorgvuldige, gebiedsgerichte aanpak. Roosendaal hanteert hierbij de 4B-aanpak als leidraad: Beïnvloeden, Benutten, Beheersen, en Bijbouwen. Deze volgorde helpt om per gebied de juiste parkeeroplossingen te kiezen en de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren.

1. Beïnvloeden

Het verminderen van parkeerdruk begint bij het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag. Via communicatie en het stimuleren van alternatieven zoals fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer wordt het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte teruggebracht. Deze aanpak sluit aan bij het STOMP-principe, waarbij actieve en gedeelde vormen van mobiliteit voorrang krijgen op de privéauto.

2. Benutten

Vervolgens wordt gekeken naar het optimaal benutten van bestaande parkeercapaciteit. Denk aan het beter en doelgerichter gebruiken van parkeergarages en private parkeerplekken. Door slim gebruik van wat er al is, kan de parkeervraag vaak worden opgevangen zonder nieuwe voorzieningen te bouwen.

3. Beheersen

Als beïnvloeden en benutten niet voldoende zijn, wordt ingezet op beheersmaatregelen. Dit betekent het invoeren of uitbreiden van gereguleerd parkeren, zoals betaald parkeren en vergunningensystemen. Hiermee wordt gestuurd op het gewenste gebruik: ongewenste doelgroepen, zoals werknemers die in woonwijken parkeren, worden geweerd. Ook het beperken van het aantal parkeervergunningen en het hanteren van sturende tarieven dragen hieraan bij.

4. Bijbouwen

Pas als de voorgaande stappen onvoldoende effect hebben, wordt gekozen voor het bijbouwen van parkeervoorzieningen. Dit gebeurt zoveel mogelijk geclusterd en op vooraf aangewezen locaties, zoals mobiliteitshubs aan de randen van buurten. Zo wordt de schaarse openbare ruimte ontzien en blijft er ruimte voor groen, ontmoeting en wonen.

Een uitzondering op de reguliere volgorde van maatregelen binnen de 4B-aanpak vormt de aanleg van mobiliteitshubs (zie 5.1). Deze voorzieningen worden niet reactief aangelegd op basis van bestaande parkeerdruk, maar juist proactief als instrument om gedragsverandering te stimuleren.

4.1.5 Parkeren is toegankelijk, maar nooit gratis

De gebruiker betaalt

De gemeente Roosendaal investeert in parkeervoorzieningen en straatparkeren om deze voor alle doelgroepen betaalbaar en van goede kwaliteit te houden. Organisatorisch is de gemeente ingericht op toegankelijke dienstverlening: bewoners en bezoekers kunnen eenvoudig en digitaal informatie vinden over parkeren of een parkeerproduct aanvragen. Openbare parkeerplaatsen brengen kosten met zich mee voor aanleg en onderhoud. Daarnaast zijn er structurele uitgaven voor beheer, organisatie en handhaving. Parkeren blijft daarmee altijd een kostenpost, ondanks de opbrengsten uit parkeerbelasting en vergunningen.

Wanneer gebruikers niet betalen voor het parkeren, worden deze kosten afgewenteld op de algemene middelen en daarmee op alle belastingbetalers, inclusief inwoners die geen gebruik maken van deze voorzieningen. De gemeente streeft ernaar dat, waar redelijkerwijs mogelijk, de gebruiker zelf betaalt voor zijn parkeren. Dit principe zorgt voor een eerlijke verdeling van lasten en voorkomt dat niet-gebruikers indirect meebetalen. Het draagt bovendien bij aan bewust parkeergedrag.

Parkeerexploitatie

De gemeente Roosendaal streeft ernaar om parkeren te benaderen als één integraal product binnen een gesloten parkeerexploitatie. Dit maakt het mogelijk om beter in te spelen op de uiteenlopende behoeften van gebruikers en om gericht te sturen op het gebruik van de juiste parkeerlocatie, of dit nu op straat is of in de garage. Deze benadering zorgt voor meer flexibiliteit in het parkeerbeleid en draagt bij aan een efficiënter gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit. In hoofdstuk 7.2 is dit uitgangspunt verder uitgewerkt.

Parkeertarieven

De parkeertarieven worden ingezet als instrument om het parkeergedrag van verschillende doelgroepen te beïnvloeden. Zo worden langparkeerders met aantrekkelijke tarieven gestimuleerd om gebruik te maken van parkeergarages, terwijl kortparkeerders juist worden gefaciliteerd met een laag starttarief dat oploopt naarmate de parkeerduur toeneemt. Dit bevordert een hoge omloopsnelheid in winkelstraten en aanloopgebieden.

Hoewel tarieven dus in bepaalde mate een sturingsmiddel zijn, kiest Roosendaal er bewust voor om het parkeertarief niet te gebruiken om mensen te ontmoedigen de auto te gebruiken of over te stappen op andere vervoerswijzen. De focus ligt op het sturen naar de juiste parkeerlocatie en het vergroten van bewustwording over de kosten van autobezit en -gebruik. Tegelijkertijd geldt dat het parkeertarief op voorhand geen belemmering mag vormen voor een bezoek aan de binnenstad: parkeren moet betaalbaar en concurrerend blijven ten opzichte van bijvoorbeeld vergelijkbare gemeenten.

Op de langere termijn wil de gemeente wél sturen op autobezit en het parkeren in de openbare ruimte, met name in woonwijken. Dit gebeurt onder andere door het gefaseerd verhogen van de kosten voor een tweede parkeervergunning per huishouden. Hiermee wordt autobezit ontmoedigd en wordt de schaarse openbare ruimte beter benut. Op dit moment zijn de kosten voor een parkeervergunning veel lager dan de kosten die de gemeente maakt voor een parkeerplaats. Daarom sluit een stijging van de vergunningskosten ook aan bij het principe 'de gebruiker betaald'.

4.2 Gefaseerde strategie

Om de ambities uit de RSD40: Kwaliteitssprong, de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 verder te brengen zetten we in op een gefaseerde aanpak. Eerst wordt ingezet op bewustwording over het mobiliteitsgedrag en het bieden van aantrekkelijke alternatieven – het 'zoet' – voordat meer regulerende maatregelen worden ingevoerd – het 'zuur'. Deze gefaseerde aanpak biedt ruimte voor maatwerk per gebied en houdt rekening met de onzekerheden die horen bij een mobiliteitstransitie.

Fase 1

In fase 1 ligt de focus op het scheppen van voorwaarden en het ontwikkelen of aanwezig zijn van alternatieven. Dit betekent onder andere het oplossen van bestaande parkeerknelpunten, het verbeteren van de parkeersituatie in verschillende deelgebieden en het vergroten van de duidelijkheid voor bewoners en bezoekers. Tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in alternatieven voor de auto, zoals logische en veilige fietsparkeerplekken, deelmobiliteit (zoals deelauto's en deelfietsen, met name in het centrum) en mobiliteitshubs waar verschillende vervoersvormen samenkomen. Ook bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden al keuzes gemaakt die aansluiten bij de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040, bijvoorbeeld door strengere parkeernormen of de omgeving in te richten met de focus op lopen en fietsen.

Fase 2

In fase 2 verschuift de aandacht naar sturing en gedragsverandering. Hier worden stap voor stap regulerende maatregelen ingevoerd, zoals uitbreiding van parkeerregulering, differentiatie in parkeertarieven en het beperken van parkeercapaciteit op strategische locaties.

4.3 Speerpunten van het parkeerbeleid

4.3.1 We omarmen de mobiliteitstransitie: nadrukkelijk inzetten op fietsen wandelen en fietsparkeren

Roosendaal stimuleert duurzame mobiliteit volgens het STOMP-principe: eerst lopen en fietsen, daarna OV en deelmobiliteit, en pas als laatste de privéauto. De gemeente investeert in fietsvoorzieningen, deelmobiliteit en aantrekkelijke wandelroutes, zoals tussen station en binnenstad. In het kader van proeftuinen wordt geëxperimenteerd met beweegroutes die uitnodigen tot actief gebruik van de openbare ruimte. Bij nieuwbouwlocaties, vooral rond het station, liggen kansen om duurzame vervoersvormen te stimuleren. Deze maatregelen verminderen parkeerdruk en autoverkeer en dragen bij aan een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving.

Wat betekent dit voor parkeren?

Fietsparkeren

In de eerste fase zet gemeente Roosendaal actief in op het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties, zoals de binnenstad, OV-haltes, sportaccommodaties en supermarkten. Om dit goed te reguleren, introduceren we fietsparkeernormen die worden opgenomen in de vernieuwde Nota Parkeernormen. Ontwikkelaars worden gestimuleerd om proactief na te denken over de optimale fietsparkeersituatie voor toekomstige gebruikers.

Bezoekers van de binnenstad maken graag gebruik van de gratis fietsenstallingen. Het belang van goede fietsparkeervoorzieningen blijkt ook uit de recent aangenomen moties in de gemeenteraad. De gratis en veilige fietsparkeerplaatsen blijven we continueren, zodat bezoekers een aantrekkelijk alternatief hebben voor de auto. Op straat clusteren we fietsparkeerplaatsen zoveel mogelijk bij fietsnietjes en stimuleren we het gebruik hiervan.

Parkeren en duurzame vervoerswijzen

In lijn met de duurzame mobiliteitsambities hanteren we in de eerste fase lagere parkeernormen bij nieuwbouwlocaties rondom het station en bij projecten waar deelmobiliteit wordt ingezet. Door het aanbod van alternatieve vervoersvormen te versterken, stimuleren we dat nieuwe bewoners en werknemers bewust kiezen voor andere vormen van mobiliteit dan de auto. In de volgende fase zetten we in op een meer sturend parkeerbeleid om de mobiliteitstransitie te versnellen. Per doelgroep wordt bepaald waar zij kan parkeren (zie paragraaf 4.2), waarbij alternatieve parkeerlocaties en vervoerswijzen actief worden gepromoot. Door herstructurering van de openbare ruimte maken we het gebruik van de auto minder vanzelfsprekend en ontstaat er meer ruimte voor duurzame mobiliteit.

4.3.2 De juiste doelgroep op de juiste plek

Roosendaal kijkt kritisch naar parkeren in de openbare ruimte: zowel het aantal plaatsen als de verdeling tussen doelgroepen. Tegelijk blijft het belangrijk dat de stad aantrekkelijk en toegankelijk is voor bezoekers. Er blijft voldoende parkeergelegenheid beschikbaar, zowel voor kort verblijf als voor een langer bezoek.

Wat betekent dit voor parkeren?

Parkeren mag geen belemmering vormen om Roosendaal te bezoeken. Om scherp te krijgen wie we waar willen faciliteren, brengen we per gebied de doelgroepen in beeld. Twee centrale vragen vormen hierbij de basis: *wie parkeert waar? En onder welke voorwaarden en omstandigheden?* Deze vragen worden per deelgebied (zie 6.1.2) opnieuw gesteld, zodat het beleid aansluit bij de lokale situatie. De uitwerking van deze gebiedsgerichte doelgroepenbenadering is terug te vinden in hoofdstuk 6.

Door deze vragen te beantwoorden, bepalen we hoe we autoparkeren voor verschillende doelgroepen willen faciliteren en communiceren we verwachtingen helder:

- **Bewoners:** huidige bewoners worden stap voor stap meegenomen in de transitie naar toekomstgericht parkeren, inclusief beschikbare alternatieven. Toekomstige bewoners krijgen vooraf duidelijkheid over parkeermogelijkheden bij hun woning, zoals privéparkeerplaatsen, vergunningen of gebruik van garages en mobiliteitshubs.

- **Bezoekers** weten waar zij hun auto kunnen parkeren, voor hoe lang en onder welke financiële voorwaarden. Parkeren mag geen belemmering zijn om Roosendaal te bezoeken.
- **Werkgevers** krijgen inzicht in de beste manieren waarop hun personeel zich binnen en naar Roosendaal kan verplaatsen, afgestemd op het mobiliteitsbeleid.
- **Werknemers** weten of hun werkgever parkeerplaatsen beschikbaar heeft op locatie of elders, en in welke mate zij hier gebruik van kunnen maken.

Op langere termijn vertaalt deze doelgroepenbenadering zich als volgt. Bewoners parkeren stapsgewijs geclusterd, nabij de woning of op afstand in daarvoor geschikte voorzieningen. Bezoekers en werknemers die op afstand of in parkeergarages parkeren, worden financieel en praktisch gefaciliteerd. Werknemers van de binnenstad parkeren aan de rand van het centrum en worden gestimuleerd om de 'last mile' af te leggen te voet, met de (deel)fiets of het OV. Bezoekers parkeren in de garages; straatparkeren wordt ontmoedigd als er een parkeergarage in de buurt is. Bezoekers uit Roosendaal worden gestimuleerd om lopend of met de fiets te komen, waarbij alle bezoekers altijd welkom blijven in de parkeergarages.

4.3.3 Parkeerregulering zorgt voor grip

Parkeerregulering geeft vorm aan de mate van autotoegankelijkheid in een gebied en voorkomt parkeeroverlast door de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren. Zo krijgt de gemeente grip op het gebruik van de openbare ruimte en kan zij sturen op een evenwichtige verdeling van parkeervoorzieningen. De reden en uitwerking verschillen per gebied, afhankelijk van context en parkeerdruk (zie hoofdstuk 6).

Wat betekent dit voor parkeren?

In de binnenstad wordt bestaande regulering behouden en waar nodig aangescherpt. Daarbij wordt nadrukkelijk gestuurd op het gebruik van parkeergarages door verschillende doelgroepen, ten faveure van parkeren op straat. Dit draagt bij aan een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte en een aantrekkelijker straatbeeld.

In bestaande woongebieden wordt het parkeerareaal toekomstbestendig beheerd. Door monitoring blijft de parkeersituatie inzichtelijk en kan de gemeente tijdig ingrijpen bij knelpunten of overlast. Om het waterbedeffect tegen te gaan—waarbij parkeerders uit gereguleerde gebieden uitwijken naar omliggende straten—wordt regulering waar nodig uitgebreid. Ook wordt regulering ingezet om het gebruik van eigen parkeervoorzieningen te stimuleren. Bewoners met een eigen parkeerplek komen bijvoorbeeld niet in aanmerking voor een vergunning voor parkeren op straat voor de eerste auto.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt parkeerregulering preventief ingezet wanneer er risico bestaat op verschuiving van parkeervraag naar de omgeving. In dergelijke gevallen kan de gemeente regulering invoeren zonder afhankelijk te zijn van draagvlakmetingen, al worden belanghebbenden altijd betrokken bij de vormgeving van de regeling.

4.3.4 Passende parkeernormen bij nieuwbouw

De verstedelijkingsopgave biedt kansen om vanaf het begin te sturen op duurzaam mobiliteitsgedrag. Het parkeerbeleid ondersteunt dit door ruimtegebruik efficiënt te organiseren en

mobilitieitsalternatieven te stimuleren. Door in te zetten op deelmobiliteit, hoogwaardige fietsvoorzieningen en zorgvuldig afgestemde parkeernormen, ontstaat er minder druk op de openbare ruimte. Ook op landelijk niveau wordt deze koers omarmd.

Wat betekent dit voor parkeren?

Onze parkeernormen sluiten aan bij Rijkskaders én lokale ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en efficiënt ruimtegebruik. Bij nieuwbouw, vooral in de binnenstad en nabij OV-knooppunten, hanteren we lagere normen, afhankelijk van locatiekenmerken en het aanbod van deelmobiliteit. Parkeren op eigen terrein is het uitgangspunt. Ontwikkelaars zijn medeverantwoordelijk voor het realiseren én in stand houden van de aangeboden parkeervoorzieningen. Om deelmobiliteit te stimuleren, biedt de Nota Parkeernormen een flexibel kader. Bij aantoonbare inzet op deelmobiliteit mag worden afgeweken van standaardnormen, mits voldaan wordt aan vooraf gestelde voorwaarden. Zie 5.4 voor de verdere detaillering over parkeren bij nieuwe ontwikkelingen.

4.3.5 Investeren in (innovatieve) parkeeroplossingen

Om de transformatie van de Spoorzone en binnenstad tot aantrekkelijke woon- en verblijfsgebieden mogelijk te maken, investeert Roosendaal in innovatieve parkeeroplossingen en gebouwde voorzieningen. De parkeervraag zal daarbij zodanig worden opgevangen dat de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft. Sterker nog: parkeren in de openbare ruimte wordt beperkt, waarbij parkeervoorzieningen zoveel mogelijk aan de randen van deze gebieden worden gesitueerd.

Wat betekent dit voor parkeren?

De ruimte voor traditioneel parkeren is beperkt. Roosendaal kiest daarom voor efficiënte oplossingen zoals gestapeld parkeren, het verbeteren van bestaande garages en het realiseren van nieuwe voorzieningen op strategische plekken in de stad en wijken. Deze locaties bieden ook ruimte voor deelmobiliteit, fietsen en andere duurzame vervoersvormen. Bij nieuwe ontwikkelingen is vaak onvoldoende ruimte om alle parkeerbehoefte binnen het project op te vangen. Alternatieve oplossingen buiten het plangebied, zoals gebouwde voorzieningen of innovatieve concepten, kunnen dan uitkomst bieden, vooral voor huishoudens met meerdere auto's.

Om deze transitie mogelijk te maken, bereiden we de oprichting van een mobiliteitsfonds voor. Dit fonds kan onder andere ingezet worden voor de financiering, ontwikkeling en exploitatie van toekomstbestendige parkeervoorzieningen. Dit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 7.3.

4.3.6 Afschalen van parkeren op in de openbare ruimte

Roosendaal zet actief in op het verkleinen van de footprint van parkeren in de openbare ruimte. Dit gebeurt niet alleen in de binnenstad en bij nieuwbouwlocaties, maar op termijn ook in woonwijken en op bedrijventerreinen, mits dit ruimtelijk en functioneel verantwoord is. Dit gebeurt pas zodra alternatieve oplossingen goed zijn geregeld, zoals hoogwaardige fietsvoorzieningen, deelmobiliteit en mobiliteitshubs aan de randen van buurten. We starten bij buurten waar de vraag naar een andere invulling van de openbare ruimte het hoogst is.

Wat betekent dit voor parkeren?

In Roosendaal zetten we in op het verminderen van de parkeerdruk en het verkleinen van de ruimtelijke impact van parkeren, met een aanpak die verschilt per gebied. Voor de aanpak van de

parkeerproblematiek en het maken van ruimte hanteren we gebiedsgewijs de 4B-aanpak die verder wordt uitgewerkt in hoofdstuk 6.

In de Spoorzone

In deze zone speelt het bereikbaarheidsprofiel door trein en OV een bepalende rol om te komende tot een afwijkend parkeerregime. Hierbij is een lage parkeernormering uitgangspunt en is stedelijke verdichting De combinatie met mobiliteitshubs aan de randen van de te realiseren verblijfsgebieden is uitgangspunt om de verblijfskwaliteit van het gebied te garanderen.

In de binnenstad

In de binnenstad is de druk op de openbare ruimte eveneens hoog. Daarom maken we direct al bewuste keuzes waarbij parkeren op straat niet langer de standaard is en wordt parkeren op straat stapsgewijs afgebouwd. Hier worden de stappen van de 4B-aanpak versneld doorgevoerd. De focus ligt op het beter benutten van bestaande parkeergarages. Betaald parkeren en parkeerregulering worden uitgebreid om het gewenste parkeergedrag (de juiste doelgroep op de juiste plek) te sturen: bezoekers parkeren in de parkeergarages en werknemers op afstand. Gezien de flinke ambities ten aanzien van de verdichtingsopgaven in de binnenstad, wordt ook ingezet op het extra gebouwde parkeervoorzieningen en mobiliteitshubs (zie 5.1).

Woonwijken rondom de binnenstad

In woonwijken en op bedrijventerreinen wordt pas gestart met het afschalen van straatparkeren zodra er voldoende alternatieven beschikbaar zijn. We hanteren hiervoor de volgende instrumenten in de 4B-aanpak:

- **Beïnvloeden:** het verbeteren van trein, OV, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen om stapsgewijs het mobiliteitsgedrag van bewoners te beïnvloeden.
- **Benutting van private parkeerruimte:** stimuleren van het gebruik van bestaande private voorzieningen. Ook wordt ongebruikte parkeercapaciteit in de woonwijk gebruikt, ook al zorgt dit voor langere loopafstanden voor bewoners. Parkeren midden in (nieuwe) verblijfsgebieden of voor de voordeur is geen vanzelfsprekendheid meer.
- **Beheersen:** als de beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen te weinig effect sorteren, past Roosendaal parkeerregulering toe als beheersmaatregel. Uitbreiding van parkeerregulering gebeurt niet per straat, maar gebiedsgericht, om waterbedeften te voorkomen. Tegelijkertijd blijft Roosendaal flexibel in het inzetten van parkeerregulering (zie aanpak parkeerregulering in 5.3). Als sprake is van overlast door vreemdparkerers of een scheve parkeerbalans (bijvoorbeeld wanneer werknemers langdurig parkeren in woonstraten) kan regulering ook worden toegepast zonder dat alternatieven al volledig beschikbaar zijn.
- **Bouwen:** Roosendaal kiest er in principe voor om geen extra parkeerplaatsen aan te leggen om parkeerproblemen op te lossen. In plaats daarvan wordt ingezet op het verplaatsen en clusteren van parkeren, waarbij de openbare ruimte zoveel mogelijk wordt ontzien. Voor doelgroepen die niet langer in woonstraten kunnen parkeren (bijvoorbeeld vanwege regulering of herinrichting) worden mobiliteitshubs gerealiseerd op loop- of fietsafstand.

Bij herontwikkeling of revitalisering van buurten wordt eerst gekeken naar de mogelijkheden binnen de 4B-aanpak. Pas nadat deze stappen zijn doorlopen, wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen

daadwerkelijk teruggebracht moeten worden in het nieuwe ontwerp. Om dit in kaart te brengen is regelmatige monitoring van de parkeersituatie noodzakelijk (zie 8.5).

4.3.7 Een toegankelijk en gastvrij Roosendaal

Roosendaal maakt een transitie naar een stad met een sterkere focus op leefbaarheid en een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied. Parkeren blijft een belangrijk onderdeel van het wonen in en het bezoeken van Roosendaal. We vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft tot passende parkeervoorzieningen, ongeacht de persoonlijke omstandigheden. Voor groepen met specifieke behoeften – zoals mensen met een fysieke beperking, mantelzorgers of andere doelgroepen waarvoor afwijkende eisen gelden – blijven we maatwerk bieden.

Om de binnenstad aantrekkelijk en gastvrij te houden, zorgen we voor een goede balans tussen straatparkeren en parkeren in garages, zowel qua aanbod als tarief. Gastvrij betekent echter niet dat er persé voor de deur geparkeerd moet kunnen worden. Door slim te sturen op bereikbaarheid en parkeervoorzieningen blijft de binnenstad goed toegankelijk.

Wat betekent dit voor parkeren?

Om de binnenstad van Roosendaal aantrekkelijk en bereikbaar te houden, zetten we in op een gerichte parkeerstrategie. Bezoekers parkeren in de daarvoor bestemde parkeergarages/hubs, waarbij het straatparkeren bewust wordt ontmoedigd door een hogere tariefstelling. Aan de stadsranden realiseren we mobiliteitshubs, waar bezoekers, bewoners van de binnenstad en werknemers hun auto kunnen parkeren en hun reis vervolgen met deelmobiliteit, fiets of OV. Parkeren aan de rand is aantrekkelijker geprijsd en draagt bij aan het beperken van verkeersdruk in het centrum. Bewoners van de omliggende wijken en dorpen stimuleren we om met de fiets naar de binnenstad te komen. Dit doen wij door het aanbieden van goede fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen.

Voor bewoners in de binnenstad hanteren we een gedifferentieerd beleid: bestaande bewoners pakken we geen parkeervergunning af, bij nieuwe ontwikkelingen/bewoners zijn we terughoudend met het uitgeven van parkeervergunningen. Dit is aan de voorkant bekend gemaakt en daarmee onderdeel in de afweging tot de keuze voor een woning.

Roosendaal zorgt voor een inclusief en toegankelijk parkeerbeleid, met aandacht voor bereikbaarheid, nabijheid en gebruiksgemak voor alle doelgroepen. Specifieke groepen zoals gehandicapten en ouderen worden op passende wijze gefaciliteerd, zodat zij de (binnen)stad altijd goed kunnen bereiken. Dit doen we onder andere door het aanbieden van kortparkeerplaatsen nabij voorzieningen, het behouden en uitbreiden van gehandicaptenparkeerplaatsen, en het verbeteren van looproutes vanaf parkeervoorzieningen.

5. Thema's

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste thema's uit het parkeerbeleid verder uitgewerkt. Elk thema belicht een specifiek aspect van parkeren in Roosendaal en laat zien hoe het beleid aansluit bij de mobiliteitstransitie, ruimtelijke ontwikkelingen en de behoeften van verschillende doelgroepen.

Perspectief: De zorgverlener

Jasmine werkt als wijkverpleegkundige in Roosendaal en bezoekt dagelijks meerdere cliënten verspreid over de stad. Ze heeft een druk schema en moet vaak snel van de ene afspraak naar de andere. Dankzij het parkeerbeleid kan ze gebruikmaken van een zorgvergunning, waarmee ze dichtbij haar cliënten kan parkeren zonder lang te hoeven zoeken. Dat scheelt tijd én stress. In sommige wijken merkt ze dat er minder parkeerdruk is, waardoor ze haar auto makkelijker kwijt kan. Zo houdt ze meer tijd over voor wat echt telt: goede zorg bieden.

5.1 Mobiliteitshubs

5.1.1 Hub-strategie

Mobiliteitshubs zijn een essentieel onderdeel van de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040. Ze verbeteren de bereikbaarheid, verlagen de parkeerdruk in woonwijken en stimuleren duurzame mobiliteit. De visie zet in op geclusterde parkeervoorzieningen aan de randen van verblijfsgebieden in de stad en wijken, met overstapmogelijkheden op fiets, OV en deelmobiliteit. Hubs zijn meer dan parkeerlocaties: het zijn knooppunten waar verschillende vervoersvormen en services samenkomen. Door aantrekkelijke parkeertarieven, goede overstapmogelijkheden en duidelijke routing worden gebruikers actief verleid tot gebruik van deze voorzieningen.

5.1.2 Soorten mobiliteitshubs

In het Ontwikkelplan Mobiliteitshubs West-Brabant wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten hubs, waarbij het de kwalificatie mobiliteitshub krijgt als aan een minimum kwaliteitsniveau voldaan wordt. De

Soorten HUB's:

Stedelijk Knooppunt

- Grote OV-knooppunten met regionale en interregionale betekenis.
- Belangrijk voor overstap tussen trein, bus, deelmobiliteit en fiets.
- Vaak ook plek voor aanvullende functies zoals horeca, werkplekken, pakketdiensten, etc.

Lokale hubs

- Liggen in kleinere kernen of wijken en/of gekoppeld aan (nieuwe) verblijfsgebieden.
- Gericht op overstap tussen fiets, deelmobiliteit en lokaal OV.
- Ondersteunen de ketenreis en bieden maatwerk per locatie.

Wijkhubs / Buurthubs

- Kleinschalige hubs in woonwijken en/of gekoppeld aan (nieuwe) verblijfsgebieden.
- Gericht op deelmobiliteit (auto, fiets) en het verminderen van parkeerdruk.
- Vaak zonder OV, maar met hoge nabijheid tot bewoners.

Stadsrandhubs / Transferia

- Aan de rand van stedelijke gebieden, gekoppeld aan de stad entrees.
- Gericht op overstap van auto naar OV of deelmobiliteit.
- Belangrijk voor het opvangen van inkomend verkeer.

typen hubs zijn afhankelijk van hun ligging, functie en schaal

5.1.3 Mobiliteitsagenda: actiepunten mobiliteitshubs

De Mobiliteitsagenda vertaalt de speerpunten uit de mobiliteitsvisie naar concrete projecten. Voor mobiliteitshubs zijn de volgende actiepunten opgenomen:

- **Studie parkeerlocatie/HUB Dunantstraat (wijkhub)**
Eerste pilot in een bestaande wijk, gekoppeld aan woningbouw en transformatie van straten. Doel: faciliteren bewonersparkeren icm ruimte creëren in de openbare ruimte. Fasen: studie en voorbereiding in 2026 – realisatie in 2027.
- **Hubs bij gebiedsontwikkelingen- (wijkhub of buurt hub)**
Geclusterde parkeervoorzieningen binnen projecten zoals Spoor C, Stationskwartier, BDO/Libea, Mariadal/stadskantoor, Centrum West. Doel: faciliteren deelmobiliteit, bewoners, bezoekers en P&R. Fasen: studie en voorbereiding in 2026 – realisatie vanaf 2027.
- **P+R Oostpoort en Roosenveldpoort (stadsrandhub)**
Haalbaarheidsonderzoek naar Stadrandhubs (P+R-locaties) aan de oostzijde van de stad. Doel: Bezoekersstromen binnenstad afvangen icm met transitie mobiliteitsstromen. Fasen: onderzoek 2027 en later.
- **P+R West-R Roosendaal (stadsrandhub)**
Onderzoek naar een mobiliteitshub bij het Leisurpark. Doel: bezoekers van recreatie en evenementen afvangen en extra parkeermogelijkheid bewoners met meerdere auto's. Kansen voor aansluiting met centrum in combinatie met goede transferium-verbinding. Realisatie voorzien op langere termijn.
- **P&R Bulkenaar Roosendaal (transferium)**
Onderzoek naar mogelijkheden extra sprinterstation, busstation en P&R mogelijkheden
- **Hub NS-station - stedelijk knooppunt (transferium)**
Verkenning van de rol van het station als multimodaal overstappunt, inclusief parkeren in gebouwde voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte.

5.1.4 Rol in het parkeerbeleid

Mobiliteitshubs vormen een structureel en strategisch onderdeel van het nieuwe parkeerbeleid van Roosendaal. Door parkeren (van specifieke doelgroepen) te verplaatsen naar geclusterde voorzieningen aan de randen van de stad en wijken, wordt de druk op de openbare ruimte verlaagd. Mobiliteitshubs zijn ook essentieel voor het faciliteren van de verstedelijkingsopgave. Door bestaande parkeergarages optimaal te benutten (zie 5.2) en nieuwe parkeervoorzieningen (hubs) strategisch te positioneren, kunnen nieuwe verblijfsgebieden en nieuwe woningen worden ontwikkeld zonder dat extra parkeerplaatsen op straat nodig zijn. Dit voorkomt een toename van de parkeerdruk op bepaalde woongebieden en voorzieningen en ondersteunt de transitie naar aantrekkelijke verblijfsgebieden.

Naast het realiseren van nieuwe mobiliteitshubs zet de gemeente Roosendaal ook in op het strategisch benutten van bestaande openbare parkeergarages, zoals parkeergarage Mill Hill. Hoewel deze garage formeel geen mobiliteitshub is, vervult zij in de praktijk een vergelijkbare functie door het opvangen van parkeervraag van diverse doelgroepen. Zie verder ook 5.2

5.1.5 Organisatie en financiën

4B-aanpak

De realisatie van mobiliteitshubs in Roosendaal wordt gefaseerd en gebiedsgericht aangepakt, met inzet van diverse instrumenten uit de 4B-aanpak:

- **Bouwen van nieuwe voorzieningen:** Nieuwe mobiliteitshubs worden ontwikkeld als alternatief voor parkeren op straat als 'honingmaatregel' om gewenst gedrag te stimuleren. In de 4B-aanpak geldt bouwen in de openbare ruimte als laatste stap; het realiseren van een hub is een volwaardige eerste optie in de aanpak. Parallel worden beheersmaatregelen ingezet om het gebruik te sturen, zodat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert.
- **Benutten van bestaande infrastructuur:** Bestaande parkeergarages en terreinen worden waar mogelijk ingezet als mobiliteitshub, al dan niet met aanpassingen in inrichting en gebruik. Daarnaast wordt er gestreefd naar een optimale uitwisseling van parkeercapaciteit tussen bezoekers, bewoners en medewerkers.
- **Beprijzen en beheersen:** Via regulering, tariefstelling en toezicht wordt het gebruik van hubs gestuurd. Dit draagt bij aan een efficiënte benutting en het voorkomen van ongewenste parkeerdruk elders.

De exploitatie van mobiliteitshubs kent financiële uitdagingen. Niet alle kosten kunnen worden gedekt door de parkeerder; er blijft vaak sprake van een onrendabele top. Een deel van de parkeerexploitatie moet daarom worden ingezet voor investeringen in mobiliteitshubs. Daarnaast is het gerechtvaardigd om breder te kijken naar financieringsbronnen, gezien de bijdrage van mobiliteitshubs aan bredere ambities zoals duurzaamheid, vergroening en leefbaarheid. Dit betekent dat ook andere partijen aan de lat kunnen staan, waaronder:

- Parkeerders, via tarieven en exploitatieopbrengsten;
- Ontwikkelaars, via bijdragen aan het mobiliteitsfonds (zie 7.3);
- Gemeente, via investeringen gekoppeld aan de omgevingsvisie en ambities op het gebied van duurzaamheid en ruimtegebruik;
- Subsidiegevers, zoals de provincie of via specifieke bijdrageregelingen.

5.2 Parkeergarages

Huidige parkeergarages

Roosendaal kent vijf parkeergarages in het centrum. Samen bieden deze garages in het weekend ruim 1.600 parkeerplaatsen; doordeweeks zijn dit er ruim 1.400. De garages worden voornamelijk gebruikt door bezoekers van de binnenstad, maar ook bewoners maken gebruik van een abonnement. Zodra de ontwikkelingen in het voormalige V&D-pand zijn afgerond, komen hier extra bewonersabonnementen bij. De parkeergarages zijn vrijwel nooit volledig bezet; er is doorgaans voldoende ruimte beschikbaar (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)

Parkeergarages en woningbouwopgave

Roosendaal heeft in het kader van de verstedelijkingsopgave tot 2040 als centrumstad in de regio zo'n 10.000 woningen te realiseren. Hiervoor zijn extra gebouwde parkeervoorzieningen noodzakelijk. Bij de ontwikkelingen in de spoorzone en de direct omliggende gebieden kiest de gemeente Roosendaal

voor verdichting en selectieve hoogbouw. In lijn met deze stedelijke verdichtingsstrategie en locatiekenmerken worden de parkeernormen verlaagd voor vrijwel alle woningtypen. De parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen moet in principe op eigen terrein worden opgelost, bijvoorbeeld in nieuw te realiseren stallingsgarages. Omdat dit niet in alle gevallen volledig mogelijk is, wordt aanvullend gebruikgemaakt van bestaande parkeergarages, daar waar dat kan, en de eerder in dit hoofdstuk beschreven mobiliteitshubs.

Sturing op doelgroepen en dubbelgebruik

Om bestaande parkeervoorzieningen efficiënter te benutten, stimuleert Roosendaal dubbelgebruik. Parkeergarages worden waar mogelijk zowel overdag als 's nachts toegankelijk gemaakt, mits dit veilig kan. Zo wordt extra aanleg voorkomen en bestaande capaciteit optimaal benut.

Bij onderbezetting (zie kader) wordt gekeken welke doelgroepen op welke momenten gebruik kunnen maken van de beschikbare plekken.

Bij het toewijzen van parkeercapaciteit in de bestaande garages stuurt de gemeente actief op het bedienen van verschillende doelgroepen, in de volgende volgorde van prioriteit:

1. Bezoekers van het centrum;
2. Bewoners van nieuwe ontwikkelingen;
3. Bewoners van het centrum (één auto per huishouden);
4. Bewoners met een tweede of volgende parkeervergunning;
5. Overige doelgroepen, zoals werknemers van nabijgelegen bedrijven, mits er sprake is van structurele onderbenutting.

Om het gebruik te sturen en optimaal te benutten, worden de volgende instrumenten ingezet:

- Tariefdifferentiatie: verschillende tarieven voor doelgroepen, tijdstippen en locaties.
- Abonnementenbeleid: heldere toewijzing van abonnementen, met prioritering en beperking waar nodig.
- Communicatie: actieve informatievoorziening over beschikbaarheid en gebruiksmogelijkheden van parkeervoorzieningen.

5.3 Parkeerregulering

5.3.1 Doel en uitgangspunten

Parkeerregulering is een instrument om grip te krijgen op de openbare ruimte, parkeerproblemen op te lossen en de juiste doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren. In Roosendaal wordt regulering ingezet om:

- Overloop en waterbedeffecten te beperken, vooral rondom spoorzone- en centrumgebieden.
- Scheve parkeerbalans te corrigeren, waarbij bewoners of bedrijven zelf bijdragen aan parkeerdruk (bijv. meerdere voertuigen per huishouden).
- Gebiedsontwikkelingen zoals inbreiding en herinrichting mogelijk te maken zonder extra parkeerdruk voor de huidige bewoners.
- Sturing op gebruik te realiseren via vergunningen, tarieven en tijdsbeperkingen.
- Ruimte vrij te maken voor andere functies zoals groen, verblijf en langzaam verkeer.

5.3.2 Toekomstbeeld en uitbreiding gereguleerd gebied

Met het oog op de groei van de stad, verdere inbreiding en uitbreiding, en de behoefte aan meer grip op de parkeersituatie, verwachten we een forse uitbreiding van het gereguleerde gebied. Het toekomstbeeld omvat een logische begrenzing, bijvoorbeeld de cirkel rond de Phillipslaan, Strauslaan, delen van de Kennedylaan en mogelijk de gehele Westrand. De verwachting is dat de parkeerregulering binnen de bebouwde kom stapsgewijs verder wordt ingevoerd, afhankelijk van de ontwikkelingen en de parkeerdruk per gebied. Hierbij wordt telkens gekeken naar de maatwerkoplossingen die passen bij de aard van het gebied, maar wel binnen in dit plan vastgesteld instrumentarium. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar bijvoorbeeld de reguleringstijden, zodat deze het beste aansluiten bij de bereikbaarheid van de aanwezige functies.

5.3.3 Gebiedsgerichte aanpak en toekomstbeeld parkeerregulering

Roosendaal kiest nadrukkelijk voor een gebiedsgerichte aanpak van parkeerregulering en zonering. Dit betekent dat de inzet van reguleringsmaatregelen wordt afgestemd op de specifieke kenmerken en uitdagingen van elk gebied. Deze aanpak is verder uitgewerkt in hoofdstuk 6 van dit plan.

Binnenstad

Om de parkeerdruk in de binnenstad te verlagen en het gebruik van parkeervoorzieningen beter te sturen, scherpt de gemeente Roosendaal de parkeerregulering in de binnenstad aan. Het doel is om langparkerende bezoekers te verleiden tot het gebruik van parkeergarages en toekomstige mobiliteitshubs, en minder op straat te parkeren en de straten met voornamelijk een woonfunctie te beschermen tegen parkeeroverlast.

In woonstraten binnen de binnenstad is straatparkeren primair bestemd voor bewoners en hun bezoekers. Het voorkeursmodel is vergunninghoudersparkeren, aangevuld met een digitale bezoekersregeling. De uiteindelijke invulling wordt afgestemd op het gebruiksprofiel van de straat, de actuele parkeerdruk en de handhaafbaarheid van de regeling.

Ultrakortparkeren op strategische locaties

Op locaties bij voorzieningen zoals bakkers, zorgaanbieders en supermarkten worden ultrakortparkeerplekken ingericht, zodat bezoekers snel en dichtbij kunnen parkeren voor een korte boodschap. Roosendaal kiest voor een gemengd parkeerregime met betaald parkeren en een progressief tarief: hoe langer je parkeert, hoe hoger de kosten. Bewoners parkeren met een vergunning en kunnen bezoek aanmelden via een app. Specifieke plekken voor voorzieningen zijn uitgesloten voor vergunninghouders, om snelle rotatie te bevorderen. Op verzoek van de gemeenteraad worden reguleringstijden afgestemd op de openingstijden van winkels. Blauwe zones worden niet toegepast vanwege handhaafbaarheid, kosten en uniformiteit..

Parkeerterreinen

In de binnenstad van Roosendaal zijn enkele parkeerterreinen, zoals het Emile van Loonpark, de Kloosterstraat en het Kadeplein, beschikbaar voor bezoekers die bewust niet in een parkeergarage willen of kunnen parkeren, bijvoorbeeld vanwege het rijden in een SUV of busje. Deze terreinen vervullen een vergelijkbare functie als de parkeergarages en zijn met name gericht op langparkerende bezoekers, bewoners en voertuigen die niet in de reguliere garages passen. Hiermee bieden ze een flexibel alternatief binnen het totale parkeeraanbod van de binnenstad.

Schilgebieden en woonwijken

In schilgebieden en woonwijken wordt parkeerregulering toegepast wanneer er sprake is van een aantoonbaar parkeerprobleem. Dit wordt vastgesteld op basis van een parkeerdruk van meer dan 85% tijdens het maatgevend drukste moment. Wanneer binnen een aaneengesloten gebied bepaalde straten structureel een excessief hoge parkeerdruk kennen, kan dit aanleiding zijn om het gereguleerd gebied uit te breiden, ook als de gemiddelde parkeerdruk in het gebied als geheel onder de 85% blijft.

Maatwerk bij parkeerregulering

Om passende maatregelen te kunnen treffen, maakt de gemeente onderscheid tussen verschillende oorzaken van parkeerdruk. Dit onderscheid is essentieel om gerichte en effectieve oplossingen te kunnen inzetten.

- **Scheve parkeerbalans:** de parkeervraag van bewoners overstijgt de beschikbare capaciteit, met name zichtbaar in hoge parkeerdruk tijdens de avond en nacht. Dit doet zich vaak voor in wijken waar huishoudens meerdere voertuigen bezitten. In dergelijke gevallen ligt de focus op het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit in de wijk.
- **Vreemdparkerders en waterbedeffect:** wanneer parkeerders zonder bestemming in de wijk gebruikmaken van de beschikbare ruimte, bijvoorbeeld als gevolg van verdringing vanuit aangrenzende gereguleerde gebieden, ontstaat overlast. In delen van de schil is al regulering ingevoerd (zoals betaald parkeren en vergunninghouderszones), maar bewoners ervaren in omliggende straten nog steeds parkeerdruk. Uitbreiding van gereguleerde zones kan hier bescherming bieden.
- **Nieuwe ontwikkelingen:** bij nieuwbouwprojecten waar parkeren op eigen terrein is geregeld, kan alsnog een verschuiving van parkeervraag naar de openbare ruimte optreden. In dergelijke gevallen kan parkeerregulering worden ingezet. In de omgevingsvergunningen van deze projecten wordt vastgelegd dat bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Bij de invoering van parkeerregulering is het noodzakelijk om eerst de oorzaak van het parkeerprobleem te onderzoeken. De gekozen uitvoeringsvorm moet aansluiten bij de aard van het probleem en een passende oplossing bieden. Bijvoorbeeld bij een scheve parkeerbalans ligt de nadruk op het stimuleren van gebruik van bestaande parkeervoorzieningen. Bij vreemdparkerders is een reguleringsmaatregel nodig die het parkeren voor niet-bewoners onaantrekkelijk maakt, zoals het invoeren van vergunninghouderszones of betaald parkeren tijdens specifieke dagdelen.

5.3.4 Proactieve en reactieve invoering

Roosendaal hanteert twee benaderingen:

- **Proactief:** de gemeente neemt initiatief op basis van beleidsdoelen en gebiedsontwikkelingen. Participatie richt zich op vormgeving en communicatie.
- **Reactief:** op basis van meldingen, klachten of parkeeronderzoek. Participatie richt zich op het meten van draagvlak en het verkennen van alternatieven.

In het onderstaande stroomschema is beleidsmatig uitgewerkt wanneer Roosendaal zich genoodzaakt ziet om een proactieve aanpak te hanteren en wanneer de aanpak reactief is.



Figuur 4: Aanpak parkeerregulering in woongebieden

Toelichting

- Parkeerregulering wordt bij voorkeur ingevoerd in logische, aaneengesloten gebieden met duidelijke grenzen, om het risico op een waterbedeefte naar omliggende straten of buurten te minimaliseren.
- De gemeente kan reactieve parkeerregulering invoeren wanneer sprake is van parkeerverlast door een hoge parkeerdruk. Deze druk kan zowel veroorzaakt worden door gebiedsvreemde parkeerders als door bewoners zelf. Ook wanneer bewoners aangeven dat zij verwachten dat een waterbedeefte zal optreden en op voorhand maatregelen wensen, kan dit aanleiding zijn voor reactieve invoering.
- Bij zowel reactieve als proactieve invoering wordt uitgegaan van een vooraf vastgesteld parkeerregime, met passende tarifiering en reguleringstijden voor het betreffende gebied. Dit voorkomt een lappendeken aan maatregelen binnen één gebied en draagt bij aan een eenduidige, duidelijke en uitlegbare regeling.
- Het aandeel gebiedsvreemde parkeerders kan worden vastgesteld via parkeermotiefmetingen of kentekenonderzoek, waarmee inzicht wordt verkregen in herkomst en motieven van parkeerders.

5.3.5 Proces en participatie

In Roosendaal wordt parkeerregulering altijd benaderd vanuit een participatief proces. Dit geldt met name voor een reactieve benadering (op basis van klachten of signalen uit de buurt). Voor een proactieve benadering (bij verwachte toename van parkeerdruk door gebiedsontwikkelingen of

beleidskeuzes) is de benadering met name gericht op de ruimtelijke plannen en mogelijke effecten op de omgeving. In beide gevallen wordt gestreefd naar invoering in logische, aaneengesloten gebieden met duidelijke grenzen, om het waterbedeffect te voorkomen.

Participatie en draagvlak

Participatie is gericht op duidelijkheid en uitlegbaarheid van het beleid, afstemming met bewoners en ondernemers over de vorm en reikwijdte van regulering en maatwerk bij bijzondere situaties.

Bij een reactieve invoering wordt het draagvlak op wijk- of buurtniveau onderzocht via een draagvlakonderzoek. Voor een geldige uitkomst van het draagvlakonderzoek hanteert Roosendaal de volgende criteria:

- Minimaal 30% respons van adressen in het betreffende gebied.
- Minimaal 50% draagvlak onder de respondenten.
- Een (verwachte) parkeerdruk van meer dan 85% op piekmomenten, onderbouwd met parkeeronderzoek.

Monitoring en evaluatie

De invoering van parkeerregulering leidt tot veranderingen in de parkeersituatie. Daarom hecht Roosendaal veel waarde aan monitoring en evaluatie. Via parkeerdrukmetingen en evaluaties met bewoners en ondernemers blijft de gemeente monitoren.

5.4 Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in Roosendaal wordt parkeren integraal en toekomstgericht benaderd. Het uitgangspunt is dat nieuwe functies hun volledige parkeervraag – inclusief bezoekers en fietsers – op eigen terrein oplossen. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerdruk afgewenteld wordt op de bestaande openbare ruimte en omliggende gebieden. De gemeente stuurt hier actief op en hanteert duidelijke kaders en normen, afgestemd op de gebiedskenmerken en mobiliteitsambities.

De uitgangspunten voor het realiseren van parkeren bij nieuwe ontwikkelingen, is verder uitgewerkt in de Nota Parkeernormen, zijn als volgt:

- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Roosendaal geldt als uitgangspunt dat de volledige parkeervraag op eigen terrein wordt opgelost. Dit betreft zowel bewoners- als bezoekersparkeren en fietsparkeren. Bij grotere ontwikkelingen kan ook gekozen worden voor een mobiliteitshub die binnen loopafstand ligt.
- De parkeernormen zijn afgestemd op de gebiedsindeling: centrum, schil-centrum, rest bebouwde kom en buitengebied.
- In principe wordt geen gebruik gemaakt van openbare parkeerplaatsen voor het afwikkelen van de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen. Alleen in uitzonderlijke gevallen, wanneer het aantoonbaar niet mogelijk is om de volledige parkeervraag binnen het gebied of op eigen terrein te realiseren, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij geldt een grenswaarde van maximaal 70% parkeerdruk in het omliggende gebied; bij een hogere druk is afwenteling op straat niet toegestaan.
- Nieuwe gebruikers (bewoners, ondernemers, bezoekers) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. De gemeente en het parkeerbedrijf sturen hier actief op en monitoren dit. Ook voor panden die momenteel nog buiten gereguleerd gebied

liggen, wordt dit principe vastgelegd, zodat bij toekomstige uitbreiding van gereguleerd gebied deze panden geen aanspraak kunnen maken op een vergunning. Dit wordt actief gecommuniceerd richting betrokkenen. Nieuwe woningen hebben in principe ook geen recht op een bezoekersregeling, tenzij bezoekersparkeerplaatsen (conform parkeernormen) in het openbaar gebied worden gerealiseerd.

- Voor specifieke gebieden met afwijkende mobiliteitskenmerken, zoals de Spoorzone, kunnen afwijkende parkeernormen en aanvullende afspraken per gebied gelden. We betrekken hier ook vereisten vanuit hogere overheden bij.
- Voor fietsparkeren worden specifieke normen met kwaliteitseisen gehanteerd, zodat bij nieuwbouw – ook voor andere functies dan wonen – altijd voldoende en passende fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.
- Deelauto's worden toegestaan in het centrum, het gereguleerde deel van de schil-centrum en rondom het station. In andere wijken is de kwaliteit van het alternatief vervoer op het moment van schrijven onvoldoende om deelmobiliteit als volwaardig alternatief te beschouwen. Ook andere innovatieve parkeeroplossingen kunnen worden aangedragen en worden meegenomen in de beoordeling en toepassing van parkeernormen.

5.5 Vrachtwagenparkeren en parkeren grote voertuigen

5.5.1 Aanleiding

Het thema vrachtwagenparkeren is opgenomen in de Mobiliteitsagenda van Roosendaal en vormt een belangrijk aandachtspunt binnen het parkeerbeleidsplan. De huidige beveiligde parkeervoorziening op Borchwerf, geëxploiteerd door gemeentelijk Parkeerbeheer, is vrijwel ieder weekend volledig bezet. Dit wijst op een behoefte aan uitbreiding van het aanbod of meer helderheid over de alternatieven.

Het doel is om vrachtverkeer op een efficiënte en verantwoorde manier te faciliteren, waarbij overlast in woonwijken en op ongewenste locaties wordt voorkomen. Dit vraagt om een sturend parkeerbeleid, gericht op het positioneren van de juiste vrachtwagen op de juiste plek. Binnen de APV worden diverse straten en terreinen aangewezen als geschikt voor vrachtwagenparkeren.

5.5.2 Uitwerking Mobiliteitsagenda

Vanuit de mobiliteitsagenda zijn de volgende actiepunten te formuleren:

- **Regionale afstemming**
In samenwerking met omliggende gemeenten wordt onderzocht hoe extra, bewaakte truckparkings met faciliteiten kunnen worden gerealiseerd.
- **Locatiekeuze**
De huidige locatie op Borchwerf kent draagvlak. Het parkeerbeleid stuurt regionaal op locaties waar draagvlak en ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn.
- **Instrumentarium**
Voor het realiseren en beheren van vrachtwagenparkeerplaatsen wordt gebruikgemaakt van beleidsinstrumenten zoals:
 - Benutten van bestaande locaties
 - Bouwen van nieuwe voorzieningen

- Beprijzen en beheersen van gebruik via regulering en toezicht
- **Doelgroep**
Roosendaal richt zich in eerste instantie op vrachtwagenchauffeurs en logistieke bedrijven die structureel gebruik maken van de Roosendaalse bedrijventerreinen, evenals op chauffeurs die binnen de gemeente woonachtig zijn. Indien er binnen de regio bredere behoefte ontstaat aan het faciliteren van doorgaand vrachtverkeer, kan dit in overweging worden genomen. Dit is echter niet het primaire uitgangspunt van het beleid.

Beheer en exploitatie

De exploitatie van bestaande en toekomstige vrachtwagenparkeerlocaties wordt meegenomen in het bredere parkeerbeheer van de gemeente Roosendaal. De huidige voorziening op Borchwerf kent een hoog serviceniveau met uitgebreide bewaking. Voor toekomstige locaties wordt gestreefd naar een evenwichtig aanbod, waarbij ook meer sobere voorzieningen met een lager kostenniveau mogelijk zijn, mits deze voldoen aan de noodzakelijke eisen op het gebied van veiligheid, toegankelijkheid en functionaliteit. De exploitatie kan door de gemeente of door derden worden uitgevoerd. Hoewel samenwerking met externe partijen een optie is, is het niet wenselijk om hier volledig op te leunen, gezien het beperkt aantal partijen dat hier op in wil zetten en de specifieke eisen die aan vrachtwagenparkeren worden gesteld. De gemeente behoudt regie over de kwaliteit, locatiekeuze en toegankelijkheid van de voorzieningen.

Vervolgstappen

In 2026-2027 start de gemeente Roosendaal actief met het verkennen van geschikte locaties voor de uitbreiding van vrachtwagenparkeerplaatsen. Deze verkenning vindt plaats in regionale samenwerking, gezien de bovenlokale aard van het vraagstuk.

Een belangrijke eerste stap is het inzichtelijk maken van de huidige situatie. Daarbij wordt onderzocht:

- Wie er momenteel gebruikmaakt van de bestaande vrachtwagenparkeerplaatsen (doelgroepenanalyse);
- Wanneer en waar de parkeerdruk het hoogst is (tijd- en locatieanalyse);
- Welke doelgroepen de gemeente wél of juist níet wil faciliteren (bijvoorbeeld onderscheid tussen lokale ondernemers, internationale transporteurs of langparkeerders).

Op basis van deze analyse kan worden bepaald hoeveel en welk type truckparking Roosendaal nodig heeft, en op welke locaties dit het best kan worden gerealiseerd en met welke voorzieningen.

5.6 Toegankelijk Parkeren

5.6.1 Aanleiding

We vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft tot passende parkeervoorzieningen, ongeacht de persoonlijke omstandigheden. Echter, de gemeente streeft naar een parkeerbeleid waarin de openbare ruimte steeds meer wordt ingericht ten gunste van voetgangers, fietsers en andere duurzame vormen van mobiliteit. Dit betekent dat het aantal straatparkeerplaatsen geleidelijk wordt verminderd en het gebruik van parkeergarages en mobiliteitshubs actief wordt gestimuleerd. Tegelijkertijd blijft toegankelijkheid voor specifieke doelgroepen een belangrijk uitgangspunt. Mensen

met een fysieke beperking, ouderen, mantelzorgers en professionele zorgverleners moeten ook in een veranderende mobiliteitsstructuur zonder belemmeringen hun bestemming kunnen bereiken.

5.6.2 Specifieke regelingen en doelgroepen

Gehandicapten

Personen met een geldige gehandicaptenparkeerkaart kunnen momenteel gratis parkeren op alle openbare parkeerplaatsen. In verband met de mogelijke invoering van de scanauto wordt onderzocht of deze regeling wordt beperkt tot aangewezen gehandicaptenparkeervakken, die indien nodig worden uitgebreid. De gemeente volgt de landelijke pilot *Parkeren Plus* van SHPV, waarin een centrale database voor gehandicaptenparkeerkaarten wordt ontwikkeld. Bij invoering hiervan kan het gehandicaptenparkeren en de invoering van de scanauto samen gaan.

De gemeente houdt de optie open om betaald parkeren ook te laten gelden voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Het doel hiervan is om de doorstroming, en daarmee de beschikbaarheid van deze plaatsen, te verbeteren. Gezien de groeiende vergrijzing en de toenemende vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen kan deze maatregel in de toekomst noodzakelijk zijn.

Mantelzorgers

De huidige mantelzorgregeling, waarmee mantelzorgers op een toegankelijke manier kunnen parkeren in de buurt van de zorgbehoevende, sluit aan op de digitale bezoekersregeling en wordt afgestemd op de woonomgeving. Deze regeling kan niet gebruikt worden door andere bezoekers van gereguleerd gebied.

Professionele zorgverleners

Voor huisartsen, verloskundigen, thuiszorgmedewerkers en andere ambulante zorgverleners wordt een *zorgverlenersregeling* ontwikkeld. Deze biedt parkeermogelijkheden op basis van werkgebied en urgentie, met minimale administratieve lasten.

Toegankelijkheid en veiligheid in de openbare ruimte

- Parkeren mag de toegankelijkheid van stoepen, entrees en ontmoetingsplekken niet belemmeren.
- Bij herinrichtingsprojecten wordt expliciet rekening gehouden met de bereikbaarheid van voorzieningen voor mensen met een mobiliteitsbeperking.
- Bij nieuwe ontwikkelingen waarbij bezoekers de grootste groep parkeerders zijn, is de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen verplicht.
- Veilige looproutes en parkeerplekken zijn uitgangspunt, met aandacht voor goed onderhoud, verlichting en overzichtelijkheid.

5.7 Parkeren en elektrisch laden

5.7.1 Aanleiding

In 2025 is het Laadpalenbeleid Roosendaal 2025–2030 vastgesteld. Dit beleid speelt in op de toenemende vraag naar laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, mede ingegeven door

Europese regelgeving en nationale klimaatdoelstellingen. Roosendaal laat een duidelijke groei zien in het gebruik van elektrische voertuigen en de behoefte aan laadvoorzieningen.

Op dit moment worden op strategische locaties openbare parkeerplaatsen gereserveerd voor laadpunten.

De laadinfrastructuur in Roosendaal is echter primair gericht op het stimuleren van privélaadpunten. Voor bewoners zonder eigen oprit of parkeerplaats worden publieke laadpunten als aanvulling aangeboden. Verlengde private aansluitingen worden voorlopig onder voorwaarden toegestaan, mits dit niet ten koste gaat van openbare parkeerplaatsen.

Na afloop van de huidige laadconcessie in 2030, waarin het aantal publieke laadpunten fors wordt uitgebreid, wordt opnieuw bekeken of het wenselijk is om parkeerplaatsen exclusief te blijven reserveren voor elektrische voertuigen. Zodra er een betere balans is tussen het aantal laadpunten en het aantal elektrische voertuigen, wordt ook onderzocht of laadpunten zonder verkeersbesluit kunnen worden geplaatst. In dat geval blijven de parkeerplaatsen beschikbaar voor alle typen personenauto's, ongeacht het aandrijftype.



Figuur 5: openbare laadvoorziening in Roosendaal

6. Gebiedsgewijze aanpak

In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid gebiedsgericht uitgewerkt. Per deelgebied worden de huidige situatie, ambities en passende maatregelen beschreven, afgestemd op de mobiliteitsvisie en ruimtelijke opgaven van Roosendaal. Deze aanpak maakt het mogelijk om maatwerk te leveren en effectief in te spelen op lokale parkeerbehoeften. In bijlage 4 zijn de maatregelen in tabelvorm weergegeven

Perspectief: De kortparkeerder

Antoine brengt zijn kinderen op zaterdagochtend naar zwemles en heeft dan precies een half uurtje over. Hij rijdt dan graag even langs de bakker in het centrum van Roosendaal voor warme worstenbroodjes. Dankzij de kortparkeermogelijkheden kan hij snel en dichtbij parkeren. Als hij later op de dag met zijn vrouw de markt bezoekt, pakken ze liever de fiets. Die kunnen ze veilig kwijt in de fietsenstalling bij de Markt.

6.1 Inleiding

6.1.1 Gebiedsgewijze aanpak

De gemeente kent uiteenlopende gebieden met verschillende functies, bereikbaarheid en gebruiksintensiteit. Zo vraagt de Spoorzone of de binnenstad om een andere aanpak dan woonwijken of nieuwbouwwijken. Een uniforme set maatregelen voor de hele gemeente is daarom niet wenselijk. In plaats daarvan worden maatregelpakketten ontwikkeld die zijn afgestemd op de specifieke kenmerken en behoeften van elk gebied. In sommige gebieden ligt de focus op het verbeteren van de parkeervoorzieningen voor bewoners, terwijl in andere juist ruimte wordt gecreëerd voor bezoekers of duurzame mobiliteitsoplossingen.

6.1.2 Gebiedsindeling

Voor een analyse van de parkeersituatie per gebied maken we gebruik van de gebiedspaspoorten zoals opgenomen in de Kwaliteitssprong RSD40 (zie gebiedspaspoorten Roosendaal³). Zonder te gedetailleerd te willen zijn hanteren we de volgende gebieden:

- Autoluw gebied
- Binnenstad
- Schil
- Spoorzone
- Woonwijken en dorpen
- Bedrijventerreinen
- Buitengebied

³ https://www.roosendaal.nl/sites/default/files/2025-01/boek-6-de-gebiedspaspoorten_0.pdf

6.1.3 Instrumentarium

Om ervoor te zorgen dat de juiste parkeerder op de juiste plek parkeert, hanteert de gemeente het 4B-aanpak als leidraad (zie 4.1.4). Deze aanpak en de volgorde van toepassing vormt de leidraad voor een gefaseerde en doelgerichte aanpak van parkeeroplossingen, waarbij het uitgangspunt is: de juiste gebruiker op de juiste plek. Het mogelijk in te zetten instrumentarium per gebied is beschreven in bijlage 4.

6.1.4 Fasering per gebied

Roosendaal hanteert per gebied de volgende fases volgens de eerder genoemde parkeerstrategie in hoofdstuk 4.2.

Fase 1 ("Het zoet") – Voorwaarden scheppen, alternatieven ontwikkelen en oplossen bestaande knelpunten

In de eerste fase van het parkeerbeleid richt Roosendaal zich op het aanpakken van bestaande knelpunten binnen de verschillende parkeergebieden. De focus ligt op het verbeteren van de parkeersituatie, het verminderen van overlast en het vergroten van de duidelijkheid voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Een belangrijk onderdeel hiervan is het proactief invoeren van parkeerregulering. Dit gebeurt niet alleen reactief bij overlast, maar ook preventief om parkeeroverlast te voorkomen en meer grip te krijgen op het gebruik van de openbare ruimte. Tegelijkertijd faciliteert de gemeente in duurzame alternatieven voor de auto, waaronder:

- Veilige en logische fietsparkeerplekken op strategische locaties;
- Deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen;
- Mobiliteitshubs, waar verschillende vervoersvormen samenkomen en overstappen wordt gestimuleerd.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden al keuzes gemaakt die aansluiten bij de ambities van Roosendaal. Dit betekent onder andere:

- Lagere parkeernormen met als doel het stimuleren van duurzame mobiliteit, ruimtewinst en verbeteren van de leefbaarheid;
- Meer ruimte voor lopen en fietsen en toenemend meer autovrije verblijfsgebieden;
- Actieve stimulering van duurzame mobiliteit.

Fase 2 ("Het zuur") – Sturing en gedragsverandering

In de tweede fase voert Roosendaal geleidelijk meer regulerende maatregelen in om het parkeergedrag te beïnvloeden en de mobiliteitstransitie te ondersteunen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Verdere uitbreiding van parkeerregulering;
- Differentiatie in parkeertarieven, afgestemd op locatie, tijdstip en doelgroep;
- Beperking van parkeercapaciteit op strategische plekken (STOMP-principe).

6.2 Autoluw gebied

6.2.1 Situatieschets

Het centrum van Roosendaal kenmerkt zich door een gevarieerde mix van historische bebouwing, moderne nieuwbouw en groene elementen zoals parken en kloostertuinen. De Markt en Nieuwe Markt vormen het kloppend hart van het gebied, verbonden door karakteristieke linten die het centrum structuur geven. De plinten van de Nieuwe Markt zijn vooral gericht op detailhandel, terwijl de Markt gekenmerkt wordt door horeca. In de omliggende straten is sprake van een gemengde functiemix van wonen, horeca en winkels. Dankzij de compacte opzet en de nabijheid van voorzieningen is het centrum is alles binnen loopafstand.



(Figuur 6: autoluw gebied)

Om de verblijfskwaliteit te verbeteren is het centrumgebied in 2009 autoluw gemaakt. In 2018 is hieraan toegevoegd dat ook snor- en bromfietsen uit het gebied zijn geweerd. Onder het autoluwe gebied ligt een grote ondergrondse parkeergarage van ruim 500 plekken (Nieuwe Markt). Aan de randen van het autoluwe gebied liggen grote parkeerterreinen (Emilie van Loonpark, Kloosterstraat) en enkele middelgrote parkeergarages (Roselaar, Mill Hill, Biggelaar). Binnen het autoluwe gebied liggen enkele parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze gebruikers krijgen een ontheffing om door het autoluwe gebied te mogen rijden.

6.2.2 Wat willen we bereiken?

Het centrum van Roosendaal staat voor een belangrijke transitie. In de huidige situatie is in veel centrumstraten sprake van een lage verblijfskwaliteit. Tegelijkertijd krimpt het kernwinkelgebied en krijgen bezoekers niet altijd de gewenste eerste indruk van de binnenstad. Uit gesprekken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden blijkt een duidelijke wens: een aantrekkelijker, veiliger en leefbaarder centrum, met ruimte voor ontmoeting, groen en verblijf. Ondernemers geven ook aan dat parkeren geen belemmering mag vormen om naar het centrum te gaan. Parkeren moet toegankelijk blijven voor bezoekers, maar ook betaalbaar.

Om dit te bereiken, wordt steviger ingezet op een autoluw gebied. Dit houdt in dat doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk wordt geweerd en dat parkeermogelijkheden binnen het gebied tot een minimum worden beperkt. De openbare ruimte wordt heringericht ten gunste van voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het autoluwe gebied worden geen parkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd, indien dit zou betekenen dat het autoluwe gebied gebruikt moet worden voor de bereikbaarheid van deze voorzieningen. Hiermee wordt voorkomen dat het autoluwe karakter van het gebied wordt aangetast.

6.2.3 Wat betekent dit voor parkeren

Deze veranderingen vragen om een parkeerbeleid dat inspeelt op functiewijzigingen: meer ruimte voor lopen en fietsen in plaats van parkeren, duidelijke kaders voor bewonersparkeren en meer focus op alternatieve mobiliteit:

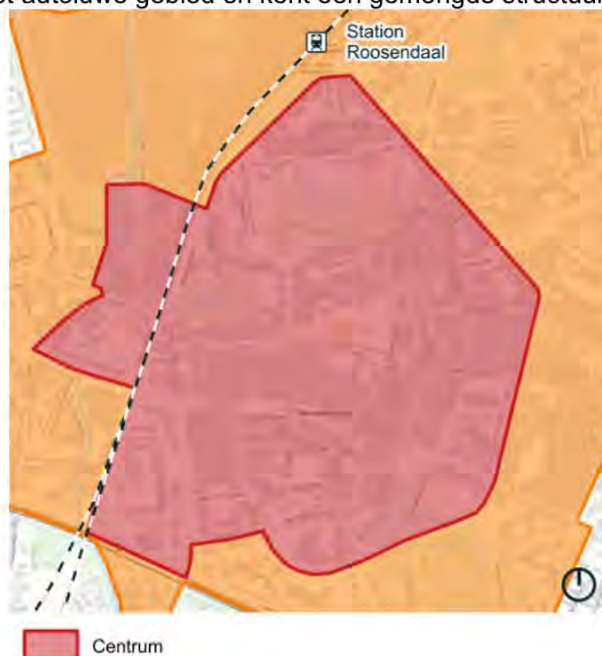
- Parkeren gebeurt buiten het autoluwe gebied: Bezoekers en bewoners parkeren in parkeergarages of op parkeerterreinen aan de randen van het centrum. Alleen als er voldoende capaciteit is, kunnen bewoners gebruik maken van een parkeergarage in de buurt.
- Maximaal één parkeervergunning of abonnement per woning: Hiermee wordt gestuurd op minder autobezit en het gebruik van alternatieve mobiliteit.
- Geen parkeren op straat binnen het autoluwe gebied: dit geldt ook voor bewoners. Laden en lossen is alleen toegestaan binnen venstertijden.
- Een toevoeging van woningen betekent extra parkeervraag. Ondanks een lagere parkeernorm is het aannemelijk dat toekomstige bewoners wel een parkeerbehoefte houden, al is deze misschien minder groot dan elders in Roosendaal. Extra parkeergarages zijn noodzakelijk.
- Parkeren op loopafstand van het cultuurcluster is essentieel voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied. Indien parkeergarage De Biggelaar in de toekomst wordt herontwikkeld, dient tijdig een parkeeralternatief te worden gerealiseerd.
- Toegankelijkheid voor mensen met een beperking: Voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) worden parkeerplaatsen gereserveerd net buiten het autoluwe gebied, zodat zij het centrum goed kunnen bereiken zonder dat dit ten koste gaat van de autoluwe inrichting.
- Fietsparkeren: de huidige bewaakte fietsenstallingen blijven in stand. Aan de oostzijde van het centrum ontbreekt een bewaakte fietsvoorziening. Met het oog op de ontwikkelingen bij het culturele cluster is een extra fietsenstalling in de nabijheid gewenst.
- Fietsparkeren in de buitenruimte blijft noodzakelijk. Dit geldt met name voor fietsers met bestemming detailhandel. Fietsers willen hun fiets snel kunnen wegzetten, dichtbij de plaats van bestemming, zonder teveel obstakels. Waar mogelijk plaatsen we, bij voorkeur in clusters, extra fietsnietjes in het autoluwe gebied.
- De evenementen in het autoluwe gebied trekken veel publiek. Veel bezoekers komen uit Roosendaal en komen met de fiets. Dit is goed en willen we vasthouden. De bestaande fietsvoorzieningen zijn niet toereikend voor deze grote aantallen. Tijdens de grote evenementen, zoals carnaval of kermis zal de organisatie in overleg met de gemeente zorgen voor een centraal gelegen fietsparkeeroplossing.

6.3 Binnenstad

6.3.1 Situatieschets

De binnenstad van Roosendaal ligt direct buiten het autoluwe gebied en kent een gemengde structuur van wonen, werken, detailhandel en voorzieningen. Detailhandel is voor het grootste deel geconcentreerd in het autoluwe gebied. In veel straten is de auto nog dominant aanwezig, wat ten koste gaat van de verblijfskwaliteit. Vooral in de aanloopstraten (zoals Brugstraat, Molenstraat en Kade) is sprake van krimp van het kernwinkelgebied. Tegelijkertijd ontstaan er kansen voor transformatie naar wonen, met nieuwe woonvormen en collectieve initiatieven.

De huidige parkeersituatie is versnipperd: er is sprake van straatparkeren, beperkte bundeling van voorzieningen en een inefficiënt gebruik van parkeergarages. In het verleden gold in sommige straten een regime van betaald parkeren zonder vergunninghouders, maar door het afnemen van het aantal bedrijven en de toename van woningen is dit niet langer houdbaar. Deze stedelijke verdichting brengt een aanvullende parkeervraag met zich mee, die niet kan worden opgevangen binnen het bestaande parkeerarsenaal.



Figuur 7: parkeergebied centrum

6.3.2 Wat willen we bereiken?

De binnenstad van Roosendaal transformeert de komende jaren. De prioriteit ligt bij voetgangers en fietsers, ondersteund door goede verbindingen tussen het NS-station en het centrum. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk afgevangen bij HUB's aan de randen van het gebied. Autoluwe en autovrije woonstraten vormen het uitgangspunt, waarbij doorgaand verkeer actief wordt ontmoedigd.

6.3.3 Wat betekent dit voor parkeren

Parkeren speelt hierin een belangrijke rol in de transitie. De aanpak richt zich op het verminderen van straatparkeren, het bundelen en beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen en het sturen op doelgroepen via regulering en communicatie. In aanvulling daarop kan het nodig zijn om extra parkeergelegenheid toe te voegen. Bij nieuwbouwprojecten wordt gewerkt met nieuwe parkeernormen en wordt in principe parkeren op eigen terrein gerealiseerd of geconcentreerd in gebouwde voorzieningen. Nieuwe bewoners komen niet in aanmerking voor een vergunning voor straatparkeren. Er wordt gestreefd naar een efficiënter gebruik van het bestaande parkeerareaal (niet op straat)..

Belangrijke uitgangspunten zijn:

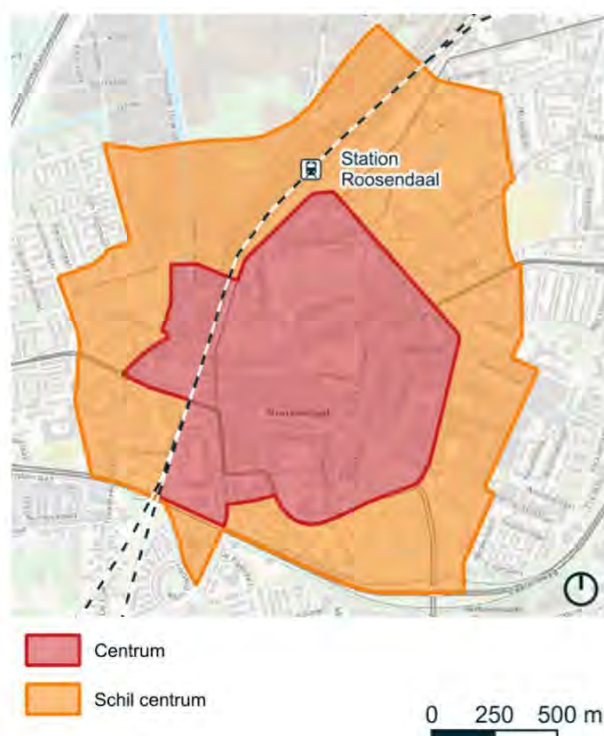
- Bij herinrichting of revitalisering van straten worden geen extra parkeerplaatsen op straat toegevoegd. Waar nodig worden parkeerplaatsen juist verminderd, bijvoorbeeld in het kader van klimaateisen of het verbeteren van de leefkwaliteit.
- Bij nieuwbouwprojecten wordt parkeren op eigen terrein gerealiseerd of geconcentreerd in gebouwde voorzieningen.
- In gebieden met een hoge parkeerdruk worden geen parkeervergunningen verstrekt aan nieuwe bewoners.
- Ultra-kortparkeren op straat wordt beperkt gefaciliteerd bij voorzieningen. Dit gebeurt via betaald parkeren met duidelijke sturing op kortparkeerders middels een progressief tarief, in combinatie met parkeren voor bewoners door middel van vergunningen.
- Er wordt ingezet op veilige fietsroutes en voldoende stallingsmogelijkheden. Buurtfietsenstallingen of ruime inpandige bergingen bij nieuwbouw zijn wenselijk, zodat bewoners hun fiets veilig kunnen stallen zonder dat dit ten koste gaat van hun woon- of bergruimte.
- Er is behoefte aan extra parkeergarages. Aan de randen van het centrum, bijvoorbeeld bij de Laan van Brabant en Mariadal, dienen één of meerdere parkeergarages te worden gerealiseerd die in ieder geval de gebiedseigen parkeervraag opvangen om een hoogwaardig verblijfsklimaat te creëren. De ontwikkelaar van de woningbouwprogramma's staat hier primair voor aan de lat. Deze garages kunnen na afstemming in beperkte mate functioneren als overlooplocatie voor bezoekers van het centrum.
- De parkeergarages in het centrum spelen een steeds belangrijkere rol voor zowel bezoekers als bewoners van het centrum. Een betere benutting is mogelijk door alle parkeerplaatsen in gebruik te nemen en de garage ook in de avonduren open te stellen, zodat bewoners hier optimaal gebruik van kunnen maken met een volledige uitwisselbaarheid van de parkeercapaciteit.
- De Burgemeester Freijterslaan blijft een belangrijke toegangsweg tot het centrum. Een directe ontsluiting van de Nieuwe Markt-garage op deze route voorkomt zoekverkeer en verbetert de bereikbaarheid via de westzijde. De maatregel vraagt echter om ingrijpende civieltechnische aanpassingen en brengt hoge kosten met zich mee. Ook blijven de bevoorrading van de Roselaar en de toegankelijkheid van de Roselaar-garage aandachtspunten. Uitvoering is op korte en lange termijn niet haalbaar gebleken, maar de optie blijft in beeld bij nieuwe kansen.

6.4 De schil

6.4.1 Situatieschets

De Schil omvat de woonstraten rondom de binnenstad, binnen de invloedssfeer van het centrum. Het gebied kent een gemengd parkeerregime: sommige buurten zijn gereguleerd, andere niet. Dit leidt tot een zichtbaar waterbedeefte, waarbij de parkeerdruk in gereguleerde straten vaak laag is, maar juist hoog in aangrenzende, niet-gereguleerde straten. Hierdoor verschuift de parkeerdruk naar straten waar nog geen regulering geldt, wat ten koste gaat van de leefbaarheid en parkeermogelijkheden voor bewoners.

In buurten waar uitbreiding van regulering is overwogen, blijkt uit participatie dat de meningen verdeeld zijn: ongeveer de helft van de bewoners is voor, de andere helft tegen. Dit vraagt om een zorgvuldige en gebiedsgerichte benadering.



Figuur 8: parkeergebied centrum en schil centrum

6.4.2 Wat willen we bereiken

De ambitie voor de schil is het versterken van de leefbaarheid in woonstraten, het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen en OV-haltes en het sturen op duurzame mobiliteit. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk beperkt tot hoofdwegen; doorgaand verkeer door woonstraten wordt ontmoedigd. Parkeren moet passen bij de woonfunctie: met passende parkeernormen, bundeling van voorzieningen en het mogelijk maken van deelmobiliteit. Uitwijkgedrag door bezoekers en werknemers van de binnenstad (gratis parkeren) willen we voorkomen. In overloopstraten wordt extra aandacht besteed aan het voorkomen van parkeerdruk door regulering

6.4.3 Wat betekent dit voor parkeren

- Uitbreiding parkeerregulering vraagt om een gebiedsgerichte aanpak, afgestemd op parkeerdruk en signalen vanuit belanghebbenden.
- Op basis van de parkeerdrukmetingen uitgevoerd in 2024 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) kunnen verschillende straten in de schil in aanmerking komen voor het invoeren van parkeerregulering. Dit betreft onder andere de omgeving van de Charitasstraat, Sint Alphonsusstraat, Van Goghlaan, Van Gilzelaan en de Middenstraat. In deze straten is sprake van een verhoogde parkeerdruk, mede veroorzaakt door verschuiving vanuit nabijgelegen gereguleerde zones.
- Waterbedeeften worden actief gemonitord en waar nodig aangepakt via uitbreiding van regulering. Deze regulering vindt gebiedsgewijs plaats. De invoering van gereguleerd parkeren in deze straten wordt meegenomen in de afwegingen binnen het uitvoeringsprogramma.

- Nieuwe ontwikkelingen parkeren op eigen terrein.
- Lagere parkeernormen bij inbreiding worden gecombineerd met maatregelen om extra parkeerdruk te voorkomen. Parkeerregulering wordt waar nodig pro-actief ingevoerd.
- Bundeling van parkeervoorzieningen (hubs) dragen bij aan efficiënt ruimtegebruik.
- Deelmobiliteit wordt gefaciliteerd, met hubs op strategische locaties.
- POET⁴-aankpak wordt toegepast, met inventarisatie van parkeermogelijkheden op eigen terrein.
- Fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein.

6.5 Spoorzone

6.5.1 Situatieschets

De spoorbundel vormt momenteel een barrière tussen oost en west Roosendaal. Tegelijkertijd biedt het gebied grote kansen om beide stadsdelen te verbinden en te transformeren tot een levendig, hoogstedelijk verblijfsgebied. Door de gefaseerde uitplaatsing van een deel van het emplacement ontstaat ruimte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zoals o.a. Spoor C2; Hierdoor kunnen beide stadsdelen beter met elkaar verbonden worden door nieuwe/gewenste verbindingen voor langzaam verkeer, OV en auto⁵. De toegang tot het station wordt in de toekomst tweezijdig, ook aan de kant van Spoor C is het straks eenvoudig om het station te bereiken.



Figuur 9: parkeergebied spoorzone

Met het station en een toekomstige OV-hub als dragers van het gebied, ligt de focus op duurzame bereikbaarheid. De Spoorzone met o.a. Spoor C en Stationskwartier wordt daarmee aantrekkelijk voor nieuwe bewoners en voorzieningen zoals onderwijs en andere economische functies. Zo kiezen we voor een stedelijk woonmilieu dat goed te voet, per fiets en met het OV bereikbaar is. Het gebied wordt autoluw ingericht. Door de gunstige ligging aan een hoogwaardig OV-knooppunt is een lage parkeernorm hier op zijn plaats.

6.5.2 Wat willen we bereiken?

Het gebied krijgt een echte OV-HUB-functie voor reizigers, met overstapmogelijkheden tussen trein, bus, fiets en deelmobiliteit. De openbare ruimte wordt ingericht op verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit. Autoverkeer wordt gefaciliteerd op hoofdroutes aan de randen, maar niet gestimuleerd binnen het gebied zelf. Nieuwbouwprojecten worden ontworpen met lage parkeernormen die mede

⁴ POET: Parkeren Op Eigen Terrein

⁵ Bron: Gebiedspaspoorten, RSD40

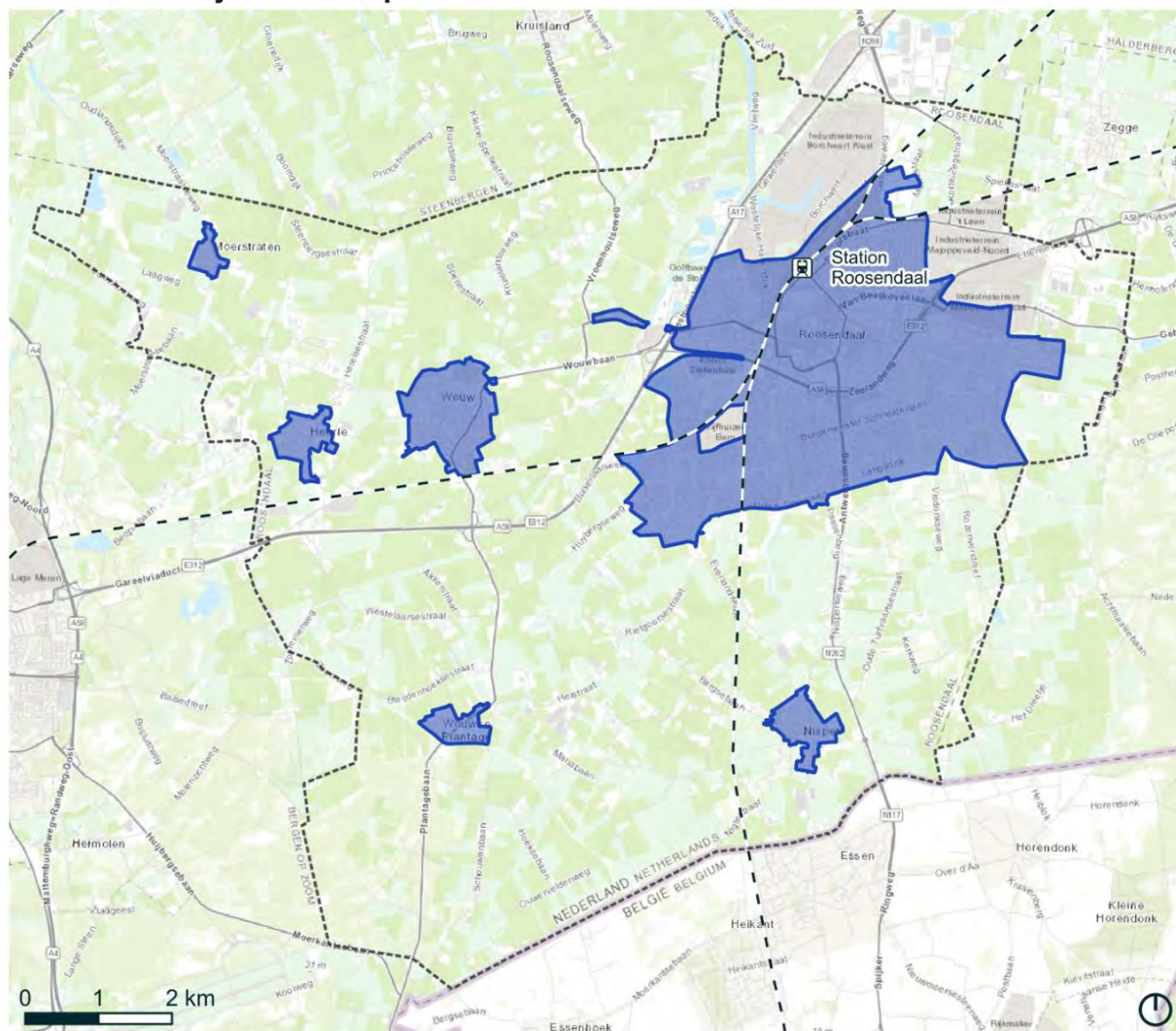
randvoorwaardelijk worden gesteld door het Rijk in het kader van de landelijke verstedelijkingsopgave met een focus op collectieve mobiliteitsoplossingen en beperkt parkeren.

6.5.3 Wat betekent dit voor parkeren

De parkeerplaatsen die nodig zijn voor woningbouwontwikkelingen kunnen goed worden gecombineerd met een Park & Ride-functie. Aan zowel de Spoor C-zijde als aan de zijde van het Stationskwartier worden mobiliteitshubs met een P&R-functie gerealiseerd. In het nabij het spoorzonegebied gelegen Stadsoevers komt een extra parkeergarage naast het EKP-gebouw. Deze voorziet in de parkeervraag van zowel nieuwe als bestaande bewoners en vervult daarnaast een belangrijke functie voor bezoekers van het gebied.

- Lage, sturende parkeernormen worden gehanteerd om het mobiliteitsgedrag van nieuwe bewoners en gebruikers te beïnvloeden. Door de nabijheid van het station, goed openbaar vervoer en voorzieningen op loop- en fietsafstand is autobezit minder noodzakelijk.
- Parkeren gebeurt zoveel mogelijk op eigen terrein of in de mobiliteitshub, zodat de openbare ruimte kwalitatief kan worden ingericht.
- Proactieve parkeerregulering wordt ingevoerd, passend bij het stedelijke karakter en de gewenste lage auto-afhankelijkheid. Dit voorkomt parkeerverlast in omliggende wijken en draagt bij aan een leefbare stedelijke omgeving. Het doel van regulering is de sturende werkingen en het bewerkstelligen van een aangepast bereikbaarheidsprofiel van het gebied door een optimale uitwisselbaarheid van de p-capaciteit te garanderen bieden m.n. mobiliteitshubs oplossingen voor het gele gebied.
- Fietsparkeren wordt ruim gefaciliteerd, aansluitend op het mobiliteitsprofiel van het gebied, mede ook i.c.m. de 2-zijdige bereikbaarheid voor reizigers van het station. Een parkeerfunctie die mede gekoppeld kan worden aan de mobiliteitshubs in o.a. het gebied van Spoor C.
- Deelmobiliteit krijgt een prominente plek, met voorzieningen voor deelauto's, deelfietsen en andere gedeelde vervoersvormen als onderdeel van functie van mobiliteitshub.

6.6 Woonwijken en dorpen



Figuur 10: parkeergebied spoorzone

6.6.1 Situatieschets

Deze gebieden kenmerken zich door een focus op leefbaarheid, het weren van doorgaand verkeer, en het verbeteren van fietsvoorzieningen. De dorpen hebben een eigen dynamiek, waarbij het belangrijk is om de basisbereikbaarheid te garanderen en voorzieningen op peil te houden. Het parkeerbeleid is hier momenteel overwegend faciliterend, met ruimte voor maatwerk.

De woonwijken en dorpen binnen de gemeente Roosendaal kennen een gevarieerde parkeerdruk. In de meeste woonwijken is deze goed beheersbaar en wordt vrij parkeren als een kwaliteit ervaren. In de dorpscentra, zoals Wouw en Heerle, is de parkeerdruk hoger, vooral rondom voorzieningen en op piekmomenten.

6.6.2 Wat willen we bereiken?

In woonwijken en dorpen streven we naar een balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, met behoud van voldoende parkeerruimte bij dorpsvoorzieningen. Voor huidige bewoners hanteren we een faciliterend parkeerbeleid, met aandacht voor een relatief hoge autoafhankelijkheid. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gericht op faciliterende parkeernormen, met aandacht voor deelmobiliteit en het voorkomen van dominante ruimteclaims in de openbare ruimte. Parkeren mag niet leidend zijn in de inrichting van wijken; de sturing op parkeren is een afgeleide van andere vakdisciplines, zoals stedenbouw, openbare ruimte en mobiliteit.

6.6.3 Wat betekent dit voor parkeren?

Voor bestaande woonwijken en dorpen:

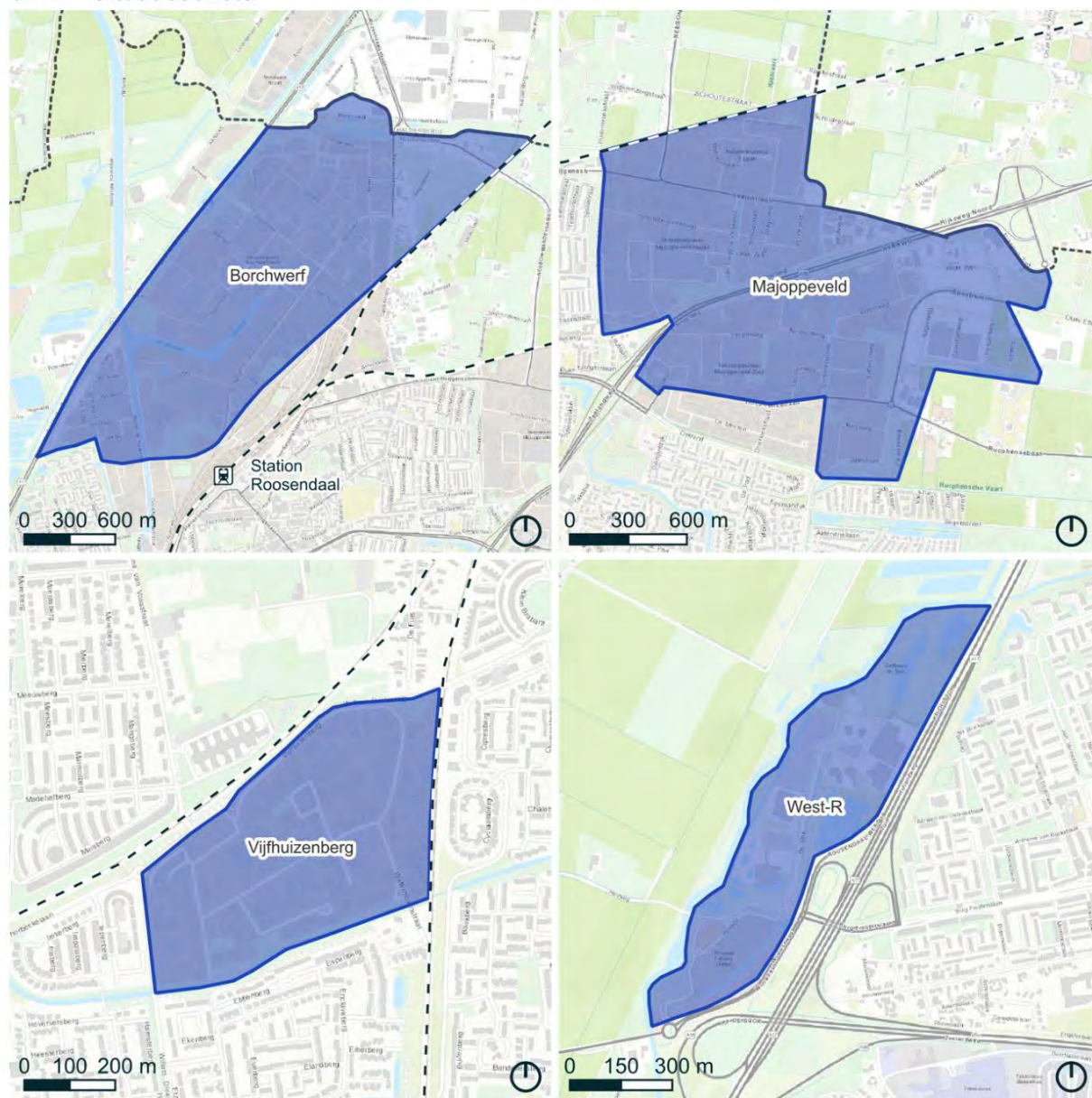
- Het parkeerbeleid is faciliterend, met aandacht voor autoafhankelijkheid van bewoners.
- Vrij parkeren wordt gezien als kwaliteit en blijft behouden waar mogelijk.
- Om extra verharding van de openbare ruimte en particuliere voortuinen te voorkomen, ontmoedigen we het individueel aanleggen van parkeerplaatsen in voortuinen. Uitrivitvergunningen worden uitsluitend verleend voor geclusterde parkeervoorzieningen. Hiermee stimuleren we een efficiënter ruimtegebruik en dragen we bij aan het beter benutten van de bestaande openbare parkeercapaciteit
- Alleen parkeerplekken aanleggen bij parkeeroverlast en pas nadat de 4B-aanpak is doorlopen.
- Gebiedsgericht werken: loopafstanden en lokale context betrekken bij het oplossen van parkeerproblemen.

Voor nieuwe ontwikkelingen en ruimtelijke transformaties binnen woonwijken en dorpen:

- Faciliterende parkeernormen met ruimte voor fietsparkeren en deelmobiliteit.
- Parkeren op eigen terrein; geen dominante ruimteclaim in de openbare ruimte.
- Parkeren mag niet leidend zijn in de inrichting van wijken; het is een afgeleide van stedenbouw, openbare ruimte en mobiliteit.
- Bij overloop van parkeren door lage parkeernormen kan reactief parkeerregulering ingevoerd worden om parkeeroverlast te voorkomen en de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren.

6.7 Bedrijventerreinen en Leisurepark (West-R)

6.7.1 Situatieschets



Figuur 11: parkeergebied bedrijventerreinen en West-R

Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen vormen belangrijke economische zones binnen Roosendaal. Hier ligt de nadruk op bereikbaarheid, logistiek verkeer en samenwerking met bedrijven. Parkeren gebeurt voornamelijk door werknemers en gebeurt op eigen terrein. Ook is er ruimte voor het parkeren van grote voertuigen op de straten die zijn opgenomen in het APV. Een knelpunt is het overnachten van vrachtwagenchauffeurs op bedrijventerreinen, vaak op ongewenste plekken en met overlast door

Parkeerbeleidsplan Roosendaal
Versie 2.0

afval. De bestaande truckparking op Borchwerf 2 wordt niet optimaal benut: in het weekend staat deze vol, terwijl er doordeweeks veel leegstand is. De aanpak voor Borchwerf 2 zal in overleg met de gemeente Halderberge moeten worden afgestemd, i.v.m. het gemeente grensoverschrijdend bedrijfsterrein.

Leisurepark West-R

Bij het Leisurepark (West-R) is sprake van piekdrukke op drukke dagen, waarbij het parkeerterrein volledig vol staat. De parkeergelegenheid wordt voornamelijk gebruikt door bezoekers van het West-R. Het noordelijk deel van het leisurepark wordt ook door andere doelgroepen, zoals de salonwagens van de kermis of rijsschooleigenaren gebruikt. Verdere ontwikkeling van het leisurepark zet de beschikbare parkeerruimte onder druk.

6.7.2 Wat willen we bereiken?

Bedrijventerreinen zoals Borchwerf, Majoppeveld en Vijfhuizenberg vragen om een parkeer- en mobiliteitsaanpak, gericht op bereikbaarheid, logistiek verkeer en samenwerking met bedrijven. Ook voor het Leisurepark streven we naar een parkeerbeleid dat aansluit bij de functie van het gebied; recreatie, winkelen en werken. De focus ligt op de volgende onderdelen:

- **Parkeren op eigen terrein:** Dit is het uitgangspunt om overloop naar openbare ruimte te voorkomen en de doorgang van verkeer te waarborgen. Daarbij blijft het aanwezige groen behouden.
- **Optimalisatie van truckparking:** We zetten in op uitbreiding op strategische locaties (zie verder 5.5).
- **Stimuleren van fietsgebruik onder werknemers:** Dit doen we door het realiseren van goede en veilige stallingsvoorzieningen in de openbare ruimte indien deze niet kunnen worden voorzien door werknemers zelf.
- **Samenwerking met bedrijven:** We stimuleren kleinschalige deelmobiliteit en andere mobiliteitsoplossingen in samenwerking met ondernemers. We vragen via bedrijfsvervoerplannen ook de bedrijven om voor het personeel maatregelen te laten nemen die een positieve modal shift te weeg brengt.
- **Ontwikkeling van een mobiliteitshub bij West-R:** Deze hub moet een goede verbinding bieden met de stad en het station, en bijdragen aan een toekomstbestendige mobiliteitsstructuur (zie ook 5.1.1)
- **Verbinding met grote mobiliteitshubs:** Goede bereikbaarheid van en naar het treinstation en andere OV-knooppunten is essentieel om de terreinen minder autoafhankelijk te maken.

6.7.3 Wat betekent dit voor parkeren?

Bedrijventerreinen:

- Parkeren gebeurt primair op eigen terrein; geen overloop naar omliggende woongebieden of op de doorgaande wegen.
- Vrachtwagenparkeren op openbare weg wordt ontmoedigd; overnachten is ongewenst. Dit moet alleen worden toegestaan op de truckparking.
- Bestaande truckparking wordt beter benut door tariefdifferentiatie (weekend vs. doordeweeks).
- Onderzoek naar locatie voor een tweede truckparking bij piekdrukke.

- Fietsparkeren wordt uitgebreid bij bedrijven en OV-haltes.
- Openbaarvervoer, flexvervoer (op afroep) en deelvervoer wordt gefaciliteerd via samenwerking met bedrijven.

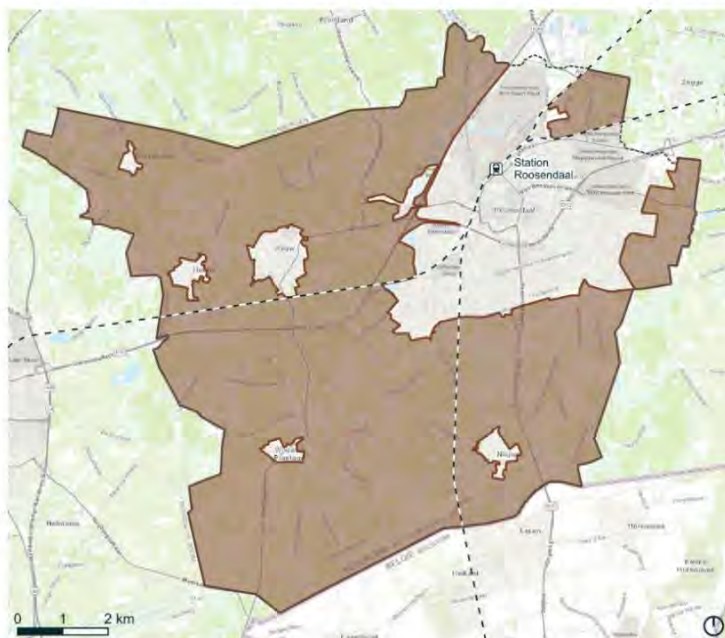
Leisurepark (West-R):

- Piekdrukke wordt opgevangen door slimme benutting van bestaande terreinen en tijdelijke voorzieningen om de extra parkeerders te kunnen opvangen.
- Ontwikkelingen op West-R brengen extra parkeervraag met zich mee en vragen om herziening van het parkeren.
- Mobiliteitshub met OV-koppeling en deelmobiliteit wordt ontwikkeld.
- Het bestaande parkeerterrein aan de noordzijde wordt voorzien van een gestapelde parkeervoorziening.
- Parkeerplaatsen langs de centrale as worden verwijderd zodat het groene karakter van het Leisurepark versterkt wordt.
- Parkeerregulering wordt ingevoerd. In overleg met de ondernemers wordt op tactisch niveau gekeken naar de uitbreiding van parkeerregulering met een bij de doelgroep passende parkeertarifiering.
- Fietsvoorzieningen worden versterkt voor bezoekers en werknemers.

6.8 Buitengebied

6.8.1 Situatieschets

Het buitengebied van Roosendaal kent weinig parkeerproblemen. Er is voldoende ruimte en parkeren gebeurt vrijwel overal op eigen terrein. Overlast is beperkt, maar kan incidenteel ontstaan bij recreatieve hotspots of evenementen.



Figuur 12: buitengebied

6.8.2 Wat willen we bereiken?

Het doel is om het huidige evenwicht te behouden: parkeren op eigen terrein, geen buitensporige overloop naar openbare ruimte, en het voorkomen van overlast. Waar nodig wordt ingezet op het beperken van uitritten naar gebiedsontsluitingswegen en het beschermen van de kwaliteit van het landschap en de openbare ruimte.

6.8.3 Wat betekent dit voor parkeren

- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van het principe dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvindt, zodat de openbare ruimte niet onnodig wordt belast.
- In bestaande situaties wordt maatwerk toegepast. Waar sprake is van structurele parkeeroverlast, wordt bekeken waar bestaande parkeervoorzieningen beter benut kunnen worden. Er wordt terughoudend omgegaan met het toevoegen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte, tenzij dit aantoonbaar bijdraagt aan de leefbaarheid of verkeersveiligheid.
- Fietsgebruik wordt ook in het buitengebied gestimuleerd, bijvoorbeeld door het realiseren van veilige fietsroutes en voldoende stallingsmogelijkheden bij voorzieningen en knooppunten.

7. Organisatie en financiën

Een effectief parkeerbeleid vraagt om een sterke uitvoeringsorganisatie. In Roosendaal werken de gemeente en Parkeerbeheer Roosendaal B.V. samen aan een professionele uitvoering, met aandacht voor handhaving, exploitatie, financiering en samenwerking. Dit hoofdstuk beschrijft hoe deze onderdelen zijn georganiseerd en worden doorontwikkeld.

Perspectief: De ondernemer

Ahmed runt een speciaalzaak in Roosendaal en is blij met de parkeergarage vlakbij het centrum. Zijn klanten kunnen daar makkelijk en veilig parkeren, zonder te hoeven zoeken naar een plek op straat. Zelf komt hij meestal op de fiets: snel, gezond en hij kan die kwijt in de bewaakte fietsenstalling. Zijn medewerkers wonen verspreid over de regio en maken gebruik van een mobiliteitshub aan de rand van de stad. Daar parkeren ze hun auto voordelig en reizen het laatste stukje met de fiets of te voet. Zo blijft het centrum leefbaar én goed bereikbaar.

De effectiviteit van het parkeerbeleid hangt sterk samen met een goed georganiseerde uitvoering. Met de ambities uit dit beleidsplan – zoals gebiedsgerichte regulering, mobiliteitshubs, fietsparkeren, monitoring en het mobiliteitsfonds – neemt de complexiteit van het takenpakket toe. Dit vraagt om een duidelijke taakverdeling, inzicht in kosten en opbrengsten, voldoende capaciteit en expertise, en nauwe samenwerking tussen Parkeerbeheer Roosendaal en gemeentelijke afdelingen.

7.1 Handhaving

Een goede uitvoering van het parkeerbeleid staat of valt met effectieve en proportionele handhaving. Handhaving draagt bij aan de geloofwaardigheid van het beleid, het eerlijk gebruik van schaarse parkeerruimte en het vergroten van de betalingsbereidheid. Daarom zijn hieronder de doelen, uitgangspunten en scope van de handhaving vastlegt.

Doelen

De handhaving richt zich op het realiseren van de volgende beleidsdoelen:

- Vergroten van de betalingsbereidheid;
- Verminderen van foutparkeren, ter bevordering van veiligheid, leefbaarheid en verkeersdoorstroming;
- Ondersteunen van de geloofwaardigheid van het parkeerbeleid;
- Bijdragen aan een eerlijk gebruik van de beschikbare parkeerruimte.

Uitgangspunten

- Klantvriendelijke benadering: waar mogelijk eerst informeren, daarna sanctioneren;
- Datagestuurd handhaven: inzet op basis van data-analyse, meldingen en klachtenpatronen;
- Efficiëntie en proportionaliteit: inzet van capaciteit waar de grootste maatschappelijke effecten te behalen zijn;

- Prioriteit voor veiligheid en doorstroming: zoals foutparkeren op hoeken, stoepen of buiten de vakken;
- Juridische borging: Mulderfeiten worden meegenomen voor uniforme en rechtmatige handhaving.

Gebied en scope

De handhaving richt zich op het gereguleerde gebied én de directe schil eromheen, om het waterbedeffect en overloop te beheersen. Extra aandacht gaat uit naar Hotspots (winkelstraten, autoluwe zones en gebieden met terugkerende klachten) en geeft flexibele inzet bij evenementen, piekmomenten en verwachte parkeerdruk.

7.2 Parkeerexploitatie

De gemeente Roosendaal werkt op basis van het nieuwe parkeerbeleid aan een beleidsmatige uitwerking van de parkeerexploitatie, waarin kosten, opbrengsten en investeringen op een transparante en structurele manier worden verantwoord. Deze paragraaf beschrijft hoe de parkeerexploitatie wordt ingezet als instrument om beleidsdoelen te realiseren en welke uitgangspunten daarbij gelden.

Dekking parkeerexploitatie

De parkeerexploitatie omvat alle kosten en opbrengsten die samenhangen met het gemeentelijke parkeerareaal, waaronder:

- Investerings in parkeervoorzieningen, zoals garages, terreinen en straatparkeren;
- Kosten voor fietsparkeervoorzieningen, als onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid;
- Bijdragen aan het mobiliteitsfonds, bijvoorbeeld via afkoopregelingen bij gebundelde parkeervoorzieningen in nieuwe ontwikkelingen;
- Inkomsten van parkeergelden, vergunningen en ontheffingen;
- Winst vanuit Parkeerbeheer of compensaties aan Parkeerbeheer;
- Afdracht aan algemene middelen;
- Beheer, onderhoud, toezicht en handhaving van parkeerlocaties;
- Financiering van de onrendabele top van toekomstige mobiliteitshubs en innovatieve parkeeroplossingen.

Uitgangspunten en systematiek

Het parkeerbeleid werkt toe naar het principe van een gesloten systeem: opbrengsten uit parkeren worden zoveel mogelijk ingezet voor parkeergerelateerde voorzieningen en mobiliteitsmaatregelen.

Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een overschot in de parkeerexploitatie wordt pas naar de algemene middelen gestort als er geen bijdrage aan (toekomstige) parkeergarages, hubs of andere parkeervoorzieningen nodig is;
- Tweejaarlijkse indexering van parkeertarieven, vergunningen en abonnementen, vanaf 2027;
- Periodieke herijking van marktconformiteit, bijvoorbeeld via benchmarks met vergelijkbare gemeenten;
- Inzicht in alle aan parkeren gerelateerde kosten, inclusief investeringen, beheer en handhaving;

- Verkenning van tariefdifferentiatie garageparkeren, straatparkeren (kort en ultrakort) en later mobiliteitshubs. Een tekort bij mobiliteitshubs kan door hogere tarieven bij straatparkeren worden opgevangen.

Parkeertarieven

De gemeente Roosendaal streeft naar een kostendekkende exploitatie van het parkeerbeleid. Daarbij worden parkeertarieven niet alleen ingezet om kosten te dekken, maar ook als sturingsinstrument om het gebruik van parkeervoorzieningen te beïnvloeden, met behoud van gastvrijheid en bereikbaarheid van het centrum. Tot en met 2027 worden de parkeertarieven niet geïndexeerd. In de aanloop naar 2027 wordt een bekeken of parkeerregulering nog kostendekkend is en of de tarieven nog marktconform zijn ten opzichte van vergelijkbare gemeenten. Op basis van deze evaluatie wordt besloten of en hoe indexering of tariefsverhoging vanaf 2027 wordt doorgevoerd

7.3 Mobiliteitsfonds

Om innovatieve investeringen zoals mobiliteitshubs te ondersteunen, richt Roosendaal een mobiliteitsfonds in. Dit fonds bundelt bijdragen van ontwikkelaars die niet volledig op eigen terrein parkeren, aangevuld met gemeentelijke middelen. De gemeente investeert hiermee in duurzame mobiliteitsmaatregelen in de directe omgeving van nieuwe ontwikkelingen. Bij voorzieningen met dubbelgebruik, zoals voor bewoners én bezoekers, kan de gemeente meefinancieren, mits dit bijdraagt aan bredere doelen zoals deelmobiliteit of het verlagen van parkeerdruk. Gemeentelijke bijdragen komen bij voorkeur uit een gesloten parkeerexploitatie.

De opbrengsten uit het mobiliteitsfonds worden besteed aan parkeervoorzieningen of parkeerplaats vervangende maatregelen zoals:

- Fietsparkeervoorzieningen;
- Deelmobiliteit;
- Verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- Mobiliteitshubs en gebundelde parkeervoorzieningen.

Het mobiliteitsfonds wordt juridisch verankerd in de Nota Parkeernormen, waarin de voorwaarden voor bijdragen en besteding worden vastgelegd.

7.4 De (veranderende) rol van Parkeerbeheer

Parkeerbeheer Roosendaal B.V. vervult een centrale rol in de uitvoering van het gemeentelijke parkeerbeleid. De organisatie is verantwoordelijk voor de exploitatie van parkeergarages, parkeerterreinen en vergunningverlening, en fungeert als uitvoeringsorganisatie die nauw verbonden is met de gemeente. Deze samenwerking maakt het mogelijk om operationele kennis, financiële sturing en beleidsdoelen te combineren binnen één samenhangend systeem.

De komende jaren worden nieuwe parkeergarages gerealiseerd, vooral op locaties waar parkeren niet op maaiveldniveau kan worden opgelost. Een deel daarvan zal in eigendom en exploitatie komen van Parkeerbeheer. Parkeerbeheer wordt eigenaar en exploitant van deze garages en levert abonnementen aan de gemeente tegen kostprijs plus een redelijke marge. De gemeente biedt deze

vervolgens aan bewoners aan tegen een passend tarief. Eventuele tekorten kunnen worden gecompenseerd uit andere parkeeropbrengsten, waardoor een gesloten financieel systeem ontstaat waarin publieke sturing behouden blijft.

8. Uitwerking en vervolg

De parkeerkaders in dit beleidsplan bieden richting voor het gebiedsgerichte parkeerbeleid in Roosendaal. Ze vormen het fundament voor concrete maatregelen die bijdragen aan een toekomstbestendig parkeerbeleid, passend bij de mobiliteitsvisie en ruimtelijke ambities van de gemeente. Na vaststelling van deze kaders door de gemeenteraad wordt gestart met de verdere uitwerking. Hieronder zijn enkele uitwerkingen nader toegelicht.

Perspectief: De vrachtwagenchauffeur

Henk rijdt al jaren als vrachtwagenchauffeur en woont in Roosendaal. Voorheen was het altijd zoeken naar een veilige plek om zijn truck te parkeren na een lange rit. Sinds de gemeente een truckparking heeft ingericht, kan hij zijn vrachtwagen daar kwijt zonder zorgen. De plek is goed bereikbaar, beveiligd en speciaal ingericht voor vrachtverkeer. Henk vindt het prettig dat hij zijn werkdag zo netjes kan afsluiten en dat hij zijn truck niet meer in de woonwijk hoeft te parkeren.

8.1 Parkeren bij gebiedsontwikkelingen

De gemeente Roosendaal hanteert momenteel alleen parkeernormen voor auto's bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen worden geactualiseerd en fietsparkeernormen worden toegevoegd in de aparte beleidsnota: de Nota parkeernormen. Deze nota vormt een uitwerking van de parkeerkaders en biedt ontwikkelaars en initiatiefnemers duidelijkheid over de parkeerverplichting bij nieuwe projecten. Daarnaast wordt ook de mogelijkheid tot het verkrijgen van een parkeervergunning bij nieuwe ontwikkelingen meegenomen. Als een ontwikkelaar niet kan voldoen aan de parkeernorm kan onder bepaalde voorwaarden de parkeereis worden afgekocht. Dit komt dan terecht in een nieuw op te richten mobiliteitsfonds waarbij de gelden gebruikt worden voor parkeervoorzieningen en auto vervangende maatregelen zoals deelmobiliteit en fietsparkeerplaatsen.

8.2 Parkeerregulering en parkeervergunningen

Als onderdeel van de uitwerking van het parkeerbeleid stelt het college van burgemeester en wethouders beleidsregels vast voor parkeerregulering en vergunningverlening. Deze beleidsregels geven invulling aan de wijze waarop de gemeente Roosendaal omgaat met het toekennen van parkeervergunningen en het instellen van gereguleerde zones. In de beleidsregels wordt onder andere vastgelegd:

- Wie in aanmerking komt voor een bewonersvergunning, en onder welke voorwaarden;
- Het aantal vergunningen per adres, afhankelijk van woningtype, locatie en parkeerdruk;
- De regels voor bedrijfsvergunningen, zoals criteria voor toekenning en het aantal voertuigen;
- De inrichting van vergunninghouderszones, inclusief maximale parkeerduur en uitzonderingen;
- Beschrijving van de gebiedsindeling.

8.3 Locatie van parkeerregulering

Roosendaal herzielt de locaties en typen parkeerregulering per straat. Uitbreiding van vergunninghouders- of betaald parkeren wordt afgewogen op basis van beleidskaders. De regulering wordt vastgelegd in het aanwijzingsbesluit betaald parkeren, dat is gebaseerd op de parkeerverordening en beleidsregels. Dit besluit bepaalt onder meer:

- De begrenzing van gereguleerde gebieden;
- Het type regulering (bijv. betaald, vergunninghouders, gemengd);
- Eventuele zones voor (ultra-)kort parkeren met afwijkende voorwaarden;
- De dagen en tijden waarop regulering geldt;
- Uitzonderingen of aanvullende bepalingen.

Voor uitbreiding buiten de huidige grenzen of bij afwijkende tarieven wordt besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd in de vorm van de parkeerbelastingverordening.

8.4 Uitwerking parkeerexploitatie

Om de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma financieel te onderbouwen, werkt Roosendaal de parkeerexploitatie verder uit. Deze geeft inzicht in kosten en opbrengsten van parkeervoorzieningen zoals garages, terreinen en straatparkeren, en vormt een basis voor investeringsafwegingen, tariefstelling en een sluitende begroting. De exploitatie omvat onder meer:

- Inkomsten uit betaald parkeren, vergunningen, naheffingen en bijdragen van derden;
- Uitgaven voor beheer, onderhoud, investeringen in nieuwe voorzieningen, digitalisering en toezicht;
- Bijdragen aan mobiliteitsmaatregelen, zoals mobiliteitshubs, fietsparkeren en deelmobiliteit;
- Scenario's voor tariefontwikkeling en de impact op gebruik en opbrengsten.

Bij nieuwbouwlocaties worden ook de financiële gevolgen van nieuwe parkeergarages en mobiliteitshubs inzichtelijk gemaakt. Abonnementstarieven en structurele lasten worden hierin meegenomen. Eventuele tekorten kunnen worden gedekt uit straatparkeren, omdat niet-maaiveldparkeren ruimte schept voor een kwalitatief beter openbaar gebied.

De parkeerexploitatie valt onder verantwoordelijkheid van het college. De gemeenteraad stelt de financiële en beleidsmatige kaders vast en besluit over investeringen in garages en hubs..

8.5 Monitoring en evaluatieplan

Roosendaal monitort parkeren structureel om trends, effecten en knelpunten tijdig te signaleren. Hiervoor wordt actuele data gebruikt, zoals parkeertellingen, gebruikscijfers, vergunningen en handhavingresultaten. Ook wordt gekeken naar kortparkeerplaatsen, bezettingsgraad en betalingsbereidheid. Zo ontstaat een actueel beeld van de parkeerdruk en het functioneren van het beleid.

Daarnaast vindt financiële monitoring plaats. De parkeerexploitatie wordt periodiek doorgerekend om kosten, opbrengsten en beleidskeuzes goed te onderbouwen. De frequentie van monitoring sluit aan bij beschikbare systemen en informatiebehoefte: parkeergarages worden continu gevolgd,

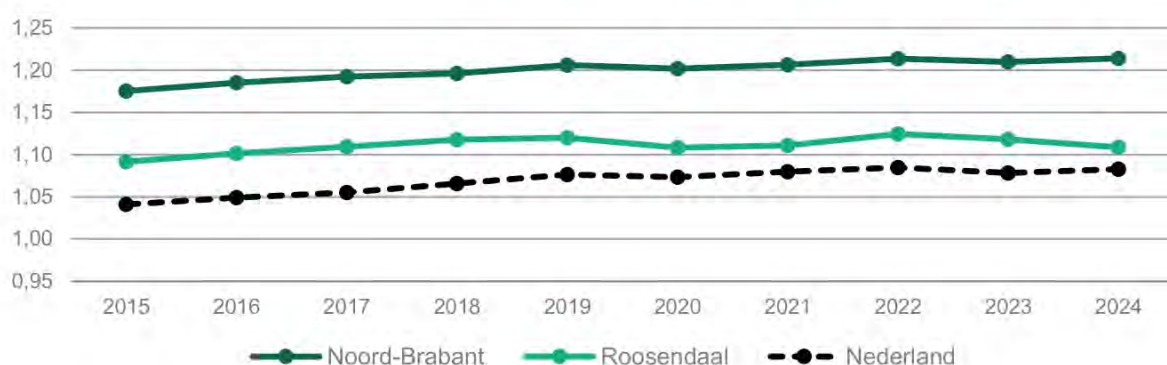
straatmetingen vinden minimaal eens per twee jaar plaats. Verdere digitalisering maakt intensievere monitoring mogelijk.

Bijlage 1 Huidige situatie parkeren

Autobezit in Roosendaal

Noord-Brabant kent een relatief hoog autobezit. Hoewel het autobezit in Roosendaal lager ligt dan het provinciale gemiddelde, is het nog steeds hoger dan het landelijke gemiddelde.

Figuur 4 toont de ontwikkeling van het autobezit in Roosendaal, Noord-Brabant en Nederland tussen 2015 en 2024 (bron: CBS).



Figuur 13: Ontwikkeling autobezit in Roosendaal, provincie Noord-Brabant en landelijk. Bron: CBS 2015 t/m 2024.

Daarnaast biedt figuur 5Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. een vergelijking van het autobezit in Roosendaal met dat van vergelijkbare gemeenten in de regio. Hieruit blijkt dat Roosendaal een gemiddeld autobezit kent. In alle opgenomen gemeenten is het autobezit toegenomen, met uitzondering van Breda. In Roosendaal bedroeg de stijging **2%** over de afgelopen tien jaar.

Roosendaal	1,11	2%
Oss	1,18	2%
Helmond	1,10	6%
Bergen op Zoom	1,09	5%
Dordrecht	1,07	8%
Etten-Leur	1,17	1%
Breda	1,68	-2%
Tilburg	1,08	8%
Provincie Noord Brabant	1,21	4%
Nederland	1,08	3%

Het autobezit in Roosendaal is relatief stabiel en ligt iets boven het landelijke gemiddelde, maar stijgt minder hard. Deze stabiele ontwikkeling biedt ruimte voor een parkeerbeleid dat inzet op maatwerk: enerzijds rekening houdend met een bovengemiddeld autobezit van de huidige bewoner, anderzijds anticiperend op toekomstige mobiliteitstrends zoals deelmobiliteit en een veranderende

Figuur 14: : Ontwikkeling autobezit in Roosendaal en andere gemeenten in de regio (bron: CBS 2015 en 2024)

parkeerbehoefte.

Historische context van het parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in Roosendaal kent een historie, met als belangrijke mijlpalen de invoering van nieuw beleid in 2002 en het Parkeerplan 2016–2021. Hoewel dit laatste plan inmiddels verouderd is, zijn de daarin geformuleerde uitgangspunten tot op heden richtinggevend geweest.

Het beleid is gericht op het voorkomen van parkeeroverlast door de juiste parkeerder naar de juiste plek te sturen. Openbare parkeerplaatsen zijn bij voorkeur bestemd voor bewoners en kort bezoek, terwijl parkeergarages primair bedoeld zijn voor bezoekers. Het beter benutten van deze garages en de aanleg van een nieuwe centrumring dragen hieraan bij. Uitvoerende taken zoals handhaving of het uitgeven van vergunningen in het betaald parkeergebied zijn ondergebracht bij Parkeerbeheer Roosendaal. Zij zijn ook verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van de parkeergarages

Straatparkeren

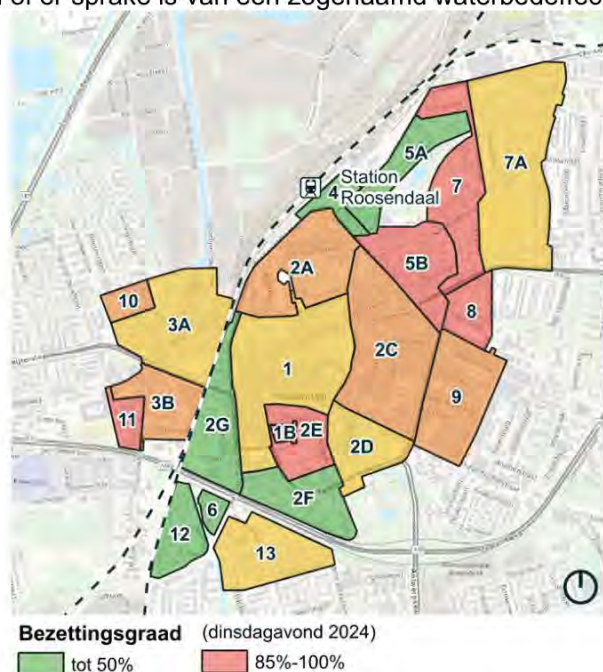
In het betaald parkeergebied van Roosendaal wordt het straatparkeren geregeld via parkeerautomaten en digitale parkeerapps. Doordat digitaal parkeren steeds gebruikelijker is geworden, is sinds 2025 het aantal automaten verminderd. Op dit moment wordt de handhaving uitgevoerd door BOA's die in koppels zichtbaar aanwezig zijn op straat.

Parkeerdruk

Het gereguleerde gebied in Roosendaal wordt regelmatig gemonitord. Sinds 2023 vindt jaarlijks een structurele telling plaats door een extern bureau. Daarbij worden ook enkele omliggende wijken meegenomen om objectief vast te kunnen stellen of er sprake is van een zogenaamd waterbedeffect; de overloop van parkeerders naar andere wijken.

De tellingen worden uitgevoerd op maatgevende momenten, zoals een werkdagmiddag, een werkdagavond en een zaterdagmiddag. In 2023 en 2024 zijn meerdere tellingen uitgevoerd in het centrumgebied. De kaart hiernaast toont de onderzoeksgebieden en de bezettingsgraad op een dinsdagavond.

Uit de tellingen blijkt dat de parkeercapaciteit op de werkdagmiddag en zaterdagmiddag over het algemeen voldoende is. De werkdagavond is het drukste moment, met een gemiddelde bezettingsgraad van 73% over alle sectoren. In sommige gebieden ligt de bezettingsgraad



Figuur 15: Bezettingsgraad op een dinsdagavond in 2024

zelfs boven de 85%⁶. Opvallend zijn bijvoorbeeld de drie onderstaande sectoren in het noordoosten van het centrum:

Sector 5B: 88%

Sector 7: 93%

Sector 8: 87%

Het telmoment voor de werkdagavond loopt tussen 21:00 en 23:00 uur, een periode waarin vooral bewoners gebruikmaken van de parkeerplaatsen.

Sector	dinsdag middag 5/nov	dinsdag avond 5/nov	donderdag middag 7/nov	donderdag avond 7/nov	zaterdag middag 9/nov	zaterdag middag 23/nov
Sector 1	75%	68%	71%	69%	60%	51%
Sector 1B	54%	100%	73%	100%	81%	84%
Sector 2A	54%	76%	54%	90%	55%	61%
Sector 2C	46%	80%	47%	80%	60%	60%
Sector 2D	32%	57%	37%	55%	46%	58%
Sector 2E	62%	90%	77%	80%	79%	80%
Sector 2F	36%	34%	47%	52%	46%	50%
Sector 2G	36%	49%	46%	41%	56%	46%
Sector 3A	43%	71%	48%	71%	43%	27%
Sector 3B	41%	84%	56%	84%	55%	38%
Sector 4	67%	44%	43%	52%	45%	34%
Sector 5A	31%	50%	30%	43%	23%	48%
Sector 5B	42%	88%	60%	81%	50%	43%
Sector 6	22%	18%	4%	34%	22%	3%
Sector 7	60%	93%	67%	82%	57%	63%
Sector 7A	57%	74%	56%	74%	56%	63%
Sector 8	61%	87%	59%	81%	35%	48%
Sector 9	65%	83%	46%	86%	55%	47%
Sector 10	54%	85%	32%	69%	65%	17%
Sector 11	105%	89%	55%	89%	89%	21%
Sector 12	58%	35%	47%	40%	29%	21%
Sector 13	44%	53%	39%	57%	57%	38%
Totaal	52%	73%	52%	73%	53%	50%

Figuur 16: Bezettingsgraad per telmoment (parkeeronderzoek 2024)

Vergunningen

Het aantal uitgegeven parkeervergunningen voor bewoners is de afgelopen jaren licht gedaald, terwijl er een stijging van het aantal bedrijfsvergunningen waarneembaar is. In 2024 zijn er:

4.819 bewonersvergunningen uitgegeven (tegenover 5.122 in 2023 en 4.842 in 2022).

⁶Wanneer meer dan 85% van de parkeerplaatsen bezet is, wordt een gebied als 'vol' beschouwd. Mensen krijgen vanaf een bezettingsgraad van 85% moeite met het vinden van een parkeerplek.

1.007 bedrijfsvergunningen uitgegeven (tegenover 932 in 2023 en 468 in 2022).

Handhaving straatparkeren

Om te zorgen dat de regels op straat worden nageleefd is handhaving gewenst. Dit betekent in de praktijk ook dat er waarschuwingen of bekeuringen moeten worden uitgedeeld. Het aantal naheffingen in het gereguleerde gebied is de afgelopen jaren stabiel gebleven:

8.772 naheffingen (tegenover 8.724 naheffingen in 2023 en 8.241 naheffingen in 2022)

Garageparkeren

Roosendaal beschikt over vijf parkeergarages in en rond het centrum, die primair zijn bedoeld voor bezoekers. In de afgelopen jaren is actief ingezet op een betere benutting van deze garages, onder meer door duidelijke bewegwijzering en de aanleg van de nieuwe centrumring.

Bestaande parkeergarages:

Nieuwe Markt (Nieuwe Markt 81, 520 plaatsen, 24/7 open)

Biggelaar (Biggelaar 29, 375 plaatsen, 24/7 open)

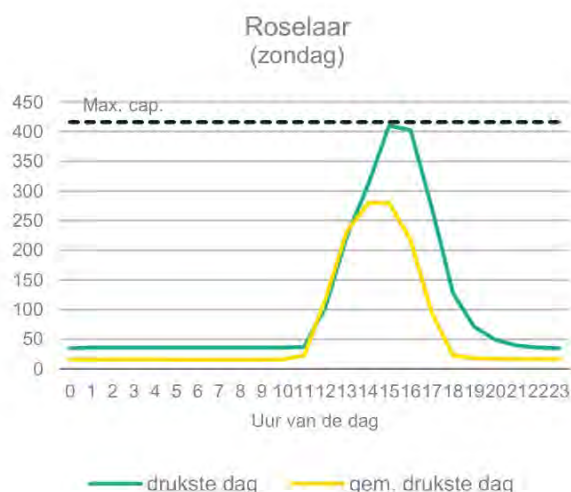
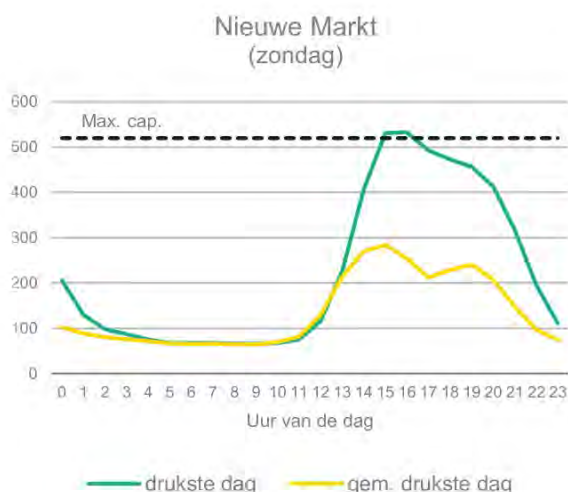
Roselaar (Laan van Brabant 5, 416 plaatsen, open tot 20:30 uur)

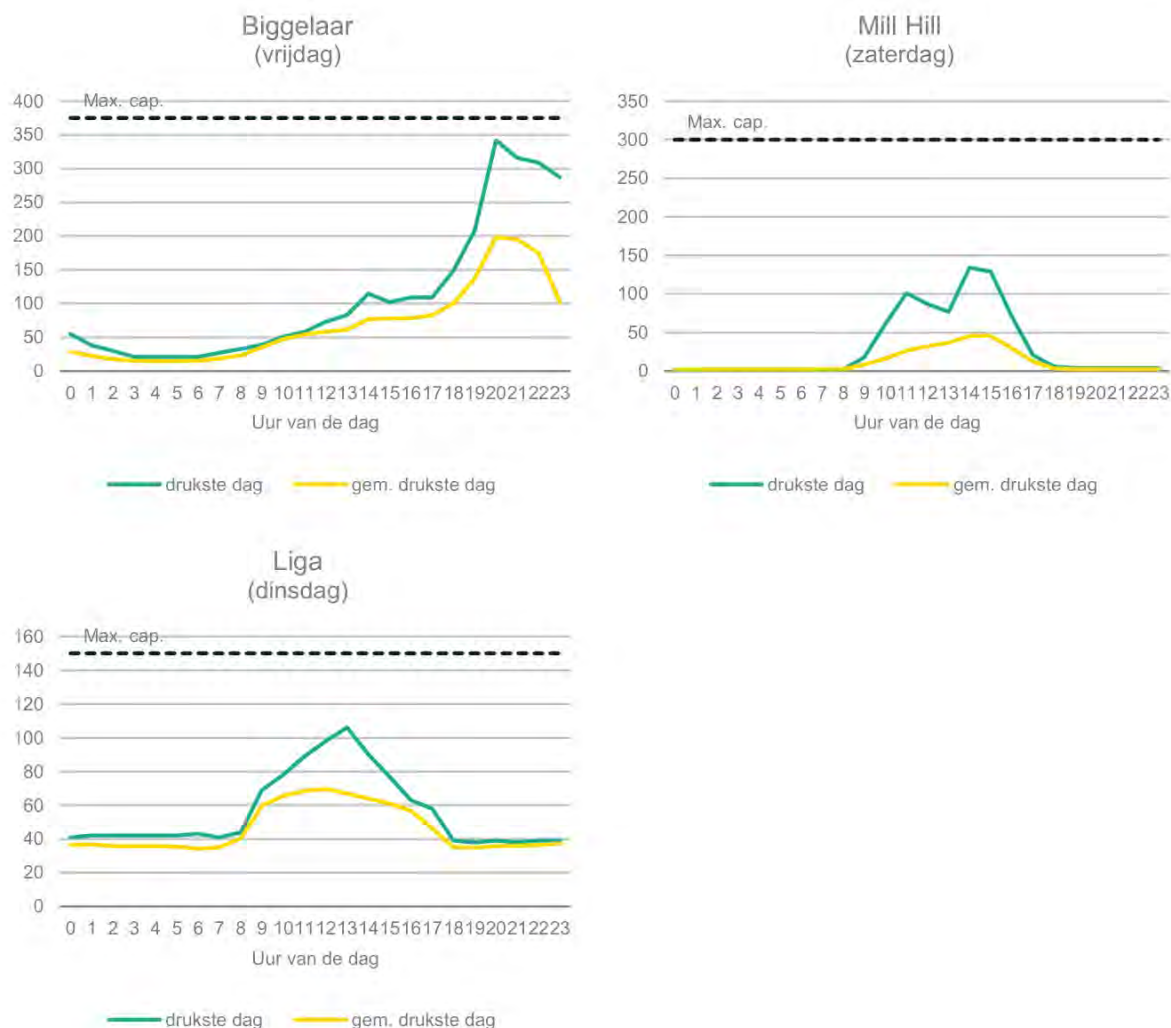
Mill Hill (Vrouwemadestraat 76, 100 plaatsen, open tot 19:00 uur)

Liga (Laan van Brabant 48-50, 150 plaatsen, beperkt open in het weekend)

Bezetting van parkeergarages

Onderstaande grafieken tonen de bezettingsgraad van de parkeergarages in Roosendaal. Er is per garage gekeken naar de drukste dag, deze kan dus variëren. De groene lijn illustreert de bezetting op het piekmoment, de allerdrukste dag van het jaar. De gele lijn is wat vlakker, hier is gekeken naar het gemiddelde bezetting op de drukste dag van de week. Dit geeft een representatief beeld van hoe druk het doorgaans is. Samen geven deze grafieken inzicht in zowel incidentele piekdruk als structurele drukte op de drukste momenten van het jaar.





Figuur 17: Bezetting van de garages in 2024:

De grafieken laten zien dat de bezetting van de Roosendaalse parkeergarages sterk varieert gedurende de dag. Vooral buiten de piekmomenten blijven veel plekken ongebruikt. Dit wijst erop dat de garages niet optimaal worden benut. Er is dus ruimte voor efficiënter gebruik en mogelijk een betere afstemming tussen vraag en aanbod.

Parkeertarieven

In 0 is een overzicht opgenomen van de parkeertarieven zoals deze gelden op het moment van opstellen van dit parkeerbeleidsplan. Het betreft tarieven voor straatparkeren, garageparkeren en bewonersvergunningen. De tarieven zijn in 2025 aangepast; daarvoor waren ze langere tijd ongewijzigd en niet geïndexeerd. Inmiddels is besloten dat de gemeente voortaan elke twee jaar een indexering van de parkeertarieven doorvoert.

Naast de tarieven in Roosendaal bevat 0 een vergelijking met parkeertarieven in een aantal vergelijkbare gemeenten. Uit deze vergelijking blijkt dat het gemiddelde parkeertarief in deze gemeenten € 2,55 per uur bedraagt.

Belangrijkste inzichten:

Roosendaal bevindt zich met een tarief van € 2,25 per uur in de middenmoot. Alleen Etten-Leur (€ 2,10) is goedkoper;

Het dagtarief in Roosendaal (€ 10,00) is relatief laag vergeleken met Helmond (€ 14,00), Bergen op Zoom (€ 13,50) en Dordrecht (€ 18,37). Alleen Oss (€ 6,00⁷) en Etten-Leur (€ 6,00) zijn goedkoper.

Wat betreft het garagegebruik heeft Roosendaal een sterke positie dankzij vijf parkeergarages met ruime capaciteit en 24/7 beschikbaarheid. Dit is aantrekkelijk voor bezoekers.

Reguleringstijden

In Roosendaal geldt het parkeerregime doorgaans van 9.00 tot 20.00 uur. Na een pilotperiode van twee jaar zijn de venstertijden definitief verruimd naar de vroege avonduren. In het Emile van Loonpark gelden kortere tijden voor betaald parkeren.

Tijdens de evaluatie gaven bewoners en ondernemers uit de binnenstad aan dat hun grootste zorg bij de verruiming van de venstertijden de hogere kosten voor bezoekers zijn (zie bezoekersregeling). De venstertijden in Roosendaal zijn vergelijkbaar met die in andere gemeenten, al loopt de regulering in bijvoorbeeld Dordrecht door tot 22.00 uur.

Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag	09.00 tot 20.00 uur	09:00 tot 18:30 uur
Vrijdag (koopavond)	09.00 tot 21.00 uur	09:00 tot 21:00 uur
Zaterdag	09.00 tot 20.00 uur	09:00 tot 17:00 uur
Zondag	12.00 tot 20.00 uur	12:00 tot 17:00 uur

Figuur 18: Reguleringstijden in Roosendaal

Fietsparkeren

Roosendaal beschikt over twee bewaakte fietsenstallingen die door de gemeente worden beheerd: de Markt en De Roselaar. De stalling op de Markt wordt vooral gebruikt tijdens uitgaansavonden en evenementen, terwijl De Roselaar met name in gebruik is tijdens winkelopeningstijden en evenementen. Beide stallingen zijn gratis toegankelijk en worden goed benut. Daarnaast beschikt het station over een bewaakte fietsenstalling van de NS, evenals twee grotere openbare fietsparkeerlocaties die voornamelijk door forenzen worden gebruikt. Verspreid over de stad worden op veel plekken fietsen in de openbare ruimte geparkeerd. Dit gebeurt meestal geclusterd, bij de aanwezige fietsnietjes.

⁷ Bedragen van voor beleidswijziging
Parkeerbeleidsplan Roosendaal
Versie 2.0

Parkeerexploitatie

De parkeerexploitatie bestaat uit verschillende financiële stromen.

Kosten straatparkeren

Parkeerbeheer zorgt voor de organisatie van het betaald parkeergebied. Zij voeren taken, zoals het uitgeven van vergunningen, onderhoud van parkeerautomaten, het faciliteren van parkeerapps en de handhaving uit in opdracht van de gemeente. De kosten voor de uitvoerende taken, kunnen worden gedekt uit de inkomsten uit het straatparkeren.

Inkomsten straatparkeren

Bezoekers betalen parkeerbelasting wanneer zij in Roosendaal parkeren. Dit kan via parkeerautomaten, parkeerapps en regelingen zoals de bezoekersregeling. Bewoners en bedrijven betalen voor een parkeervergunning. Ook worden naheffingen uitgedeeld. Deze inkomsten vloeien via Parkeerbeheer terug naar de algemene middelen van de gemeente. Het onderhoud van de parkeervakken valt onder het reguliere onderhoudsbudget voor de openbare ruimte.

Inkomsten en kosten garageparkeren

De kosten voor het beheer van de parkeergarages en de opbrengsten ervan behoren tot de exploitatie van Parkeerbeheer Roosendaal. Omdat gemeentelijke parkeerdoelen soms leiden tot inkomstenderving voor Parkeerbeheer, is er in het verleden gewerkt met verschillende compensatieregelingen. Deze zijn inmiddels vrijwel afgebouwd. De gemeente levert enkel nog een financiële bijdrage aan de exploitatie van PBR zodat er afgerekend kan worden in kleine tijdseenheden van 20 minuten in plaats van 1 uur.

Resultaat

De opbrengsten van het straatparkeren (exclusief onderhoudskosten van de vakken) zijn hoger dan de kosten, wat leidt tot een positief resultaat. Ook na aftrek van de twee compensaties aan Parkeerbeheer blijft het resultaat positief. Dit bedrag wordt toegevoegd aan de algemene middelen.

Knelpunten

Het huidige parkeerbeleid in Roosendaal kent een aantal belangrijke aandachtspunten die vragen om verdere uitwerking en beleidsontwikkeling:

Parkeerdruk op straat in de binnenstad en woonwijken

In sommige gebieden is de parkeerdruk hoog, wat leidt tot verminderde leefbaarheid en frustratie bij bewoners. *Beleidsaanknopingspunt*: invoering van gebiedsgerichte regulering, stimuleren van parkeren op eigen terrein of uitbreiding van parkeerregulering.

Bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de economische vitaliteit van het centrum. *Beleidsaanknopingspunt*: optimaliseren van looproutes vanaf garages, inzetten op digitale parkeerinformatie en dynamische verwijzing.

Impact van parkeren op de kwaliteit van de openbare ruimte

Parkeren neemt ruimte in beslag die ook gebruikt kan worden voor groen, verblijfskwaliteit of fietsvoorzieningen. *Beleidsaanknopingspunt*: herinrichting van straten met minder parkeerplaatsen en meer ruimte voor verblijven, vergroening en mobiliteitshubs.

Gebruik en verdeling van schaarse straatparkeerplaatsen

Er is concurrentie tussen bewoners, bezoekers en werknemers. *Beleidsaanknopingspunt:* herziening van de verdeling via vergunningen, tijdsgebonden regulering of differentiatie in tarieven.

Onregelmatige bezetting en gebruik van parkeergarages

Garages worden niet optimaal benut, zeker buiten piekmomenten. *Beleidsaanknopingspunt:* prijsprikkel, betere benutting garages, betere bewegwijzering of integratie met deelmobiliteit.

Betaalbaarheid van parkeren voor gebruikers

De kosten kunnen een drempel vormen, vooral voor bewoners en bezoekers met een beperkt budget. *Beleidsaanknopingspunt:* herziening van de bezoekersregeling of differentiatie naar gebruik (kortparkeren, langparkeren, parkeren op afstand).

Kostendekkendheid van de gemeentelijke parkeerexploitatie

De exploitatie is positief, maar kan onder druk komen te staan door beleidsdoelen en investeringen. *Beleidsaanknopingspunt:* strategische inzet van parkeerinkomsten voor mobiliteitsverbeteringen, of heroverweging parkeerbonds/mobiliteitsfonds

Tekort aan goede vrachtwagenparkeerplaatsen

Dit leidt tot ongewenst parkeren op bedrijventerreinen en in woongebieden.

Beleidsaanknopingspunt: ontwikkeling van een truckparking met voorzieningen, eventueel gekoppeld aan een mobiliteitshub.

Deze aandachtspunten, in combinatie met de gemeentelijke ambities op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid en duurzaamheid, vormen het vertrekpunt voor verdere beleidsontwikkeling en aanpassing van het parkeerbeleid.

Bijlage 2 Parkeertarieven

Parkeertarieven op straat in Roosendaal

In Roosendaal gelden op straat voor kort parkeren twee parkeertarieven. De hoogte van het tarief is afhankelijk van de zone waarin men parkeert. Het hoog tarief bedraagt € 2,65 per uur. Het laag tarief bedraagt € 2,05 per uur.

Het hoog tarief geldt in de volgende straten in Roosendaal:

- Burg. Prinsensingel (van Nispensestraat tot Kloosterstraat)
- Dominestraat
- Emile van Loonpark
- Kloosterstraat
- Laan van Limburg
- Laan van Belgie
- Nispensestraat (van Burg. Prinsensingel tot rotonde)
- Molenstraat (van Bloemenmarkt tot Burg. Prinsensingel)
- Als de parkeerder langer dan 4 uur wil parkeren en/of de auto op verschillende plaatsen in Roosendaal wil parkeren, dan is het voordeliger om een dagkaart te kopen. Een dagkaart kost € 10,00 en is 24 uur aaneengesloten geldig in het gehele betaald parkeren gebied. Een dagkaart is niet geldig in de Dr. van Dregtstraat, en Dr. Van Dregtplein.
- In straten voor vergunninghouders is parkeren alleen met een vergunning of een dagkaart toegestaan en mag dus niet worden geparkeerd met een kort parkeerkaartje. Kortparkeren is via de parkeerapps mogelijk in de vergunninghoudersstraten. Dit was ooi ingevoerd voor de thuiszorg, maar wordt nu door meerdere doelgroepen gebruikt
- De kosten voor een parkeervergunning voor bewoners op straat bedragen € 70 per jaar voor de eerste Parkeervergunning (vergunning A), € 100 per jaar voor de tweede vergunning (vergunning B). De tarieven voor bedrijven liggen hoger. Een bedrijfsvergunning die geldig is tijdens kantoortijden kost € 360 per jaar. De bedrijfsvergunning die 7dagen per week geldig is kost € 432 per jaar. Deze tarieven zijn al jaren gelijk gebleven. Een abonnement in de parkeergarage wordt enkel verstrekt als PBR voldoende ruimte heeft in de garage. De kosten voor een abonnement zijn €87,87.

Parkeertarieven in de garages in Roosendaal

- In de parkeergarages is het tarief €0,75 per 20 minuten. In de avonduren kan men tegen een lager tarief parkeren. De kosten bedragen van €1,25 per uur.

Parkeertarieven in vergelijkbare gemeenten

Gemeente Oss

- Parkeren op straat voor winkels: €0,75 voor de eerste 30 minuten, daarna €2,50 per uur.
- Parkeerterreinen in het centrum: €1,50 per uur, €2,50 voor maximaal 4 uur.
- Woonwijken: €1,50 per uur.
- Parkeerterrein Raadhuis (achter gemeentehuis): Eerste half uur gratis, daarna €1,50 per uur, €2,50 voor maximaal 4 uur, en €4,- per dag.
- Lang parkeren in garages (rand centrum): €2,- voor het eerste uur en €6,- als dagtarief.

Gemeente Helmond

- Straatparkeren (in de daarvoor bestemde parkeervakken): € 2,35 per uur
- Parkeerterrein Beatrixlaan: € 2,35 per uur. Het maximum dagtarief is € 3,50
- Parkeergarage Boscotondo: € 0,50 per 13 minuten. Het maximum dagtarief is € 14,00
- Parkeergarage Winkelcentrum Elzaspassage:
 - Maandag tot en met donderdag, dag en nacht tarief: € 0,60 per 15 minuten
 - Vrijdag tot en met zondag, dag en nacht tarief: € 0,65 per 15 minuten
 - Dagtarief: € 15,-
- Parkeergarage Doorneind:
 - € 0,50 per 13 minuten. Het dagtarief is € 14,00
 - Maandag t/m donderdag 2e uur gratis (geldig tot 17.00 uur)
- In parkeergarages Boscotondo, Doorneind en City kan worden geparkeerd met de volgende voordelen en kortingen:
 - Lager tarief in parkeergarages (€ 1,50 per uur i.p.v. € 2,00)
 - Maandag tot en met donderdag het tweede uur parkeren gratis (geldig tot 17.00 uur)
 - Na sluitingstijd van de winkels slechts één uur betalen voor een hele avond parkeren Betalen per 4 minuten, afrekenen per maand.

Gemeente Bergen op Zoom:

- Betaald parkeren op straat:
 - Gebied A:
 - € 2,70 voor eerste en tweede uur
 - € 5,00 per uur vanaf derde uur
 - Maandag t/m zaterdag 09:00 - 21:00
 - Gebied B:
 - € 2.10 per uur
 - € 13.50 voor een dagkaart
 - Geen maximum parkeerduur
 - Maandag t/m zaterdag 09:00 - 21:00
 - Gebied C:
 - € 2.00 per uur
 - € 9.00 voor een dagkaart
 - Geen maximum parkeerduur, met uitzondering van de Zuid-Oostsingel
 - Maandag t/m donderdag en op zaterdag 09:00 – 18:30
 - Vrijdag 09:00 – 21:00
 - Gebied D:

- € 1.10 per uur
- € 5.00 voor een dagkaart
- € 12.00 voor een dagkaart op vergunninghouders plaatsen
- Geen maximum parkeerduur
- Maandag t/m vrijdag 08:00 - 19:00
- Gebied E:
 - € 1.50 per uur
 - € 7.50 voor een dagkaart
 - Geen maximum parkeerduur
 - Maandag t/m donderdag en op zaterdag 09:00 – 18:30
 - Vrijdag 09:00 – 21:00
- Gebied F:
 - € 1.50 per uur
 - 2 uur maximum parkeerduur
 - Maandag t/m donderdag en op zaterdag 09:00 – 18:30
 - Vrijdag 09:00 – 21:00
- Parkeergarages:
 - Op officiële koopzondagen is parkeren in de garages gratis
- Vergunningen
 - Eerste bewonersvergunning
 - sector 1: € 67,80
 - sector 2 of 3 of 4 of 6: € 59,40
 - sector 5: € 51,00
 - Tweede vergunning
 - sector 2 of 3 of 4 of 6: € 240,60
 - sector 5: € 75,00

Gemeente Dordrecht:

- Parkeren in de binnenstad (op straat):
 - Betaald parkeren: Maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 22.00 uur, en op zondag van 12.00 tot 17.00 uur.
 - Tarief: € 1,10 voor 40 minuten, met een maximale parkeerduur.
- Parkeergarages:
 - Achterom: 3,25 euro per uur (tariefstijging).
 - Overige garages: Variërend van 2 tot 3 euro per uur, afhankelijk van de garage.
 - Spuihaven: 0,0306 euro per minuut (ongeveer 1,84 euro per uur) tussen 03:00 en 18:00 uur (op koopavonden tot 21:00 uur).
 - Maximaal dagtarief Spuihaven: 18,37 euro.
- P+R terreinen:
 - Weeskinderdijk: 1 euro per uur voor de eerste 24 uur, daarna 0,50 euro per uur.
 - P+R Markettenweg: 1,68 euro per uur, maximaal 8,22 euro per dag.

Gemeente Etten-Leur:

- Parkeren in de parkeergarage: €2,10 per uur. Dagkaart: €6.
- Parkeren op straat (oranje zone): maandag t/m zaterdag: 09:00 - 18:00 uur, €1,90 per uur, maximaal 2 uur: €4,40

Bijlage 3 Trends en ontwikkelingen

Klimaatverandering

Klimaatverandering en klimaatadaptatie zijn belangrijke thema's in Nederland en ook voor Roosendaal. In de Omgevingsvisie staat het streven naar een balans tussen mens en natuur centraal. De gevolgen van klimaatverandering, zoals hittestress, wateroverlast, droogte en extreme neerslag, raken de gemeente op meerdere fronten. Dit vraagt om slimme oplossingen, zoals faciliteren van duurzame mobiliteit (elektrisch rijden, afbouw fossiele brandstof), het opvangen van grote hoeveelheden regenwater en het toevoegen van meer groen en blauw in de stad.

Deze klimaatmaatregelen hebben ook gevolgen voor het parkeerbeleid. Roosendaal kiest er in de Omgevingsvisie voor om ruimte in de stad te creëren door het autogebruik terug te dringen: hoe dichter bij de binnenstad, hoe minder ruimte. Door parkeren in de openbare ruimte te beperken en parkeerplaatsen efficiënter te benutten, ontstaat er meer ruimte voor klimaatadaptieve maatregelen en wordt de stad beter bestand tegen de gevolgen van klimaatverandering.

Kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte

De verstedelijkingsopgave betekent dat de claim op de openbare ruimte toe neemt en Roosendaal zich meer moet richten op duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Vervoerswijzen als trein en OV gaan een prominentere rol spelen in ons mobiliteitspatroon en bereikbaarheidsdenken. Een vertaling hiervan wordt opgenomen in het Masterplan Roosendaal dat momenteel wordt voorbereid. Het verdichten met woningen en voorzieningen in bijvoorbeeld de spoorzone vraagt om een nieuwe aanpak. Zo spelen er in een hoog stedelijk gebied (hogere woondichtheden) andere ruimtelijke belangen en kwaliteiten waartoe de parkeeropgave zich moet gaan verhouden. Het rijk verbindt hier dan ook voorwaarden aan voor ontwikkelingen op en rondom stations.

Om nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen Roosendaal bereikbaar en toegankelijk te houden, zijn geconcentreerde parkeervoorzieningen aan de randen van een dergelijk gebied wenselijk. Ritten worden geconcentreerd en binnen het plangebied ontstaat ruimte voor groen en rust.

De Omgevingsvisie stelt dat de openbare ruimte moet bijdragen aan de gezondheid en het welzijn van inwoners. Toegankelijke, gebruiksvriendelijke en groene ontmoetingsplekken stimuleren bewegen, sociale samenhang en een gezonde leefstijl.

Recreatie en toerisme

Roosendaal trekt veel bezoekers dankzij de bovenregionale aantrekkingskracht van West-R (Designer Outlet Roosendaal en het Leisurpark), goed bezochte evenementen, parken, bossen en de Roosendaalse Vliet. De verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme vraagt om zorgvuldig parkeerbeleid en slimme mobiliteitsoplossingen.

Om natuur en landschap te beschermen en de leefomgevingskwaliteit te behouden, faciliteert Roosendaal parkeren vooral aan de randen van recreatieve zones en toeristische centra, bij voorkeur

in combinatie met overstappunten of hubs voor fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Binnen natuurgebieden beperkt de gemeente de parkeerdruk en stimuleert zij duurzame bereikbaarheid.

Modal-split

Relevant voor het parkeerbeleid is hoe het auto- en fietsgebruik zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Dit hangt samen met de ruimtelijke ontwikkelingen en het kunnen aanbieden van een passende mobiliteitsmix. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetst in haar publicatie “Mobiliteitsbeeld 2023”⁸ een toekomstbeeld voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Nederland. Het KiM stelt hierbij dat de toekomst per definitie onzeker is en werkt met scenario's. In elk scenario zien we een groei van de autokilometers en fietskilometers en een afname van de OV kilometers. Het is belangrijk dat deze ontwikkelingen niet resulteren in een grotere vraag (en/of minder efficiënt gebruik) van parkeerplaatsen.

Een veranderende parkeervraag

De coronapandemie, die inmiddels alweer enige tijd achter ons ligt, heeft geleid tot blijvende veranderingen in de parkeervraag. Uit een enquête gehouden onder de beroepsbevolking blijkt dat in Nederland 52% van de werkenden soms of meestal thuiswerkt⁹. Hoewel deze cijfers niet zijn uitgesplitst naar gemeenten, mag op basis van landelijke trends worden aangenomen dat thuiswerken ook in deze regio breed wordt toegepast. De mate waarin thuiswerken voorkomt, hangt sterk samen met de lokale werkgelegenheidsstructuur. Een toename van het aantal thuiswerkenden leidt doorgaans tot minder woon-werkverplaatsingen. Dit vertaalt zich in een hogere parkeerdruk in woonwijken tijdens werkdagen overdag, terwijl de bezetting bij werklocaties juist afneemt. Ook de verstedelijkingsopgave en de daaruit voortvloeiende ontwikkelingen op de woningmarkt beïnvloeden de parkeervraag. Jongeren hebben steeds meer moeite om geschikte woonruimte te vinden en blijven daardoor langer bij hun ouders wonen. Omdat een deel van deze jongeren wel over een eigen auto beschikt, neemt het aantal huishoudens met een tweede, derde of zelfs vierde auto toe. Dit leidt tot extra druk op de beschikbare parkeerruimte in woonwijken.

Elektrisch rijden en- laden

De aanwezigheid van elektrische voertuigen op het Nederlandse wegennet en oplaadpunten in het straatbeeld is inmiddels gemeengoed geworden. Van alle personenauto's nam het aantal elektrische en hybride auto's de afgelopen jaren toe tot 17,5%¹⁰. De prognose is dat het percentage van volledige elektrische personenauto's in 2035 is toegenomen tot 47%¹¹. Een groei van het elektrisch wagenpark is het gevolg van het Europese beleid dat de verkoop van nieuwe auto's met een verbrandingsmotor vanaf 2035 verbiedt.

Roosendaal faciliteert de toename van aantal elektrische voertuigen door uitbreiding van het aantal laadpalen. Deze afgestemd op de verwachte toename van elektrische voertuigen. Er komen kleinschalige oplaadvoorzieningen en clusters op grotere locaties. Hoewel het beleid voor de plaatsing van laadpalen buiten de scope van het parkeerbeleid valt, is het vraagstuk rondom elektrisch laden

⁸ [Hyperlink naar Mobiliteitsbeeld 2023 \(KiM\)](#).

⁹ [Hyperlink naar publicatie CBS over thuiswerken in Nederland](#)

¹⁰ [Hyperlink naar publicatie CBS over personenauto's in Nederland](#)

¹¹ [Hyperlink naar Update Elaad Outlook Personenauto's \(ElaadNL\)](#)

Parkeerbeleidsplan Roosendaal

Versie 2.0

wel relevant voor het parkeerbeleid. Elektrisch laden kan immers alleen plaatsvinden op locaties waar parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een concept in volle ontwikkeling en zal de komende jaren blijven groeien en evolueren. Steeds meer mensen kiezen voor flexibel gebruik van vervoermiddelen in plaats van het bezit ervan. Deze trend wordt versterkt door technologische innovaties en een veranderende kijk op mobiliteit.

Deelmobiliteit ondersteunt de verschuiving van bezit naar gebruik. Vooral jongeren geven steeds vaker de voorkeur aan flexibiliteit en gemak boven het bezitten van een eigen auto. Hoewel deelmobiliteit veelbelovend is, blijft de daadwerkelijke impact op autobezit vooralsnog onduidelijk. Roosendaal zet zich in op het faciliteren en stimuleren van deelmobiliteit in woonwijken en dorpen.

Vrachtwagenparkeren

Het parkeren van vrachtwagens staat onder druk door veranderende logistieke patronen en ruimtelijke ontwikkelingen. Door just-in-time logistiek en strengere rij- en rusttijden zijn chauffeurs vaker genoodzaakt om onderweg te parkeren. Daarnaast zorgt het langdurig parkeren van internationale chauffeurs tussen ritten voor extra druk op de beschikbare capaciteit. In stedelijke gebieden leidt schaarse ruimte tot een groeiende behoefte aan multifunctioneel gebruik van parkeerterreinen, waarbij vrachtwagens en andere voertuigen dezelfde ruimte delen buiten piekuren. Tegelijkertijd neemt in landelijke gebieden de afhankelijkheid van vrachtvervoer toe, wat ook daar de parkeerdruk verhoogt.

Digitalisering speelt een steeds grotere rol in het efficiënter benutten van vrachtwagenparkeerplaatsen. Door inzet van digitale systemen voor reservering, monitoring en handhaving wordt niet alleen de capaciteit beter benut, maar ook de veiligheid verbeterd. Deze technologische ontwikkelingen dragen bij aan een meer toekomstbestendige en georganiseerde aanpak van vrachtwagenparkeren. Vrachtwagenparkeren is verder gewerkt als thema in hoofdstuk 5.5.

Openbaar vervoer

De afgelopen jaren is het openbaar vervoer steeds meer gezien als een cruciale schakel in de mobiliteitstransitie. Binnen de stedelijk regio W-Brabant (SRWB) wordt het spoornetwerk gezien als een belangrijke drager van duurzame bereikbaarheid. Hierdoor speelt de Spoorzone in Roosendaal een cruciale rol in zowel stedelijke verdichting als bereikbaarheid voor wonen, werken en verblijven. Ook de optimalisering van de treinbereikbaarheid in 4 windrichtingen (Zeeland, Randstad, Antwerpen en Brabantstad). Dit leidt tot de ambitie om het spoornetwerk te intensiveren en kwalitatief te verbeteren voor belangrijke woon- en werklocaties. Hierdoor groeit het besef dat sterke investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk zijn.

Door het investeren in duurzame en efficiënte technologieën, wil Brabant het openbaar vervoer en deelvervoer aantrekkelijker maken voor meer reizigers. Een verbeterd en duurzaam OV-netwerk draagt bij aan het verlichten van het wegverkeer en het behalen van klimaatdoelstellingen. Het doel is om meer inwoners en bezoekers daadwerkelijk te laten kiezen voor collectief vervoer als volwaardig alternatief voor de auto.

Deze ontwikkeling past binnen bredere beleidsambities die gericht zijn op duurzame mobiliteit, realiseren van OV-hubs/-knopen, een gezondere leefomgeving en het verminderen van autobezit. Door de vergrijzing en ontgroening ontstaat bovendien een grotere behoefte aan goed toegankelijk openbaar vervoer, vooral voor ouderen en kwetsbare groepen die meer afhankelijk zijn van nabijgelegen voorzieningen. Het openbaar vervoer wordt daarom niet alleen gezien als praktische vervoersoplossing, maar ook als een middel om sociale inclusie te bevorderen en de leefbaarheid in de regio te vergroten.

Ambities

In de “RSD40: Kwaliteitssprong” en de “Mobiliteitsvisie 2040” heeft de gemeente Roosendaal ambitieuze doelen geformuleerd op het gebied van de verstedelijkheidsopgave, leefbaarheid, economische vitaliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

Vanuit de mobiliteit- of bereikbaarheidsbenadering is een bepaald parkeerregime de resultante en een belangrijk instrument om zone- of gebiedsgewijs deze ambities te realiseren. Zodoende kan een op maat gesneden parkeersysteem de aantrekkelijkheid van alle delen van de gemeente versterken. In deze paragraaf worden de ambities van Roosendaal samengevat en wordt de relatie gelegd met het parkeerbeleid als middel om deze doelen te ondersteunen.

Leefomgeving (en duurzaamheid)

Roosendaal werkt aan duurzame mobiliteit en een groene leefomgeving. Door slimme vervoersoplossingen, meer ruimte voor fietsen en wandelen en gedifferentieerd en efficiënt ingericht parkeren wordt de gemeente bereikbaar, gezond en aantrekkelijk voor iedereen. De volgende punten geven deze ambitie vorm:

- **Versterken van de leefomgeving:** de leefomgeving in Roosendaal wordt versterkt door meer ruimte te geven aan groen en water, én door het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dit betekent dat parkeerplaatsen voor auto's in toenemende mate plaatsmaken voor groene zones, speelplekken en waterberging. Vergroening van straten en het realiseren van groene daken of gevels dragen bij aan een prettiger en gezonder stadsbeeld en verminderen hittestress.
- **Het stallen van fietsen:** fietsenstallingen worden geïntegreerd in het stedelijk ontwerp, vaak dicht bij bestemmingen en voorzieningen, zodat de fiets vanzelfsprekender onderdeel wordt van het dagelijks vervoer en minder ruimte wordt ingenomen door auto's.
- **Het parkeren in groene of kwetsbare gebieden:** autoparkeren wordt steeds meer geconcentreerd buiten de meest groene of kwetsbare gebieden, waarmee het streven naar een duurzame en klimaatadaptieve stad wordt ondersteund.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 schetst een toekomstgerichte koers voor mobiliteit en bereikbaarheid in de stad. Binnen deze visie zijn zeven speerpunten geformuleerd, waarvan één specifiek gericht is op parkeren. Dit speerpunt benadrukt de noodzaak om het parkeerbeleid strategisch te herzien en af te stemmen op bredere mobiliteitsdoelen zoals duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

De belangrijkste uitdagingen op het gebied van parkeren liggen in het differentiëren van parkeren per zone of stedelijk gebied, het optimaliseren van de beschikbare ruimte, het stimuleren van duurzame vervoerskeuzes en het faciliteren van een toekomstbestendige infrastructuur. Vanuit de mobiliteitsvisie worden de volgende concrete aandachtspunten meegegeven voor de actualisatie van het parkeerbeleid:

- **Ruimtelijke optimalisatie:** Onderzoek naar een westelijke entree van de parkeergarage Nieuwe Markt en het stimuleren van geclusterd en waar mogelijk ondergronds parkeren voor verschillende doelgroepen dragen bij aan een efficiënter gebruik van de openbare ruimte.
- **Sturing op parkeernormen:** Er wordt sterk gestuurd op lage parkeernormen voor nieuwe woningbouwprojecten nabij het centrum en het NS-station, om autobezit te ontmoedigen en alternatieve mobiliteit te stimuleren. Een belangrijke voorwaarde van het Rijk om de verstedelijkingsopgave te kunnen realiseren.
- **Park & Ride (P+R):** De uitrol van een P+R-voorziening bij Leisurpark Roosendaal en het verkennen van P+R-mogelijkheden bij de Oostpoort en Roosenveldpoort zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van parkeerdruk in het centrum.
- **Zonering en normering:** Een nauwkeurige bepaling van parkeerzones en bijbehorende parkeernormen is essentieel om het beleid effectief en rechtvaardig toe te passen.
- **Betaald parkeren:** Er wordt gekeken naar een mogelijke uitbreiding van het betaald- en vergunning parkeren gebied, als instrument om parkeerdruk te reguleren en het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen te stimuleren.
- **Maatwerk en flexibiliteit:** Het beleid moet ruimte bieden voor maatwerk, waarbij parkeernormen kunnen variëren afhankelijk van factoren zoals nabijheid van OV-knooppunten, beschikbaarheid van deelmobiliteit en het type ruimtelijke ontwikkeling.
- **Mobiliteitshubs:** De financiële haalbaarheid van mobiliteitshubs, zowel qua bouw als exploitatie, wordt kritisch onderzocht, met oog voor de rol die deze hubs kunnen spelen in het faciliteren van multimodale mobiliteit.
- **Gedragsverandering:** In lijn met het principe “eerst het zoet, dan het zuur” wordt ingezet op het verleiden van bewoners en bezoekers tot duurzamer mobiliteitsgedrag, voordat beperkende maatregelen worden ingevoerd.

Roosendaalse binnenstad

Roosendaal zet vol in op een toekomstbestendige stad waar duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid hand in hand gaan. Door te investeren in groene en autoluwe gebieden, het stimuleren van fietsen en wandelen, en het efficiënt organiseren van parkeren, ontstaat een stad waarin mensen zich prettig kunnen bewegen én wonen. De volgende speerpunten laten zien hoe Roosendaal deze ambities concreet maakt en een aantrekkelijke, gezonde leefomgeving voor iedereen creëert.

- **Autoluw binnenstad:** De binnenstad transformeert naar een groener en meer autoluw verblijfsgebied. Dit betekent minder parkeerplekken op straat en meer ruimte voor voetgangers, fietsen, terrassen en evenementen. Dat betekent ook dat ondergronds parkeren voor verschillende doelgroepen, zoals voor (toekomstige) inwoners van en bezoekers aan de binnenstad, wordt gestimuleerd.
- **Autoparkeren in de binnenstad:** autoparkeren wordt mede aan de rand van het centrum georganiseerd, met een goede ontsluiting naar winkel- en horecazones, zodat de binnenstad aantrekkelijker en leefbaarder wordt.

- **Het stallen van fietsen in de binnenstad:** er wordt ingezet op het realiseren van toegankelijke en veilige fietsenstallingen, waardoor fietsen in de binnenstad aantrekkelijker wordt en het aandeel fietsverkeer toeneemt.

Woningbouwopgave

Er wordt gebouwd in Roosendaal. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar mobiliteit en bereikbaarheid, maar ook naar een slimme en duurzame invulling van de ruimte. De stad zoekt naar innovatieve oplossingen die bijdragen aan een aantrekkelijk en groen woonmilieu, zonder concessies te doen aan de toegankelijkheid en leefbaarheid. In dit kader worden bij de woningbouwopgave bewuste keuzes gemaakt die aansluiten op de visie van een moderne, autoluwe stad.

- **Parkeren bij nieuwbouw:** bij het plannen van nieuwe woningen wordt ingezet op minder parkeerplaatsen voor auto's per woning en juist op collectieve, vaak groene oplossingen voor het parkeren van fietsen.
- **Kwaliteit openbare ruimte:** er is expliciet aandacht voor het inpassen van parkeervoorzieningen zonder dat deze ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte of het groene karakter van wijken.
- **Innovatie:** Innovatieve oplossingen, zoals (deels) ondergrondse of gedeelde parkeervoorzieningen, worden gestimuleerd om ruimte te besparen en een aantrekkelijke woonomgeving te behouden.

Bijlage 4 Oplossingsrichtingen per gebied

Fase 1

Maatregel							
		Auto- luw gebied	Binnenstad	Schil	Spoorzone	Woonwijken en dorpen	Bedrijventerreinen
	Beïnvloeden						Buitengebied
1	Start met monitoring van auto- en fietsparkeren in de schil.			x			
2	De implementatie van een fietsparkeernorm	x	x	x	x	x	x
3	Parkeerhandhaving in gereguleerde straten en monitoring van overloopgebieden.	x	x	x			
4	Samenwerking met bewoners en wijkplatforms over uitbreiding van regulering (parkeerpanels).			x			
5	Doelgroepencommunicatie over parkeerregimes, alternatieven en STOMP-principes.			x			
6	Monitoring van auto- en fietsparkeren	x	x	x	x		x
7	Parkeerroutering en bewegwijzering naar parkeergarages en kortparkeerplekken	x	x	x	x		x
8	Intensivering van de Parkeerhandhaving op straatparkeren en vergunninggebruik		x	x	x		
9	Samenwerking met ondernemers en Citymarketing over bereikbaarheid en parkeerinformatie	x	x		x		x
10	Campagnes over duurzame mobiliteit en de Omgevingsvisie	x	x	x	x	x	x
11	Bewustwordingscampagnes via displays	x	x		x		
12	Samenwerking met ondernemers (vouchers)	x	x				x
13	Stimuleren fietsgebruik via routes en communicatie	x	x	x	x	x	x
14	Doelgroepencommunicatie gericht op nieuwe bewoners, reizigers en gebruikers van het gebied.				x		
15	Samenwerking met NS, Q-Park en andere mobiliteitspartners				x		
16	Voorlichting over deelmobiliteit en alternatieven voor autobezit.	x	x	x	x	x	x
17	Samenwerking met dorpsraden en wijkplatforms over parkeerdruk en oplossingen.					x	
18	Monitoring van parkeerdruk en mobiliteitsgedrag in woonwijken en dorpen, met name bij voorzieningen.					x	
19	Communicatiecampagne gericht op vrachtwagenchauffeurs over (on)gewenste parkeerlocaties.						x
20	Samenwerking met bedrijven over parkeerbeleid, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen.						x
21	Bewegwijzering naar truckparking en parkeerterreinen bij Leisurpark.						x
22	Informatievoorziening over piekmomenten en alternatieve vervoersopties voor bezoekers van Leisurpark.						x
23	Stimuleren van fietsgebruik onder werknemers via veilige stallingsvoorzieningen.	x					x
24	Monitoring van parkeerdruk en gebruik truckparking.						x

Maatregel						
		Buitengebied		Bedrijventerreinen		
		Woonwijken en dorpen		Spoorzone		
		Schil		Binnenstad		
		Autoluw gebied				
Benutten						
25	Faciliteren van deelmobiliteit via kleinschalige hubs in woonbuurten.	x	x		x	
26	Multifunctioneel ruimtegebruik: groene parkeerplaatsen		x	x	x	x
27	Inventarisatie van parkeermogelijkheden op eigen terrein (POET-aanpak).	x	x	x		
28	Stimuleren van gebruik van bestaande parkeergarages en terreinen aan de rand van de binnenstad.	x	x	x		
29	Faciliteren van deelmobiliteit via hubs nabij centrum en station	x	x		x	
30	Multifunctioneel ruimtegebruik (groene parkeerplaatsen, flexibele servicestroken)		x		x	
31	Stimuleren van gebruik van parkeergarages door bezoekers en werknemers	x	x		x	
32	Gebruik bestaande parkeervoorzieningen	x	x	x		
33	Multifunctioneel ruimtegebruik (servicestroken)	x				
34	Sturing op parkeren op eigen terrein (POET)		x	x	x	
35	Faciliteren van deelmobiliteit via mobiliteitshubs met deelauto's, deelfietsen en elektrische deelvoertuigen		x	x	x	
36	Fietsparkeren uitbreiden bij station, voorzieningen en woonclusters.				x	
37	POET-aanpak toepassen bij nieuwe ontwikkelingen: parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein.		x	x	x	x
38	Optimaliseren van bestaande parkeervoorzieningen bij dorpsvoorzieningen.				x	
39	Optimaliseren van bestaande truckparking: betere benutting doordeweeks, tariefdifferentiatie					x
40	Slimme benutting van bestaande parkeerterreinen bij Leisurepark, inclusief tijdelijke uitbreiding bij piekdruk					x
41	Gebruik van bestaande voorzieningen bij recreatie en agrarische bedrijven.					x
42	Sturing van parkeren op eigen terrein bij nieuwe functies of transformaties.					x
Beheersen						
43	Kortparkeren bij voorzieningen in woonbuurten, met tijdslimieten.		x	x		
44	Beperking van straatvergunningen bij nieuwe ontwikkelingen.	x	x	x		
45	Differentiatie in parkeertarieven en vergunningenbeleid op basis van type gebruiker.			x		
46	Proactieve invoering van regulering bij nieuwe ontwikkelingen met lage parkeernormen.		x	x		x
47	Uitbreiding van parkeerregulering in overloopstraten met hoge parkeerdruk.			x		
48	Beperkt kortparkeren bij voorzieningen (shop & go-zones)		x			
49	Beperking van straatvergunningen, vooral voor nieuwe bewoners		x			
50	Differentiatie in parkeertarieven (straat vs. garage)		x			
51	Indexatie parkeertarieven		x	x		
52	Uitbreiding parkeerregulering in woonstraten en aanloopstraten		x	x		

Maatregel		Buitengebied Bedrijventerreinen Woonwijken en dorpen Spoorzone Schil Binnenstad Autoluw gebied						
53	Geen straatvergunningen, wel jaarabonnementen in garages	x		x				
54	Uitbreiding abonnementen aan rand centrum	x						
55	Laden en lossen beperken tot ochtenduren	x						
56	Verlaging parkeernorm, geen straatvergunningen voor nieuwe bewoners	x	x					
57	Proactieve invoering van parkeerregulering.		x	x	x			
58	Differentiatie in parkeertarieven: stimuleren van kortparkeren, ontmoedigen van langparkeren op straat		x		x			
59	Vergunningenbeleid afstemmen op stedelijk karakter en mobiliteitsprofiel bewoners. Geen parkeervergunningen op straat voor nieuwe woningen.	x	x		x			
60	Alleen parkeerplekken aanleggen bij overlast, en pas na doorlopen van de 4B-aanpak.			x		x	x	
61	Gebiedsgericht werken: loopafstanden en lokale context betrekken bij het oplossen van parkeerproblemen					x		
62	Kiss & Ride zones bij scholen en voorzieningen			x		x		
63	Geen uitritvergunningen in woonwijken.			x		x		
64	Proactieve invoering van parkeerregulering bij overlast door vrachtwagens op openbare weg.						x	
65	Handhaving op ongewenst vrachtwagenparkeren en overnachten op bedrijventerreinen.						x	
66	Handhaving bij ongewenst parkeren op openbare wegen.							x
67	Beperken van uitritten naar GOW's waar verkeersveiligheid in het geding is.							x
Bouwen								
68	Integratie van mobiliteit in ruimtelijke projecten en wijkontwikkelingen. Omvorming van autoparkeerplaatsen naar verblijfsruimte of fietsparkeren			x				
69	Aanpassing van parkeeroplossingen in het landschap, met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.			x				
70	Mobiliteitsfonds (zie 6.3) voor realisatie van geclusterde parkeervoorzieningen en cofinanciering van fietsparkeerplaatsen	x	x	x	x		x	
71	1e fase aanleg mobiliteitshubs: met fietsvoorzieningen, deelmobiliteit en OV-koppeling aan rand binnenstad		x					
72	Geen extra parkeerplaatsen op openbaar terrein bij herinrichting; waar mogelijk afbouw van straatparkeren		x					
73	Integratie van fietsparkeren in nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten	x	x	x	x	x	x	x
74	Realisatie van servicestroken en voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen nabij voorzieningen	x	x		x			
75	Omvorming van autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen of verblijfsruimte		x					
76	Uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad		x					
77	Uitbreiding fietsstallingen oostkant centrum	x	x					
78	Servicestroken en gehandicaptenplekken net buiten autoluw gebied	x						
79	Realisatie van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij station en OV-hub.				x			

Maatregel		Autoluw gebied	Binnenstad	Schil	Spoorzone	Woonwijken en dorpen	Bedrijventerreinen	Buitengebied
80	Geen straatparkeren in nieuwe woonstraten; inrichting gericht op verblijf en actieve mobiliteit.				x			
81	Aanleg van extra fietsparkeervoorzieningen bij dorpsvoorzieningen en OV-haltes.					x		
82	Geen extra parkeerplaatsen bij herinrichting; waar mogelijk afbouw van straatparkeren.			x		x		
83	Inrichting van openbare ruimte afgestemd op verblijfskwaliteit, niet op parkeren.					x		
84	Sturing via parkeernormen bij nieuwe bedrijfsontwikkelingen.						x	
85	Aanleg van extra fietsparkeervoorzieningen bij bedrijven en Leisurpark.						x	
86	Onderzoek naar locatie voor tweede truckparking bij piekdrukke.						x	
87	Vorbereiding op realisatie van mobiliteitshub bij West-R met OV-koppeling en deelmobiliteit.						x	
88	Inrichting van parkeerterreinen met aandacht voor groen, veiligheid en routing.						x	
89	Monitoring van incidentele overlastsituaties.							x
90	Aanleg van kleinschalige parkeervoorzieningen bij recreatieve knooppunten indien nodig.							x
91	Inpassing van parkeeroplossingen in het landschap, met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.							x

Fase 2

Maatregel		Autoluw gebied	Binnenstad	Schil	Spoorzone	Woonwijken en dorpen	Bedrijventerreinen	Buitengebied
Beïnvloeden								
92	Stimuleren van autoloze woonvormen en collectieve mobiliteitsconcepten.			x	x	x		
93	Intensivering van de parkeerhandhaving op straatparkeren en vergunninggebruik door inzet scanauto		x					
94	Autoloze woonvormen: stimuleren van collectieve mobiliteitsconcepten en woonprojecten zonder parkeerplaatsen		x					
95	Autoluwe woonstraten: transformatie van woonstraten naar verblijfsgebieden met beperkte autotoegang		x					
96	Autoloze woonvormen en collectieve mobiliteitsconcepten	x						
97	Samenwerking met vervoerders en publieksacties OV	x						
98	Stimuleren van autoloze woonvormen en collectieve mobiliteitsconcepten.				x			
99	Stimuleren van collectieve mobiliteitsconcepten via bedrijven.							x
Benutten								
100	Mobiliteitshubs met deelmobiliteit en fietsvoorzieningen op wijkniveau.			x				
101	Herontwikkeling van onderbenutte parkeerlocaties tot woon- of verblijfsgebieden.			x				
102	Sturing gebruik van mobiliteitshubs		x					
103	Slimme technologie: inzet van apps en dynamische routing voor parkeerverwijzing	x	x					
104	Herontwikkeling parkeerlocaties: transformatie van onderbenutte terreinen tot woon- of verblijfsgebieden		x					
Beheersen								
105	Kiss & Ride zones bij scholen en voorzieningen, gekoppeld aan regulering.			x				
106	Sturing via parkeernormen en afwijkingsmogelijkheden voor deelmobiliteit.			x				
107	Invoering van progressieve parkeertarieven en dynamisch vergunningenbeleid.			x				
108	Sturing via parkeernormen: lage normen en afwijkingsmogelijkheden voor deelmobiliteit		x					
109	Progressieve parkeertarieven: tariefstructuren die kortparkeren faciliteren en langparkeren ontmoedigen		x					
110	Lage parkeernormen met afwijkingsmogelijkheden voor deelmobiliteit				x			
111	Reactieve invoering van parkeerregulering bij overloop bij nieuwe ontwikkelingen.					x		
112	Dynamisch vergunningenbeleid en tariefstructuren voor vrachtwagenparkeren.							x

Maatregel	Autoluw gebied	Binnenstad	Schil	Spoorzone	Woonwijken en dorpen	Bedrijventerreinen	Buitengebied
113 Invoering van regulering bij structurele overlastlocaties.							x
114 Sturing via parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied.							x
Bouwen							
115 Geen extra parkeerplaatsen bij herinrichting; waar mogelijk afbouw van straatparkeren.			x				
116 Gefaseerde afbouw van straatparkeren in transformatiegebieden			x				
117 Realisatie parkeergarages binnenstad: Laan van Brabant, Stadserf/Mariadal en Dunantstraat		x					
118 Extra (bewaakte) fietsenstalling oostzijde van de binnenstad		x					
119 Integratie in ruimtelijke projecten: fietsparkeren en mobiliteit als vast onderdeel van ontwerp en uitvoering		x					
120 Nieuwe parkeernormen: gebiedsgericht en afgestemd op mobiliteitsambities		x					
121 Afbouw straatparkeren: gefaseerde verwijdering van parkeerplaatsen ten gunste van verblijfskwaliteit		x					
122 Realisatie parkeerHUB's tbv het autoluwe karakter.	x	x	x	x			
123 Gefaseerde afbouw van straatparkeren in transformatiegebieden.			x		x		
124 Integratie van mobiliteit en parkeren in ruimtelijke projecten op bedrijventerreinen. Sturing via parkeernormen bij nieuwe bedrijfsontwikkelingen.						x	
125 Realisatie van mobiliteitshub bij West-R met overstapmogelijkheden tussen auto, fiets, OV en deelmobiliteit						x	
126 Aanleg van tweede truckparking op strategische locatie.						x	
127 Klimaatadaptieve inrichting van parkeerterreinen (waterberging, groen, schaduw).						x	x
128 Landschappelijk ingepaste parkeeroplossingen bij recreatie en toerisme.							x

SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2025, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

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

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

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.