



### **Samenvatting**

De aanwezige parkeerplekken in de wijk Boschpoort zijn beschikbaar voor algemeen gebruik, iedereen mag er gebruik van maken.

Door de jaren heen is de parkeerdruk in het gebied toegenomen.

Uit parkeeronderzoek van december 2014 blijkt dat de parkeerdruk o.a. is toegenomen bij supermarkt Spar en de Bosscherweg.

De eigenaar van de supermarkt Spar geeft aan dat er een gebrek is aan parkeerplekken voor zijn deur, waardoor de winkel niet rendabel genoeg meer functioneert. Dit gebrek wordt veroorzaakt doordat de huidige aanduiding van deze parkeerplekken (d.m.v. de Spar-bordjes) niet wordt gerespecteerd en ook anderen deze plekken bezet houden.

Gesteld wordt dat bezoekers van de stad en het nabijgelegen fitnesscentrum voor deze winkel parkeren, met als gevolg dat klanten van de supermarkt er niet meer kunnen parkeren.

Omdat de raad als wens heeft uitgesproken de blauwe zone wederom in te voeren, wordt voorgesteld om, bij wijze van proef, een blauwe zone (met verblijfsduur van maximaal een half uur) in te voeren op de twaalf parkeerplekken direct naast de supermarkt voor de duur van een jaar. Afhankelijk van het succes van deze pilot kan achteraf een beleidsbeslissing genomen worden over het al dan niet invoeren van dergelijke blauwe zones bij winkels en voorzieningen in de C-zone.

### **Beslispunten**

1. Akkoord gaan met de pilot om een blauwe zone in te stellen op de twaalf parkeerplaatsen voor de supermarkt aan de Bosscherweg voor de duur van een jaar.
2. De geraamde kosten van circa € 2.000 per jaar excl. BTW (BTW is compensabel) komen ten laste van programma 12 'mobiliteit' van de begroting van BenO.
3. De pilot monitoren en na een jaar evalueren.

## 1. Aanleiding

De aanwezige parkeerplaatsen in de wijk Boschpoort zijn beschikbaar voor algemeen gebruik: de parkeerplaatsen zijn formeel niet privé of gereserveerd voor specifieke bewoners of klanten, iedereen mag er gebruik van maken. Dit komt overeen met de Structuurvisie van Maastricht, waarin bepaald is dat Boschpoort in parkeerschil C gelegen is.

Figuur: situering parkeerproblematiek Bosscherweg



Door de jaren heen is de parkeerdruk in het gebied toegenomen, door o.a.

" de vestiging van Basic-Fit in het voormalige kerkgebouw.

" het (lang-)parkeren op marktdagen (woensdagen en vrijdagen) en op topdagen (23 dagen doorheen het jaar + 30 dagen Magisch Maastricht)

## **Erkenning parkeerproblematiek**

Het parkeerprobleem dateert al van 2013. Het probleem werd toen als volgt geformuleerd: 'Probleem is dat de parkeerplaatsen die gerealiseerd zijn voor de Spar gebruikt worden door bezoekers van de stad en door bezoekers van de sportschool die in de nabij gelegen kerk is gevestigd.' Gesteld kan worden dat hetzelfde probleem nog steeds actueel is.

Een toegeving werd gedaan om bij de twaalf (dichtst bij de Spar gelegen) parkeerplekken bordjes te plaatsen met het opschrift 'parkeren bezoekers supermarkt'. Deze werden dan ook gerealiseerd. Daarnaast heeft de eigenaar van de Spar toen ook gevraagd of hij zou mogen parkeren voor zijn inrit (om te laden & lossen). Dit kon echter juridisch gezien niet toegestaan worden, omdat de inrit in dat geval geblokkeerd zou worden.

Parkeeronderzoek van december 2014 heeft aangetoond dat deze druk zich vooral begeeft ter hoogte van de supermarkt Spar en de Bosscherweg (en in het gedeelte van de wijk ten zuiden van het Voedingskanaal). In het verleden heeft men al getracht het probleem te verhelpen middels handhaving.

Zowel het gebruik van de bordjes als het handhavingstraject is niet succesvol gebleken.

## **Spar**

In maart 2015 heeft er overleg plaatsgevonden met de eigenaar van de Spar Boschpoort. In dit overleg gaf de eigenaar aan dat bezoekers van de stad (en het fitnesscentrum) de parkeerplaatsen van de supermarkt gebruiken, met als gevolg dat zijn eigen klanten er niet meer kunnen parkeren.

## **Mogelijke oplossingen zijn:**

Betaald parkeren (€1,40/u) met het eerste half uur aan een laag tarief (€0,20/u). Het gevolg is analoog aan de vorige oplossing, met het verschil dat het eerste half uur nu €0,20 kost. In deze regeling is de eigenaar van de Spar bereid de Sparbezoekers te compenseren voor deze parkeerkosten. Deze maatregel past in het huidige, vastgestelde parkeerbeleid.

Invoeren van een blauwe zone ter hoogte van de Spar waarbij een half uur geparkeerd kan worden. Klanten van de Spar kunnen zo gedurende een half uur gratis parkeren en gaan winkelen. Het huidige parkeerbeleid biedt geen mogelijkheden voor het instellen van een dergelijke blauwe zone.

## **2. Context**

De vaststelling van de parkeernota van 2008 betekende dat blauwe zones niet (langer) toegepast zouden worden:

"De voorgestelde regeling voor parkeren bij winkelvoorzieningen betekent ook dat niet langer wordt ingezet op blauwe zones en gebruik van een parkeerschijf om bezoekersparkeren bij winkelvoorzieningen te reguleren. De 'blauwe zones' - die gelegen zijn buiten gereguleerde gebieden - worden niet opgeheven tot in het betreffende gebied ook sprake is van parkeerregulering. In de toekomst worden er geen nieuwe 'blauwe zones' gerealiseerd. De reden hiervoor is dat het systeem van blauwe zones in de praktijk veel beheerskosten vraagt, vooral in handhaving. Daarbij leren de (landelijke) ervaringen dat misbruik van het systeem moeilijk is te voorkomen en op termijn het effect van de blauwe zone afneemt.

Met andere woorden: met het systeem van blauwe zones kan moeilijk worden gegarandeerd dat de parkeerplaatsen ten behoeve van winkels ook daadwerkelijk door bezoekers van die winkels worden gebruikt. Het voorgestelde systeem van betaald parkeren - met een gereduceerd tarief in het eerste uur (bijvoorbeeld € 0,20 per uur) en een maximum parkeerduur van 2 uur - nabij winkels biedt deze garanties wel, tegen lagere beheerskosten."

## **3. Gewenste situatie**

Er zijn twee opties.

Betaald parkeren. Echter bij een te lage bezettingsgraad kan deze maatregel kostennegatief zijn. Daarnaast zal het draagvlak voor de invoering van betaald parkeren in buurtcentra als deze bijzonder laag zijn.

Blauwe zone. Om de parkeerdruk ter plaatse van de Spar te verminderen, kan een blauwe zone worden ingesteld bij de twaalf parkeerplaatsen aan de Bosscherweg. Het doel is daarbij om de beschikbaarheid van de parkeerplekken te verzekeren voor de supermarkt.

Beide varianten hebben een negatief exploitatieresultaat van circa € 2.000,-- per jaar. Het risico bij betaald parkeren is echter hoger, want er is een hogere afhankelijkheid van inkomsten (bezettingsgraad).

Omdat de raad in het parkeerdebat de wens heeft uitgesproken de blauwe zone wederom in te voeren, gaat de voorkeur uit naar het instellen van een blauwe zone in deze situatie.

In kleine winkelcentra, die in de C-zone en langs de hoofdwegen zijn gelegen (dus gratis parkeren), constateren wij dat de parkeerdruk toeneemt. Omdat het invoeren van de bestaande betaald parkeerregeling op beperkt draagvlak kan rekenen (en in financiële zin nauwelijks verschil toont met invoering van de blauwe zone), is nu het moment om een pilot te starten.

Ook deze pilot wordt gemonitord, zodat de effectiviteit van deze maatregel geëvalueerd kan worden. Afhankelijk van de uitkomst van deze evaluatie kan een beleidsbeslissing genomen worden over het al dan niet invoeren van dergelijke blauwe zones bij winkels in de C-zone en langs de hoofdwegen.

#### **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Niet van toepassing.

#### **5. Effect op de openbare ruimte**

Op langere termijn rijst de vraag of en hoe blauwe zones geautomatiseerd gehandhaafd kunnen worden door bijvoorbeeld scanvoertuigen.

Een blauwe zone kan momenteel niet geautomatiseerd gehandhaafd worden.

Om geautomatiseerd te handhaven moet een kortparkeerder zijn kenteken aanmelden in een parkeerrechtendatabase.

Binnen het huidige juridisch kader van een blauwe zone wordt hierin niets voorzien.

Wellicht dat nieuwe technieken hier uitkomst kunnen bieden.

## **6. Personeel en organisatie**

Niet van toepassing

## **7. Informatiemanagement en automatisering**

Niet van toepassing

## **8. Financiën**

Het beheer en exploitatie van een blauwe zone zijn voor de gemeente altijd kostennegatief.

Er staan geen inkomsten tegenover de kosten van de in te zetten handhaving.

De geraamde kosten bedragen circa € 2.000 per jaar excl. BTW (BTW is compensabel) en komen ten laste van programma 12 'mobiliteit' van de begroting van BenO.

## **9. Aanbestedingen**

Niet van toepassing

## **10. Participatie tot heden**

De raad heeft in het parkeerdebat de wens uitgesproken de blauwe zone wederom in te laten voeren.

Daarom gaat de voorkeur uit naar het instellen van een blauwe zone in deze situatie.

In kleine winkelcentra, die in de C-zone en langs de hoofdwegen zijn gelegen (dus gratis parkeren), constateren wij dat de parkeerdruk toeneemt.

Omdat het invoeren van de bestaande betaald parkeerregeling op beperkt draagvlak kan rekenen (en in financiële zin nauwelijks verschil toont met invoering van de blauwe zone), is nu het moment om een pilot te starten.

## **11. Voorstel**

1. Akkoord gaan met de pilot om een blauwe zone in te stellen op de twaalf parkeerplaatsen voor de supermarkt aan de Bosscherweg voor de duur van een jaar.
2. De geraamde kosten van circa € 2.000 per jaar excl. BTW (BTW is compensabel) komen ten laste van programma 12 'mobiliteit' van de begroting van BenO.
3. De pilot monitoren en na een jaar evalueren.

## **12. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Indien het college akkoord is met het invoeren van de pilot om een blauwe zone in te stellen voor een jaar, wordt eerst de procedure opgestart voor het (actualiseren van) verkeersbesluit. De bekendmaking van het verkeersbesluit is in de Staatscourant.

Vervolgens kan de pilot worden gestart.

De pilot dient gemonitord te worden, zodat de effectiviteit van deze maatregel geëvalueerd kan worden.

Afhankelijk van het succes van deze pilot kan achteraf een beleidsbeslissing genomen worden over het al dan niet invoeren van dergelijke blauwe zones bij winkels en voorzieningen in de C-zone.