



Samenvatting

Het college heeft besloten dat begin 2017 wordt gestart met het verbeteren van de verkeerssituatie rondom het Geusseltbad. Tijdens de evaluatie van het Geusseltbad vorig jaar, is hierom door diverse gebruikers gevraagd. Samen met de gebruikers van het Geusseltbad en het Sportpark is daarom in de loop van 2016 gekeken naar mogelijke verbeteringen. Door de inbreng van alle partijen is er een duidelijk beeld ontstaan van de ervaren knelpunten, zijn diverse opties verkend en zijn er modellen opgesteld die een verbetering kunnen betekenen voor de verkeerssituatie. Een aantal modellen vergt nog nader onderzoek vanwege de ruimtelijke en financiële consequenties. Dit vergt tijd. Een aantal van de door de gebruikers voorgestelde ingrepen kan al wel uitgevoerd worden zonder dat nader onderzoek nodig is. Deze verbeteringen - het aanpassen van de bebording en het aanbrengen van een railing op de wandelboulevard - worden nu gerealiseerd.

Beslispunten

1. In te stemmen met realisatie van het in het rapport 'Parkeervraagstuk Geusselpark en Geusseltbad' genoemde model 2 ter verbetering van de verkeerssituatie rondom de Discusworp.
2. Opdracht te verstrekken tot het uitvoeren van nader onderzoek met betrekking tot modellen 3 en 4, zodat in een later stadium een gefundeerde keuze gemaakt kan worden ten aanzien van de benodigde oplossingsrichting voor het parkeren voor minder-validen bij het Geusseltbad.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 13 december 2016:

Conform.



1. Aanleiding

In 2015 heeft een evaluatie van het Geusseltbad plaatsgevonden. Deze evaluatie had met name betrekking op de exploitatie van het zwembad. Tijdens de stadsronde van 15 december 2015 hebben diverse gebruikers van het Geusseltbad vragen gesteld over de parkeergelegenheid rondom het bad. Naar aanleiding van deze vragen, is er in opdracht van het gemeentebestuur samen met de gebruikers van het Geusseltbad/ combi-gebouw in werkgroepverband gekeken naar mogelijkheden om de parkeersituatie rondom het complex te verbeteren.

Bij de totstandkoming van dit advies is door een werkgroep van gemeentelijke specialisten en een vertegenwoordiging van alle structurele gebruikers van het Geusseltbad / Sportpark met een brede blik gekeken naar wensen, opties, kosten, wenselijkheid en haalbaarheid. Dat onderzoek heeft vijf modellen opgeleverd. Deze modellen zijn opgenomen in het rapport en lopen uiteen van het handhaven van de status quo tot het implementeren van diverse maatregelen waaronder het uitbreiden van de parkeervoorziening direct bij het Geusseltbad.

2. Context

2016 Evaluatie Geusseltbad

3. Gewenste situatie

Uit de gehouden gebruikersbijeenkomsten blijkt dat er in de afgelopen periode op onderdelen spanning is ontstaan tussen de uitgangspunten van een duurzaam zwembad met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling, dat is gelegen in een autoluwe, veilige en parkachtige omgeving enerzijds en de behoeften van de gebruikers anderzijds.

De behoeften die tijdens de gebruikersbijeenkomsten naar voren zijn gebracht zijn samen te vatten in de onderstaande vijf punten:

1. Behoefte aan kortparkeren voor mindervaliden (zonder gehandicaptenparkeerkaart) dichterbij het complex.
2. Behoefte aan veiligere inrichting t.b.v. jeugd, vanwege het vele verkeer op de Discusworp
3. Behoefte aan faciliteren van laden en lossen bij de perslucht/sportkantines/horeca
4. Behoefte aan duidelijker bewegwijzering van het complex
5. Behoefte aan heldere regels rondom afzetten/ophalen.



Mogelijk te nemen maatregelen

In samenwerking met de gebruikers van het sportpark en Geusseltbad is in een drietal sessies toegewerkt naar een mogelijke oplossingsrichting. Voor de gebruikers van het sportpark ligt deze vooral op het gebied van het afsluiten van de Discusworp door middel van een slagboom. Tijdens de werkgroepsessie in april 2016 bleek dat door het plaatsen van een slagboom aan het begin van de Discusworp bij het Geusseltbad en aanpassing van de bebording de ervaren knelpunten zoals hiervoor onder 1 t/m 5 vermeld alle kunnen worden opgelost, met uitzondering van het parkeren voor mindervaliden.

1. Gebruikers met een gehandicaptenparkeerkaart hebben zonder hinder van foutparkeerders toegang tot de gehandicaptenparkeerplaatsen.
2. Het ongewenste verkeer wordt geweerd zodat de Discusworp veiliger wordt voor voetgangers.
3. Het laden en lossen van kantinebeheerders van de voetbal en hockeyvereniging(-en) en de duikers kan beter worden gereguleerd. Door het ontbreken van het onwenselijke verkeer is er voldoende ruimte om het laad- en losverkeer een plek te bieden.
4. De bebording op het kruispunt Discusworp – Atletenbaan wordt aangepast zodat het reguliere verkeer wordt doorgeleid naar de centrale parkeerplaats.
5. De situatie rondom afzetten en parkeren wordt verduidelijkt, waardoor overlast kan afnemen.

De zorgbadgegebruikers zijn van mening dat deze maatregel niet afdoende is. Zij geven aan dat alleen het realiseren van parkeerplaatsen voor minder-validen direct naast het bad de juiste oplossing is voor deze doelgroep.

Diverse modellen als oplossing voor de bestaande knelpunten

Op basis van de aangedragen maatregelen zijn vijf modellen opgesteld die in meer of mindere mate bijdragen aan het oplossen van de ervaren problematiek.

Model 1: Behouden status quo

In model 1 wordt de status quo gehandhaafd. Wel wordt de verkeersbebording enigszins aangepast, door onderborden te plaatsen bij de aanduiding van bestemmingsverkeer en de aanduiding richting de centrale parkeerplaats. Ook wordt gekeken of de handhaving op foutparkeren kan worden geïntensiveerd. Er worden verder geen maatregelen genomen waardoor de eerder genoemde knelpunten blijven gehandhaafd.



Model 2: Railing promenade, spreiding en carpoolen

Het plaatsen van een leuning op zowel de wandelpromenade als de hellingbaan kan zorg dragen voor verlichting van de transfer van de centrale parkeerplaats naar het Geusseltbad. Daarnaast bieden spreiding van gebruikers en carpoolen verlichting. Voor de korte termijn biedt model 2 voldoende ruimte om in de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen te voldoen. Er is op piekmomenten behoefte aan 14 plaatsen, daar waar er 12 beschikbaar zijn. Dit model vangt echter niet de verwachte stijging in de behoefte aan parkeren voor minder validen op. De ervaren problematiek rondom ongewenst en onveilig verkeer blijft bestaan. Het tegengaan van ongewenste parkeerders en afzitters op de Discusworp zal in dit model op een andere manier – via gedragsbeïnvloeding van gebruikers - moeten plaatsvinden. De vraag is of deze aanpak succesvol is in het terugdringen van overlast. Realisatie van model 2 wordt geraamd op € 10.000,- ex btw. Er is dekking voor dit model.

Model 3: Railing promenade, spreiding, carpoolen en slagboom

In model 3 wordt, naast de in model 2 genomen maatregelen, ook een slagboom geplaatst. Deze slagboom wordt ingezet als maatregel tegen ongewenst verkeer op de Discusworp en lost daarmee relatief veel van de door de gebruikers ervaren knelpunten op. Realisatie van dit model wordt geraamd op € 80.000,- ex btw. Voor implementatie van dit model is geen dekking voorhanden.

Model 4: Railing promenade, spreiding, carpoolen, slagboom en uitbreiding parkeervoorziening

Model 4 omhelst naast het implementeren van de maatregelen uit pakket 3 ook het aanleggen van extra parkeerplaatsen aan de Discusworp. In dit model wordt een slagboom aangelegd, worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd, vindt spreiding van gebruikers plaats en wordt het carpoolen gepromoot. Het is de verwachting van de gebruikers van het zorgbad dat het implementeren van dit pakket aan maatregelen toekomstbestendig is. Wel is het zo dat de toevoeging van parkeerplaatsen in de directe nabijheid van het Geusseltbad conflicteert met de oorspronkelijke planuitgangspunten op het gebied (zowel verkeerskundig als ruimtelijk). Het totaal pakket aan maatregelen wordt geraamd op circa € 170.000,- ex btw. Voor implementatie van dit model is geen dekking voorhanden.

Model 5: Slagboom en realisatie Shuttle service

Een vijfde model dat in het rapport wordt genoemd is de mogelijkheid is om de bereikbaarheid van het Geusseltbad te verbeteren is het ontwikkelen en inzetten van een shuttledienst. Dit al dan niet in combinatie met de plaatsing van een slagboom. Hoewel de realisatie eenvoudig lijkt, blijkt de



uitvoering complex. Met name de inzet van chauffeurs is een complicerende factor. Vanwege de zeer hoge exploitatiekosten van dit model wordt het model als niet haalbaar beschouwd.

Keuze te implementeren model

De aangedragen problematiek is veelomvattend en de gewenste oplossingsrichting niet eenduidig. Gebruikers wijzen model 1 en 2 af en opteren voor de realisatie van model 3 (o.a. plaatsen railing en slagboom) of model 4 (model 3 plus parkeeruitbreiding). Vanuit sommige gemeentelijk disciplines bestaan bezwaren tegen model 4, omdat dit model conflicteert met een aantal uitgangspunten voor het Geusseltgebied. Ook kent de gemeente Maastricht geen doelgroep minder-validen binnen het parkeerbeleid die realisatie van model 4 rechtvaardigt.

Mede gezien de inzet van de gebruikers is het van belang dat op korte termijn aan de gebruikers wordt getoond dat de ervaren problematiek door de gemeente serieus wordt genomen. Daarom wordt voorgesteld om model 2 op korte termijn te realiseren en nader onderzoek te doen naar model 3 en 4. Dit voorstel is afgestemd met de gebruikers. Ook zij ondersteunen het aanpassen van de bebording en het aanleggen van een railing van de centrale parkeerplaats naar het Geusseltbad. Aanleg van een railing op de hellingbaan wordt gekoppeld aan de eventuele realisatie van model 3 of 4.

Nader onderzoek naar model 3 en 4

Er bestaat een duidelijke spanning tussen zowel de uitgangspunten van het gebied en het ontbreken van beleid rondom parkeren voor minder-validen enerzijds en de behoefte aan oplossingen voor deze doelgroep anderzijds. In deze casus worden wij geconfronteerd met een nieuwe doelgroep: minder validen. Voor deze doelgroep is het bad ingericht. Het bad moet dus voor deze doelgroep goed functioneren. Maar juist voor deze doelgroep hebben wij geen parkeerbeleid. Daarnaast doorkruisen model 3 en 4 de uitgangspunten van het Geusseltgebied. Er is intern verder onderzoek nodig rondom deze vraag. Daarna kan een inhoudelijke afweging gemaakt worden ten aanzien van de modellen 3 en 4. Dit onderzoek wordt intern ambtelijk vormgegeven.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Niet van toepassing.

5. Effect op de openbare ruimte

Vanwege het effect dat aanleg van extra parkeerplaatsen heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte in het Geusselpark, wordt nader onderzoek gedaan naar de behoefte aan invaliden



parkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor minder validen voordat een besluit ten aanzien van model 4 wordt genomen.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing

8. Financiën

De benodigde middelen voor de implementatie van model 2 bedraagt € 10.000,- excl. btw en zullen worden gedekt uit het beleidsbudget Sport 2017 (570072004).

De kosten bestaan uit:

- Aanpassing aan de bebording
- Plaatsen van een railing op de wandelpromenade.

9. Aanbestedingen

De aanbesteding vindt plaats conform het gemeentelijke aanbestedingsbeleid.

10. Participatie tot heden

In de periode april – oktober 2016 zijn vier bijeenkomsten georganiseerd waarbij ZV Heiz, MOC, RKASV, Maastricht Sport, MHC, TSRM, OWSC 't Piepke, MGS, Willem I, Grand Café Geusseltbad, en diverse vertegenwoordigers van de gemeente Maastricht gezamenlijk hebben gekeken naar de aanwezige problematiek, de diverse oplossingsrichtingen verkend en doorgerekend en de vijf modellen hebben besproken. .

11. Voorstel

1. In te stemmen met realisatie van het in het rapport 'Parkeervraagstuk Geusseltpark en Geusseltbad' genoemde model 2 ter verbetering van de verkeerssituatie rondom de Discusworp.
2. Opdracht te verstrekken tot het uitvoeren van nader onderzoek met betrekking tot modellen 3 en 4, zodat in een later stadium een gefundeerde keuze gemaakt kan worden ten aanzien van de benodigde oplossingsrichting voor het parkeren voor minder-validen bij het Geusseltbad.



12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Nadat conform is besloten wordt begin 2017 model 2 gerealiseerd. Ook wordt begin 2017 het onderzoek opgestart dat benodigd is om een gefundeerde uitspraak te kunnen doen over de implementatie van modellen 3 en 4.