



Samenvatting

Het college heeft besloten in overleg met betrokken belanghebbenden een nieuw parkeerregime in te voeren in Wyck. Dit maakt deel uit van de integrale aanpak van de Kwaliteitsimpuls Wyck. Er is sprake van een sterk wisselende parkeerdruk in Wyck. Vaak kunnen bewoners geen parkeerplek vinden terwijl betaald parkeersecties in de straat niet bezet zijn. Daarnaast is het parkeerregime in Wyck voor bezoekers niet duidelijk. Dit leidt tot onnodig zoekverkeer. Om dit op te lossen zal in 2018 combiparkeren worden ingevoerd in Wyck, een combinatie van parkeervergunningen en betaald parkeren. Alleen op de hoofdas blijft uitsluitend betaald parkeren bestaan. De maximum parkeerduur wordt daar verkort van 2 naar 1 uur. Tegelijkertijd wil het college in het kader van de kwaliteitsimpuls Wyck de verkeersdruk in de centrale as verminderen door de toepassing van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen.

Met dit nieuwe parkeerregime wil het college de leefbaarheid voor bewoners van Wyck verbeteren, het zoekverkeer in de straten verminderen en de parkeerdruk evenwichtiger verdelen.

Beslispunten

1. In te stemmen met invoering van een nieuw parkeerregime in Wyck, bestaande uit:
 - a. Betaald parkeren in de centrale as te verkorten van 2 uur naar 1 uur (Stationsstraat west, Wycker Brugstraat en Rechtstraat zuid);
 - b. Invoering van combiparkeren in de overige straten van wyck;
 - c. Dubbel ruimtegebruik van een aantal bestaande parkeerplaatsen in te voeren voor laden en lossen in de ochtend en voor parkeren in de rest van de dag;
 - d. Het invoeren van een stopverbod in het smalle deel van de Rechtstraat (nrs 25-53);
 - e. Parkeervergunningen voor bedrijven te beperken tot een aangewezen deel van Wyck.
2. De Tarieventabel Parkeren behorende bij de Verordening Parkeerregulering en Parkeerbelastingen 2015 dienovereenkomstig te wijzigen (tevens bevattende de wijziging ten behoeve van invoering van betaald parkeren op de Pietersberg (collegebesluit 6-2-2018) en de wijzigingen van de Tarieventabel per 3 april 2018 in werking te laten treden.
3. De Raad te informeren met een Raadsinformatiebrief.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 13 maart 2018:

Conform.



1. Aanleiding

De aanleiding is divers:

- Bezoekers van het gebied vinden het parkeerregime niet duidelijk.
- Door onder meer deze onduidelijkheid ontstaat zoekverkeer hetgeen ten koste gaat van de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en het geluid.
- In het gebied is de parkeerdruk zeer wisselend qua tijd of locatie.
- In een aantal straten of parkeersecties is de parkeerdruk hoog, met name voor vergunningparkeren, terwijl er in andere straten of parkeersecties een onderbenutting is van de parkeercapaciteit (vaak betaald parkeren). Dit is zeer vervelend voor bewoners.
- Het bevoorraden van winkels en horeca zorgt vaak voor het hinderen van de verkeerscirculatie en voor onveilige situaties op de rijbaan.
- Reeds ingezette ontwikkelingen in Wyck hebben invloed op het parkeren, zoals:
 - Het Corversplein/Oeverwal is in 2015 gereconstrueerd.
 - In 2018 is een ondergrondse fietsenstalling geopend en wordt het Stationsplein en een deel van de Stationsstraat gereconstrueerd.
 - Er is een aanvang gemaakt met het project Stad en Spoor.

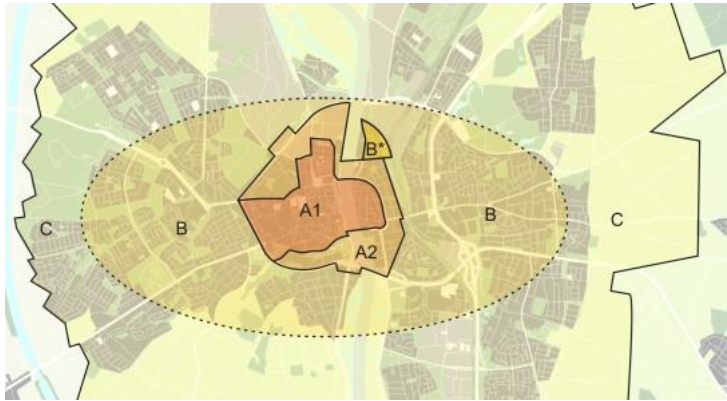
2. Context

De uitwerking van het parkeerregime is verankerd in:

- Raadsbesluit Verkeer- en parkeerstructuur Wyck 17 september 2002 met als doel het optimaliseren van de verkeers- en parkeerstructuur met het oog op de optimalisatie van de beoogde herinrichting van diverse straten in Wyck waaronder de Wyckerbrugstraat, Rechtstraat en Stationstraat. Het achterliggende doel is een kwaliteitsimpuls te bewerkstelligen voor de wijk Wyck door de wijk o.a. autoluwer te maken.
- Raadsbesluit 34-2017 waarin een kwaliteitsimpuls voor de stationsstraat is voorzien.
- Deelname aan de Green Deal Zero Emission stadslogistiek (collegebesluit 2-12-2014) waarin experimenten in Wyck zijn voorzien met betrekking tot laden en lossen.

Het gedeelte van Wyck met parkeerregulering ligt deels in parkeerzone A1 en deels in A2, zie fig 1.

Het parkeerbeleid is geformaliseerd in de hierboven genoemde raadsbesluiten en de parkeerbeleidsnota van 2008 met aanvullingen uit 2016. De kaders voor de uitvoering van de parkeerregulering zijn geformaliseerd in de 'Verordening Parkeerregulering en Parkeerbelastingen 2015'.



Figuur 1: Parkeerzones

3. Gewenste situatie

In Wyck is sprake van een integrale meerjarige aanpak van de verkeers- en parkeerstructuur. Deze kan worden samengevat onder de noemer van kwaliteitsimpuls Wyck. Deze aanpak is gericht op verbetering van de openbare ruimte en een lagere verkeersdruk en is in gang gezet met het raadsbesluit Parkeer- en verkeersstructuur Wyck uit 2002. Nadien is de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd door herinrichting van enkele hoofdstraten (inrichting openbare ruimte en gebruik van hoogwaardige materialen). De verkeerscirculatie is eveneens verbeterd. Maar de verkeersdruk en parkeerdruk vraagt sindsdien nog steeds veel aandacht.

Aan de raadscommissie Stadsbeheer Milieu en Mobiliteit is in oktober 2013 gemeld dat de verdere aanpak van de verkeersstructuur en het parkeren in Wyck wordt doorgezet op een gefaseerde en pleksgewijze manier. Kernbegrippen binnen deze kwaliteitsimpuls zijn het autoluwer worden van Wyck en het ontvlechten van verkeersstromen (Met het Cörversplein als voorbeeld).

De aanpak geschiedt in een vast overleg met de vaste vertegenwoordigers in de Wyck (buurtplatform Wyck, Ondernemend Wyck en het centrummanagement Maastricht en Maastricht Bereikbaar). In deze overlegstructuur zijn en worden diverse aspecten van de aanpak in samenhang besproken en uitgewerkt, waaronder het verkeersluw maken van Cörversplein-Oeverwal-Wycker Brugstraat, laad- en losproblematiek in Wyck, Parkeerdruk, Fietsenstallingen, herinrichting Stationsomgeving en Stationstraat en nu ook het traject Stad en Spoor.

Het nu voorliggende collegebesluit behelst een aanpak van de onderdelen parkeren en een deel van de laad- en losproblematiek. Deze aanpak komt eveneens voort uit genoemde overlegstructuur.



Er is sprake van een zeer wisselende parkeerdruk in Wyck: in sommige straten of parkeersecties is de parkeerdruk erg hoog, in andere straten juist laag. De parkeergedeelten voor vergunninghouders zijn vaak erg druk bezet en de gedeeltes met betaald parkeren zijn aanzienlijk lager bezet. Dat is vervelend voor bewoners en bedrijven met een parkeervergunning.

Daarnaast is het parkeerregime in Wyck voor veel bezoekers niet duidelijk. Dit leidt tot onnodig zoekverkeer met negatieve gevolgen voor de verkeersdruk en leefkwaliteit.

Tenslotte heeft de verkeersstructuur wijzigingen ondergaan vanwege de reconstructie van het Cörversplein en de Oeverwal en de bouw van de fietsenstalling onder het Stationsplein. De herinrichting van de Stationsomgeving in 2018 zal eveneens invloed hebben op de bestaande verkeers- en parkeerstructuur.

De parkeerdruk vraagt om het beter benutten van de bestaande parkeerruimte en om dubbelgebruik van parkeren met laden en lossen op enkele plekken. In de werkgroep Wyck, waarin Buurtplatform, Ondernemend Wyck, CMM en Maastricht bereikbaar deelnemen, is een gezamenlijke parkeervisie ontwikkeld, welke door alle betrokken wordt ondersteund.

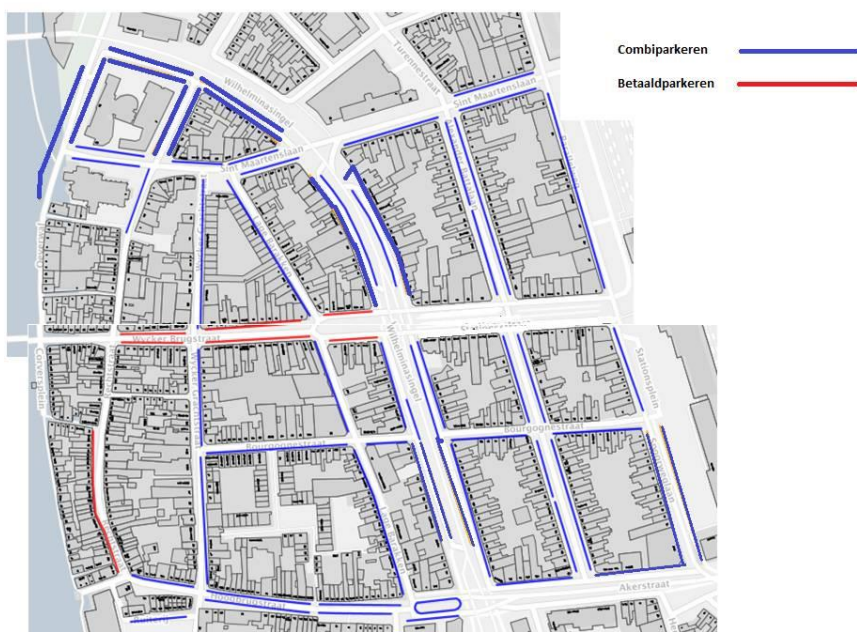
Deze visie is uitgewerkt en vertaald in voorliggend besluit. Met dit besluit zal in Wyck combiparkeren worden ingevoerd, een combinatie van parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven en betaald parkeren voor bezoekers. De ongelijke bezetting tussen parkeersecties kan daarmee worden opgeheven, zodat bewoners gemakkelijker een vrije parkeerplaats kunnen vinden. Maar ook bezoekers hebben dan meer keuze.

In aanvulling hierop worden parkeervergunningen voor bedrijven alleen nog afgegeven voor parkeersectoren aan de randen van Wyck, waar nu nog een lage parkeerdruk is. Hierdoor ontstaat in het middendeel van Wyck meer parkeercapaciteit voor bewoners, bezoekers en klanten.

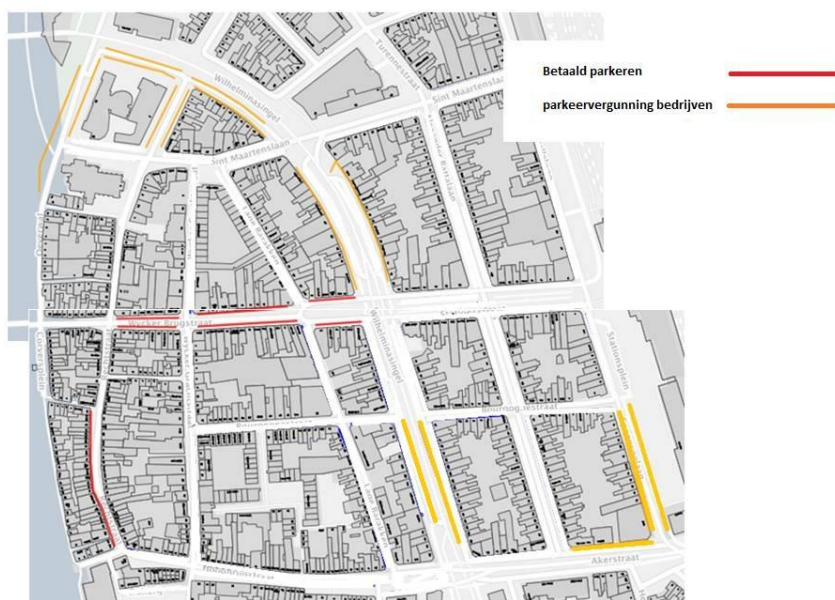
Alleen op de (hoofd)as (Stationsstraat west, Wycker Brugstraat en Rechtstraat zuid) blijft uitsluitend betaald parkeren bestaan. De maximum parkeerduur gaat hier van 2 naar 1 uur. Dit zorgt hier voor een grotere omloopsnelheid van het parkeren zodat de bezoekers van de winkels in de centrale as vaker een vrije plek zullen vinden.



In onderstaande figuren is deze regulering ruimtelijk weergegeven.



Figuur 2: Nieuwe parkeerregulering voor Wyck voor bewoners en bezoekers



Figuur 3: Nieuwe parkeerregulering voor Wyck voor bedrijven.

Voor de uitgifte van parkeervergunningen geldt de vigerende beleidsnota Parkeren uit 2007 als kader. Voor het bezoekersparkeren wordt combiparkeren niet expliciet als parkeermogelijkheid



benoemd in het centrum met uitzondering van combiparkeren in de zgn. aanloopstraten. Dit betekent anderzijds dat combiparkeren niet wordt uitgesloten in het centrum. Met de actualisatie van de Parkeervisie in 2018 zal combiparkeren duidelijker worden omschreven als mogelijke parkeeroplossing in het centrum.

Tegelijk met de invoering van het nieuwe parkeerregime zal voor een deel van de parkeerplaatsen in de centrale as een aantal parkeervakken in de ochtenduren worden bestemd als extra ruimte voor laden en lossen. Hiermee wordt beoogd om minder laad- en losverkeer op de rijbaan te krijgen. Het is dus een extra laad- en losmogelijkheid, maar laden en lossen is nog steeds toegestaan op de rijbaan gedurende de gehele dag. Hiervoor krijgen een aantal parkeerplaatsen een zgn. dubbelfunctie, dit betekent in de ochtend van 07.00 -12.00 uur de functie van laden/lossen en de overige tijd het reguliere autoparkeren. De eindtijd is op 12 uur bepaald om het mogelijk te maken voor vervoerders om na het laden / lossen in het kernwinkelgebied (tot 11 uur) ook nog in Wyck te kunnen laden en lossen. Hiermee wordt voorkomen dat anders 2 voertuigen moeten worden ingezet. Dit gebeurt in het kader van de landelijke Green Deal Zero Emission Stadslogistiek, waarvoor Wyck als pilot geldt. Binnen deze pilot wordt ook gekeken naar andere combinaties voor dubbel ruimtegebruik.

Voor de invoering van het nieuwe parkeerregime uit dit besluit zal de tarieventabel o.g.v.de Verordening Parkeerregulering en Parkeerbelastingen 2015 moeten worden aangepast, conform beslipunt 2 uit deze nota.

Daarnaast wordt een verkeersbesluit genomen voor de nieuwe laad en losplekken en een stopverbod in het smalle deel van de Rechtstraat en worden (gemandateerd) de aanwijzingsbesluiten betaald en vergunningparkeren aangepast.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Met de nieuwe situatie wordt de leefbaarheid voor de bewoners van Wyck verbeterd en wordt het zoekverkeer in de straten verminderd. Bovendien gaat de beschikbare parkeercapaciteit beter worden benut in relatie tot de verschillende parkeerdoelgroepen (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).

Laden en lossen zal deels worden gefaciliteerd met een elektrisch aansluitpunt voor de koeling van de vrachtwagens. Hierdoor kan de dieselmotor van de koeling worden uitgeschakeld. Dit leidt tot minder geluidsoverlast en tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de centrale as voor de omwonenden, de wandelaars en de terrasbezoekers.



5. Effect op de openbare ruimte

Voor de nieuwe regulering is een uitwerking gemaakt van de benodigde bebording en aangepaste posities van een deel van de parkeerautomaten. Uitgangspunt voor het nieuwe bebordingsplan is het voortzetten van het bestaande principe van zone-regulering. Dat betekent dat alleen bij het binnenrijden van het gereguleerde gebied 'entree-bebording' en markering nodig is. Hierdoor kan het aantal verkeersborden worden verminderd. Omdat het parkeerregime geen onderscheid kent tussen betaald parkeren en vergunningparkeren, is de bebording ten opzichte van de oorspronkelijke situatie ook eenvoudiger. De exclusieve vergunninghoudersparkeerplaatsen in Wyck zullen door deze nieuwe regulering allemaal verdwijnen.

Uitgangspunt voor de positionering van de parkeerautomaten is dat voor de bezoeker vanaf elke parkeerplaats een parkeerautomaat is te zien. Hierop is informatie weergegeven over het tarief, de betaaltijden en de maximale parkeerduur. Er is rekening gehouden met realistische loopafstanden. In het gebied wordt in de centrale as voorzien in laad- en loshavens. Een zestal van deze laad- en loshavens (van elk 2 parkeerplaatsen) heeft een dubbelfunctie. 's Morgens tussen 07.00 en 12.00 uur worden deze parkeerplaatsen vooral benut als laad- en loshavens voor de winkels en voorzieningen in Wyck. Buiten deze tijden worden deze plekken gewoon als parkeerplaats gebruikt voor een evenwichtigere parkeerbalans.

Op 2 laad- en losplekken zal een aansluitpunt worden gerealiseerd voor het elektrisch kunnen koelen van vrachtwagens van horecaleveranciers.

Het toegangsregime tot het meest westelijke deel van de Wycker Brugstraat en het Corversplein wordt aan de tijden van de centrale as aangepast door de laad- en lostijden daar aan te passen aan de rest van de centrale as. Daartoe wordt het onderbord van het inrijdverbodsbord aangepast.

6. Personeel en organisatie

Handhaving:

In Wyck is geen aparte handhaving meer nodig van vergunningparkeren (BOA), maar is alleen nog maar sprake van betaald of combi-parkeren. Voor de handhaving hiervan kunnen fiscale handhavers worden ingezet. Het areaal fiscaal parkeren wordt groter. Maar het areaal vergunningparkeren verdwijnt.

Door de differentiatie in het combiparkeren zullen de handhavers op een extra type overtreding moeten gaan handhaven: bedrijven die parkeren op plaatsen met regulering 'combi-parkeren alleen voor bewoners'. De handhavers voeren hun taken hiervoor uit met een zgn. 'handy' die wordt aangepast naar de gewijzigde parkeerrechten die worden voorgesteld. Bovendien zullen in het



gebied enkele laad- en losplekken komen met een ‘deeltijd-regime’. De handhaving hiervan vergt mogelijk extra aandacht en inspanning van de medewerkers op straat.

Vergunnen:

In de implementatiefase zijn extra inspanningen nodig om een nieuwe sector voor de bedrijven parkeervergunningen in te richten, geprogrammeerde zaken (zoals betaaltijden ed) in het systeem te verankeren, wijzigingen in vergunningen door te voeren en de vergunninghouders persoonlijk op de hoogte te brengen.

7. Informatiemanagement en automatisering

Het geautomatiseerde vergunningensysteem moet worden aangepast om de juiste parkeerrechten aan de juiste parkeerlocaties te koppelen. Deze aanpassingen kunnen worden opgevangen binnen het bestaande systeem.

8. Financiën

De financiële effecten van de nieuwe parkeerregulering zijn als volgt onder te verdelen:

- 1) Wijziging van de opbrengsten van parkeren (parkeergeld betaald bij betaalautomaten, opbrengsten parkeervergunningen en opbrengsten van parkeerboetes).
- 2) Wijziging van exploitatiekosten van parkeren.
- 3) Investerings voor het wijzigen van de situatie op straat.

Ad 1: Opbrengsten van parkeren

In de huidige situatie (gebaseerd op gegevens van het jaar 2016) is de jaaropbrengst van het betaald parkeren in Wyck circa € 1,3 miljoen. In tabel 1 is dit bedrag nader uitgesplitst.

| Wyck | Contant | Pin | Bel | Totaal |
|---------------|------------------|------------------|-----------------|--------------------|
| TOTAAL | € 747.468 | € 492.529 | € 73.617 | € 1.313.614 |

Tabel 1: Parkeeropbrengsten uit parkeerautomaten Wyck 2016

De opbrengst van betaald parkeren volgt direct uit het aantal betaalde parkeeruren en dat volgt weer uit de aantrekkende werking van de voorzieningen en bestemmingen in het gebied. Aan de bestemmingen verandert niets, dus de aantrekkende werking van bezoekers mag worden verondersteld gelijk te blijven.



De wijziging van de parkeerregulering heeft mede als doel om het parkeren voor bezoekers gemakkelijker te maken. Op drukke dagen en tijdstippen ondervinden bezoekers in de huidige situatie soms moeilijkheden om bij hun bestemming een parkeerplaats te vinden. Dit wordt verbeterd, zodat meer bezoekers in het gebied een parkeerplaats kunnen vinden bij de voorziening waar ze moeten zijn. Ingeschat wordt dat een kleine toename van de parkeeropbrengst mag worden verwacht van enkele procenten. Echter doordat het aantal parkeerplaatsen afneemt vanwege de herinrichting van de Stationsstraat is per saldo geen financieel effect te verwachten.

De opbrengst van parkeervergunningen blijft gelijk, er verandert immers niets aan het aantal uitgegeven vergunningen.

Ad 2. Exploitatiekosten

De exploitatiekosten van beheer zullen naar verwachting niet of beperkt veranderen. De technische beheerkosten blijven gelijk doordat het aantal parkeerautomaten nagenoeg gelijk blijft (één minder), zodat de kosten voor onderhoud en geld ophalen hetzelfde blijven.

Ten aanzien van de exploitatiekosten van de handhaving zijn vrijwel geen wijzigingen te verwachten. De BOA's blijven controleren op foutief gebruik van laad- & loshavens en overige misstanden in het gebied. De handhavers op de parkeerbelasting (fiscalisten) krijgen door het combi-parkeren een groter areaal waar zij met hun bevoegdheden kunnen optreden, maar door de herinrichting van het Stationsplein valt er ook weer een bepaald areaal af. Opgeteld zal er, ondanks de diverse wijzigingen in de parkeerregulering, weinig veranderen aan de inzet van de BOA's en Fiscalisten in het gebied. In de implementatiefase zijn eenmalig extra personele inspanningen nodig m.b.t. het systeem van vergunningverlening en de communicatie aan de vergunninghouders. Hiermee is een bedrag van € 1200,- gemoeid.

De dekking is voorzien in de meerjarenbegroting Mobiliteit 2017 (Reguleren C / B - gebieden: Boschpoort, Brusselsepoort / Annadal, Wyck, Heugem en Mergelweg).

Ad 3. Investering

De investering die moet worden gedaan voor het aanpassen van de situatie op straat bestaat uit de volgende componenten:

- Het verwijderen van de markering van vergunninghoudersplaatsen (tegels, markeringen op wegdek en borden).
- Het verplaatsen van enkele parkeerautomaten en het geheel verwijderen van één parkeerautomaat.



- De levering en plaatsing ca. 60 verkeersborden.
- Het aanbrengen van (zone)markering.
- Projectkosten voor de uitvoering.

Voor de uitvoering van de inhoudelijke voorstellen zoals bovenstaand opgenomen worden investeringen van totaal € 36.200,- (excl. BTW) getroffen. Dit zijn éénmalige kosten inclusief 10% onvoorzien. Exclusief projectleiding van team Infra. Deze kosten bedragen: € 6.500,00. De dekking is voorzien in de Meerjarenbegroting Mobiliteit 2017 (Reguleren C / B - gebieden: Boschpoort, Brusselsepoort / Annadal, Wyck, Heugem en Mergelweg).

Conform de BBV regelgeving omtrent activa met maatschappelijk nut wordt de investering van € 42.700 (€ 36.200,- (excl. BTW) en € 6.500) geactiveerd. Hierover wordt 7 jaar afgeschreven. De jaarlijkse afschrijvingen van € 6.100 worden gedekt uit de Reserve Productiemiddelen Parkeren.

9. Aanbestedingen

Het project wordt uitgevoerd door het team Infra van de gemeente. De opdracht wordt conform gemeentelijk inkoopbeleid in de markt gezet.

10. Participatie tot heden

Met de stakeholders (Ondernemend Wyck, Buurtplatform Wyck en Centrummanagement) is de afgelopen jaren (sinds 2012) intensief gecommuniceerd over de planvorming door middel van regulier overleg.

In februari 2017 is er een bijeenkomst georganiseerd door het buurtplatform Wyck en zijn de ondernemers en bewoners bijgepraat over de visie van de werkgroep Wyck over het nieuwe parkeerregime. Door bewoners werd als mogelijk knelpunt genoemd dat het 's avonds, wanneer er niet meer betaald hoeft te worden, drukker wordt en er minder plaats zal zijn voor de vergunninghouders. Hierbij werd o.a. zorg geuit over de uitbreiding van horeca, hotels en andere voorzieningen. Als tegenargument werd aangegeven dat bij gelijkblijvende bestemmingen in Wyck en gelijkblijvende tarieven en parkeerduur geen toename van parkeerders is te verwachten. Nadien hebben wij de potentiële parkeerbehoefte van extra bouw initiatieven voor hotels en studentenwoningen in Wyck geanalyseerd. Uit de nu bekende gerealiseerde en lopende bouwplannen is nagenoeg geen extra parkeerdruk te verwachten in de avonduren.

De nieuwe parkeersituatie is op 24 oktober opnieuw toegelicht aan de buurt als onderdeel van de toelichting op de herinrichting Stationsstraat/-plein. Tenslotte is nogmaals op een inloopavond op 19



februari 2018, waarbij de gehele buurt huis aan huis is uitgenodigd, het thema invoering combiparkeren Wyck besproken. Op deze avond zijn geen bezwaren geuit.

11. Voorstel

1. In te stemmen met invoering van een nieuw parkeerregime in Wyck, bestaande uit:
 - a. Betaald parkeren in de centrale as te verkorten van 2 uur naar 1 uur (Stationsstraat west, Wycker Brugstraat en Rechtstraat zuid);
 - b. Invoering van combiparkeren in de overige straten van wyck;
 - c. Dubbel ruimtegebruik van een aantal bestaande parkeerplaatsen in te voeren voor laden en lossen in de ochtend en voor parkeren in de rest van de dag;
 - d. Het invoeren van een stopverbod in het smalle deel van de Rechtstraat (nrs 25-53);
 - e. Parkeervergunningen voor bedrijven te beperken tot een aangewezen deel van Wyck.
2. De Tarieventabel Parkeren behorende bij de Verordening Parkeerregulering en Parkeerbelastingen 2015 dienovereenkomstig te wijzigen (tevens bevattende de wijziging ten behoeve van invoering van betaald parkeren op de Pietersberg (collegebesluit 6-2-2018) en de wijzigingen van de Tarieventabel per 3 april 2018 in werking te laten treden.
3. De Raad te informeren met een Raadsinformatiebrief.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Regulering

De tarieventabel bij de Verordening Parkeerregulering en parkeerbelastingen moet worden aangepast, conform beslispoint 2 van deze nota.

Daarnaast dient een verkeersbesluit te worden genomen ten behoeve van de nieuwe laad- en losplekken en het stopverbod van het smalle deel van de Rechtsstraat. Dit besluit heeft reeds ter inzage gelegen, omdat deze onderdelen los van de invoering van combiparkeren kunnen en zullen worden uitgevoerd.

Daarnaast worden aanwijzingsbesluiten betaald parkeren en vergunninghouders parkeren aangepast. Deze besluiten zijn gemandateerd aan de betreffende teammanager. Tenslotte wordt de nieuwe parkeervergunningsuitgifte voorbereid.

- Inrichten nieuwe parkeersector voor bedrijven.
- Aanschrijven vergunninghouders in Wyck.
- Bedrijfsvergunningen wijzigen van sector.

Planning



In maart - april 2018 zal nader worden gecommuniceerd met de buurt over de gevolgen van de invoering van de nieuwe verkeers- en parkeermaatregelen.

Tevens wordt de uitvoering gegund aan een aannemer.

De werkzaamheden betreffen:

- (ver)plaatsen van bebording inclusief markering (verwijderen en aanbrengen).
- (ver)plaatsen van de parkeerautomaten; Er zijn geen nieuwe automaten nodig

Vanuit team Infra vindt de projectaansturing plaats tegelijk met de uitvoering van de herinrichting van de Stationsomgeving-Stationsstraat, zodat deze werkzaamheden afgestemd op elkaar zullen worden uitgevoerd (april-mei 2018).

Evaluatie

Om de effecten van het plan te meten zal er eind 2018 een evaluerend parkeeronderzoek worden uitgevoerd. Om de nulsituatie goed vast te leggen is in februari 2018 een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in Wyck. Deze meting is op dezelfde wijze uitgevoerd als in 2014, toen de parkeerdruk werd vastgesteld als basis voor de uitwerking van combiparkeren.

Het nulsituatie onderzoek van 2018 bevestigt de scheve verdeling in parkeerdruk. Tevens is vastgesteld dat de totale parkeerdruk niet is toegenomen tussen 2014 en 2018. In de ochtenden is de parkeerdruk lager geworden en op de drukste momenten (middagpiek en avonduren) is het drukker geworden. Dit geldt zowel op de betaald parkeerplaatsen als de vergunningplaatsen. Maar in Wyck is op de piekmomenten dan nog steeds een reserve van minimaal 30 % vrije parkeerplekken beschikbaar.