



| | |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Raadsvergadering | |
| Volgnummer | 72-2021 |
| Onderwerp | Vaststellen Nota Parkeernormen Maastricht 2021 en Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting 2022 |
| Programmanummer | 2 Verkeer, vervoer en waterstaat |
| Registratienummer | 2021-19325 |
| Collegevergadering | 20 juli 2021 |
| Portefeuillehouder | Wethouder Krabbendam |
| Organisatieonderdeel | BO Ruimte |
| Behandelend ambtenaar | RJ Lamers Telefoonnummer: 043-350 4399 Rob.Lamers@maastricht.nl |
| Bijlagen | bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Realisatieplan Parkeren op Afstand bijlage 3 Nota Parkeernormen Maastricht 2021 bijlage 4 Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen 2022 |

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De raad wordt gevraagd in te stemmen met het 'Realisatieplan Parkeren op Afstand', de 'Nota Parkeernormen Maastricht 2021' en de 'Verordening parkeerregulering en Parkeerbelastingen 2022'. Deze documenten zijn een nadere uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid dat is vastgelegd in de 'Omgevingsvisie Maastricht 2040'. In het 'Realisatieplan Parkeren op Afstand' is uitgewerkt hoe we een substantiële uitbreiding van het aantal parkeerplekken op afstand in de komende jaren willen gaan realiseren. Daarnaast wordt de raad gevraagd om uit de reserveringen voor investeringen op het gebied van fietsparkeren en P+R-voorzieningen een bedrag van € 3.500.000,- vrij te geven voor uitvoering van het Realisatieplan Parkeren of Afstand. Daarnaast vereisen de doelen in de Omgevingsvisie enkele aanpassingen in de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen.



Tot slot zijn de parkeernormen vernieuwd zodat we bij nieuwbouwinitiatieven vaker een passende parkeeroplossing kunnen vinden, waarbij auto-alternatieven en deelmobiliteit een substantieel onderdeel uitmaken van de parkeeroplossing.

Beslispunten

1. Het Realisatieplan Parkeren op afstand vast te stellen en voor realisatie en exploitatie van de parkeervoorzieningen in de eerste 5 jaar het budget van € 3.500.000,- te voteren.
2. De Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen 2022 vast te stellen.
3. De Nota Parkeernormen Maastricht 2021 vast te stellen.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Met het vaststellen van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 in oktober 2020, is het gemeentelijk parkeerbeleid met nieuwe ambities en doelen herijkt. Voor het onderdeel parkeren bestaat het beleid uit zeven parkeerprincipes:

1. Een gebiedsgerichte aanpak: een specifiek parkeerregime per gebied, passend bij het woonmilieu.
2. De juiste doelgroep op de juiste parkeerplaats: maatwerk per doelgroep, waarin we in het algemeen streven naar een afname van het aantal straatparkeerplaatsen mits hier lokaal draagvlak voor is.
3. Parkeren op afstand: aantrekkelijke P+R-, P+W- en P+B-voorzieningen of combinaties daarvan worden aangelegd.
4. Meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten.
5. Nieuwe technologieën en deelmobiliteit als kans: we zetten nieuwe technologie in als middel om beleidsdoelen te realiseren.
6. Duurzaam mobiliteitsplan in plaats van de traditionele parkeernorm.
7. Toekomstvaste exploitatie van parkeergarages.

Daarnaast zijn in de Omgevingsvisie parkeerprincipes geformuleerd als opgave per gebiedsprofiel.

Ter uitvoering van dit nieuwe parkeerbeleid zijn de principes nader uitgewerkt, wat heeft geleid tot een Realisatieplan Parkeren op Afstand, de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 en de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen 2022. Deze zijn bijgevoegd als bijlagen 2, 3 en 4.



Er is mogelijk sprake van een relatie met de nieuwe Stadsvisie en Economische visie. Dat heeft onder andere betrekking op Maastricht als bezoekstad en op de economische visie op de binnenstad. Het principe om meer ruimte te creëren voor groen, spelen en ontmoeten draagt bij aan een kwaliteitsslag in de openbare ruimte t.b.v. leefbaarheid en duurzaamheid. Deze ontwikkeling blijft naar verwachting zeer relevant, waarmee het parkeerbeleid minder gevoelig is voor accentverschuivingen vanwege de nieuwe visies. Ten aanzien van parkeren op afstand is er voldoende flexibiliteit in het programma om tijdig accentverschuivingen in de visies (bijvoorbeeld ten aanzien van Maastricht als bezoekstad) op te vangen.

Het vaststellen van de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen en de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 is een bevoegdheid van uw raad. Ook het voteren van het benodigde budget voor realisatie en exploitatie van de P+R-voorzieningen in de komende vijf jaar is een bevoegdheid van uw raad.

2. Gewenste situatie.

Zoals benoemd in de Omgevingsvisie 2040 is het doel van de hele parkeeraanpak niet meer primair het aanpakken van parkeerdruk en zorgen voor voldoende parkeerplekken, maar sturen we via het parkeeraanbod ook op het verbeteren van de leefkwaliteit en het creëren van meer ruimte voor andere functies zoals groen, ontmoeten, spelen, maar ook lopen en fietsen.

In het 'Realisatieplan Parkeren op Afstand' is uitgewerkt hoe we een substantiële uitbreiding van het aantal parkeerplekken op afstand in de komende jaren willen gaan realiseren. Daarnaast zijn er aanpassingen in de wijze waarop bestaande parkeerregels worden gehanteerd gewenst. Om hiervoor een juridische basis te hebben, moeten enkele artikelen worden aangepast van de vigerende 'Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen'. De uitvoering vraagt ook om nieuwe parkeernormen en nieuwe mogelijkheden voor parkeer- en mobiliteitsoplossingen. Daartoe is het ook nodig de vigerende 'Nota Parkeernormen' aan te passen.

Met deze nadere uitwerking van het parkeerbeleid kunnen we de verkeerscirculatie in de binnenstad beïnvloeden, kunnen we overlast door (zoek)verkeer te voorkomen en de aantrekkelijkheid van de



binnenstad versterken door minder gemotoriseerd verkeer. Hierdoor neemt het zoekverkeer af en wordt het centraal stedelijk gebied autoluwer.

Parkeren op afstand (bijlage 2)

In het realisatieplan is de uitbreiding van P+W- en P+R-voorzieningen in Maastricht uitgewerkt. Hierbij zijn uit bijna veertig zoeklocaties, mede ingegeven vanuit de door uw raad aangenomen motie waarin is opgedragen niet enkel op de exact aangeduide locaties in de Omgevingsvisie 2040 toe te spitsen, enkele voorkeurslocaties geselecteerd. Het realisatieplan voorziet in de realisatie van meerdere P+W- en P+R-voorzieningen in de komende vijf jaar.

De inzet is om in totaal duizend permanente P+R-plekken en vijfhonderd overlooplekken specifiek voor topdagen te creëren, zodat Maastricht in 2030 met inbegrip van de huidige plekken op P+R Maastricht Noord over meer dan tweeduizend parkeerplekken op afstand beschikt. Door een deel uit te voeren in de vorm van overloopterreinen bouwen we niet op de piekvraag en zorgen we wel dat als de parkeerbehoefte op topdagen extra hoog is we voldoende parkeerplekken hebben.

Daarbij richten we ons op een aantal zorgvuldig gekozen locaties. We willen de autostromen of parkeerproblemen niet verplaatsen. We kijken naar welke locaties aan de rand van onze stad mogelijk zijn. Die locaties moeten goed bereikbaar zijn vanaf het regionale wegennet, zodat we zoveel mogelijk voorkomen dat auto's door de buurt rijden. We zorgen voor een goede spreiding van parkeervoorzieningen over de stad zodat onnodig verkeer door stad wordt vermeden. Daarom zoeken we bijvoorbeeld naar nieuwe locaties aan de west- én de oostoever. Dit zorgt er ook voor dat de bronpunten voor de Binnenstad gespreid zijn. We verkennen ook samen met buurgemeentes en de provincie welke regionale locaties een bijdrage kunnen leveren.

De parkeerbehoefte is niet gelijkmatig verdeeld over de invalswegen van Maastricht. Daarom zorgen we ervoor dat het totale parkeeraanbod (op afstand en in de Binnenstad) in overeenstemming blijft met de ruimtelijke spreiding van de parkeerbehoefte. Een lijst met potentiële locaties is beoordeeld op grond van inpasbaarheid, beschikbaarheid, autobereikbaarheid, natransportmogelijkheden, omgeving en mogelijkheden voor het samen gebruiken van plekken. Dit heeft geleid tot een aantal voorkeurslocaties waarvoor we vervolgens een eerste inschatting hebben gemaakt van de financiële consequenties en potentie.



We stellen voor om in de komende vijf jaar de volgende acties en maatregelen uit te voeren:

1. We onderzoeken of en in hoeverre P+W Frontenpark kan worden uitgebreid voor de periode tijdens de bouw van Parkeergarage Sphinx en invulling van P+W-plekken. Besluitvorming hierover geschiedt in het kader van de GREX Belvédère en Parkeergarage Sphinx.
2. We doen nader onderzoek naar een P+R-voorziening aan het verkeersplein Via Regia met ongeveer tweehonderdvijftig parkeerplekken:
 - We onderzoeken of het mogelijk is de voorkeurslocatie te verwerven en starten indien dit opportuun is het aankoopproces van het terrein.
 - We maken een ontwerp en een nauwkeurigere kostenraming van de investering en exploitatie.
 - We ontwikkelen met Arriva en Provincie Limburg een goede busverbinding die dient als natransport.
 - Mits het financieel past en voorgaande stappen succesvol zijn doorlopen realiseren we vervolgens het terrein.
3. We starten een haalbaarheidsonderzoek naar een terrein in de directe omgeving van treinstation Maastricht Randwyck en het Europaplein in te zetten als P+R-voorziening. Op het moment dat de haalbaarheid is aangetoond wordt een voorstel gedaan voor het vervolg.
4. We zetten, zodra het terrein niet meer nodig is voor de parkeerbalans van het Sphinxgebied, het bestaande terrein aan de Fort Willemweg in als P+W-voorziening met ongeveer honderd parkeerplekken. We doen promotie, zorgen voor aanvullende bebording (wayfinding) en koppelen na een toets op kosteneffectiviteit het terrein aan het parkeerroute- informatiesysteem zodat de actuele beschikbaarheid kan worden gecommuniceerd.
5. We maken en implementeren een draaiboek voor de inzet van de overlooplocaties Gouvernement en Lage Frontweg zodat deze op zo'n vijftientig planbare topdagen per jaar kunnen worden ingezet.
6. We onderzoeken of het mogelijk is om een uitbreiding van P+R Maastricht Noord op een terrein aan de Nieuwe Limmelderweg te realiseren (met ongeveer 200 parkeerplekken). Mede gelet op het totale budget doen we dit in stappen:
 - We onderzoeken of we het terrein aan de Nieuwe Limmelderweg kunnen verwerven.



- We maken een ontwerp en een nauwkeurigere kostenraming van de investering en exploitatie.
 - Mits het budget toereikend is, realiseren we vervolgens ook het terrein. Mochten we financieel niet uitkomen dan zal een nieuw voorstel gedaan worden voor het vervolg.
7. We agenderen regionale P+R-voorzieningen op de mobiliteitsagenda Zuid-Limburg in Wittem, Margraten en Eijsden en daarnaast bij onze Vlaamse buurgemeenten en de Vlaamse overheid.
 8. We benoemen in de actualisatie van de omgevingsvisie onze ambities voor parkeervoorzieningen voor P+R Maastricht Noord (bovenop fase II), Trega (oksel Noorderbrug), De Veye en in het Belvédère-gebied.

Voorgaande acties en maatregelen verrichten we in afstemming met bewoners en belanghebbenden. Tot slot monitoren we periodiek de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod van en in de Binnenstad zodat we als het nodig is de acties kunnen bijsturen. Op basis van de monitorresultaten, het daadwerkelijke realisatietempo van nieuwe voorzieningen en het gebruik daarvan en de autonome ontwikkelingen in de parkeermarkt scherpen we bovenstaande voornemens aan en formuleren we eventuele vervolgstappen.

Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen (bijlage 3)

De doelen in de Omgevingsvisie vereisen enkele aanpassingen in de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Voor parkeertarieven en vergunningtarieven worden de gebiedseenheden gehanteerd ter vervanging van de A1, A2 en B zone, namelijk: Binnenstad (volgens de definitie en begrenzing in de Omgevingsvisie) en Overig Gebied. De parkeersectoren voor de vergunninguitgifte blijven bestaan.
- Het hanteren van een wachtlijst voor parkeervergunningen is nog gebaseerd op een vaste verhouding tussen aantal vergunningen en de parkeercapaciteit. Dit doet geen recht aan de praktijk, waarbij niet kan worden gestuurd op de verhouding tussen betaald parkeren en vergunningparkeren als er sprake is van combiparkeren. Sturen op parkeerdruk is relevanter en beter meetbaar en te monitoren. In de aangepaste verordening wordt de wachtlijst gebaseerd op onder meer de parkeerdruk.



- Het begrip parkeergelegenheid wordt aangescherpt ten behoeve van de gewijzigde regels met betrekking tot het niet uitgeven van een vergunning bij aanwezigheid van een parkeervoorziening op eigen terrein. Dit maakt enerzijds de aanwezigheid van parkeergelegenheid op eigen terrein toetsbaar en anderzijds wordt hiermee de definitie gegeven voor het beter handhaven van de nieuwe nota parkeernormen. Dit geldt voor het gehele gereguleerde gebied.
- Het aantal parkeervergunningen per adres buiten de binnenstad kan in bepaalde gevallen door het college worden beperkt (bijvoorbeeld bij hoge parkeerdruk).
- In de gehele binnenstad kan een bewoner in de toekomst, bij een nieuwe parkeervergunningaanvraag, maximaal één vergunning aanvragen. Hiermee worden aanvragen in de A1 en A2 zone gelijk behandeld, overeenkomstig de grote parkeerdruk in de Binnenstad. De bestaande bewoners in de (voormalige) A2 zone die al een tweede parkeervergunning van de Binnenstad (circa 70) mogen deze behouden. Nieuwe aanvragers kunnen beschikken over diverse parkeeralternatieven voor een tweede auto, zoals parkeren op eigen terrein, een P+R of in een (commerciële) garage. Daarnaast zijn er diverse alternatieven zoals de deelauto's, lopen en fietsen of openbaar vervoerfietsen.
- Aan de bezoekersvergunning (visitereregeling) kunnen nadere regels worden gesteld, bijvoorbeeld bij hogere parkeerdruk.
- Het college kan nadere regels stellen over het aanbieden van autodelen in de stad om bijvoorbeeld goede spreiding van het autodelen over de stad te realiseren, conform het vijfde parkeerprincipe van de Omgevingsvisie.
- Er is sprake van een overgangsregeling, waarbij de rechten op grond van de huidige verordening, voor de huidige vergunninghouders blijven bestaan.

Nota Parkeernormen Maastricht 2021 (bijlage 4)

Door inzet van de nieuwe Nota Parkeernormen Maastricht 2021 wordt voorkomen dat nieuwbouw leidt tot extra parkeren in de openbare ruimte en maakt deelmobiliteit een substantieel onderdeel uit van de parkeeroplossing. Ook zullen woningbouwcorporaties en ontwikkelaars met de nieuwe Nota Parkeernormen vaker een passende parkeeroplossing kunnen vinden.



De hoofdlijnen van de Nota Parkeernormen betreffen:

- Het hanteren van – in de regel – lagere autoparkeernormen die beter aansluiten bij de Maastrichtse autoafhankelijkheid in combinatie met duidelijke normen voor het parkeren van de fiets;
- Het mogelijk maken van een bijstelling naar beneden van de parkeereis (datgene dat in de omgevingsvergunning wordt opgenomen) door innovatieve mobiliteit te stimuleren door nieuwe richtlijnen, die ook de gekozen oplossingen (zoals de inzet van deelauto's) kunnen borgen;
- Parkeren op straat wordt als laatste optie beschouwd en is afhankelijk van de resterende capaciteit in de openbare ruimte. Mocht er geen plek zijn op straat dan wordt er niet voldaan aan de parkeereis en is er geen grond voor uitgifte van de omgevingsvergunning, net als nu. Die situatie zal echter veel minder vaak voorkomen worden dan tot nu toe door de inzet van realistischere parkeernormen, vrijstellingen voor kleine gevallen (3 parkeerplaatsen) en door het mogelijk maken van alternatieve parkeeroplossingen.
- De huidige oplossing van afkoop van de parkeereis bij de gemeente biedt inmiddels geen oplossing meer, omdat de gemeente in de praktijk geen parkeeroplossingen kan bieden als de ontwikkelaar dat ook niet kan. De compacte stad is immers volgebouwd en bouwen betreft vaak transformeren. Parkeren op afstand is vooral gericht op bezoekers en forenzen van de stad. Vanuit die situatie wil de gemeente niet aangesproken kunnen worden via claims van ontwikkelaars.
- Uiteraard blijft het – in een uiterste geval – mogelijk voor het college om op basis van de hardheidsclausule een afwijkingsbesluit te nemen.

Deze werkwijze is een expliciete aanvulling op de vorige parkeernormennota, waarbij sprake is van een afpelmechanisme in een aantal stappen:

Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

Stap 2: toepassing van een mobiliteitscorrectie

Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte

Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Stap 5: gebruik bestaande private parkeercapaciteit

Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit



Deze methode heeft als voordeel dat de initiatiefnemer nadrukkelijker wordt geprikkeld na te denken over auto-alternatieven, maakt de alternatieve oplossing vervolgens beter toetsbaar en te waarborgen en indien nodig zal een 'plan B' worden geëist voor het geval dat het aantal parkeerplekken in de praktijk toch te laag is.

Overgangsregeling

Ruimtelijke initiatieven kennen vaak een lange doorlooptijd. Een overgangsregeling is daarom van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden. Verzoeken om wijziging van het bestemmingsplan of aanvragen om omgevingsvergunning die worden ingediend voor de formele inwerkingtreding van dit nieuwe parkeerbeleid, worden getoetst aan de 'Parkeernormen Maastricht 2017'. De details voor de toepassing hiervan zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 zelf.

De juridische verankering van de uitvoering van de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 is geborgd met de vaststelling in 2018 van het Facetbestemmingsplan Parkeren (van toepassing/ aanvullend op alle geldende bestemmingsplannen) en een Facetbeheersverordening. Er is in het facetbestemmingsplan sprake van een dynamische verwijzing naar het aldan geldende parkeerbeleid. Er bestaat geen noodzaak om het Facetbestemmingsplan te herzien ten gevolge van de nieuwe Nota Parkeernormen wat betreft het autoparkeren. Zekerheidshalve wordt in het facetbestemmingsplan de term fietsparkeren toegevoegd. Hiervoor zal het facetbestemmingsplan te zijner tijd worden aangepast.

Het voornemen is dat de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 na 2 jaar wordt geëvalueerd op effect en werkbaarheid en zo nodig kan worden bijgesteld.

3. Indicatoren.

Met de uitvoering van parkeerplannen zullen we aansluiten op nummer 11 van de Global Goals van de Verenigde Naties ten aanzien van verduurzaming ("Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam"). Uitvoering van het parkeerbeleid draagt bij aan de adaptatie van de stad aan de klimaateffecten door meer ruimte te creëren voor groen en schaduw en wateropvang. Voorts dragen we bij aan het beleid om lopen en fietsen te bevorderen ten opzichte van het gebruik van de



auto. Dit leidt tot meer bewegen en een betere gezondheid. Ten slotte zal minder autoverkeer de woongebieden inrijden als de parkeerfunctie afneemt, hetgeen bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit. We ontwikkelen een parkeerdashboard, dat het mogelijk maakt om continu en inzichtelijk te monitoren wat de effecten zijn van de parkeeringrepen. Daarmee kunnen we het principe van “uitvoering in stappen” op een werkbare, meetbare en dus transparante wijze hanteren. Aanhaking aan de Mobiliteitsmonitor is eveneens voorzien, zodat de voortgangsrapportage in dezelfde cyclus zal gaan meelopen.

4. Argumenten.

- De uitvoering van het Realisatieplan Parkeren op Afstand resulteert in extra P+W- en P+R-voorzieningen, waardoor parkeren voor bezoekers en forenzen buiten het centrum eenvoudiger wordt.
- Het aanpassen van de parkeerregels maakt het mogelijk beter te sturen op parkeren op eigen terrein, het aantal afgegeven (eerste en tweede) vergunningen, het bezoekersparkeren en het aanbod van deelauto's, waardoor (de behoefte aan) straatparkeren door bewoners zal afnemen.
- Het hanteren van lagere autoparkeernormen sluit beter aan bij de mobiliteitsbehoeftes van nieuwe bouwinitiatieven en stimuleert het gebruik van autoalternatieven.
- Daarmee ontstaan er mogelijkheden voor ander ruimtegebruik zoals groen, spelen en ontmoeten in de stad.
- Tegelijk ontstaan er kansen voor versterking van het verblijfsklimaat, hetgeen de aantrekkingskracht van de stad versterkt.
- Het beleid leidt tot minder uitstoot van schadelijke stoffen in Maastricht. Aantrekkelijke inrichting en herbestemming van de openbare ruimte die vrijkomt, versterkt dit effect.

5. Alternatieven.

Zie onder 2 en 4.



6. Financiën.

Er zijn aanzienlijke uitgaven te verwachten voor het realiseren van parkeervoorzieningen zoals voorgesteld in het Realisatieplan Parkeren op afstand. In het coalitieakkoord is vijf miljoen euro gereserveerd voor investeringen op het gebied van fietsparkeren en P+R-voorzieningen. Een deel van deze reservering is door de gemeenteraad inmiddels gevoteerd aan maatregelen in het Actieplan Fietsparkeren. Het resterende budget bedraagt euro 3,5 miljoen. Het voorstel is om deze 3,5 miljoen in te zetten voor maatregel 2, 3, 4 en 6.

Op basis van een eerste inschatting van de benodigde investeringen is het budget van 3,5 miljoen ontoereikend voor het uitvoeren van maatregel 2, 3, 4 en 6. Op het moment dat het budget na uitwerking inderdaad ontoereikend blijkt te zijn, dan wordt prioriteit gegeven aan maatregel 2, 3 en 4 en wordt op een later moment voor maatregel 6 (uitbreiding van P+R Maastricht Noord) een oplossing voor het financieringstekort gezocht.

In onderstaande tabel is de dekking van de eenmalige kosten weergegeven.

| Maatregel | Financiële dekking per maatregel [exclusief btw] |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 1. Uitbreiding P+W Frontenpark | Financieel gedekt binnen GREX Belvédère |
| 2. Realisatie P+R Verkeersplein Via Regia | euro 2,4 miljoen |
| 3. Haalbaarheidsonderzoek P+R Randwyck/Europaplein | euro 100.000,- |
| 4. Ingebruikname P+W Fort Willemweg | euro 60.000,- |
| 5. Ingebruikname overlooplocatie Gouvernement en Lage Frontweg | Financieel gedekt binnen budget Topdagen |
| 6. Uitbreiding P+R Maastricht Noord | euro 1,0 miljoen* |
| 7. Agenderen regionale P+R-voorzieningen | Niet van toepassing |



8. Agenderen lange termijn ambities Niet van toepassing

Monitoren Niet van toepassing

Totaal (maatregel 2, 3, 4 en 6) euro 3,5 miljoen

* naar verwachting is deze dekking onvoldoende.

Het jaarlijkse exploitatiesaldo van maatregel 2, 4 en 6 wordt ingeschat op neutraal of (licht) positief. Deze inschatting is echter sterk afhankelijk van de daadwerkelijke kosten van het natransport. Op basis van verdiepende onderzoeken en afspraken met bijvoorbeeld Arriva in de vervolgstappen kan een nauwkeurigere uitspraak gedaan worden.

7. Vervolg.

Het besluit over de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen en Parkeernormen wordt bekend gemaakt conform de gebruikelijke procedure bij algemeen verbindende voorschriften. De beleidsregels van de Nota Parkeernormen treden in werking op de dag na de publicatie. De nieuwe Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen treedt in werking op 1 januari 2022. Na vaststelling van het Realisatieplan Parkeren op Afstand zullen de 8 acties en maatregelen worden voorbereid en vervolgens uitgevoerd. Het streven is de P+W- en P+R-voorzieningen in vijf jaar te realiseren, maar er zijn externe afhankelijkheden zoals het verwerven van grond en ook zal de precieze planning afgestemd (moeten) worden op de reeds bestaande werkvoorraad bij Beleid & Ontwikkeling.

Met de drie producten in dit raadsvoorstel is het parkeerbeleid van Maastricht niet af. Verschillende parkeerprincipes dienen nog nader uitgewerkt te worden in de komende jaren. Hierbij zal veel aandacht worden besteed aan experimenten en samenwerken om zo te ontdekken welke maatregelen de mobiliteitstransitie stimuleren en op draagvlak kunnen rekenen. Denk hierbij aan het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit (mobilityhubs) en het vinden van een hernieuwde balans tussen ruimte voor parkeren en andere functies zoals groen, spelen en ontmoeten in de buurt (het laadvermogen).



8. Participatie.

Ten aanzien van het beleid is het participatietraject op uitgebreide wijze gevoerd in het kader van de totstandkoming van de Omgevingsvisie Maastricht 2040. In de aanloop naar dit raadsvoorstel heeft de participatie het karakter gehad van het ophalen van opmerkingen en aanvullingen over de wijze waarop de uitvoering plaats vindt. Daarmee is de aanpak beter uitvoerbaar en haalbaar te maken en kunnen we beter rekening houden met belangen van betrokkenen. Dit “ophalen” heeft als volgt vorm gekregen:

BOS

Na vaststelling van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 in oktober 2020, is gestart met een dialoog met de werkgroep BOS (Bewoners, Ondernemers, Studenten). Deze werkgroep bestaat uit het Centrummanagement Maastricht, Horeca Maastricht, Vereniging Ondernemers binnenstad Maastricht, enkele buurtbewoners en medewerkers van de MUMC. In de periode januari t/m mei van dit jaar hebben enkele verdiepingssessies plaatsgevonden over hoe om te gaan met parkeren in de stad en specifiek de binnenstad.

Enquête:

In mei is een draagvlakmeting voor de principes van het parkeerbeleid uitgevoerd. Hierbij is een online enquête via Maastricht Forum en via social media gehouden. De uitkomst van de enquête dient vooral om de insteek van toekomstige uitwerkingen van parkeerprincipes en communicatie te bepalen. Conclusie van de enquête is:

- De meeste inwoners zijn in ruime mate voorstander van het verplaatsen van bezoekersparkeren van de straat in de binnenstad naar garages.
- In de Binnenstad is een meerderheid aanwezig voor minder parkeren in de straat en meer op afstand. Buiten de singels ligt dat andersom. Maar in beide gevallen kiezen de meeste mensen voor groen als de auto meer uit de straat zou verdwijnen. Plek voor spelen en ontmoeten scoren eveneens hoog.
- Deelauto's in de straat ziet een meerderheid van de respondenten nog niet zitten en een minderheid zou hier gebruik van maken.



Parkeerpanels

Tevens zijn er online een tweetal raadplegingsbijeenkomsten (parkeerpanels) georganiseerd, waarbij diverse buurtplatforms zijn uitgenodigd en diverse belanghebbende organisaties in de stad. Als Belangrijkste aandachtspunten voor de uitvoering ziet men:

- Mobiliteits- en parkeertransitie is een grote opgave. Men heeft zorgen over de financiering.
- Begrip bestaat voor het benutten van lege ruimte in parkeergarages door tariefverschillen. Kijk ook naar tariefsaanpassing bij Q-Park. Ook is verduurzaming in het gebruik van garages gewenst en nadenken over de toekomst na de PPS (2032).
- De inzet van deelauto's is hoopvol.
- Aandacht voor een nieuwe generatie met ander mobiliteitsgedrag is belangrijk.
- Parkeerontwikkeling en mobiliteitsverandering in Randwyck gaan langzaam. Werk samen met de universiteit, MECC en het ziekenhuis.
- Maak werk van woon-werk verkeer en parkeerders in de binnenstad bijvoorbeeld van de universiteit.
- De uitvoering van het juiste gebruik van servicestroken ziet men als ingewikkelde opdracht.
- Bronpunten van bezoekers goed spreiden en versterken met o.a. goede aanlooproutes.
- Bewoners binnenstad zien veel heil in minder straatparkeren en meer aandacht voor meer groen en leefkwaliteit in hun straat. Ondernemers zien ook het belang voor de stad.
- Verder vraagt men aandacht voor fietsverrommeling, gebrek aan kunnen sturen op openbaar vervoer, geparkeerde auto's langs fietsroutes, woningsplitsing en extra parkeerders, aparte parkeerplaatsen voor studenten, fietsmogelijkheden vanaf de P+R en goede handhaving.

Buurtnetwerken

Tijdens de totstandkoming en vaststelling van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 hebben verschillende buurtnetwerken zich uitgesproken over de zoeklocaties voor P+R-voorzieningen. Deze buurtnetwerken zijn de afgelopen maanden met diverse (digitale) gesprekken op de hoogte gehouden van het thema Parkeren op Afstand.

PPS

Conform de samenwerkingsovereenkomst met Q-Park is binnen de Publiek Private Samenwerking intensief overlegd over de uitwerking.



Webpagina

Tot slot is er een website beschikbaar gemaakt, waar iedereen zich kan informeren over de hoofdlijnen van het parkeerbeleid en het proces. Hierop is een ook korte animatiefilm te zien met een korte inhoud van het plan.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris a.i.,

W.G.H.M. Rutten

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake

Raadsvoorstel



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d.20 juli 2021., organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2021-19324;

gelet op artikel 149 en 225 van de Gemeentewet, artikel 24 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 alsmede het bepaalde in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.2.1., tweede lid onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), en de artikelen 2.4. en 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

BESLUIT:

1. Het Realisatieplan Parkeren op afstand vast te stellen en voor realisatie en exploitatie van de parkeervoorzieningen in de eerste 5 jaar het budget van € 3.500.000,- te voteren.
2. De Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen 2022 vast te stellen.
3. De Nota Parkeernormen Maastricht 2021 vast te stellen.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van

de griffier,

{{(est:Signer1:Signature:size(200,50))}}

de voorzitter,

{{(est:Signer2:Signature:size(200,50))}}



Gemeente Maastricht

Raadsbesluit