



Samenvatting

Het college stelt aan de raad voor het 'Realisatieplan Parkeren op Afstand', de 'Nota Parkeernormen Maastricht 2021' en de 'Verordening parkeerregulering en Parkeerbelastingen 2022' vast te stellen. 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. Voorts vereist de parkeeropgave volgens de Omgevingsvisie enkele aanpassingen in de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen. Tot slot zijn de parkeernormen vernieuwd zodat we bij nieuwbouwinitiatieven een passende parkeeroplossing kunnen vinden op eigen terrein, waarbij auto-alternatieven en deelmobiliteit een substantieel onderdeel uitmaken van de parkeeroplossing.

Beslispunten

1. Het college stelt aan de raad voor het Realisatieplan Parkeren op Afstand vast te stellen en stelt aan de raad voor het benodigde budget van € 3.500.000,- te voteren voor realisatie en exploitatie van de parkeervoorzieningen in de eerste 5 jaar.
2. Het college stelt aan de raad voor om de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting 2021 vast te stellen.
3. Het college stelt aan de raad voor om de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 vast te stellen.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 7 september 2021:

Conform.



1. Aanleiding

Met het vaststellen van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 verleden jaar, is het parkeerbeleid inclusief de ambities en doelen van gemeente Maastricht herijkt. Voor het onderdeel parkeren bestaat het beleid uit zeven parkeerprincipes en parkeerbeleid per gebiedsprofiel. Ter uitvoering van dit nieuwe parkeerbeleid zijn voorliggende parkeerplannen opgesteld.

2. Context

Op 6 oktober 2020 werd de Omgevingsvisie Maastricht 2040 behandeld in de gemeenteraad en vastgesteld. In de Omgevingsvisie is mobiliteitsbeleid geformuleerd. Dit mobiliteitsbeleid richt zich op:

- Het verbeteren van de gezondheid van haar inwoners en leefbaarheid van de stad.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid in het belang van de bezoekstad, agglomeratiekracht en connectiviteit.
- De reductie van de CO₂-uitstoot ten behoeve van klimaatdoelstellingen en daarnaast de transitie naar een energie neutrale samenleving.
- Het borgen van inclusieve mobiliteit door het verbeteren van de toegankelijkheid en verkeersveiligheid.

Parkeerbeleid is hierbij een effectief sturingsmiddel. Parkeermaatregelen sturen rechtstreeks op:

- Vermindering van het aantal autoritten.
- Verlaging van de verkeersintensiteiten op gewenste onderdelen in het stedelijk autonetwerk.
- Bevorderen van de bereikbaarheid door sturen in het gebruik van de verschillende vervoermiddelen.
- Creëren van fysieke ruimte in de stad voor functies op gebied van duurzaamheid (groen, wateropvang en minder verharding) en leefbaarheid (ontmoeten, spelen, schonere lucht).

Er is een relatie met de nieuwe Stadsvisie en Economische visie. Deze hebben onder andere betrekking op Maastricht als bezoekstad en op de economische visie op de binnenstad. Het omzetten van parkeerplaatsen is bedoeld voor een kwaliteitsslag in de openbare ruimte t.b.v. leefbaarheid en duurzaamheid. Deze doelen blijven naar verwachting zeer relevant. De verdunningsopgave van straatparkeren is daarmee minder gevoelig 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.



3. Gewenste situatie

Met het vaststellen van 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 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.

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 autolower.

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 te koppelen 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 in het geval van 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 oplossingen mogelijk te maken 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 afgebouwd en bouwen betreft vaak



transformaties. 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 indien nodig kan 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 hierbij 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.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

De doelen van het parkeerbeleid zijn gericht op het verduurzamen van de stad en het verbeteren van de leefkwaliteit. Dat leidt tot 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.

5. Effect op de openbare ruimte

De openbare ruimte zal als gevolg van dit voorstel niet wijzingen. Wel wordt bijvoorbeeld door realisatie van P+R-voorzieningen ruimte gecreëerd voor andere (in separate voorstellen in te brengen) initiatieven en functies in de openbare ruimte zoals fietsparkeren, terrassen, bomen en groenaanleg, verbreding trottoirs of fietsstroken en de aanleg van servicestroken (ultrakort parkeerstroken voor zorgverlening en andere dienstverlening). Dit zal geleidelijk geschieden via herinrichting, nieuwbouwprojecten en pilots met de buurt.

6. Personeel en organisatie

We streven ernaar dat dit kan worden opgepakt binnen de huidige capaciteit via verschuiven van taken en prioriteiten van de betrokken ambtelijke teams volgens de nieuwe doelen.

De rol van de gemeente bij het realiseren van P+R's is die van initiator en investeerder. De rol van de gemeente bij de overige parkeermaatregelen ter uitvoering van de Omgevingsvisie zullen die van initiator of facilitator zijn bij het realiseren van een duurzame invulling van de ruimte bij nieuwbouw en herinrichting en wijk-reconstructies, maar ook bij initiatieven vanuit de buurten bijvoorbeeld. Om grip te krijgen op het proces en op de sturing is een integrale benadering nodig.

Mede gezien de samenhang van de doelen uit de parkeerplannen en de andere plannen die voortkomen uit de Omgevingsvisie Maastricht 2040 (de actieplannen 'Fietsen in Maastricht' en 'Fietsparkeren Maastricht', van groen, natuur en landschap, van de Duurzaamheidsagenda, water) zal de uitvoering waar mogelijk of relevant verlopen via de uitvoeringsprogramma's voor gebieden van het Omgevingsplan. Dat maakt een integrale afgestemde aanpak per gebied mogelijk.

7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)



De gewenste inzet van parkeerregulering volgens het parkeerbeleid uit de Omgevingsvisie wordt mogelijk gemaakt door digitalisering van het verlenen van parkeerrechten op kenteken (PRS-systeem) en het handhaven met een scanauto. Omdat dit project reeds is ingezet, valt het buiten de scope van de vaststelling van dit collegevoorstel, maar draagt er uiteraard wel aan bij.

8. Financiën

Realisatieplan Parkeren op Afstand

Er zijn aanzienlijke uitgaven te verwachten voor het realiseren van parkeervoorzieningen op afstand. Zie de maatregelen van Actielijn 2 (Parkeren op afstand) eerder in dit voorstel.

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 3,5 miljoen euro voor P+R-voorzieningen. 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 Station 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, 3 en 6 wordt ingeschat op neutraal of (licht) positief. Deze inschatting is echter sterk afhankelijk van de daadwerkelijke kosten van het natransport. De genoemde bedragen zijn dus indicatief. Op basis van verdiepende onderzoeken en afspraken met bijvoorbeeld Arriva in een vervolgstap nauwkeurigere uitspraken gedaan worden.

9. Aanbestedingen

Aanbestedingen hebben hoofdzakelijk betrekking op het realiseren van P+R's. Er zijn geen bijzonderheden ten aanzien van het hanteren van de reguliere aanbestedingsregels.

10. Participatie tot heden



Ten aanzien van het opstellen van het parkeerbeleid is het participatietraject op uitgebreide wijze gevoerd in het kader van de totstandkoming van de Omgevingsvisie.

In de aanloop naar dit raadsbesluit heeft participatie plaatsgevonden om aandachtspunten op te halen en aanvullingen over de wijze waarop de uitvoering plaatsvindt. Daarmee is de aanpak beter uitvoerbaar en haalbaar te maken en kunnen we beter rekening houden met de belanghebbenden. Dat zorgt ervoor dat we in het plan veel aandacht besteden aan pilots, experimenten en samenwerken en in onze rolbeschrijving in de uitvoering.

Dit “ophalen” heeft als volgt vorm gekregen:

Na vaststelling van de Omgevingsvisie 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 Universiteit Maastricht. 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.

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

Tevens zijn er online een tweetal raadplegingsbijeenkomsten over de uitvoeringsideeën georganiseerd, waarbij diverse buurtplatforms zijn uitgenodigd en diverse belanghebbenden in de stad.

In bijlage 5 zijn de conclusie van de parkeerpanels te vinden en de conclusies van de enquête. Conform de samenwerkingsovereenkomst met Q-Park is binnen de PPS intensief overlegd over de uitwerking.

Er is een website 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.

11. Voorstel

1. Het college stelt aan de raad voor het Realisatieplan Parkeren op Afstand vast te stellen en stelt aan de raad voor het benodigde budget van € 3.500.000,- te voteren voor realisatie en exploitatie van de parkeervoorzieningen in de eerste 5 jaar.



2. Het college stelt aan de raad voor om de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting 2021 vast te stellen.
3. Het college stelt aan de raad voor om de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 vast te stellen.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Acties:

De acties ter uitvoering van het parkeerbeleid worden vertaald in de jaarprogramma's van de betrokken teams. Uiteindelijk, na het van kracht worden van de Omgevingswet, krijgt de uitvoering vanwege de noodzaak tot integraal werken, vorm via de uitvoeringsprogramma's van de Omgevingsvisie.

In de eerste 3 jaar van de uitvoering (fase 1) wordt gestart met de uitvoering van onderstaande acties, waarbij zo nodig nadere besluitvoering door het college kan plaatsvinden:

- Uitvoeren van de maatregelen van het Realisatieplan Parkeren op afstand.
- Reguleren van de ontbrekende buurten in het Stedelijk gebiedsprofiel door invoeren van combiparkeren.
- Opstellen richtlijnen voor aanbieders van deelauto's.
- Opstellen communicatieplan.
- Uitwerken monitoringsdashboard.
- Uitvoeren van pilots: parkeren in garages met de parkeervergunning.
- Omzetten van parkeerplaatsen naar andere gewenste functies, bijvoorbeeld fietsenstallingen.
- Parkeerdruk meten en laadvermogen parkeren doorrekenen in de buurten (algemene inventarisatie).
- Aanscherpen en toepassen van diverse parkeerregels, waaronder:
 - Uitwerken parkeren-op-eigen-terrein systeem (POET) als onderdeel van het parkeerrechtensysteem.
 - Uitwerken Geen-recht-op-parkeerecht (GROP) systeem als onderdeel van het parkeerrechtensysteem (bij nieuwbouw bijvoorbeeld).
 - Maatwerk in de vergunningverlening per gebied.
 - Mogelijkheden nagaan wijzigingen parkeertarieven.
 - Mogelijkheden nagaan verruiming van de parkeertijden.
- Inventariseren parkeerterreinen derden voor dubbel gebruik.
- Sturen bezoekers naar juiste parkeervoorzieningen door optimalisatie van het informeren.



- Invoering nieuwe toepassingskader Nota Parkeernormen Maastricht 2021 en monitoring van overeenkomsten.

Verordening Parkeerregulering en belastingen (bijlage B_5).

Om de parkeermaatregelen uit te kunnen voeren dient de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting op enkele onderdelen te worden gewijzigd. De verordening geeft de juridische onderbouwing van de in te zetten parkeerregulering. De aanpassing is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Daarom zal het college met dit besluit de verordening aan de raad aanbieden ter vaststelling.

Nota Parkeernormen Maastricht 2021 (bijlage B_4).

Het vaststellen van de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 is ook een bevoegdheid van de raad. Het college zal met dit besluit de gewijzigde Nota Parkeernormen Maastricht 2021 aan de raad aanbieden ter vaststelling.

Realisatieplan Parkeren op Afstand (Bijlage B_3).

Dit plan bevat maatregelen waarvoor financiële middelen door de gemeenteraad dienen te worden gevoteerd. Zodra dit is gebeurd, zal op verschillende vlakken gestart worden met de voorbereiding van de realisatie van parkeerplekken. Er dient onder meer grond te worden verworven, definitieve ontwerpen te worden opgesteld en verdere afstemming plaats te vinden met de omgeving, belanghebbenden en vervoerder Arriva. De realisatie van de afzonderlijke locaties zal, mede afhankelijk van de financiering, 2 tot 5 jaar in beslag nemen.

Monitoring

Voortvloeiend uit de digitalisering van de parkeerregulering is het traject gestart om de data en processen van het parkeerproduct op orde te krijgen. Door de inzet van de scanauto wordt het mogelijk om altijd de meest actuele data te hebben van de parkeersituatie op straat in combinatie met bijvoorbeeld financiële data. Er wordt een parkeerdashboard ontwikkeld 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.