



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van PvdA  
mevrouw L.A.H. van Ham  
Belinda Bakkes

POSTADRES  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP  
Vragen ex art. 47 RvO inzake  
ParkeerplaatseninMaastricht  
BEHANDELD DOOR  
RJ (Rob) Lamers

DATUM  
13 november 2019  
Verz.: 14-11-2019  
TELEFOONNUMMER  
043 350 4399

BIJLAGEN  
--  
ONZE REFERENTIE  
2019.30775

E-MAILADRES  
Rob.Lamers@maastricht.nl

FAXNUMMER  
043 - 350 4141

UW REFERENTIE  
---

Geachte mevrouw van Ham en Belinda Bakkes,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in het kader van artikel 47 van het Reglement van Orde.

### Vraag 1:

Wat is de achterliggende visie in deze mix van verschillende maatregelen?

### Antwoord 1:

*In de inleiding van uw brief worden diverse soorten maatregelen genoemd op diverse schaalniveaus. Uit de inleiding is niet duidelijk over welke buurten wijken of projecten het gaat of waarover burgers of bedrijven verontrust zijn of over welke beperkingen het gaat, omdat geen concrete situaties zijn genoemd.*

*De vraag naar een achterliggende visie met betrekking tot de zaken die u signaleert, is daarom niet specifiek te beantwoorden.*

*Algemeen wordt parkeerbeleid uitgevoerd volgens het vigerende beleidsplan Parkeren. Hierbij is, voor zover het gaat om het invoeren van parkeerregels in wijken buiten de bestaande A en B zone, in 2016 door uw raad tot een aanpassing besloten.*

*De strategie zoals opgenomen in het beleidsplan is als volgt. Indien uit een buurt veel meldingen worden ontvangen over te hoge parkeerdruk, dan laten wij daar een onderzoek uitvoeren naar de parkeerdruk. Indien de parkeerdruk gemiddeld hoger is dan 80 % in de wijk, dan wel hoger is dan 90 % in enkele straten, komt de buurt in aanmerking voor het invoeren van parkeerregels. Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk eenduidigheid in de te treffen maatregelen, maar aangezien de problematiek in elke buurt een verschillende oorzaak heeft kunnen de in te voeren maatregelen ook per buurt verschillen. Dat kan zich uiten in betaald parkeren invoeren (al dan niet met een aangepast tarief voor het eerste uur), een maximale parkeerduur invoeren, combiparkeren invoeren of enkel vergunninghoudersparkeren invoeren. Meestal gaat het om invoeren van betaald parkeren in combinatie met vergunningparkeren voor bewoners en bedrijven. In de regel leiden de ingevoerde maatregelen tot verlaging van de parkeerdruk, zodat de bewoners dan weer gemakkelijker een vrije parkeerplek vinden nabij de woning. Het doel is uiteindelijk een evenwichtige parkeerbalans voor de juiste doelgroepen. Tegelijkertijd is de aanpak van parkeeroverlast in buurten gericht op verminderen van het zoekverkeer en (daarmee) het verbeteren van de bereikbaarheid.*



DATUM  
13 november 2019

**Vraag 2:**

Op basis van welke visie of mening wordt bepaald in welke wijk en per wanneer de bestaande parkeersituatie wordt aangepast?

**Antwoord 2:**

*Zoals hierboven geschetst wordt altijd eerst een parkeerdrukmeting uitgevoerd om te bepalen of een buurt in aanmerking komt voor regulering. De prioriteit van de buurt m.b.t. het invoeren van parkeerregels is, conform het beleidsplan Parkeren, gebaseerd op het aantal klachten en de gemeten parkeerdruk.*

*In 2019 / 2020 richt onze aanpak zich op:*

- Mergelweg (invoering combiparkeren)
- Randwyck (invoering combiparkeren)
- Tuinwijk (Wittevrouwenveld invoering combiparkeren)

*In 2020:*

- Statenkwartier
- Boschstraat Noord
- Wyckerpoort Noord

**Vraag 3:**

Worden bij deze ad-hoc wijzigingen bewoners, bedrijven en dienstverlenende instellingen goed meegenomen en geconsulteerd? Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 3:**

*Uit de inleiding is niet af te leiden op welke ad hoc maatregelen wordt bedoeld. Indien hier wordt bedoeld de aanpak van het parkeren in buurten, dan geschiedt dat conform het beleidsplan Parkeren. Daarbij is besloten dat de invoering van parkeeregels plaats vindt in overleg met de buurt. Hierbij wordt gewerkt in 4 stappen:*

1. Het parkeerprobleem wordt nauwkeurig in beeld gebracht op straatniveau.
2. In dialoog met de buurt wordt gekeken welke doelgroepen er parkeren, wat de functies zijn van het gebied, wat de drukste perioden en tijdstippen zijn en wat de loopafstanden zijn.
3. Met de buurt wordt vastgelegd welke doelgroepen voorrang krijgen m.b.t. het parkeren in de buurt.
4. Tenslotte wordt een mix van maatregelen onderzocht, toegespitst op de specifieke situatie per buurt. In overleg met de buurt wordt de oplossing gekozen. Meestal gebeurt dat met een klankbordgroep van bewoners en bedrijven aangevuld met inloopavonden en schriftelijke toelichtingen.

**Vraag 4:**

Klopt het dat er bedrijven zijn die parkeerplaatsen moeten inleveren?

**Antwoord 4:**

*Niet duidelijk is welke bedrijven of soort parkeerplaatsen wordt bedoeld.*

*Mogelijk wordt bedoeld op de nieuwe parkeerregels in Wyck. Daarbij gaat het om straatparkeerplaatsen en niet om parkeerplaatsen van bedrijven. In overleg met Ondernemend Wyck en Centrummanagement zijn de parkeerplaatsen in Wyck meer op afstand gesitueerd. Ons zijn geen situaties bekend waarbij specifieke bedrijfsparkerplaatsen worden opgeheven.*

**Vraag 5:**

Klopt het dat het parkeerbeleid bij scholen is gewijzigd en ouders daardoor niet langer van de zogeheten parkeerhangers gebruik kunnen maken? Zo ja, hoe borgt u dat openbare gebouwen zoals scholen, maar ook noodzakelijke instellingen zoals artsen, gezondheidscentra enz. voldoende en veilig bereikbaar blijven, met name tijdens piekmomenten?



DATUM  
13 november 2019

**Antwoord 5:**

*Er is ons geen wijziging met betrekking tot parkeerbeleid bij scholen bekend. Er kan nog steeds gebruik worden gemaakt van parkeerhangers.*

**Vraag 6:**

Hoeveel parkeerplaatsen denkt u op deze manier te gaan verminderen? En hoe valt dit te rijmen met de begroting 2020 waarin staat dat het aantal plaatsen gelijk blijft?

**Antwoord 6:**

*Het doel van het huidige parkeerbeleid is niet om parkeerplaatsen te verminderen. Het huidige kader is het vigerende beleidsplan Parkeren, waar deze doelstelling niet in staat. Het doel van het beleidsplan parkeren is het waarborgen van een evenwichtige parkeerbalans voor de juiste doelgroepen, het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van het zoekverkeer.*

*In het coalitieakkoord is in dit verband een aanvullende doelstelling opgenomen, namelijk: bij voldoende draagvlak bij bewoners en ondernemers parkeerruimte binnen de stad omzetten ten behoeve van alternatief gebruik voor fiets, groen, spelen en ontmoeting. Aanvullend daarop is ook opgenomen dat het aantal parkeerplaatsen op afstand zal toenemen. Ook dit heeft niet tot doel het aantal parkeerplaatsen te verminderen. De concrete uitwerking van deze ambitie komt in een nieuw parkeerplan in 2020.*

Hoogachtend,  
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,  
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.

Gert-Jan Krabbendam.

Vragen ex art. 47 RvO