



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de fractie van D66
de heer H.J.A. Barendse

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vragen ex art. 48 RvO inzake daltarief
parkeergarages
BEHANDELD DOOR
R (Rob) Lamers

DATUM
17 februari 2017
Verzonden: 21-02-2017
TELEFOONNUMMER
043 350 4399

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2017.03141

E-MAILADRES
Rob.Lamers@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4650

UW REFERENTIE

Geachte heer Barendse,

Onderstaand treft U de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in kader van artikel 48 van het Reglement van Orde. Uw vragen betreffen met name de situatie in de avonduren.

Het aantal bezoekers in de avonduren is lager dan tijdens de kantoor- en winkeltijden overdag. Het aantal bezoekers van de binnenstad is 's avonds door de week een factor 3 lager dan overdag en een factor 2 op zaterdagavond. Het is derhalve logisch dat de parkeergarages dan ook lager bezet zijn.

Het is denkbaar dat de verhouding tussen garageparkeren en straatparkeren 's avonds anders ligt dan overdag. Maar door het geringe aantal bezoekers 's avonds heeft dat in ons beeld niet geleid tot verkeersoverlast. De urgentie om de parkeertarieven aan te passen zien wij daarom niet, zeker gezien de nadelen van het sleutelen aan die tarieven, zie hieronder.

Vraag 1:

Deelt u de mening van D66 dat een daltarief in Maastricht toegepast zou kunnen worden om automobilisten te verleiden eerder in parkeergarages te parkeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1:

Nee. Wij zijn van mening dat een daltarief niet nodig is en niet effectief.

Het aantal bezoekers is in de avonduren lager dan tijdens de kantoor- en winkeltijden overdag. Het aantal bezoekers van de binnenstad is 's avonds door de week een factor 3 lager dan overdag en een factor 2 op zaterdagavond. Het is derhalve logisch dat de parkeergarages dan ook lager bezet zijn.

Het is denkbaar dat de verhouding tussen garageparkeren en straatparkeren 's avonds anders ligt dan overdag. Maar door het geringe aantal bezoekers 's avonds heeft dat in ons beeld niet geleid tot verkeersoverlast. De urgentie om de parkeertarieven aan te passen zien wij daarom niet, zeker gezien de nadelen van het sleutelen aan die tarieven, zie hieronder.

Tenslotte is het nu ook al mogelijk om 's avonds voor een laag of lager tarief te parkeren in de garages in ring 2 of 3.

Vraag 2:

Zou het College samen met Q-Park de mogelijkheden naar het invoeren van een daltarief kunnen verkennen? Zo nee, waarom niet?



DATUM
17 februari 2017

Antwoord 2:

Nee. Het is problematisch om naar tijd te differentiëren vanwege het uitgangspunt van omzetneutraliteit, dat vastgelegd is in raadbesluit vaststelling ringenstructuur. Immers bij lagere prijzen in daluren moeten tarieven in de piek (overdag) hoger worden dan nu. Dat werd indertijd al als onwenselijk gezien in de raadsie SMM ten tijde van de vaststelling van de ringenstructuur (eind 2013).

Verder zal verhoging van tarieven tijdens andere uren ook tot verhoging van de straatparkeertarieven moeten leiden op die uren. In de PPS Parkeren van de gemeente is namelijk de afspraak opgenomen dat straatparkeren minimaal duurder moet zijn dan garageparkeren. Verhoging van de straattarieven is echter in strijd met het coalitieakkoord.

Het ringenmodel werkt alleen bij duidelijkheid over welke ring het goedkoopst is en welke het duurst. Het veranderen van gedrag van bezoekers vereist namelijk een eenvoudige en duidelijke communicatieboodschap. Variëren van tarieven ook nog binnen ringen op verschillende tijdstippen maakt de communicatieboodschap te ingewikkeld om eenvoudig uit te kunnen dragen. Daarmee gaat het sturend effect verloren.

De evaluatie van de werking van de ringenstructuur zal bij een toename aan variabelen sterk aan betekenis inboeten. Weten wat we meten wordt dan serieus bemoeilijkt.

Vraag 3:

Kunt u aangeven wat de gemiddelde bezettingsgraad is geweest van de parkeergarages in 2014 en/of 2015, zowel in de piek- als daluren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3:

Nee. De gemeente beschikt over relatieve cijfers van de bezetting van de garages per ring om het verdrijvingseffect van de ringenstructuur te kunnen zien. Maar daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in de verdeling over de dag. Q-Park draagt geen informatie over op basis waarvan de feitelijke bezettingscijfers in openbare stukken terecht komen, waarbij kan worden berekend wat de omzet kan zijn. Dit betreft namelijk concurrentiegevoelige informatie.

Vraag 4:

Kunt u aangeven wat een prijsverlaging met bijvoorbeeld 50% in de daluren zou betekenen voor het tarief in de piekuren, als Q-Park de inkomstendering in de daluren compenseert zoals hierboven geschetst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4:

Nee, dat kunnen we niet, omdat de informatie daarvoor ontbreekt (zie antwoord op vraag 3).

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën,

John Aarts