

BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 4 oktober 2021
No. 2021- 28090 (BO – Ruimte)
No. 2021- 28089 (RAAD)

>

Verzonden: maandag 4 oktober 2021 13:40

Aan: Griffie <griffie@gemeenteraadmaastricht.nl>

>

Onderwerp: FW: Nieuwste versie Geactualiseerde nota parkeren op afstand

Beste griffiemedewerker,

Namens een brede coalitie aan maatschappelijke organisaties bieden wij u een alternatieve nota Parkeren op afstand aan. Graag dit stuk en bijgevoegde mail doorsturen aan de raadsleden en bijvoegen bij de stukken van 5 oktober mbt parkeren op afstand.

Met vriendelijke groet namens Milieudefensie Maastricht, Fietserbond Maastricht, diverse Buurtnetwerken waaronder Brusselsepoort en Stichting Buurtbalans,

Parkeren op afstand

Een plan voor geactualiseerde
P+R-voorzieningen in Maastricht



Inhoud

Parkeren op afstand in één oogopslag.....	3
1 Inleiding.....	5

Begrippenlijst

P+R-voorziening	Een parkeervoorziening met aansluitende trein of bus
P+B-voorziening	Een parkeervoorziening op fietsafstand met deelfietsen en fietsstalling
P+W-voorziening	Een parkeervoorziening op loopafstand
PRIS	Parkeerroute-informatiesysteem
Belvédère WOM	Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV
GREX	Grondexploitatie, een rekenmethode om de kosten en baten van een ruimtelijk plan in beeld te brengen
PPS	Publiek-private samenwerking, in dit geval tussen parkeerbedrijf Q-park en gemeente Maastricht
DBFMO	Design Build Finance Maintain Operate, een contractvorm waarbij een externe partij het ontwerp, de bouw, de financiering, het onderhoud en exploitatie uitvoert

Parkeren op afstand in één oogopslag

Ambitie

Zoals benoemd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is het aanpakken van parkeerdruk en zorgen voor voldoende parkeerplekken niet meer het primaire doel van het Maastrichts parkeerbeleid. Via het parkeeraanbod willen we ook sturen op de doelen in de omgevingsvisie:

- Leefkwaliteit verbeteren door het creëren van meer ruimte voor andere functies (groen, terras, fiets).
- De verkeerscirculatie in de binnenstad aanpassen om de verschillende doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en overlast door (zoek)verkeer te voorkomen.
- Aantrekkelijkheid van de binnenstad versterken door minder verkeer, betere looproutes en oversteekbaarheid, meer ruimte voor terrassen, etc.

We willen dit bereiken door meer aantrekkelijke parkeerlocaties aan de rand van de stad (aan de gemeentegrenzen) te creëren met multi-modale voorzieningen (OV en deelfietsen + betere fietsrouting).

Daarnaast zullen (straat)parkeerplekken in de binnenstad de komende jaren verdwijnen als gevolg van nieuwe initiatieven en projecten die ruimte vragen, mits hiervoor voldoende lokaal draagvlak is bij bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Hierdoor neemt het zoekverkeer af en wordt het centraal stedelijk gebied autoluwer.

Het doel van dit realisatieplan Parkeren op afstand is een substantiële vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen binnen de randen van de gemeente in de komende 10 jaar. Voor 'topdagen' worden geen extra voorzieningen getroffen, maar de instroom zal geoptimaliseerd worden via doseerlichten (vol = vol) aan de rand van de gemeente. Voor de bewoners van de stad zullen - ter compensatie van het groter aantal toeristische deelfietsen en de studentenfietsen - extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Opgeheven parkeerlocaties zullen vergroend worden.

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 **deranden van de stad en weren zo onnodig verkeer**. 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. We hebben een lijst met potentiële locaties beoordeeld op grond van inpasbaarheid, beschikbaarheid, autobereikbaarheid, natransportmogelijkheden, omgeving en mogelijkheden voor het samen gebruiken van plekken. Dit heeft geleid tot een aantal voorkeurslocaties. **Deze voorkeurslocaties moeten nu voorgelegd worden aan de bewoners, het Platform Luchtkwaliteit en de gemeenteraad van Maastricht**

Wat gaan we doen?

- Maastricht had tot heden een te hoge norm voor autoparkeerplaatsen en tegelijkertijd een ernstig tekort aan fietparkeerplaatsen. De komende vijf jaar gaan we het aantal autoparkeerplaatsen verminderen en het aantal fietsparkeerplaatsen vergroten. Dit doen we onder andere door autoparkeerplaatsen om te vormen tot een veelvoud aan fietsparkeerplaatsen.
- Maastricht kampt met ernstige tekorten. Daarom is het financieel onhaalbaar om oa. een P+R aan de Via Regia te realiseren. Dit is ook onnodig. Het parkeerterrein bij het belastingkantoor staat grotendeels leeg.

- Door de Groene Loper is de buurt van het Europaplein nu leefbaar geworden. We gaan de winst voor dit woonklimaat niet opofferen aan overlast van nog meer (toeristen)verkeer, sluipverkeer en toepassingen die leiden tot zogenaamde 'waterbedeffecten' in buurten.

- We zetten het bestaande terrein aan de Fort Willemweg in als P+W-voorziening. De prijsstelling zal zodanig zijn dat veel mensen de terreinen aan de rand van de gemeente zullen kiezen.

- P+R Maastricht Noord hoeft niet te worden uitgebreid omdat er voor het zuiden van Maastricht een P+R gerealiseerd zal/moet worden.

We maken geen beleid voor dagen dat Maastricht overstroomd wordt met dagjesmensen.

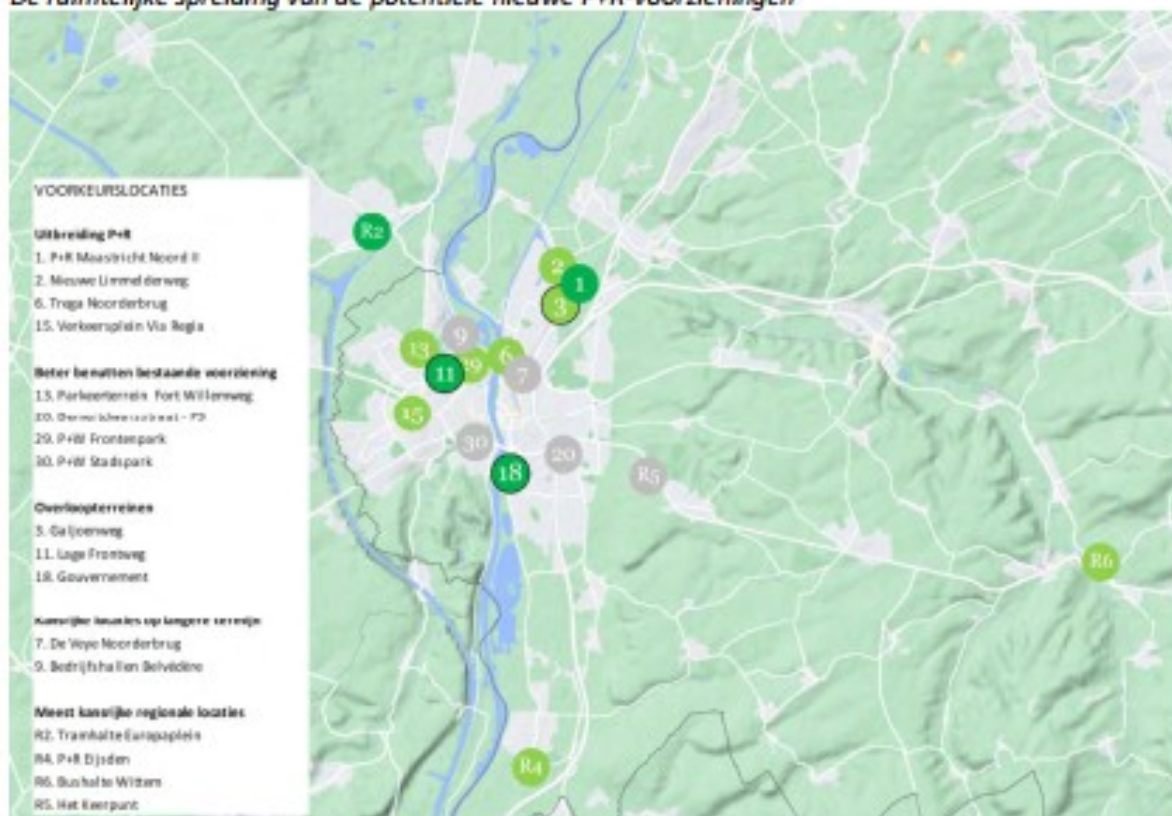
- Regionale P+R voorzieningen zijn al in planning. Lanaken heeft een plan voor de buurt van de Euroscop. Aangezien de tramhalte daar de eerste 25 jaar toch niet gerealiseerd wordt, zijn daar extra plaatsen beschikbaar. En kunnen mensen ook in Lanaken gaan winkelen.

- Het actualiseren van de Omgevingsvisie zal - in lijn met de ambities van deze visie - voornamelijk ingaan op de mogelijkheden om de actieve mobiliteit te bevorderen (Stappen en Trappen).

- Bij het actualiseren van de Omgevingsvisie zullen de meest actuele WHO-richtlijnen voor luchtkwaliteit voor Maastricht als leidraad gelden. Ook om die reden moeten parkeerbewegingen verder beperkt worden tot de randen van de gemeente.

Voorgaande acties verrichten we in afstemming met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. We monitoren periodiek de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod van en in de Binnenstad zodat we als het nodig is de acties kunnen bijsturen. Er kan op basis van de monitorresultaten en de ervaringen aanleiding zijn om de plannen te wijzigen.

De ruimtelijke spreiding van de potentiële nieuwe P+R-voorzieningen



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Maastricht is een prachtige stad om in te wonen, te werken en te verblijven. De stad is levendig en een ideale plek om mensen te ontmoeten. Veel mensen die naar Maastricht reizen, komen per auto. Ook inwoners en ondernemers in Maastricht gebruiken de auto als vervoermiddel. Die populariteit van de auto brengt ook nadelen met zich mee. Autoverkeer zorgt voor overlast in de vorm van geluid en luchtverontreiniging en geparkeerde auto's nemen een groot deel van de leefruimte in beslag. Ook de uitstoot van CO₂ is bij een auto relatief groot. Als we een gastvrije stad willen blijven en tegelijkertijd de leefbaarheid van de stad en gezondheid van de inwoners willen verbeteren dan is het verstandig om de overlast die rijdende en stilstaande auto's veroorzaken aan te pakken.

Gemeente Maastricht kan hier effectief op sturen door bijvoorbeeld parkeerplaatsen te verplaatsen naar de rand van de **gemeente**. Door parkeren op afstand in plaats van in het centrum, ontstaat enerzijds meer ruimte voor verblijven, lopen en fietsen en anderzijds vermindert de overlast als gevolg van rijdende auto's.

In het coalitieakkoord Maastricht onbegrensd en ontspannen 2018 – 2022 is de verdere uitbouw van uitstekende P+R-voorzieningen aan de randen van de stad als ambitie geformuleerd. In oktober 2020 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Maastricht 2040, met daarin de kaders voor het parkeerbeleid, vastgesteld. In die omgevingsvisie is de ambitie verder uitgewerkt en zijn concrete zoeklocaties voor P+R-voorzieningen aangewezen.¹ Met dit realisatieplan zetten we een volgende stap naar de realisatie van die P+R-voorzieningen, aangevuld met P+W-voorzieningen.

1.2 Waarom willen we

We willen P+R-voorzieningen bouwen zodat minder auto's de stad in- en uitrijden. Een autoluwere stad kent verschillende voordelen. In een autoluwe stad is er:

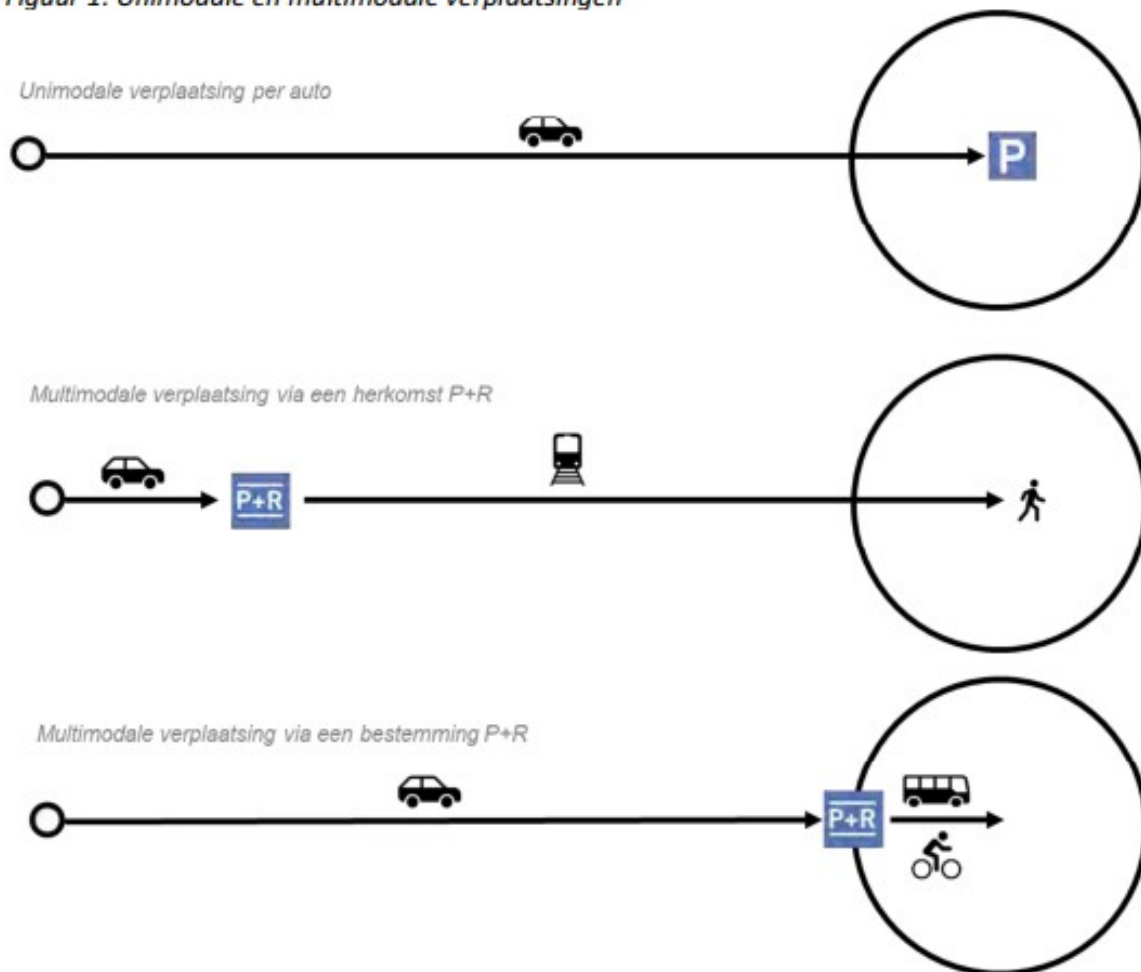
- meer ruimte voor verblijven, groen, water, speelvoorzieningen, bewegen en ontspannen
- meer ruimte voor auto-alternatieven: brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten, openbaar vervoer en deelmobiliteit
- schonere lucht, minder geluidshinder en een verkeersveiligere openbare ruimte
- meer ruimte voor belangrijke voorzieningen zoals schone afvalinzameling, fietsparkeerplekken en laden en lossen
- meer ruimte voor iedereen, dus ook voor kinderen en mindervaliden die zelfstandig op pad gaan. Minder auto's zorgen voor meer inclusiviteit.

Het huidige niveau van autoverkeer doet de leefbaarheid geweld aan en is niet in overeenstemming met de ambities uit de Omgevingsvisie. Het autoverkeer zal naar de rand van de stad worden gedrongen. Van daaruit kan men - actief en gezond - stappend of trappend de binnenstad bereiken. Maastricht is feitelijk een wat grotere provinciestad. Luie mensen of mensen die slecht ter been zijn kunnen met de schone elektrische stadsbussen van de rand van de gemeente naar de binnenstad reizen en elkaar onderweg ontmoeten.

P+R-voorzieningen bestaan er in uiteenlopende hoedanigheden en zijn inmiddels gemeengoed in Nederland. Het zijn overstaplocaties waar je kunt parkeren om vervolgens je reis te vervolgen per trein of bus (P+R), te voet (P+W), wandelend de natuur in (natuurtransferium) of per (deel-)fiets (P+B). In dit plan focussen we ons op P+R-voorzieningen gericht op automobilisten met een eindbestemming in de Binnenstad van Maastricht. We bieden een alternatief voor de verplaatsing volledig per auto (unimodaal) in de vorm van een gecombineerde reis, ook wel een ketenverplaatsing genoemd (multimodaal).

Er zijn twee typen P+R-voorzieningen: de herkomst P+R en de bestemming P+R. Bij het eerste type rijdt de persoon naar het dichtstbijzijnde treinstation of de dichtstbijzijnde bushalte, parkeert daar de auto en vervolgt de reis per trein of bus. Voor iemand die in de Binnenstad van Maastricht wil zijn, kan bijvoorbeeld P+R Beek-Elsloo een oplossing zijn. NS, de eigenaar van veel treinstations, heeft bij veel stations zo'n herkomst-P+R-terreinen gerealiseerd, zo ook in Maastricht P+R Station aan de Parallelweg. Bij het tweede type rijdt de automobilist per auto tot de rand van de stad en parkeert daarop een bestemming P+R. Daarna stapt de automobilist over op trein of bus (in grotere steden op tram of metro). Afhankelijk van de afstand tot de eindbestemming kan de reis ook te voet of per fiets vervolgd worden. Een voorbeeld van een bestemming P+R is P+R Maastricht Noord.

Figuur 1: Unimodale en multimodale verplaatsingen



1.3 Samenhang in beleid

Maastricht wil klimaatneutraal worden. Het is duidelijk dat de verplaatsing via een Herkomst P+R (middelste plaatje boven) de duurzaamste variant is en dat dit soort verplaatsingen de beste kansen bieden de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren. Dat maakt ook duidelijk dat nieuwe aantallen extra P+R parkeerplaatsen niet nodig zijn.

Maastricht heeft al heel veel plaats opgeofferd voor autoparkeerplaatsen. Dat heeft een prijsopdrijvende werking voor de grond- en huizenprijzen. De huidige parkeerplaatsen kunnen verbeterd worden en de Maastrichtse klimaatdoelstellingen ondersteunen door dubbel gebruik, door boven de parkeervakken zonnepanelen te plaatsen.

De kaders voor het gemeentelijk parkeerbeleid zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Voor de realisatie van het zwaartepunt van het parkeerbeleid verwijzen wij naar het Actieplan Fietsparkeren. Verhogen van het fietsaandeel in de mobiliteit is de pull-zijde. Terugdringen van de auto naar de rand van de stad is de push-zijde.

Maastricht - als innovatieve stad - start een pilot-project met het bedekken van een bestaande parkeerplaats met zonnepanelen.