

**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 29-10-2021
No. 2021.30864 (Raad)
No. 2021.30865 (Ruimte)**

Onderwerp: Re: Digitale bijdrage Uitnodiging Participatiebepalingen Omgevingswet PVW

Beste,

Hierbij gevoegd treft u mijn digitale bijdrage aan in de vorm van een brief (ook in WORD versie) aan de raadsleden en de verkeerscommissie.

De daarin vermelde te beantwoorden vragen zijn ook kort en krachtig gesteld.

Zij bevinden zich in bijlage 1 van de brief en wel aan het eind van het verslag.

Deze bijlage 1, als toelichting bedoeld, is helaas zeer uitgebreid maar kan m.i. niet anders.

Ik meld mij separaat aan met een andere email.

Met vriendelijke groet

**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 29-10-2021
No. 2021.30864 (Raad)
No. 2021.30865 (Ruimte)**

Maastricht 28-10-2021

DTV Griffie: Aan alle raadsleden van de gemeente Maastricht en alle leden van de Verkeerscommissie Maastricht

Onderwerp: Kritische afweging Gemeente Raad Maastricht bij het aan het participatie proces toekennen van middelen (fondsen en personeel) met hun aan dit proces beoogde toegevoegde waarde.

Referte: Uitnodiging Participatiebepalingen Omgevingswet, email 22 oktober 2021 09:53 van de Griffie Gemeente Maastricht

1. Allereerst mijn dank voor het bieden van de gelegenheid om mijn mening over het raadsvoorstel "Participatiebepalingen Omgevingswet" te mogen geven en met u hierover van gedachten te mogen wisselen tijdens de geplande stadsronde op 2 november 2021 17:00.
2. Refererend naar de 1^e bullet in de betreffende uitnodiging treft u als bijlage gevoegd aan het verslag van mijn, tot op heden, opgedane ervaring als participant bij het Boschpoort parkeerprobleem participatie proces.
3. Mijn intentie hierbij is, het leveren van een positieve kritische bijdrage aan het door de gemeente Maastricht efficiënt/doelmatig besteden van fondsen en personele middelen aan lopende en toekomstige participatie activiteiten.
4. Tevens hierbij mijn vriendelijk verzoek aan alle leden van de Raad en de Verkeerscommissie, om aan mij de in bijlage gestelde vragen te beantwoorden. U treft de vragen aan het einde van mijn verslag aan.

**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 29-10-2021
No. 2021.30864 (Raad)
No. 2021.30865 (Ruimte)**

5. Ik begrijp dat de Gemeentelijke Fondsen van Maastricht onvoldoende zijn om alle behoeftestellingen af te kunnen dekken.
Ook begrijp ik dat het voor de Raad hierdoor niet eenvoudig is daartoe prioriteiten, gebaseerd op goede onderbouwde overwegingen, te moeten stellen.

6. Als voorbeeld komt bij mij op, het voorstel om, in het kader van schaarste aan beschikbare fondsen, zelfs een aantal kinderspeelplaatsen te sluiten.
Ik neem zonder meer aan dat u in het, hieraan voorafgaand, proces ook voorstellen voor andere behoeftestellingen, de hoogte van hun prioriteit en de verwachte toegevoegde waarde, heeft afgewogen.
In het licht hiervan mogelijk ook de behoeftestelling(en) voor fondsen en personeel voor het voorbereiden en (bege)leiden van participatie bijeenkomsten/klankbord groepen.

7. Ik ben een zeer groot voorstander van participatie door de Maastrichtse belasting betaler en derhalve zeer dankbaar dat hiervoor de gelegenheid wordt geboden.

8. Ik verzoek u vriendelijk kritisch te blijven bij uw afweging van aan het participatie proces toekennen van middelen (fondsen en personeel) met hun aan dit proces beoogde toegevoegde waarde.
Tevens verzoek ik u, zo dit niet reeds plaatsvindt, om met de participanten achteraf, gebaseerd op hun ervaringen, de daadwerkelijk toegevoegde waarde te evalueren

Met vriendelijke groet,

Bijlage 1. Verslag 28 oktober 2021, van de door _____, tot op heden, opgedane ervaringing bij participatie proces Boschpoort parkeerprobleem

**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 29-10-2021
No. 2021.30864 (Raad)
No. 2021.30865 (Ruimte)**

Bijlage 2. Brief gedateerd 4 mei 2021 aan de Gemeente met Bemerkingen-vragen m.b.t. Voorstel invoering combi parkeren Boschpoort Noord

Bijlage 3. Brief gemeente 21-5-2021 Voorstel invoering Combiparkeren Boschpoort-Noord-
Uitnodiging aanmelding klankbordgroep

Bijlage 4. Mijn reactie gedateerd 24 juni 2021 op Brief Gemeente Onderwerp Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort Noord

Bijlage 5. Uitnodiging gedateerd 21-9-2021 voor de Klankbordgroep parkeren Boschpoort Noord op 5 oktober 2021

Bijlage 6. Ruw overzicht uitkomsten tafelgesprekken van leiding Klankbord groep van 5 oktober 2021 per email ontvangen 19 oktober 2021

Bijlage 1. 28 oktober 2021

Verslag van de, door , tot op heden, opgedane waarnemingen en inbreng aan het participatie proces Boschpoort parkeerprobleem

Inleiding.

1. Mijn echtgenote en mijn persoon, zeer betrokken met de leefbaarheid in Maastricht en geboren Maastrichtenaar, wonen na jarenlange afwezigheid, weer in Maastricht en wonen als eerste bewoners in de Drijversstraat (Boschpoort-Noord).

2. Voor zover bij mij bekend, ik ben niet inhoudelijk materiedeskundig, is er binnen de vastgelegde Omgevingsvisie Maastricht en daarvan afgeleide vastgelegde parkeerregels, slechts een zeer beperkte ruimte aanwezig om invulling te geven aan specifieke parkeerbewensen van bewoners. Ik neem aan dat hiervoor nog minder ruimte bestaat voor de parkeerregels binnen een en dezelfde wijk, laat staan buurt.

3. De Gemeente Maastricht heeft, zeer lovenswaardig, enkele jaren geleden gereageerd op de signalen uit onze gehele buurt Boschpoort (wijk Noordwest), m.b.t. de zeer grote parkeeroverlast veroorzaakt door de geboden mogelijkheid tot vrij parkeren in deze buurt. Een oorzaak, maar niet de enige, is o.a. het door de gemeente aan het bedrijf Basic Fit verlenen van een vergunning zonder voor de klanten van dit bedrijf gereserveerde parkeerplaatsen aan te wijzen.

4. Na een schriftelijke enquête binnen de gehele buurt Boschpoort heeft de gemeente destijds besloten, enkel voor dat deel (zie blad 2, Bijlage 3) van de wijk Boschpoort, afgebakend enerzijds door de Bosscherweg (tot aan het begin Pastoor Moormanstraat, inclusief de Basic Fit vestiging) en anderzijds het voedingskanaal, als oplossing voor de parkeeroverlast het Combiparkeren in te voeren en heeft destijds ook ingevoerd.

5. Ik ga ervan uit dat het ingevoerde Combiparkeren en de bijbehorende regels voldoet aan de binnen de Omgevingswet Maastricht vastgelegde parkeerregels. Na de invoering is hiermee veel praktijk ervaring opgedaan. De link naar de huidige parkeerregeling voor dit deel van de wijk is:

<https://www.gemeentemaastricht.nl/parkeren-en-verkeer/parkeervergunning-bewoners-boschpoort>

6. De invoering van deze regeling had het, te verwachten, resultaat dat parkeeroverlast in ons deel van de buurt (Boschpoort-Noord) nog meer toenam, met als zwaartepunten de Drijversstraat, de Patoustraat en Pastoor Moormanstraat.

7. Ook dit fenomeen werd bekend bij de Gemeente, die met lof, weer het initiatief opnam om dit vervolg probleem aan te pakken. Hieromtrent heb ik dan ook meermaals correspondentie mogen ontvangen, waaronder een eerste brief van De Gemeente Maastricht, gedateerd 30 april 2021 met als onderwerp " Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort-Noord" Helaas kan ik deze brief op dit moment niet vinden, de referentie hiervan treft u wel aan in mijn reactie brief aan de gemeente d.d. 4 mei 2021 met als onderwerp Bemerkingen/vragen m.b.t. " Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort-Noord" (gevoegd als bijlage 2).

8. Hierop kreeg ik per email op 27 mei 2021 een reactie van de gemeente, met de belofte dat ik, net zoals andere buurtbewoners die gereageerd hadden, begin juni 2021 een reactie van de gemeente tegemoet kon zien en dat mijn reactie zou worden meegenomen.

In reactie hierop heb ik per email, op 27-5-2021, de gemeente verzocht om in de volgende fase, een concept Boschpoort parkeerregeling, met daarin verwerkt, de door de gemeente ontvangen reacties, aan alle wijkbewoners ter becommentariëring te doen toekomen.

Aan dit verzoek is voor zover ik weet helaas geen uitvoering aan gegeven.

9. Vervolgens heb ik een brief gedateerd 21 juni 2021 van de gemeente ontvangen (bijlage 3) met als onderwerp "Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort-Noord" met daarin o.a de uitnodiging tot aanmelding deelname aan "de" klankbord groep.

a. Ik neem aan dat het hier een klankbord groep betreft die zich tot dan toe enkel met de, in het ander deel van de buurt Boschpoort, ingevoerde Combiparkeerregeling, had bezig gehouden. Zeer recent, tijdens een gesprek met een bewoner van dat deel van Boschpoort, heb ik nl. vernomen, dat de gemeente dit besluit met participatie van de bewoners van dit deel van Boschpoort, heeft genomen. *(Ter info, deze ook zeer sterk bij de leefbaarheid binnen de buurt Boschpoort betrokken, bewoner heeft mij daarbij ook medegedeeld dat hij zich, na ruime opgedane ervaring met de regeling, heeft beklaagd over de uiterst matige controle frequentie van de gemeente ter handhaving van de Combiparkeer regels.*

Voor zover bij mij bekend zijn bij de hierboven vermelde klankbord besprekingen, ondanks dat ons buurtdeel (Boschpoort-Noord) op ca 200 meter van zijn buurt ligt, geen bewoners van ons buurtdeel uitgenodigd.

Ook heb ik begrepen dat een bewoner van onze buurtdeel Boschpoort die, op eigen initiatief aan een of meer besprekingen heeft deelgenomen, zeer sterk het gevoel hierbij had gekregen (understatement) dat er weinig dan wel geen enkele prijs werd gesteld op zijn inspraak, daar hij geen bewoner was van het betreffende deel van de buurt.

b. in deze brief is ook vermeld dat de nodige reacties van bewoners waren ontvangen o.a. dat een aantal geen parkeerproblemen ondervonden en derhalve problemen hadden met invoering van combiparkeren omdat dit o.a. inhoudt dat er per adres "slechts" twee vergunningen kunnen worden aangevraagd en voor bewoners met een eigen oprit maar (1) een vergunning

c. dat drie klankbord groep bijeenkomsten zouden worden gehouden met tot doel iedereen te gelegenheid te geven om "mee te praten" over de parkeerproblematiek binnen de wijk.

d. het beoogde doel van de eerste bijeenkomst was " het verkennen van de parkeerproblematiek"

e. het beoogde doel van de tweede bijeenkomst was " in te gaan op de oplossing" (Opm. het is mij niet duidelijk wat hiermee beoogd wordt)

f. het beoogde doel van de derde bijeenkomst was " in te gaan op de ervaringen na afloop van de "eventueel" genomen parkeerregels.

10. Ter voorbereiding van deze Klankbordgroep , heb ik als reactie op de deze uitnodiging wederom de tijd en moeite genomen, meer vragen aan de gemeente te stellen met een brief gedateerd 24-6-2021 met als onderwerp: Reactie op Brief (referte) Gemeente Maastricht Onderwerp: Voorstel invoering Combiparkeren (deze is als bijlage 4 gevoegd)

11. Vervolgens hebben ik een brief (bijlage 5) gedateerd 21-9-2021 met uitnodiging ontvangen voor deelname aan "de klankbordgroep parkeren Boschpoort-Noord" die op 5-10-2021, locatie de Muziekgieterij heeft plaatsgevonden.

In deze uitnodiging werd vermeld:

a. dat het besluit tot Combi-parkeren in ons deel van de wijk reeds door de Raad was genomen met daarbij een opsomming van de daarbij de van kracht zijnde uitgangspunten..

Hetgeen ik interpreteer als:

i. dit is reeds beslist

ii. voor het gehele buurtdeel Boschpoort-Noord.

Deze beslissing betekent dus: Geen inspraak/participatie van de bewoners m.b.t. tot het komen van een “ Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort-Noord” (zie punt 9.) hierbij werd gelijktijdig het beoogde doel (punt 9.d) voor de eerste bijeenkomst “ het hiertoe “verkennen van de parkeerproblematiek” om zeep geholpen!

b. deze eerste bijeenkomst zou nu de volgend beoogde doelen hebben:

i. “stil zou worden gestaan” bij het **reeds genomen** raadsbesluit om binnen de Omgevingsvisie het Combiparkeren in te voeren en hier aandacht aan te besteden daar het impact op ons heeft.

ii. van de bewoners te vernemen of ze daar blij mee zijn en/of waar hun zorgen zitten!

iii. hun ervaringen m.b.t. tot parkeren in de wijk vernemen!!??

iv. door samenwerking met hen, zoeken naar creatieve op maat gemaakte oplossingen om het combiparkeren in onze wijk vorm te geven.

v. ideeën van hen te horen om de leefbaarheid in de straten te verbeteren bijvoorbeeld door het omzetten van parkeerplaatsen in meer groen, fietsparkeerplekken, door op bepaalde plekken parkeerterreinen in te zetten eventueel voorzien van een autodeelsystemen(?)..... etc.

viii. het in samenwerking met ons bewoners, zoeken naar creatieve op maat gemaakte oplossingen om het combiparkeren in onze wijk vorm te geven.

12. De beslissing van de Raad om ook in ons deel van de buurt Combiparkeren in te voeren , was blijkbaar genomen na een of meerdere (pre-) klankbord groep besprekingen, zonder enige vertegenwoordigen van straatbewoners van de Drijversstraat (zwaartepunt problematiek).

13. Deze beslissing verbaast me overigens niet en ik verweer mij daar ook niet tegen, daar een parkeerregeling in Maastricht binnen de vastgestelde omgevingsvisie van de Gemeente Maastricht dient te passen en ook zo is ingevoerd in het ander deel van de buurt Boschpoort , slechts op ca 200 meter van ons deel van de buurt gelegen.

14. Voor zover bij mij bekend zijn er tussen de buurtdelen Boschpoort onderling geen verschillen in aard/bewoning/bewoners/bedrijven, behalve de supermarkt in ons buurtdeel en een Basic Fit bedrijf gelegen in het ander buurtdeel op 2 minuten lopen van de Drijversstraat. Zulke verschillen zouden de aanleiding kunnen zijn tot het honoreren van verschillende parkeerregels binnen de gehele buurt Boschpoort mocht die ruimte binnen de Omgevings Visie worden gegeven!

De Klankbord Parkeren Boschpoort Noord gehouden 5 oktober 2021 in de Muziekgieterij.

15. Wij werden, na een correct uitgevoerde Corona QR controle, bij de ingang van de bijeenkomst uitbundig welkom geheten door een dame.

Door mij hierna vermeld als “leiding”.

Ik kreeg hierbij wellicht onterecht, gelieve mij te corrigeren, de indruk dat zij een door de gemeente Maastricht extern ingehuurd materiedeskundige was m.b.t. parkeerproblematiek.

16. Een zeer korte introductie van de bijeenkomst werd allereerst gedaan door een, ik vermoed, voor deze klankbordgroep bijeenkomst verantwoordelijk gemeente ambtenaar.

De locatie Muziek Gieterij deed die avond v.w.b. de geluidsterkte en verstaanbaarheid , in tegenstelling tot mijn laatste bezoek aldaar bij de viering van het 35 jarig bestaan van Ziesjoem, haar naam geen eer aan.

Er was namelijk geen microfoon met geluidsversterking beschikbaar, hetgeen tot volledige onverstaanbaarheid van de ambtenaar leidde.

17. Aan m.i. terechte verwachting dat de onder punt 11.b.i en en 11.b.ii boogde nieuwe doelen, vervolgens door een materiedeskundige d.m.v. een korte inleidende presentatie zou worden gegeven met daarna het gelegenheid tot het stellen van eventuele vragen ter verduidelijking, werd helaas niet voldaan.

De volgende items zouden m.i. logischerwijze de uitgangspunten/basis moeten zijn geweest voor het verder verloop van de klankbordgroep bijeenkomst.

Hier is echter totaal geen aandacht aan besteed.

a. de Omgevings (parkeer)visie Maastricht

b. de, in het ander deel van Boschpoort, reeds geïmplementeerde regelingen

c. de daarbij opgedane ervaringen

d. de nog, binnen de reeds besloten Combiparkeerregeling regels, vrije ruimte waarbinnen specifieke Boschpoort-Noord parkeerwensen van de inwoners zouden kunnen worden gehonoreerd.

e. een kort samenvatting van de, in de uitnodiging vermelde, reeds ontvangen reacties van inwoners.

(opm. ik vrees dat mijn beide voornoemde brieven ergens in een van de rondstalen archieven van het Stadhuis Maastricht zijn beland. Ik neem aan dat u begrijpt dat dit mijn de motivatie en die van mijn echtgenote om verder deel te nemen aan deze Klankbord op een dieptepunt bracht)

18. De leiding heeft daarna geheel alleen, hetgeen lovenswaardig is, op haar Amerikaans "enthousiaste" wijze, leiding gegeven aan deze bijeenkomst.

De leiding heeft daarbij echter niet echt blij gegeven materiedeskundig te zijn op het vakgebied mobiliteit/parkeerproblematiek en heeft ook geen nadere toelichting gegeven m.b.t. punt 17

a. t/m e) hierboven.

19. Vervolgens werden mijn echtgenote en ik , door de leiding licht verrast met de aankondiging , dat m.b.t. a. de parkeerproblematiek en b. naar ik aanneem de impact hiervan op onze Boschpoort Noord leefbaarheid, onze meningen/wensen moest worden "geogst".

Wij werden om te "oogsten" ingedeeld in gespreksgroepjes met daarbij een, niet bewoner, voorzitter.

Hoewel ik dat niet uit de uitnodiging had opgemaakt, werd aan het "oogsten" van de Boschpoort "leefbaarheid" wensen redelijk wat tijd gespendeerd!

Daar enkel Boschpoort Noord bewoners waren uitgenodigd, ga ik ervan uit dat het "oogsten" van parkeer gerelateerd leefbaarheid wensen enkel betrekking had op het buurtdeel Boschpoort-Noord.

Bewoners van Boschpoort-Noord die geen auto bezitten en/of niet of nauwelijks een parkeerprobleem hebben, waren m.i. ook niet aanwezig, zo ook niet bij het oogsten van deze leefbaarheid wensen van hun Boschpoort-Noord.

In geheel de buurt Boschpoort wonen ca 1600 mensen (gegevens verkregen uit social media), waarvan ik schat dat een zeer groot deel een leeftijd van boven de 18 jaar bezit.

Mij is niet bekend hoeveel hiervan in Boschpoort-Noord wonen.

Op de bijeenkomst waren naar schatting hooguit 45 inwoners van Boschpoort-Noord en naar schatting 10 personen begeleiding aanwezig

Het is dus de vraag in hoeverre de "oogst" leefbaarheid wensen van de aanwezige groep

representatief is voor alle bewoners van Boschpoort-Noord, laat staan voor bewoners van het ander deel van Boschpoort, die in het geheel niet aanwezig waren.

Bij mij rijst daarbij ook de vraag of een dergelijk "oogsten" van parkeer gerelateerde leefbaarheid wensen ook tijdens hun klankbord groep bijeenkomst(en) heeft plaatsgevonden?

20. In de groepen werden per persoon t.b.v. het "oogsten" o.a. ook een papieren "placemat" ter hand gesteld met leefbaarheid items.

Iedere aanwezige moest de voor hem/haar meest belangrijke 3 leefbaarheid items voor onze buurt kiezen.

Ik heb in de groep mijn bedenkingen geuit over de toelichting per item op deze "Placemat Leefbaarheid" daar er m.i. onderling sterke relaties bestonden.

Het is mij overigens niet duidelijk welke concrete doel deze prioritering gaat dienen.

21. Gevoegd als bijlage 6. treft u aan de, door de leiding aan ons op 19 oktober 2021 toegestuurde "Ruw overzicht uitkomsten tafelgesprekken Klankbord groep bijeenkomst van 5 oktober 2021" met daarin een opsomming van hetgeen binnen de groepjes is aangedragen, dus de "oogst" van de vergadering.

Ik begrijp dat dit echter een eerste aanzet is om te komen tot het uiteindelijke product.

Ik ga ervan uit dat de leiding ons deze informatie niet heeft willen onthouden daar een volgende klankbord groep al weer voor de deur staat nl. op 1 november 2021, met als locatie ons buurthuis, gelegen in Bospoort Noord.

Dit "ruw overzicht" ("oogst") reflecteert ook een aantal opgevoerde verwachtingen/wensen die m.i., na een goede inleiding zie punt 17 met name 17.d., meteen aan het begin van de bijeenkomst naar het rijk der onmogelijkheden zouden zijn verwezen!

Echter door het ontbreken van deze basis hebben de bewoners hiervan helaas geen kennis kunnen nemen.

Ik vind dit bijzonder jammer, zonde van de tijd, zeker van de bewoners en van het door de gemeente voor deze participatie toegewezen personeel en financiële middelen

=====

Vraag 1. Heeft u bij u beslissing tot het invoeren de Combiparkeerregeling, participatie van de bewoners van Boschpoort Noord meegenomen? Zo neen, waarom niet?

Vraag 2. Zo ja, wie heeft daarbij de bewoners van Boschpoort Noord vertegenwoordigd en waarom zijn er daarbij geen bewoners van een van de zwaartepunten, de Drijversstraat, uitgenodigd?

Vraag 3. Zo ja, hoe, waar en wanneer heeft dat plaatsgevonden en in welke vorm?

Vraag 4. Zijn de Parkeer gerelateerd leefbaarheid wensen ook bij de bewoners van het buurtdeel geïnventariseerd waar de Combiparkeer regeling reeds is ingevoerd?

Vraag 5. Welke ruimte voor het honoreren van (eventueel) gewenste afwijkende parkeerregels voor Boschpoort-Noord, t.o.v. de reeds ingevoerde Boschpoort Combiparkeerregels, heeft u onderkend, die ertoe hebben geleid om deze klankbordgroep parkeren Boschpoort Noord te installeren en

hieraan personele en naar ik aanneem financiële middelen toe te wijzen?

Vraag 6. Wat is de door u ingeschatte toegevoegde waarde van deze klankbord groepen, dit gezien deze beschikbare ruimte?

Vraag 6. Over welke (parkeerprobleem gerelateerde) expertise beschikken de ondersteunende krachten en is deze niet reeds aanwezig binnen het Maastrichtse Gemeente Apparaat?

Vraag 7. Wat is de reden geweest om deze Klankbord Groep bespreking niet in het, in Boschpoort-Noord gelegen, buurthuis te doen plaatsvinden?

De gang naar de Muziek Gieterij op 750 meter afstand van ons buurthuis, is m.i. drempelverhogend en het gebruik van deze locatie brengt wellicht voor de gemeente ook hogere kosten met zich mee, dan het gebruik van ons eigen buurthuis.

Van: _____

Maastricht 4-5-2021

Aan: Gemeente Maastricht

Referte: Brief referentie 2021-12757 van Gemeente Maastricht/Organisatie Onderdeel.... ?/Team Manager, d.d. 30 april 2021, onderwerp: Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort Noord.

Onderwerp: Bemerkingen/vragen m.b.t. Voorstel invoering combi parkeren Boschpoort Noord

Beste, Teammanager,

allereerst bedank voor de start van de aanpak van het in onderwerp vermelde probleem en de hiervoor al gedane inspanningen.

Ik begrijp dat:

A. er sinds eind vorig jaar een klankbordgroep m.b.t. onderwerp bestaat die mij niet bekend is, maar het kan zijn dat ik niet heb opgelet en dat gemist heb.

Daar dit mij niet bekend was, wil ik graag langs deze weg alsnog een positieve kritische bijdrage leveren.

Ik neem aan dat u bij de samenstelling van het klankbord rekening heeft gehouden dat de leden:

i. de representatieve straten van dit afgebakende deel van de wijk vertegenwoordigen, zeker degene die het dichtst bij Supermarkt Garnier (voormalige SPAR) en Basic Fit wonen. Dus de appartementen bij Supermarkt Garnier, huizen Drijversstraat, Patoustraat en Pastoor Moormanstraat. Ik hoor het graag!

ii. zij er al geruime tijd wonen,

iii. er een evenredige vertegenwoordiging van in de wijk geregistreerd bedrijven in de klankbordgroep zitting heeft.

B. u heeft kunnen bepalen dat er in ons wijkdeel een dusdanige hoeveelheid openbare parkeerplaatsen aanwezig is, dat met uw voorstel bereikt wordt dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert.

Vraag 1. Gaarne had ik van u vernomen i. hoe u het aantal beschikbare parkeerplaatsen, voor de juiste doelgroep: huishoudleden, hun visites, klanten van de in de wijk geregistreerde bedrijven en de bedrijfsauto's van in de wijk geregistreerd bedrijven, hebt berekend en ii. hoeveel dat zijn geworden?

C. u helaas niet verwijst in relatie met parkeergelegenheden naar "woningen" (huizen dan wel appartementen) die bij de inrichting van een wijk vaak bij een gemeente de basis vormen om te komen tot het vereiste aantal openbare parkeerplaatsen in een wijk.

B.v. per huis, 1,5 openbare parkeerplaats of misschien 1/2 per appartement, indien reeds voorzien van een eigen privé parkeerplaats. U verwijst echter naar "huishoudens" en in de wijk ingeschreven bedrijven.

Vraag 2. i. voor hoeveel bedrijfsvoertuigen parkeerplaatsen, heeft de gemeente in dit deel van de wijk parkeerplaatsen gepland? ii. Mogen die straks overal b.v. direct in het front van woningen parkeren?

iii. Wordt hierbij ook rekening gehouden met de breedte van de straten?

Vraag 3. Wat is uw definitie van een huishouden? Voorbeeld: drie (3), apart, in hetzelfde appartement officieel in Maastricht geregistreerde, studenten? 3 huishoudens? 6 vergunningen?

D. u geen uitzondering maakt voor het recht voor appartement huishoudens om ook maximaal 2 vergunningen aan te vragen, zoals b.v. de appartement huishoudens bij Supermarkt Garnier en in de Meutestraat

Vraag 4 U vermeldt situatie Meutestraat ongewijzigd, betekent dat daar geen parkeervergunningen worden verstrekt

Vraag 5 Geldt dit ook voor de appartementen bij Supermarkt Garnier

Deze hebben nl. al een onder(grondse) privé parkeerplaats en vertegenwoordigen daarbij ook nog een (zeer geconcentreerd) groter aantal appartement woningen (huishoudens), in de straat. Dit in vergelijking met het aantal huizen (huishoudens), zoals b.v. gelegen in de Drijversstraat, Patoustraat, Pastoor Mourmanstraat etc., die privé aangemerkte parkeerplaatsen voor de deur ontberen.

E. u geeft geen definitie van de juiste plek. Voorbeeld: in de Drijversstraat zijn er aan een kant van de straat, 6 openbare parkeerplaatsen, elk direct bij de stoep voor de woning, echter reeds een (1) tekort daar er 7 woningen in de straat zijn gelegen.

Ik neem aan dat de gemeente bij de planning, hoewel het helaas openbare- en derhalve geen privé-parkeerplaatsen zijn, deze voor gebruik door aldaar wonende huisbewoners heeft bedoeld en aangelegd.

Als parkeerplaats voor de 7^e woning (nr. 33) was destijds de stoep direct voor de, om de hoek (Pastoor Moormanstraat) gelegen garage behorend bij nr.33 gepland. Maar, ondanks dat er aldaar een zee aan ruimte voor passerende voetgangers is, werd het de bewoner van nr.33 verboden aldaar te parkeren!

Ergo, in de Drijversstraat al 1 juiste parkeerplek te kort, dus aan de overkant parkeren als je daar tenminste nog een plaats vindt als BASIC FIT straks open is. In deze straat wordt daarnaast ook veel te hard gereden.

Dus met b.v. de kleine kinderen en boodschappen in- en uitladen over en weer naar de auto aan de overkant is een hachelijke onderneming!

Een juiste plek leg ik uit als, voor de deur een auto per woning, visites dus aan de overkant, geen bedrijfsauto's, hoe met klanten van BASIC FIT?

F. u de, al jarenlang durende, parkeeroverlast in ons deel van de wijk door BASIC FIT klanten, niet heeft meegenomen, althans dat blijkt niet uit uw schrijven. Overigens is dit bedrijf niet gelegen in het door u in onderwerp aangemerkt gebied, vandaar wellicht?

Het is mij bekend dat de gemeente Maastricht BASIC FIT destijds een vergunning heeft verstrekt zonder te controleren of er voldoende parkeerplaatsen voor de klanten in de omgeving beschikbaar was!

Een gemeente vertegenwoordiger kwam dan ook later bij mijn echtgenote navragen waar ergens de BASIC FIT parkeerplaatsen waren!

Wellicht is het u niet bekend, maar BASIC FIT is straks weer 24/7 open en dat betekent dat de klanten hier in de wijk ook niet alleen overdag maar ook 's avonds (in mindere mate maar ook 's nachts) en ook in de weekenden parkeer overlast veroorzaken.

Ik ben op zich blij met BASIC FIT maar vindt dat de gemeente een fatsoenlijke oplossing voor dit parkeer probleem moet vinden. Bijvoorbeeld gratis parkeren, tegenover BASIC FIT, op het industrieterrein Fort Willemweg, aan de overzijde van het kanaal. Dit moet wel officieel aangemerkt worden met b.v. een registratiesysteem van BASIC FIT klanten, daar nu al veel shoppend publiek aldaar zijn weg heeft gevonden.

Tevens parkeren in ons wijkdeel ook marktkooplieden hun voertuigen. Ook daar heb ik begrip voor.

Ik stel voor dat u ook voor hen een goede en fatsoenlijke regeling treft, maar enkel voor de wekdagen en tijden waarop zij hun marktwerkzaamheden moeten verrichten.

Wellicht dat zij ook geregistreerd kunnen parkeren aan de andere zijde van het kanaal. Sommigen

parkeren nu al naast de hefbrug en b.v. bij ons in de straat.

Zoals u weet verleggen problemen zich en u kunt er zeker van zijn dat nadat de gemeente ook in dit deel van de wijk vrij parkeren niet meer toestaat, het industrie terrein Fort Willemweg nog drukker gaat worden voor winkelend en hotel bezoekend publiek, Maastrichtse studenten, enz. enz..

Vraag 6. Daarnaast vraag ik mij af of de woonwerkvergunningen die u wilt afgeven aan werknemers die in de wijk werken en hier niet wonen, enkel en alleen geldig zijn voor de tijden dat deze mensen hier hun werktijden hebben?

Vraag 7. Ik neem aan dat het werknemers zijn die in deze wijk werken of zijn het ook die welke werknemer zijn in andere delen van Maastricht?

Vraag 8. I.v.m. het 24/7 parkeren van BASIC FIT klanten verwacht ik dat u de combi parkeer tijden ook aanpast b.v. **iedere** **weekdag** van **08:00** tot **21:00**?

Vraag 9. Tot slot vraag ik mij af of i. mensen die een weekendje Maastricht boeken hier toch niet goedkoop een weekend gaan parkeren vanaf vrijdag 18:00 tot maandag 08:00 voor het tarief van €13,20 (2 x €6,60)

Of ii. geldt er een maximum parkeertijd, b.v. max 24 uur aaneengesloten uren (dagkaart geldig van/tot)?

Zo, zie ik ook vaak de mensen die, na het parkeren van hun auto, op hun hier geparkeerde fiets stappen en dan naar hun woonadres in de stad fietsen omdat ze daar geen plaats hebben of dat parkeren daar teveel geld kost. Zo ook mensen die in de stad werken.

Daarbij hebben ze er geen enkele moeite om hun fiets enkele weken met een slot aan een lantaarnpaal aan de overzijde van de straat op de stoep te parkeren.

Gaarne zie ik uw reactie het liefst binnen 7 dagen, maar voor 17 mei 2021, tegemoet met de wens dat we gezamenlijk mogen komen tot een oplossing waar alle betrokkenen mee kunnen leven.

Gelieve de ontvangst van dit schrijven per email te bevestigen

Met vriendelijke groet



> RETOURADRES POSTBUS 1992, 6201 BZ MAASTRICHT

Aan: de bewoner(s)/ondernemer(s) van
dit adres

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort Noord	21 juni 2021	-
	DOORKIESNUMMER	ONZE REFERENTIE
	14043	2021.18093
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
parkerenboschpoort@maastricht.nl	-	-

Beste heer/mevrouw,

Onlangs heeft u van ons een brief ontvangen waarin wij aangaven op basis van klachten en parkeeronderzoek te hebben geconstateerd dat er de afgelopen jaren sprake is van parkeeroverlast in uw buurt.

Op deze brief hebben wij de nodige reacties ontvangen van bewoners die deze parkeeroverlast niet ervaren en aangaven problemen te hebben met de invoering van combiparkeren omdat dit o.a. inhoudt dat er maximaal twee parkeervergunningen per adres kunnen worden aangevraagd. En voor bewoners met een eigen oprit maar één parkeervergunning.

Omdat wij graag iedereen de gelegenheid geven mee te praten over de parkeerproblematiek in de wijk, nodigen wij alle bewoners uit deel te nemen aan de klankbordgroep. Indien er maatregelen worden genomen zal dat voor het gehele gebied zijn (zie volgende bladzijde). Dat betekent dus ook dat straten zonder parkeerprobleem met dezelfde maatregelen te maken krijgen als straten waar wel een parkeerprobleem heerst op dit moment.

Wij nodigen u daarom uit om ook deel te nemen aan de klankbordgroep. Om het werkbaar te houden zullen wij bij een te hoge opkomst een eerlijke selectie maken zodat ook alle straten goed vertegenwoordigd zijn.

Wat houdt deelname aan de klankbord groep in?

Er volgen drie bijeenkomsten waarbij in de eerste bijeenkomst de parkeerproblematiek wordt verkend. In de tweede bijeenkomst wordt ingegaan op de oplossing hiervan. Tijdens een derde bijeenkomst wordt ingegaan op de ervaringen na afloop van de eventueel genomen parkeerregels. De eerste twee bijeenkomsten worden gepland na de zomervakantie (na 6 september 2021). Voor er een definitief besluit genomen wordt, worden hierover alle bewoners op de hoogte gesteld met een brief.

Aanmelden

U kunt zich voor de klankbordgroep aanmelden tot 5 juli 2021, door een mail te sturen naar parkerenboschpoort@maastricht.nl. Vergeet hierbij niet uw naam, adres, mailadres en telefoonnummer te vermelden.

AANGEMELD

21/6/2021 14:35

Epou



DATUM
21 juni 2021



Vragen of opmerkingen?

Heeft u vragen over de voorgestelde aanpak? Dan hebben we voor u de volgende mogelijkheden:

- Kijk op website www.gemeentemaastricht.nl/parkeren-en-verkeer/parkeerdruk-boschpoort-noord voor meer informatie.
- Mail uw vragen of opmerkingen uiterlijk 5 juli naar: parkerenboschpoort@maastricht.nl.

Met vriendelijke groet,

Etienne Westbroek
Teammanager

Maastricht 24-6-2021

Aan: Gemeente Maastricht

Referte: Brief referentie 2021.18093 van Gemeente Maastricht/Team Manager van Organisatie Onderdeel???, d.d. 21 juni 2021, onderwerp: Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort Noord.

Onderwerp: Reactie op Brief (referte) Gemeente Maastricht Onderwerp: Voorstel invoering combiparkeren Boschpoort Noord

Geachte mevrouw Etienne Westbroek (Teammanager van?),

gisteren hebben zowel mijn echtgenote als ik zich aangemeld als lid van de, in referte vermelde, klankbordgroep van een Geheim Genootschap van de Gemeente Maastricht.

Iedere verwijzing naar een organisatiedeel van de Gemeente Maastricht ontbreekt nl. in uw brief, zo ook van uw team.

A. In de door ons gisteren 23 juni 2021 ontvangen brief (referte), vermeldt u een reactie deadline "voor" 5 juli.

Misschien is het u ontgaan, maar voor enkele stervelingen onder ons, is reeds de vakantie periode aangebroken, zoals b.v. voor mijn burens, die nu in Frankrijk verblijven.

Ik merk op dat het hier een deadline betreft voor aanmelding tot deelname aan een activiteit die, naar u schrijft, zeker niet voor 7 september 2021 zal plaatsvinden.

-Gaarne had ik van u vernomen waarom u de buurtbewoners in juni 2021 slechts 11 dagen geeft om zich aan te melden voor een klankbordgroep die zeker niet voor 7 september 2021 bijeenkomt en die gerelateerd is aan een probleem dat al jaren speelt.

B. U geeft aan dat een aantal bewoners binnen het door u afgebakende deel van de wijk hebben aangegeven:

i. geen overlast te ondervinden

ii. zich beperkt zullen gaan voelen indien ze, door een combiparkeren oplossing, niet meer dan twee parkeerplaatsen/vergunningen per adres kunnen krijgen.

Dit geeft mijn inziens aan dat er in het afgebakend deel woningen (huizen/appartementen) zijn die nu de luxe hebben te kunnen beschikken over 3 of meer parkeerplaatsen, dit terwijl in hetzelfde afgebakende deel er bewoners zijn die het probleem hebben om überhaupt een voertuig in de straat te parkeren en die naar verwachting, gezien de permanente buitenlandse kentekens in de straat (BE, DEU, FR, IT) en als Basic Fit op dreuf is, de toeristen weer komen, in de toekomst helemaal geen parkeerplaats meer in dit deel van de wijk kunnen vinden.

C. De opzet van dit alles is de aanpak van de ernstige parkeeroverlast die, zoals u aangeeft, zich blijkbaar enkel in bepaalde delen van vernoemd gebied voordoet.

- Daarom dienen bij de eerste bijeenkomst die bewoners in de klankgroep gehoord te worden die hier grote last van ondervinden en zulks volledig kunnen beschrijven. Dus niet de bewoners die geen last ondervinden en zich alleen maar zorgen maken over vermindering van hun 3 of meer parkeerplaatsen. Deze laatsten hebben bij deze inventarisatie geen toegevoegde waarde eerder een vertragende werking.

-Indien u een representatief bezettingsgraden van de parkeerplaatsen in het gebied wilt gaan inventariseren dan dient dit m.i. plaats te vinden:

a. indien de universiteiten weer volledig open zijn,

b. Basic Fit klanten niet meer beperkt in aantallen op afspraak komen,

c. de toeristen weer massaal naar Maastricht komen logeren/uitgaan of voor een dagje shoppen.

d. Op marktdagen

e. maar vooral 's avonds doordeweeks en gehele weekenden.

D. Indien onderkend wordt dat deze overlast voor bepaalde bewoners onacceptabel is en er een oplossing voor moet komen dan moet daar actie op worden ondernomen.

Bij het kiezen van een goede oplossing dienen wel alle bewoners van het afgebakend gebied hun inbreng te hebben, daar een gebiedsoplossing (maatregelen) ongetwijfeld ook van invloed zal zijn op hun leefomgeving.

E. Indien u kiest voor een oplossing voor het gehele gebiedsdeel, zoals door u aangegeven, is het inherent dat de bijbehorende maatregelen ook van toepassing worden op de bewoners die aangeven tot nu toe (nog) geen overlast te hebben.

Indien u kiest voor een oplossing specifiek voor de door parkeeroverlast getroffen delen, b.v. door toekenning van een gereserveerde parkeerplaats per woning voor de deur, dan zijn uiteraard de anderen in de wijk gevrijwaard van die maatregelen.

Gaarne zie ik uw reactie tegemoet met de wens dat we gezamenlijk mogen komen tot een oplossing waar alle betrokkenen mee kunnen leven.

Gelieve de ontvangst van dit schrijven per email te bevestigen

Met vriendelijke groet

Uitnodiging Klankbordgroep parkeren Boschpoort Noord

P

parkerenboschpoort <parkerenboschpoort@maastricht.nl>

Di 21-9-2021 17:39



Aan:

- parkerenboschpoort

Beste heer/mevrouw,

Wij willen u graag uitnodigen voor de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep die plaatsvindt op 5 oktober a.s. van 19.00 tot 21.00 uur in de Muziekgieterij aan de Boschstraat 5 te Maastricht.

Omgevingsvisie: goede leefkwaliteit

De gemeente vindt een goede leefkwaliteit in alle wijken van Maastricht belangrijk. Toekomst bestendige wijken waar bewoners gezond kunnen leven. Daarom is in oktober 2020 in samenspraak met onder meer inwoners en ondernemers in Maastricht een Omgevingsvisie ontwikkeld en vastgesteld. In deze visie is o.a. bepaald dat voor de wijk Boschpoort betaald parkeren (combiparkeren) wordt ingevoerd.

Uitgangspunten voor parkeren in Boschpoort

In de Omgevingsvisie staan voor parkeren in Boschpoort de volgende uitgangspunten:

- Betaald parkeren in het gehele gebied;
- Bewonersparkeren wordt gefaciliteerd op straat met vergunningen, afgestemd op de aanwezige parkeerruimte op straat;
- Bezoekers parkeren via de bezoekersregeling, afgestemd op de aanwezige parkeerruimte op straat;
- Vergunningen voor werknemers en bedrijven;
- Studenten en forenzen parkeren op afstand;
- Het aantal parkeerplaatsen wordt niet uitgebreid;
- Bij draagvlak in de wijk kunnen parkeerplaatsen worden omgezet naar groen om de leefbaarheid te bevorderen. Hierbij kunnen ook op bepaalde plekken parkeerterreinen worden ingezet, eventueel voorzien van een autodeelsysteem.

Samen aan de slag

Het combiparkeren maakt onderdeel uit van het verbeteren van de leefbaarheid en het vergroten van de veiligheid en duurzaamheid in de wijk Boschpoort. We willen graag met u samenwerken en zoeken naar creatieve, op maat gemaakte oplossingen om het combiparkeren in uw wijk vorm te geven. Daarnaast zouden wij graag uw ideeën horen om de leefbaarheid in straten te verbeteren door bijvoorbeeld het omzetten van parkeerplaatsen in meer groen, fietsparkeerplekken ... etc.

Wat houdt deelname aan de klankbordgroep in?

Om te komen tot een aanpak van het parkeren, zijn we van plan drie bijeenkomsten met u te organiseren.

In de eerste bijeenkomst willen we stilstaan bij het raadsbesluit om combiparkeren in te voeren. We kunnen ons voorstellen dat het besef dat reeds in de Omgevingsvisie vastligt dat combiparkeren wordt ingevoegd, impact op u heeft. We willen hier in de eerste bijeenkomst aandacht aan besteden. We horen dan graag van u waar u blij mee bent en/of waar uw zorgen zitten. Tevens vernemen we graag wat uw ervaringen zijn met parkeren in de wijk. Dit als startpunt om samen met u tot oplossingen te komen waar iedereen mee kan leven.

Vragen of opmerkingen?

Heeft u vragen over de voorgestelde aanpak? Dan hebben we voor u de volgende mogelijkheden:

- Kijk op website www.gemeentemaastricht.nl/parkeren-en-verkeer/parkeerdruk-boschpoort-noord voor meer informatie.
- Mail uw vragen of opmerkingen naar: parkerenboschpoort@maastricht.nl.

Hopend u te zien op 5 oktober a.s.

Met vriendelijke groet,

Etienne Westbroek
Teammanager

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

"De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën z

Waarden voor de wijk van de toekomst

Veiligheid en leefbaarheid

Duurzaamheid en rust

Harmonie/balans, duurzaamheid, nabijheid, gezondheid, schoonheid, lucht, verbinding, gemak

Licht, gelijkwaardigheid.

Niet gekozen: Eenheid

Zorgen

- Betaald parkeren is oké, maar doe dit met parkeervergunning voor bewoners en blauwe zone (2 uur) voor bezoekers:
 - als je echt op bezoek bent bij iemand kun je ook de parkeerschijf gedurende je bezoek even “doordraaien”
 - dan blijft het voor bezoekers gratis
 - voordeel is ook dat je geen parkeerautomaten hoeft neer te zetten en onderhouden
 - nadeel is dat handhaving dan duurder is omdat je voor de parkeerschijven per auto moet controleren (niet met scanauto)
- Pas op voor waterbed-effect, bij invoering van combi-parkeren in een (deel van een) wijk verschuift het probleem naar aanliggende straten.
- Indien (dag)tarief Boschpoort lager dan dagtarief commerciële P-plaatsen (vrijthof en Sphinx etc...) → Risico: extra drukte
- Max. Parkeertijd < 2 uur voor stadsbezoekers /dagtoerisme/studenten ; **Niet zijnde** bezoek van bewoner of zorgverleners / mantelzorgers v bewoners. → Risico lang parkeren
- Onterechte toe-eigening parkeerplaatsen met pionnen:
- Dat ik niet meer voor mijn eigen deur kan parkeren en dat mijn bezoek/ mantelzorger moet betalen. Ook al is er een bezoekersregeling, er is maar een aantal uren per kwartaal die je hiervoor kunt gebruiken.
- Nu moet ik vaak 2 straten verder parkeren omdat er geen plek is. Ik wil niet gaan betalen om 2 straten verder te parkeren.
- Krijg ik dan een vergunning? Hoeveel vergunningen worden er in totaal afgegeven?
- Een vergunning kun je niet overdragen aan je bezoek.
- Ook al heb ik een vergunning is het nog maar de vraag of ik voor mijn deur kan parkeren. Nu plaats ik vaak pionnen om de plek te reserveren. In mijn straat willen we dat er aan de kant van de flats vergunningen voor bewoners komen en aan de overkant betaald parkeren voor bezoekers.
- Nu Parkeervergunningen in Boschpoort zuid, betaald parkeren en bij ons nog gratis.
- Andere categorieën langparkeerders geconstateerd, 6 tot 8 weken (studenten).

- Bereikbaarheid voor het legen van milieucontainers een ramp. Door (fout) parkeerders heel lastig. Oplossing zou een parkeerverbod zijn. Anders te weinig ruimte voor het legen van de afvalcontainers.
- Er wordt geparkeerd door anderen voor mijn oprit/ uit- en ook voor mijn garage op de oprit.
- Sommige straten heel smal. Behoeft aan parkeerverbod aan een zijde. Anders niet overzichtelijk en nu gevaarlijk. Of is 1 richtingsverkeer een oplossing met parkeren aan 1 zijde.
- Bij bocht in de Pastoor Moormanstraat naar Boschstraat is het onoverzichtelijk (2 zijstraten naar rechts). Parkeerverbod zou oplossing zijn ten opzichte van de andere twee straten (Drijverstraat en Partoutstraat).
- Groot punt van zorg is de Drijverstraat – 30 km toegestaan. Daar wordt met regelmaat 60-70 km/uur gereden. Mensen met jonge kinderen zijn ongerust over veiligheid. Zijn er mogelijkheden daar wat aan te doen? Zigzagstraat wordt als mogelijkheid gezien, een andere toegangsweg (autoluw maken van de straat), drempels, éénrichtingsverkeer, drempels, snelheidscontrole/handhaving?
- Ander punt van zorg is Pastoor Moormanstraat– door de vele geparkeerde auto's ook dicht bij de bocht/hoek: zeer slechte zichtbaarheid.
- Bedrijven bevinden zich in een afgebakend gebied. Sportclub Basic Fit niet. Deze sportclub trekt veel bezoekers en die parkeren in groten getale in de wijk. (Miranda gaf hierover meteen terug dat sportschool niet onder bedrijven vallen, dus niets aan te doen – hier ruimte voor co-creatie als dit echt als een breed gedragen zorg is in de bewonersgroep?)
- Klankbord 1: niet van op de hoogte geweest. Grote verwondering
- Een van de tafelleden heeft formeel verzoek op beantwoorden van vragen neergelegd bij de gemeente – geen reactie. Nogmaals insturen via partner die gemeenteambtenaar is: geen reactie.
- Gemeente heeft gefaseerd parkeren ingevoerd – zuid eerst, nu noord. Zit 2 jaar tussen: sindsdien is er overlast.
- Het parkeerprobleem van vandaag de dag concentreert zich op één klein gebied: 30 huishoudens schat men. Drijverstraat hoort daarbij.
- Onderhoud groen is beneden maats en veel onkruid in buurt. In de speeltuin is ook veel onkruid en gemeente is veel te laat met acties.
- Hoe positief anders voor toekomst? Kunnen wij als bewoners hierin iets betekenen en met gemeente samenwerken. Door ons als buurt goed te faciliteren vanuit de gemeente en de benodigde materialen ter beschikking te stellen.
- Dealen in de wijk creëert gevoel van onveiligheid.
- Op 2 donkere plekken meer verlichting aanbrengen. Vanaf de oude voetbalvelden, van brug tot aan de Maas.

Oplossingen

- Meer dan twee vergunningen gewenst?
 - Parkeerplaatsen tellen, 70-80% (?) voor inwoners vergunningen beschikbaar (rest voor bezoekers?), iedereen 1-2 vergunningen laten aanvragen, als er nog capaciteit

over is kunnen mensen de 3^e/4^e/5^e/etc vergunning aanvragen, deze zijn meestal tijdelijk (levensfase bv inwonende volwassen kinderen) en zullen beëindigd worden zodra dit kan ivm kosten

[oplopende kosten per vergunning werd niet logisch gevonden, aangezien niemand een vergunning aanvraagt als hij de auto niet echt nodig heeft, dit wordt vooral als “pesten” gezien, het prijsverschil is niet genoeg om het autobezit te ontmoedigen doordat dan alternatieven goedkoper worden, ligging wijk is ook vrij ver van OV knooppunt en beperkte busdienst]

- Maximaal 50 uur per kwartaal tegoed voor korting bezoekers?
 - Laat dit maximum los, mensen die het bezoek om sociale redenen (mantelzorg, kinderopvang) nodig hebben zullen er niet meer gebruik van maken dan nodig omdat het parkeren geld blijft kosten, waardeer dat mensen zelfredzaam proberen te zijn en niet leunen op de overheid (WMO, kinderopvangtoeslag)
- Evalueer na een aantal maanden na invoering:
 - Hoeveel parkeerplaatsen zijn bezet: vraag dit de bewoners (!) en ga niet om 11 uur 's ochtends schouwen als veel inwoners naar het werk zijn met de auto, probeer per straat een beeld te krijgen. Bewoners hebben een beter beeld van drukte door de dag heen: overdag bezoek (kinderopvang, mantelzorg) en 's nachts auto's die voor het werk nodig zijn.
 - Als er veel vrije parkeerplaatsen zijn die ook niet voor bezoek nodig zijn: ga dan het gesprek aan over weghalen van parkeerplaatsen en vervangen door iets anders (bredere stoep, spelen, groen, fietsparkeren etc).
- Betrek de laadpalen problematiek erbij, nu vragen bewoners voor hun elektrische auto een laadpaal aan bij een (twee) parkeervak(ken), en die parkeerplaatsen staan vervolgens een groot deel van de dag leeg:
 - Is het voor Maastricht interessant om dat via het systeem van Apeldoorn te doen, waarbij iedere lantaarnpaal twee oplaadpunten heeft, en die parkeerplaatsen dan niet meer exclusief voor elektrische auto's zijn ivm de overdaad aan oplaadplekken? Dit was deze week in het nieuws, zie foto.



- Tarieven dagtoerisme gelijk met commerciële parkeertarieven en speciale gereduceerde tarieven bezoek van bewoner met vergunning.
- Max. parkeertijd toepassen zoals Boschpoort Noord?
- Handhaving: na waarschuwing ook daadwerkelijk bekeuren.
- Waarom geen parkeerontheffing? Iedereen krijgt dan bijvoorbeeld 2 of 3 ontheffingen die je ook tijdelijk aan je bezoek kunt geven.

- Voordeel: andere bewoners zien dan dat de geparkeerde auto van een andere bewoner is (red. en niet van een student, iemand die de stad bezoekt). Op de vergunning moet dan wel de naam van de straat komen te staan.
- Zorg: dat mensen deze ontheffing kopiëren en gebruiken.
- Daarnaast een blauwe zone invoeren met een parkeerschijf voor bezoekers.
- Ik wil best een parkeerplaats kopen.
- Parkeer ontheffing en een blauwe zone (zie eerder genoemde oplossing).
- Parkeren voor elektrische auto's: deze auto's op een aparte strook laten parkeren en niet tussen de huizen. Bijvoorbeeld:
 - Bij de speelplaats
 - Meutestraat
 - Waar vroeger het voetbalveld was
- Wij opteren voor een gefaseerde invoering van parkeerregulering in Boschpoort-noord.
- (Met wat gelach:) Voor de langparkeerders van buiten een flink parkeerterrein aanleggen op een industrieterrein met goed OV richting de stad.
- Met betrekking tot combi-parkeren zijn concrete voorstellen al in eerste ronde voorbijgekomen. Met als aanvulling: parkeerplaatsen in de wijk een bepaalde hoeveelheid alleen voor vergunninghouders. Zodat de bewoner ook als het drukker is toch dicht bij zijn huis kan parkeren.

VRAGEN

- Welke parkeernormering gebruikt de gemeente voor aantal parkeerplaatsen per huishouden/adres? Kan dat inzichtelijk gemaakt worden? [besproken dat bij aanleg van de wijk uitgegaan was van 0,8 auto per woning, hoeveel is dat nu?]
- Er kunnen maximaal 2 vergunningen per huishouden aangevraagd worden, wat als er 3 of 4 auto's zijn in een huishouden met inwonende (volwassen) kinderen? [relatie met wooncrisis waardoor kinderen het huis niet uit kunnen maar wel werken en een auto daarvoor nodig hebben]
- Er kan voor 50 uur per kwartaal met korting bezoekerstegoed ingekocht worden:
 - Waar komt dit aantal van 50 uur vandaan?
 - Dit is te weinig voor sociaal bezoek, mantelzorg, grootouders die vast op kinderen passen? [we stimuleren sociale zelfredzaamheid en onafhankelijkheid van overheidssystemen bv WMO, maar maken dit hiermee ook onbetaalbaar voor mensen met laag inkomen]
- Er wordt nu ook geparkeerd op plekken waar geen parkeerhavens zijn (Drijverstraat/Patoustraat), dit is onoverzichtelijk en onveilig worden er straks ook vakken geschilderd als er geparkeerd mag worden buiten de parkeerhavens en zijn dit dan de enige plekken waar je de auto neer mag zetten?
- Er worden nu aanhangers geparkeerd in parkeerhavens, kan dat straks nog?
- Hoe zit dat met hobbyauto's (legervoertuig, oldtimer)? Moet je daar een eigen parkeervergunning voor aanvragen?
- De flats aan de Meutestraat van Servatius hebben een eigen afgesloten parkeerterrein:

- Bezoekers van de flats kunnen daar niet op, die parkeren op straat.
- Kunnen mensen zonder parkeervergunning voor de straat wel hun bezoekers op straat laten parkeren met korting?
- Sommige bewoners parkeren nu op straat en niet op het eigen parkeerterrein, daar zal het straks drukker worden (is daar wel genoeg plek?)
- Wat als bewoners zelf geen auto hebben, kunnen ze dan wel hun bezoek met korting laten parkeren?
 - Hoeveel parkeerplekken zijn er nu in totaal voor alle bewoners? Er zijn al parkeerplaatsen weggevallen (voorheen bij Sappi en nog een locatie)
 - Wordt er überhaupt iets met onze ideeën gedaan?
 - Komt er een overzicht van alle bevindingen van alle input van deze avond?
 - Wat houdt combi parkeren precies in?
 - Planning en proces. Wanneer wordt het ingevoerd, etc.
- Hoe zit de combi-parkeerregeling in elkaar? Veel vragen in de buurt. Graag oppakken voor de 2e klankbordgroep. Vragen zijn:
 - Waarom moet ik betalen voor parkeren?
 - Goede uitleg over wat combi-parkeren inhoudt? Noodzaak van maatregelen wordt onderkent.
 - Hoeveel vergunningen kan ik afnemen?
 - Wat houdt de bezoekersregeling in? Hoe gaat dat straks als opa en oma – uit een andere buurt - komen oppassen op de kleinkinderen? Of andere oppas/gastouderopvang.
- Waarom combi-parkeren voorbereiden voor de hele wijk? En nu alleen invoeren voor straten waar overlast is en pas later invoeren bij de straten, wanneer daar ook overlast komt/ is.
- Hoe gaat het nieuwe combi-parkeergebied georganiseerd worden? Twee hoofdgroepen:
 - Bewoners, bezoekers van bewoners, verzorgenden voor bewoners – goedkoper bv? De voorgestelde tarieven voor de bewoners worden als hoog ervaren.
 - Bezoekers niet/minder verbonden aan de wijk: sporters (kortparkeeders), studenten (langparkeeders, ook met buitenlands kenteken), dagjesmensen voor de binnenstad, weekenders voor de binnenstad, sportvissers, forenzen (die hebben fiets staan in de wijk). Voor deze groep een HOGER tarief. Liefst hoger dan Q-Park – zodat de prikkel van de goedkopere optie verdwijnt.
- Is er een norm van de hoeveelheid parkeervergunningen per huisnummer/woon-unit? De norm is nu niet helder.
- Mensen die al een eigen parkeerplek hebben (uitrit, parkeerterrein bij flat) komen die ook in aanmerking voor een parkeervergunning?
- Als helder is hoeveel plekken er daadwerkelijk beschikbaar zijn in de wijk: hoe gaan we die verdelen?
- Er zijn parkeervakken en er zijn plekken aan de stoeprand. Bij parkeren op de laatstgenoemde soort plek wordt nu niet gehandhaafd. Hoe zal dat in de toekomst zijn?
- Sommigen parkeren voor de eigen uitrit: dat is formeel niet toegestaan. Gaat daarop worden gehandhaafd?

- “Ik heb een elektrische auto. Er is een publieke laadpaal in mijn straat neergezet. Ik heb een sterke voorkeur voor een eigen laadpaal op een eigen plek. Waarom? Dan kunnen mijn zonnepanelen optimaal gebruikt worden. Dan kan ik de door de zonnepanelen opgeladen accu van mijn auto gebruiken in mijn huisstroom. Een zeer duurzame oplossing. Is een gereserveerde plek mogelijk? Een gootje met bekabeling naar mijn huis?”