

Verslag: de heer Van Vlodrop

Parkeren B-Zone – Informatie

Aanwezig

Voorzitter: de heer Gorren
College: wethouder Aarts
Griffie: de heer Vinju

De dames Berghorst en Meese en de heren Frijns (MVP), Bonder, Moers, Geelen, Van der Gugten en Erckens.

De **voorzitter** heet iedereen om 17.30 uur welkom.

De heer **Westbroek** geeft een presentatie over het onderwerp.

In november 2015 is gesproken over de A-zone, het gebied binnen de singels. Deze avond staat het gebied buiten de singels (de B-zone) centraal. In maart 2015 volgt een derde overleg waarin politieke zaken aan het college kunnen worden voorgelegd.

Het parkeerbeleid kent een strategie met drie sporen, onder andere het ontwikkelen van robuuste structuren voor auto, fiets en openbaar vervoer, parkeren als sturingselement en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

Er is gestreefd naar een helder en eenvoudig parkeerbeleid. Zo is het vergunningensysteem vereenvoudigd en is er een bezoekersregeling ingevoerd. Verder is er sprake van een Regeling topdagen, een optimale bewegwijzering (PRIS), parkeerregulering vanuit een structureel gezond financieel perspectief en een klantgerichte benadering.

Spreker toont een kaartje met de verschillende zones: A1, A2, B* en een B-zone. De A2-zone is een kleine verbijzondering van de A1-zone. In de A-zones is sprake van betaald parkeren.

De B-zone wordt in samenwerking met de buurten gebiedsgewijs (en niet per straat of per – deel van een – wijk) gefaseerd verder uitgebouwd. In een B-zone is alleen combi-parkeren mogelijk. In principe is er sprake van betaald parkeren. Bewoners kunnen daarvoor een of – in tegenstelling tot de A-zone – twee vergunningen aanvragen. Het tarief in de B-zone is lager dan dat in de A-zone. De blauwe zones in de B-zone zijn afgeschaft. Bij winkelcentra geldt voor het eerste uur een lager tarief. Verder zijn de parkeerterreinen in orde gemaakt met goed asfalt en bijvoorbeeld een goede verlichting.

Het vergunninghoudersparkeren is sterk vereenvoudigd. Daarmee zijn de wachtlijsten verleden tijd. Mensen moeten soms wel verder lopen. De vergunningaanvraag is versimpeld en kan via internet worden aangevraagd. De toetsingscriteria zijn vereenvoudigd.

Voor de bezoekersregeling is in 2008 een proef gehouden. In de B-zone is sprake van een korting van 50% ten opzichte van de tarieven in de A-zone. De regeling voor parkeren door mantelzorgers (alleen voor hulpverleners van patiënten in de terminale fase) is gelijk aan die in de A-zone. In de volgende sessie wordt nog gesproken over een eventuele verruiming van deze regeling.

In de B-zone is een woon-werkregeling mogelijk. Mensen die daarvoor in aanmerking komen, kunnen voor ongeveer 41 euro per jaar hun auto op iedere plek in de B-zone parkeren.

Er is een studentenparkeerregeling voor buitenlandse studenten van UM en Hogeschool Zuyd ingevoerd. De regeling geldt op de daarvoor aangewezen plekken van maandag tot vrijdag van 8.00 uur tot 19.00 uur (donderdag tot 21.00 uur). Het aantal klachten op dit vlak is daardoor teruggelopen. Er maken 200 studenten gebruik van deze regeling.

Parkeren bij winkelcentra met een laag tarief van 20 cent is mogelijk in het eerste uur.

Er is sprake van een aantal mogelijke uitbreidingen van de B-zone. Daartoe worden nu metingen verricht. Er moet sprake zijn van 80% parkeerdruk. De resultaten worden eerst besproken met de buurten en later met het college.

De digitalisering is gericht op uitbreiding van de serviceverlening, vermindering van de regeldruk, belparkeren, digitaliseren van bezoekersregelingen, digitaal betalen, kentekeninvoer op de parkeerautomaat en handhaving met behulp van scannen van het kenteken.

GroenLinks (de heer Van der Gugten) wil weten of er zones zijn waarin het plaatsen van parkeermeters niet rendabel is. Spreker wil ook weten wat de reden is van het afschaffen van blauwe zones.

De heer **Westbroek** antwoordt dat het lastig is om per deelgebied financiële informatie te verstrekken. Er is sprake van algemene handhaving en dan het is moeilijk om de kosten en opbrengsten toe te rekenen naar specifieke producten.

Spreker merkt verder op dat er verschil in handhaving is tussen overtredingen op plekken in een blauwe zone en overtredingen bij een parkeerautomaat. Bij overtredingen binnen een blauwe zone zijn de inkomsten voor de Rijksoverheid. Op andere plekken zijn de inkomsten voor de gemeente. In de discussie over het opheffen van blauwe zones speelt – naast de inkomsten – ook de handhaving (en de mogelijkheden van fraude) een rol.

De heer **Seniorenpartij** (de heer Erckens) is blij met deze informatie en pleit voor een goede informatieverstrekking hierover. Spreker wil verder weten op welke manier gemeten wordt of parkeermeters renderen.

De heer **Westbroek** antwoordt dat de gemeente – in overleg met de buurt – overgaat op parkeerregulering als er sprake is van een parkeerdruk van 80%. Hij beaamt dat het ook belangrijk is dat de parkeerinkomsten in balans zijn met de kosten.

De heer **Seniorenpartij** (de heer Erckens) merkt op dat in veel wijken veel parkeerplekken bezet worden door studenten. Dat noopt mensen ertoe te kiezen voor combi-parkeren. Dat zorgt er echter weer voor dat studenten uitwijken naar andere wijken.

De heer **Westbroek** benadrukt dat het niet altijd de auto's van studenten zijn die de overlast veroorzaken. Het gaat vaak ook om mensen die in de binnenstad werken. Het is een moeilijk oplosbaar probleem. Mensen willen het liefst gratis parkeren. Soms hebben ze zelfs een fiets in de auto om de loopafstand sneller te kunnen overbruggen. Een oplossing voor dit probleem is het combi-parkeren. Spreker staat open voor betere oplossingen.

Seniorenpartij (de heer Erckens) constateert dat slechts 200 studenten een studentenparkeerkaart hebben. Hij begrijpt dat ook studenten het liefst gratis willen parkeren. Dat leidt er echter toe dat in de hele stad combi-parkeren moet worden ingevoerd.

GroenLinks (de heer Van der Gugten) vraagt of er een toekomstperspectief is voor dit probleem, bijvoorbeeld met behulp van digitalisering.

Wethouder **Aarts** merkt op dat er 20.000 studenten in de stad zijn. Daarentegen zijn er maar 200 studenten die een vergunning hebben. Hij beaamt dat er sprake is van een vlekwerking met steeds meer betaald parkeren. Mensen zullen altijd op zoek gaan naar gratis parkeren en dat is vaak in een straat in een woonwijk. Het is goed om nu alle mogelijkheden nog eens te verkennen, zowel op parkeergebied als op financieel vlak (want het gaat om miljoenen euro's aan inkomsten voor de gemeente). Aan het eind van dit proces moet bekeken worden of zaken aangescherpt kunnen worden.

Partij Veilig Maastricht (mevrouw Meese) heeft eerder vragen gesteld over dit onderwerp, onder andere met betrekking tot het feit dat in Amby (in de B-zone) op zondag betaald moet worden voor parkeren, terwijl er in die wijk dan geen winkels open zijn.

Wethouder **Aarts** deelt mee dat het systeem voor betaald parkeren geldt voor de hele stad. Als je het parkeren in bepaalde wijken vrij laat, zullen mensen daar gaan parkeren. Daar hebben mensen in de wijken last van. Voor de wijken die niet bij het centrum liggen, zou gesproken kunnen worden over een uitzonderingssituatie in de verordening. Het is echter moeilijk om ergens een grens te trekken. Ook trekt die uitzonderingssituatie wellicht weer andere parkeerders (bijvoorbeeld studenten) aan. Verder levert dat ook de gemeente minder geld op.

Partij Veilig Maastricht (mevrouw Meese) wil weten hoeveel de kaarthouders gebruikmaken van hun kaart en in welke gebieden de pas relatief veel gebruikt wordt. Verder, alleen mantelzorgers van terminale patiënten kunnen gebruikmaken van mantelzorg-parkeren. Spreekster pleit ervoor om in de keukentafelgesprekken aandacht te schenken aan de mogelijkheden voor parkeren voor ook andere mantelzorgers.

De **voorzitter** zegt toe dat die laatste vraag de komende week door de wethouder beantwoord wordt.

De heer **Westbroek** kan de eerste vraag niet op korte termijn beantwoorden. Daarvoor is extra onderzoek nodig.

"De heer **Barendse** (D66) stelt voor om de tijden waarop betaald parkeren eindigt in de verschillende zones gelijk te trekken, of anders tenminste de tijd tot wanneer betaald dient te worden in zone A later te laten eindigen dan in zone B. Hij vraagt ook naar de consequenties van de invoering van aangepaste parkeertijden in de verschillende zones."

De heer **Westbroek** vindt dat een vraag voor de derde sessie in maart 2015. Hij zegt toe de voorbereidingen te treffen voor de discussie over dit onderwerp.

CDA (de heer Janssen) constateert dat steeds meer mensen hun auto in hun voortuin parkeren en wil weten of daar iets aan te doen is.

De heer **Westbroek** legt uit dat mensen een uitrijvergunning moeten aanvragen. Daarmee kunnen ongewenste situaties worden voorkomen.

VVD (de heer Moers) wil weten of de gemeente zicht heeft op het gebruik van de auto door studenten. Met die informatie kan de gemeente gericht actie ondernemen.

De heer **Westbroek** deelt mee dat daar met de scholen over wordt gesproken in het kader van Maastricht Bereikbaar.

Seniorenpartij (de heer Erckens) weet dat het vaak gaat om buitenlandse studenten. Duitse studenten hebben al een slechte naam gekregen in de stad. Het is goed om dat met de UM te bespreken.

De heer **Westbroek** benadrukt dat het niet altijd gaat om studenten, maar ook om mensen die in de binnenstad werken.

PvdA (mevrouw Berghorst) is het daarmee eens. Het gaat ook om mensen die in de stad werken en die een baas hebben die niet voor het parkeren van zijn medewerkers wil betalen. Spreekster vraagt verder meer informatie over braakliggende terreinen en de mogelijkheid voor studenten om er te parkeren.

Op een aantal plekken is sprake van maatwerkregelingen. Spreekster wil weten op welke manier deze regelingen tot stand komen. Is dat bijvoorbeeld op verzoek van de ondernemers?

De heer **Westbroek** deelt mee dat aan studenten de mogelijkheid is geboden om op een decentrale plek gratis te parkeren. Studenten kiezen echter voor een kortere loopafstand en parkeren gewoon in de wijken. Spreker vraagt de fracties om hem te informeren over verzoeken van ondernemers voor maatwerkregelingen.

PvdA (mevrouw Berghorst) pleit voor het in stand houden van faciliteiten in de wijken zoals buurtwinkels en vraagt om daarmee rekening te houden in het parkeerbeleid.

GroenLinks (de heer Van Gugten) pleit voor een snelle invoering van een goed geïntegreerd systeem met goede informatie over de prijzen van parkeren, de mogelijkheden van openbaar vervoer vanaf een parkeerplaats en bijvoorbeeld de mogelijkheid om er fietsen te huren.

SP (de heer Bonder) wil weten hoe wordt omgegaan met mensen met een parkeervergunning voor de A-zone die parkeren in de B-zone.

De heer **Westbroek** benadrukt dat er een vergunning wordt afgegeven voor een bepaalde zone. Daar wordt op gehandhaafd. De kans op misbruik wordt door de digitalisering steeds kleiner.

CDA (de heer Geelen) wil weten of het deze avond een stadsronde betreft.

De **voorzitter** antwoordt bevestigend. In maart 2015 komt er nog een vervolg. Hij constateert verder dat er geen vragen meer zijn en dat ook het publiek geen vragen meer heeft. Hij sluit vervolgens het overleg om 18.30 uur.