



Samenvatting

Het afgelopen jaar heeft het college met de stad en met de gemeenteraad een debat gevoerd over parkeren. Tijdens dit debat is door de raad en de stad als voornaamste aandachtspunt benoemd de parkeerproblematiek in de gebieden waar betaald overgaat in gratis parkeren. Bewoners ervaren in deze gebieden overlast van hoge parkeerdruk, mede als gevolg van langparkeerders zoals studenten of forenzen. Het huidige parkeerbeleid biedt onvoldoende mogelijkheden om deze parkeerproblemen op te lossen. Daarom stelt het college van Burgemeester en Wethouders aan de gemeenteraad voor om in dialoog met de buurten, die overlast ervaren, tot eenvoudiger maatwerkoplossingen te komen, zoals de invoering van een blauwe zone (zone waarin een parkeerduurbepanking geldt via gebruik van een parkeerschijf) of combiparkeren. Naar verwachting zal het parkeerbeleid hiertoe op onderdelen moeten worden aangepast. Hiervoor wordt later dit jaar een voorstel uitgewerkt. Daarnaast heeft het college besloten verder te onderzoeken of het digitaliseren van parkeren mogelijkheden biedt om parkeerregulering in de gebieden waar betaald overgaat in gratis parkeren te verbeteren.

Beslispunten

1. Tijdens de stadsronde van 21 juni 2016 de in deze nota voorgestelde aanpak aan de raad en belangstellenden voor te leggen ter consultatie, door middel van deze collegenota en de bijgevoegde presentatie.
2. Indien de aanpak in de stadsronde positief wordt beoordeeld door de raad, later dit jaar een raadsvoorstel uit te werken omdat naar verwachting de uitwerking leidt tot aanpassing van de huidige beleidsnota parkeren 2008.
3. Het lopende onderzoek naar de kansen en mogelijkheden van het digitaliseren van parkeerregulering in de C-zone door te zetten en de raad hierover te informeren.
4. De voorgestelde aanpak alleen toepassen in gebieden waar nu parkeren niet wordt gereguleerd.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 31 mei 2016:

Portefeuillehouder gemachtigd om de beslispunten explicieter inhoud te geven.



1. Aanleiding

Het afgelopen jaar heeft uw college met de raad en met de stad een parkeerdebat gevoerd. Tijdens dit debat is zowel door de raad als door bewoners als voornaamste punt van zorg benoemd de parkeerproblematiek in de zogeheten overloopgebieden, waar betaald parkeren overgaat in gratis parkeergebied. De wijken Boschpoort, Jekerdal, Brusselsepoort/Annadal en Wyckerpoort (of delen daarvan) zijn in het debat naar voren gebracht als gebieden waar overlast en hinder wordt ervaren van een hoge parkeerdruk.

De huidige beleidsnota Parkeren (2008) schrijft onder andere voor, dat bij een gemiddelde parkeerdruk groter dan 80%, betaald parkeren als reguleringsmiddel kan worden ingevoerd. Uit parkeeronderzoeken blijkt dat in genoemde buurten en wijken de gemiddelde parkeerdruk niet boven deze grens uitkomt. Desondanks wordt door (een deel van de) bewoners of bezoekers van voorzieningen de huidige parkeerdruk (op momenten) als parkeerprobleem ervaren.

De oorzaak hiervan ligt onder meer bij langparkeerders, die het betaald parkeren willen ontwijken. In het parkeerdebat werd door de buurt aangegeven dat vooral om forenzen/werknemers of (internationale) studenten gaat.

Tijdens het debat ontstond de roep voor de invoering van een blauwe zone in deze gebieden. Door de raad is daarop aan het college gevraagd om naar een integrale oplossing te zoeken voor deze parkeersituaties.

De portefeuillehouder mobiliteit heeft daarop een onderzoek gelast dat oplossingsrichtingen moet bieden voor de genoemde problematiek. Daarnaast heeft er een eerste verkennende onderzoek plaatsgevonden of in de toekomst het digitaliseren van parkeren oplossingen zou kunnen bieden voor het beter reguleren van parkeren in deze gebieden.

Toegezegd is aan de raad om in de stadsronde van mei/juni met de resultaten van het onderzoek te delen.

2. Context

Beleidsnota Parkeren van september 2008:

Het vaststellen van parkeerbeleid is een raadsbevoegdheid. Het huidige beleid is vastgelegd in een parkeernota. Deze nota is vastgesteld in 2008 en kent een gebiedsgerichte aanpak.

Om over te gaan op reguleren van parkeren buiten de huidige gereguleerde gebieden stelt de nota de volgende criteria:



- een verzoek vanuit de buurt, dat gesteund wordt door een relevante afspiegeling van de bewoners en buurtkader, waaruit voldoende draagvlak blijkt;
- een vastgestelde parkeerdruk op werkdagen, die op meer dan 5 dagdelen hoger is dan 80%;
- de gebieden dienen binnen de directe invloedssfeer van het bestaande 'gereguleerde parkeergebied' gelegen zijn;
- invoering van parkeerregulering geschiedt voor ruimtelijk logisch samenhangende gebieden;
- de invoering van 'belanghebbendenparkeren' geschiedt d.m.v. combi-parkeren.

In bijlage 1 is een tekening bijgevoegd van de huidige zones (A-zone, B-zone, C-zone incl. de gebieden waar nu de dialoog is gestart omtrent ervaren hoge parkeerdruk)

In de Structuurvisie 2030 (vastgesteld in 2012) staat dat als gevolg van het verder toenemende autobezit en autogebruik de verwachting is dat er ook in andere buurten (woonbuurten) met relatief weinig parkeerplaatsen een tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan. En dat dit nadere aandacht verdient. Dat moment is nu aan de orde.

3. Gewenste situatie

Zoals in par. 1 en 2 van deze nota is toegelicht biedt de probleemdefinitie en de aanpak uit de Beleidsnota Parkeren onvoldoende soelaas om de problemen die worden ervaren in de genoemde gebieden op een goede manier te benaderen.

Een verkenning van de in het debat aangekaarte probleemgebieden leert dat er een andere, meer nauwkeurige maatlat nodig is dan de huidige (80 procent parkeerdruk in de gehele wijk over meerdere momenten) om te oordelen of en in welke mate er sprake is van een probleem.

Belangrijkste voorgestelde wijziging op dit onderdeel is om de parkeerdruk in een veel kleiner gebied (straat of buurtniveau) te meten. Uitgangspunt bij deze aanpassing is dat bewoners binnen een loopafstand van 100 tot 150 meter een vrije parkeerplek vinden (minimaal 10% vrije parkeercapaciteit). Dit wordt niet geborgd bij de huidige wijkgerichte aanpak.

Bij detailhandel hangt de loopafstand sterk af van de ligging en het type detailhandel. Een richtlijn van een maximale loopafstand van 50 tot 100 meter met een vrije parkeercapaciteit van 15% wordt voorgesteld.

Tegelijkertijd constateren we dat in de genoemde gebieden ook meer een maatwerkoplossing nodig is in plaats van een standaardoplossing.



Daarom wordt voorgesteld over te gaan tot een meer participatieve aanpak om de (gevoelens van) overlast in deze gebieden tegen te gaan. Deze participatieve aanpak bestaat uit vier stappen.

Stap 1: is er een probleem? – een nieuwe maatlat

Wanneer beschouwen we het parkeren in de wijk als een probleem ?

De kennis van het gebied wordt beoordeeld aan de hand van een nieuwe, aangepaste probleemdefinitie met nieuwe richtlijnen (meten in kleinere gebieden, maximale loopafstand voor bewoners van 100 tot 150 meter naar een vrije parkeerplek).. Hiermee wordt de parkeerdruk per straat nauwkeuriger uitgedrukt en kan een beter afgestemde oplossing worden gezocht. Tevens is er ruimte voor aanpassing van de richtlijn in de dialoofase.

Stap 2: welk probleem dan? – een dialoog met de buurt

In dialoog met de buurt wordt vastgesteld welke functies voorkomen in het gebied of de wijk, welke doelgroepen er parkeren, wat de drukste perioden of momenten zijn en wat de loopafstanden zijn tussen parkeerplek en bestemming.

Stap 3: welke functies (bezoek/wonen/winkelen) en doelgroepen krijgen voorrang? – doelgroepenbeleid bepalen samen met de buurt

In overleg met de buurt wordt uitgewerkt welke doelgroepen prioriteit krijgen en welke doelgroepen buiten de wijk zouden moeten parkeren. Hierbij geldt in principe

A: dat doelgroepen die in het gebied een bestemming hebben voorrang krijgen op doelgroepen die hun bestemming buiten het gebied hebben;

B: dat autobezit voorrang heeft op autogebruik, m.a.w. bewoners hebben voorrang boven bezoekers.

Stap 4: welke mix van maatregelen is nodig? – maatwerkoplossing

Bepalen welke mix van maatregelen het meest geëigend is voor het probleem van de wijk in kwestie.

Hierbij wordt onderzocht:

A: Beïnvloeding van de parkeervraag door mobiliteitsmanagement.

B: Beter benutten van de parkeercapaciteit, door bijv. dubbelgebruik of gebruik van private parkeercapaciteit.

C: reguleren

D: extra parkeercapaciteit.

**Maatwerk:**

In dialoog met de wijk wordt de keuze voor de juiste mix gemaakt. Als het probleem lokaal is kan een ingreep op straatniveau al voldoende zijn, bijvoorbeeld een afspraak over dubbel gebruik van een parkeerterrein of een blauwe streep bij winkelvoorzieningen.

Echter als in meerdere straten de parkeerdruk, naar de nieuwe maatstaven te hoog is, kan een gebiedsaanpak nodig zijn. De grenzen van de gebiedsaanpak worden dan ook in de dialoog bepaald. En ook dat is maatwerk.

Reguleren:

Wat betreft reguleren zijn er verschillende mogelijkheden: betaald parkeren, combiparkeren, algehele of specifieke parkeerverboden, blauwe zones, parkeerdurbeperkingen etc.

In de genoemde gebieden wordt het meest kansrijk geacht, een invoering van een blauwe zone of betaald parkeren (combiparkeren).

Deze twee instrumenten hebben ieder voordelen en nadelen:

 Combiparkeren	 Blauwe zone
Meteen in te voeren	Op korte termijn in te voeren
Hoge investeringen	Beperkte investeringen
Handhaving verdient zichzelf terug	Extra kosten handhaving die niet terug te verdienen zijn
Inkomsten uit betaald parkeren	Geen inkomsten
Tarief vergunningen zelf te bepalen	Ontheffingen: legeskosten
Met invoering belparkeren simpeler en klantvriendelijker	Simpel en begrijpelijk voor parkeerder
Boete: € 60	Boete: € 90
Kortparkeerder betaalt voor parkeren	Kortparkeerder parkeert gratis
Langparkerend visite en bezoek kan worden gefaciliteerd	Geen in Maastricht bestaande oplossing voor langparkerend visite of bezoek
Te digitalisering dus parkeerbeheer en handhaving kan efficiënt.	Niet te digitaliseren. Dus vanaf 2018 minder efficiënt parkeerbeheer en handhaving
Nauwkeurig en weinig mogelijkheden tot fraude: sterk sturend.	Onnauwkeurig en fraudegevoelig: minder sterk sturend
Flexibel te reguleren	Star in reguleringsmogelijkheden



Draagvlak voor betaald parkeren, met name buurtwinkels en andere voorzieningen	Doorgaans meer draagvlak dan bij combiparkeren
Nauwelijks overloopeffect uit huidige betaald parkeergebieden	Overloop vanuit huidige betaald parkeergebieden
Sterk waterbedeffect naar ongereguleerde straten en buurten	Waterbedeffect zal minder zijn dan bij combiparkeren
Parkeervakken verplicht	Vakmarkering of blauwe markering verplicht
Bezoekersregeling	Geen bezoekersregeling
Bredere inzet van bestaand instrumentarium	Nieuw instrument, vergt extra uitleg/communicatie naar bezoekers en bewoners in de stad

Blauwe zone:

Het inzetten van het instrument blauwe zone werd in het verleden toegepast om parkeerdruk op straatniveau te reguleren, bijvoorbeeld bij winkelvoorzieningen. Hantering van dit instrument op gebiedsniveau (buurt of wijk) is nieuw. Een nadeel van de blauwe zone is dat bezoekers van bewoners of bedrijven en winkels niet lang kunnen parkeren.

Bezoekersregeling:

Dit kan worden opgelost met een bezoekers- of visitereregeling. De bestaande bezoekersregeling (korting bij een betaalautomaat) is niet geschikt voor blauwe zones. Een nieuwe regeling moet hiervoor worden ontworpen. Daarbij kan worden gekeken naar systemen die elders in het land zijn toegepast. Kanttekening is wel dat deze systemen relatief fraudegevoelig zijn.

Handhaving:

Beide instrumenten zijn handhaafbaar. Echter er zijn verschillende wetten van toepassing. Daarom moet handhaving in de blauwe zone worden uitgevoerd door Bijzondere Opsporingsambtenaren (BOA's) en de handhaving bij betaald parkeren door parkeerambtenaren (fiscalisten). Handhaving door BOA's is iets duurder.

Besluit per gebied:

Op basis van de resultaten van het participatie proces wordt per wijk of buurt een collegebesluit gevraagd waarin de diverse elementen: definitie probleem, gewenste oplossing, draagvlakmeting, consequenties voor handhaving en investering- en exploitatielasten inzichtelijk worden gemaakt.



Onderzoek digitaliseren

De gemeente Maastricht wil de komende twee jaar het betaald straatparkeren en vergunningenparkeren stapsgewijs digitaliseren. In juni 2016 voert de gemeente mobiel belparkeren in. In 2018 kunnen inwoners en bezoekers van Maastricht in de gehele stad parkeren op kenteken(invoer), via de parkeerbetaalautomaten. Het college heeft aanvullend onderzocht of het digitaliseren van parkeren oplossing kan bieden voor de problemen die bewoners in de 'overloopgebieden' ervaren. Uit het onderzoek blijkt dat het digitaliseren op korte termijn geen oplossingsmogelijkheden biedt, maar mogelijk wel op lange termijn. De gemeente gaat het onderzoek hieromtrent voortzetten.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Voor zover de voorgestelde aanpak leidt tot minder parkeerdruk, zal het zoekverkeer afnemen. Dit leidt tot minder verkeersemisssies.

5. Effect op de openbare ruimte

Bij de vervolgitwerking van de voorgestelde aanpak, kan het aantal parkeerautomaten in de stad worden uitgebreid. Indien daartoe wordt overgegaan worden beheers- en onderhoudsaspecten conform vastgesteld beleid meegenomen.

Ook is het mogelijk dat in een of meer wijken in het kader van de blauwe zone regeling trottoirbanden blauw worden gemaakt.

6. Personeel en organisatie

Afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting is bij regulering een extra handhavinginspanning nodig. Dit kan opgelost worden door herprioritering en/of uitbreiding van de formatie (kosten kunnen mogelijk worden afgedekt uit extra inkomsten, dit geldt alleen bij combi-parkeren). Hiertoe wordt dan later een collegevoorstel uitgewerkt.

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing.

8. Financiën

Financiële aspecten zijn mogelijk aan de orde, zodra de gemeenteraad instemt met de voorgestelde aanpak. Over elk gebied vindt na een participatie- en dialoogproces met de buurt besluitvorming plaats door uw college aan de hand van een breed gedragen voorstel. Dit voorstel wordt ook



financieel vertaald in uitvoerings-, beheers- en onderhoudskosten. De gekozen oplossing bepaalt mede de hoogte van eventuele kosten.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. Participatie tot heden

Er heeft met de raad en de stad een parkeerdebat plaatsgevonden. Dat participatieproces is de aanleiding voor een verkenning van oplossingen voor de parkeerproblematieken in de C-zone. Met dit collegevoorstel wordt de uitkomst van deze verkenning aan de raad en belangstellenden voorgelegd in de stadsronde van 14 juni 2016.

11. Voorstel

Het voorstel is derhalve als volgt:

1. Tijdens de stadsronde van 21 juni 2016 de in deze nota voorgestelde aanpak aan de raad en belangstellenden voor te leggen ter consultatie, door middel van deze collegenota en de bijgevoegde presentatie.
2. Indien de aanpak in de stadsronde positief wordt beoordeeld door de raad, later dit jaar een raadsvoorstel uit te werken omdat naar verwachting de uitwerking leidt tot aanpassing van de huidige beleidsnota parkeren 2008.
3. Het lopende onderzoek naar de kansen en mogelijkheden van het digitaliseren van parkeerregulering in de C-zone door te zetten en de raad hierover te informeren.
4. De voorgestelde aanpak alleen toepassen in gebieden waar nu parkeren niet wordt gereguleerd.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Indien in de Stadsronde blijkt dat men zich kan vinden in de voorgestelde aanpak zal worden gestart met de uitvoering. Hierbij geldt de volgende fasering:

1. De wijze waarop het parkeerprobleem wordt gedefinieerd en de manier waarop het instrument Blauwe zone of betaald parkeren wordt ingezet, wijkt af van de huidige Beleidsnota Parkeren. Daarom zal eerst een raadsvoorstel worden opgesteld om het parkeerbeleid aan te passen. Naast het uitbreiden van de toolkit zullen we daarin ook een bezoekersregeling hebben uitgewerkt. Dit voorstel zal worden voorgelegd aan de raad van september of oktober.
2. In de tweede helft van 2016 zal de dialoog starten met alle gebieden die onder deze aanpak vallen.
3. Eind 2016 - begin 2017 zal de uitkomst per gebied worden vastgelegd in een separaat collegebesluit per gebied.