

BELEIDSNOTA PARKEREN

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

Gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 13 september 2016, organisatieonderdeel BO-Ruimte, no. 2016-29802;

Besluit:

De aanpak uit deze nota vast te stellen als aanvulling op en aanpassing van de gemeentelijke beleidsnota Parkeren 2008.

Hoofdstuk 1

Inleiding

Het parkeerbeleid van de gemeente Maastricht is vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan van 1996 en is later uitgewerkt in verschillende besluiten. Recente ontwikkelingen kunnen niet langer binnen de beleidskaders van het Parkeerbeleidsplan 1996 worden opgelost. Dit maakt een herijking van het parkeerbeleid nodig. In deze beleidsnota worden de beleidsuitgangspunten daarvoor beschreven. Indien hiermee wordt ingestemd kan het parkeerbeleid langs deze lijnen verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd.

1.1 Vigerende beleidskaders

Parkeerbeleid in verschillende besluiten vastgelegd

Het parkeerbeleid van de gemeente Maastricht is onderdeel van het mobiliteitsbeleid van de stad. De basis daarvoor vormt nog steeds het Mobiliteitsplan 1992. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe basis in de vorm van het Structuurplan/Mobiliteitsplan. Binnen de kaders van het Mobiliteitsplan 1992 is het vigerende parkeerbeleid uitgewerkt in het Parkeerbeleidsplan 1996. Het vigerende parkeerbeleid is verder ingevuld en geconcretiseerd in verschillende bestuurlijke besluiten:

- Nota Locatiebeleid 1996;
- Gemeentelijke Parkeerbijdrageregeling
- Structuurplan/ Economische speerpuntennota 2000;
- Samenwerkingsovereenkomst met Q-park 2002;
- Herijking parkeerbalans 2003;
- Kadernotitie Mobiliteitsfonds 2004;
- Verordening parkeerregulering en -belastingen 2006.

Elk van deze besluiten past binnen de beleidskaders van het Parkeerbeleidsplan 1996.

Nieuwe ontwikkelingen vragen om herijking parkeerbeleid

Nu de invoering van het parkeerbeleidplan 1996 fors op streek is, ontstaan er nieuwe ontwikkelingen waar binnen de kaders van het vigerende plan geen antwoorden op te geven zijn. Deels komt dit voort uit veranderingen in het Rijksbeleid, deels uit de invoering van het vigerende beleid. Met de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit zijn de beleidskaders op Rijksniveau veranderd. Gevolg is dat er meer ruimte is ontstaan voor eigen regionaal beleid, dat moet worden ingevuld. Daarnaast heeft de invoering van het vigerende beleid specifieke vragen opgeroepen die om nadere invulling vragen. In de discussie met de commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit zijn op 9 september 2005 de volgende actuele thema's vastgesteld.

1.2 Actuele thema's

Een structurele aanpak van vergunningenparkeren

Hoe moet structureel met vergunningenparkeren worden omgegaan? In de huidige situatie ontstaat als gevolg van het parkeerbeleid in de binnenstad overlast van parkeerders in omliggende wijken. Nu wordt ad hoc gereageerd op basis van klachten van bewoners ('piepsysteem'). De vraag is om hiervoor

meer structureel beleid te ontwikkelen, zodat duidelijkheid kan worden geboden aan bewoners en bedrijven.

Wijziging gemeentewet

Momenteel vindt een wijziging plaats van de gemeentewet waarmee de tarieven van vergunningenparkeren kunnen worden gedifferentieerd naar milieuklasse. Deze wijziging biedt een nieuw instrument om het gebruik van schonere voertuigen of roetfilters te stimuleren.

Bezoekersparkeren voor bewoners

Belangrijk onderdeel van het vergunningenparkeren is de bezoekersregeling. Het gaat hier om de vraag hoe in de regulering moet worden omgegaan met de parkeerbehoefte van bezoekers aan bewoners binnen een gebied met vergunningenparkeren? In de binnenstad zijn deze bezoekers aangewezen op betaald parkeren in accommodaties of op straatparkeerplaatsen. In wijken rond de binnenstad ontbreken deze voorzieningen veelal en daarmee ook de mogelijkheden voor bezoekers om te parkeren.

Tariefbeleid als sturingsinstrument

Hoe moet worden omgegaan met parkeertarieven? Het beeld leeft dat de tarieven te hoog zijn. Nu betaald parkeren in de binnenstad is ingevoerd komt de vraag naar voren hoe met de tarieven moet worden omgegaan. Is parkeren in Maastricht inderdaad te duur? Wat zijn maximumtarieven per uur of per dag? Kunnen tarieven worden ingezet als instrument om spreiding in de tijd te stimuleren? (hogere tarieven op koopavonden bijvoorbeeld?) Of spreiding van de vraag naar de verschillende locaties? (hogere tarieven voor de A1-garages). Wat betekent dit voor de tarieven in parkeeraccommodaties op grotere afstand? En is het raadzaam om de tarieven te differentiëren naar milieuklasse zoals in de toekomst mogelijk is?

Bereikbaarheid op topdruktedagen

De Maastrichtse binnenstad kent steeds meer evenementen en een toenemend aantal bezoekers op topdruktedagen. Dit is gunstig voor de vitaliteit van de stad, maar de stad moet ook op deze dagen bereikbaar blijven en er dient duidelijkheid te zijn over de beschikbare parkeervoorzieningen. Dit is van belang voor het imago van de stad en de vitaliteit op langere termijn. Het is noodzakelijk een gericht bereikbaarheids- en parkeerbeleid voor topdruktedagen te ontwikkelen om verdere groei te kunnen faciliteren.

Parkeren voor werkenden

Wat kunnen er voor faciliteiten worden geboden voor werkenden? In het huidige beleid zijn voor de binnenstad slechts beperkte voorzieningen voor werkenden getroffen. De verantwoordelijkheid rust bij de werkgevers. Dit leidt echter tot overlast in de omliggende woongebieden. Op de A- en B-locaties zijn conform het locatiebeleid stringente normen voor parkeren voor werkenden gehanteerd. Er is sprake van een toenemende vraag van woon-werkenden waarop beleidsmatig een antwoord nodig is.

Parkeren in woonwijken

In een toenemend aantal woonwijken in de stad is er een gebrek aan parkeercapaciteit in de openbare ruimte. De parkeernormen die bij de bouw zijn gehanteerd ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen per woning zijn niet meer actueel. Ook over de wijze waarop parkeerruimte op eigen terrein wordt meegenomen bestaat veel onduidelijkheid. Elk van deze thema's staat niet op zichzelf. Er zijn zowel sterke onderlinge relaties, als relaties met het vigerende beleid. Belangrijk is het om de samenhang in het parkeerbeleid als geheel te bewaken. Antwoorden op deze thema's moeten vanuit die samenhang worden gedefinieerd. Deze discussienotitie *Parkeren* wil vanuit die samenhang nieuwe beleidskaders aanreiken.

Parkeren voor motoren

De vraag is gesteld of specifieke voorzieningen in de stad moeten worden geboden voor het stallen/parkeren van een motor. Dit vraagstuk wordt in de nota niet verder opgepakt omdat uitgangspunt is dat motoren gebruik kunnen maken van de beschikbare voorzieningen voor het gemotoriseerd verkeer. Motoren kunnen parkeren in de parkeergarages en ook op de P+W-terreinen.

Luchtkwaliteit

knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit impliceren een sterkere sturing op de mobiliteit in het algemeen en de automobilititeit in het bijzonder. In het Luchtkwaliteitsplan zijn deze problemen nader geduid en zijn hiervoor oplossingsrichtingen aangegeven. De uitwerking en implementatie van maatregelen geschiedt hand in hand met mobiliteitsprojecten. Het gaat hierbij zowel om de majeure projecten, zoals A2 c.a. en Maaskruisend verkeer, alsmede om de meer reguliere mobiliteitsprojecten, zoals o.a. het verkeersmanagement, het vervoersmanagement, het fietsverkeer en openbaar vervoer.

1.3 Leeswijzer

- hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangssituatie voor het parkeren in de stad;
- hoofdstuk 3 beschrijft het parkeerconcept voor de stad als geheel; hiermee wordt een samenhangend kader neergezet van waar uit op de actuele thema's kan worden ingespeeld;
- hoofdstuk 4 werkt het concept uit voor het parkeren in de openbare ruimte;
- hoofdstuk 5 werkt het concept uit voor het parkeren in accommodaties en voorzieningen;
- hoofdstuk 6 geeft gekoppeld hieraan invulling aan het P+R-beleid;
- hoofdstuk 7 gaat in op communicatie, innovatie en financiële aspecten.
- hoofdstuk 8 tenslotte blikt vooruit op de uitwerking van het gepresenteerde parkeerconcept.

Hoofdstuk 2

Een goede uitgangssituatie

In het afgelopen decennium is hard gewerkt aan het parkeerbeleid in de stad. Er is al veel bereikt, zowel inhoudelijk, organisatorisch als financieel. Er ligt een goede basis voor verdere stappen in het reguleren van het parkeren in de stad.

2.1 Waarom parkeerbeleid

Functioneren van de stad: een betere bereikbaarheid

Parkeren is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van de stad. Zowel in de binnenstad als op de andere bestemmingslocaties in de stad. Een goede bereikbaarheid bevordert het economische functioneren. Dit maakt het nodig om parkeren te reguleren, zodanig dat de beschikbare parkeerruimte optimaal wordt benut. Hiervoor is onderscheid nodig in verschillende doelgroepen: bezoekers, werknemers, bewoners.

Kwaliteitsprofiel; ook in parkeren

Maastricht streeft naar een hoog kwaliteitsprofiel. Het parkeren is daarbij onderdeel van het totale 'product'. De kwaliteit van de accommodaties (goed gelegen, schoon, transparant en eenvoudig in gebruik) draagt bij aan de totale beleving van bezoekers. De parkeerterreinen Kennedybrug, Noorderbrug, Station-Noord en Cabergerweg worden voortaan door Q-Park beheerd en geëxploiteerd en zijn in 2007 kwalitatief op niveau gebracht; dit onder meer door invoering van parkeren achter de slagboom.

Claim op openbare ruimte

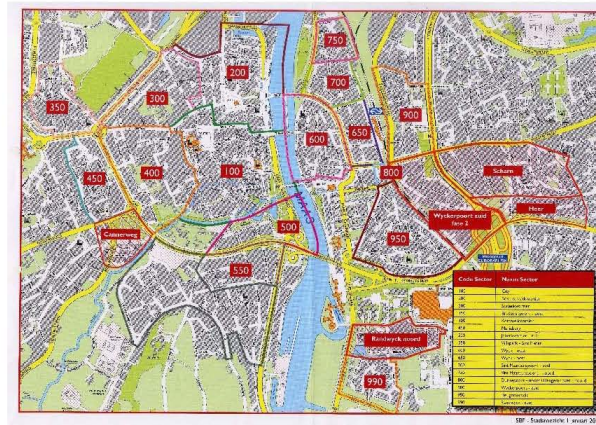
Parkeerbeleid is nodig om het grote aantal claims op de openbare ruimte in goede banen te leiden. Parkeren legt een grote claim op de openbare ruimte: zowel als gevolg van de parkeerruimte zelf als op de aan-en afvoerwegen. Dit maakt de vraag relevant waar ruimte wordt geboden en voor wie. Het gaat dan niet alleen om de binnenstad, maar ook om de woonwijken. De kwaliteit van de leefomgeving wordt sterk bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Hierin speelt de aanwezigheid van de geparkeerde auto een belangrijke rol. Overmatig veel 'blik', foutparkeerders, zoekverkeer in de wijk: ze leiden allemaal tot overlast en zetten de leefbaarheid van de wijken onder druk.

Accommoderen en geleiden/sturen

In het kader van het Mobiliteitsplan zal nader worden ingegaan op de rol en de positie van de auto in de bereikbaarheid ten opzichte van andere modaliteiten. De vraag of het parkeerbeleid sturend, dan wel accommoderend dient te zijn, ook in relatie tot de luchtkwaliteit, is daarin aan de orde. Het gaat echter niet alleen om geleiding van de vraag naar andere modaliteiten (fiets, openbaar vervoer), maar ook om het geleiden van de vraag in de tijd en naar plaats/ locatie. Doel is om de beschikbare accommodaties beter te benutten en de aanslag van het parkeren op de ruimte te beperken.

2.2 Wijken met gereguleerd parkeren

Figuur 2.1: Wijken met gereguleerd parkeren



Centrum en Randwyck

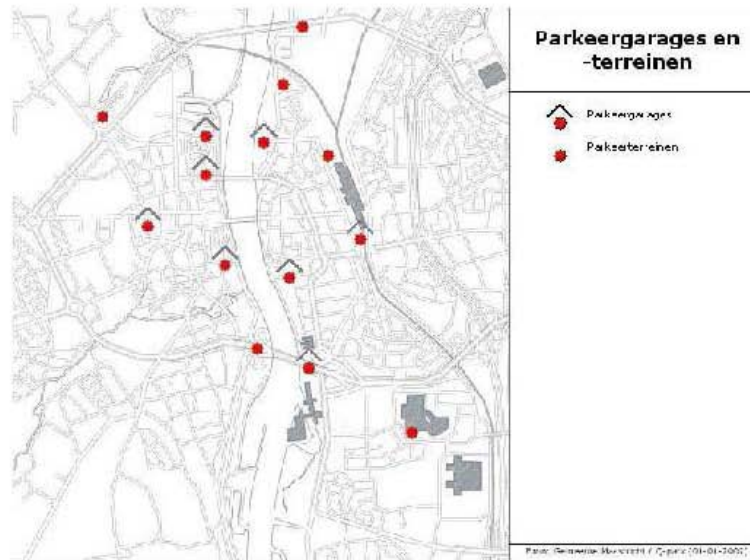
De behoefte aan een gericht parkeerbeleid ontstond als eerste in de binnenstad. In het parkeerbeleidsplan 1996 zijn de grenzen vastgesteld van het gebied waarbinnen de parkeerregulering voor het centrum geldig is. Recentelijk in 2005 is dit gebied uitgebreid met Ceramique, vanwege de daar gesitueerde ruimtelijk-economische functies. Met uitzondering van het Heugemerveld gaat het feitelijk om het hele gebied tussen de Singels en ten westen van het spoor. Behalve in het centrum is als uitvloeisel van het

locatiebeleid ook in een deel van Randwyck regulering van het parkeren op de openbare ruimte ingevoerd.

Vergunningenparkeren in woonwijken

Als gevolg van het parkeerbeleid in het centrum en in Randwyck ontstond overlast van parkeerders in de omliggende woongebieden. Geleidelijk aan is gereguleerd parkeren ook in de omliggende wijken ingevoerd; Onder meer Brusselsepoort-Oost, Mariaberg, Villapark – St. Pieter, Wijckerpoort-Noord, Cannerweg/Biesland en Heugemerveld zijn inmiddels (groten)deels gereguleerd. Het gevolg is dat de overlast zich verder verplaatst en er op deze wijze een olievlekwerking ontstaat. Op dit moment wordt gereageerd naar aanleiding van klachten van bewoners en wordt regulering ingevoerd als daarvoor draagvlak bij bewoners bestaat. Ook worden vaak in zeer kleinschalige gebieden parkeeroplossingen gecreëerd. In de toekomst willen we dit op een andere wijze gaan aanpakken.

Figuur 2.2.: Parkeergarages en terreinen



2.3 Parkeren binnenstad

Het concept

In het parkeerbeleidsplan 1996 is een strategisch concept voor het parkeren in de binnenstad vastgesteld dat bestaat uit de volgende elementen:

- invoeren van betaald parkeren voor alle bezoekers van de binnenstad;
- uitbreiding en kwaliteitsverbetering van de parkeergelegenheid voor bezoekers in de binnenstad;
- terugdringen van het straatparkeren en uitbouwen van parkeren in accommodaties;
- invoeren van parkeren voor vergunninghouders voor bewoners in de binnenstad en de schil;
- invoeren van een heldere parkeerroute naar de accommodaties;
- invoeren van een dynamisch parkeerwijsstroom ('PRIS') teneinde zoekverkeer terug te dringen;
- ruimte voor stapsgewijze tariefsverhogingen, waarbij straatparkeren circa 10% duurder is dan parkeren in accommodaties;
- bevorderen van dubbelgebruik van voorzieningen (bewoners, bezoekers, werkenden);
- uitvoering en beheer middels een samenwerkingsovereenkomst met private partijen (met name Q-Park).

Dit concept is nu grotendeels uitgevoerd. In het onderstaande wordt inhoudelijk ingegaan op de uitgangssituatie zoals die nu in de binnenstad is ontstaan.

Vrij parkeren opgeheven

In de uitgangssituatie voor de parkeerbeleidsnota 1996 was er een totaal van 6.100 parkeerplaatsen voor bezoekers aan de binnenstad beschikbaar. Het grootste deel hiervan (2.400 p.p.) was vrij parkeren. In het afgelopen decennium is dit tot nul teruggebracht: gratis parkeren in het centrum is niet meer mogelijk. Het grootste deel hiervan is omgezet in betaald parkeren op straat. Dit aantal is gestegen van 2.000 in 1996 naar 3.600 in 2005. Het aantal plaatsen in garages is sterk toegenomen van 1.700 in 1996 naar 3.150 plaatsen nu.

Beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers verhoogd

Op 18 februari 2003 is door de Raad de 'Herijking Parkeerbalans 2003' voor het centrum vastgesteld. Aanleiding hiervoor vormde enkele grote bouwprojecten als het Entre Deux en Mosae Forum. Als gevolg van deze projecten groeide het verkoopvloeroppervlak (vvo) van 78.000 m² in 2000 naar 110.000 m² in 2010. In het raadsbesluit is vastgelegd het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers te verhogen met 1.600 plaatsen van 6.450 in 2000 naar 8.100 in 2010. De helft van deze uitbreiding (circa 800 plaatsen) zou met P+R buiten de Singels moeten worden gerealiseerd.

Het maximum aantal parkeerplaatsen voor bezoekers binnen de Singels is daarmee vastgelegd op in totaal 7.300 plaatsen. In de planvorming voor het centrum is echter voorzien dat nog vele parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden opgeheven. Deze plaatsen worden gecompenseerd in nog te bouwen parkeervoorzieningen in binnenstadsprojecten, zoals bijvoorbeeld in de projecten Belvédère en Palace. Dit alles in relatie tot het vastgestelde aantal van 7.300 parkeerplaatsen.

Normstelling parkeren voor bezoekers

In het kader van de herijking parkeerbalans centrum is de parkeernorm per 100 m² verkoopvloeroppervlak (vvo) voor bezoekers vastgesteld op 7,5 parkeerplaats. Gerelateerd aan andere winkelcentra in Nederlandse centra is dit relatief hoog. Dit wordt verklaard door het relatief hoge aandeel buitenlandse bezoekers en de relatief lange verblijfsduur in het centrum van Maastricht. Op deze wijze is bepaald dat 8.100 plaatsen benodigd zijn;

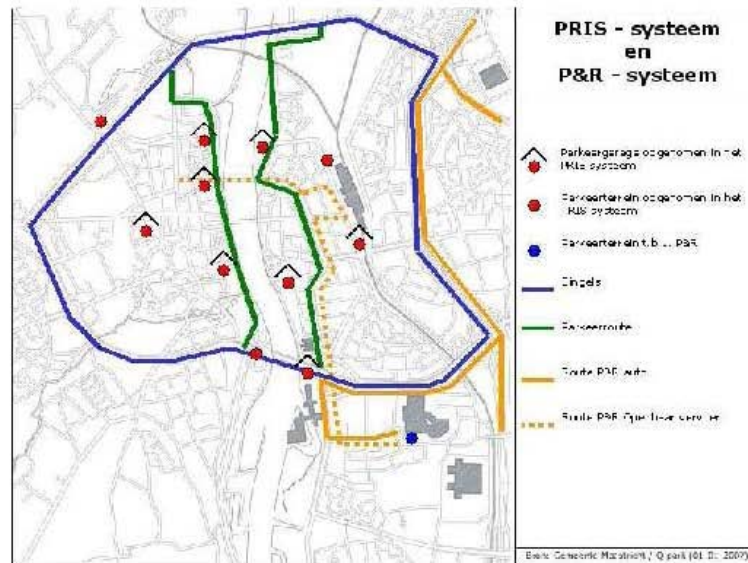
Voorts zal de parkeerbalans meer genuanceerd worden benaderd in relatie tot beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers. Ten eerste wordt in diverse parkeergarages een deel van de capaciteit ingenomen door abbonementhouders. Hiervoor zullen we een correctie doorvoeren. Ten tweede is het relevant om vast te stellen wat het 'maatgevende tijdstip' is voor de parkeerbalans; immers op maandagen en dinsdagen is het aanmerkelijk rustiger in het centrum, dan bijvoorbeeld op vrijdagen en zaterdag. Gelet hierop wordt voorgesteld om de zaterdagmiddag als 'maatgevend tijdstip' te definiëren. Dit is immers het drukste tijdstip in het centrum. Dit leidt tot de navolgende nuancering van de parkeerbalans voor het centrum van Maastricht.

Garages en straatparkeren A1-zone	2.900	2.975	2.875
Garages en terreinen A2zone	2.500	2.725	2.175
Overig verspreid liggende straatparkeerplaatsen A2zone	1.900	2.000	2.000
P+R	800	300	300
TOTAAL	8.100	8.000	7.350

Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat op basis van de 'gecorrigeerde parkeerbalans' nog een toename van het parkeervolume benodigd is van circa 750 parkeerplaatsen, waarvan (tenminste) 500 door middel van P+R en (maximaal) 250 parkeerplaatsen in het centrum. De 250 parkeerplaatsen binnen de singels komen beschikbaar door de volgende acties:

- afbouw abonnementen in bezoekersgarages;
- uitbreiding P+W Cabergerweg.

Tenslotte is mede in relatie tot de problematiek van luchtkwaliteit en afwikkelingscapaciteit van het hoofdwegennet in en om het centrum nog een nuancering aangebracht ten aanzien van de parkeerbalans, te weten dat 'maximaal 7.300 parkeerplaatsen in het centrum' en 'tenminste 800 parkeerplaatsen via P+R' worden gerealiseerd.



Park& Ride wel beschikbaar, maar nog niet functioneel

De P+R voorzieningen in het MECC zijn weliswaar functioneel beschikbaar voor het centrumbezoek. In de praktijk worden deze plaatsen niet gebruikt. De wijze waarop P+R invulling kan krijgen zodat het daadwerkelijk functioneel bijdraagt aan de parkeerbehoefte van bezoekers aan de binnenstad moet opnieuw worden bepaald en is onderdeel van deze nota.

Parkeerverwijssysteem ingevoerd

De parkeerplaatsen voor bezoekers zijn opgenomen in een parkeerverwijssysteem (PRIS), dat sinds 2001 functioneert. Met uitzondering van de Vrijthofgarage liggen de voorzieningen geconcentreerd aan de parkeerroute, die aan beide zijden van de Maas loopt.

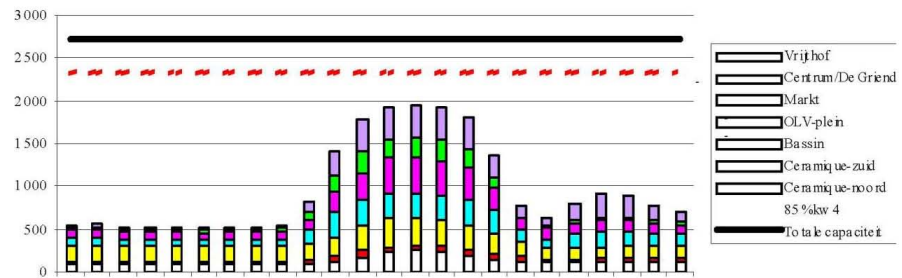
Ook naar het P+R-terrein op het MECC wordt verwezen. De bereikbaarheid van deze voorziening is echter tamelijk indirect; een van de redenen voor het slechte functioneren.

Gebruik parkeervoorzieningen

In het algemeen zijn de donderdag, vrijdag en zaterdag drukker dan de overige dagen. Het piekmoment voor het gebruik van de parkeervoorzieningen ligt op zaterdag rond 14.00 uur. Op dergelijke momenten is sprake van een zeer hoge parkeerbezetting. Het gebruik is ook seizoensgebonden, waarbij de hoogste bezetting in het laatste kwartaal van het jaar wordt gerealiseerd. Verder kennen de centraal gelegen parkeergarages Vrijthof, Bassin, Onze Lieve Vrouweplein en Mosae Forum een duidelijk hogere bezettingsgraad, dan andere parkeergarages. De gemiddelde parkeerduur in het centrum bedraagt 3,5 uur in de parkeergarages en 2,5 uur op straat.

Totaal uurverloop garages

Gemiddelde zaterdag 4e kwartaal 2003



Figuur 2.4: Huidige parkeerdruk garages

2.4 Beheer en exploitatie

In 1996 waren de parkeeraccommodaties in de binnenstad in slechte staat. Dit kwam tot uiting in:

- een slechte bouwkundige staat van de voorzieningen met veel achterstallig onderhoud;
- problemen met het dagelijks beheer (zwerfvuil, graffiti,
- functioneren betaalvoorzieningen, sociale veiligheid);
- een negatief financieel resultaat voor de gemeente.

Ten aanzien van beheer en exploitatie van de parkeeraccommodaties is een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met Q-Park. Bij deze overeenkomst heeft Q-Park zich verplicht in de kwaliteit van de parkeeraccommodaties te investeren en het dagelijkse beheer en exploitatie op zich te nemen.

Er zijn afspraken gemaakt over de tariefsontwikkeling (staffel) en Q-Park betaalt de gemeente een jaarlijkse erfpachtvergoeding (canon). Geconstateerd kan worden dat dankzij deze overeenkomst er een forse kwaliteitsslag in bebouwde binnenstedelijke parkeervoorzieningen is gemaakt.

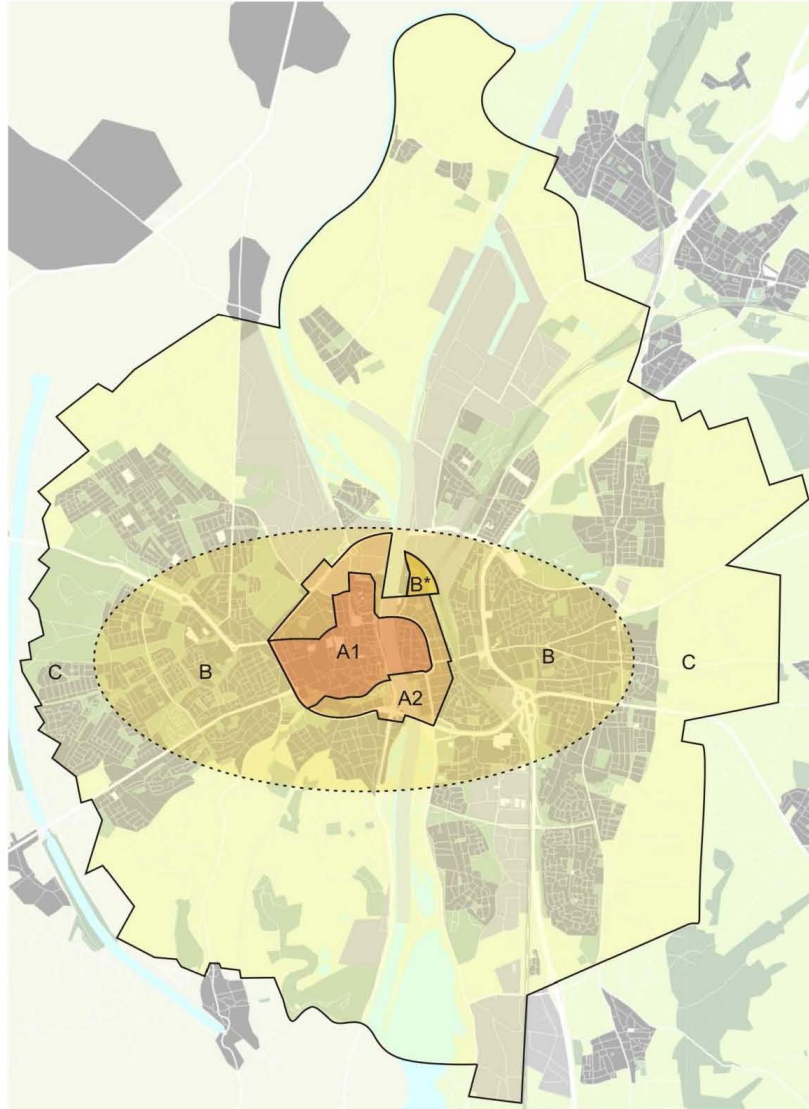
2.5 Trends

Er zijn enkele trends van belang bij het vaststellen van nieuwe beleidskaders voor het parkeren:

- een verdere groei van het gemiddelde autobezit per huishouden met dientengevolge
- een groei naar de vraag naar parkeerruimte in woongebieden;
- een groei van de automobiliteit en het aandeel van de auto in het bezoek aan de stad of in het woon-werkverkeer
- een dreigend verlies van koopkrachtbinding van de eigen bevolking en de directe omgeving;
- een groei van het aantal topdruktedagen en evenementen met een sterk piekbezoek;
- een verdere afname van het straatparkeren met dalende inkomsten als gevolg;
- een toenemende verkeersdruk met als gevolg een meer en meer dichtslibbend wegennet;
- een sterke milieuproblematiek langs bijvoorbeeld de singels die met behulp van regelgeving als het gaat om de normering voor de luchtkwaliteit inzichtelijk is gemaakt.

Het is nodig om bij het formuleren van nieuwe uitgangspunten voor het parkeerbeleid in te spelen op deze trends. Geconcludeerd kan worden dat er in de afgelopen jaren veel is bereikt ten aanzien van het parkeerbeleid en het beleid uit het parkeerbeleidsplan 1996 goeddeels is uitgevoerd. Er is een goede basis gelegd, maar het is nu noodzakelijk om de volgende fase in te gaan met nieuw aangescherpt en een meer sturend parkeerbeleid.

Figuur 2.5: Parkeerregulering via parkeerzonerings



Hoofdstuk 3

Het concept

Waar het parkeerbeleidsplan 1996 zich voornamelijk tot het centrumgebied beperkte is het nu nodig op het niveau van de stad als geheel het parkeerbeleid te definiëren. In dit hoofdstuk wordt het concept daarvoor neergezet. In aansluiting op het Mobiliteitsbeeld wordt als perspectief 2020 gehanteerd.

Parkeren als product: een klantgerichte benadering

Bewoners, bezoekers, werkenden vormen als het ware de 'klanten' van de stad. De klanten hebben behoefte aan een duidelijk product als het gaat om het parkeren. Kenmerkend voor een product is dat het in heldere kenmerken kan worden beschreven en dat er keuzes gemaakt kunnen worden. Hierbij kan een relatie worden gelegd tussen de kwaliteit van het product en de prijs die ervoor moet worden betaald.

Bevorderen van multifunctioneel gebruik

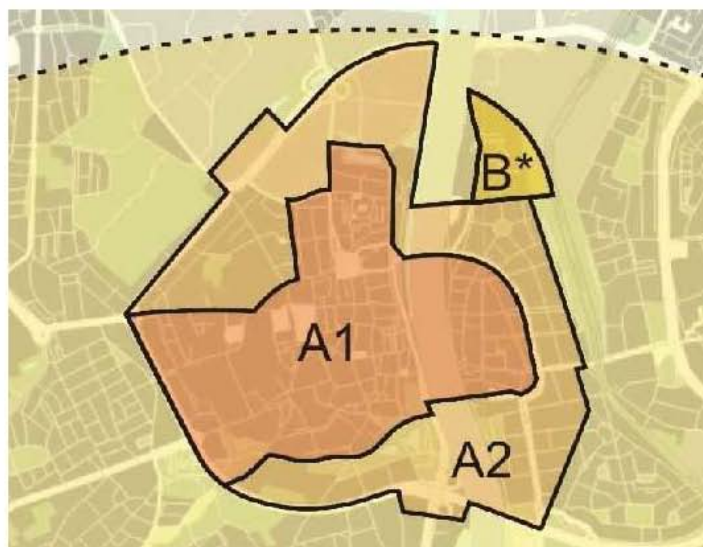
Gebruikers van de stad, of het nu inwoners, werkenden of bezoekers zijn, hebben steeds minder vaste patronen. Dit maakt het werken op basis van eenduidige en voor iedere situatie vastgestelde normen steeds minder geschikt. Het realiseren van parkeercapaciteit als een optelsom van normen voor individuele groepen gebruikers leidt tot een overmaat aan parkeercapaciteit en een slechte exploitbaarheid van de voorzieningen. De opgave is om te komen tot multifunctioneel gebruik van voorzieningen, zowel op de openbare weg als in accommodaties. Hierbij wordt de ruimte voor bewoners overdag door werkenden of door bezoekers gebruikt en ruimte voor werkenden door bezoekers op zaterdag of tijdens evenementen. Om dit te bereiken wordt samengewerkt met exploitanten/ beheerders van parkeervoorzieningen in de stad (Q-Park, Servatius, Vesteda, NS, parkmanagement Randwyck Ceramique) en wordt gestreefd naar gemeenschappelijke afspraken.

Vier verschillende parkeerzones

In het nieuwe parkeerconcept wordt de stad onderverdeeld in vier verschillende parkeerzones. Deze zones zijn vastgesteld op basis van de functies in de binnenstad, de loopafstanden en natuurlijke en herkenbare grenzen in de stedelijke morfologie. In elke zone geldt een eigen beleid ten aanzien van parkeren in de openbare ruimte en het parkeren in accommodaties of bij bedrijven en voorzieningen.

A1-zone: Het hart van het centrum

Deze zone omvat een deel van het centrum, te weten de 'binnenstad', het gebied Kommel en het westelijke deel van Wyck met o.a. de parkeergarages Mosae Forum, OLV, Bassin en Vrijthof. De garages zijn van hoge kwaliteit en geven direct aansluiting op het voetgangersgebied in de binnenstad. In deze zone wordt maximaal ingezet op de kwaliteit van de openbare ruimte, waarmee een permanente druk staat op het straatparkeren. De maximum parkeerduur op de straatparkeerplaatsen bedraagt 1 uur. Hier geldt het hoge parkeertarief. Het beleid is er op gericht het parkeren in de openbare ruimte verder terug te dringen, teneinde de verblijfskwaliteit te verhogen. Dit geldt in ieder geval voor bezoekersparkeren. Voor bewoners zonder eigen parkeergelegenheid geldt dat deze in aanmerking komen voor één parkeervergunning op straat binnen de A1-zone of in de naastgelegen zone. Voor werknemers in de A1-zone, die woonachtig zijn buiten de gemeente Maastricht, komt er een zogenaamd 'woon-werkabonnement' op de parkeerterreinen aan de binnenstadsrand en (later) P+R. Overlast als gevolg van wachtrijen voor parkeeraccommodaties moet zoveel mogelijk worden voorkomen door goede verwijzing, communicatie en tariefdifferentiatie. Tijdens topdruktedagen worden aanvullende maatregelen getroffen.



Figuur 3.1: A-zone is verdeeld in A1-zone en A2-zone

A2-zone: Overig centrum

Deze zone omvat het overige deel van het centrum. Globaal is dit het gebied tussen de Singels en het spoor. Het totaal aantal openbare parkeerplaatsen voor bezoekers in de A1 en A2-zone is vastgesteld op maximaal 7.300 plaatsen. Uitbreidingen zijn in beginsel alleen mogelijk om in de eigen behoefte te voorzien. In dit gebied liggen enkele parkeeraccommodaties en parkeerterreinen op loopafstand van

het hart van de stad (< 500 meter). De voorzieningen aan de oostzijde van de Maas zorgen hierbij voor een vermindering van de verkeersdruk op de Maaskruisingen en de singels. Binnen het gebied liggen aanloopstraten naar de binnenstad. In deze straten zijn veelal de winkelvoorzieningen geconcentreerd. In de aanloopstraten wordt kortparkeren (maximum parkeerduur 1 uur) geïntroduceerd, zodat deze parkeerplaatsen optimaal kunnen worden benut voor doelgericht bezoek aan de winkels in deze aanloopstraten. In de rest van de A2-zone geldt een maximum parkeerduur van 2 uur op straat. Ook hier geldt het hoge parkeertarief. In het centrumgebied geldt een systeem van vergunningenparkeren. Voor bewoners zonder eigen parkeergelegenheid geldt dat deze in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Per huishouden worden in beginsel maximaal 2 vergunningen beschikbaar gesteld. Voor werknemers in de A2-zone, die woonachtig zijn buiten de gemeente Maastricht, komt er een zogenaamd 'woon-werkabbonnement' op de parkeerterrainen aan de binnenstadsrand. Kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door minder 'blik op straat' moeten worden benut. Uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik kan in de aanloopstraten combiparkeren een oplossing zijn, waarbij vergunninghouders van de kortparkeerplaatsen gebruik kunnen maken. Nieuwe ontwikkelingen dragen zorg voor voldoende parkeerruimte op eigen terrein.

B-zone: Schil

De zone schil omvat het hele gebied van circa 1 tot 1,5 kilometer rond het centrum. In de B-zone geldt een systeem van vergunningenparkeren, dat voortaan in de vorm van combiparkeren wordt aangeboden. Dit betekent dat in principe alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte onder een regime van betaald parkeren vallen. Hier geldt het lage parkeertarief. Voor vergunninghouders is er een 'vergunning'. Per huishouden worden maximaal 2 vergunningen beschikbaar gesteld. Werknemers in de B-zone, die woonachtig zijn buiten de gemeente Maastricht, komen in aanmerking voor een zogenaamde 'woon-werkvergunning'. Deze is geldig in het betreffende gebied (bv Mariaberg). Ter hoogte van winkels zijn er kortparkeerplaatsen voor doelgericht bezoek. In de omgeving van de winkels geldt een maximum parkeerduur van 2 uur. Op de overige plaatsen geldt een maximum parkeerduur van 4 uur en de mogelijkheid van een dagkaart. Bedrijven, kantoren en voorzieningen organiseren het parkeren voor werkdagen en bezoekers op eigen terrein, veelal in de vorm van accommodaties, conform de bestaande normstelling. Om multifunctioneel gebruik van deze accommodaties te bevorderen worden deze zoveel mogelijk gebundeld aan de OV-assen (bijvoorbeeld MECC, Brusselse Poort). Op deze wijze kunnen bezoekers en werkdagen in het centrum tegen betaling ook van deze voorzieningen gebruik maken en hoofdfrequent met reguliere bussen naar het centrum worden vervoerd (P+R). Sint-Maartenspoort-noord is toegevoegd aan de B-zone. In Sint-Maartenspoort komt een bijzonder regime, waarbij vergunninghoudersparkeren komt voor een laag tarief (à la Heugemerveld) in combinatie met betaald parkeren voor het hoog tarief.

De B-zone is op dit moment voor ongeveer 35% gereguleerd. Dit impliceert dat momenteel ongeveer in de helft van de B-zone nog sprake is van ongereguleerd (of vrij) parkeren. Vermeld wordt dat de grens tussen de B-zone en de C-zone indicatief is. Voor de gebiedsgewijze uitbreiding in de B-zone wordt voorgesteld de navolgende criteria te hanteren:

- 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.

C-zone: buitenwijken

In de buitenwijken is er, zeker op middellange termijn, geen vorm van gereguleerd parkeren nodig. Wel worden hier enkele gratis parkeerterrainen in de nabijheid van het openbaar vervoer aangeboden, vooral gericht op werkdagen in het centrum (P+R). In de wijken worden wel parkeernormen gehanteerd om in de openbare ruimte voldoende parkeercapaciteit voor bewoners aan te kunnen bieden.

Aanvulling 2016:

In de loop van 2015-2016 is geconstateerd dat door uitbreiding van gereguleerd parkeren in de B-zone er een nieuwe parkeerproblematiek ontstaat in de C-zone in de zogeheten overloopgebieden, waar betaald parkeren overgaat in gratis parkeergebied. De oorzaak hiervan ligt voor een groot deel bij langparkeerders, die het betaald parkeren willen ontwijken. In het parkeerdebat werd door de buurt aangegeven dat het vooral om forenzen/werknemers of (internationale) studenten gaat. Dus parkeerders die geen bestemming in de betreffende (woon)buurt hebben.

Voor deze gebieden is een aangepaste probleemdefinitie nodig met ruimte voor maatwerk en een participatieve aanpak. Deze bestaat uit vier stappen.

- Stap 1: 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, loopafstand voor bewoners van 100 tot 150 meter naar een vrije parkeerplek, minimaal 10% vrije parkeercapaciteit). Hiermee wordt de parkeerdruk per straat nauwkeuriger uitgedrukt en kan een beter afgestemde oplossing worden gezocht.
- Stap 2: 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. 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: 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.

Reguleren:

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

Actualisering parkeernormen

Gekoppeld aan de onderscheiden zones dienen ook de parkeernormen te worden geactualiseerd. Hierbij kan, indien daar aanleiding voor is, onderscheid worden gemaakt naar de parkeernormen per zone. In algemene zin zal aansluiting worden gezocht bij de voorgestelde normen van het CROW / ASVV.

Hoofdstuk 4

Vergunningenparkeren

In de zones hart van de stad (A1), centrum (A2) en Schil (B) wordt een eenvoudig systeem van vergunninghoudersparkeren voor bewoners aangeboden. Er wordt een heldere en eenvoudige regeling voor parkeren voor bezoekers van bewoners ingevoerd. Verder is er op straat sprake van het normale betaald parkeren.

4.1 Beschrijving regeling

Aanleiding: gebrek aan duidelijkheid

De huidige regeling ten aanzien van het parkeren door vergunninghouders is feitelijk geïntroduceerd in het centrum, maar door het verplaatsen van de parkeerdruk, is dezelfde regeling ook in de omliggende wijken ingezet. Het systeem is hier niet altijd op toegesneden. Ook de wijze waarop tot introductie wordt overgegaan (het zogenoemde 'piep'-systeem) is onbevredigend, vanwege zijn willekeur en zijn onduidelijkheid voor bewoners en bedrijven naar de toekomst toe. Het is wenselijk om tot een structurele aanpak te komen. Het vergunningenparkeren dient een helder en transparant 'product' te zijn voor bewoners. In het huidige systeem is geen voorziening getroffen voor bezoekers. Het is noodzakelijk om dit aan de huidige regeling toe te voegen in zowel de A-zone als de B-zone. De regeling voor mantelzorgers, huisartsen, verpleegkundigen en dergelijke blijft.

Uitgangspunten van het systeem van vergunningenparkeren

- Indien aan de woning een parkeerplaats op eigen terrein is verbonden, worden gebruikers van de woningen geacht van deze voorzieningen gebruik te maken.
- Indien geen parkeerplaats aan de eigen woning is verbonden kan in de zones hart van de stad (A1), centrum (A2) en Schil (B) een vergunning voor het parkeren in de openbare ruimte worden aangevraagd. In de zone Buitenwijken (C) kan in beginsel vrij op de openbare weg worden geparkeerd en is dus geen vergunningenparkeren benodigd.
- De vergunning is verbonden aan een kenteken, behorende bij het betreffende huishouden.
- De kosten van een parkeervergunning zijn verschillend voor elk van de zones. Bij het vaststellen van de prijs voor een vergunning wordt uitgegaan van op termijn 100% kostendekkendheid.

- Voor de bewoners in de A1-zone dient voor een eventuele tweede voertuig gebruik te worden gemaakt van de parkeervoorzieningen, die in de vrije markt worden aangeboden.
- In de A2-zone en de B-zone (Schil) kan een tweede vergunning tegen een hoger tarief worden verkregen, omdat hiervoor in principe voldoende parkeerruimte beschikbaar is in deze zones. Voor de A2-zone wordt dit definitief afgewogen in relatie tot de 'beschikbare ruimte' in deze zone.
- In de B-zone komt ook een 'woon-werkvergunning' voor werknemers, die woonachtig zijn buiten de gemeente Maastricht, en werken in de betreffende gebied.
- De tarieven voor een parkeervergunning worden jaarlijks conform de inflatie gecorrigeerd. Daarnaast zal de komende jaren sprake zijn van extra tariefaanpassingen om tot 100% kostendekkendheid te komen.
- De gemeente draagt er zorg voor dat er voldoende vergunningenplaatsen beschikbaar zijn in verhouding met het aantal uitgegeven vergunningen. Dit betekent dat het aantal uitgegeven vergunningen per gebied in beginsel maximaal 20% boven het aantal beschikbare plaatsen mag liggen.
- De gebiedsgrootte is zodanig dat de maximale loopafstand voor een vergunninghouder naar zijn of haar woning 300 meter bedraagt.
- Er komt een heldere productdefinitie ten aanzien van de procedure voor het aanvragen van een parkeervergunning. Uitgangspunt hierbij is dat niet langer met een wachtlijst wordt gewerkt. Een voorbeeld van een dergelijke productbeschrijving is hiernaast gegeven.

Bezoekersregeling huishoudens

- Huishoudens in de A-zone en de B-zone (Schil) krijgen de mogelijkheid om een gelimiteerd aantal parkeeruren te kopen voor bezoekers tegen gereduceerd tarief. Vooralsnog wordt per huishouden uitgegaan van maximaal 100 uur per jaar en een korting van maximaal 50% op het geldende tarief. Tevens wordt bij de bezoekersregeling mogelijkheden gecreëerd voor mantelzorg van terminale patiënten. Binnen deze kaders wordt in 2008 een pilot bezoekersregeling gehouden in een gebied binnen de A2 zone en een gebied binnen de B-zone. Eén jaar na invoering wordt de pilot geëvalueerd en wordt de definitieve regeling bepaald. Zulks mede in relatie tot de financiële gevolgen op de gemeentelijke parkeerexploitatie en de druk op het parkeerareaal. Mogelijk wordt dan een meer gedifferentieerde bezoekersregeling uitgewerkt.

Voorbeeld productbeschrijving

- De gemeente draagt er zorg voor dat de wachttijd voor het verkrijgen van een vergunning maximaal drie maanden bedraagt.
- Indien na drie maanden in het eigen parkeergebied nog steeds geen vergunning kan worden verstrekt, kan voor een periode van maximaal drie maanden een vergunning in een van de aangrenzende gebieden worden afgegeven.
- Indien ook in deze gebieden onvoldoende vergunningenplaatsen zijn en ook indien in het eigen gebied na zes maanden nog steeds geen vergunning kan worden afgegeven komt de aanvrager voor een tijdelijke vergunning in aanmerking voor het parkeren op een van de betaald parkeerterreinen voor de resterende periode tot afgifte van de vergunning.

4.2 Beschrijving aanbod

A1-zone

Vergunningenplaatsen worden aangeboden in woonstraten, mogelijk aangevuld met plaatsen in accommodaties. Daarnaast zijn er faciliteiten voor kort parkeren (maximum parkeerduur 1 uur) op straat ten behoeve van doelgericht bezoek. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat de avonduren een hoge parkeerbezetting kennen. Vooralsnog wordt ingezet op een evaluatie van de effecten van invoering van de maatregelen uit de beleidsnota parkeren, Indien blijkt dat de parkeerbezetting hoog blijft kan worden overwogen de tijdsperiode waarin betaald moet worden (het 'tjidsvenster') te verlengen.

A2-zone

Vergunningenplaatsen worden aangeboden op de openbare weg. Daarnaast worden waar mogelijk combi-parkeerplaatsen aangeboden ten behoeve van doelgericht bezoek aan de winkels in de betreffende gebied (maximum parkeerduur 1 uur). Voor de overige parkeerplaatsen op straat geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Op zondagen kent de A2-zone een hoge parkeerbezetting. Er wordt in dit gebied vooralsnog afgezien van verlenging van de betaaltijden in afwachting van een evaluatie van de werking en de effecten van de uitbreiding van de betaaltijden in de aangrenzende A1-zone.

B-zone

Vergunningenplaatsen worden op straat aangeboden. In deze gebieden wordt uitgegaan van combi-parkeren. Dit betekent dat voor de parkeerplaatsen in de openbare ruimte in principe een betaald parkeerregime geldt en dat vergunninghouders hiervoor een 'vergunning' krijgen.

De bestaande 'blauwe zones' – die gelegen zijn in de B-zone – worden 'omgezet' in betaald parkeren; dit met een gereduceerd tarief in het eerste uur (bijvoorbeeld € 0,20 per uur) en een maximum parkeerduur van 2 uur.

C-zone

In de buitenwijken wordt geen regulering van het parkeren voorgesteld. Wel dienen de normen voor de behoefte aan bewonersparkeren per huishouden opnieuw te worden bezien. De problematiek van het tekort aan parkeervoorzieningen in woonwijken wordt volgens de volgende lijnen aangepakt:

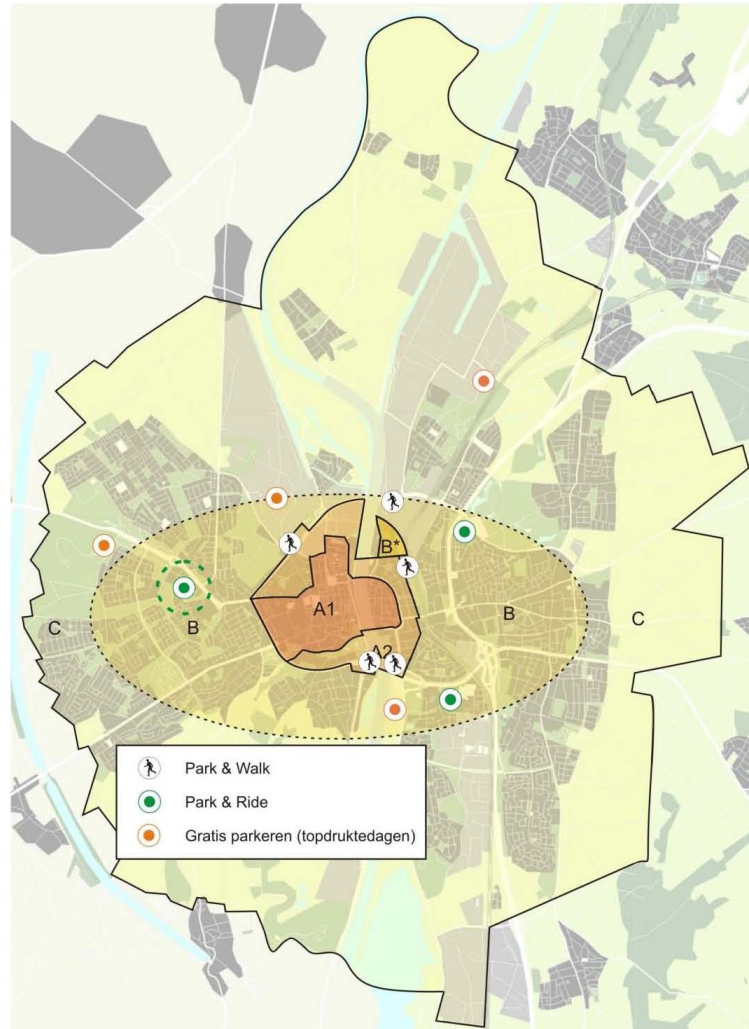
- de parkeerbehoefte voor bewoners moet worden vastgesteld op basis van het aantal huishoudens;
- parkeerruimte die verbonden is aan de eigen woning dient ook als zodanig te worden gebruikt;
- op basis van jurisprudentie moet nader worden vastgesteld in hoeverre kan worden geëist dat ruimte die oorspronkelijk als parkeerruimte op eigen terrein is bedoeld (garages, opritten en Dergelijke) ook daadwerkelijk voor parkeren moet worden gebruikt;
- bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met extra capaciteit ten behoeve van het bewonersparkeren in de buurt;
- gekeken wordt in hoeverre afspraken kunnen worden gemaakt, zodanig dat parkeervoorzieningen bij winkels en bedrijven in de avonden voor bewoners kunnen worden gebruikt.

Blauwe zones niet (langer) toepassen

De voorgestelde regeling voor parkeren bij winkelvoorzieningen betekent ook dat niet langer wordt ingezet op blauwe zones en gebruik van een parkeerschijf om bezoekersparkeren bij winkelvoorzieningen te reguleren. De bestaande 'blauwe zones' – die gelegen zijn in gereguleerde gebieden – worden 'omgezet'. De overige 'blauwe zones' – die gelegen zijn buiten gereguleerde gebieden – worden niet opgeheven tot in het betreffende gebied ook sprake is van parkeerregulering. In de toekomst worden er geen nieuwe 'blauwe zones' gerealiseerd.

De reden hiervoor is dat het systeem van blauwe zones in de praktijk veel beheerskosten vraagt, vooral in handhaving. Daarbij leren de (landelijke) ervaringen dat misbruik van het systeem moeilijk is te voorkomen en op termijn het effect van de blauwe zone afneemt. Met andere woorden: met het systeem van blauwe zones kan moeilijk worden gegarandeerd dat de parkeerplaatsen ten behoeve van winkels ook daadwerkelijk door bezoekers van die winkels worden gebruikt. Het voorgestelde systeem van betaald parkeren - met een gereduceerd tarief in het eerste uur (bijvoorbeeld € 0,20 per uur) en een maximum parkeerduur van 2 uur - nabij winkels biedt deze garanties wel tegen lagere beheerskosten.

Figuur 5.1: Parkeren op afstand d.m.v. P+R en P+W



Hoofdstuk 5

Parkeren in accommodaties en op terreinen

Ook in het beleid ten aanzien van accommodaties en terreinen is samenhang onontbeerlijk. Het onderscheid in de zones geeft aanleiding tot nadere differentiatie in het beleid.

Tariefdifferentiatie op basis van geboden kwaliteit

Op basis van de indeling in zones kan de bezoeker van Maastricht een gevarieerd pallet aan parkeervoorzieningen worden geboden. Hierdoor kan beter worden ingespeeld op de wensen van verschillende groepen bezoekers (lokaal, regionaal of bovenregionaal):

- A1-accommodaties bieden de mogelijkheid om direct in het hart van de stad te kunnen parkeren in hoogwaardige voorzieningen. Deze accommodaties zijn zeer gewild. Op diverse momenten is de vraag groter dan het aanbod. Hier zou – mede omwille van de ‘sturing’ - een hoger tarief moeten gelden. Hiermee kan tevens wachtrijvorming worden teruggedrongen. Hoe tariefdifferentiatie wordt ingevoerd wordt nader onderzocht.
- Park&Walk: Bezoekers die bereid zijn maximaal 500 meter te lopen tot het hart van de stad kunnen terecht in de A2-accommodaties. Tegenover de extra inspanning staat dat de tarieven in de A2-accommodaties lager liggen dan in de A1-accommodaties. In figuur 5.1. is dit aangegeven met de ‘voetgangerssymbolen’.
- Park&Ride: Bezoekers die de auto voor een laag tarief willen parkeren maken gebruik van de B-accommodaties en lopen over grotere afstand, dan wel maken gebruik van frequente shuttles naar de binnenstad. Wanneer de A1-en A2-accommodaties een hoge bezetting kennen, rijden er extra shuttles om het voor klanten aantrekkelijker te maken. In figuur 5.1. is dit aangegeven met de ‘groene bollen’.
- Bezoekers die gratis willen parkeren kunnen dit doen op C-locaties en gebruik maken van de minder frequente reguliere busverbindingen. Deze terreinen kunnen eveneens op topdruktedagen in combinatie met shuttles worden gebruikt om voldoende capaciteit te garanderen. Bekeken moet worden of inzet van shuttles naar de gratis C-locaties ook buiten de topdruktedagen nuttig en nodig is. In figuur 5.1. is dit aangegeven met de ‘oranje bollen’.

Bezoekersparkeren geconcentreerd

Omwille van de eenvoud, kwaliteit en herkenbaarheid is het van belang het bezoekersparkeren in toenemende mate te concentreren in parkeeraccommodaties, zoals garages en terreinen. In het bestaande beleid wordt bij diverse ontwikkelingen in de binnenstad extra parkeer capaciteit voor bezoekers toegevoegd ter compensatie van het verdwijnen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit binnen de vastgelegde normstelling van 7.300 parkeerplaatsen in de binnenstad.

Parkeren voor werkenden en bewoners op eigen terrein

Als uitgangspunt geldt dat nieuwe voorzieningen in de eigen parkeerbehoefte dienen te voorzien. De te hanteren parkeernorm voor kantoren, voorzieningen en instellingen dient te worden geactualiseerd, waarbij ruimte is voor een verschillende normering per zone. De mogelijkheid bestaat om met een storting in het parkeerfonds een lager aantal parkeerplaatsen te realiseren en de parkeerbehoefte bij bestaande accommodaties in te kopen.

Parkeren voor werkenden en bewoners in accommodaties en terreinen

Voor de accommodaties en terreinen kunnen abonnementen voor werkenden of bewoners worden aangeboden. Hierbij gelden de volgende beleidslijnen:

- De capaciteit van de A1-accommodaties dient zo veelmogelijk benut te worden voor bezoek aan de binnenstad. Het gaat hier om de Mosae Forumgarage, OLV-garage, het Bassin en de Vrijthofgarage. Hier wordt een uitsterf beleid ten aanzien van uitgifte van parkeerabonnementen voor werkenden of bewoners voorgestaan.
- Ten aanzien van de A2-accommodaties geldt dat een multifunctionele benutting wordt nagestreefd, waarbij de beheerder/ exploitant in hoge mate de vrijheid wordt geboden de beschikbare capaciteit optimaal te benutten. In accommodaties, die zijn gekoppeld aan een bepaald stedenbouwkundig programma (bijvoorbeeld Belvedere, Tapijnkazerne), geldt dat de eigen parkeerbehoefte moet worden opgevangen. Daarnaast is ruimte voor het aanbieden van parkeren voor bewoners (2e autobezitters), bezoekers van de binnenstad en abonnementen voor werkenden; hierbij geldt in totaal 7.300 parkeerplaatsen als maximum.
- Accommodaties in de B-zone zijn veelal voor eigen werkenden of bezoekers aangelegd. Ruimte voor medegebruik voor werkenden of bezoekers in het centrum kan daardoor beperkt zijn. De normering wordt geactualiseerd. Aan de beheerder wordt ruimte gegeven het gebruik van de accommodaties te optimaliseren. Op de parkeerterreinen aan de binnenstadsrand (Grens A2-zone en B-zone) komt een specifiek ‘woon-werkabonnement’ voor forensen, die werkzaam zijn in de A-zone en woonachtig zijn buiten de gemeente Maastricht.

Tarieven nader vaststellen

Gekoppeld aan de bovengenoemde uitgangspunten dienen de uur- en dagtarieven voor de verschillende accommodaties nader te worden bepaald. Per zone dient de tariefstelling uniform te zijn. Bij de tariefstelling voor de A1-accommodaties kan daarbij optimalisering van het gebruik de leidraad zijn; als er telkens lange wachtrijen ontstaan voor deze accommodaties kan het een aanwijzing zijn dat deze accommodaties te aantrekkelijk zijn ten opzichte van de A2-accommodaties. Door een gericht tariefbeleid van de A1- accommodaties ten opzichte van de A2- accommodaties kan het gebruik van deze laatste worden bevorderd en daarmee de bereikbaarheid van de binnenstad als geheel worden verbeterd. Verder is een uniform straatparkeertarief en vergunningentarief voor de verschillende zones gewenst, waarbij we de zone A1 en A2 als samenhangend geheel zien (A- zone). Evident is dat een en ander adequaat moet worden gecommuniceerd naar de diverse doelgroepen (bewoners, werkenden, bezoekers).

Hoofdstuk 6

Parkeren op afstand

Werkenden en bezoekers wordt een samenhangend product geboden, waarbinnen de 'klant' eigen keuzes kan maken. Op topdruktedagen functioneert het geheel als een samenhangend systeem.

Parkeren op afstand als onderdeel van een totaalconcept

In het voorgestelde parkeerbeleid wordt P+R feitelijk niet langer als zelfstandig element opgepakt, maar is het opgenomen in een totaalconcept van parkeren op afstand. De gebruikers, werkenden en bezoekers, maken hierbinnen eigen keuzes. Afhankelijk van de geboden kwaliteit zijn er ook verschillen in tarieven.

Park&Walk: parkeren op loopafstand

Maastricht is een compacte stad. De meeste bestemmingen in de stad liggen op loopafstand van elkaar. Bovendien zijn de looproutes veelal aantrekkelijk. Dit maakt parkeren op loopafstand kansrijk, indien daar een lager tarief tegenover staat. Locaties die daarvoor in aanmerking komen zijn de Kennedybrug (A2), de Cabergerweg (A2), Centrum/ De Griend (A2) en Station Noord (A2) en in minder mate de Noorderbrug (B) en (wellicht zelfs) het Gouvernement (B). Hier kunnen tegen marktconforme tarieven Park&Walk- abonnementen voor werkenden in de stad worden aangeboden. Ook worden mogelijkheden van Park&Bike nader bekeken. Voor bezoekers kunnen deze locaties vanwege een lager tarief aantrekkelijk zijn. De inzet is erop gericht om door tariefbeleid en een heldere communicatie deze locaties te positioneren ten opzichte van de A1 locaties. Mogelijkheden om de aansluiting van de parkeerterreinen op het reguliere openbaar vervoer te verbeteren moeten worden benut door in- en uitgangen van de accommodaties en halten van openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. Ook worden de looproutes vanaf diverse parkeerlocaties naar de binnenstad verbeterd.

Park& Ride als kwaliteitsproduct

De voorzieningen voor Park&Ride maken deel uit van het totaalproduct van parkeren in de binnenstad. Een deel van de parkeerbehoefte wordt op afstand gerealiseerd en door snel openbaar vervoer verbonden met de binnenstad. Om P+R goed te laten functioneren is een hoge kwaliteit van het product noodzakelijk. Het P+R- product is één product en bestaat uit:

- een parkeerterrein met (ruim) voldoende parkeerplaatsen, goed bereikbaar vanaf de hoofdinvalswegen;
- een herkenbare, snelle en frequente (minimaal 4 maal per uur) shuttle naar de binnenstad;
- voorzieningen om de sociale veiligheid op het parkeerterrein te garanderen (bewaking);
- marketing;
- een concurrerend eenheidstarief voor alle inzittenden van een auto (maximaal € 3,-per dag).

Het is van belang dat de P+R-terreinen voor langere tijd beschikbaar zijn om gewoontegedrag bij consumenten mogelijk te maken.

Capaciteit: minimaal 800 plaatsen voor dagelijkse verplaatsingen

Voor dagelijkse verplaatsingen (woon- werk en woon- winkel) is behoefte aan ongeveer 800 plaatsen. Deze moeten op werkdagen, op koopavond, zaterdag en koopzondag beschikbaar zijn. Daarnaast is behoefte aan Park&Ride- voorzieningen bij grootschalige evenementen en op topdruktedagen. De verdeling van de capaciteit dient aan te sluiten bij de oriëntatie van de regionale stromen van het autoverkeer naar de stad. Hierin neemt de A2/ A79 corridor een prominente plaats in (zie figuur 6.1). De meest geschikte Park&Ride- terreinen voor (dagelijkse) verplaatsingen zijn de Geusselt, Mecc, Brusselse Poort en op termijn de Beatrixhaven (in relatie tot de geplande lightrailhalte). De locaties worden successievelijk ontwikkeld binnen de gestelde kwaliteitsnormen, zoals verwoord op voorgaande pagina.

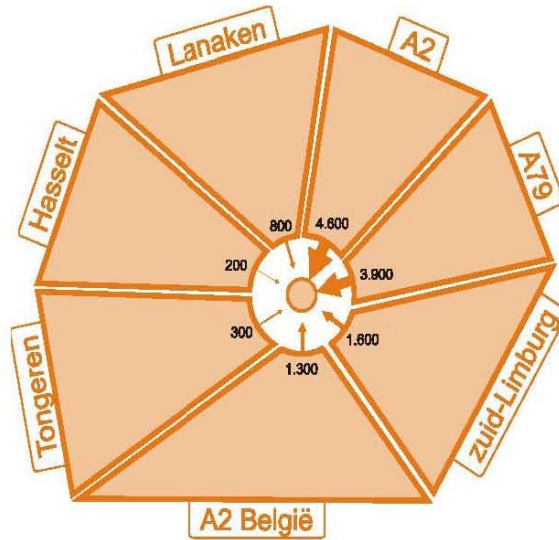
Extra P+R bij evenementen en topdruktedagen

Voor evenementen en topdruktedagen zijn wellicht op sommige momenten extra P+R- voorzieningen nodig. Deze kunnen worden gevonden bij de Dousberg, Bosscherlaan (na voltooiing van Belvedere) en het Gouvernement. Deze laatste kan gedurende de bouwtijd van de A2- traverse permanent operationeel zijn. Op de dagen dat deze terreinen worden gebruikt wordt een shuttleverbinding met de binnenstad opgezet. Op deze manier wordt ook op topdruktedagen en bij evenementen de bereikbaarheid van de stad gegarandeerd.

Organisatie en financiering nader onderzocht

Park&Ride kan alleen dan functioneren wanneer het als een helder en duidelijk product in de markt wordt gezet. Verschillende organisatiemodellen zijn denkbaar, waarbij het uitgangspunt is dat de regie over het product in één hand is. Het organisatiemodel voor Park&Ride is onderwerp van nadere studie.

Figuur 6.1: verdeling inkomend verkeer



Figuur 6.1: verdeling inkomend verkeer

Pilotproject P+R

In alle vergelijkbare steden is gebleken dat introductie van P+R een zaak van langere adem is. Na een moeizame start wordt het uiteindelijk een succes. Ook voor Maastricht moet rekening gehouden worden met een aanlooperperiode, waarin gebruikers en bezoekers van de binnenstad moeten wennen aan het product. Het bieden van een heldere en herkenbare pilot kan helpen om P+R sneller van de grond te

krijgen. De belangrijkste locatie voor P+R, de Geusselt, is op langere termijn ontsloten met regulier openbaar vervoer (na voltooiing van de stationstraverse). Op korte termijn kan een pilot worden opgezet met een pendelverbinding tussen de Geusselt, Noorderbrug en de binnenstad (Markt). Opzet en financiering van deze pilot moet nader worden uitgewerkt evenals het totale P+R-product. Dit binnen de kaders, zoals vastgesteld in het raadsbesluit inzake de planontwikkeling Geusselt (2006-03173). Hiertoe wordt een verdiepingsslag uitgevoerd. Rekening moet worden gehouden met een substantiële bijdrage uit het mobiliteitsfonds ten behoeve van de pilot P+R Geusselt.

In het kader van de implementatienota P+R, een uitwerking van de beleidnota parkeren, is de genoemde voorkeurslocatie binnen het zoekgebied Maastricht-Noord, omgeving Geusselt, vanwege voortschrijdend inzicht verlaten. In verband met de ombouw van de A2 en de realisatie van de lightrail op de Heuvelandlijn zal een locatie in de Beatrixhaven van grotere waarde zijn dan een locatie in de omgeving van de Geusselt.

Hoofdstuk 7

Overige aspecten

In dit hoofdstuk worden enkele algemene aspecten behandeld. Het gaat om communicatie, controle en handhaving, innovatie en financiën.

7.1 Communicatie

Een heldere communicatie is essentieel

De indeling in verschillende zones geeft goede mogelijkheden voor een heldere communicatie van het parkeerbeleid naar zowel bewoners, bezoekers en werkenden in de stad. Deze mogelijkheden moeten optimaal worden benut en per doelgroep gericht moeten worden ingezet.

Bezoekers: informeren over de opties

Bezoekers van de stad moeten worden geïnformeerd over de verschillende mogelijkheden en tarieven. De wijze waarop dit kan gebeuren dient nader te worden uitgewerkt. Uiteindelijk doel is om de keuzen die een bezoeker heeft helder te communiceren via gerichte brochures, internet en via (dynamische) parkeerroute-informatie langs de invalsroutes. Inmiddels is een projectgroep opgericht waarin Q-park, Veolia en de projectorganisatie A2 participeren.

Bewoners: heldere productdefinitie, transparante kosten

Voor vergunninghouders is het van belang dat het product 'parkeervergunning' in heldere kenmerken wordt beschreven, inclusief aanvraagprocedure. Daarnaast dienen de werkelijke kosten beter inzichtelijk te worden gemaakt, waarmee tevens duidelijk wordt dat de vergunninghouders maar een deel van de werkelijke kosten dragen.

Werkenden : vervoermanagement binnenstad/ Randwijk

Samen met de ondernemers in de binnenstad en Randwijk moeten afspraken worden gemaakt over de bereikbaarheid van de eigen werknemers. Het eigen belang van alternatieve vervoerwijzen door werknemers (fiets en openbaar vervoer) dient hierbij te worden gecommuniceerd ('eigen werknemers bezetten de plaatsen van bezoekers'). Daarnaast kunnen instellingen en bedrijven samen met marktpartijen (o.a. vervoerders, Q-Park) afspraken maken voor het parkeren van de eigen werknemers en de verschillende opties die daarvoor beschikbaar zijn. Ook komt er een woon-werkregeling voor forensen, die werkzaam zijn in de binnenstad en woonachtig zijn buiten de gemeente Maastricht.

7.2 Parkeercontrole en handhaving

In de gemeente Maastricht is thans sprake van circa 8.500 gereguleerde straatparkeerplaatsen. Het betreft vergunninghoudersparkeerplaatsen en betaalde parkeerplaatsen. Parkeerregulering werkt alleen als sprake is van een adequate controle en handhaving.

De taak van parkeercontrole en -handhaving is binnen de gemeente Maastricht organisatorisch ondergebracht bij het bureau 'Integrale handhaving' dat functioneert onder regie van de politie regio Zuid-Limburg.

De kwaliteit van de parkeercontrole en -handhaving bij het betaald parkeren wordt veelal uitgedrukt in de 'betalingsbereidheid'. In 2006 is dit onderzocht in Maastricht; er is een betalingsbereidheid gemeten van 71%.

In de regel geldt een norm voor de betalingsbereidheid tussen de 80% en de 90%. Voor de gemeente Maastricht wordt de 'norm' voor de betalingsbereidheid bij het betaald parkeren vastgesteld op 85%.

7.3 Innovatie

Op het gebied van parkeren doen nieuwe ontwikkelingen zich in snel tempo voor. Innovatieve ontwikkelingen zijn er op het gebied van:

- Mechanisch parkeren;
- Realtime-parkeren (betalen per minuut);
- Mobiele parkeerverwijzing (in-car);
- Parkeerarrangementen (P+R);

We zullen nieuwe ontwikkelingen monitoren en doen voorstellen voor de toepassing, indien dit kansrijk wordt geacht.

7.4 Financiële aspecten

Uitgangssituatie

Door de overeenkomst met Q-park is er een positief saldo ten aanzien van de exploitatie van de parkeeraccommodaties. Ook het omzetten van het vrijparkeren op straat in betaald parkeren levert de gemeente jaarlijks inkomsten. Het straatparkeren, de uitgifte van vergunningen en de heffing op overtredingen leverde in 2006 circa 7 miljoen euro op. Daar staat een bedrag van circa 4 miljoen euro aan beheer- en exploitatiekosten tegenover. Van het resterende bedrag wordt circa 2 miljoen euro gestort in de algemene middelen (= taakstelling) en de resterende 1 miljoen euro in het Mobiliteitsfonds. Hieruit worden verschillende onderdelen uit het mobiliteitsprogramma gefinancierd. Onderscheid is hierbij te maken in eenmalige investeringen en jaarlijks terugkerende exploitatiekosten, zoals de exploitatie van de fietsstallingen.

Trendmatige ontwikkeling

Het probleem dat zich voordoet is dat de inkomsten uit parkeren trendmatig dalen. Dit is een gevolg van een afname van het aantal straatparkeerplaatsen en een toename van parkeerplaatsen voor vergunninghouders. De exploitatie van de plaatsen voor vergunninghouders is nu slechts voor circa 55% kostendekkend.

Tegenover de dalende inkomsten staan stijgende uitgaven uit het Mobiliteitsfonds, zowel door structurele als door incidentele uitgaven. Voorbeelden hiervan zijn:

- de uitbreiding van het aantal bewaakte fietsstallingen;
- de exploitatie van de bewaakte fietsstallingen;
- de handhaving van het fietsstallingsbeleid;
- de verlegging van de OV-as.

Nieuw beleid is nodig om deze onevenwichtige ontwikkeling opnieuw in balans te brengen.

Naar een structureel financieel gezonde parkeerexploitatie

Uitgangspunt is dat de uitwerking en implementatie van het nieuwe parkeerbeleid plaats dient te vinden binnen evenwichtige, financiële kaders. Dit betekent dat maatregelen noodzakelijk zijn om de bestaande neergaande trend om te buigen en dat kostenverhogende elementen in het nieuwe parkeerbeleid moeten worden gecompenseerd door opbrengstverhogende elementen.

Dit betekent dat op korte termijn de aandacht gericht moet zijn op:

- Het volledig kostendekkend maken van het vergunninghoudersparkeren (conform raadsbesluit 'Kaderbrief 2006') door bedrijfsmatige vereenvoudigingen, kostenverlaging en het stapsgewijs verhogen van de prijs voor een vergunning.
- De parkeercontrole en -handhaving is thans zo'n 65% kostendekkend. Gestreefd wordt naar een meer - zo mogelijk 100% -kostendekkende parkeercontrole en -handhaving.
- Een verhoging van de betalingsbereidheid naar 85%.
- Het doorvoeren van de kwaliteitsimpuls van de Park&Walk terreinen (A2-zone), die in het voorjaar van 2007 wordt uitgevoerd.
- Door het inzetten van tariefdifferentiatie als sturingselement kan een betere bezetting van de parkeerfaciliteiten worden bereikt.

Deze maatregelen verstevigen het financiële fundament van het parkeerproduct en reduceren de financiële risico's. Hierdoor is het financieel verantwoord om daarnaast andere financieel 'onrendabele' elementen te implementeren, zoals verbetering en uitbreiding van P+R, maatregelen in het kader van

topdruktedagen en een bezoekersparkeerregeling. Uitgangspunt blijft verder dat de tarieven zich conform de 'staffel' en trendmatig met de inflatie-index blijven ontwikkelen.

Verder zal in de toekomst een 'parkeerexploitatie-model' worden ingezet om enerzijds de financiële gevolgen van bepaalde parkeermaatregelen te kunnen berekenen en anderzijds om 'sturing' te geven aan te treffen parkeer(tarief)maatregelen. Dit om een financieel-beleidsmatig verantwoord parkeerbeleid te blijven voeren. Een en ander met inachtneming van de economische concurrentiepositie van de stad.

Hoofdstuk 8

Uitvoering

Om uitvoering te geven aan de beleidslijnen zoals in deze discussienotitie verwoord is samenwerking met private partners onontbeerlijk. Voorgesteld wordt om in samenwerking met deze partijen het beleid te concretiseren en in uitvoering te nemen.

De kern van het parkeerbeleid in Maastricht wordt gevormd door de volgende drie uitgangspunten:

- Parkeerbalans centrum; De parkeerbalans voor het centrum wordt vastgesteld op maximaal 7.300 parkeerplaatsen voor bezoekers binnen de singels, alsmede minimaal 800 parkeerplaatsen door middel van Park&Ride.
- Financiën parkeerexploitatie; De parkeerregulering dient zodanig te worden uitgewerkt dat sprake is en blijft van een gezond financieel perspectief. Dit mede in relatie tot de stedelijke opgave op het gebied van verkeer en vervoer, alsmede binnen de maatschappelijke en economische context.
- College van B&W voert uit; De uitvoering van de maatregelen uit de 'Beleidsnota parkeren' geschiedt door het college van burgemeester en wethouders, ná overleg met de raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit.

Het parkeerbeleid in Maastricht wordt nader vorm en inhoud gegeven door de volgende concrete activiteiten:

1. Parkeerbeleid zonaal; Er wordt een heldere eenduidige parkeerregeling ingevoerd op basis van een zonale indeling met ingang van 1 januari 2008.
2. Vereenvoudiging vergunninghoudersparkeren; Dit rekening houdende met de recente wijziging van de gemeentewet in relatie tot luchtkwaliteit, de nieuwe zonering en financiële aspecten, zoals 100% kostendekkingsgraad in 2010.
3. Bezoekersregeling huishoudens; Er wordt in 2008 een proef gehouden met een bezoekersregeling in een gebied in de A-zone en een gebied in de B-zone. Op basis van een evaluatie wordt bezien op welke wijze de bezoekersregeling definitief wordt ingevoerd in het gehele gereguleerde gebied.
4. Parkeerregeling mantelzorg en hulpverleners; Hulpverleners voor terminale patiënten hebben de mogelijkheid een vergunning aan te vragen. Op basis van een evaluatie van de proef bezoekersregeling wordt een regeling voor mantelzorgers opgesteld.
5. Parkeren op afstand; In 2007 zijn vier parkeerterreinen hoogwaardig ingericht tot veilige en volwaardige Park&Walk terreinen. Ook de looproutes naar de binnenstad worden onder de loep genomen. Park&Ride wordt ingevoerd door de aanleg van een pilot R+R terrein op de locatie Geusselt. Door voortschrijdend inzicht is de locatie Beatrixhaven eveneens bestemd als P+R terrein. Daarnaast wordt het bestaande Park&Ride-systeem vanaf de locatie Mecc verbeterd.
6. Uitbouw parkeerproduct; Het parkeerproduct Maastricht wordt verder uitgebreid op een kwalitatief hoogwaardig niveau met hoogwaardige parkeergarages en -terreinen en adequate dynamische bewegwijzering.
7. Regeling topdruktedagen; Op topdruktedagen is sprake van een niet normale situatie t.a.v. de verkeers- en parkeerdruk. Dit vergt een bijzondere benadering, teneinde de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad tijdens deze momenten te waarborgen. Deze regeling is eind 2007 ingevoerd.
8. Meertaligheid; Aanwijzingen op parkeerautomaten is reeds aanwezig in vier talen. De mogelijkheden voor de invoering van meertaligheid bij overige parkeeraanwijzingen wordt nader onderzocht.
9. Parkeercontrole en -handhaving; De parkeercontrole en -handhaving dient zodanig te zijn dat de betalingsbereidheid bij het betaald parkeren tenminste 85% bedraagt.
10. Uitwerkingsnotitie parkeernormen ruimtelijke projecten; Er dient een uitwerkingsnotitie te worden opgesteld, waarin de landelijke parkeernormering voor ruimtelijke projecten waar nodig en wenselijk 'specifiek' worden gemaakt.
11. De parkeerontwikkelingen worden gemonitord en tweemaal gerapporteerd. Dit wordt gedaan in een parkeermonitor.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 1 november 2016.



de griffier,
J.L.L. Goossens

de burgemeester,
J.M. Penn-te Strake