



Raadsvergadering	1 november 2016
Volgnummer	93-2016
Onderwerp	aanpassing beleidsnota parkeren
Programmanummer	12 Verkeer en mobiliteit
Registratienummer	2016-29802
Collegevergadering	13 september 2016
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	RJ Lamers Telefoonnummer: 043-350 4399 rob.lamers@maastricht.nl
Bijlagen	

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Met dit besluit wordt de Beleidsnota Parkeren uit 2008 aangepast om maatwerk mogelijk te maken bij de aanpak van parkeeroverlast in buurten waar nu geen parkeerregulering geldt. Dit probleem speelt in enkele buurten die in de invloedssfeer liggen van buurten waar het parkeren wel gereguleerd is. Vaak is het parkeerprobleem daar het gevolg van langparkeerders zoals studenten of forenzen in woonwijken. Daarom heeft het college van Burgemeester en Wethouders tijdens de stadsronde van 21 juni 2016 voorgesteld om in dialoog met de buurten tot eenvoudiger maatwerkoplossingen te komen. Gedacht wordt aan de invoering van een blauwe zone (zone waarin een parkeerdurbeperking geldt via gebruik van een parkeerschijf) of combiparkeren. Om deze aanpak mogelijk te maken op de voorgestelde manier, zal de Beleidsnota Parkeren op onderdelen moeten worden aangepast. Hiervoor ligt nu dit raadsvoorstel voor.

Beslispunten

1. De aanpak uit deze nota vast te stellen als aanvulling op en aanpassing van de gemeentelijke beleidsnota Parkeren 2008.
2. De dekking af te wegen bij de besluitvorming Kaderbrief 2017



1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

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

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.

Tijdens het debat ontstond de roep om invoering van een blauwe zone in deze gebieden. De raad heeft 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.

Op basis daarvan heeft in de stadsronde van 21 juni 2016 het college een voorstel voor een aanpak gepresenteerd welke in de stadsronde positief is ontvangen. De voorzitter en de aanwezige woordvoerders hebben ingestemd met de voorgestelde oplossingsrichtingen.

Voor de uitwerking daarvan is het nodig de huidige beleidsnota Parkeren (2008) op onderdelen aan te passen. Deze nota 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. Om deze reden en om meer maatwerk te kunnen hanteren in de aanpak is een aanpassing van de Beleidsnota Parkeren nodig.

Het vaststellen van parkeerbeleid is een raadsbevoegdheid. Hiervoor ligt nu dit raadsvoorstel voor.



2. Gewenste situatie.

Om over te gaan op reguleren van parkeren buiten de huidige gereguleerde gebieden stelt de vigerende Beleidsnota Parkeren van september 2008 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.

Dit laat zien dat de probleemdefinitie en de aanpak uit de Beleidsnota Parkeren onvoldoende soelaas bieden 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.

Derhalve wordt een aanpak voorgesteld waarbij de parkeerdruk in een veel kleiner gebied (straat of buurniveau) wordt gemeten. 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.



De aanpak (bedoeld als aanvulling op de Beleidsnota Parkeren):

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 hebben ieder verschillende voor- 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
Langparkerende visite en bezoek kan worden gefaciliteerd	Geen in Maastricht bestaande oplossing voor langparkerende visite of bezoek
Te digitaliseren, dus parkeerbeheer en handhaving	Niet te digitaliseren. Dus vanaf 2018 minder



kan efficiënt.	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 visiteregeling. 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 aanzienlijk duurder. Daar komt bij dat blauwe zones geen inkomsten genereren uit geïnde boetes (deze inkomsten zijn voor het openbaar ministerie).

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.

3. Argumenten.

De argumenten zijn vervat in de voorgestelde aanpak onder punt 2 van deze nota.

4. Alternatieven.

Alternatieven zijn integraal verweven in de aanpak, aangezien de diverse te hanteren parkeermaatregelen afgestemd op de buurt tegen elkaar worden afgewogen.

5. Financiën.

Over elk gebied vindt na een participatie- en dialoogproces met de buurt besluitvorming plaats door het college aan de hand van een breed gedragen voorstel. Dit voorstel wordt dan qua exploitatie financieel vertaald in uitvoerings-, beheers-, handhavings- en onderhoudskosten en inkomsten. De gekozen oplossing per gebied bepaalt mede de hoogte van eventuele kosten. De structurele kosten kunnen per gebied uiteenlopen. In de meeste gevallen gaat het om delen van een buurt, vaak enkele straten.



Er is sprake van jaarlijkse kosten in een bandbreedte van € 60.000,- tot € 120.000,- bij een blauwe zone exclusief btw per deelgebied, afhankelijk van het aantal straten. Invoering van alleen betaald (combi) parkeren leidt meestal tot een positief resultaat (afhankelijk van de inkomsten van bezoekers die betaald parkeren).

In 2017 is het voornemen om in drie gebieden te starten met regulering. Na afronding van een participatieve aanpak per gebied zal het college inclusief de hiermee gemoeide kosten een besluit nemen. De verwachting is dat in de komende jaren in meer gebieden gestart zal worden met parkeerregulering in de C-zone.

Deze structurele kosten kunnen niet opgevangen worden binnen de huidige meerjarenbegroting straatparkeren dan wel binnen programma 12 (verkeer en mobiliteit). Bij Kaderbrief 2017 zal de afweging plaatsvinden over de dekking. Hierbij wordt primair gekeken binnen programma 12 (verkeer en mobiliteit). Mocht dit geen soulaas bieden dan worden de kosten opgenomen in het gemeentebrede budgettaire kader.

6. Vervolg.

Na vaststelling van dit raadsvoorstel zal worden gestart met de uitvoering. Hierbij geldt de volgende fasering:

1. Het starten van de dialoog in de gebieden die onder deze aanpak vallen.
2. Eind 2016 - begin 2017 zal de uitkomst worden vastgelegd in een separaat collegebesluit per gebied.
3. Vervolgens: Implementatie van de maatregelen per gebied.

7. Participatie

De aanpak wordt najaar 2016 uitgewerkt in overleg met de buurtkaders. Daarnaast wordt een draagvlakmeting uitgevoerd in de betrokken buurten over de voorgestelde maatregelen.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

De Burgemeester,

P.J. Buijtels.

J.M. Penn-te Strake.



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

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

gelet op de raadsbevoegdheid om nieuw beleid vast te stellen.

BESLUIT:

1. De aanpak uit deze nota vast te stellen als aanvulling op en aanpassing van de gemeentelijke beleidsnota Parkeren 2008.
2. De dekking af te wegen bij de besluitvorming Kaderbrief 2017

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

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit