



CAHIER PARKEERTARIEVEN

D66 Cahiers

Met de reeks D66 Cahiers wil de fractie van D66 Maastricht een bijdrage leveren aan opinievorming en discussie over actuele lokale onderwerpen. In de cahiers wordt een onderwerp verder uitgediept. De fractie ziet de cahiers als een voorzet om de discussie over een bepaald onderwerp aan te gaan.

Reacties zijn van harte welkom.

*Fractie D66 Maastricht
Postbus 1992
6201 BE Maastricht
info@d66maastricht.nl*

Talent gezocht

D66 Maastricht is een politieke partij die bruist van de ideeën en concrete plannen. D66 Maastricht is op zoek naar mensen die willen meedenken, meepraten meedoen. Bezoek onze activiteiten, onze bijeenkomsten en help mee Maastricht te veranderen.

Kijk voor meer informatie op www.d66maastricht.nl

Inleiding

Per jaar bezoeken 22 miljoen mensen¹ Maastricht. Een groot deel daarvan komt met de auto en geeft er de voorkeur aan om in het hart van de stad te willen parkeren. De gevolgen hiervan zijn voor iedereen duidelijk waarneembaar.

De parkeerdruk op de binnenstad -die een beperkte omvang heeft- is enorm groot. Ook is de binnenstad op steeds meer dagen slecht bereikbaar. Dat is onwenselijk. Het tast de leefbaarheid van de binnenstad aan. Denk aan zaken als zoekverkeer en de uitstoot van fijnstof. Daarnaast heeft het nadelige gevolgen voor de Maastrichtse economie, die voor een wezenlijk deel afhankelijk is van diezelfde binnenstad. Deze problemen moeten worden aangepakt, maar hoe?

Om de binnenstad leefbaar en bereikbaar te houden, wil D66 de volgende alternatieven voor de auto bieden:

1. Uitbreiden en verbeteren van de fietsinfrastructuur, zoals: meer fietspaden, verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie op bestaande fietspaden, meer fietsenrekken op drukke plaatsen, bestaande (bewaakte) stallingen langer open, nieuwe stallingen. Zonder daarbij voetgangers en parkbezoekers uit het oog te verliezen. Om te bevorderen dat kinderen en tieners veilig met de fiets naar school kunnen, wil D66 een optimale en veilige verbinding tussen huis en school.
2. Stimuleren dat mensen gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals: door lagere prijzen van buskaartjes, afstemmen van vertrektijden van de verschillende soorten openbaar vervoer (bus en trein), het bevorderen van de snelheid door het aanpakken van knelpunten op de openbaar vervoersroutes, bevorderen sociale veiligheid door op bepaalde tijdstippen meer personeel in te zetten, herstel van het nachtelijk openbaar vervoer met bus en trein.
3. Bevorderen dat mensen aan de randen van de stad parkeren, zoals: verruimen en verbeteren parkeermogelijkheden aan de randen en aansluitend vervoer met shuttle busjes (zogenoeten Park & Ride), lagere parkeertarieven aan de randen en hogere tarieven in het centrum, tevens de samenwerking zoeken met de buurgemeenten, zowel aan de Belgische als de Nederlandse zijde van de grens, om met hen voorzieningen te realiseren.
4. Het parkeren in het centrum te beperken, mits aan het gestelde onder 3 is voldaan, door een aantal straatparkeerplaatsen in het centrum te vervangen door vergunningparkeren voor bewoners met een strikt handhavingsregime.

Hoogte en differentiatie van parkeertarieven bieden de mogelijkheid tot sturing. In dit cahier formuleren wij hiertoe uitgangspunten. Op basis van die uitgangspunten komen wij tot voorstellen voor een nieuwe parkeersonderverdeling in de binnenstad, een verschil in hoogte van tarieven tussen de straatparkeren en garageparkeren, een verschil in hoogte van de tarieven tussen de garages en de mogelijkheid om per minuut te betalen (ook wel bekend als just-in-time).

Guido Mertens
Harald Barendse
Clemens van der Linden

¹

Bericht in Dagblad De Limburger van 17 juli 2009 naar aanleiding van onderzoek door Bureau Locatus.

1. Parkeertarieven: de stand van zaken

De belangrijkste tarieven zijn²:

- basistarief parkeergarages: € 2,20 per uur.
- straatparkeren A-zone: € 2,60 per uur.
- straatparkeren in de B-zone: € 1,40 per uur.

De raad stelt de parkeertarieven jaarlijks vast. Echter daarbij moet rekening worden gehouden met de afspraken die met Q-Park in 2003 zijn gemaakt. Q-Park heeft toen alle gemeentelijke parkeergarages overgenomen, ingrijpend gerenoveerd en de Vrijthofgarage zelfs helemaal opnieuw opgebouwd. De afspraken met Q Park lopen door tot 2030

Het vergelijken van de parkeertarieven met andere steden is moeilijk. Maastricht is geen grote stad (120.000 inwoners), maar is wel de op één na drukst bezochte stad in Nederland. In Nederland trekt alleen de stad Amsterdam meer bezoekers. Straatparkeren (grachten) kost € 5,- per uur en in een garage parkeren (Bijenkorf/De Dam) kost € 4, per 54 minuten, oftewel € 4,44 per uur.

2. Uitgangspunten

Bij het bepalen van de hoogte van de parkeertarieven hebben wij de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. D66 is voorstander van het principe: hoe dicht bij het centrum parkeren, hoe hoger het tarief, hoe verder weg van het centrum, hoe lager het tarief. Op deze manier beloon je mensen die bereid zijn om een stuk te lopen, de binnenstad ontlasten van verkeer en daarmee de luchtkwaliteit niet verslechteren.
2. De Vrijthofgarage ligt het meest centraal en is het meest populair. Het tarief van de Vrijthofparkeergarage mag daarom wat D66 betreft hoger dan € 2,20 per uur zijn.
3. De tarieven van de garages Onze Lieve Vrouweparking, Mosae Forum en Bassin behouden. Dit noemen we vanaf nu het basistarief, dat momenteel op €2,20 per uur staat.
4. De garages Plein 1992, Bonnefanten, de Colonel en de Griend mogen goedkoper worden dan € 2,20 per uur. Op deze manier verdient Q-Park meer aan het Vrijthof, maar minder aan de garages Plein 1992, Bonnefanten, de Colonel en de Griend. Het doel is dat deze verschillen in inkomsten elkaar compenseren.
5. Straatparkeren moet duurder zijn dan garageparkeren. Op deze manier staat er minder blik op straat. Verder dient zoekverkeer hierdoor zoveel mogelijk ontmoedigd te worden.
6. Invoeren betalen per minuut in garages, zodat bezoekers een reëler tarief betalen, maar zodanig dat de inkomsten voor Q-park niet dalen.
7. Flitsparkeren (= parkeren korter dan een uur) willen we voorkomen in garages. Je betaalt in parkeergarages minimaal het tarief van het eerste uur. Mensen die haast hebben en/of snel een winkel willen bezoeken kunnen beter kort parkeren op straat. Wat D66 betreft horen de flitsparkeerders dus thuis op straat. Het langparkeren hoort thuis in de garages of op grote parkeerterreinen.
8. Omdat het tarief van de Vrijthofparkeergarage omhoog gaat, moet het tarief van de omliggende straatparkeerplaatsen ook omhoog of dient de maximale parkeerduur ingekort worden (tot 1 uur). Dit wordt dus een nieuwe, kleine zone, binnen de oude A-zone.
9. Het tarief voor straatparkeren in de woonstraten in het gebied binnen de singels mag lager zijn dan in de winkelstraten en de aanloopstraten, maar dit tarief moet hoger zijn dan in de huidige B-zone. Daardoor creëer je een 'tussen –zone'. In dit cahier wordt dit zone 3.
10. De parkeertarieven per uur in de huidige B-zone blijven hetzelfde.

²

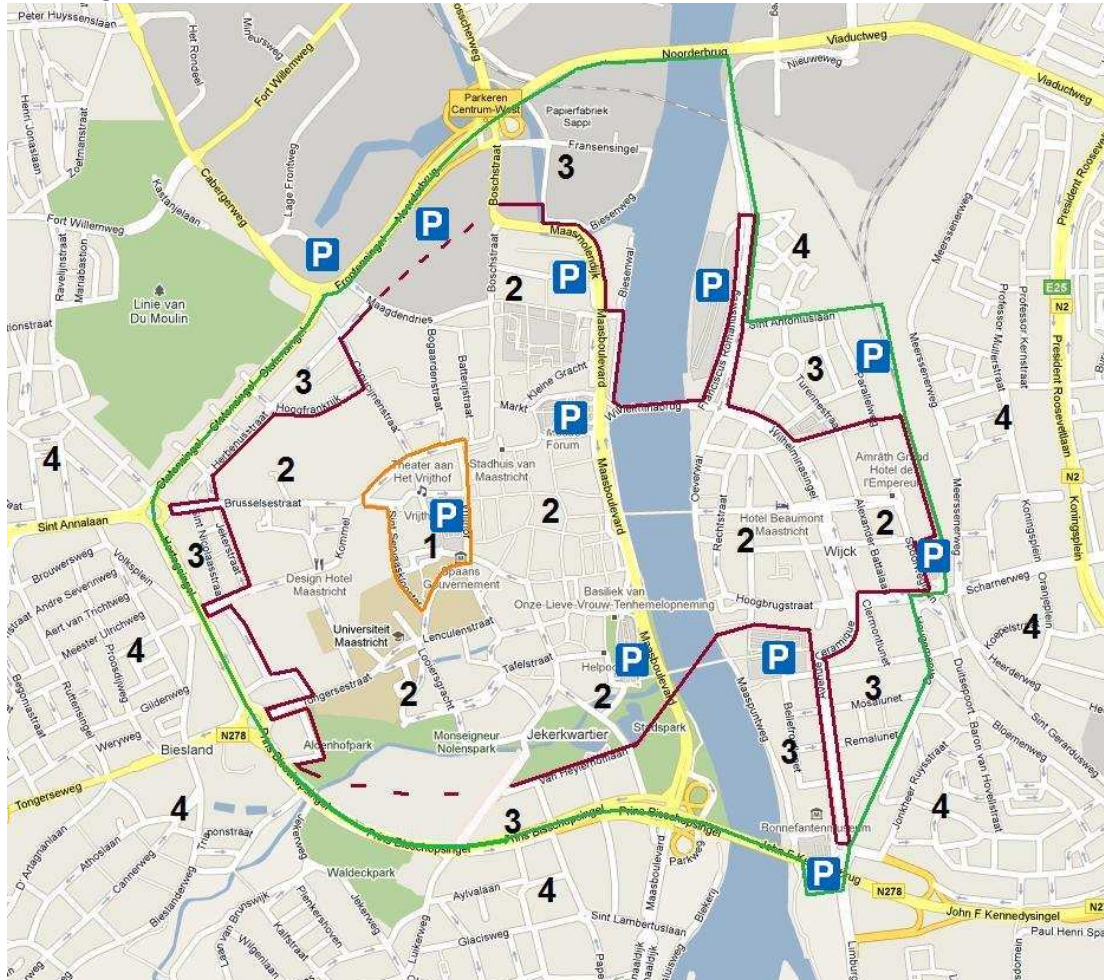
Tarieven per 01-01-2011.

3. Voorstellen

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten komen wij met de volgende voorstellen.

A. Het straatparkeren:

Als gevolg van uitgangspunten 8, 9 en 10 is Maastricht ingedeeld in vier zones qua straatparkeren, zie de figuur hieronder.



Toelichting:

Zone 1: Een nieuwe, kleine zone rondom het Vrijthof. Binnen deze zone dient het tarief op straat verhoogd te worden of de maximale parkeerduur verminderd te worden tot een uur. De straten die vallen onder zone 1 staan vermeld in bijlage 1.

Zone 2: Het grootste gedeelte van de A-zone van voorheen, ofwel het centrum met aanloop- en winkelstraten, plus straten zoals Calvariestraat, Tongersestraat, Avenue Céramique en Franciscus Romanusweg. De echte woonstraten binnen de singels vallen buiten deze zone en komen aan bod in zone 3. De Calvariestraat, Tongersestraat, Avenue Céramique en Franciscus Romanusweg zijn kwetsbaar voor zoekverkeer. Daarom vallen deze straten onder zone 2 en mag hier een hoog tarief van € 2,60 per uur gehanteerd worden.

Zone 3: De woongebieden binnen de singels, zoals Céramiqueterrein, Hubertuslaan, Herbenusstraat, Sint-Maartenspoort-zuid krijgen een tarief van € 2,10 per uur. Daar waar geen parkeergarage in de buurt ligt, dient er een mogelijkheid tot het kopen van een dagkaart ingevoerd te worden.

Zone 4: Voorheen zone B, bestaat uit Sint-Maartenspoort-Noord, Heugemerveld, Wyckerpoort-Midden en -Zuid en het gebied buiten de singels. Het tarief blijft € 1,40 per uur.

B. De tariefsindeling van de parkeergarages:

Volgens de uitgangspunten 1 t/m 4 komen we met het voorstel om vijf tarieven te creëren.

1. Vrijthofgarage van 8.00 tot 18.00 uur kost € 4 euro per uur. Tussen 18.00 en 8.00 uur geldt het normale basistarief . Het tarief ligt overdag hoog. Hopelijk precies zo hoog dat er goed gebruik gemaakt wordt van de garage, maar niet zodanig dat er files optreden voor de ingang. 's Avonds en 's nachts is het tarief lager, gelijk aan het basistarief.
2. Onze Lieve Vrouweparking, Mosae Forum en Bassin behouden het basistarief .
3. Plein 1992, Bonnefantent, de Colonel, P&R Station Maastricht (parkeerplaats van Q-Park naast het station) en de Griend: € 2,- per uur met maximum van 12 euro per dag.
4. Tarief Cabergerweg € 1,40 per uur, met een maximum van € 6,- per dag. Sphinxterrein € 2,- per uur en € 7,- per dag.
5. P&R Beatrixhaven is nog in ontwikkeling. Er dient goed te worden onderzocht welke mogelijkheden hier liggen. D66 is pleitbezorger van gratis parkeren tijdens de eerste 5 jaar.

C. Betalen per minuut in de parkeergarages:

Een nieuw element, uitgangspunt 6, is betalen per minuut invoeren in de garages. Onder automobilisten is voor dit voorstel draagvlak. Zo blijkt uit een onderzoek van de Vexpan dat 83% van de automobilisten liever 6 cent per minuut betaalt, dan 3 euro per uur. Vexpan is de overkoepelende organisatie van de parkeergaragehouders. Mensen hebben er volgens het onderzoek een prijsstijging van bijna 20% voorover als ze maar in minuten kunnen betalen.³ 6 cent per minuut is overigens omgerekend € 3,60 per uur.

Op 7 december 2010 is in de Tweede Kamer een motie van de Partij van de Arbeid aangenomen waarin het 'just in time'-parkeren als norm wordt gesteld. D66 heeft deze motie van harte ondersteund.⁴

Om draagvlak te verwerven bij Q-Park en andere uitbaters van parkeergarage, zal moeten worden gekeken naar een kostenneutrale oplossing.

Op zaterdag 9 oktober 2010 besteedde het VARA programma Kassa zendtijd aan dit onderwerp. Mensen stoorden zich vooral aan het feit dat er alleen per uur afgerekend kon worden. Niet alleen de commerciële aanbieder, maar ook de gemeentes maken zich hieraan schuldig. Kassa zet de zaken op een rijtje:

“Niet alleen de klanten van de parkeergarages ergeren zich aan de hoge parkeertarieven. Ook de detailhandel heeft kritiek op de tarieven. Secretaris Jelger Zee doet jaarlijks een groot parkeer onderzoek. Uit dit onderzoek bleek onder andere dat parkeren „op slinkse wijze“ steeds duurder wordt. De consument betaalt vaak nog steeds hetzelfde bedrag, maar dan per 50 of 57 minuten in plaats van per uur. Daarnaast valt het Zee op dat de stijging van de parkeertarieven ver de inflatie overstijgt.”

³

U kunt het hele onderzoek lezen op: www.vexpan.nl/vexpan-onderzoek.nl.

⁴

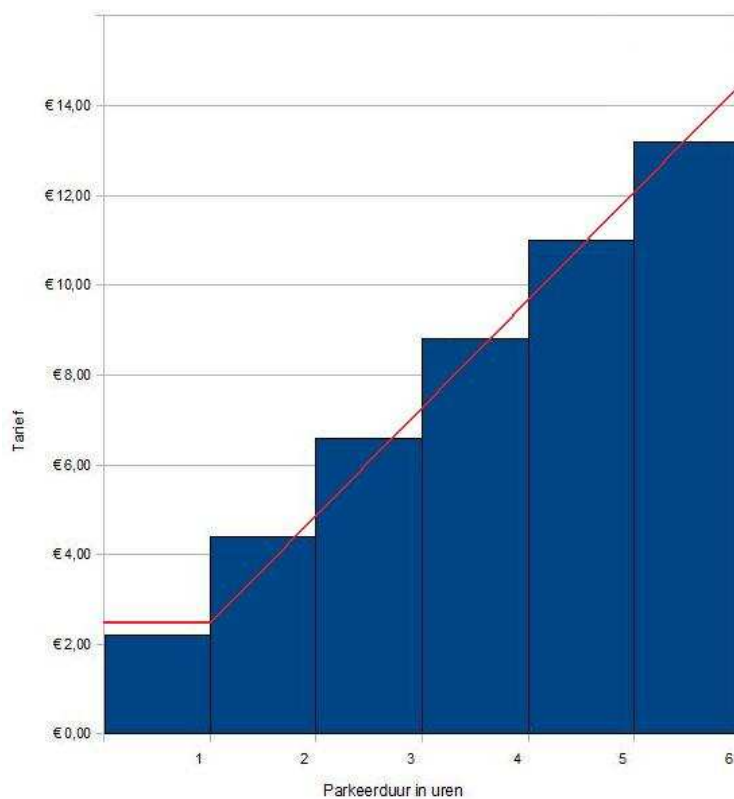
32 500-XIII, nr. 79 -de motie-Dijksma c.s. over eerlijk betalen en betaalgemak in parkeergarages.

Het huidige tarief in de parkeergarages is € 2,20 euro per uur. Als je dit deelt door 60 minuten is dat 3,667 cent per minuut. Indien je een systeem instelt waarbij je per minuut gaat betalen, met als tarief 3,667 cent per minuut, heeft dat als gevolg dat je altijd minder hoeft te betalen dan voorheen, behalve als je exact een heel uur parkeert. Het logische gevolg daarvan is dat Q-Park minder inkomsten zal hebben. Dus een tarief van 3,667 cent per minuut is voor Q-Park een slecht voorstel.

De samenstellers van dit cahier hebben zitten rekenen en puzzelen om met een reëel tarief aan te komen. Dit vergt enig rekenwerk en dit hebben we vermeld in bijlage 2.

D66 stelt daarin een tarief voor van € 2,40 per uur voor, oftewel 4 cent per minuut. Dit betekent dat we het basistarief (uitgangspunt 3) stellen op 4 cent per minuut. Het eindbedrag mag van D66 bij de betaalautomaat, net zoals dit gebeurt in de automaat op straat, afgerond worden op 10 cent. Het bestuderen van bijlage 2 van dit cahier is hierbij een belangrijke aanrader.

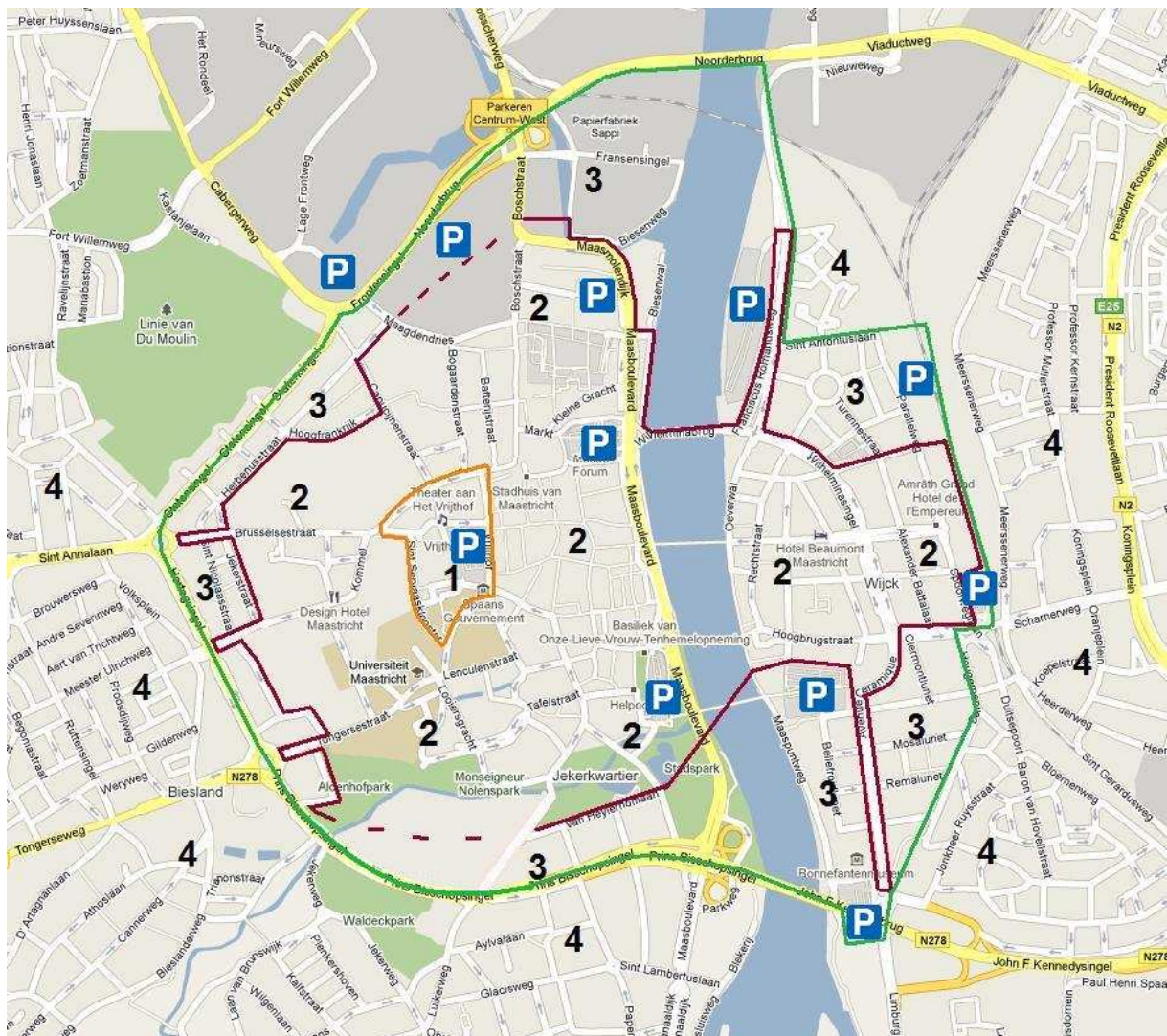
De figuur hieronder geeft de huidige situatie en ons voorstel weer:



De staafgrafiek geeft de huidige tarieven weer. De rode grafiek geeft het nieuwe tarief weer. Het eerste uur betaal je sowieso € 2,40, daarna betaal je 4 cent per minuut.

Je kan in de grafiek zien dat tijdens diverse tijdvakken de consument goedkoper uit is en soms duurder. Op deze manier kan je 'betalen per minuut' invoeren, terwijl de inkomsten voor de beheerder niet dalen én het tarief lager is dan op straat.

Bijlage 1: Straten die vallen onder de nieuwe zones 1, 2 en 3:



Zone 1:

Grote Gracht - Helmstraat - Keizer Karelplein - Onder de Bogen - Papenstraat - Statenstraat - Henric van Veldekeplein - Vrijthof

In totaal zijn er ongeveer 30 straatparkeerplaatsen waar men betaald kan parkeren.

Zone 2:

Alle straten die vallen binnen het centrum, maar niet binnen zone 1 en 3, zoals Calvariestraat, Kruisherengang, Kommel, Brusselsestraat, Capucijnenstraat, Maagdendries, Achter de Barakken, Bogaardenstraat, Batterijstraat, Boschstraat, Markt, Maasboulevard, Het Bat, OLV-plein, Bredestraat, Hondstraat, Begijnenstraat, Grote- en Kleine Looierstraat, Avenue Ceramique, Wycker Brugstraat, Rechtstraat, Wycker Grachtstraat, Lage Barakken, Stationsstraat, Alexander Battalaan, Wilhelminasingel, Sint Maartenslaan, Franciscus Romanusweg.

Zone 3:

Fransensingel, Herbenusstraat, Hoog Frankrijk, Jekerstraat, Nicolaasstraat, Sint Servaasbolwerk, Polvertorenstraat, Aldenhofpark, Hubertuslaan, Henri Hermanspark, Lambertuslaan, Sint Pieterskade de gehele wijk Céramique (excl. de Avenue Céramique), de wijk Sint Maartenspoort-Zuid en de Statensingel / Hertogsingel / Prins Bisschopsingel aan de centrumzijde.

Bijlage 2: berekeningen en uitleg bij de totstandkoming van een tarief van € 2,40 per uur in de parkeergarages:

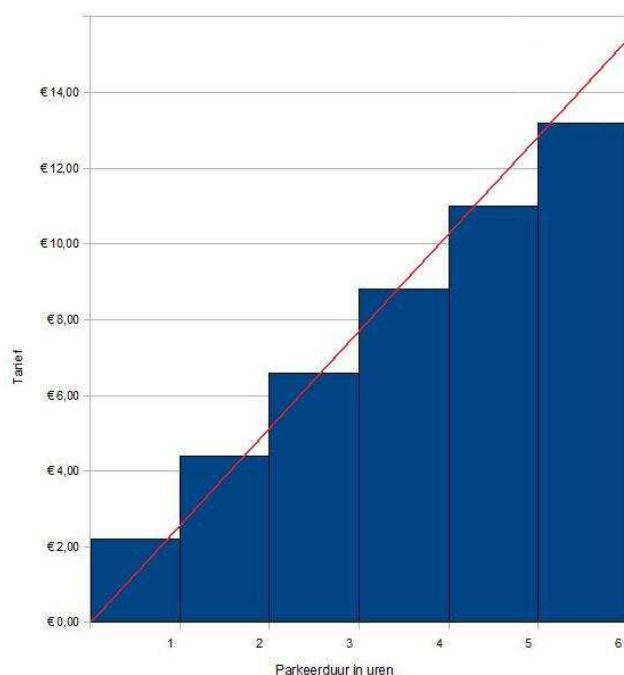
Momenteel betaal je op straat € 2,60 per uur. Dat is 4,333 cent per minuut. We heffen voor het rekengemak even de situatie op dat je in de automaat met een veelvoud van muntstukken van minimaal 10 cent moet betalen, want in principe kan je op straat wel betalen per minuut. Parkeer je een auto voor een half uur op straat, dan kost je dat (2,60 : 2 =) € 1,30. Een half uur in de garage kost je het volle uurtarief: € 2,20. Het garageparkeren is dus niet goedkoper.

In de onderstaande tabel maken we een vergelijking tussen de kosten op straat en in de garages.

Tijd parkeren min.	Kosten op straat	Kosten in garage	Goedkoopst parkeren
1	0,04	2,20	Op straat
50	2,17	2,20	Op straat
51	2,21	2,20	In garage
61 = 1.01 uur	2,64	4,40	Op straat
101 = 1.41 uur	4,37	4,40	Op straat
102 = 1.42 uur	4,42	4,40	In garage
152 = 2.32 uur	6,59	6,60	Op straat
153 = 2.33 uur	6,63	6,60	In garage
203 = 3.23 uur	8,79	8,80	Op straat
204 = 3.24 uur	8,84	8,80	In garage
253 = 4.13 uur	10,96	11,00	Op straat
254 = 4.14 uur	11,01	11,00	In Garage
304 = 5.04 uur	13,17	13,20	Op straat
305 = 5.05 uur	13,22	13,20	In garage

Tijdens de volgende tijdvakken is straatparkeren goedkoper dan garageparkeren:

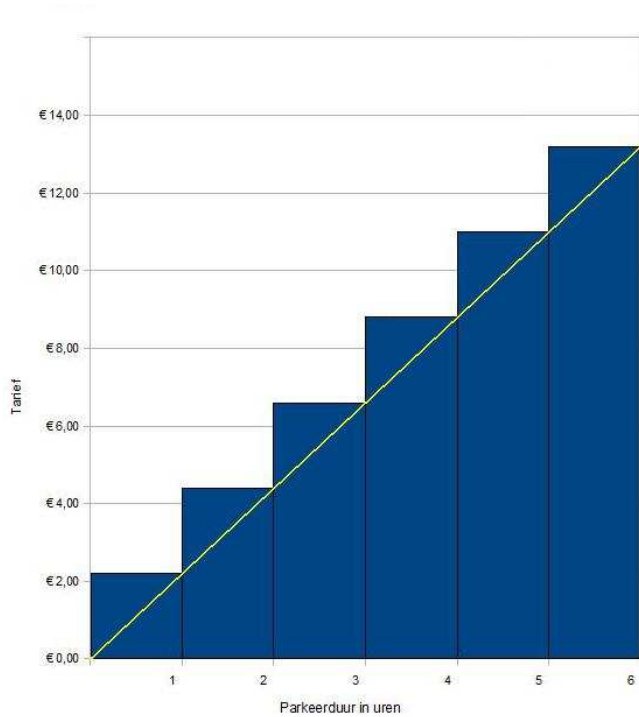
Van 1 t/m 50 minuten; van 61 t/m 101 minuten, van 121 t/m 152 minuten, van 181 t/m 203 minuten, van 241 minuten t/m 253 minuten en van 301 t/m 304 minuten. Dit is niet de bedoeling (uitgangspunt 5), daarom moet er dus iets veranderen. De onderstaande figuur geeft de grafieken weer van het straatparkeren (rechte, rode lijn) en de kosten bij garageparkeren (trapgrafiek).



Hieronder worden drie opties uitgewerkt voor het invoeren van betalen per minuut.

Optie 1:

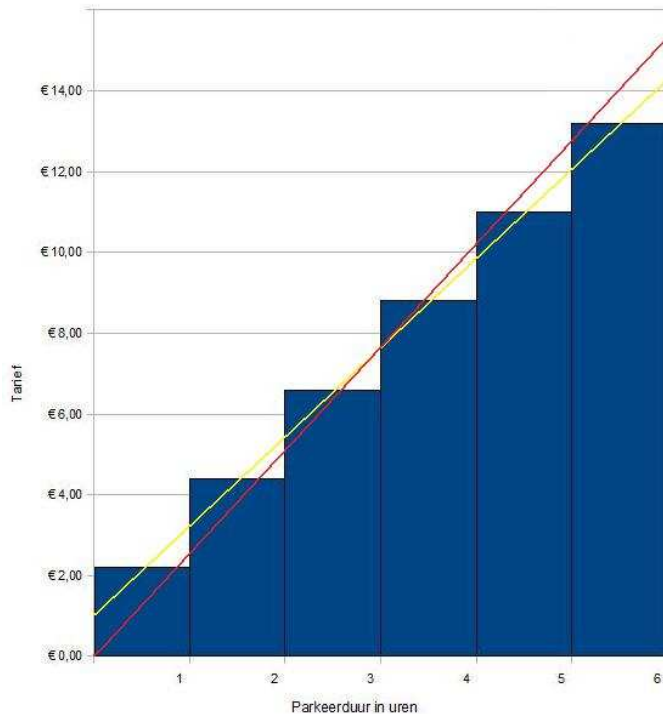
€ 2,20 per uur = 220 cent : 60 minuten = 3,667 cent per minuut. Je verandert het uurtarief in een tarief van 3,667 cent per minuut. Dat levert onderstaande grafieken op. De trapgrafiek is het oude tarief waarbij je steeds moet betalen tot het einde van het uur. De rechte, gele lijn is het tarief van 3,667 cent per minuut.



In de grafiek is te zien dat men nagenoeg altijd minder betaalt dan voorheen. Hierdoor zullen de inkomsten voor Q-Park behoorlijk afnemen. Dit voorstel heeft daarom weinig kans van slagen.

Optie 2:

Je tekent een rechte lijn die door de middens van de trapgrafiek gaat. Hieronder is dat de gele lijn. Het starttarief is nu (€ 2,20: 2 =) € 1,10 euro, vervolgens betaal je € 2,20 per uur oftewel wederom 3,667 cent per minuut.



Een half uur garageparkeren kost nu precies evenveel als voorheen. Parkeer je minder dan een half uur, dan is het goedkoper. Parkeer je langer dan een half uur, dan is het duurder. De driehoekjes in de grafiek heffen elkaar op. De inkomsten zullen op deze manier voor Q-Park exact gelijk blijven. Laten we dat eens vergelijken met het straatparkeren. In de figuur hierboven is dat de rode grafiek. Het starttarief op straat is 0 cent en vervolgens betaal je 4,333 cent per minuut. Een overzicht in tabelvorm:

Tijd in minuten	Kosten op straat	Kosten in garage
1	0,04	1,14
30	1,30	2,20
165	7,15	7,15
166	7,19	7,18

Deze tabel geeft aan dat de eerste 164 minuten het straatparkeren goedkoper zijn dan het garageparkeren. In de vorige figuur zie je pas bij 165 minuten dat de kosten gelijk zijn. Deze optie voldoet dus niet aan het belangrijke uitgangspunt 5.

Optie 3:

We nemen een bedrag tussen 2,20 en 2,60 per uur, namelijk 2,40 per uur (4 cent per minuut). Om flitsparkeren te voorkomen betaal je altijd minimaal het tarief van het eerste uur. Met deze twee uitgangspunten is het straatparkeren vanaf 1 uur altijd duurder dan het garageparkeren én ligt het uurtarief hoger dan voorheen, zodat de inkomsten van Q-Park niet dalen. Laten we het huidige tarief eens vergelijken met ons voorstel.

Kosten bij 2,40 per uur (4 cent per minuut):

Tijd in minuten	Kosten reguliere situatie	Kosten voorstel
60	2,20	2,40
61 = 1.01 uur	4,40	2,44
109 = 1.49 uur	4,40	4,36
110 = 1.50 uur	4,40	4,40
121 = 2.01 uur	6,60	4,84
164 = 2.44 uur	6,60	6,56
165 = 2.45 uur	6,60	6,60
Enzovoort		

Tijdens de volgende tijdsvakken wordt het parkeren goedkoper voor de consument:

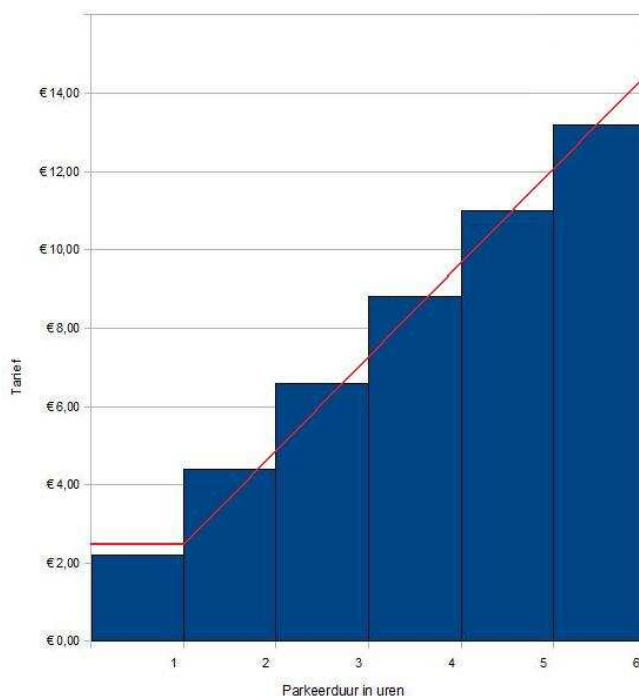
Van 61 t/m 109 minuten; 121-164 minuten; 181-219 minuten; 241-274 minuten; 301-329 minuten; 361-384 minuten; 421-439 minuten; 481-494 minuten; 541-549 minuten en 601-604 minuten.

In de overige tijdvakken heeft de uitbater meer inkomsten.

D66 stelt een tarief voor van € 2,40 per uur, oftewel 4 cent per minuut.

Dit betekent dat we het basistarief (uitgangspunt 3) stellen op 4 cent per minuut. Het eindbedrag kan net zoals in de automaten op straat afgerond worden op 10 cent.

De figuur hieronder geeft de huidige situatie en ons voorstel weer:



Zoals hierboven beschreven kan je zien dat tijdens diverse tijdsvakken de consument goedkoper uit is en soms duurder. Op deze manier kan je 'betalen per minuut' invoeren, terwijl de inkomsten voor de beheerder niet dalen én het tarief lager is dan op straat.

