

Informatiesessie Parkeren

22 november 2025



Gemeente Maastricht



Programma

Deel 1: plenair (30 minuten)

- Bestaand beleid
- Actualisatie beleid
- Cijfers over autobezit

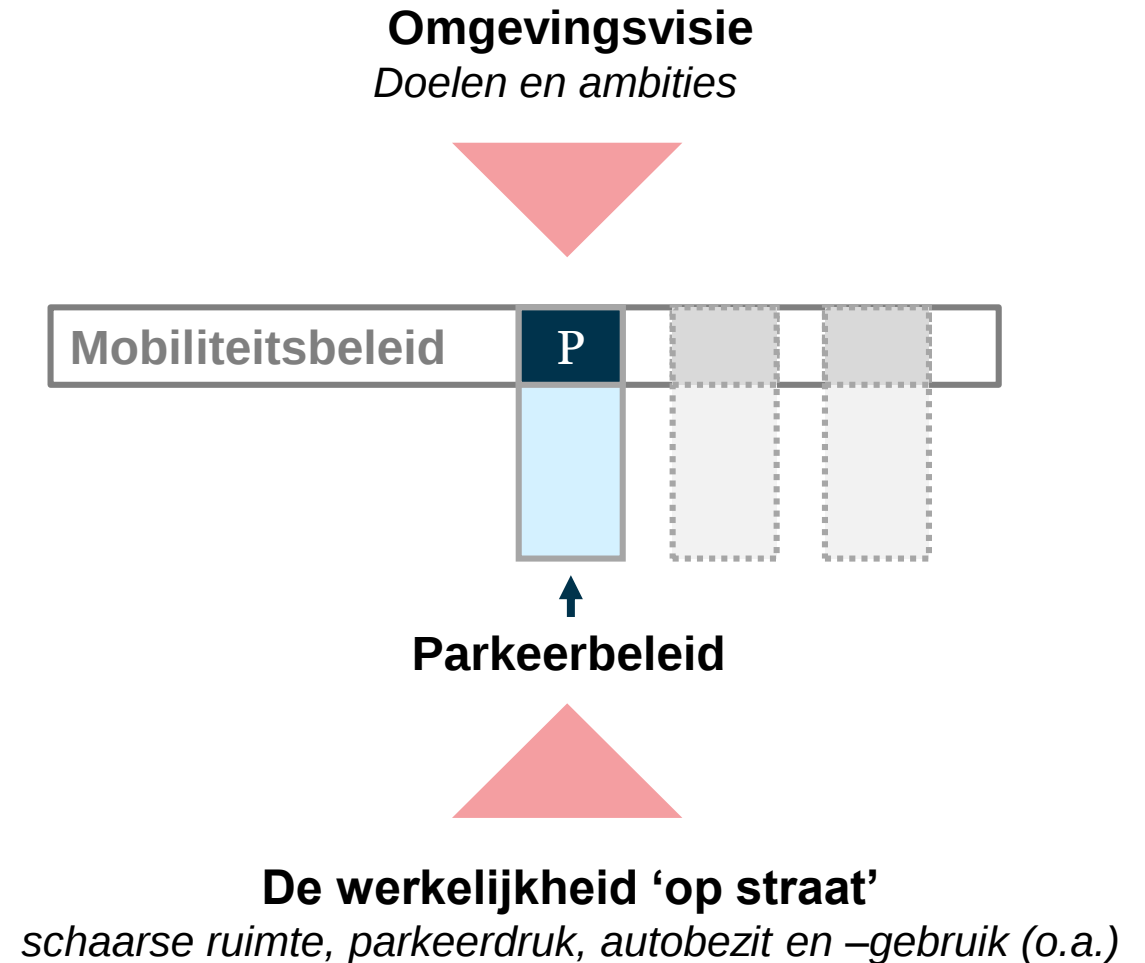
Deel 2: twee thematafels (2x 45 min.)

- Thema 1: Parkeren in relatie tot verdichting en nieuwbouw
nota parkeernormen en parkeerregulering
- Thema 2: Parkeren in relatie tot een autoluw centrum
bezoekersparkeren en parkeren op afstand (P+R)



Positionering van het mobiliteits- en parkeerbeleid

- Het **mobiliteits- en parkeerbeleid** is er op gericht om strategische doelen en ambities te realiseren. Deze zijn vastgelegd in de **Omgevingsvisie**, die fungeert als richtinggevend kader.
- Het parkeerbeleid is integraal onderdeel van het mobiliteitsbeleid
- Het beleid moet rekening houden met én reageren op de **werkelijkheid** op straat. Denk aan schaarse ruimte, parkeerdruk, autobezit en –gebruik, die beïnvloed worden door ruimtelijke, economische en demografische ontwikkelingen.



Proces

Huidige beleid

Kader

Omgevingsvisie 2040 (Deel 1)
vastgesteld op 6 oktober 2020

Actualisatie

Actualisatie omgevingsvisie 2040
vast te stellen begin 2026

Uitwerking

Omgevingsvisie 2040 (Deel 2)
vastgesteld op 6 oktober 2020

- **Nota Parkeernormen 2021**
- **Realisatieplan Parkeren op afstand**
beiden vastgesteld op 19 oktober 2021

Actualisatie mobiliteits- en parkeerbeleid
*vast te stellen medio 2026***

- **Nota Parkeernormen 2026**
vast te stellen begin 2026



* Uitvoering van [motie PvdD – Geactualiseerd parkeerbeleid](#) d.d. 1 juli 2025

Huidige beleid - Omgevingsvisie Maastricht 2040 (*vastgesteld 2020*)

Parkeerprincipes:

1. **Een gebiedsgerichte aanpak:** een specifiek parkeerregime per gebied, passend bij het woonmilieu.
2. **De juiste doelgroep op de juiste parkeerplaats:** maatwerk per doelgroep, waarin we in het algemeen streven naar een afname van het aantal straatparkeerplaatsen mits hier lokaal draagvlak voor is.
3. **Parkeren op afstand:** aantrekkelijke P+R-, P+W- en P+B-voorzieningen of combinaties daarvan worden aangelegd.
4. **Meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten.**
5. **Nieuwe technologieën en deelmobiliteit als kans:** we zetten nieuwe technologie in als middel om beleidsdoelen te realiseren.
6. **Duurzaam mobiliteitsplan in plaats van de traditionele parkeernorm.**
7. **Toekomstvaste exploitatie van parkeergarages.**

Daarnaast zijn in de Omgevingsvisie parkeerprincipes geformuleerd als opgave per gebiedsprofiel.



Actualisatie beleid - Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040

Belangrijkste 'aanpassingen' in relatie tot verdichting en nieuwbouw

- In het centrumgebied willen we waar mogelijk het uitgangspunt 'parkeren op eigen terrein' loslaten. Voorwaarde is dat parkeren op afstand en alternatieve mobiliteitsvormen voldoende uitkomst bieden.
→ dit werken we uit in de actualisatie van de Nota Parkeernormen (toelichting volgt bij thematafel 1)
- Door parkeerregulering stapsgewijs geografisch uit te breiden beschermen we enerzijds de parkeermogelijkheden van bewoners en kunnen we er tegelijkertijd voor zorgen dat bij (gebieds)ontwikkelingen moet worden nagedacht over parkeren op afstand en duurzame mobiliteit.
→ dit werken we uit in de actualisatie van het (mobiliteits- en) parkeerbeleid (toelichting volgt bij thematafel 1)



Actualisatie beleid - Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040

Belangrijkste 'aanpassingen' in relatie tot het autoluwe centrum

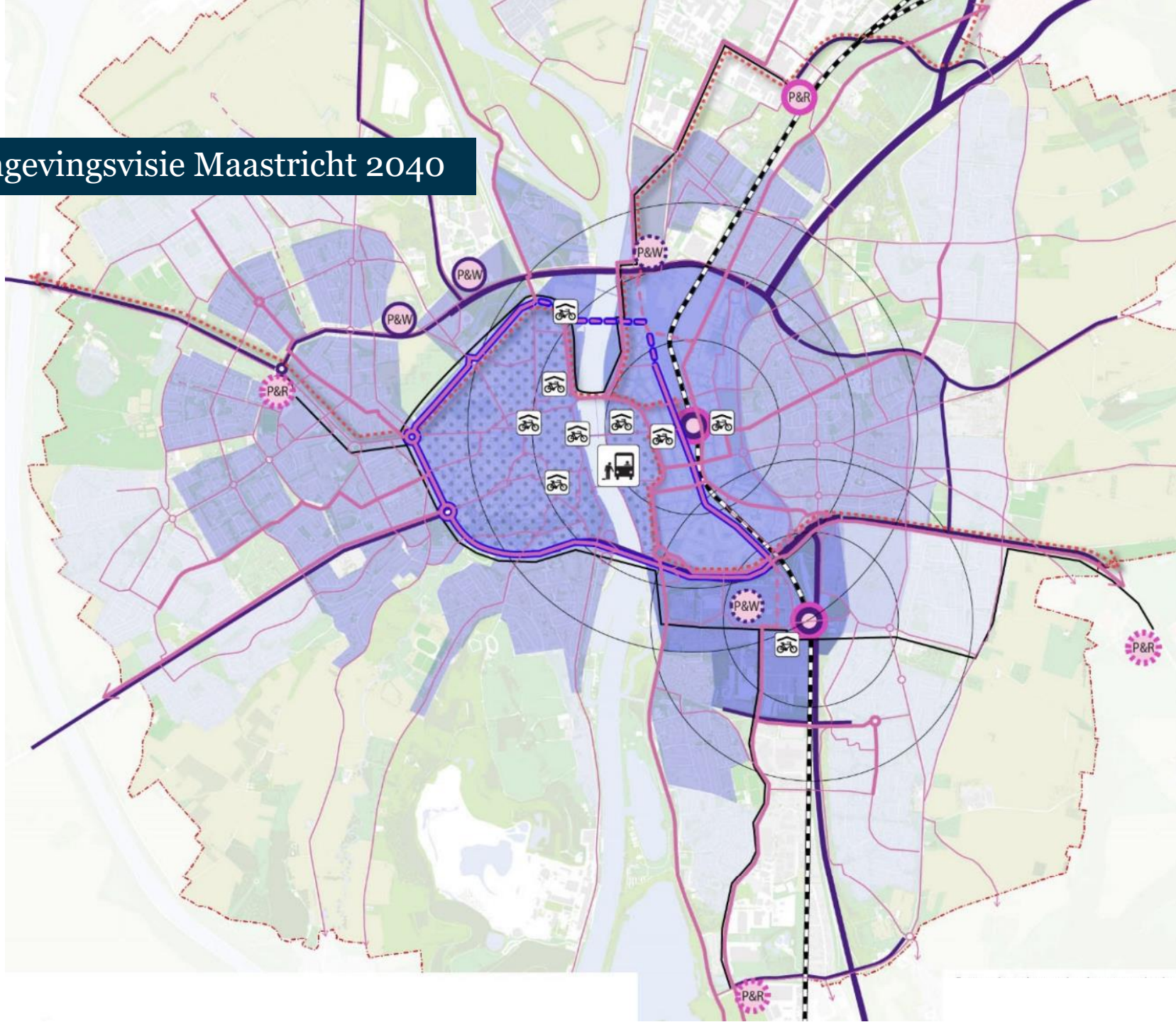
- In 2040 willen we dat een substantieel groter deel van de forenzen en bezoekers parkeren in één van de P+R-voorzieningen.
→ uitvoering van het Realisatieplan Parkeren op afstand
(verdere toelichting volgt bij thematafel 2)
- In het centrumgebied willen we het straatparkeren en parkeren op binnenterreinen voor forenzen en bezoekers afbouwen, mits goede alternatieven gerealiseerd zijn aan de rand van het centrum (P+W)
en aan de rand van de stad (P+R).
→ voortzetting bestaand beleid Omgevingsvisie
(verdere toelichting volgt bij thematafel 2)



Actualisatie beleid - Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040

3 gebiedsprofielen:

- **Centrum & Campus Randwyck:**
hoogstedelijk, alle voorzieningen dichtbij
- **Gemengd stedelijk:**
werk en voorzieningen op loop- en fietsafstand
- **Stadsrand:**
afstand tot voorzieningen en ov is groter



Cijfers: autobezit in de afgelopen 10 jaar*

- **Aantal auto's:**

In Maastricht staan ca. **46.700 auto's** geregistreerd. Het aantal auto's is toegenomen in de afgelopen 10 jaar (ten opzichte van 2015), echter in Maastricht (+3%) een stuk minder dan gemiddeld in Limburg (+9%) en Nederland (+14%).

- **Autobezit per 1000 inwoners:**

Maastricht kent een relatief laag autobezit per inwoner: **372 auto's per 1000 inwoners**.

Het gemiddelde autobezit in Limburg (534) en Nederland (501) is een stuk hoger.

In Maastricht is het bezit de afgelopen 10 jaar ongeveer gelijk gebleven met <1% toename, terwijl provinciaal en landelijk het autobezit per inwoner is gestegen met 7%.

- **Autobezit per huishouden:**

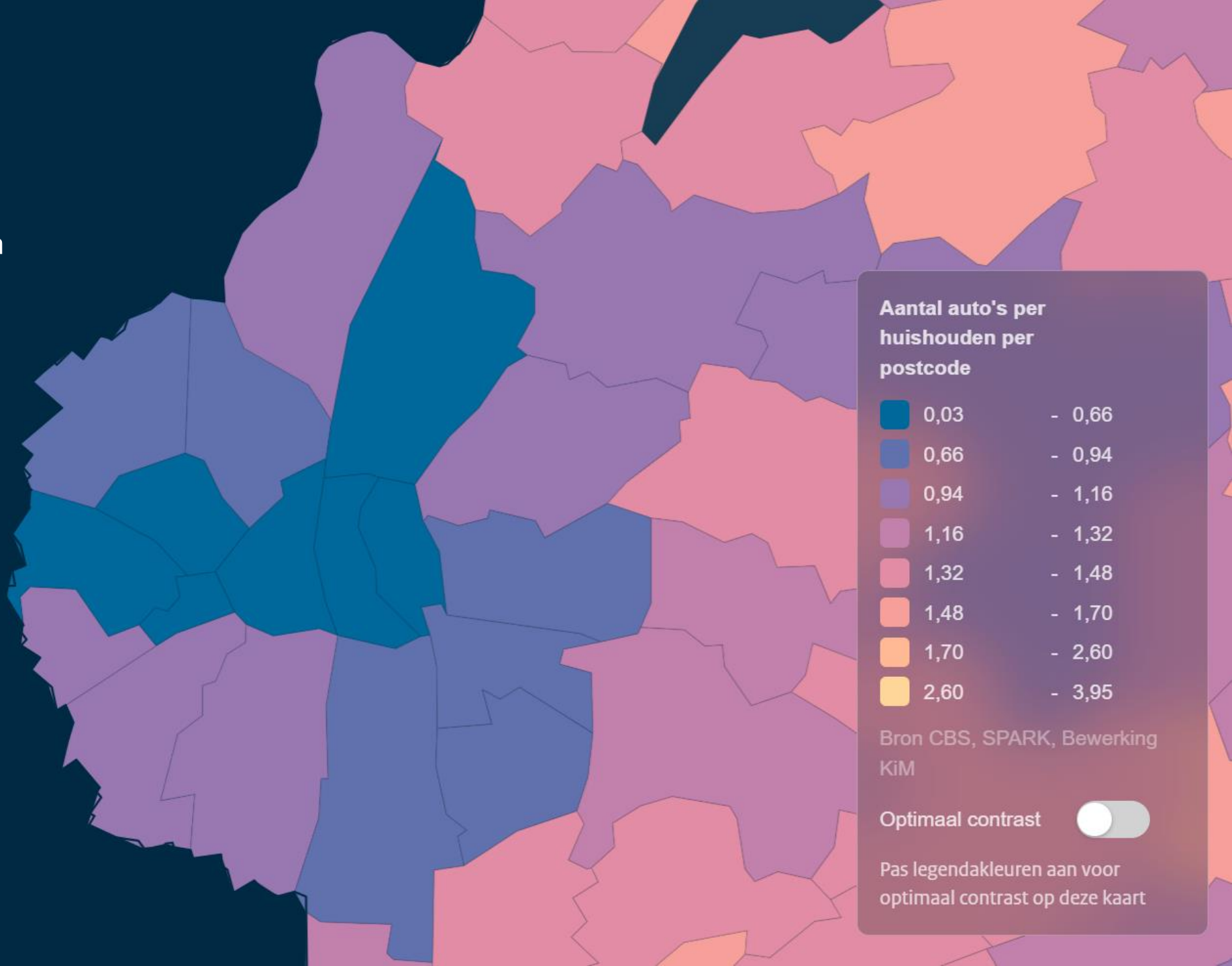
Het gemiddelde autobezit per huishouden is in Maastricht de afgelopen 10 jaar gelijk gebleven: **0,6 auto's per huishouden**. Dit is lager dan het landelijke gemiddelde dat is toegenomen van gemiddeld 0,9 naar 1,1 auto's per huishouden.

* Gekeken is naar de jaren 2015 – 2024. Bron: CBS



Autobezit per huishouden (per stadsdeel in 2024):

- Centrum: 0,4
- Zuidwest: 0,9
- West: 0,7
- Noordwest: 0,7
- Oost: 0,7
- Noord: 0,8
- Zuid: 0,7



Thema 1: Parkeren in relatie tot verdichting en nieuwbouw

Nota parkeernormen en parkeerregulering

Zaal: Céramique



Onderwerpen

De nieuwe stad (nieuw- en verbouw):
parkeerbehoefte oplossen en beheersen

- Nota Parkeernormen
- Proactief reguleren

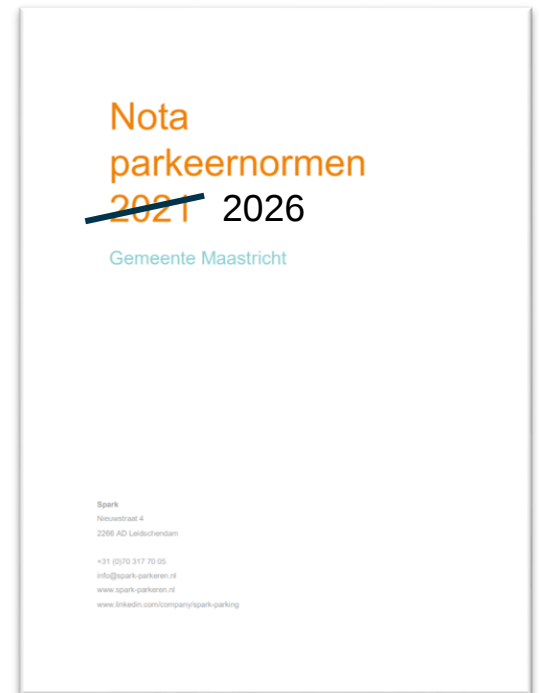
De bestaande stad:
regulering van straatparkeren

- Parkeerverbodszone
- Betaald parkeren
- Vergunnen



De nieuwe stad: Nota Parkeernormen

- Bij nieuw- en verbouw worden initiatieven getoetst aan de hand van de **Nota Parkeernormen 2021** (vastgesteld door de raad op 19 okt. 2021)
- De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke parkeerkencijfers van het CROW. In 2024 zijn deze cijfers geactualiseerd. Daarom is het gewenst ook onze eigen nota te actualiseren en is het voornemen deze in **februari 2026** voor te leggen aan de raad ter vaststelling.
- Wat is er aan de orde in deze actualisatie?
 - **Passende parkeernormen voor auto en fiets** (cf. nieuwe CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024): per zone en per functie, gebaseerd op stedelijkheidsgraad en autobezit
 - Het **uitgangspunt ‘parkeren op eigen terrein’ loslaten** in het centrumgebied
 - **Parkeren op afstand** en **gebruik van andere mobiliteit** meer stimuleren



De nieuwe stad: actualisatie Nota Parkeernormen

- Beoogde wijziging centrumgebied:
“**parkeren op afstand en andere (deel)modaliteiten meer stimuleren**”
 - Invulling geven door middel van parkeren op afstand (rand centrum of rand stad)
 - Aantal autoverplaatsingen van/naar het centrum beperken i.v.m. leefbaarheid en verkeersveiligheid
 - Meer ruimte vrijspelen voor andere invulling dan parkeren, bijvoorbeeld groen of ontmoeten
 - Dit vraagt om onderscheid naar doelgroepen: wie parkeert waar en wanneer?
 - Parkeerregulering (en handhaving) is essentieel voor parkeren op afstand



De nieuwe stad: actualisatie Nota Parkeernormen

- Parkeren op afstand en stimuleren gebruik van andere modaliteiten
 - Inzetten op Park + Walk aan de rand van het centrum (bewoners, werknemers)
 - Inzetten op Park + Ride aan de rand van de stad (bezoekers)
 - P+W en P+R bieden alternatief voor parkeren in het centrum, op straat en op eigen terrein
 - Draagt bij aan meer ruimte vrijspelen voor andere invulling dan parkeren
 - Draagt bij aan het verminderen van het aantal autoverplaatsingen van/naar het centrum
 - Vraagt om aanpassing loopafstanden
 - Aandacht voor mensen die slecht ter been zijn
 - Stimuleren andere modaliteiten
 - Bijv. voorwaarden opstellen t.b.v. mobiliteitskorting bij toepassen deelauto, fietsregeling, etc.



De nieuwe stad: proactief reguleren

POET (“Parkeren Op Eigen Terrein”) en **GROP** (“Geen Recht Op Parkeervergunning”)

- Dit zijn regelingen om bij ruimtelijke ontwikkelingen het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte te beschermen.
- Adressen waarvoor deze regelingen gelden komen niet of verminderd in aanmerking voor bewoners- en bezoekersparkeervergunningen.
- Binnen de Nota Parkeernormen zijn deze regelingen onderdeel van het borgen van de parkeeroplossing voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling, vastgelegd in omgevingsvergunning of koop- en huurovereenkomst.



De bestaande stad: regulering van straatparkeren

- **Parkeerverbodszone**

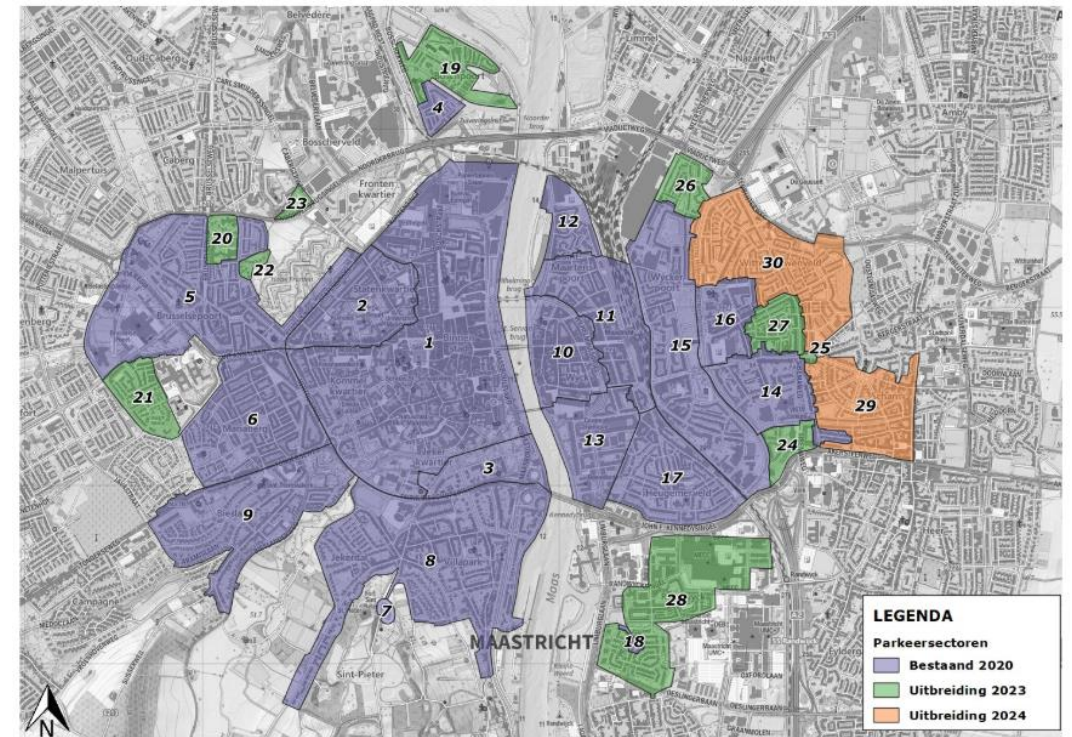
- Vrij parkeren in parkeervakken
- Betaald-, vergunninghouders- of combiparkeren
- Overige: gehandicaptenparkeerplaatsen, servicestroken (laden & lossen), etc.

- **Betaald parkeren**

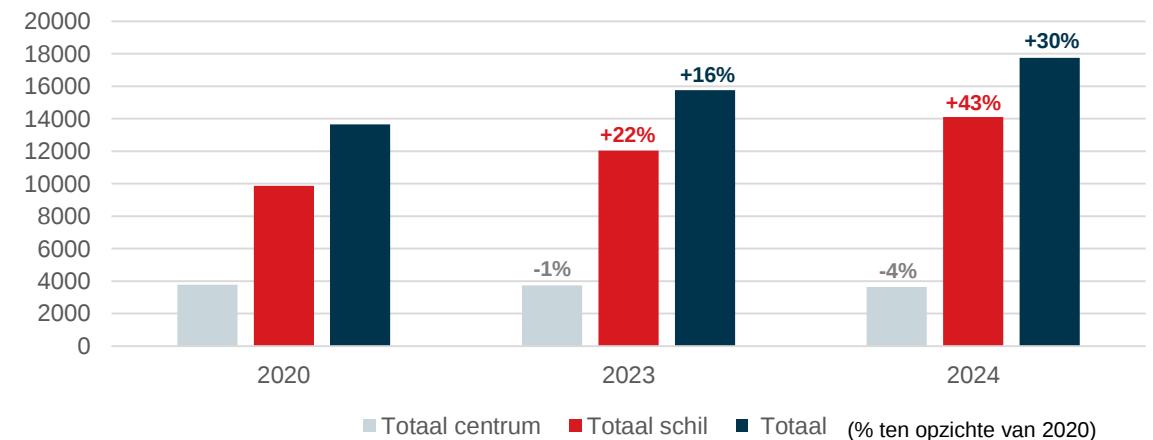
- Centrum: hoog tarief > overig gebied: laag tarief
- Parkeergarages: lager tarief dan op straat (PPS)
- Progressief tarief (kortparkeren)

- **Vergunningen**

- Max. aantal vergunningen per parkeerzone
- Sturen met afgifte: 0, 1 of 2 vergunningen
- Centrum: hoog tarief > overig gebied: laag tarief
- Doelgroepen



Ontwikkeling aantal parkeerplaatsen binnen gereguleerd gebied



Thema 2: Parkeren in relatie tot een autoluw centrum

Bezoekersparkeren en parkeren op afstand (P+R)

Zaal: Villapark



Centrumparkeren: op straat, in garages en op afstand

- **Parkeren op afstand (P+R, P+W en overloopterreinen): ca. 1.300**
(na uitbreiding P+R Noord in 2026: ca. 1.600)
 - Gewenste toevoeging (P+R West en Zuid): min. 500 parkeerplekken
- **Q-Park parkeergarages: ca. 5.600**
 - Centrum west: 70%, ca 4.000
 - Centrum oost: 30%, ca. 1.600
- **Straatparkeerplekken centrum: ca. 4.000**
→ *Sturen door verschillen in tarieven (ringenstructuur)*



Voorkeursvolgorde

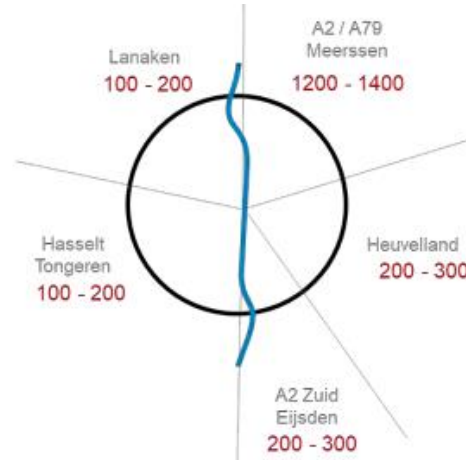
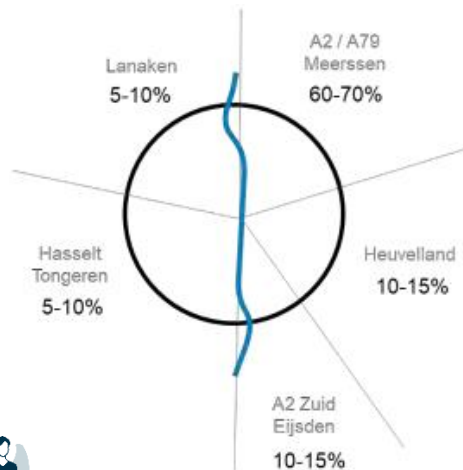
- Doelgroepenbenadering:
 - Voorkeursvolgorde parkeren voor bezoekers: P+R, P+W, parkeergarages buitenste ringen, overige parkeergarages
 - Voorkeursvolgorde parkeren voor bewoners: garages (abonnementen, avond), straatparkeren. Tevens restrictievere vergunninguitgifte.
 - Straatparkeren voor bezoekers wordt afgebouwd.
 - Straatparkeren voor bewoners wordt afgebouwd, volgend aan alternatieve parkeeroplossingen.
 - Parkeerplaatsen op straat geleidelijk transformeren naar servicestroken, fietsparkeren, lopen en groen.
 - Werknemers en bedrijven stimuleren op afstand te parkeren.
 - Visite van bewoners parkeert in gebouwde voorzieningen.



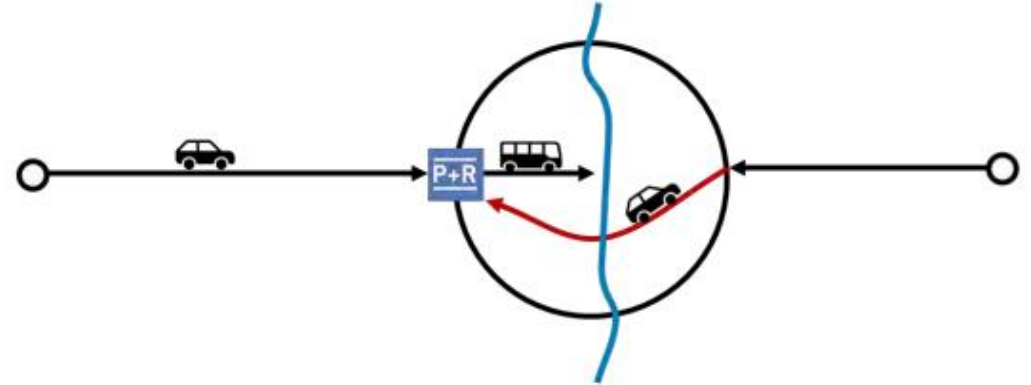
Parkeren op afstand

- **Algemene principes locatiekeuze:**

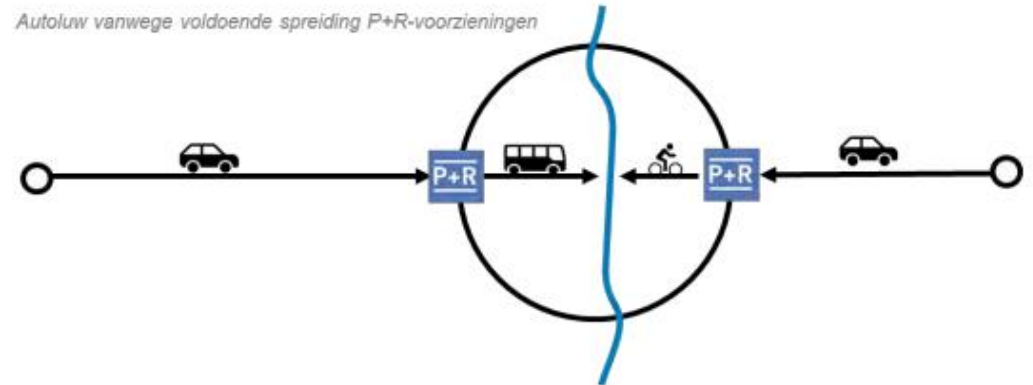
- Alleen door goede spreiding van P+W en P+R voorzieningen wordt de stad autoluwer
- Parkeeraanbod dient zoveel mogelijk in overeenstemming te zijn met de ruimtelijke spreiding van de parkeerbehoefte, afgestemd op verkeersstromen



Ondanks realiseren P+R maar gedeeltelijk autoluw door onvoldoende spreiding

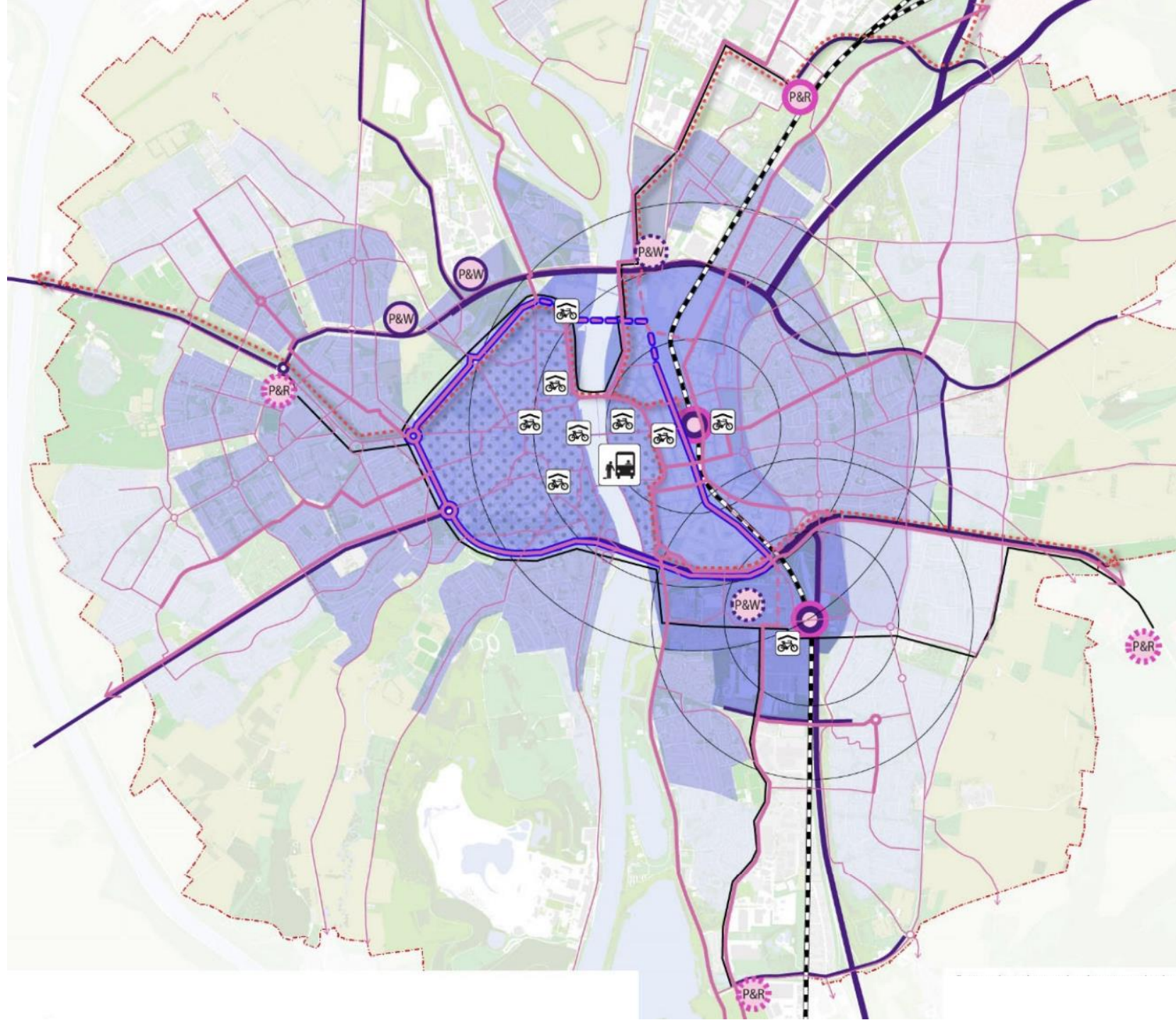


Autoluw vanwege voldoende spreiding P+R-voorzieningen



Parkeren op afstand

- **Park+Ride (P+R):**
 - **P+R Noord**
 - **P+R West:** Via Regia
 - **P+R Zuid:** Köbbesweg
 - *P+R Oost: Poort van het Heuvelland, Eijsden-Margraten*
- **Park+Walk (P+W):**
 - **Fort Willem**
 - **Belvédère** (Bozon/Mondi: overloop, tijdelijk)
 - **Trega**
 - **Campus**





Bedankt voor
uw aandacht

Zijn er nog vragen?