



Verdieping mobiliteits- en parkeerbeleid

Domein Fysiek 23 juni 2026



Gemeente Maastricht

Opzet van vandaag

- Toelichting van het huidige beleid en het proces naar een nieuw mobiliteits- en parkeerbeleid toe
 - Blok 1: Ruimte voor gezonde, veilige en duurzame mobiliteit
 - Blok 2: Goede bereikbaarheid van banen en voorzieningen in Maastricht en de (Eu)regio
 - Blok 3: Bereikbaar en leefbaar (Eu)regionaal centrum
- Doel van vandaag: **Wat wilt u ons meegeven?**



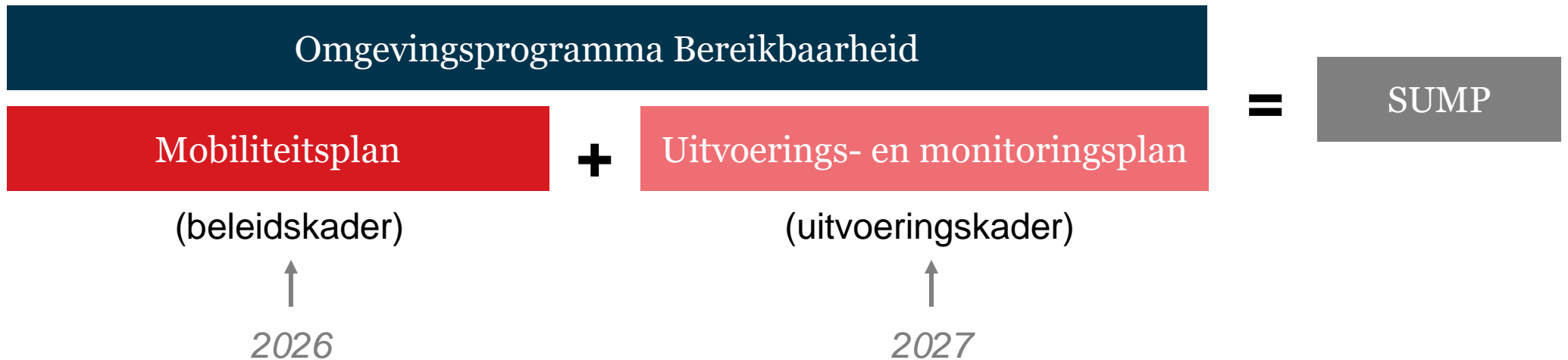
Bestaand beleid

- Omgevingsvisie (2026, raad)
- Actieplan fietsen 2020 - 2025 (2020, college)
- Actieplan fietsparkeren 2020 - 2025 (2020, college)
- Realisatieplan Parkeren op afstand (2021, raad)
- Nota Parkeernormen 2021 (2021, raad)
- Laadstrategie Maastricht 2026 – 2030 (2026, college)



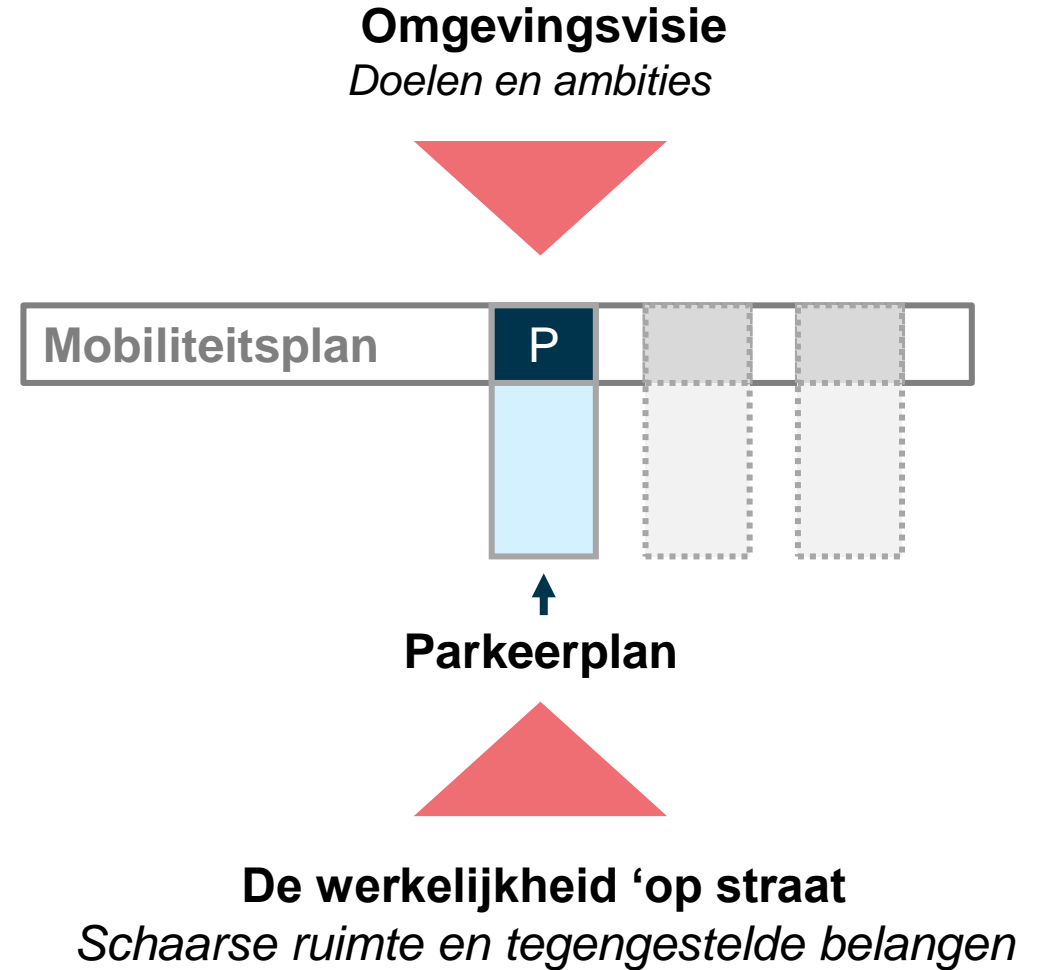
Omgevingsvisie → Omgevingsprogramma

- De recent vastgestelde Omgevingsvisie Maastricht 2040 ‘Stad van dichtbij’ vormt het richtinggevend kader voor het mobiliteits- en parkeerbeleid
- Uitwerking in omgevingsprogramma volgt in 2 delen:



Mobiliteitsplan → Parkeerplan

- Mobiliteitsplan: integrale verdieping van omgevingsvisie → beschrijft parkeerstrategie en -principes op hoofdlijnen
- Parkeerplan: verdieping van parkeerstrategie op basis van hoofdlijnen en principes mobiliteitsplan



1. Ophalen

- Informatiesessie Parkeren (22 november 2025)
- Informatiesessie Verdieping mobiliteits- en parkeerbeleid (23 juni 2026)
- Coalitieakkoord
- Stakeholdergesprekken

2. Afstemmen

- Informatiesessie Omgevingsprogramma's (oktober 2026)

3. Besluiten

- Raadsvergadering 15 december 2026



Blok 1:

Ruimte voor gezonde, veilige en duurzame mobiliteit



Waar werken we aan?

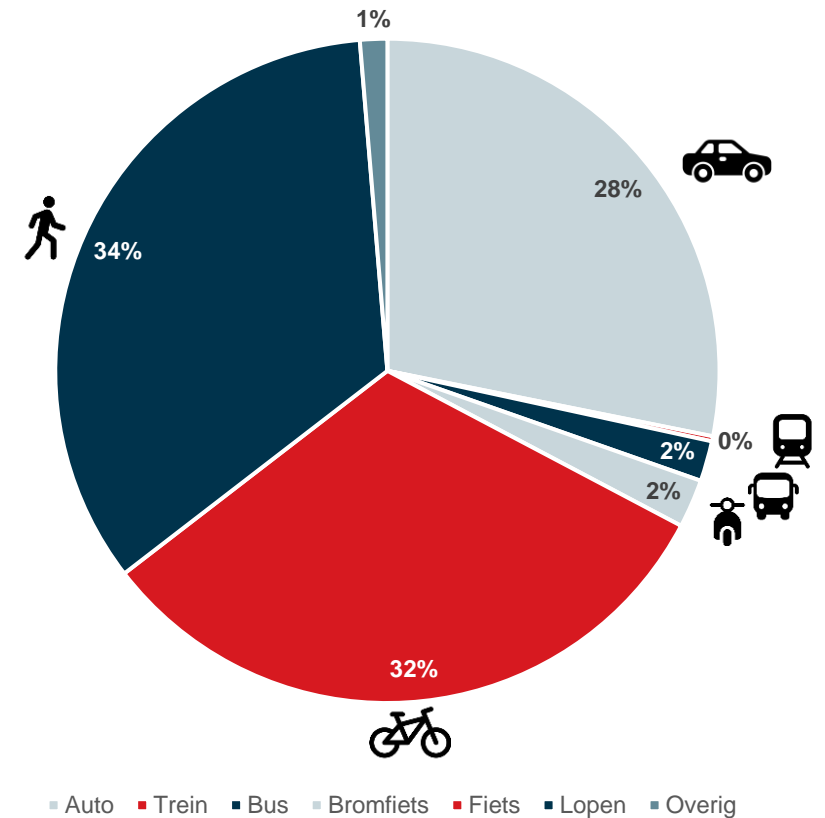
- Bijdragen aan en faciliteren van de dagelijkse mobiliteit en ontplooiing van mensen; met nadruk op bewegen, spelen, inclusiviteit en ontmoeten
- Stimuleren van lopen en fietsen voor verplaatsingen binnen Maastricht en fietsen en gebruik van OV voor verplaatsingen van en naar Maastricht
- Verminderen van CO₂-uitstoot door verkeer als bijdrage aan een klimaatneutrale stad en regio in 2050 & met logistieke oplossingen bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie in 2050
- Verminderen van hinder (verstoring) door wegverkeer
- Vergroten van verkeersveiligheid zodat het aantal verkeersslachtoffers daalt en op termijn richting nul gaat



Cijfers / trends

- Modal split binnen Maastricht: 66% actieve verplaatsingen (lopen en fietsen), toenemende trend in de afgelopen 10 jaar
- Gemiddeld autobezit is laag (376 per 1000 inwoners; 0,6 per huishouden) en stabiel in de afgelopen 10 jaar, maar het aantal auto's neemt toe
- Steeds meer elektrische en plug-in hybride: ca. 3.800 (eind 2025), 8% van het totaal aantal personenauto's

Verplaatsingen binnen Maastricht



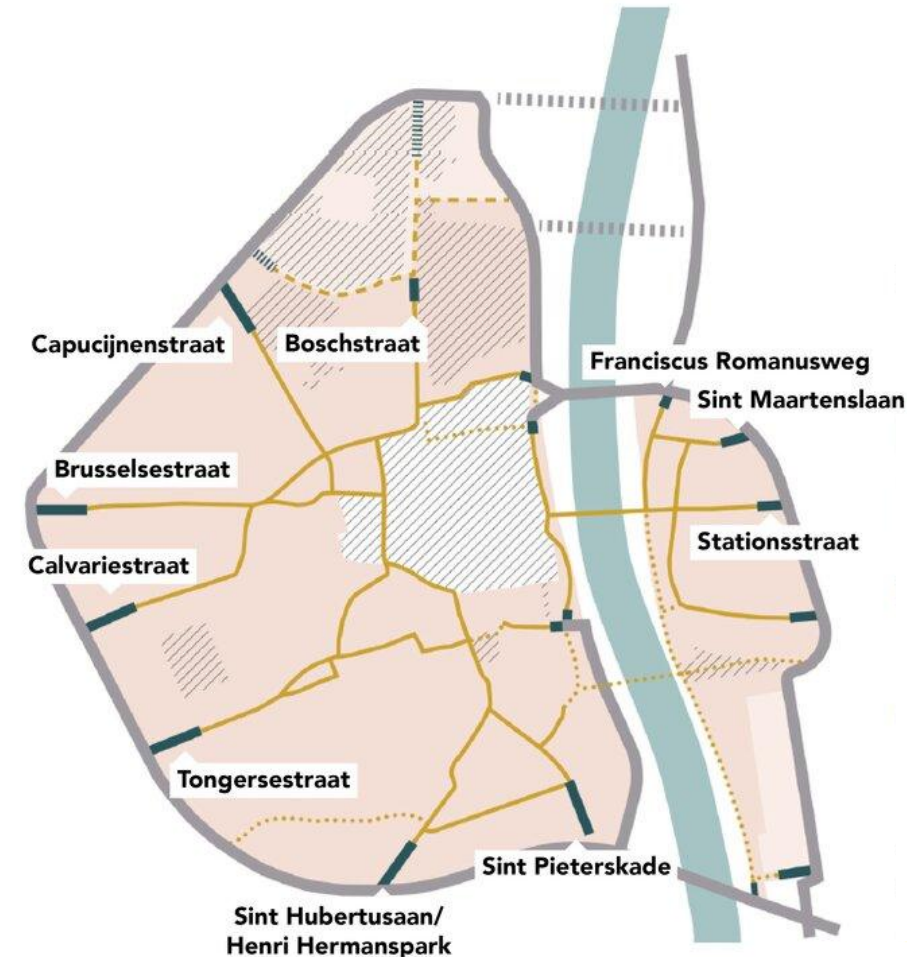
Lopen en toegankelijkheid

- We hanteren het STOP-principe als uitgangspunt binnen het ontwerp van de openbare ruimte
- We werken in stappen aan een goed en veilig loopnetwerk met ruimere en goed toegankelijke trottoirs en voetpaden
- Bij wijzigingen in de openbare ruimte houden we altijd rekening met de sociale veiligheid en toegankelijkheid



Fietsen en fietsparkeren

- We investeren in aantrekkelijke en veilige fietsroutes in de vorm van regionale en stedelijke (door)fietsroutes, een aantrekkelijke fietssingelring en een fietszone in het centrum
- Ook realiseren we stapsgewijs een fietsparkeerring met fietsenstallingen (met toezicht) rond het kernwinkelgebied: o.a. Mosae Forum en mogelijk op termijn Vrijthof



Elektrische auto's en (stads)logistiek

- We plaatsen laadpalen met een optimale spreiding en balans tussen reguliere laders en snelladers.
- We zetten in op logistieke hubs, bestemd voor de lokale Maastrichtse afzetmarkt, voor overslag naar schonere en kleinere (elektrische) voertuigen. Aangevuld met fietsbezorhubs.
- Met de zero-emissie zone sturen we aan op steeds meer schone elektrische logistiek.



Straat van de toekomst

- We werken samen met bewoners en ondernemers aan straten die niet worden gedomineerd door verkeers- en parkeerruimte, maar ook plek bieden aan groen, water, verblijven, bewegen, spelen en ontmoeten.
- Hierbij houden we altijd rekening met de bereikbaarheid van woningen en andere functies voor bijvoorbeeld zorgverleners, mensen die minder goed ter been zijn en logistieke stromen.

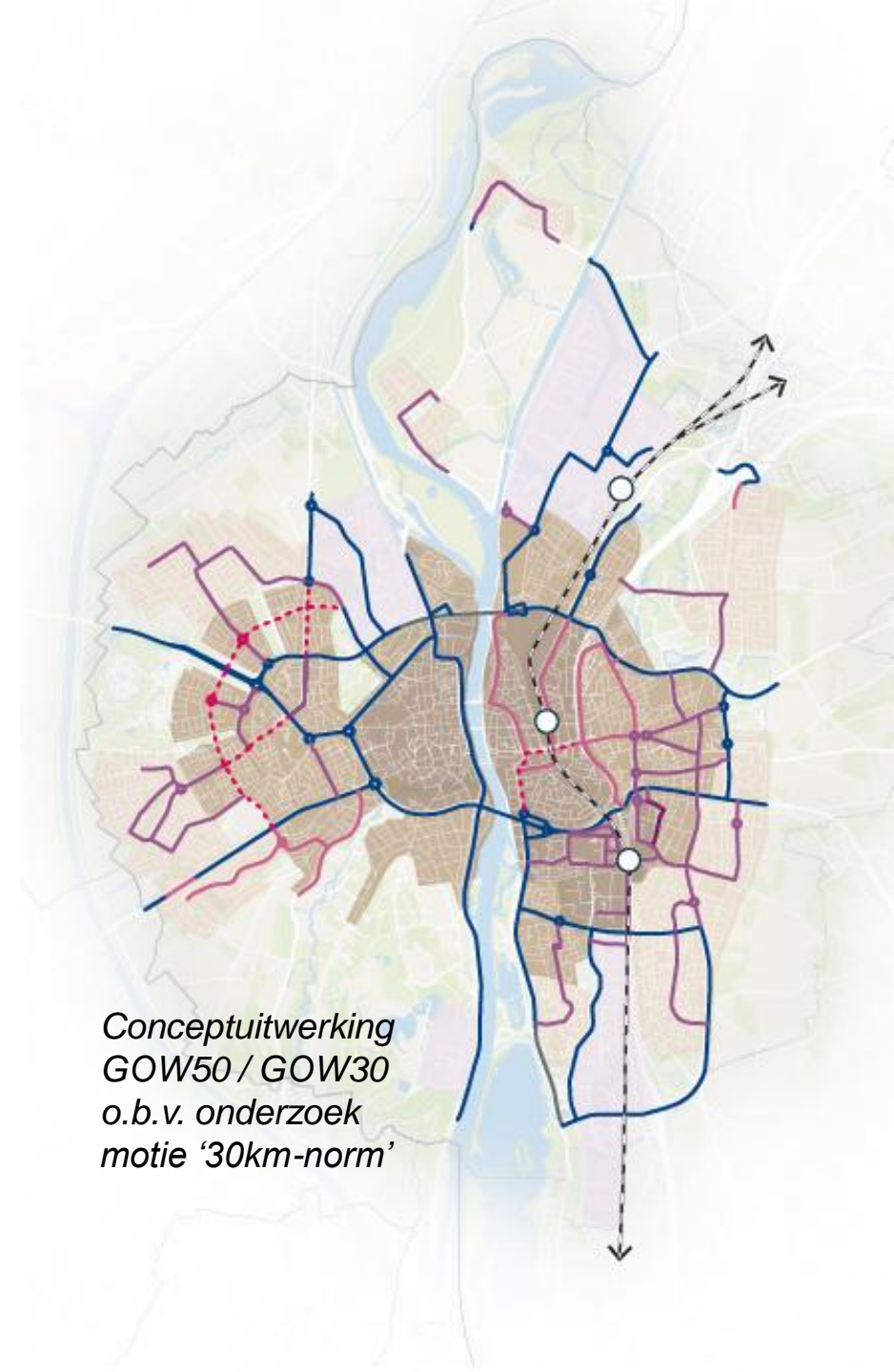


	Stoep met plantvakken	Groenvak	Weg	Parkeervak/groen	Boom
Mobiliteit	🚶		🚗	P	
Veilig	👴👵			🚰	
Inclusief	♿	♿	♿	♿	
Gezond	🏃	🏃	🚲	🏃	
Ondergrond	🏠			🏠	
Sociaal	👥	👥		👥	
Economie	👤	👤		👤	
Beleving	🌳	🌳		🌳	🌳
Ecologie		🌿		🌿	🌿
Klimaatadaptatie		🌧️		🌧️	🌧️
Identiteit		🏡		🏡	🏡



30 km/u

- Waar mogelijk verlagen we de maximumsnelheid naar 30 km per uur. Voor de grotere ontsluitingswegen en stroomwegen die gericht zijn op doorstroming houden we vast aan een snelheid van 50 km per uur.
- Bij een snelheidsverlaging naar 30 km per uur doen we dat altijd veilig door waar nodig de straatinrichting aan te passen, zodat daadwerkelijk minder snel wordt gereden.



Conceptuitwerking
GOW50 / GOW30
o.b.v. onderzoek
motie '30km-norm'



Wat wilt u ons meegeven?

- Ten aanzien van:
 - Lopen en toegankelijkheid
 - Fietsen en fietsparkeren
 - Elektrische auto's en (stads)logistiek
 - Straat van de toekomst
 - 30 km/u



Blok 2: Goede bereikbaarheid van banen en voorzieningen in Maastricht en de (Eu)regio



Waar werken we aan?

- Versterken de agglomeratiekracht van Maastricht door een toename van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen in de (Eu)regio.
- Een goede aanhaking van Maastricht op economische kerngebieden (Randstad, Brainport Eindhoven, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit).

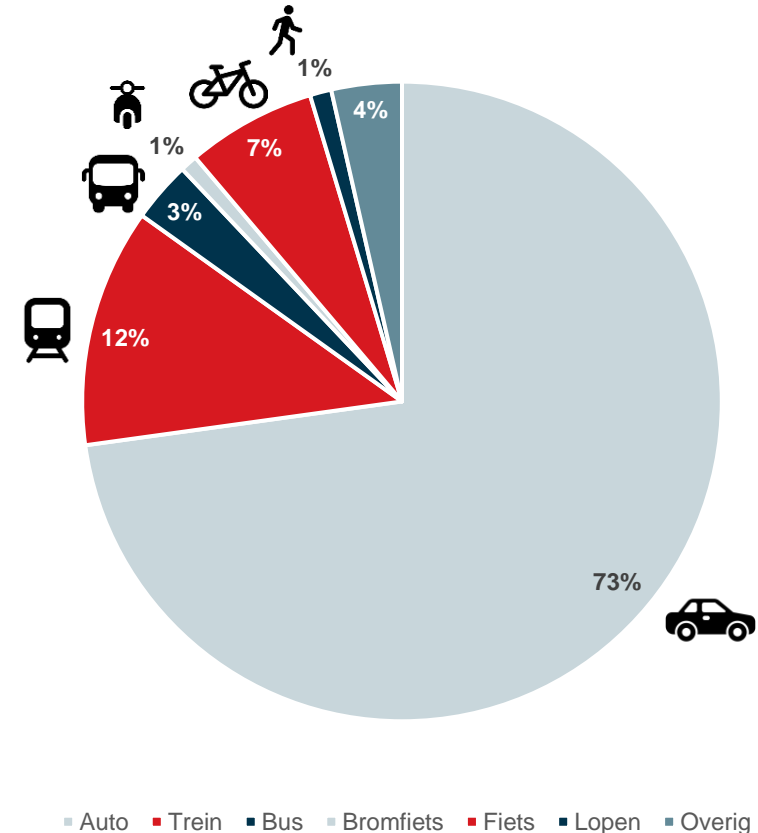


Huidige situatie

Cijfers / trends

- Modal split van en naar Maastricht: 73% met de auto (licht toenemende trend), 15% met het OV
- Aantal OV-reizigers landelijk nog niet op niveau 2019 (pre-covid), wel stijgende lijn zichtbaar

Verplaatsingen van en naar Maastricht



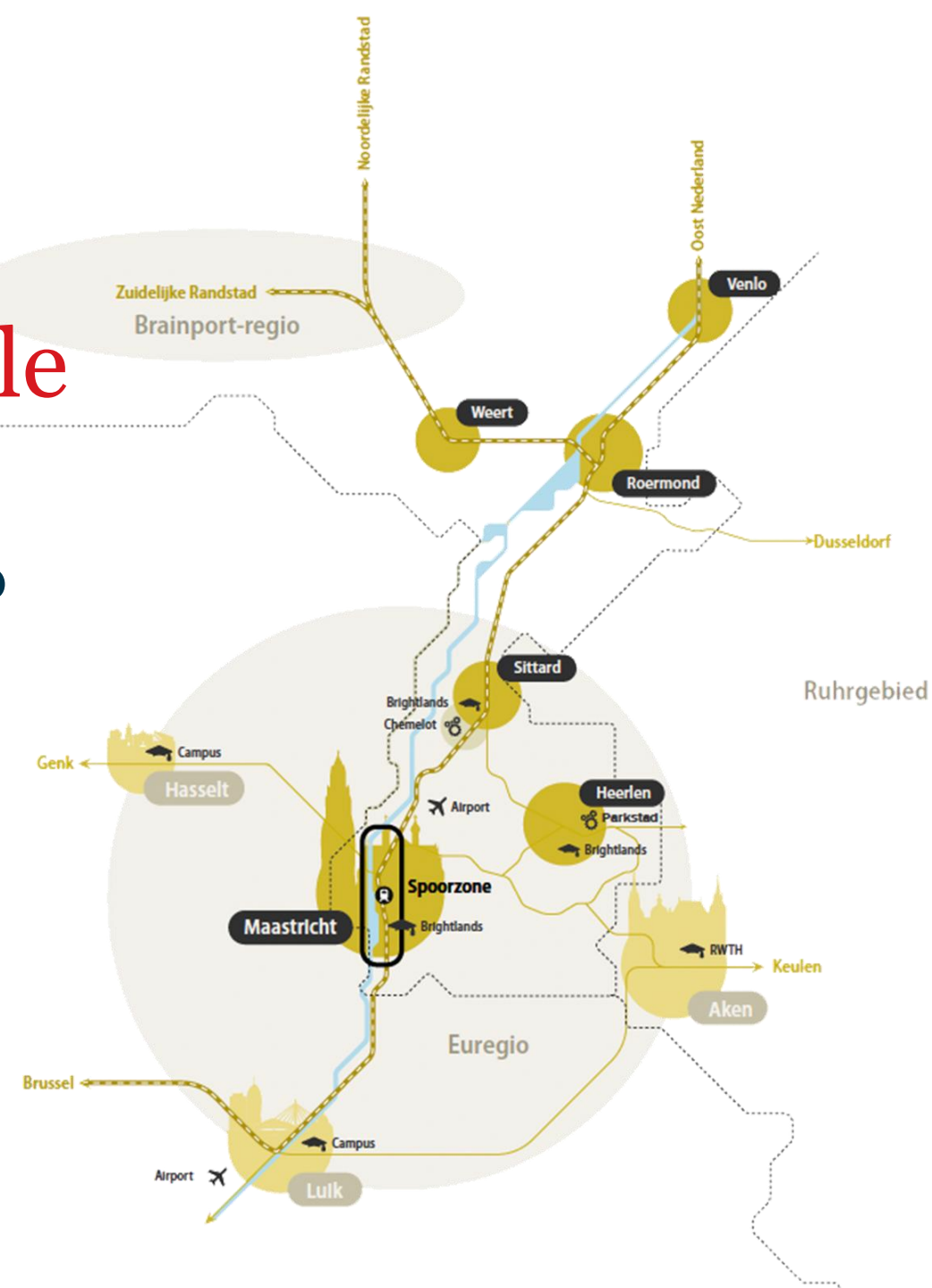
Knooppuntontwikkeling en opheffen barrières

- Verdichten bij voorkeur rond OV-knooppunten, mobiliteitshubs (werken, wonen en recreatie) en goed bereikbare locaties zodat het autogebruik en -bezit afnemen en de business case voor bestaand en nieuw openbaar vervoer toeneemt. Dit in samenhang met het aanpakken van de spoorbarrière.
- Een nieuwe Maasbrug voor voetgangers en fietsers verbindt het stationsgebied met het Sphinxkwartier.



Regionale en (inter)nationale treinverbindingen

- We blijven (bij provincie en Rijk) inzetten op het versterken van de (inter)nationale OV-verbindingen, zoals onder andere:
 - frequentieverhoging Drielandentrein
 - intercity Eindhoven – Brussel



Aansluitingen op het hoofdwegennet

- We werken met Rijkswaterstaat, de Vlaamse overheid en de gemeente Eijsden-Margraten mee aan onderzoeken naar mogelijke verbeteringen van respectievelijk de Oeslingerbaan (Afrif 55), de rondweg om Smeermaas en de Köbbesweg.



Wat wilt u ons meegeven?

- Ten aanzien van:
 - Knooppuntontwikkeling
 - Opheffen barrières (spoor en Maas)
 - Regionale en (inter)nationale treinverbindingen
 - Aansluitingen op het hoofdwegennet



Blok 3: Bereikbaar en leefbaar (Eu)regionaal centrum



Waar werken we aan?

- Stimuleren van parkeren op afstand voor bezoekers, forenzen en studenten aan de randen van het centrum (P+W) en de stad (P+R)
- Afbouwen van straatparkeren en parkeren op binnenterreinen in het centrum voor bezoekers en forenzen, ten behoeve van ontmoeting, groen en fietsparkeren
- Op piekmomenten slim parkeer- en verkeersmanagement inzetten om de leefkwaliteit te verhogen
- Faciliteren en stimuleren van vormen van deelmobiliteit



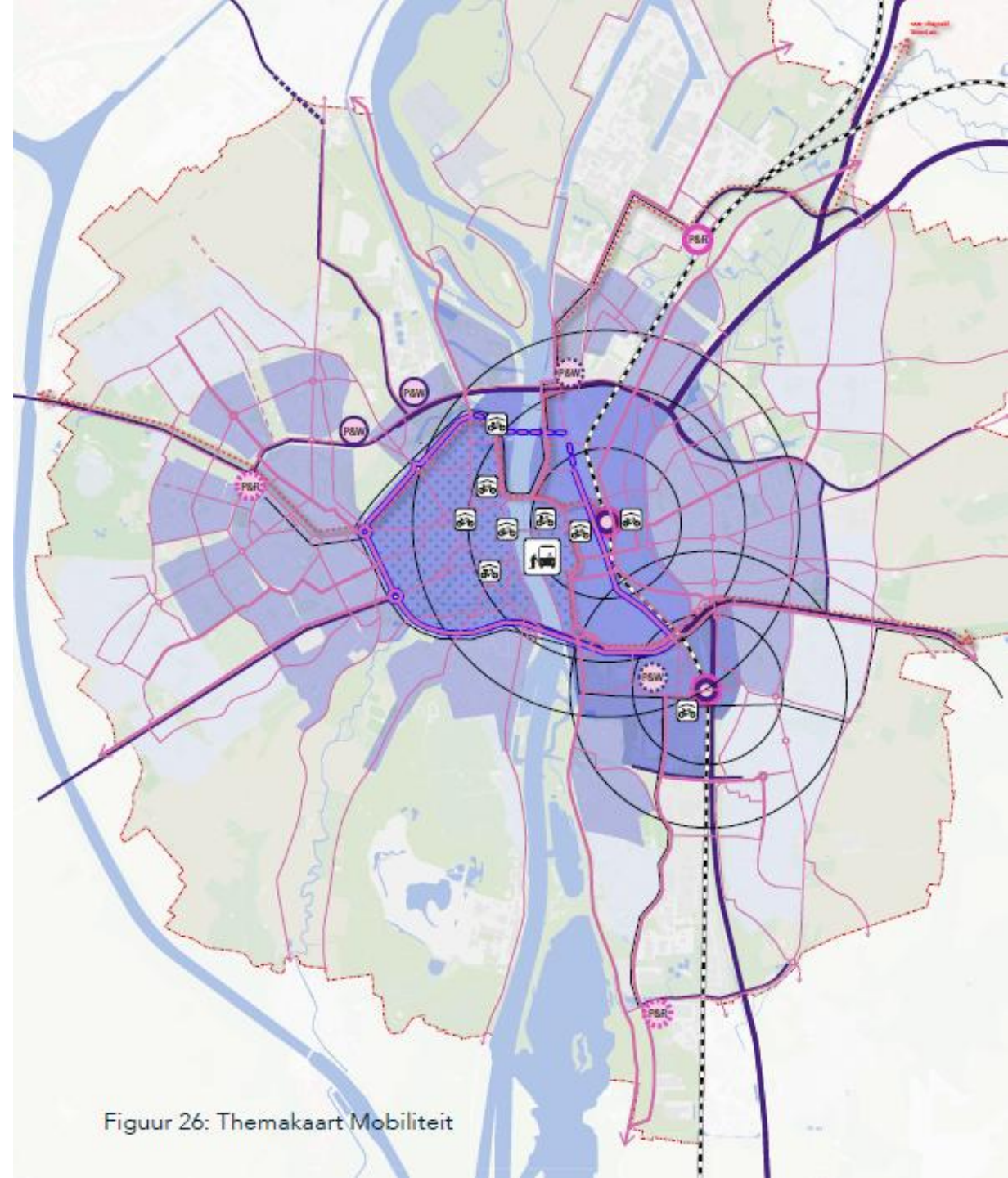
Cijfers / trends

- Aantal bezoekersparkeerplaatsen (garages en terreinen in het centrum): ruim 7.000
- Aantal parkeerplaatsen op afstand (incl. overloop): ca. 1.300 (*1.800 na uitbreiding P+R Noord*)
- Aantal straatparkeerplaatsen in het centrum: ca. 3.600 (*tussen 2020 en 2026 reeds ca. 200 straatparkeerplaatsen opgeheven*)



Parkeren op afstand

- Park + Walk:
 - Zoekopgave, gekoppeld aan gebiedsontwikkeling
- Park + Ride:
 - Uitbreiden P+R Noord
 - Verkennen P+R Zuid
 - Planvorming P+R West



Figuur 26: Themakaart Mobiliteit

Beleidsuitgangspunten

Bezoekersparkeren

- Stimuleren parkeren op afstand
- Straatparkeren voor bezoekers afbouwen. Hierdoor vermindert het zoekverkeer.
- Vrijthofparkeergarage: deels omzetten naar parkeren voor bewoners, fietsparkeren en te reserveren plekken.



Straatparkeren

- Aantal parkeerplaatsen in centrum verminderen ten behoeve van verblijven, groen en fietsparkeren
- Nadrukkelijk niet de bedoeling dat de auto volledig uit het centrum verdwijnt. Woningen, bedrijven en functies moeten altijd bereikbaar blijven, bijvoorbeeld voor mensen die minder goed ter been zijn of zorg behoeven, of voor de noodzakelijke logistieke stromen voor toelevering.



Bussen verbonden met het centrum

- Iedere buurt direct verbonden met het centrum
- Behouden van de OV-assen met een goede doorstroming, een heldere dienstregeling jaar rond en een hoge punctualiteit met goede haltes bij Mosae Forum, Sphinxkwartier, Statensingel, Koningin Emmaplein, Tongerseplein en de Prins Bisschopsingel (Tapijn).
- Continueren van de busbediening op de Markt en het Vrijthof zodat de Binnenstad ook goed bereikbaar blijft voor ouderen en mensen met een beperking.



Wat wilt u ons meegeven?

- Ten aanzien van:
 - Parkeren op afstand (P+R en P+W)
 - Bezoekersparkeren
 - Straatparkeren
 - Bussen verbonden met het centrum
 - Deelmobiliteit





Bedankt voor
uw aandacht

Zijn er nog vragen?