



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van SP
de heer J.M. van Gelooven

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake brief
klankbordgroep Trichterveld met herhaald
verzoek tot directe invoer van
parkeerregulering i.v.m. langparkeer overlast

DATUM
19 november 2025
Verzonden: 20-11-2025

BIJLAGEN
-

BEHANDELD DOOR
SNG (Sander) Velmers

TELEFOONNUMMER

ONZE REFERENTIE
2025.03569

E-MAILADRES
Sander.Velmers@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heer Van Gelooven,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Wat denkt u als college nou zelf van het jarenlange moeizame proces met de inwoners van Trichterveld. Wat is de volgende concrete stap die u gaat zetten na het serieus doorlezen van de zoveelste brief van de bewoners?

Antwoord 1:

Wij blijven van mening dat eventuele uitbreiding van gereguleerd parkeren onderdeel dient te zijn van een bredere afweging in het kader van de actualisatie van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 (begin 2026) en de actualisatie van het mobiliteits- en parkeerbeleid (medio 2026). In de tussentijd worden momenteel de gesprekken met het Studenten Service Centrum van de Universiteit Maastricht en Xior studentenhuysvesting opgeschaald op bestuurlijk niveau, om nog nadrukkelijker aandacht te vragen om studenten op juiste wijze te informeren waar het gewenst is te parkeren. Ook gaan we in het kader van de actualisatie van het parkeerbeleid onderzoeken hoe de parkeervergunning voor buitenlandse studenten beter ingezet kan worden.

Vraag 2:

Waarom werd er midden in de zomervakantie (21 juli) per post een brief vanuit het college verstuurd, zonder enig vooroverleg met de klankbordgroep, terwijl de inhoud daarvan eerder via de media bekend werd gemaakt?

Antwoord 2:

De brief van 21 juli vormde een reactie op een brief (d.d. 26 mei 2025) vanuit een afvaardiging van de klankbordgroep die aan de gemeenteraad gericht was en daarmee niet direct aan het college. Uw fractie heeft vervolgens [schriftelijke vragen](#) aan het college gericht (d.d. 2 juni 2025) en daarmee opgeroepen om vanuit het college te reageren op de brief. De reactiebrief van 21 juli is op 24 juli (ambtelijk) per mail verzonden, op dezelfde dag dat aan uw raad de beantwoording van de schriftelijke vragen toegekomen is. RTV Maastricht heeft dezelfde



DATUM
19 november 2025

*middag direct de vrijheid genomen op basis van de openbare beantwoording een artikel te publiceren. Hier heeft geen afstemming over plaatsgevonden.
We begrijpen dat het wenselijker was geweest dat de klankbordgroep eerder een reactie op hun brief hadden vernomen, maar willen benadrukken dat hier dus sprake is geweest van een ongelukkige samenloop van omstandigheden.*

Vraag 3:

Hoe rijmt u dit met het door de gemeente zelf opgestarte participatietraject, waarin bewoners uitvoerig hun zorgen hebben gedeeld?

Antwoord 3:

We betreuren de ongelukkige samenloop van omstandigheden, maar willen benadrukken dat wij in alle overleggen (ambtelijk en bestuurlijk) de zorgen zo goed mogelijk tot ons genomen hebben.

Vraag 4:

Realiseert het college zich welke verwarring, frustratie en schade aan vertrouwen dit veroorzaakt richting bewoners?

Antwoord 4:

Zie antwoord vraag 3. Frustratie met betrekking tot ons afwijkende standpunt kunnen we begrijpen.

Vraag 5:

Als u in uw brief én via RTV Maastricht erkent dat er sprake is van een hardnekkig en structureel parkeerprobleem in Trichterveld, waarom verwijst u dan opnieuw alleen naar besluitvorming eind 2025/begin 2026?

Antwoord 5:

*We begrijpen dat er overlast ervaren wordt als gevolg van langparkeerders van buiten de buurt. Daar staat echter tegenover dat uit metingen in 2022 weliswaar sprake bleek van een parkeerdruk van >80% (en op momenten >100%) in een aantal straten, maar ook daaruit naar voren kwam dat de gemiddelde bezettingsgraad in de gehele buurt ca. 45% bedroeg. Daarbij beschikt circa 90% van de adressen over een eigen parkeergelegenheid (opritten en parkeerhofjes) en is gebleken dat het autobezit gemiddeld 1,1 auto per huishouden bedraagt (60% van de huishoudens bezit 1 auto, 18% 2 auto's en 4% 3 auto's). Ingevolge de Wegenwet (art. 14) is er bovendien geen reden om parkeerders van buiten de buurt niet te dulden.
In het licht van deze geschetste omvang van de problematiek en de naar ons oordeel aanzienlijke gevolgen die we verwachten in andere buurten (zie antwoorden vragen 9 en 11), blijven wij van mening dat de eventuele uitbreiding van gereguleerd parkeren onderdeel dient te zijn van een bredere afweging in het kader van de actualisatie van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 (begin 2026) en de actualisatie van het mobiliteits- en parkeerbeleid (medio 2026).*

Vraag 6:

Hoe verklaart u dat er geen enkele acute maatregel wordt genomen, terwijl de situatie nu al onhoudbaar is?



DATUM
19 november 2025

Antwoord 6:

Zoals u bekend, is er eerder in het proces een plan voorgesteld om een parkeerverbod in te stellen en parkeervakken te realiseren. Dit stuitte echter op verschillende benoemde bezwaren, zoals afname van de parkeercapaciteit in de buurt en dat dit de kern van het probleem (langparkeerders van buiten de wijk) niet oploste. Door de klankbordgroep is duidelijk gemaakt dat zij dit enkel zien werken bij invoering van combi-parkeren.

Op het vlak van verkeersveiligheid en –gebruik is overigens wel recent éénrichtingsverkeer ingevoerd in de Borneostraat en is in de Karimatastraat markering en bebording aangepast om de verkeerssituatie te verduidelijken. Dit op voorspraak en in afstemming met (o.a. dezelfde) bewoners.

Vraag 7:

Waarom schetst u het beeld dat bewoners tegen parkeervakken waren, terwijl de werkelijke reden was dat dit plan de kern van het probleem – langparkeerders van buiten de wijk – helemaal niet oploste?

Antwoord 7:

Zie antwoord vraag 6.

Vraag 8:

Waarom wekt u de suggestie dat er verdeeldheid in de wijk bestaat, terwijl uit het participatietraject juist blijkt dat de overgrote meerderheid vóór directe invoering van combi-parkeren is?

Antwoord 8:

Wij constateren weliswaar draagvlak voor regulering, maar verdeeldheid over de vorm. Hierover is door de klankbordgroep zelf ook het volgende aangegeven in hun [bijdrage](#) voor de domeinvergadering fysiek van 9 april 2025: “Het is op basis van de uitkomst van de inloopmiddag overduidelijk dat invoering van combiparkeren de oplossing is voor het probleem van langparkeren dat al meer dan 10 jaar bestaat, maar over de vorm hiervan wordt van mening verschillend. Varianten die worden genoemd zijn onder andere kostenvrij parkeren voor bewoners, parkeervergunningen met een gratis parkeertijd voor bewoners, en andere vormen van regulering.”

Vraag 9:

Waarom gebruikt u het risico van een waterbedeffect nu als reden om géén maatregelen in Trichterveld te nemen, terwijl bij de invoering in omliggende wijken (Biesland, Annadal, Blauwdorp, Proosdijveld) dit argument nooit is genoemd?

Antwoord 9:

De besluitvorming om in de genoemde wijken tot regulering over te gaan heeft geruime tijd geleden (Annadal 2017, andere gebieden na vaststelling parkeerbeleid in 2008 of al eerder) plaatsgevonden. Het risico van een waterbedeffect wordt hier nu zo nadrukkelijk benoemd als reden, omdat in Belfort bijvoorbeeld op buurtniveau een grotere parkeerdruk gemeten is dan in Trichterveld (zie antwoord vraag 11). Wat meespeelt is dat het merendeel van de woningen (ca. 90%) in de buurt beschikt over een eigen parkeervoorziening: een oprit of toegang tot parkeerruimte op een parkeerhofje van de woningbouwcorporatie(s). Het autobezit in de buurt bedraagt daarbij gemiddeld 1,1 auto per huishouden: 60% van de huishoudens bezit 1 auto, 18% 2 auto's en 4% 3 auto's. Dit maakt ons inziens de verwachte gevolgen van verplaatsing van de problematiek onevenredig groot.



DATUM
19 november 2025

Vraag 10:

Waarom moet juist Trichterveld, in strijd met het gelijkheidsbeginsel, de gevolgen dragen van parkeerregulering in omliggende buurten?

Antwoord 10:

Niet alleen in Trichterveld, maar ook in andere buurten aan de randen van het gereguleerde gebied geldt in straten een toegenomen mate van parkeerdruk als gevolg van parkeerregulering.

Vraag 11:

Hoe kunt u stellen dat langparkeerders bij invoering in Trichterveld zouden uitwijken naar Belfort, terwijl Belfort vier keer zo groot is, bredere straten heeft en minder kwetsbaar is dan ons tuindorp met smalle hofjes en parkeerverboden?

Antwoord 11:

De ervaring heeft geleerd dat bij invoering van gereguleerd parkeren er in de omliggende buurten vaak een waterbedeffect optreedt. Parkeerders die niet willen betalen verplaatsen zich naar de eerstvolgende parkeergelegenheden waar geen betaalregime aan de orde is. Bij invoering van combi-parkeren in geheel Trichterveld, is daarom de verwachting dat de parkeerdruk zich zal verplaatsen naar de parkeergelegenheid van het Rouw- en gedenkpark Tongerseweg, Belfort en mogelijk Daalhof.

Belfort is weliswaar groter, maar kent op gebiedsniveau een grotere parkeerdruk dan Trichterveld. In Trichterveld bedroeg de gemiddelde bezettingsgraad ca. 45% (gemeten in het najaar van 2022), terwijl in Belfort een gemiddelde bezettingsgraad van ca. 64% is gemeten (in het voorjaar van 2025). In het deel van Belfort het dichtst tegen Trichterveld aan, de buurt ingesloten tussen Gewantmakersdreef, Keurmeestersdreef en Beeldsnijdersdreef, bedraagt de gemiddelde parkeerdruk ca. 70% (waarbij ook in verschillende straten >80%). Dit bij een parkeercapaciteit van ongeveer vergelijkbare omvang van ca. 290 parkeerplekken versus ca. 340 parkeerplekken in Trichterveld.

Vraag 12:

Waarom erkent u dat parkeerdruk een ernstig probleem is, maar laat u dit probleem 'bewust' voortbestaan in Trichterveld – een wijk die al 15 jaar de overlast opvangt van omliggende buurten?

Antwoord 12:

Omdat men in Trichterveld in dermate grote mate over eigen parkeergelegenheid beschikt en we de gevolgen van invoering van combi-parkeren dusdanig groot achten (zie antwoorden vragen 9 en 11) blijven we van mening dat de eventuele uitbreiding van gereguleerd parkeren hier onderdeel dient te zijn van een bredere afweging over de algehele uitbreiding van gereguleerd parkeren (zie ook antwoord vraag 5).

Vraag 13:

Waarom lezen wij niets concreets over parkeeroplossingen voor Trichterveld in de ontwerp Omgevingsvisie, terwijl ons is voorgehouden dat daarop gewacht moest worden?

Antwoord 13:

In de Ontwerp Omgevingsvisie staat beschreven dat we door parkeerregulering stapsgewijs geografisch uit te breiden we enerzijds de parkeermogelijkheden van bewoners beschermen en we er tegelijkertijd voor kunnen zorgen dat bij (gebieds)ontwikkelingen moet worden nagedacht over parkeren op afstand en duurzame mobiliteit.



DATUM
19 november 2025

Hierbij vinden we dat er sprake moet zijn van een aantoonbare (verwachte) parkeerdruk en problematiek om de eigen auto te parkeren. Dit uitgangspunt vormt de aanleiding om in de actualisatie van het parkeerbeleid (medio 2026) vast te leggen hoe we bij gebleken noodzaak omgaan met de situaties aan de randen van het gereguleerde gebied. Daarbij geldt ons inziens dat een keuze voor Trichterveld, niet losgezien kan worden van de beschikbaarheid tot een eigen parkeervoorziening en keuzes rondom o.a. Belfort en de begraafplaats in verband met de verwachte verschuiving van de problematiek.

Vraag 14:

Hoe verklaart u dat in Scharn per november 2025 wél tussentijdse regulering wordt ingevoerd bij 85% parkeerdruk, terwijl in Trichterveld eerder al 85% en zelfs 100% is gemeten, maar géén maatregelen volgen?

Antwoord 14:

Anders dan in Trichterveld is er in de betreffende straten in Scharn in sterk mindere mate sprake van de mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein of is er geen alternatieve gratis parkeerruimte op redelijke loopafstand aanwezig.

Daarnaast was in het kader van het eerder ingezette reguleringstraject om combi-parkeren in Scharn uit al voorzien dat uitbreiding ook noodzakelijk zou zijn in deze 5 straten. Omdat er toen geen draagvlak bestond, zijn deze straten in eerste instantie niet meegenomen. In het kader van de participatie is door de gemeente aangegeven dat de parkeersituatie nauwlettend in de gaten zou worden gehouden en bij hoogoplopende parkeerdruk de situatie zou worden heroverwogen.

Vraag 15:

Hoe legt u dit verschil in behandeling uit aan de bewoners van Trichterveld, die al vijftien jaar kampen met extreme parkeerdruk?

Antwoord 15:

Zie antwoord vraag 14. Omdat er verschillen zijn die hebben geleid tot een andere afweging.

Vraag 16:

Hoe verantwoordt het college dat er al fatale en ernstige ongelukken zijn gebeurd (Karimatastraat 2024, Madoerastraat 2025), die direct verband houden met de parkeer- en verkeersdruk in de wijk?

Antwoord 16:

Wij vinden het onjuist en kwalijk dat er over een direct verband wordt gesproken, met name in het geval van het fatale ongeval op de kruising van de Karimatastraat en de Tongerseweg. Uit het [gerechtelijk](#) onderzoek is dit niet als reden gebleken.

Vraag 17:

Hoe verantwoordt u dat u elders in de stad wél ingrijpt terwijl de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Trichterveld structureel onder druk staan?

Antwoord 17:

Zie eerdere antwoorden.



DATUM
19 november 2025

Vraag 18:

Wanneer gaat het college eindelijk besluiten om Trichterveld gelijk te behandelen met andere wijken in Maastricht en directe parkeerregulering in te voeren?

Antwoord 18:

Zie eerdere antwoorden.

Vraag 19:

Hoe garandeert u dat de veiligheid, leefbaarheid en gelijkwaardige behandeling van onze wijk niet nog verder worden ondermijnd?

Antwoord 19:

Zie eerdere antwoorden.

Vraag 20:

De klankbordgroep verzoekt het college dringend hun brief met vragen en opmerkingen concreet en transparant te beantwoorden en tot directe actie over te gaan. Wat zijn de volgende stappen van het college in deze.

Antwoord 20:

De brief is beantwoord en een reactie is verstuurd. Zoals gesteld houden we vast aan onze mening dat uitbreiding van gereguleerd parkeren onderdeel dient te zijn van bredere afweging in het kader van de actualisatie van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 (begin 2026) en de actualisatie van het mobiliteits- en parkeerbeleid (medio 2026). Zie daarnaast beantwoording vraag 1.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts

Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

en

Manon Fokke

Wethouder Financiën, Personeel & Organisatie, Burgerparticipatie en Lobby

Schriftelijke vragen