



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van Liberale Partij Maastricht
mevrouw C.J. Nuyts

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake verhouding
parkeertarieven en afnemende
parkeercapaciteit

DATUM
24 april 2026
Verzonden: 28-04-2026

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
BJC (Bjorn) Löenis

TELEFOONNUMMER
043 350 4514

ONZE REFERENTIE
2026.00965

E-MAILADRES
Bjorn.Loenis@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw Nuyts,

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

Vraag 1:

Verhouding prijs en aanbod: Erkent het college dat bewoners momenteel 'minder waar voor hun geld' krijgen, aangezien de parkeerdruk, het aantal parkeerplaatsen afneemt, terwijl de tarieven voor een vergunning jaarlijks worden verhoogd?

Antwoord 1:

Nee, het college deelt die mening niet. In lijn met de vorige en huidige omgevingsvisie worden straatparkeerplaatsen (waar mogelijk) opgeheven om plaats te maken voor vergroening of het realiseren van fietsparkeerplaatsen. De aanleiding hiervoor is het verbeteren van de leefbaarheid en het voorkomen van overlast ten gevolge van foutief geparkeerde fietsen. Indien vergunningshoudersparkeerplaatsen worden opgeheven, worden (waar mogelijk) ter vervanging combi- en betaald parkeerplaatsen omgezet naar vergunningshoudersparkeerplaatsen. Dit kan soms betekenen dat bewoners verder moeten lopen. Voor bezoekers betekent het dat ze vaker gebruik moeten maken van parkeergarages.

In het geval van (grootschalige) nieuwbouwprojecten is de ontwikkelaar verantwoordelijk om het parkeervraagstuk op te lossen op een wijze dat de omgeving geen parkeeroverlast ondervindt van de ontwikkeling. In de Nota Parkeernormen Maastricht 2021 zijn voorwaarden en eisen opgenomen waaraan de gemeente toetst bij nieuwbouwprojecten.

Vraag 2:

Verlaging van vergunningskosten: Ligt het, gezien de verminderde beschikbaarheid en de toenemende zoekoverlast, niet voor de hand om de kosten voor een parkeervergunning te laten dalen in plaats van stijgen? Is het college bereid om de tarieven te corrigeren naar een niveau dat recht doet aan de feitelijke parkeercapaciteit?



DATUM
24 april 2026

Antwoord 2:

Nee, het college ziet daartoe onvoldoende noodzaak. Op buurtniveau (waar men mag parkeren met de parkeervergunning) zijn nog ruim voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar voor vergunninghouders. Een deel van de parkeerplaatsen in en rond het centrum wordt in beslag genomen door foutparkeerders (niet betalen of geen vergunning). Door intensievere handhaving met de scanauto zal dit aandeel van foutparkeerders afnemen, zodat er meer parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn voor vergunninghouders. Daarnaast zorgt een verlaging van het tarief voor minder inkomsten.

Vraag 3:

Impact van bijbouwen: Op welke wijze borgt het college dat bij nieuwe bouwprojecten de parkeerdruk in de omliggende straten niet verder oploopt? Wordt er bij de vergunningverlening voor nieuwbouw voldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de huidige bewoners?

Antwoord 3:

Bij nieuwbouwprojecten wordt in eerste instantie gestuurd op parkeren op eigen terrein. Indien een ontwikkeling gebruik wil maken van openbare parkeerplaatsen dan dient aangetoond te worden dat de parkeerdruk binnen de perken blijft, oftewel de bezettingsraad mag niet de 80% overschrijden. De adressen van de ontwikkeling worden vervolgens op de GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeren) gezet en komen daardoor niet of gedeeltelijk in aanmerking voor een parkeervergunning, afhankelijk van de gekozen parkeeroplossing. Op deze manier wordt geborgd dat een ontwikkeling niet voor parkeeroverlast zorgt in de buurt.

Vraag 4:

Toekomstbestendig parkeerbeleid: Welke concrete maatregelen neemt het college om te voorkomen dat de stad onbetaalbaar en onbereikbaar wordt voor automobilisten die geen alternatief hebben voor hun vervoermiddel?

Antwoord 4:

Het college is van mening dat de stad bereikbaar en betaalbaar is voor automobilisten.

Vraag 5:

Realistische parkeernorm: wat was de parkeernorm 5 jaar geleden en wat is die norm nu? Wat constateert u t.a.v. de parkeernorm in verhouding tot het aantal woningen dat in de binnenstad erbij is gekomen?

Antwoord 5:

De parkeernorm wordt bepaald aan de hand van de locatie en de bijbehorende functie. In de nota parkeernormen 2021 worden vier zones gehanteerd en ongeveer 100 verschillende functies. Daarmee is niet sprake van één parkeernorm.



DATUM
24 april 2026

De uitgangspunten voor de parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke kencijfers en het autobezit in Maastricht. De voornaamste wijziging t.o.v. vijf jaar geleden is een update van de landelijke kencijfers. In het algemeen laten de landelijke kencijfers een verlaging van de parkeernormen zien. De parkeernorm staat los van het aantal woningen dat in de binnenstad gerealiseerd wordt.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen