

Parkeren op afstand

Een plan voor extra
P+R-voorzieningen in Maastricht



Gemeente Maastricht

Inhoud

Parkeren op afstand in één oogopslag.....	3
1 Inleiding.....	5
2 Parkeren in de Binnenstad	8
3 Locatiekeuze P+R-voorzieningen.....	14
4 Voorkeurslocaties P+R.....	18
5 Voorkeurslocaties voor overloop	28
6 Overige voorkeurslocaties.....	31
7 Uitvoeringagenda	33
BIJLAGE I Waaraan moet een P+R-voorziening voldoen?	36
BIJLAGE II Business case per voorkeurslocatie.....	39
BIJLAGE III Beoordeling van zoeklocaties.....	40

Begrippenlijst

P+R-voorziening	Een parkeervoorziening met aansluitende trein of bus
P+B-voorziening	Een parkeervoorziening op fietsafstand met deelfietsen en fietsstalling
P+W-voorziening	Een parkeervoorziening op loopafstand
PRIS	Parkeerroute-informatiesysteem
Belvédère WOM	Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV
GREX	Grondexploitatie, een rekenmethode om de kosten en baten van een ruimtelijk plan in beeld te brengen
PPS	Publiek-private samenwerking, in dit geval tussen parkeerbedrijf Q-park en gemeente Maastricht
DBFMO	Design Build Finance Maintain Operate, een contractvorm waarbij een externe partij het ontwerp, de bouw, de financiering, het onderhoud en exploitatie uitvoert

Parkeren op afstand in één oogopslag

Ambitie

Zoals benoemd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is het aanpakken van parkeerdruk en zorgen voor voldoende parkeerplekken niet meer het primaire doel van het Maastrichts parkeerbeleid. Via het parkeeraanbod willen we ook sturen op de doelen in de omgevingsvisie:

- Leefkwaliteit verbeteren door het creëren van meer ruimte voor andere functies (groen, terras, fiets).
- De verkeerscirculatie in de binnenstad aanpassen om de verschillende doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en overlast door (zoek)verkeer te voorkomen.
- Aantrekkelijkheid van de binnenstad versterken door minder verkeer, betere looproutes en oversteekbaarheid, meer ruimte voor terrassen, etc.

We willen dit bereiken door aantrekkelijke parkeerlocaties aan de rand van het centraal stedelijk gebied (P+W) of aan de rand van de stad (P+R) te creëren. Daarnaast zullen (straat)parkeerplekken in de binnenstad de komende jaren verdwijnen als gevolg van nieuwe initiatieven en projecten die ruimte vragen, mits hiervoor voldoende lokaal draagvlak is bij bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Hierdoor neemt het zoekverkeer af en wordt het centraal stedelijk gebied autolouwer.

Het doel van dit realisatieplan Parkeren op afstand is een substantiële uitbreiding van het aantal parkeerplekken op afstand in de komende 10 jaar. De inzet is om in totaal duizend permanente P+R-plekken en vijfhonderd overlooplekken specifiek voor topdagen te creëren, zodat Maastricht in 2030 met inbegrip van de huidige plekken op P+R Maastricht Noord over meer dan tweeduizend parkeerplekken op afstand beschikt.

Daarbij richten we ons op een aantal zorgvuldig gekozen locaties. We willen de autostromen of parkeerproblemen niet verplaatsen. We kijken naar welke locaties aan de rand van onze stad mogelijk zijn. Die locaties moeten goed bereikbaar zijn vanaf het regionale wegennet, zodat we zoveel mogelijk voorkomen dat auto's door de buurt rijden. We zorgen voor een goede spreiding van parkeervoorzieningen over de stad zodat onnodig verkeer door stad wordt vermeden. Daarom zoeken we bijvoorbeeld naar nieuwe locaties aan de west- én de oostoever. Dit zorgt er ook voor dat de bronpunten voor de Binnenstad gespreid zijn. We verkennen ook samen met buurgemeentes en de provincie welke regionale locaties een bijdrage kunnen leveren.

De parkeerbehoefte is niet gelijkmatig verdeeld over de invalswegen van Maastricht. Daarom zorgen we ervoor dat het totale parkeeraanbod (op afstand en in de Binnenstad) in overeenstemming blijft met de ruimtelijke spreiding van de parkeerbehoefte. We hebben een lijst met potentiële locaties beoordeeld op grond van inpasbaarheid, beschikbaarheid, autobereikbaarheid, natransportmogelijkheden, omgeving en mogelijkheden voor het samen gebruiken van plekken. Dit heeft geleid tot een aantal voorkeurslocaties waarvoor we vervolgens een eerste inschatting hebben gemaakt van de financiële consequenties en potentie.

Wat gaan we doen?

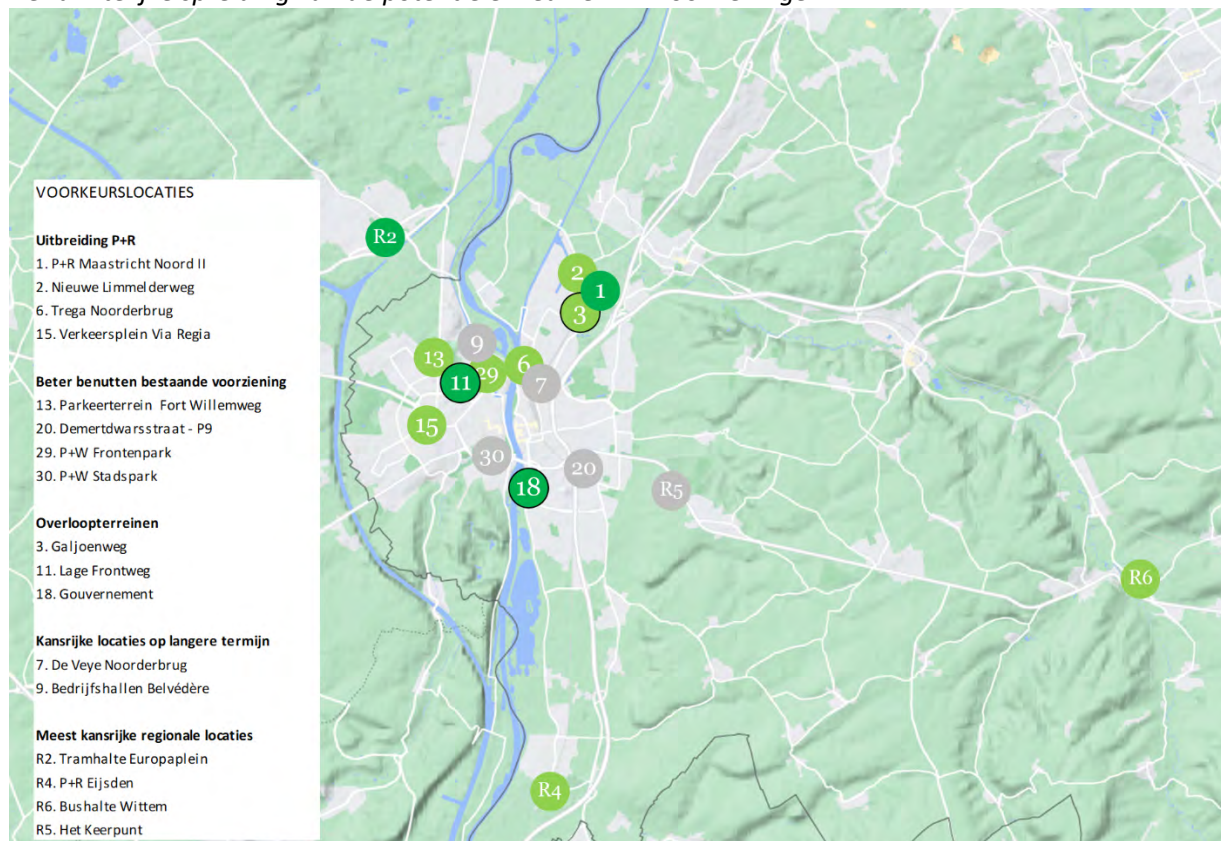
In de komende vijf jaar zijn we van plan de volgende acties uit te voeren:

- We onderzoeken of en in hoeverre P+W Frontenpark kan worden uitgebreid voor de periode tijdens de bouw van Parkeergarage Sphinx en invulling van P+W-plekken.
- We doen nader onderzoek naar een P+R-voorziening aan het verkeersplein Via Regia met ongeveer tweehonderdvijftig parkeerplekken. Mits het financieel en ruimtelijk past realiseren we vervolgens het terrein.

- We starten een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden voor P+R-voorziening in de buurt van het Europaplein. Op het moment dat de haalbaarheid is aangetoond wordt een voorstel gedaan voor het vervolg.
- We zetten het bestaande terrein aan de Fort Willemweg in als P+W-voorziening met ongeveer honderd parkeerplekken.
- We maken en implementeren een draaiboek voor de inzet van de overlooplocaties Gouvernément en Lage Frontweg zodat ruim 400 extra plekken inzetbaar zijn op zo'n vijftieng planbare topdagen per jaar.
- We onderzoeken of het mogelijk is om P+R Maastricht Noord uit te breiden op een terrein aan de Nieuwe Limmelderweg te realiseren (met ongeveer 200 extra parkeerplekken).
- We agenderen waar mogelijk regionale P+R-voorzieningen op de mobiliteitsagenda Zuid-Limburg en Vlaanderen.
- We benoemen in de actualisatie van de omgevingsvisie onze ambities voor parkeervoorzieningen op de lange termijn bij P+R Maastricht Noord (bovenop fase II), Trega (oksel Noorderbrug), De Veye en in het Belvédère-gebied.

Voorgaande acties verrichten we in afstemming met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. We monitoren periodiek de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod van en in de Binnenstad zodat we als het nodig is de acties kunnen bijsturen. Er kan op basis van de monitorresultaten en de ervaringen aanleiding zijn om de plannen te wijzigen.

De ruimtelijke spreiding van de potentiële nieuwe P+R-voorzieningen



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Maastricht is een prachtige stad om in te wonen, te werken en te verblijven. De stad is levendig en een ideale plek om mensen te ontmoeten. Veel mensen die naar Maastricht reizen, komen per auto. Ook inwoners en ondernemers in Maastricht gebruiken de auto als vervoermiddel. Die populariteit van de auto brengt ook nadelen met zich mee. Autoverkeer zorgt voor overlast in de vorm van geluid en luchtverontreiniging en geparkeerde auto's nemen een groot deel van de leefruimte in beslag. Ook de uitstoot van CO₂ is bij een auto relatief groot. Als we een gastvrije stad willen blijven en tegelijkertijd de leefbaarheid van de stad en gezondheid van de inwoners willen verbeteren dan is het verstandig om de overlast die rijdende en stilstaande auto's veroorzaken aan te pakken.

Gemeente Maastricht kan hier effectief op sturen door bijvoorbeeld parkeerplaatsen te verplaatsen naar de rand van de (binnen)stad. Door parkeren op afstand in plaats van in het centrum, ontstaat enerzijds meer ruimte voor verblijven, lopen en fietsen en anderzijds vermindert de overlast als gevolg van rijdende auto's.

In het coalitieakkoord Maastricht onbegrensd en ontspannen 2018 – 2022 is de verdere uitbouw van uitstekende P+R-voorzieningen aan de randen van de stad als ambitie geformuleerd. In oktober 2020 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Maastricht 2040, met daarin de kaders voor het parkeerbeleid, vastgesteld. In die omgevingsvisie is de ambitie verder uitgewerkt en zijn concrete zoeklocaties voor P+R-voorzieningen aangewezen.¹ Met dit realisatieplan zetten we een volgende stap naar de realisatie van die P+R-voorzieningen, aangevuld met P+W-voorzieningen.

1.2 Waarom willen we meer P+R-voorzieningen bouwen?

We willen meer P+R-voorzieningen bouwen zodat minder auto's de stad in- en uitrijden. Een autoluwere stad kent verschillende voordelen. In een autoluwe stad is er:

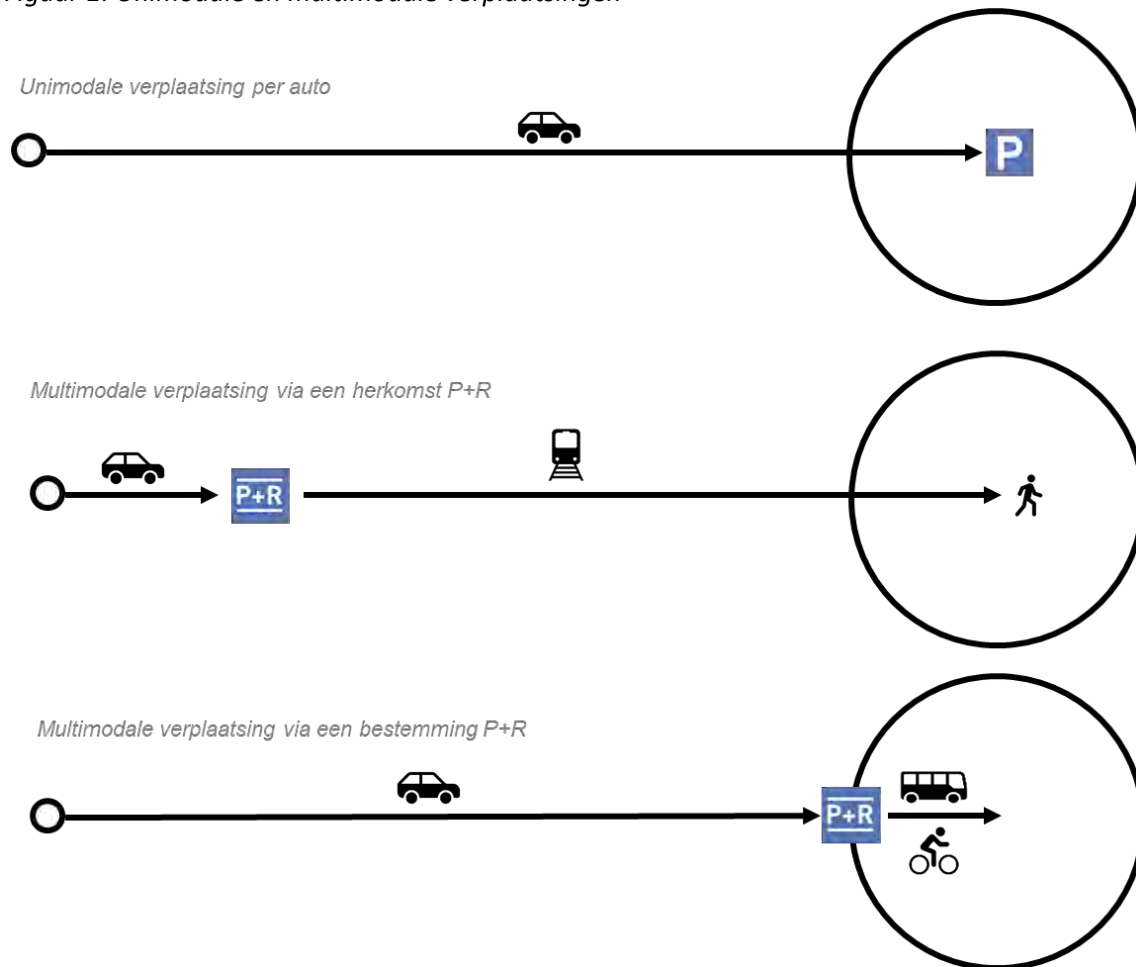
- meer ruimte voor verblijven, groen, water, speelvoorzieningen, bewegen en ontspannen
- meer ruimte voor auto-alternatieven: brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten, openbaar vervoer en deelmobiliteit
- schonere lucht, minder geluidshinder en een verkeersveiligere openbare ruimte
- meer ruimte voor belangrijke voorzieningen zoals schone afvalinzameling, fietsparkeerplekken en laden en lossen
- meer ruimte voor iedereen, dus ook voor kinderen en mindervaliden die zelfstandig op pad gaan. Minder auto's zorgen voor meer inclusiviteit.

P+R-voorzieningen bestaan er in uiteenlopende hoedanigheden en zijn inmiddels gemeengoed in Nederland. Het zijn overstaplocaties waar je kunt parkeren om vervolgens je reis te vervolgen per trein of bus (P+R), te voet (P+W), wandelend de natuur in (natuurtransferium) of per (deel-)fiets (P+B). In dit plan focussen we ons op P+R-voorzieningen gericht op automobilisten met een eindbestemming in de Binnenstad van Maastricht. We bieden een alternatief voor de verplaatsing volledig per auto (unimodaal) in de vorm van een gecombineerde reis, ook wel een ketenverplaatsing genoemd (multimodaal).

¹ Bij de behandeling van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 heeft de gemeenteraad bij motie het College verzocht de aangeduide zoekgebieden te beschouwen als een breder zoekgebied. Deze motie ligt ten grondslag aan de analyse in hoofdstuk 3 en bijlage III.

Er zijn twee typen P+R-voorzieningen: de herkomst P+R en de bestemming P+R. Bij het eerste type rijdt de persoon naar het dichtstbijzijnde treinstation of de dichtstbijzijnde bushalte, parkeert daar de auto en vervolgt de reis per trein of bus. Voor iemand die in de Binnenstad van Maastricht wil zijn, kan bijvoorbeeld P+R Beek-Elsloo een oplossing zijn. NS, de eigenaar van veel treinstations, heeft bij veel stations zo'n herkomst-P+R-terreinen gerealiseerd, zo ook in Maastricht P+R Station aan de Parallelweg. Bij het tweede type rijdt de automobilist per auto tot de rand van de stad en parkeert daarop een bestemming P+R. Daarna stapt de automobilist over op trein of bus (in grotere steden op tram of metro). Afhankelijk van de afstand tot de eindbestemming kan de reis ook te voet of per fiets vervolgd worden. Een voorbeeld van een bestemming P+R is P+R Maastricht Noord.

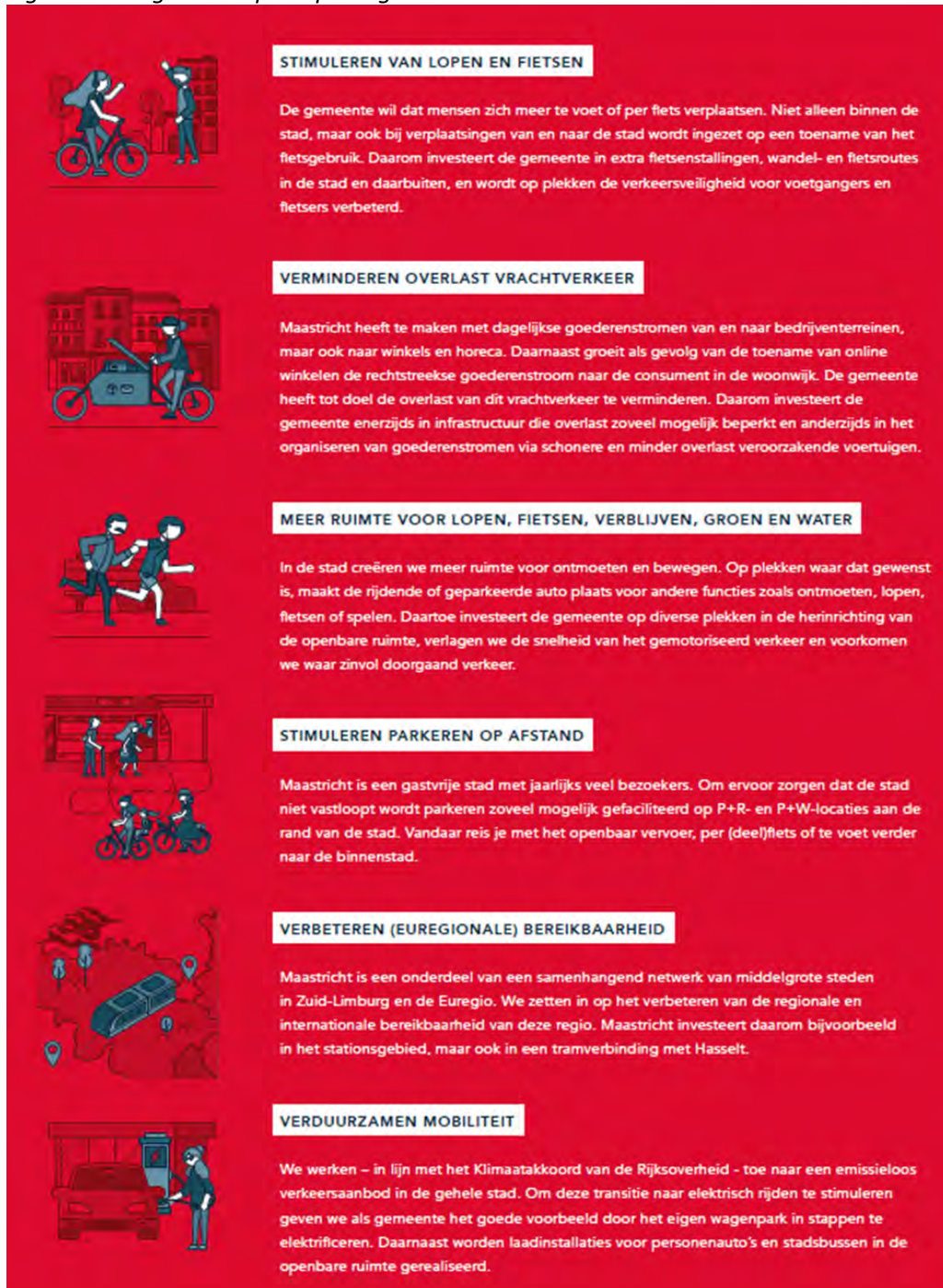
Figuur 1: Unimodale en multimodale verplaatsingen



1.3 Samenhang in mobiliteitsbeleid

De kaders voor het gemeentelijk parkeerbeleid zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Dit realisatieplan vormt samen een uitwerking van dit parkeerbeleid. De maatregelen in dit plan dragen bij aan de doelstellingen in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Naast dit Realisatieplan Parkeren op afstand, andere parkeermaatregelen (waaronder de vernieuwde parkeernormen) stimuleren we het fietsgebruik met de maatregelen in het Actieplan Fietsen in Maastricht en Actieplan Fietsparkeren, werken we aan een andere verkeerscirculatie in de stad, meer groen in de stad, het verduurzamen van stadslogistiek en het stimuleren van elektrisch rijden. Deze integrale werkwijze leidt per saldo tot de gewenste verschuiving van minder auto-gebruik en -bezit naar meer lopen, fietsen en andere duurzame vervoersmiddelen. Juist de combinatie van enerzijds pull- en anderzijds push-maatregelen maken het Maastrichtse mobiliteitsbeleid effectief en succesvol.

Figuur 2: Integrale aanpak op het gebied van mobiliteit



1.4 Leeswijzer

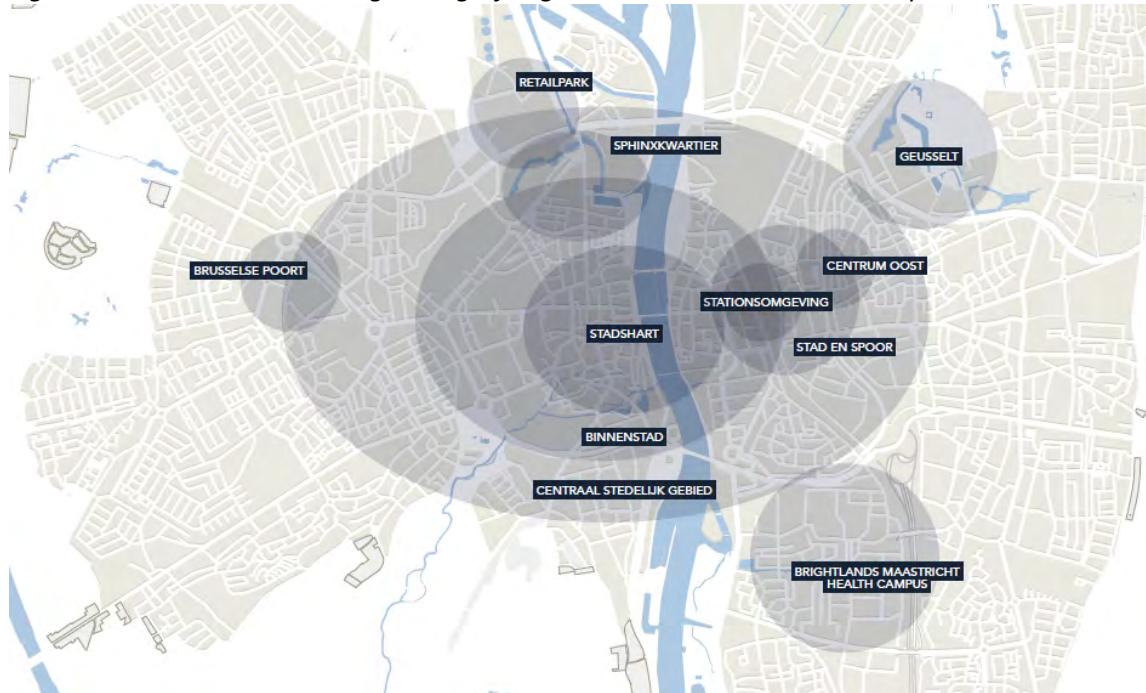
Dit realisatieplan bestaat uit zeven hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 over de trends en ontwikkelingen in het parkeren in de Binnenstad. Ook is in dit hoofdstuk de ambitie voor parkeren op afstand geformuleerd. Hoofdstuk 3 beschrijft het selectieproces waarmee een lange lijst zoeklocaties tot enkele voorkeurslocaties is teruggebracht. In hoofdstuk 4, 5 en 6 zijn de voorkeurslocaties uitgewerkt. Hoofdstuk 7 bevat een uitvoeringsagenda met maatregelen en een inventarisatie van het te financieren budget. Bijlage I beschrijft de kenmerken waaraan een succesvol P+R-terrein moet voldoen. Bijlage II beschrijft de business case per voorkeurlocatie. Tot slot is het volledige selectieproces tot de voorkeurslocaties opgenomen in bijlage III.

2 Parkeren in de Binnenstad

2.1 Huidig parkeeraanbod Binnenstad

De Binnenstad is gedefinieerd als het gebied tussen de Noorderbrug en John. F. Kennedybrug en grofweg van het Emmaplein tot het station, zoals in onderstaand figuur afkomstig uit de Omgevingsvisie.²

Figuur 3: De Binnenstad is het gebied grofweg van het station tot het Emmaplein



We schatten het totale parkeeraanbod gericht op de Binnenstad daarmee op ruim dertienduizend parkeerplekken. Het parkeeraanbod voor de Binnenstad bestaat grofweg uit vier categorieën:

Tabel 1: parkeeraanbod Binnenstad

Type parkeervoorziening	Aanbod
a) Openbare parkeervoorzieningen	5.500
b) Straatparkeren	3.700
c) Binnenterreinen en stallingsgarages	3.000
d) Parkeervoorzieningen op afstand	550 + informeel + regionaal
Totaal aanbod (schatting)	13.000

Ad a) Openbare parkeervoorzieningen

Dit zijn garages en terreinen waar over het algemeen bezoekers en forenzen parkeren. Het gaat om ongeveer vijfduizendvijfhonderd parkeerplekken in de Binnenstad (of iets daarbuiten). Dit is inclusief P+R Station aan de Parallelweg. Dit betreft een zogenaamde herkomst P+R met als (belangrijkste) doelgroep de treinreiziger. De parkeervoorziening heeft nog voldoende plek en wordt daarom door de exploitant ook actief ingezet voor hotelgasten en bezoekers van de Binnenstad. Mocht de locatie in de toekomst vol raken dan richt eigenaar NS zich primair op de treinreiziger.

² De hier gebruikte gebiedsaanduidingen zijn gedefinieerd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 pagina 10 en 11.

Ad b) Straatparkeren

We hebben in Maastricht ongeveer twaalfduizendzevenhonderd gereguleerde straatparkeerplekken. Dit aantal neemt jaarlijks toe door het reguleren van parkeerplekken in de wijken rondom de Binnenstad. In de Binnenstad zijn er ongeveer drieduizendzevenhonderd straatparkeerplekken verdeeld over de wijken Centrum-west, Centrum-Oost en Céramique. Een deel van straatparkeerplekken, de zogenaamde combiparkeerplekken, wordt gebruikt door bezoekers en vergunninghouders (vooral bewoners). Een ander deel betreft uitsluitend vergunninghoudersparkeren of uitsluitend betaald parkeren (vooral bezoekers). Het aantal straatparkeerplekken in de Binnenstad neemt jaarlijks door oplopende ruimtedruk iets af. Zo werden bijvoorbeeld parkeerplekken op de Stationsstraat en Van Hasseltkade recent verwijderd.

Ad c) Binnenterreinen en stallingsgarages

Naast de openbare plekken zijn er ook nog duizenden parkeerplekken in stallingsgarages (bijvoorbeeld P Entre Deux), privéplekken en binnenterreinen. De exacte aantallen hiervan zijn niet bekend. We schatten dit aantal plekken op ongeveer drieduizend plekken. Hier parkeren vooral bewoners en forenzen.

Ad d) Parkeervoorzieningen op afstand

Maastricht beschikt over één formele parkeervoorziening op afstand. P+R Maastricht Noord heeft ongeveer vijfhonderdvijftig parkeerplekken en wordt vooral gebruikt door bezoekers van en forenzen in de Binnenstad. Via een speciale studentenregeling parkeren (internationale) studenten die hun auto niet dagelijks gebruiken in Randwyck. Daarnaast parkeren bezoekers van Maastricht op formele P+R-voorzieningen buiten de stad, denk aan P+R Bunde, of op parkeerplekken in buitenwijken waar parkeren niet gereguleerd is.

2.2 Trends en ontwikkelingen in automobilititeit en bezoek aan de Binnenstad

Nieuwe parkeervoorzieningen vragen relatief grote investeringen en hebben in het algemeen een levensduur van een of meer decennia. Het is daarom goed om vooruit te kijken en te zien welke trends en ontwikkelingen de automobilititeit in steden veranderen. We lopen de belangrijkste trends en ontwikkelingen in automobilititeit en bezoek aan de Binnenstad voor de komende tien jaar langs:

1. Regionale krimp

De bevolking in de regio vergrijsst, ontgroent en krimpt in de komende tien jaar. Als gevolg hiervan krimpt ook de beroepsbevolking. Dit heeft vermoedelijk een neerwaarts effect op de automobilititeit tussen regio en stad en parkeerbehoefte in de Binnenstad.

2. Stabilisatie inwoners Maastricht

Het aantal inwoners van Maastricht blijft naar verwachting gelijk in de komende jaren. Dit heeft vermoedelijk weinig of geen effect op de parkeerbehoefte in de Binnenstad.

3. Populariteit internetwinkels

Landelijk en ook in Maastricht hebben fysieke winkels te maken met steeds groter wordende concurrentie van internetwinkels. De coronapandemie heeft deze ontwikkeling versneld. De concurrentie verschilt per segment, maar leidt in totaliteit hoogstwaarschijnlijk tot een neerwaarts effect op het bezoek aan de Binnenstad en dus ook op de parkeerbehoefte in de Binnenstad.

4. Populariteit thuiswerken

De werkgelegenheid in de Binnenstad bestaat voor een aanzienlijk deel uit kantoorbanen (overheid, onderwijs en zakelijke dienstverlening), waarvoor thuiswerken sinds de coronapandemie gemeengoed is geworden. De verwachting is dat na de pandemie aanzienlijk meer thuisgewerkt

wordt dan voor de pandemie. Dit heeft vermoedelijk een neerwaarts effect op het aantal forenzen per dag en ook op de parkeerbehoefte in de Binnenstad.

5. Populariteit fiets

De fiets is met de komst van de e-fiets, een groeiende studentenpopulatie en ook het bewust gezond leven van mensen steeds populairder geworden. Maastricht is een compacte stad waarvoor geldt dat de fiets een prima alternatief is voor de auto. De gemeente en andere overheden stimuleren bovendien het fietsgebruik. Dit heeft vermoedelijk een neerwaarts effect op het aantal forenzen per dag en ook op de parkeerbehoefte in de Binnenstad.

6. Populariteit deelauto

De deelauto maakt het bezit van een (tweede) auto minder noodzakelijk. Het aanbod van deelauto's is nog relatief gering, maar neemt toe. Ook in Maastricht. De verwachting is dat de transitie naar deelmobiliteit steeds sneller verloopt. Dit heeft vermoedelijk een neerwaarts effect op de parkeerbehoefte (van vooral bewoners) in de Binnenstad.

7. Groeiend autogebruik en -bezit in (eu-)regio per huishouden

De regio rondom Maastricht is relatief auto-afhankelijk. In zowel het Heuvelland als het Vlaamse achterland zijn dichtheden laag en is hierdoor het openbaarvervoeraanbod beperkt. We verwachten dat het autogebruik en -bezit per huishouden in deze regio - conform de afgelopen decennia - toeneemt. Dit heeft vermoedelijk een opwaarts effect op de parkeerbehoefte in de Binnenstad, ook op de piekmomenten (dagjesmensen).

8. Sterke technologische ontwikkelingen auto's

Door technologische ontwikkelingen wordt de auto goedkoper, veiliger en comfortabeler in gebruik. Auto's zijn steeds meer voorzien van navigatiemiddelen en rij-ondersteuning waardoor rijden makkelijker wordt. Ook is de verwachting dat autorijden goedkoper wordt door de opkomst van de elektrische auto's. Voor de langere termijn (>tien jaar) is de verwachting dat de zelfrijdende auto de parkeermarkt sterk doet veranderen. Voor de komende tien jaar verwachten we dat technologische ontwikkelingen vermoedelijk vooral leiden tot meer automobilititeit en dus een opwaarts effect hebben op de parkeerbehoefte in de Binnenstad.

9. Populariteit van horeca, funshoppen, evenementen en festivals

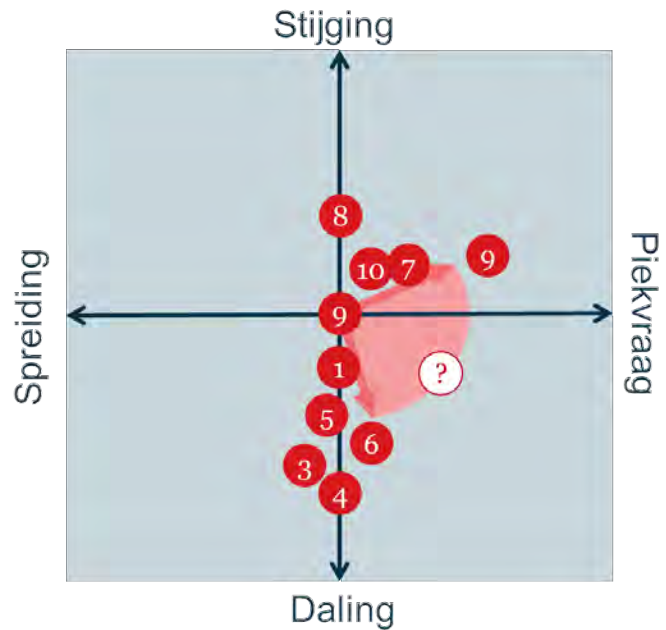
We zien een toenemende populariteit van horeca, funshoppen, vrijetijdsbesteding, evenementen en festivals in de stad. Dit heeft vermoedelijk een opwaarts effect op de parkeerbehoefte in de Binnenstad, ook op de piekmomenten (dagjesmensen).

10. Corona-effect op openbaar vervoer

Het openbaarvervoergebruik is sterk afgenomen tijdens de coronapandemie, in sommige perioden met meer dan 50 procent. De verwachting is dat het openbaarvervoergebruik nog lang lager is dan voor corona, dit ten gunste van lopen, fietsen en de auto. Daarnaast is ook het parkeren in de Binnenstad enige tijd aantrekkelijker dan parkeren bij een P+R-voorziening door het natransport per bus of trein. Dit heeft naar verwachting een opwaarts effect op de parkeerbehoefte, vooral op de piekmomenten. Dit effect neemt naar verwachting af. Hoe snel is nog onduidelijk.

Figuur 4: Ontwikkeling parkeerbehoefte Binnenstad per trend

1. Regionale krimp
 2. Stabilisatie inwoners Maastricht
 3. Populariteit internetwinkels
 4. Populariteit thuiswerken
 5. Populariteit fiets
 6. Populariteit deelauto
 7. Groeiend autogebruik en -bezit in (eu-)regio per huishouden
 8. Sterke technologische ontwikkelingen auto's
 9. Populariteit van horeca, funshoppen, evenementen en festivals
 10. Corona-effect op openbaar vervoer
- ? Toekomstige parkeervraag



Als we alle verschillende verklarende factoren overzien, schatten we in dat de totale parkeerbehoefte voor de Binnenstad de komende tien jaar min of meer stabiel blijft of mogelijk enigszins afneemt ten opzichte van nu. Daarnaast verwachten we dat de parkeerbehoefte minder gespreid over de week is en zich meer dan nu op piekmomenten manifesteert. Dit omdat de parkeerbehoefte op basis van reismotieven zoals dagelijkse boodschappen en werken afneemt, het autobezit en -gebruik van Maastrichtse inwoners afneemt en juist de parkeerbehoefte op piekmomenten door de toenemende populariteit van horeca, funshoppen, evenementen en festivals toeneemt.

Kortom, uitbreiden van de parkeercapaciteit lijkt niet nodig. Wel moeten we rekening houden met steeds hogere pieken zoals tijdens evenementen als Magisch Maastricht, een trend die voor corona zichtbaar was.

De geschetste ontwikkelingen zijn divers en werken tegen elkaar in. Hierdoor is het netto-effect van alle ontwikkelingen over tien jaar onzeker. Daarom is het belangrijk de parkeerbehoefte te monitoren en als het nodig is het parkeeraanbod en/of beleid daarop aan te passen. Gelet op de mogelijke daling van de parkeerbehoefte, de geschetste onzekerheid en de verwachting dat op de lange termijn de parkeermarkt sterk verandert door technologische ontwikkelingen is het verstandig te investeren in terreinen en/of herbruikbare constructies in plaats van (ondergrondse) parkeergarages. Parkeerterreinen en herbruikbare constructies vragen lagere investeringen en zijn dus in een kortere tijd terugverdiend.

2.3 Ambities voor parkeren op afstand

Zoals benoemd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is het aanpakken van parkeerdruk en zorgen voor voldoende parkeerplekken niet meer het primaire doel van het Maastrichts parkeerbeleid. Via het parkeeraanbod willen we ook sturen op de doelen in de omgevingsvisie:

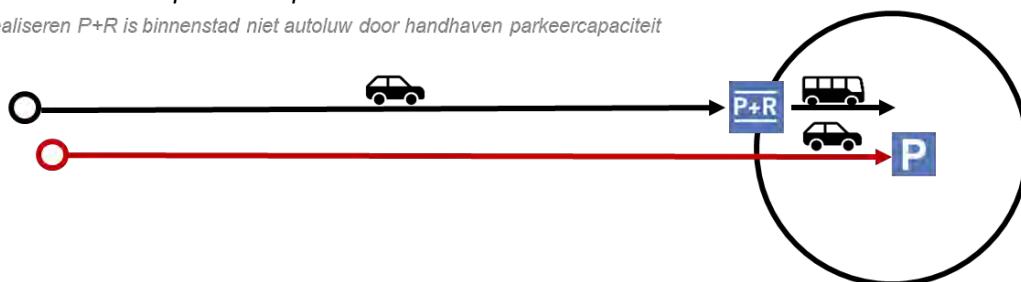
- Leefkwaliteit verbeteren door het creëren van meer ruimte voor andere functies (groen, terras, fiets).
- De verkeerscirculatie in de binnenstad aanpassen om de verschillende doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en overlast door (zoek)verkeer te voorkomen.
- Aantrekkelijkheid van de binnenstad versterken door minder verkeer, betere looproutes en oversteekbaarheid, meer ruimte voor terrassen, etc.

We willen dit bereiken door aantrekkelijke parkeerlocaties aan de rand van het centraal stedelijk gebied (P+W) of aan de rand van de stad (P+R) te creëren. Het doel van dit realisatieplan Parkeren op afstand is een substantiële uitbreiding van het aantal parkeerplekken op afstand in de komende 10 jaar. De inzet is om in totaal duizend permanente P+R-plekken en vijfhonderd overlooplekken specifiek voor topdagen te creëren, zodat Maastricht in 2030 met inbegrip van de huidige plekken op P+R Maastricht Noord over meer dan tweeduizend parkeerplekken op afstand beschikt.

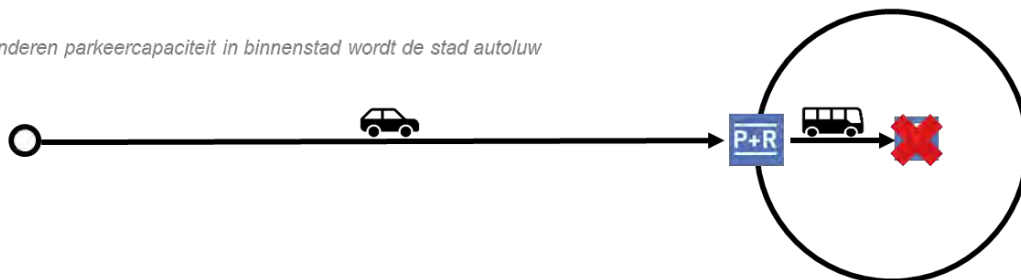
Daarnaast zullen (straat)parkeerplekken in de binnenstad de komende jaren verdwijnen als gevolg van nieuwe initiatieven en projecten die ruimte vragen, mits hiervoor voldoende lokaal draagvlak is bij bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Denk hierbij aan de maatregelen van de Verkeersstudie Stationsomgeving (Stationsstraat oostelijk deel, Wycker Brugstraat), Tram Maastricht – Hasselt inclusief omlegging OV-as (Van Hasselkade, Boschstraat), de realisatie van fietsrekken op autoparkeerplaatsen (diverse locaties) en de realisatie van servicestroken (laden en lossen en mantelzorg) en brede trottoirs, soms ingevuld met terrassen. Denk ook aan ingrepen die wenselijk zijn vanwege hittestress of klimaatadaptatie, zoals het vergroenen van binnenterreinen, waar nu soms tientallen auto's geparkeerd staan. Tot slot stellen we de parkeernormen voor nieuwe initiatieven in de Binnenstad naar beneden bij en stimuleren we het gebruik van andere mobiliteitsvormen. Hierdoor neemt het zoekverkeer af en wordt het centraal stedelijk gebied autolouwer.

Figuur 5: Alleen door de parkeercapaciteit in de Binnenstad te verminderen wordt de stad autolouwer

Ondanks realiseren P+R is binnenstad niet autoluw door handhaven parkeercapaciteit



Door verminderen parkeercapaciteit in binnenstad wordt de stad autoluw



2.4 Doelgroepen

De P+R- en P+W-voorzieningen zijn vooral bedoeld voor bezoekers en forenzen die met de auto naar hun eindbestemming in de Binnenstad van Maastricht rijden. Denk hierbij aan automobilisten die gaan winkelen of horeca bezoeken, maar ook aan gezinnen die een dagje Maastricht doen. Denk bij forenzen aan medewerkers, zoals winkel- of kantoorpersoneel, die vaak meerdere dagen per week in de Binnenstad van Maastricht werken.

Automobilisten die het comfort van parkeergarages in de Binnenstad waarderen en bereid zijn iets meer te betalen voor het parkeren, bijvoorbeeld door de korte loopafstand, gaan meer gebruikmaken van de parkeergarages in de Binnenstad.³ Automobilisten die gedurende meerdere uren of zelfs langer verblijven in de Binnenstad en die iets minder willen betalen voor het parkeren kiezen sneller voor parkeren op een P+R- of P+W-terrein. Voor hen loont parkeren op een P+R- en P+W-voorzieningen tegen een beperkter parkeertarief.

Binnen deze context zijn de P+R- en P+W-voorziening een goede aanvulling op de binnenstedelijke parkeergarages, richten ze zich op verschillende doelgroepen, waardoor wordt bijgedragen aan een robuust en toekomstbestendig parkeerconcept voor onze stad. Zo zijn we in staat om enerzijds de bereikbaarheid van onze Binnenstad te waarborgen en anderzijds bij te dragen aan een meer leefbare en gezonde Binnenstad.

2.5 Economische gevolgen

Met voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen in de Binnenstad en aan de rand van de (Binnen)stad bieden we een keuze voor ieder type automobilist, zodat Maastricht ook in de toekomst voor automobilisten gastvrij blijft en onze economische functies bereikbaar blijven. Door een steeds groter deel van het parkeren op afstand te plaatsen wordt bovendien bijgedragen aan een hernieuwde balans tussen leefbaarheid en verblijfskwaliteit versus gastvrijheid en economische vitaliteit. Parkeren op afstand kan het verblijfsklimaat versterken. Dat leidt vervolgens weer tot een positief effect op de besteding in de Binnenstad, zeker als de vrijgekomen ruimte een aantrekkelijke inrichting en herbestemming krijgt.

Voor de levendigheid en juiste spreiding van drukte in de Binnenstad is de verdeling van parkeergelegenheden over de Binnenstad relevant. Bij wijzigingen in het parkeeraanbod in de Binnenstad (inclusief de spreiding van P+W en P+R-voorzieningen) zal rekening gehouden worden met de invloed hiervan op loopstromen.

³ Merk op dat parkeren op straat duurder is dan parkeren in de parkeergarages in de binnenstad

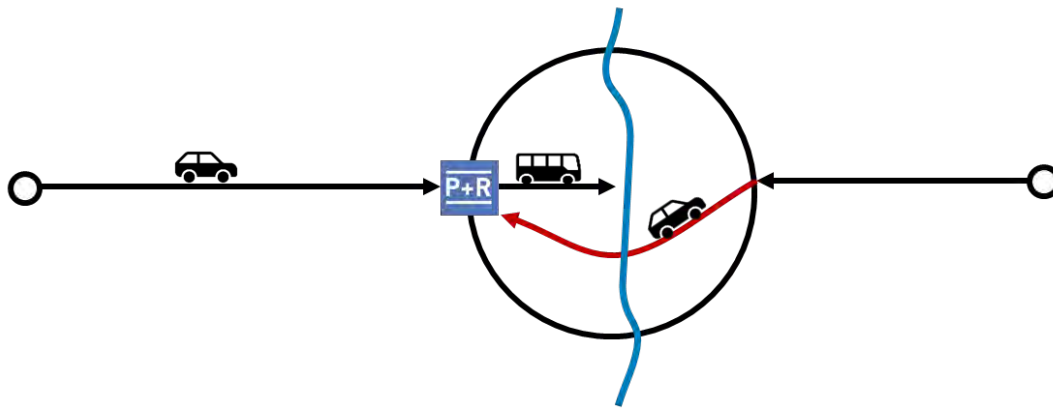
3 Locatiekeuze P+R-voorzieningen

3.1 Hoe komen we tot de juiste locatiekeuze voor P+R-voorzieningen?

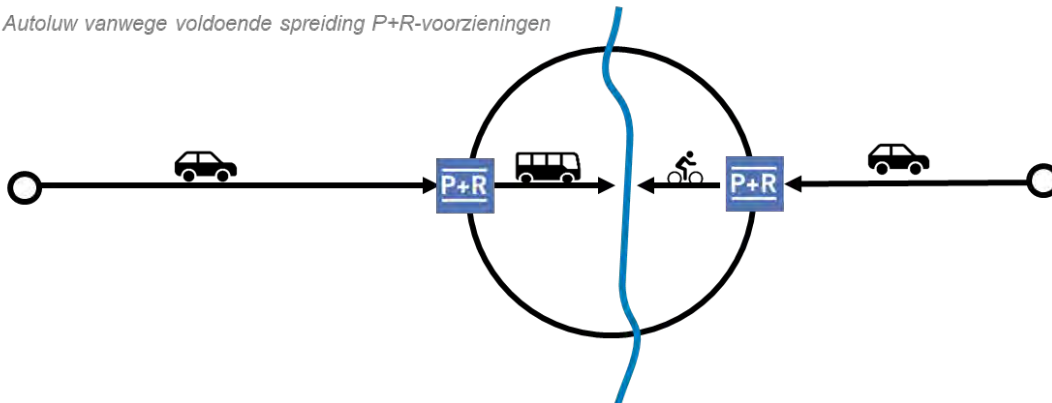
We willen parkeerproblemen of de bijbehorende overlast verminderen, dus is op een zorgvuldige manier gezocht naar locaties voor nieuwe P+R-voorzieningen. Die locaties moeten goed bereikbaar zijn vanaf het regionale wegennet, zodat we zoveel mogelijk voorkomen dat auto's door de buurt rijden. We zorgen voor een goede spreiding van parkeervoorzieningen over de stad zodat onnodig verkeer door stad wordt vermeden. Daarom zoeken we bijvoorbeeld naar nieuwe locaties aan de west- en de oostoever. Dit zorgt er ook voor dat de bronpunten voor de Binnenstad gespreid zijn en waar mogelijk het Maaskruisend autoverkeer wordt beperkt.

Figuur 6: Alleen door goede spreiding van P+R-voorzieningen wordt de stad autoluwer

Ondanks realiseren P+R maar gedeeltelijk autoluw door onvoldoende spreiding

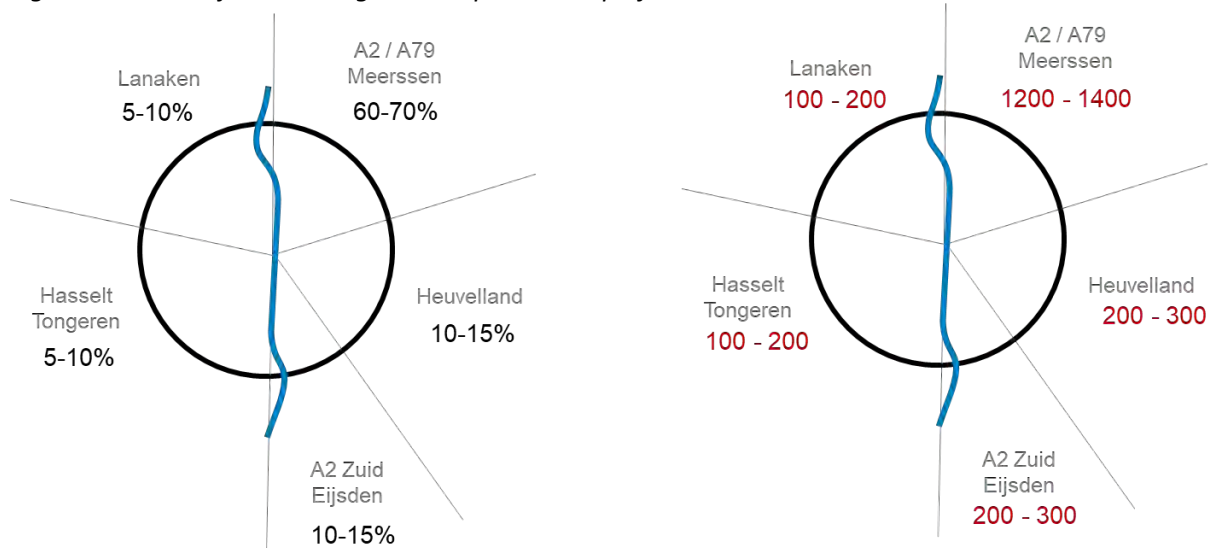


Autoluw vanwege voldoende spreiding P+R-voorzieningen



De parkeerbehoefte is niet gelijkmatig verdeeld over de invalswegen van Maastricht. Om die reden zorgen we ervoor dat het totale parkeeraanbod (op afstand en in de Binnenstad) zoveel mogelijk in overeenstemming is met de ruimtelijke spreiding van de parkeerbehoefte. In onderstaand figuur is aan de linkerkzijde de ruimtelijke verdeling van autoritten van en naar Maastricht weergegeven. Veruit de grootste stroom auto's rijdt via de A2 en A79 via het noorden onze stad in. In het rechterdeel van de figuur is – uitgaande van in totaal vijftienhonderd P+R-parkeerplekken en vijfhonderd overloopplekken – verdeeld over de invalsroutes naar rato van de omvang van de verkeersstromen en daarmee samenhangende parkeerbehoefte. Op basis hiervan is het gewenste P+R-ambitie van zo'n twee- tot driehonderd parkeerplekken voor autoverkeer komende vanuit het Heuvelland, vooral via de Akersteenweg.

Figuur 7: Ruimtelijke verdeling aanbod parkeren op afstand



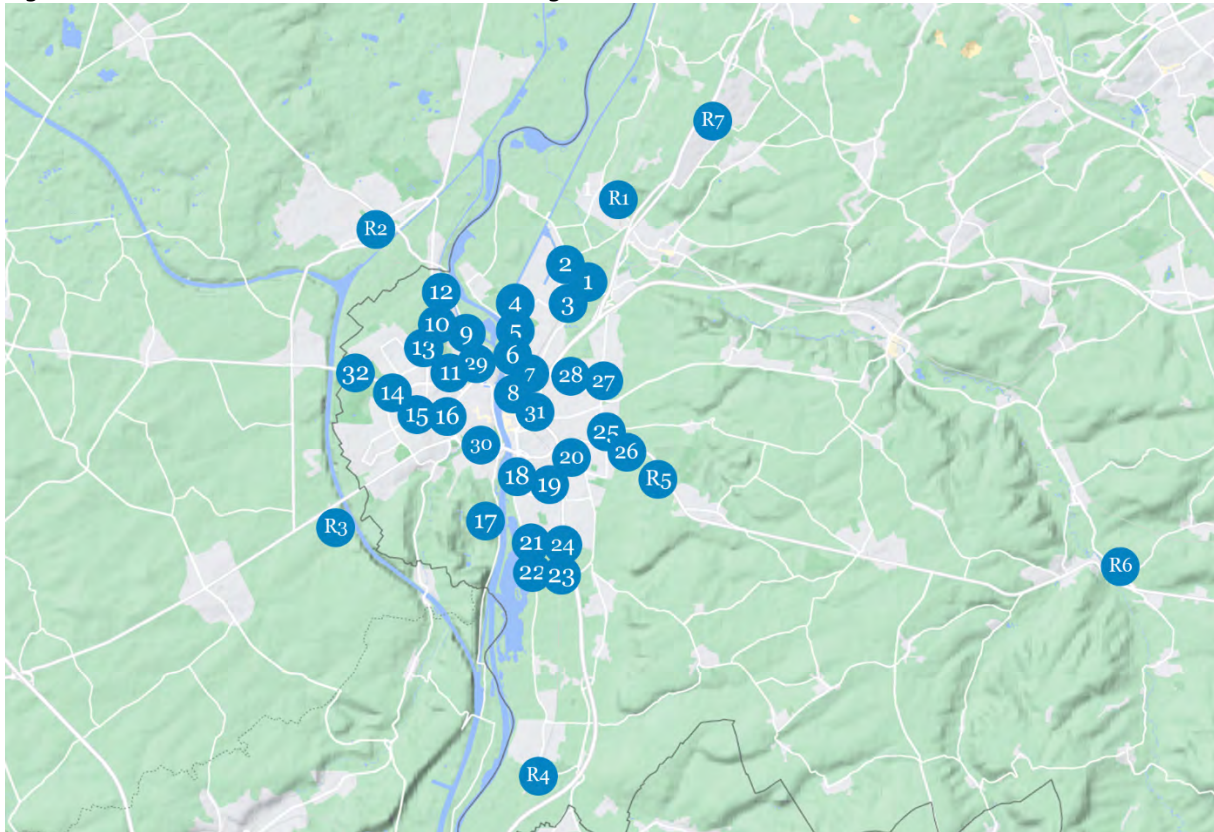
3.2 Zoeklocaties

Op zoek naar geschikte locaties is een lijst gemaakt met zoeklocaties die benoemd zijn in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 en extra locaties die sinds de vaststelling van de omgevingsvisie zijn aangedragen. De lijst bevat ongeveer veertig potentiële locaties in Maastricht en daarbuiten. De locaties zijn schematisch weergegeven in figuur 8. Elke zoeklocatie is vervolgens beoordeeld op grond van de volgende zes criteria.

Tabel 2: Beoordelingscriteria

criterium	Toelichting
Inpasbaarheid	Is de locatie geschikt te maken voor een parkeervoorziening en is deze ruimtelijk goed in te passen? Wat is de eigendomspositie?
Beschikbaarheid	Is de locatie beschikbaar en heeft het ruimte voor voldoende parkeerplekken (op de relevante momenten)?
Autobereikbaarheid	Is de locatie goed bereikbaar vanaf het regionale wegennet (rijtijd en voldoende (kruispunt)capaciteit)?
Natransport	Is de reistijd van de locatie tot het centrum geschikt? Zijn er goede loop- en fietsroutes naar het centrum (P+W, P+B) en/of is een busverbinding naar het centrum aanwezig (P+R)?
Omgeving	Ontstaat er hinder voor omwonenden en/of andere belanghebbenden als een parkeervoorziening wordt gerealiseerd op deze locatie?
Samen gebruiken	Is de locatie geschikt om verschillende doelgroepen te faciliteren en/of parkeerdruk in de omgeving op te vangen?

Figuur 8: P+R-zoeklocaties in Maastricht en regio



Locaties	
Maastricht	1. P+R Maastricht Noord II
	2. Nieuwe Limmelderweg
	3. Galjoenweg
	4. Zinkwitterrein
	5. Trega Middengebied
	6. Trega Noorderbrug
	7. De Veye Noorderbrug
	8. De Veye Winkelcentrum
	9. Bedrijfshallen Belvédère
	10. Retailpark Belvédère
	11. Gashouder
	12. Belvédèrelaan
	13. Parkeerterrein Fort Willemweg
	14. Belastingdienst
	15. Verkeersplein Via Regia
	16. Rechtbank
	17. ENCI
	18. Gouvernement
	19. MECC
	20. Demertdwarstraat - P9
	21. Molensingel
	22. Köbbesweg (west)
	23. Köbbesweg (oost)
	24. Köbbesweg (noord)
	25. Voormalige voetbalvelden Heer
	26. Akersteenweg
	27. Terblijterweg
	28. Stadionplein De Geusselt
	29. P+W Frontenpark
	30. P+W Stadspark
	31. P+R Parallelweg

Locaties	
Regionaal	R1. P+R Station Bunde
	R2. Tramhalte Europaplein
	R3. Riemst (Albertkanaal)
	R4. P+R Eijsden
	R5. Het Keerpunt
	R6. Bushalte Wittem
	R7. Maastricht Aachen Airport

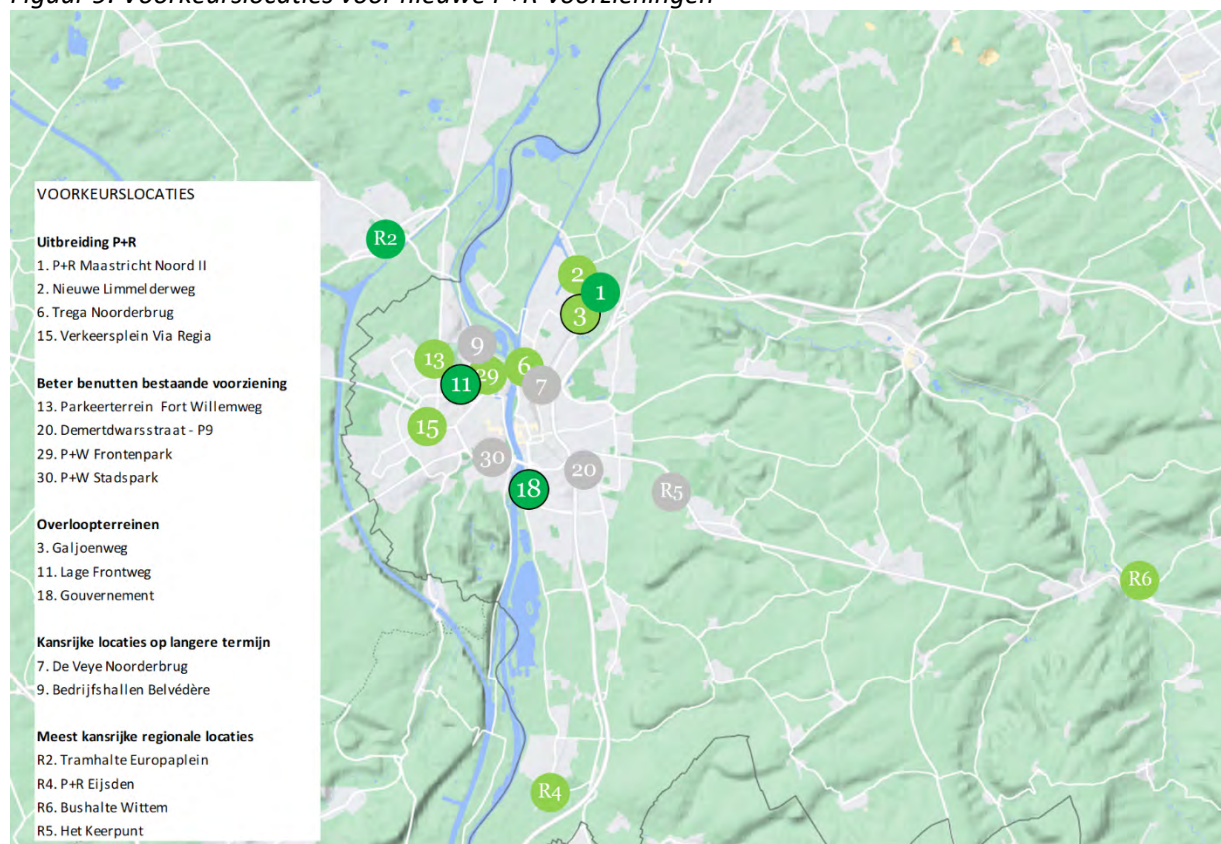
3.3 Voorkeurslocaties

Vervolgens zijn de best beoordeelde locaties geconfronteerd met de ruimtelijke spreiding van de parkeerbehoefte (figuur 7) en zijn op basis hiervan de uiteindelijke voorkeurslocaties bepaald. Dit heeft geleid tot de voorkeurslocaties in tabel 3 en figuur 9.⁴

Tabel 3: Voorkeurslocaties

Uitbreiding P+R	Beter benutten bestaande locatie	Overloopterrein	Lange termijn	Regionale locaties
1. P+R Maastricht Noord II	29. P+W Frontenpark	3. Galjoenweg	7. De Veye	R2. Tramhalte Europaplein
2. Nieuwe Limmelderweg	30. P+W Stadspark	11. Lage Frontweg	Noorderbrug	R4. P+R Eijsden
6. Trega Noorderbrug	13. Fort Willemweg	18. Gouvernement	9. Bedrijfshallen	R6. Bushalte Wittem
15. Verkeersplein Via Regia	20. Demertdwarstraat/ zoekgebied Europaplein		Belvédère	R5. Het Keerpunt

Figuur 9: Voorkeurslocaties voor nieuwe P+R-voorzieningen



⁴ De beoordeling van alle zoeklocaties is terug te vinden in bijlage III.

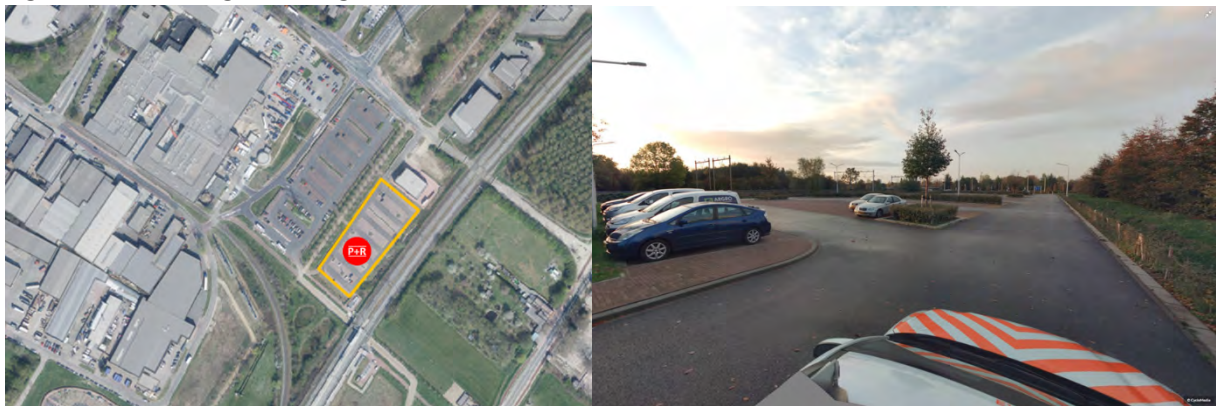
4 Voorkeurslocaties P+R

Voor iedere voorkeurslocatie is in dit hoofdstuk een bijpassend parkeerconcept geschetst en wordt nagegaan welke ingrepen of acties nodig zijn voor de realisatie van de parkeervoorziening. Ook zijn financiële analyses gemaakt zodat de benodigde investerings- en exploitatiekosten inzichtelijk worden.

4.1 P+R Maastricht Noord – gebouw op fase II (locatie 1)

Op de voorkeurslocatie P+R Maastricht Noord zou een forse uitbreiding door middel van een gebouw bovenop het bestaande parkeerterrein fase II gerealiseerd kunnen worden. Het terrein is in eigendom van de gemeente Maastricht en er kan gebruikgemaakt worden van de bestaande trein- en busverbinding. Er zijn geen extra bushaltevoorzieningen nodig. We denken aan drie of vier parkeerlagen zodat netto zo'n vijfhonderd parkeerplekken worden toegevoegd. Qua bouwtechniek denken we aan een (herbruikbare) stalen constructie die bij voorkeur met groen wordt aangekleed. Het referentiebeeld dat we hierbij hanteren is de parkeervoorziening Deuterseweg in 's-Hertogenbosch (zie afbeelding 11). Het gebouw krijgt dezelfde rooilijn als de bestaande bedrijfspanden langs het spoor aan de noordzijde van deze parkeervoorziening.

Figuur 10: Situering en huidige situatie



Figuur 11: Referentiebeeld Deuterseweg in 's-Hertogenbosch



De locatie is goed bereikbaar via de Nieuwe Limmelderweg voor een groot achterland (A2, A79, Duitsland) en heeft hierdoor een grote potentie. Parkeren in een gebouw gebeurt bij voorkeur achter een slagboominstallatie. Dit heeft invloed op het beheer- en exploitatiemodel, ook voor de al bestaande plekken op P+R Maastricht Noord. Er is in dit model 24/7-toezicht nodig, maar ook zijn er meer differentiatiemogelijkheden qua parkeertarieven. Bij dit exploitatiemodel ligt het voor de hand dat de exploitatie van het gebouw wordt uitbesteed een parkeerbedrijf.

4.2 P+R Maastricht Noord – terrein naast Nieuwe Limmelderweg (locatie 2)

Op de kavel naast de Nieuwe Limmelderweg kan een terrein worden gerealiseerd met ongeveer tweehonderd extra plekken. Het betreft een bedrijfslocatie, waaraan in Maastricht schaarste bestaat. Het terrein dient bovendien verworven te worden. De kavel is niet geschikt om een gebouw met meerdere lagen te realiseren vanwege een hoogspanningsmast. De locatie is zeer goed bereikbaar via de Nieuwe Limmelderweg voor een groot achterland (A2, A79, Duitsland) en heeft hierdoor een grote potentie. Het parkeerconcept is bij voorkeur gelijk aan de huidige fase I en II. Parkeren achter een slagboom is eventueel ook mogelijk. Het referentiebeeld dat we hierbij hanteren is de parkeervoorziening P+R Maastricht Noord fase I (zie afbeelding 13).

Figuur 12: Situering en huidige situatie



Deze locatie ligt relatief ver af van bestaande haltevoorzieningen (de langste loopafstand is circa vierhonderd meter lopen). We kunnen dit ondervangen door meer plekken te reserveren voor mindervalide automobilisten op fase I of II. Bovendien lopen eerst fase I en II vol en alleen bij grote drukte wordt geparkeerd op deze locatie. Mogelijk kunnen we dit terrein op rustige momenten ook inzetten voor parkeren van touringcars en vrachtwagens.

Figuur 13: Referentiebeeld P+R Maastricht Noord – fase I



4.3 P+R Trega/Noorderbrug (locatie 6)

Op de voorkeurslocatie Trega denken we aan een gebouw in de oksel van de afrit Noorderbrug nabij de brandweerkazerne. We denken aan vier parkeerlagen zodat zo'n achthonderd parkeerplekken zouden kunnen worden gerealiseerd. Qua bouwtechniek denken we aan een dichte constructie met een hoog afwerkingsniveau, zodat het gebouw functioneert als geluidsbarrière voor eventuele woningen op het Trega-terrein. Plus het markeert zo ook de entree tot dit gebied op een aangename manier. Het referentiebeeld dat we hierbij hanteren is P+R Driebergen – Zeist (zie afbeelding 14).

Figuur 14: Parkeergebouw Trega/Noorderbrug (referentiebeeld en situering)



De locatie is goed bereikbaar via de Viaductweg, zowel voor verkeer komende uit het noorden, oosten als zuiden. Deze parkeervoorziening heeft hierdoor een relatief grote potentie met bovendien toegevoegde waarde naast de bestaande P+R Maastricht Noord. We gaan uit van parkeren achter een slagboominstallatie met 24/7-toezicht en verschillende mogelijkheden voor parkeertarieven en abonnementen. Bij dit exploitatiemodel ligt het voor de hand dat de exploitatie van het gebouw wordt uitbesteed aan een parkeerbedrijf. Er is een bushaltevoorziening nodig, zodat de bestaande P+R-stadslinje 10, kan stoppen bij het gebouw. Het gebouw ligt voor een deel van de automobilisten op fiets- en loopafstand van de Binnenstad. De aanleg van dit parkeergebouw is alleen mogelijk als het huidige terrein, dat in gemeentelijk eigendom is, bouwrijp wordt gemaakt. Daarvoor moeten de afrit en een (deel van de) hogedrukgasleiding verlegd worden. Het parkeergebouw is eventueel te combineren met een commerciële vastgoedfunctie waardoor extra parkeerinkomsten kunnen worden gegenereerd.

4.4 P+R Verkeersplein Via Regia (locatie 15)

Op de voorkeurslocatie bij het verkeersplein Via Regia denken we aan een parkeerterrein gelegen aan het verkeersplein. We denken aan zo'n tweehonderd tot tweehonderdvijftig parkeerplekken met groene aankleding passend in de omgeving. Het referentiebeeld dat we hierbij hanteren is de parkeervoorziening P+W Frontenpark (zie afbeelding 16). Het voordeel van deze locatie is dat het in de toekomst mogelijk samen te gebruiken is met functies in de omgeving.

De locatie is goed bereikbaar vanuit Vlaanderen via de Via Regia. Dit autoverkeer is dan ook primair de doelgroep van deze P+R-voorziening. Dit ook om te voorkomen dat automobilisten komende via de Noorderbrug hier gaan parkeren om vervolgens per bus naar de Binnenstad te reizen. We gaan uit van parkeren achter een slagboominstallatie met 24/7-toezicht en verschillende mogelijkheden voor parkeertarieven en abonnementen. Het behoort tot de mogelijkheden om de exploitatie van het gebouw uit te besteden aan een parkeerbedrijf. Een oude bushaltevoorziening aan de Via Regia krijgt

een upgrade en we verkennen met Arriva de mogelijkheden om deze voorziening te laten bedienen door een uitbreiding van de bestaande P+R-stadslijn 10, met als werktitel P+R-stadslijn 11. Als de parkeerbehoefte in de omgeving in de toekomst stijgt dan is uitbreiding tot een gebouwde voorziening denkbaar.

Voor de voorkeurslocatie moet grond worden verworven. De kans bestaat dat dit niet haalbaar is en daarom zullen we ook de ontwikkelingen in de directe omgeving blijven volgen, zodat mocht de voorkeurslocatie alsnog afvallen, we mogelijke alternatieven in de buurt hebben.

Figuur 15: Situering en huidige situatie bushalte



Figuur 16: Referentiebeeld P+W Frontenpark



4.5 P+W Frontenpark (locatie 29)

P+W Frontenpark is een goed functionerende P+W-voorziening die gunstig is gelegen aan de noordwestzijde van de Binnenstad. Het terrein is goed bereikbaar via het Noorderbrugtracé. Het betreft een tijdelijke parkeervoorziening in eigendom van Wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM) Belvédère, die op termijn wordt herontwikkeld tot deels woningbouw en deels groen als toevoeging aan het Frontenpark. Tijdens de bouw van de nabij gelegen parkeergarage Sphinx op de huidige plek van het parkeerterrein Sphinx zal P+W Frontenpark naar alle waarschijnlijkheid dienstdoen als uitwijklocatie. In dat geval wordt P+W Frontenpark uitgebreid met extra plekken.

P+W Frontenpark zou na uitbreiding kunnen voorzien in de parkeerbehoefte voor automobilisten die op dit moment in de Binnenstad parkeren op straat en/of binnenterreinen. Het terrein ligt immers op loop- en fietsafstand van de Binnenstad. Het gaat om ongeveer tweehonderd P+W-plekken, waarbij we P+W Frontenpark zien we als flexibele schil en het aantal P+W-plekken in de tijd op basis van de

actuele parkeerbalans kan toe- of afnemen. De financiële consequenties (kosten en baten) zullen in het kader van de Grondexploitatie (GREX) Belvédère worden onderzocht. Dat geldt ook voor de haalbaarheid van een eventuele uitbreiding, zowel qua inpassing, omvang als duur.

Figuur 17: P+W Frontenpark



4.6 Parkeerterrein Fort Willemweg (locatie 13)

Het parkeerterrein Fort Willemweg wordt momenteel gebruikt door bezoekers van de nabij gelegen speeltuin en enkele functies op het voormalige Radium-terrein. Het terrein heeft op veel momenten restruimte. Het parkeerterrein is goed zichtbaar en bereikbaar vanaf het regionale wegennet zowel voor verkeer uit Vlaanderen als voor verkeer dat via de Noorderbrug komt. De loopafstand naar de Binnenstad is relatief lang, maar voor een deel van de automobilisten aantrekkelijk genoeg. Het terrein kan met deze kenmerken dus ook ingezet worden voor bezoekers van de Binnenstad en is daarmee een toevoeging aan het parkeerareaal. Met een gerichte promotiecampagne kunnen bezoekers en forenzen met bestemming binnenstad bereikt worden. De investeringskosten zijn gering. Naar verwachting ontwikkelt het huidige exploitatiesaldo van het terrein zich in positieve zin.

Het is mogelijk dat deze locatie tijdelijk (2022 – 2024) - tot het moment dat de uitbreiding van P+W Frontenpark in gebruik genomen kan worden - wordt ingezet als onderdeel van de parkeerbalans van het Sphinxgebied.

Als het gebruik toeneemt, kan overwogen worden om het terrein uit te breiden, mogelijk zelfs in de vorm van een parkeergebouw. Ook om zo voor de oorspronkelijke gebruikers plek te houden. Te

zijn tijd kan gekeken worden of het mogelijk is een busverbinding richting stad te realiseren of een station met deelfietsen te plaatsen.

Figuur 18: Parkeerterrein Fort Willemweg



4.7 Zoeklocatie Europaplein/ Demertdwarsstraat (locatie 20)

Het parkeerterrein aan de Demertdwarsstraat, ook wel P9 genoemd, is een overloopterrein met ongeveer driehonderd plekken dat door de gemeente verhuurd wordt aan MECC Maastricht en in beginsel slechts gebruikt wordt voor een drietal evenementen, namelijk bij TEFAF, Interclassics en Jumping Indoor Maastricht. Daarmee is het gebruik qua aantal dagen ook gelimiteerd, want buiten die momenten wordt het terrein niet gebruikt, wat ook nadrukkelijk zo met de buurt is afgesproken. Alleen in uitzonderingsgevallen wordt daar - steeds in goed overleg met het buurtplatform – vanaf geweken, zoals eind vorig jaar bij de realisatie van de GGD Coronateststraat en op dit moment bij de snelteststraat (onderdeel van ‘Testen voor Toegang’).

Aan de oostzijde van het terrein is een tiny forest aangelegd, en tevens is eerder dit jaar gestart met de eerste fase van een aantal andere groenverbeteringen die ook met het buurtplatform zijn besproken. Een tweede en derde fase zijn voorzien in het najaar van 2021, waarbij ook de buurt zelf is gevraagd ideeën aan te dragen.

Het huidige parkeerterrein P9 is een tijdelijke voorziening, omdat het terrein als potentiële kantoorlocatie is aangemerkt. Vanwege dat tijdelijke (en incidentele) karakter is bij de inrichting van het parkeerterrein als overlooplocatie voor MECC Maastricht is destijds gekozen voor sobere uitvoering met een beperkte asfaltdikte. Wanneer het terrein intensiever dan voorzien wordt gebruikt, dan zullen op relatief korte termijn vermoedelijk verzakkingen, scheurvorming en craquelé ontstaan.

Het terrein is bereikbaar via de Akersteenweg. Door de route van aanvullende bebording te voorzien is het terrein goed vindbaar te maken voor automobilisten die komen vanaf de A2 (afrit 54) en de Akersteenweg vanuit het Heuvelland. Het terrein heeft daarmee een omvangrijke doelgroep bestaande uit forenzen en bezoekers, waarvoor in de huidige situatie nog onvoldoende aanbod bestaat. Hoewel de route niet door een woonbuurt loopt, is het geen ideale aanrijdroute qua verkeersveiligheid, zeker gezien de aanwezigheid van schoolgaande (fietsende) kinderen. Het natransport kan georganiseerd worden door inzet van buslijn 10 (richting de Binnenstad en P+R Maastricht Noord). Deze buslijn rijdt in de huidige situatie al via de Joseph Bechlaan langs het terrein.

Gelet op de hiervoor benoemde beperkingen en nadelen, maar ook het feit dat we nog geen kansrijker terrein in de zuidoostelijke hoek van de stad hebben kunnen vinden stellen we voor een haalbaarheidsonderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om de parkeervoorziening aan de Demertdwarstraat (P9) of een terrein in de directe omgeving van treinstation Maastricht Randwyck en het Europaplein in te zetten als P+R-voorziening. Het onderzoek wordt verricht in afstemming met bewoners en andere belanghebbenden. Op het moment dat de haalbaarheid is aangetoond wordt een voorstel gedaan voor het vervolg.

We willen op een zorgvuldige manier en in overleg met de huidige huurder MECC Maastricht, het buurtplatform respectievelijk buurtbewoners verkennen of het mogelijk is om het terrein op die dagen dat het niet door MECC Maastricht wordt gebruikt, ingezet kan worden ingezet als P+R-voorziening. Aspecten die we daarbij moeten onderzoeken zijn onder meer:

- beperken van eventuele overlast voor buurtbewoners
- de benodigde aanpassingen aan de fundering of asfaltdeklaag
- de vindbaarheid van het terrein vanaf de A2 en Akersteenweg
- het waarborgen van de verkeersveiligheid op de aanrijdroute
- contractuele aspecten in relatie tot de huidige huurovereenkomst met MECC Maastricht

Hoewel het terrein ruimtelijk beschikbaar is zullen investeringen nodig zijn. Denk hierbij aan het uitbreiden van Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS), het plaatsen van ondersteunende bewegwijzering, het plaatsen van een parkeerautomaat en verbeteringen aan de looproute van en naar de bushalte, de hiervoor genoemde aanpassingen aan het terrein, de aankleding en aanrijdroute. Indicatief gaat het om een bedrag van circa euro 1,7 miljoen. In de wetenschap dat het om een tijdelijke plek gaat en omdat het nog onzeker is of we oplossingen vinden voor de genoemde aspecten zullen we naast deze locatie ook de ontwikkelingen in de directe omgeving blijven volgen zodat we - mocht de locatie alsnog afvallen - mogelijke alternatieven in de buurt in beeld hebben.

Figuur 19: Parkeerterrein aan de Demertdwarstraat en zoekgebied voor haalbaarheidsonderzoek



4.8 P+W Stadspark (locatie 30)

De bezetting van P+W Stadspark is relatief hoog en uitbreiding van het terrein is fysiek niet mogelijk. Wel kunnen we kijken naar een andere doelgroepenverdeling. Zo zouden abonneementhouders (voornamelijk forenzen) plaats kunnen maken voor bezoekers van de Binnenstad door elders te parkeren (bijvoorbeeld P+R Maastricht Noord of P+W Frontenpark). Dat zorgt samen met parkeergarage Onze Lieve Vrouweplein (OLV) mogelijk voor een meer evenwichtige verdeling van de bronpunten en daarmee voldoende 'loop' door het Jekerkwartier. Deze aanpak moet verder uitgewerkt worden en leidt uiteraard niet tot extra parkeerplekken op stadsniveau.

4.9 Samenvatting en financiële aspecten

De beschreven P+R-concepten op de acht voorkeurslocaties tellen, met nog het nodige voorbehoud, in totaal tweeduizenddriehonderdvijftig extra parkeerplekken. Dit biedt de mogelijkheid om locaties alsnog af te laten vallen in verband met hoge kosten of als onvoorziene zaken bij de verdere uitwerking naar boven komen.

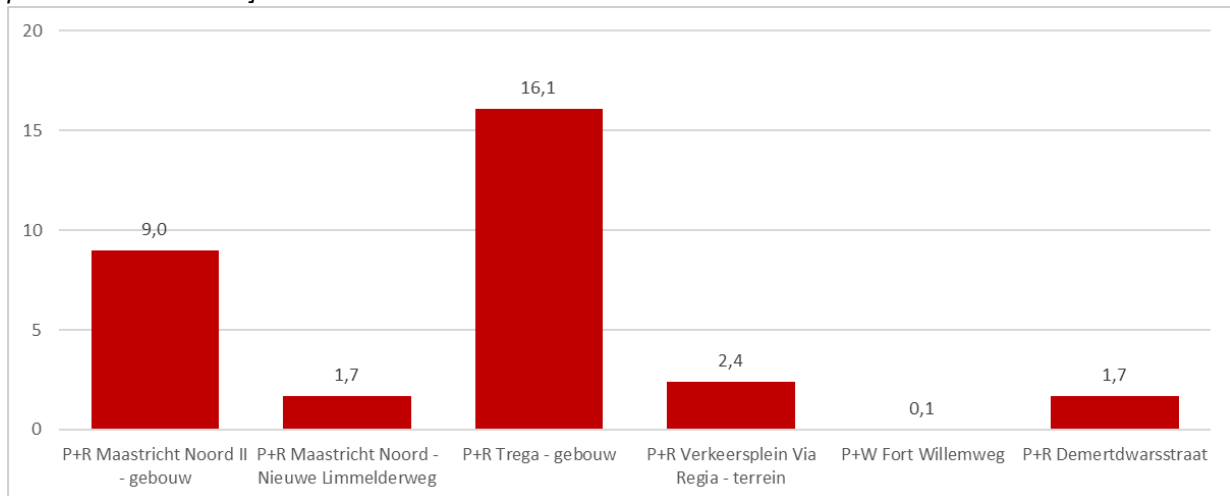
Tabel 4: Extra parkeercapaciteit op voorkeurslocaties (inschatting)

Voorkeurslocaties		Aantal parkeerplekken
Uitbreiding P+R	1. P+R Maastricht Noord II	+500
	2. Nieuwe Limmelderweg	+200
	6. Trega Noorderbrug	+800
	15. Verkeersplein Via Regia	+250
Beter benutten bestaande locatie	29. P+W Frontenpark	+200
	30. P+W Stadspark	0
	13. Fort Willemweg	+100
	20. Demertdwarstraat	+300
Totaal	Ambitie +1.500	+2.350

De locaties zijn sterk verschillend van aard en daarom financieel niet goed vergelijkbaar. Als we P+W Frontenpark (onderdeel van GREX Belvédère) en P+W Stadspark (geen extra capaciteit) buiten beschouwing laten dan lopen de benodigde investeringen op basis van een eerste schatting uiteen van vijftienduizend euro tot meer dan zestien miljoen euro. In onderstaand figuur is het eenmalige investeringsvolume per voorkeurslocatie weergegeven. De genoemde bedragen hebben

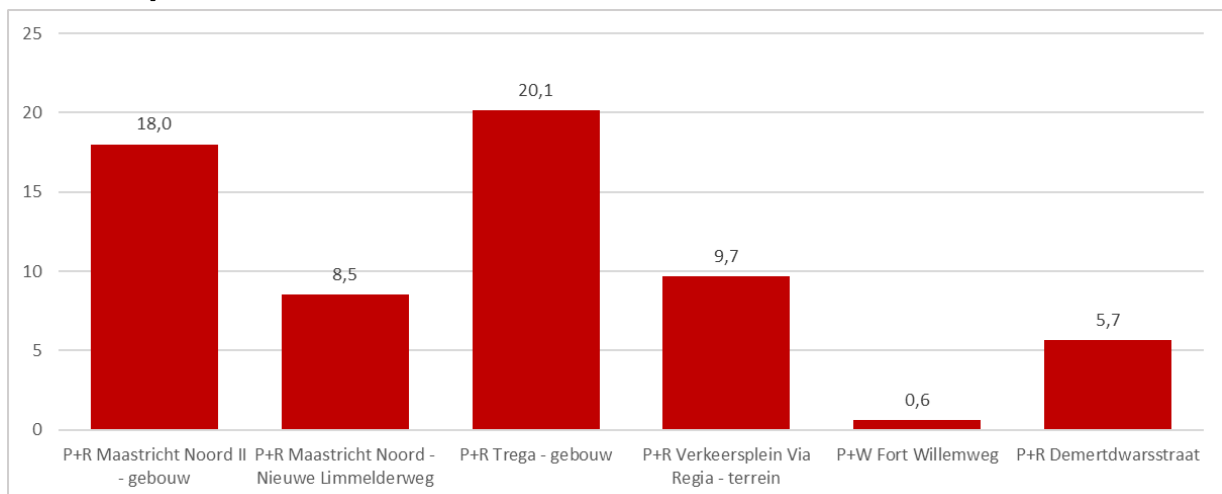
een onzekerheidsmarge van +/- 30 procent. Een dergelijke marge past bij het huidige uitwerkingsniveau van de locaties.

Figuur 20: Investeringskosten per voorkeurslocaties [x miljoen euro, exclusief btw met ongeveer 30 procent onzekerheid]



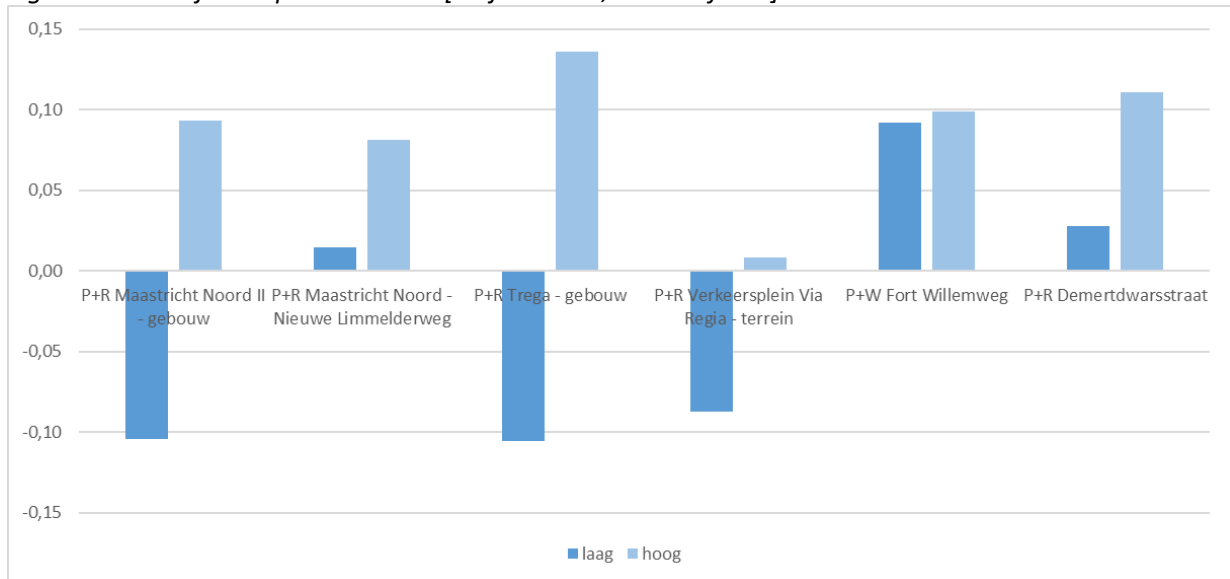
De locaties zijn verschillend in omvang. Daarom is in onderstaand figuur het eenmalige investeringsvolume per voorkeurslocatie en per parkeerplek weergegeven, zodat vergelijken makkelijker wordt. Ook dan resteren nog vrij forse verschillen die veroorzaakt worden doordat het soms gaat het om een bestaand terrein, een nieuw parkeerterrein of nieuw parkeergebouw.

Figuur 21: Investeringskosten per parkeerplek [x duizend euro, exclusief btw met ongeveer 30 procent onzekerheid]



Naast eenmalige investeringskosten zijn er ook jaarlijks terugkerende inkomsten en kosten. Het saldo is de som van de parkeeropbrengsten minus de beheer- en onderhoudskosten en eventuele kosten voor het natransport. Omdat de parkeeropbrengsten op basis van de huidige inschatting een grote onzekerheid kennen, is telkens gewerkt met een laag en hoog scenario. Zichtbaar is dat ook het exploitatiesaldo bij gebouwde voorzieningen negatief kan uitpakken.

Figuur 22: Jaarlijkse exploitatiesaldo [miljoen euro, exclusief btw]



Op basis van voorgaande figuren wordt duidelijk dat de twee locaties met een gebouw het meest kostbaar zijn. De andere locaties zijn naar alle waarschijnlijkheid kosteneffectiever. Het ligt daarom voor de hand om de komende jaren te focussen op het:

- uitbreiden van P+W Frontenpark en P+R Maastricht Noord
- realiseren van P+R verkeersplein Via Regia
- beter benutten van P+W Fort Willemweg
- onderzoeken van de mogelijkheden voor een P+R Demertdwarstraat of in de omgeving van het Europaplein.

Op middellange termijn – als ook meer bekend is over de ontwikkelingen in de parkeermarkt – kan alsnog de bouw van een van de parkeergebouwen overwogen worden. De bouw van beide gebouwen ligt vooralsnog niet voor de hand, vooral omdat beide locaties in de noordoosthoek van Maastricht liggen.

5 Voorkeurslocaties voor overloop

5.1 Lage Frontweg (locatie 11)

De Lage Frontweg en het verharde terrein direct rondom de Gashouder is onderdeel van het Frontenpark en het evenemententerrein Stadsweide. Het terrein is goed zichtbaar en bereikbaar vanaf het regionale wegennet. Het terrein ligt op loopafstand van de Binnenstad en op het verharde gedeelte zijn in totaal ongeveer tweehonderddertig plekken te situeren. Een permanente P+W-functie op deze locatie past niet bij de bestaande functies, maar de locatie kan wel dienen als overloopterrein voor een beperkt aantal dagen in het jaar zodra alle reguliere parkeervoorzieningen bijna vol zijn. Het terrein is niet inzetbaar als er evenementen plaatsvinden op het evenemententerrein.

Daarom is het terrein uitsluitend geschikt als overloopterrein op (planbare) piekdagen. Er zijn geen investeringskosten. De exploitatiekosten zijn afhankelijk van het aantal inzetdagen. De exploitatiekosten worden gedekt uit het reguliere topdagenbudget.

Er wordt gezocht naar een invulling van de Gashouder. Zodra er een initiatief in de Gashouder wordt gerealiseerd, heeft dit mogelijk invloed op de beschikbaarheid van het aantal plekken. De plekken aan de Lage Frontweg blijven in dat geval beschikbaar.

Figuur 23: Overloopterrein Lage Frontweg en rondom de Gashouder (situering)



5.2 Gouvernement (locatie 18)

Het bestaande parkeerterrein van het Gouvernement kan in de tijden dat medewerkers hier geen gebruik van maken dienstdoen als een (tijdelijke) P+R/P+W-functie. Aanvullende afspraken over de toegankelijkheid van het terrein zijn nodig. De locatie ligt langs de OV-as en er is sprake van hoogfrequent openbaar vervoer naar verschillende locaties in de stad, waaronder de Binnenstad, het station en Randwyck. Ook is er een aantrekkelijke looproute langs de Maas van en naar de Binnenstad. Gunstig is het feit dat de locatie in het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) kan worden opgenomen als P Bonnefanten omdat gebruik wordt gemaakt van dezelfde ingang. Gelet op het voorgaande is het terrein uitsluitend geschikt als overloopterrein op (planbare) piekdagen.

Er zijn geen eenmalige investeringskosten. De exploitatiekosten zijn afhankelijk van het aantal inzetdagen. De exploitatiekosten worden gedekt uit het reguliere topdagenbudget. Mocht de locatie regelmatig goed bezet of zelfs vol raken dan kan een verkenning van bestaande terreinen in Randwyck uitkomst bieden.

Figuur 24: Overloopterrein Gouvernement (situering)



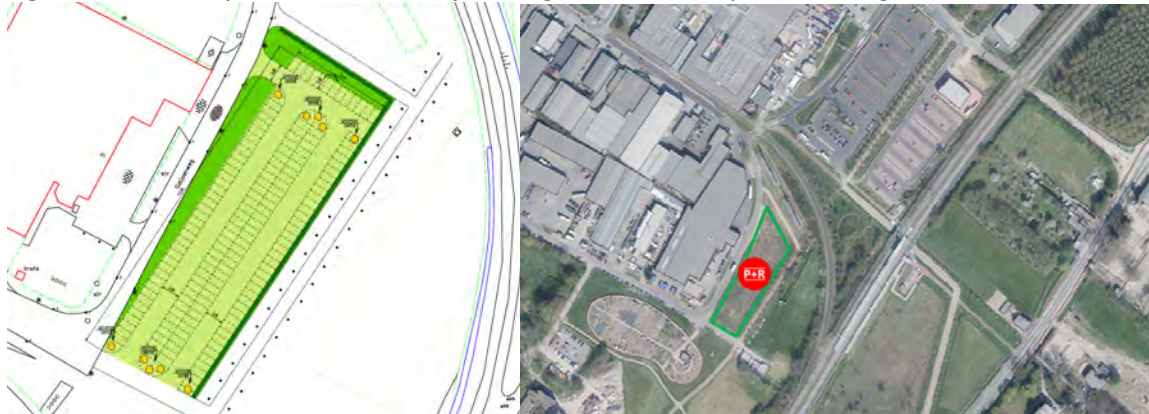
5.3 Galjoenweg (locatie 3)

Op het grasveld tussen de Galjoenweg en de Beukenlaan kan een bescheiden parkeervoorziening met ongeveer honderdzestig parkeerplekken met een groen karakter uitgevoerd worden in grasbeton, afgezet met haag. Het terrein is gescheiden van P+R Maastricht Noord door een goederenspoorlijn, waardoor aanvullende verkeersmaatregelen in de vorm bewegwijzering en verkeersregelaars, nodig zijn om het terrein goed bereikbaar te maken.

Automobilisten kunnen gebruikmaken van de bestaande trein- en busverbinding en er zijn geen extra bushaltevoorzieningen nodig. Gelet op de mindere autobereikbaarheid is het terrein het meest geschikt als overloopterrein op (planbare) piekdagen. Het kan dan ingezet worden als de overige plekken van P+R Maastricht Noord bezet zijn. Het terrein is in eigendom van de gemeente en er rust geen bouwtitel op. Het terrein leent zich om eventueel samen te gebruiken voor de parkeerbehoefte in de omgeving, bijvoorbeeld vanuit de campus die in de buurt ligt.

De eenmalige investering (inclusief bouwkosten en bijkomende kosten) wordt geschat op zeshonderdvijftigduizend euro met een onzekerheidsmarge van ongeveer 30 procent. Door de investeringskosten om te slaan in jaarlijkse kapitaallasten en de jaarlijkse exploitatieopbrengsten en exploitatielasten daarbij op te tellen is het jaarlijkse resultaat naar verwachting negatief en wordt het geschat op min vijftig- tot zestigduizend euro per jaar. Hierbij gaan we uit dat zo'n 25 planbare dagen per jaar het terrein wordt opengesteld en verkeersregelaars nodig zijn.

Figuur 25: Overloopterrein aan de Galjoenweg (schetsontwerp en situering)



5.4 Samenvatting en financiële aspecten

De capaciteit van de drie overlooplocaties telt op tot in totaal vijfhonderdzestig parkeerplekken, net boven de ambitie van vijfhonderd plekken. Omdat voor de locaties Lage Frontweg en Gouvernement geen investeringen nodig zijn, ze bovendien gespreid over de west- en oostoever van de Maas liggen en ze vrijwel direct inzetbaar zijn, is het logisch te beginnen met deze twee overloopterreinen. Op de langere termijn kan – als hier behoefte aan is – de overloopcapaciteit worden uitgebreid door realisatie van locatie Galjoenweg. Als het werkelijke gebruik tijdens topdagen harder groeit dan verwacht, kan worden verkend of het mogelijk is om het aantal overloopplekken verder op te schalen door samengebruik van bestaande parkeerterreinen in Randwyck, bij de Rechtbank en bijvoorbeeld het Belastingkantoor.

6 Overige voorkeurslocaties

Naast de voorkeurslocaties benoemd in hoofdstuk 4 (uitbreiding en beter benutten bestaande locaties) en 5 (overloopterreinen) zijn er diverse specifieke locaties die we of op de lange termijn zouden willen realiseren of in regionaal verband willen agenderen.⁵

6.1 Lange termijn voorkeurslocaties

Op termijn als bestaande en nieuw gerealiseerde P+R-voorzieningen goed worden gebruikt is er mogelijk behoefte aan extra P+R-voorzieningen. Op basis de analyse naar zo'n veertig zoeklocaties is naar voren gekomen dat we voor de lange termijn twee mogelijke locaties op het netvlies zouden moeten houden.

De Veye Noorderbrug

Deze zoeklocatie staat ook benoemd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Op dit moment is er in gebied direct ten zuiden van de Viaductweg en Franciscus Romanusweg weinig tot geen ruimte om een parkeervoorziening te realiseren. De locatie zou wel goed ontsloten kunnen worden vanaf de Viaductweg en zou daarom op termijn een toevoeging zijn voor de huidige parkeerlocaties in de stad. Het terrein ligt aan de huidige busroute van en naar P+R Maastricht Noord, waardoor het mogelijk is om zonder grote investeringen het gebruik van het bestaande natransport te intensiveren. Ook ligt het gebied op redelijke loopafstand van Wyck en het kernwinkelgebied. Het terrein is slechts voor een deel in eigendom van de gemeente. Mocht in de toekomst de Franciscus Romanusweg in het kader van hoogwaterveiligheid worden omgeleid en er ruimte ontstaat door een andere invulling van de in onbruikgeraakte spoorbrug en efficiënter gebruik van de huidige rangeersporen zou op termijn een parkeervoorziening ingepast kunnen worden. De genoemde ruimtelijke wijzigingen zijn niet zeker en bovendien niet op stel en sprong gerealiseerd en dus is deze locatie een lange termijn ontwikkeling. De noodzaak voor een dergelijk voorziening hangt af van de ontwikkelingen op het gebied van parkeerbehoefte, maar ook bijvoorbeeld of P+R Trega is gerealiseerd.

Belvédère

In het gebied Belvédère ten noorden van het Noorderbrugtracé zou op termijn een parkeervoorziening kunnen worden geïntegreerd hetzij in de plaats van huidige bedrijfshallen, hetzij gecombineerd met parkeervoorzieningen zoals van het retailpark. Afhankelijk van de specifieke locatie kan het als P+R of als P+W-voorziening functioneren. Zo'n parkeervoorziening is goed bereikbaar vanuit Vlaanderen, maar ook vanaf de A2 en A79 via de Noorderbrug. De noodzaak voor een dergelijk voorziening hangt af van de ontwikkelingen op het gebied van parkeerbehoefte, maar ook bijvoorbeeld of P+W Frontenpark nog in gebruik is.

6.2 Regionale locaties

Een deel van de parkeerbehoefte van de Binnenstad in Maastricht wordt ingevuld door parkeervoorzieningen in de regio. Denk hierbij aan de P+R-voorzieningen bij treinstations. De meeste treinstations in Zuid-Limburg beschikken over zo'n voorziening, waarbij ook nog vaak gratis of tegen een gereduceerd tarief geparkeerd kan worden. We hebben in overleg met buurgemeentes, de provincie en Vervoerregio Limburg (B) verkend of er daarbovenop niet nog regionale locaties een bijdrage kunnen leveren.

⁵ Een gedetailleerde analyse van alle zoeklocaties naar de voorkeurslocaties is terug te vinden in bijlage III.

Als meest kansrijk zijn naar boven gekomen:

- Tramhalte Europaplein, zodra tram Maastricht-Hasselt rijdt (gemeente Lanaken)
- P+R Eijsden, zodra de drielandentrein ook tussen Maastricht en Liège rijdt (gemeente Eijsden-Margraten)
- Bushalte Wittem, met ondermeer lijn 350 (gemeente Gulpen-Wittem)
- Natuurtransferium Poort van het Heuvelland, het Keerpunt (gemeente Eijsden-Margraten)

We stellen voor deze regionale P+R-voorzieningen samen met de buurgemeenten, de provincie en Vervoerregio Limburg (B) te agenderen bijvoorbeeld op de mobiliteitsagenda Zuid-Limburg en Regionaal Mobiliteitsplan Limburg (B).

7 Uitvoeringagenda

In dit hoofdstuk zijn de meest relevante acties en maatregelen van het Realisatieplan Parkeren op afstand opgesomd. Hierbij richten we ons op de acties voor de komende vijf jaar. Eveneens komt de financiering van deze acties aan bod.

De maatregelen in dit plan zijn onderdeel van integraal mobiliteitsbeleid waar naast het realiseren van parkeren op afstand ook een nieuwe parkeerverordening en nieuwe parkeernormen onderdeel van zijn. Aangevuld met het stimuleren van lopen, fietsen en deelmobiliteit.

7.1 Wat gaan we doen de komende vijf jaar (2021-2025)?

We stellen voor om in de komende vijf jaar de volgende acties en maatregelen uit te voeren.

1. We onderzoeken of en in hoeverre P+W Frontenpark kan worden uitgebreid voor de periode tijdens de bouw van Parkeergarage Sphinx en invulling van P+W-plekken. Besluitvorming hierover geschiedt in het kader van de GREX Belvédère en Parkeergarage Sphinx.
2. We doen nader onderzoek naar een P+R-voorziening aan het verkeersplein Via Regia met ongeveer tweehonderdvijftig parkeerplekken:
 - We onderzoeken of het mogelijk is de voorkeurslocatie te verwerven en starten indien dit opportuun is het aankoopproces van het terrein.
 - We maken een ontwerp en een nauwkeurigere kostenraming van de investering en exploitatie.
 - We ontwikkelen met Arriva en Provincie Limburg een goede busverbinding die dient als natransport.
 - Mits het financieel past en voorgaande stappen succesvol zijn doorlopen realiseren we vervolgens het terrein.
3. We starten een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden om de parkeervoorziening aan de Demertdwarstraat (P9) of een terrein in de directe omgeving van treinstation Maastricht Randwyck en het Europaplein in te zetten als P+R-voorziening. Op het moment dat de haalbaarheid is aangetoond wordt een voorstel gedaan voor het vervolg.
4. We zetten, zodra het terrein niet meer nodig is voor de parkeerbalans van het Sphinxgebied, het bestaande terrein aan de Fort Willemweg in als P+W-voorziening met ongeveer honderd parkeerplekken. We doen promotie, zorgen voor aanvullende bebording (wayfinding) en koppelen na een toets op kosteneffectiviteit het terrein aan het parkeerroute-informatiesysteem te koppelen zodat de actuele beschikbaarheid kan worden gecommuniceerd.
5. We maken en implementeren een draaiboek voor de inzet van de overlooplocaties Gouvernément en Lage Frontweg zodat deze op zo'n vijftientig planbare topdagen per jaar kunnen worden ingezet.
6. We onderzoeken of het mogelijk is om een uitbreiding van P+R Maastricht Noord op een terrein aan de Nieuwe Limmelderweg te realiseren (met ongeveer 200 parkeerplekken). Mede gelet op het totale budget doen we dit in stappen:
 - We onderzoeken of we het terrein aan de Nieuwe Limmelderweg kunnen verwerven.
 - We maken een ontwerp en een nauwkeurigere kostenraming van de investering en exploitatie.
 - Mits het budget toereikend is, realiseren we vervolgens ook het terrein. Mochten we financieel niet uitkomen dan zal een nieuw voorstel gedaan worden voor het vervolg.
7. We agenderen regionale P+R-voorzieningen op de mobiliteitsagenda Zuid-Limburg in Wittem, Margraten en Eijsden en daarnaast bij onze Vlaamse buurgemeenten en de Vlaamse overheid.

8. We benoemen in de actualisatie van de omgevingsvisie onze ambities voor parkeervoorzieningen voor P+R Maastricht Noord (bovenop fase II), Trega (oksel Noorderbrug), De Veye en in het Belvédère-gebied.

Voorgaande acties verrichten we in afstemming met bewoners en belanghebbenden. Tot slot monitoren we periodiek de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod van en in de Binnenstad zodat we als het nodig is de acties kunnen bijsturen. Op basis van de monitorresultaten, het daadwerkelijke realisatietempo van nieuwe voorzieningen en het gebruik daarvan en de autonome ontwikkelingen in de parkeermarkt scherpen we bovenstaande voornemens aan en formuleren we eventuele vervolgstappen.

7.2 Financiële consequenties

Eenmalige kosten

In het coalitieakkoord is vijf miljoen euro gereserveerd voor investeringen op het gebied van fietsparkeren en P+R-voorzieningen. Een deel van deze reservering is door de gemeenteraad inmiddels gevoteerd aan maatregelen in het Actieplan Fietsparkeren. Het resterende budget bedraagt euro 3,5 miljoen voor P+R-voorzieningen. Op grond van prioriteit wordt daarop het volgende pakket voorgesteld.

Tabel 5: Dekking van eenmalige kosten per maatregel

Maatregel	Dekking [exclusief btw]
1. Uitbreiding P+W Frontenpark	Financieel gedekt binnen GREX Belvédère
2. Realisatie P+R Verkeersplein Via Regia	euro 2,4 miljoen
3. Haalbaarheidsonderzoek P+R Demertdwardsstraat	euro 100.000,-
4. Ingebruikname P+W Fort Willemweg	euro 60.000,-
5. Ingebruikname overlooplocatie Gouvernement en Lage Frontweg	Financieel gedekt binnen budget Topdagen
6. Uitbreiding P+R Maastricht Noord	euro 1,0 miljoen*
7. Agenderen regionale P+R-voorzieningen	Niet van toepassing
8. Agenderen lange termijn ambities	Niet van toepassing
Monitoren	Niet van toepassing
Totaal (maatregel 2, 3, 4 en 6)	euro 3,5 miljoen

* naar verwachting is deze dekking onvoldoende.

Op basis van een eerste inschatting van de benodigde investeringen is het budget van 3,5 miljoen ontoereikend. Op het moment dat het budget na uitwerking inderdaad ontoereikend is, dan wordt prioriteit gegeven aan maatregel 2, 3 en 4 en wordt voor de uitbreiding van P+R Maastricht Noord (maatregel 6) een oplossing voor het financieringstekort worden gezocht.

Jaarlijks terugkerende kosten

De financiële consequenties per actie van de eerste tranche worden als volgt ingeschat.

Tabel 6: Maatregelen en hun financiële consequenties (jaarlijks)

Maatregel	Jaarlijks exploitatiesaldo [bedragen exclusief btw]
1. Uitbreiding P+W Frontenpark	Financieel gedekt binnen GREX Belvédère
2. Realisatie P+R Verkeersplein Via Regia	euro -0,09 tot +0,01 miljoen*
3. Haalbaarheidsonderzoek P+R Demertdwarstraat	Afhankelijk van haalbaarheidsonderzoek
4. Ingebruikname P+W Fort Willemweg	euro +0,09 tot +0,10 miljoen*
5. Ingebruikname overlooplocatie Gouvernement en Lage Frontweg	Financieel gedekt binnen budget Topdagen
6. Uitbreiding P+R Maastricht Noord	euro +0,01 tot +0,08 miljoen*
7. Agenderen regionale P+R-voorzieningen	Niet van toepassing
8. Agenderen lange termijn ambities	Niet van toepassing
Monitoren	Reguliere middelen
Totaal (maatregel 2, 4 en 6)	euro +0,02 tot +0,19 miljoen*

* op basis van inschatting voor kosten natransport

Het jaarlijkse exploitatiesaldo van maatregel 2, 4 en 6 tezamen wordt ingeschat op neutraal of (licht) positief. Deze inschatting is echter sterk afhankelijk van de daadwerkelijke kosten van het natransport. De genoemde bedragen zijn dus indicatief. Op basis van verdiepende onderzoeken en afspraken met bijvoorbeeld Arriva in een vervolgstap nauwkeurigere uitspraken gedaan worden.

Aanvullende financieringsmogelijkheden

Er zijn verschillende aanvullende financieringsmogelijkheden denkbaar. Op sommige locaties kan gedacht worden aan cofinanciering doordat parkeerders in de omgeving de P+R-voorziening samen gebruiken of door het combineren van commercieel vastgoed in de P+R-voorziening. Ook kan sprake zijn van financiering uit een GREX waarmee een autolouwer gebied kan worden gecreëerd. Locaties met een goede potentie kunnen gefinancierd worden door marktpartijen (Design Build Finance Maintain Operate (DBFMO)). Bij de uitwerking van de voorkeurslocaties wordt ook naar de financieringskant gekeken.

Een andere suggestie is de exploitatie van de P+R- en P+W-voorzieningen te integreren in gemeentelijke parkeerexploitatie. Dit maakt het makkelijker om financieel 'bij te sturen'. Dan bestaat de gemeentelijke parkeerexploitatie uit verschillende onderdelen:

1. parkeergarages
2. straatparkeren
3. fietsenstallingen
4. P+R en P+W's
5. Overig (bijvoorbeeld het PRIS).

Deze suggestie kan overwogen worden in de aanloop naar het einde van het Publiek Private Samenwerking (PPS)-contract met Q-park in 2031.

BIJLAGE I Waaraan moet een P+R-voorziening voldoen?

B.1 Randvoorwaarden functioneren P+R-voorziening

De automobilist moet verleid worden om te parkeren aan de rand van de stad in plaats van door te rijden naar de Binnenstad. Daarom moet een P+R-voorziening voldoen aan een aantal randvoorwaarden.⁶ Onderstaande klantenwenspiramide rangschikt de randvoorwaarden waaraan een P+R moet voldoen.

Figuur B.1: Klantenwenspiramide voor parkeren



Naar idee van Mark van Hagen

Absolute randvoorwaarden voor de gebruikers zijn 'Veiligheid en betrouwbaarheid'. Wordt hier niet aan voldaan dan wordt de P+R-voorziening weinig gebruikt. Parkeerders hechten daarnaast veel waarde aan 'Snelheid, prijs en gemak', de zogenaamde dissatisfiers. Parkeerders zijn ontevreden als hier niet aan wordt voldaan. De criteria 'Comfort en beleving' vormen extra's of pluspunten voor de parkeerders en zijn daarom satisfiers. In onderstaande tabel zijn diverse kenmerken van een P+R-voorziening per type randvoorwaarde gerangschikt.

Tabel B.1: Kenmerken van een uitstekende P+R-voorziening

Veiligheid <ul style="list-style-type: none">✓ Overzichtelijk en open terrein✓ Goed verlicht✓ Toezicht door mensen of camera's op het terrein✓ Veilig natransport (busverbinding, loop- en fietsroutes)✓ Ruime vakken✓ Onderhoudsniveau: schoon, heel en veilig
Betrouwbaarheid <ul style="list-style-type: none">✓ Voldoende beschikbare parkeergelegenheid✓ Heldere vertrektijden natransport✓ Heldere tarieven en betaalregime✓ Voldoende beschikbare deelfietsen✓ Hoge punctualiteit en weinig verstoringen✓ Geen lange wachtrijen voor parkeerautomaat of in- en uitrijden✓ Goede bewegwijzering op het terrein en naar de eindbestemming

⁶ Deze tekstpassage is gebaseerd op de CROW-publicatie Handboek P+R (2015), een notitie van Zuid-Limburg Bereikbaar, P+R-perspectief (2019) en onze ervaringen met P+R Maastricht Noord en P+R Maastricht Zuid.

<p>Snelheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Concurrerende reistijd met parkeeralternatieven (vuistregel: totale reistijd P+R mag niet meer dan 1,5 keer langer zijn dan de reistijd met de auto) ✓ Beperkte wachttijden (frequentie natransport) ✓ Beperkte loopafstanden tussen parkeerplek en natransport
<p>Prijs</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Concurrerende prijs (inclusief parkeren en reizen) in overeenstemming met de tarievenstructuur rondom de eindbestemming en de afstand tot eindbestemming ✓ Een aantrekkelijk abonnement voor veelgebruikers (zoals de forens) zorgt voor meer parkeerders
<p>Gemak</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Actuele reisinformatie ✓ Eenvoudige en beperkt aantal (bewuste) handelingen ✓ Flexibiliteit in het gebruik van de haltes ✓ Vervoersbewijs: parkeerticket en vervoersbewijs in één zorgt voor extra gemak ✓ Aangename wachtgelegenheid met bescherming tegen regen en wind ✓ Voldoende afvalbakken
<p>Comfort</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Goed verzorgd en onderhouden P+R-terrein ✓ Kiosk, broodjeszaak met verwarmde wachtgelegenheid en toilet ✓ Voldoende E-laadvoorzieningen ✓ Snellaadstation
<p>Beleving</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aantrekkelijke omgeving, aangenaam vervoer en looproute naar bestemming. ✓ Pre-trip- en after-trip-communicatie ✓ Toeristische informatie ✓ Energieopwekking via zonnepanelen ✓ Pakketafhaalpunt en andere combinaties met stadslogistiek.

B.2 Evaluatie P+R Maastricht Noord en P+R Maastricht Zuid

We hebben uiteenlopende ervaringen met P+R-voorzieningen in Maastricht. P+R MECC (P7 van het MECC) en later P+R Maastricht Zuid (P5 van het MECC) waren geen succes en zijn na iets meer dan een jaar proberen gestopt. P+R Maastricht Noord is succesvol gebleken. Alle drie de voorzieningen zijn in het verleden geëvalueerd. Dit biedt interessante kennis.

Waarvoor waren P+R MECC en P+R Maastricht Zuid geen succes?

- Niet goed bereikbaar vanaf A2 (zowel uit noorden als uit zuiden)
- Niet altijd voldoende beschikbare plekken (tijdens evenementen en congressen)
- Onoverzichtelijke route tussen parkeerplek - bushalte (in geval van P+R Maastricht Zuid)
- Ingewikkeld betaalregime met kans op fouten (in geval van P+R Maastricht Zuid)
- Onduidelijk natransport (geen specifieke buslijnen of bestickerde bussen)
- Weinig promotie (in geval van P+R MECC).

Wat maakt P+R Maastricht Noord een succes?

- Goed bereikbaar vanaf A2 en A79
- Voldoende beschikbare plekken
- Veilig, gemakkelijk en overzichtelijk

- ✓ Frequent en comfortabel natransport (bestickerde bussen)
- ✓ Gunstige geprijsd en voldoende promotie
- ✓ Duidelijk marketingconcept: goedkoop naar hartje stad!

Figuur B.2: Vanaf de introductie van P+R Maastricht Noord reden opvallend bestickerde pendelbussen

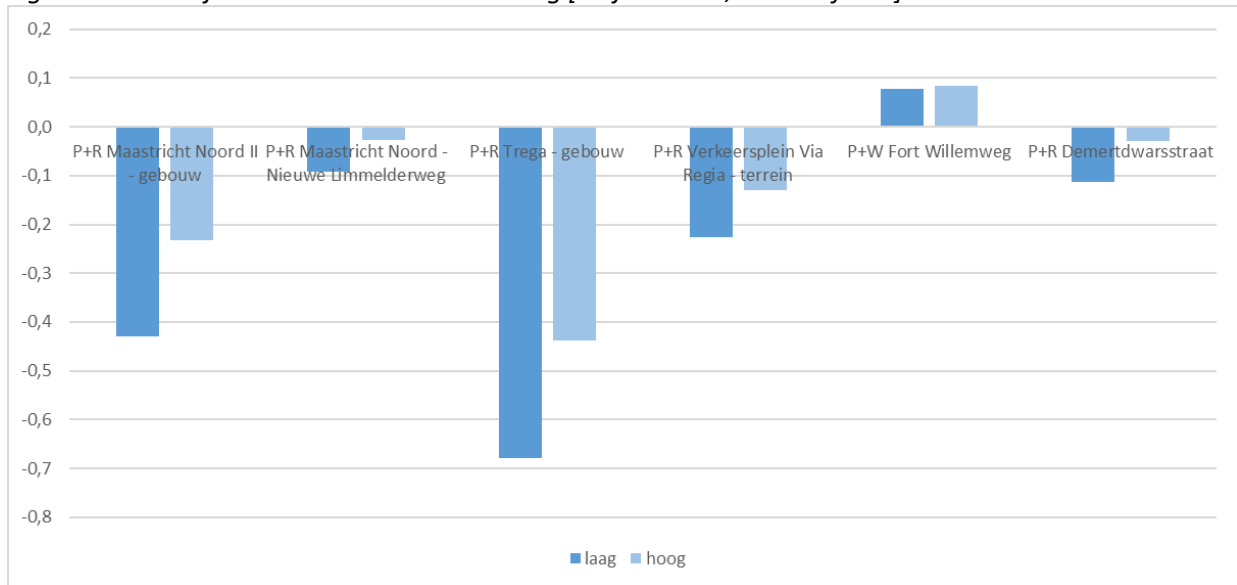


BIJLAGE II

Business case per voorkeurslocatie

In hoofdstuk 4, 5 en 6 worden de investeringskosten en exploitatiesaldi per locatie benoemd. Een andere wijze van presenteren van financiële cijfers is in de vorm van een business case. Door de investeringskosten om te slaan in jaarlijkse kapitaallasten en de jaarlijkse exploitatieopbrengsten en exploitatielasten daarbij op te tellen is voor iedere voorkeurslocatie het jaarlijkse resultaat (in een laag en hoog scenario) berekend en weergegeven in onderstaand figuur.

Figuur B.3: Jaarlijks resultaat voor de belasting [miljoen euro, exclusief btw]



BIJLAGE III Beoordeling van zoeklocaties

Parkeren op afstand

Beoordeling van zoeklocaties

Bijlage III



Gemeente Maastricht



Inleiding

De gemeente Maastricht wil extra P+R-voorzieningen realiseren en is daarvoor op zoek naar geschikte locaties. Hiertoe is in dit document een lange lijst met zoeklocaties beoordeeld. Die lijst bestaat uit zoeklocaties benoemd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 en diverse extra zoeklocaties aangedragen door onder meer raadsleden en andere belangstellenden.

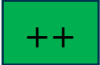



Elke zoeklocatie is beoordeeld aan de hand van van 6 criteria. Vervolgens zijn de locaties geconfronteerd aan de ruimtelijke spreiding van de parkeerbehoefte en zijn op basis hiervan zijn de voorkeurslocaties bepaald. Vervolgens zijn de voorkeurslocaties verder uitgewerkt en is bepaald of en hoe deze kunnen worden gerealiseerd.



Beoordelingscriteria

criterium	Toelichting
Inpasbaarheid	Is de locatie geschikt te maken voor een parkeervoorziening en is deze ruimtelijk goed in te passen? Wat is de eigendomspositie?
Beschikbaarheid	Is de locatie beschikbaar en heeft het ruimte voor voldoende parkeerplekken (op de relevante momenten)?
Autobereikbaarheid	Is de locatie goed bereikbaar vanaf het regionale wegennet (rijtijd en voldoende (kruispunt)capaciteit)?
Natransport	Is de reistijd van de locatie tot het centrum geschikt? Zijn er goede loop- en fietsroutes naar het centrum (P+W, P+B) en/of is een busverbinding naar het centrum aanwezig (P+R)?
Omgeving	Ontstaat er hinder voor omwonenden en/of andere belanghebbenden wanneer een parkeervoorziening wordt gerealiseerd op deze locatie?
Samengebruik	Is de locatie geschikt om verschillende doelgroepen te faciliteren en/of parkeerdruk in de omgeving op te vangen?

Toelichting score

-  ++ Zeer kansrijke locatie
-  + Kansrijke locatie
-  0 Neutrale locatie
-  - Weinig kansrijke
-  -- Zeer weinig kansrijke locatie

Het gaat hierbij om een 1^{ste} beoordeling van potentiële locaties met als doel het relatief scoren van de locaties ten opzichte van elkaar. De locaties met een positieve beoordeling (+ of ++ komen het eerst in aanmerking om verder te worden uitgewerkt. Specifieke locatie kunnen in de vervolgstap alsnog afvallen als uit deze uitwerking blijkt dat de locatie alsnog (onvoorziene) nadelen kent of toch te weinig kansrijk is. Zo kan het zijn dat voor een voorkeurslocaties alsnog acties uitgevoerd moeten worden zoals bijvoorbeeld verwerving van eigendom, realisatie van (weg)infrastructuur, aanpassing van een bestemmingsplan en/of overleg met Arriva.



Zoeklocaties

Locaties	
Maastricht	1. P+R Maastricht Noord II
	2. Nieuwe Limmelderweg
	3. Galjoenweg
	4. Zinkwitterrein
	5. Trega Middengebied
	6. Trega Noorderbrug
	7. De Veye Noorderbrug
	8. De Veye Winkelcentrum
	9. Bedrijfshallen Belvédère
	10. Retailpark Belvédère
	11. Lage Frontweg
	12. Belvédèrelaan
	13. Parkeerterrein Fort Willemweg
	14. Belastingdienst
	15. Verkeersplein Via Regia
	16. Rechtbank
	17. ENCI
	18. Gouvernement
	19. MECC
	20. Demertdwardsstraat - P9
	21. Molensingel
	22. Köbbesweg (west)
	23. Köbbesweg (oost)
	24. Köbbesweg (noord)
	25. Voormalige voetbalvelden Heer
	26. Akersteenweg
	27. Terblijterweg
	28. Stadionplein De Geusselt
	29. P+W Frontenpark
	30. P+W Stadspark
	31. P+R Parallelweg
	32. Dousbergweg

Locaties	
Regionaal	R1. P+R Station Bunde
	R2. Tramhalte Europaplein
	R3. Riemst (Albertkanaal)
	R4. P+R Eijsden
	R5. Het Keerpunt
	R6. Bushalte Wittem
	R7. Maastricht Aachen Airport



Zoeklocaties Maastricht



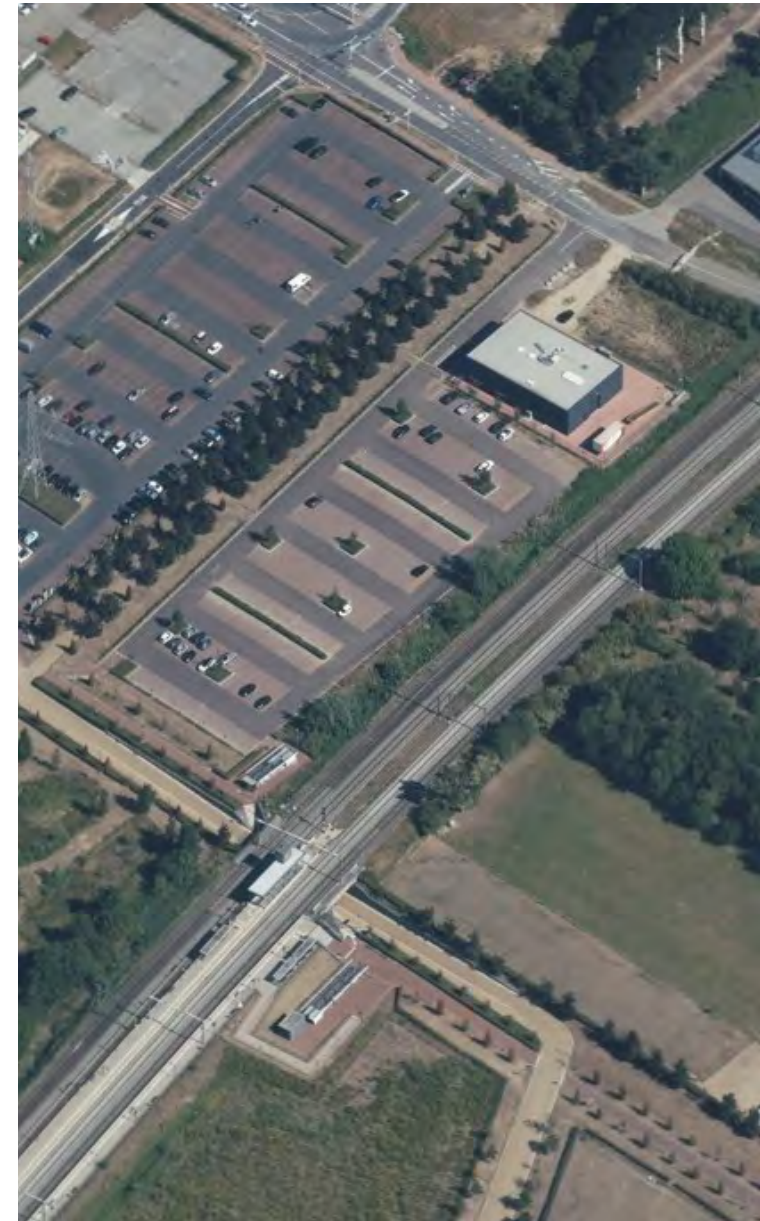
1. P+R Maastricht Noord II



P+R Maastricht Noord II betreft de oostelijke uitbreiding die in 2018 in gebruik is genomen. Hier is het waarschijnlijk mogelijk om een gebouw te realiseren met meerdere verdiepingen (in tegenstelling tot fase I), zodat de parkeercapaciteit kan worden uitgebreid. Het terrein is in gemeentelijk eigendom en een gebouw kan qua massa en rooilijn aansluiten op de reeds bestaande bebouwing langs het spoor. Wel zal het aantal beschikbare plekken op het maaiveld afnemen.

In 2019 (voor corona) werd P+R Maastricht Noord goed gebruikt door verschillende doelgroepen (forenzen en bezoekers). Op basis hiervan lijkt verdere uitbreiding realistisch. Het huidige natransport per bus kan worden geïntensiveerd als de vervoervraag door deze uitbreiding toeneemt. Er is geen parkeerdruk vanuit de omgeving.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	++
Natransport	++
Omgeving	++
Samengebruik	0



2. Nieuwe Limmelderweg



Het terrein in de oksel van de Nieuwe Limmelderweg en de Hoekerweg betreft een braakliggend bedrijfslocatie. Het terrein is niet in eigendom van gemeente Maastricht. Onderzocht moet worden of het mogelijk is om hier een parkeerterrein te realiseren. Vanwege de hoogspanningsmast en -lijnen is het niet mogelijk om hier uit te breiden in de hoogte. Omdat de uitbreiding nabij het huidige P+R terrein ligt, is het mogelijk om de bestaande faciliteiten intensiever te gebruiken. Het terrein is niet in eigendom, maar staat wel te koop.

Het huidige natransport per bus kan bovendien worden geïntensiveerd als de vervoervraag door deze uitbreiding toeneemt. Er is geen parkeerdruk vanuit de omgeving. Een aandachtspunt is de loopafstand tussen de (meest noordelijke) parkeerplekken en de bushalte.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	++
Natransport	+
Omgeving	++
Samengebruik	0



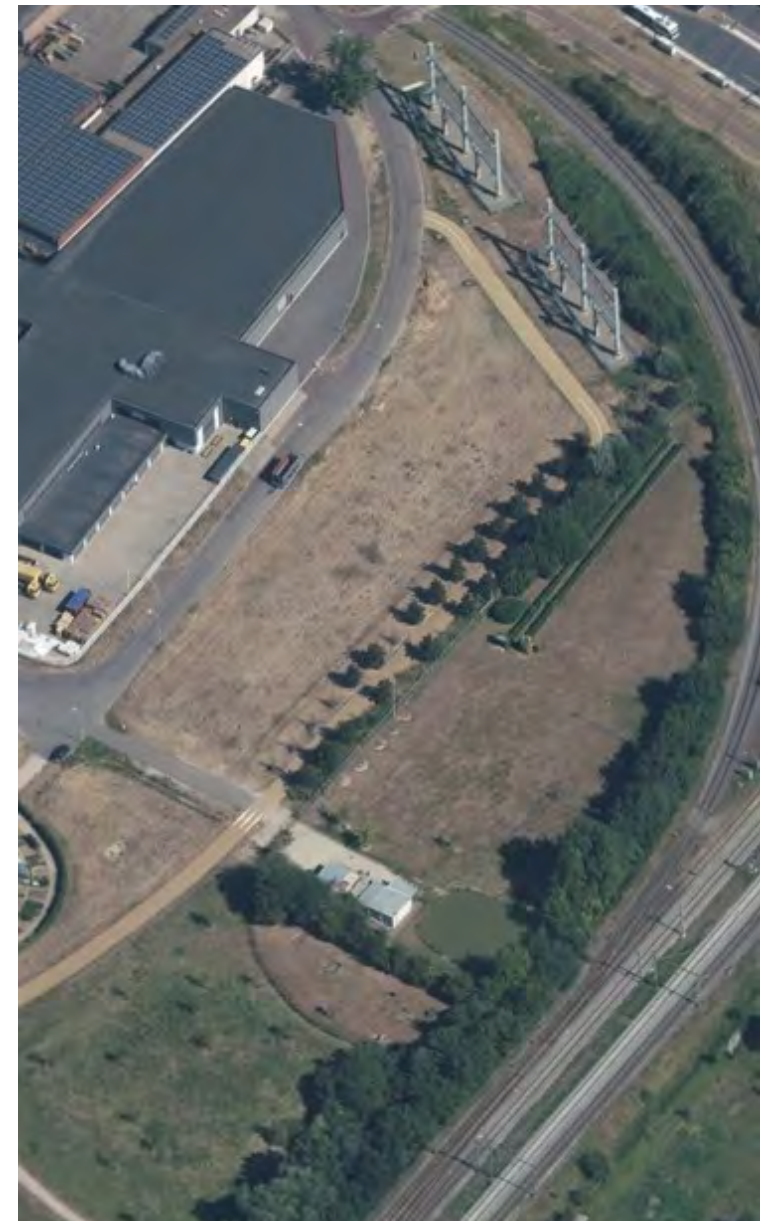
3. Galjoenweg



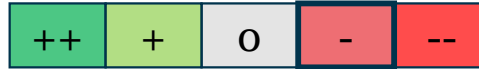
Op het grasveld tussen de Galjoenweg en de Beukenlaan kan een bescheiden parkeervoorziening met een groen karakter worden gerealiseerd. Het terrein is gescheiden van P+R Maastricht Noord door de spoorlijn, waardoor aanvullende verkeersmaatregelen, in de vorm bewegwijzering en verkeersregelaars, nodig zijn om het terrein goed bereikbaar te maken.

Door de uitbreiding nabij het huidige P+R terrein is het mogelijk om de huidige faciliteiten intensiever te gebruiken. Het terrein is in eigendom van de gemeente. Het terrein leent zich voor samengebruik voor de parkeerbehoefte in de omgeving. Gelet op de mindere autobereikbaarheid is het terrein het meest geschikt als overloopterrein op (planbare) piekdagen.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	++
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	+



4. Zinkwitterrein



Het Zinkwitterrein is een braakliggend terrein tussen de Ankerkade en Willem Alexanderweg. Het terrein is niet in eigendom van de gemeente, maar groot genoeg voor een parkeerterrein en ligt bovendien aan de huidige busroute van en naar P+R Maastricht Noord, waardoor het mogelijk is om zonder grote investeringen het gebruik van het bestaande natransport te intensiveren.

De autobereikbaarheid is onvoldoende. De aanrijdroute is relatief lang en veroorzaakt mogelijk overlast. In een integrale gebiedsvisie die voor het Trega-gebied en Zinkwitterrein wordt opgesteld, wordt voornamelijk de voorkeur uitgesproken voor bedrijfspanden op deze locatie.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	0
Autobereikbaarheid	-
Natransport	++
Omgeving	--
Samengebruik	-



5. Trega Middengebied



Het Trega Middengebied is een braakliggend terrein tussen de Ankerkade en Willem Alexanderweg. Het terrein is niet in eigendom van de gemeente, maar groot genoeg voor een parkeerterrein en ligt bovendien aan de huidige busroute van en naar P+R Maastricht Noord, waardoor het mogelijk is om zonder grote investeringen het gebruik van het bestaande natransport te intensiveren.

De autobereikbaarheid is redelijk. De aanrijdroute is niet logisch en veroorzaakt mogelijk overlast. In een integrale gebiedsvisie die voor het Trega-gebied en Zinkwitterrein wordt opgesteld, wordt vooralsnog de voorkeur uitgesproken voor woningen op deze locatie.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	0
Autobereikbaarheid	+
Natransport	++
Omgeving	-
Samengebruik	0



6. Trega Noorderbrug

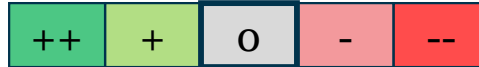


Het terrein tussen de Willem Alexanderweg en de Noorderbrug is in potentie geschikt voor een P+R-voorziening. De locatie is goed ontsloten vanaf de Viaductweg en vormt een toevoeging aan de huidige parkeerlocaties in de stad. Het terrein is in eigendom van de gemeente, maar niet groot genoeg voor een parkeerterrein. Wel kan een parkeergebouw worden gerealiseerd dat komt te liggen aan de huidige busroute van en naar P+R Maastricht Noord, waardoor het mogelijk is om zonder grote investeringen het gebruik van het bestaande natransport te intensiveren. De op- en afritten van de Noorderbrug dienen te worden verlegd. Ook dient rekening gehouden te worden met een gasverdeelstation. De integrale gebiedsvisie die voor het Trega-gebied en Zinkwitterrein wordt opgesteld, onderschrijft de voordelen van een P+R-gebouw op deze locatie.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	++
Omgeving	+
Samengebruik	++



7. De Veye Noorderbrug



Op dit moment is er weinig tot geen ruimte om een parkeervoorziening te realiseren in het gebied direct ten zuiden van de Noorderbrug. De locatie is goed ontsloten vanaf de Viaductweg en vormt een toevoeging aan de huidige parkeerlocaties in de stad. Het terrein ligt aan de huidige busroute van en naar P+R Maastricht Noord, waardoor het mogelijk is om zonder grote investeringen het gebruik van het bestaande natransport te intensiveren. Ook ligt het gebied op redelijke loopafstand van Wyck en het kernwinkelgebied. Het terrein is voor een deel in eigendom van de gemeente.

Als in de toekomst de Franciscus Romanusweg in het kader van hoogwaterveiligheid wordt omgeleid en er ruimte ontstaat door een andere invulling van de in onbruikgeraakte spoorbrug en efficiënter gebruik van de huidige rangeersporen voor een parkeervoorziening dan is dit een kansrijke locatie.

Toetsingselementen	Beoordeling Korte / lange termijn
Inpasbaarheid	-/+
Beschikbaarheid	-/+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	++
Omgeving	+
Samengebruik	+



8. De Veye Winkelcentrum



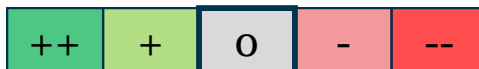
Op dit moment is er weinig tot geen restcapaciteit om een P+W-functie te realiseren op het parkeerterrein van het winkelcentrum Noorderbrug. De locatie is goed ontsloten vanaf de Viaductweg en vormt een toevoeging aan de huidige parkeerlocaties in de stad. Het terrein ligt aan de huidige busroute van en naar P+R Maastricht Noord, waardoor het mogelijk is om zonder grote investeringen het gebruik van het bestaande natransport te intensiveren. Ook ligt het gebied op redelijke loopafstand van Wyck en het kernwinkelgebied. Het terrein is niet in eigendom.

In theorie is het een zeer kansrijke locatie, maar op dit moment is geen sprake van het verplaatsen van het winkelcentrum. Tot die tijd is een P+W-voorziening op deze locatie niet inpasbaar.

Toetsingselementen	Beoordeling Korte / lange termijn
Inpasbaarheid	-/+
Beschikbaarheid	-/+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	++
Omgeving	0/+
Samengebruik	++



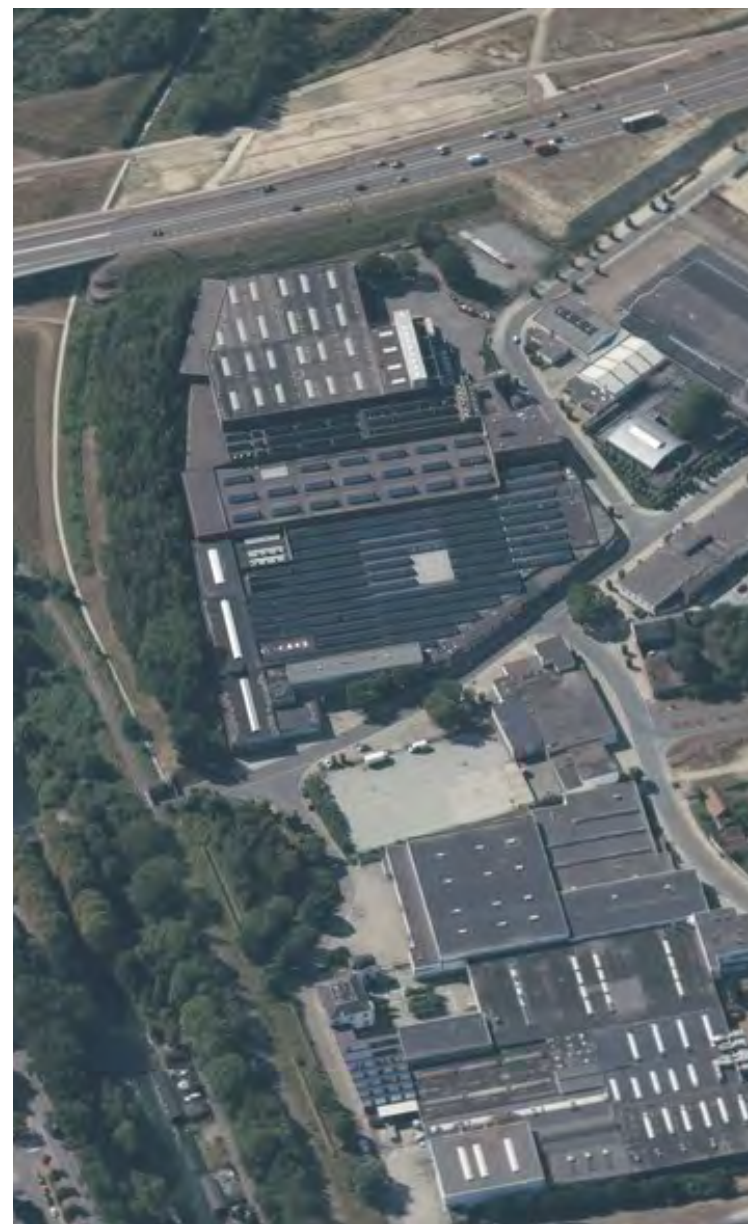
9. Bedrijfshallen Belvédère



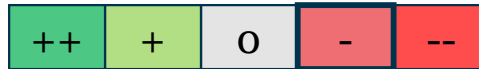
De bedrijfshallen tussen het retailpark Belvédère en het Noorderbrugtracé zijn op dit moment grotendeels in bedrijf. Het terrein is niet in eigendom. Het terrein is potentieel beoogd voor de uitbreiding van het retailpark, waar parkeren een onderdeel van is. Het is goed voorstelbaar om een P+W-functie te integreren in deze parkeervoorziening, door bijvoorbeeld te stapelen.

Zo'n P+W-voorziening is goed bereikbaar vanuit Vlaanderen, maar ook vanaf de A2 en A79 via de Noorderbrug. Het bestaande voet- en fietspad vanuit het Frontenpark zou kunnen worden doorgetrokken tot de parkeervoorziening, waardoor een mooie en comfortabele voet- en fietsverbinding ontstaat naar de Boschstraat en binnenstad. Er is op dit moment geen busverbinding in dit gebied.

Toetsingselementen	Beoordeling Korte / lange termijn
Inpasbaarheid	-/+
Beschikbaarheid	-/+
Autobereikbaarheid	+
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	++



10. Retailpark Belvédère

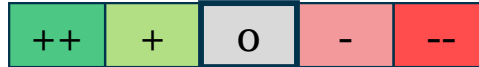


Het retailpark Belvédère is in ontwikkeling. Parkeren is integraal onderdeel van de functies die hier ontwikkeld worden. Het is voorstelbaar om een P+W-functie te integreren in deze parkeervoorzieningen, door bijvoorbeeld te stapelen. Er zijn afspraken nodig over (geconditioneerd) samengebruik met de gevestigde ondernemingen. Deze potentiële P+W-voorziening is goed bereikbaar vanuit Vlaanderen, maar ook vanaf de A2 en A79 via de Noorderbrug. Het bestaande voet- en fietspad vanuit het Frontenpark zou kunnen worden doorgetrokken tot de parkeervoorziening, waardoor een mooie en comfortabele voet- en fietsverbinding ontstaat naar de Boschstraat en binnenstad. De loopafstand zal voor sommige parkeerders te groot zijn, terwijl op dit moment geen busverbinding in dit gebied aanwezig is.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	--
Autobereikbaarheid	+
Natransport	-
Omgeving	-
Samengebruik	+



11. Lage Frontweg



Het terrein rond de gashouder is onderdeel van het Frontenpark en het evenemententerrein Stadsweide. Het terrein is zichtbaar en goed bereikbaar vanaf het regionale wegennet. Een P+W-functie op deze locatie past echter niet bij deze bestaande functies.

Het terrein in combinatie met de Lage Frontweg diende de afgelopen jaren als overloopterrein waar parkeren op specifieke topdagen onder begeleiding van verkeersregelaars is toegestaan. Het gaat hierbij om een beperkt aantal dagen in het jaar en enkel wanneer alle reguliere parkeervoorzieningen nagenoeg vol zijn. Het terrein is niet inzetbaar als er evenementen plaatsvinden op het evenemententerrein. Gelet op het voorgaande is het terrein uitsluitend geschikt als overloopterrein op (planbare) piekdagen.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	+
Natransport	++
Omgeving	-
Samengebruik	-



12. Belvédèrelaan

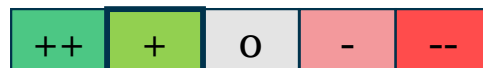


Het braakliggende terrein aan de Belvédèrelaan, vlakbij de rotonde Brusselseweg is een beoogde bedrijfslocatie. Er is voldoende ruimte voor een parkeervoorziening. De autobereikbaarheid vanuit Vlaanderen (vanuit Lanaken) is goed, maar autoverkeer uit andere richtingen zal moeten omrijden, met mogelijk overlast tot gevolg. Voor bezoekers komende vanaf de Noorderbrug zal het terrein gevoelsmatig te ver uit de stad liggen. Het terrein ligt te ver van de binnenstad om te dienen als P+W-terrein, terwijl er geen bestaande busverbinding langs dit terrein loopt. We schatten daarmee in dat de potentie van de locatie gering is.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	0
Natransport	--
Omgeving	-
Samengebruik	--



13. Parkeerterrein Fort Willemweg



Het parkeerterrein nabij de speeltuin Fort Willem is een bestaande locatie waarvan het gebruik kan worden geïntensiveerd en het aantal parkeerplekken kan worden uitgebreid, mogelijk zelfs in de vorm van een parkeergebouw. Het parkeerterrein is zichtbaar en goed bereikbaar vanaf het regionale wegennet. Het wordt momenteel gebruikt door bezoekers van de speeltuin en enkele functies op het voormalige Radium-terrein. Een nadeel is dat er geen goede busverbinding richting stad is. Zolang dit het geval is, kan het terrein ingezet te worden als een P+W of P+B. De loopafstand zal niet voor iedereen aantrekkelijk genoeg zijn, dus het gaat om een beperktere doelgroep.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	+
Omgeving	++
Samengebruik	+



14. Belastingdienst



Het parkeerterrein van de Belastingdienst aan de Terra Nigrastraat kan op de tijden dat medewerkers hier geen gebruik van maken, dienst doen als een P+R-voorziening. Het terrein is goed bereikbaar vanuit Vlaanderen via de Via Regia. Er zijn uiteraard afspraken nodig over de openstelling en toegankelijkheid van het terrein met de eigenaar.

Op dit moment is er geen natransport naar de binnenstad. Bestaande busroutes liggen op een relatief grote afstand van het terrein. Daarbij is de parkeercapaciteit beperkt en zijn aanvullende maatregelen nodig om het terrein vindbaar te maken. We schatten daarmee in dat de potentie van de locatie gering is.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	+
Natransport	--
Omgeving	--
Samengebruik	+



15. Verkeersplein Via Regia



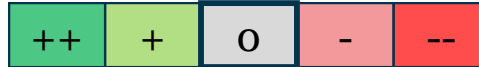
De Via Regia is een belangrijke invalsweg voor bezoekers vanuit Vlaanderen. De kavels rondom het verkeersplein nabij Brusselsepoort zijn daarom een aantrekkelijke plek voor een P+R-voorziening. Idealiter wordt hiervoor geen groen opgeofferd. Niet alle kavels zijn in eigendom van de gemeente. Mogelijk moet dus grond verworven worden van derden en moet nader onderzoek uitwijzen of dit haalbaar.

Het terrein is goed zichtbaar en goed bereikbaar via de Via Regia. Mits de P+R-functie van voldoende omvang wordt, dan lijkt een busverbinding naar de binnenstad haalbaar. Dit zal nader onderzocht moeten worden met Arriva. Afhankelijk van de toekomstige parkeerbehoefte kan een terrein of gebouw worden gerealiseerd.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	++
Natransport	-
Omgeving	+
Samengebruik	++



16. Rechtbank



Het parkeerterrein van de Rechtbank in Maastricht kan op de tijden dat medewerkers en bezoekers hier geen gebruik van maken, dienst doen als een (tijdelijke) P+R-functie. Het terrein is goed bereikbaar vanuit Vlaanderen via de Via Regia. Er zijn uiteraard afspraken nodig over de openstelling en toegankelijkheid van het terrein met de eigenaar.

De locatie ligt langs de OV-as en er is sprake van hoogfrequent openbaar vervoer naar verschillende locaties in de stad, waaronder de binnenstad, het station en Randwyck. Wel is het zo dat de parkeer capaciteit beperkt is en aanvullende maatregelen nodig zijn om het terrein vindbaar te maken.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	0
Natransport	++
Omgeving	0
Samengebruik	+



17. ENCI



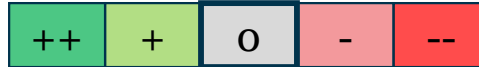
Het gebied rond de ENCI is in ontwikkeling. Naast de openstelling van de groeve wordt ook het bestaande industrieterrein herontwikkeld. De locatie ligt ongunstig wat betreft autobereikbaarheid en natransport. Parkeren is bestemmingsplanmatig een bindende factor voor de ontwikkeling van het gebied vanwege de omgevingsfactoren en mogelijk overlast. Daarbij is het een onlogische plek in het verkeersnetwerk wat betreft overlast. We schatten daarmee in dat de potentie van de locatie zeer gering is.



Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	--
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	--
Natransport	--
Omgeving	-
Samengebruik	-

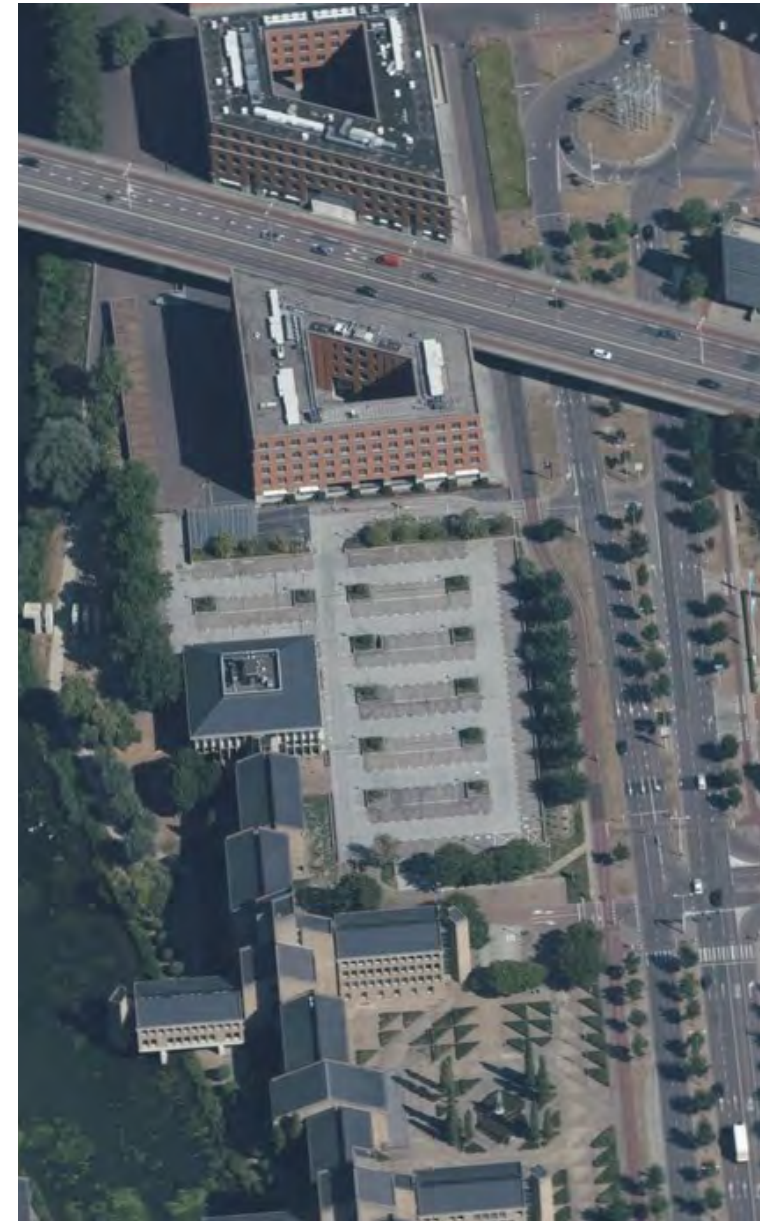


18. Gouvernement



Het bestaande parkeerterrein van het Gouvernement kan in de tijden dat medewerkers hier geen gebruik van maken dienst doen als een (tijdelijke) P+R/P+W-functie. Daarbij zijn aanvullen afspraken nodig over de toegankelijkheid van het terrein. De locatie ligt langs de OV-as en er is sprake van hoogfrequent openbaar vervoer naar verschillende locaties in de stad, waaronder de binnenstad, het station en Randwyck. Ook is er een aantrekkelijke looproute langs de Maas van en naar de binnenstad. Gunstig is het feit dat de locatie in het parkeerroute informatiesysteem kan worden opgenomen als P Bonnefanten omdat gebruik wordt gemaakt van de zelfde ingang. Gelet op het voorgaande is het terrein uitsluitend geschikt als overloopterrein op (planbare) piekdagen.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	+
Natransport	++
Omgeving	0
Samengebruik	+



19. MECC



Het MECC heeft een groot aantal parkeerplaatsen die worden gebruikt voor evenementen en congressen. In 2007 is P7 ingezet als P+R MECC, maar na enige tijd is het initiatief vanwege gebrek aan belangstelling stopgezet. In 2017 is opnieuw een poging gedaan, dit maal door P5 van het MECC in te zetten als P+R Maastricht Zuid. Op basis van een evaluatie na ruim een jaar werd opnieuw besloten om de P+R-voorziening te stoppen. Onvoldoende automobilisten wisten de P+R-voorziening te vinden. De aanrijdroute bleek niet logisch en relatief lang, de looproute naar de bushalte was onduidelijk en bovendien was P5 tijdens evenementen en congressen niet beschikbaar. Tot slot bleek de betaalprocedure die nodig was om onderscheid te maken tussen een P+R-gebruiker en een regulier MECC-bezoekers te ingewikkeld.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	--
Natransport	-
Omgeving	0
Samengebruik	+



20. Demertdwarsstraat – P9



Het P9-terrein is een overloopterrein dat het MECC gebruikt voor specifieke congressen en evenementen met een hoog aantal bezoekers. Op andere momenten staat het terrein leeg en zou het ingezet kunnen worden als P+R. Op dit moment wordt aan de oostzijde van het terrein een Tiny Forest aangelegd. Ook zijn er afspraken met de buurt over de inzet van het terrein.

Het terrein is bereikbaar via de Akersteenweg, wat qua vindbaarheid, overlast en verkeersveiligheid geen ideale aanrijdroute is. Het natransport zou georganiseerd kunnen worden door inzet van buslijn 10 (richting de binnenstad en P+R Maastricht Noord). Het terrein is enkel inzetbaar op de dagen dat het MECC het terrein niet gebruikt. Hierdoor is de potentie van het terrein beperkt.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	0
Omgeving	-
Samengebruik	0



21. Molensingel



Aan de Molensingel ligt een leegstaand terrein dat in het verleden in gebruik was door een tuincentrum. De locatie is met een beperkte investering geschikt te maken als parkeerterrein. De autobereikbaarheid vanuit het zuiden verloopt via de Köbbesweg, wat de aanrijdroute relatief lang maakt. Er is geen logische route vanuit de bestaande parkeerroute naar de binnenstad. Het natransport is momenteel beperkt tot een buslijn (lijn 15) die in de weekenden slechts één keer per uur rijdt. Het is sterk de vraag of het aantal potentiële parkeerders groot genoeg is om intensivering van de busverbinding te rechtvaardigen. Daarbij is het terrein niet in eigendom van de gemeente Maastricht,

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	0
Omgeving	0
Samengebruik	0



22. Köbbesweg (west)

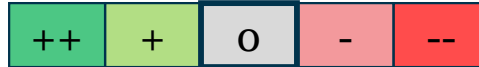


Aan de Köbbesweg liggen diverse nog onbebouwde kavels. De terreinen zijn ruim genoeg voor een P+R-voorziening en bovendien goed te bereiken vanaf de A2. Toch is de locatie minder geschikt. De vrije kavels zijn bedoeld als bedrijfsterrein voor bedrijven met een grote ruimtevraag. Voor dit type bedrijven heeft Maastricht maar een beperkt aantal terreinen beschikbaar. Daarnaast heeft de huidige busverbinding (lijn 15) een te lage frequentie. Het is sterk de vraag of het aantal potentiële parkeerders groot genoeg is om intensivering van de busverbinding te rechtvaardigen.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	+
Natransport	--
Omgeving	+
Samengebruik	0



23. Köbbesweg (oost)



Aan de Köbbesweg liggen diverse nog onbebouwde kavels. De terreinen zijn ruim genoeg voor een P+R-voorziening en bovendien goed te bereiken vanaf de A2. Toch is de locatie minder geschikt.

De vrije kavels zijn bedoeld als bedrijfsterrein voor bedrijven met een grote ruimtevraag. Voor dit type bedrijven heeft Maastricht maar een beperkt aantal terreinen beschikbaar. Daarnaast heeft de huidige busverbinding (lijn 15) een te lage frequentie. Het is sterk de vraag of het aantal potentiële parkeerders groot genoeg is om intensivering van de busverbinding te rechtvaardigen.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	--
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	+
Natransport	--
Omgeving	+
Samengebruik	0



24. Köbbesweg (noord)



Ten noorden van de Köbbesweg, tussen het spoor en het bedrijventerrein aan de Molensingel ligt een ruim terrein dat niet in eigendom is maar groot genoeg voor een P+R-functie.

Behalve een bestemmingsplan wijziging dient het terrein directer ontsloten te worden vanaf de Köbbesweg. Hiervoor is een relatief forse ruimtelijke ingreep nodig om het hoogteverschil te overbruggen.

Er is op dit moment geen busverbinding op loopafstand van het terrein. Het is sterk de vraag of het aantal potentiële parkeerders groot genoeg is om een frequente busverbinding op kunnen te starten.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	--
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	--
Natransport	--
Omgeving	0
Samengebruik	0



25. Voormalige voetbalvelden Heer



De voormalige voetbalvelden Heer zijn op dit moment niet in gebruik en lijken geschikt te maken als P+R-voorziening. Ze sluiten aan op één van de invalswegen naar Maastricht en in de huidige situatie zijn er al verschillende busroutes die het terrein hoogfrequent kunnen verbinden met de binnenstad en station Maastricht.

Door het hoogteverschil met de Akersteenweg is een ontsluiting moeilijk te realiseren. Daarbij is de buurt momenteel bezig met het realiseren van een buurtpark op deze locatie, deze ontwikkeling is ruimtelijk wenselijker en sluit aan bij behoeftes in de omliggende buurten,

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	0
Autobereikbaarheid	+
Natransport	++
Omgeving	-
Samengebruik	+



26. Akersteenweg



Het terrein ten noorden van de Akersteenweg waarop in het verleden een tankstation operationeel was, vormt een mogelijke P+R-locatie. Het terrein is zichtbaar en goed bereikbaar via één van de invalswegen naar Maastricht. In de huidige situatie zijn er al verschillende busroutes die het terrein hoogfrequent kunnen verbinden met de binnenstad en station Maastricht.

Het terrein ligt buiten de bebouwde kom in het groen waar een P+R-functie ruimtelijk onwenselijk is. Daarbij is er slechts ruimte voor een beperkt aantal parkeerplaatsen op deze locatie.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	0
Autobereikbaarheid	+
Natransport	++
Omgeving	-
Samengebruik	0



27. Terblijterweg



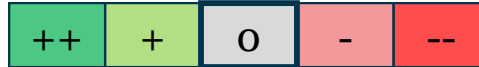
Het gebied ten noorden van de Terblijterweg, waar een voormalige sporthal stond, is momenteel leegstaand. Het terrein groot genoeg voor een P+R-functie en is toegankelijk vanaf de Terblijterweg. De aanvoer van auto's zal vooral via andere invalswegen, zoals de A2, geschieden. De busverbinding via de Olympiaweg rijdt vier maal per uur.

Op dit moment wordt het gebied conform de Visie Geusseltpark ontwikkeld met ruimte voor wonen, sporten en recreëren. Het Geusseltpark is daarbij zoveel mogelijk autoluw. Op deze beoogde locatie wordt een appartementencomplex gerealiseerd, wat de inpassing van een P+R-functie onlogisch maakt.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	--
Beschikbaarheid	--
Autobereikbaarheid	+
Natransport	0
Omgeving	-
Samengebruik	+



28. Stadionplein De Geusselt



Het stadionplein rond de Geusselt is een bestaand parkeerterrein dat gebruikt wordt door de diverse functies in de directe omgeving. De parkeerdruk wordt als hoog ervaren, wat tot problemen zal leiden zodra een P+R-voorziening wordt toegevoegd. Het is ruimtelijk niet wenselijk om het huidige terrein in de hoogte uit te breiden. De bestaande busroute gaat via Scharn naar het station en de binnenstad en zou een hogere frequentie dienen te krijgen. Het terrein is toegankelijk vanaf de Terblijerweg, maar de weg maakt geen onderdeel uit van een bestaande parkeerroute. De aanvoer van auto's zal daarom vooral via andere invalswegen, zoals de A2, geschieden.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	0
Autobereikbaarheid	+
Natransport	0
Omgeving	-
Samengebruik	+



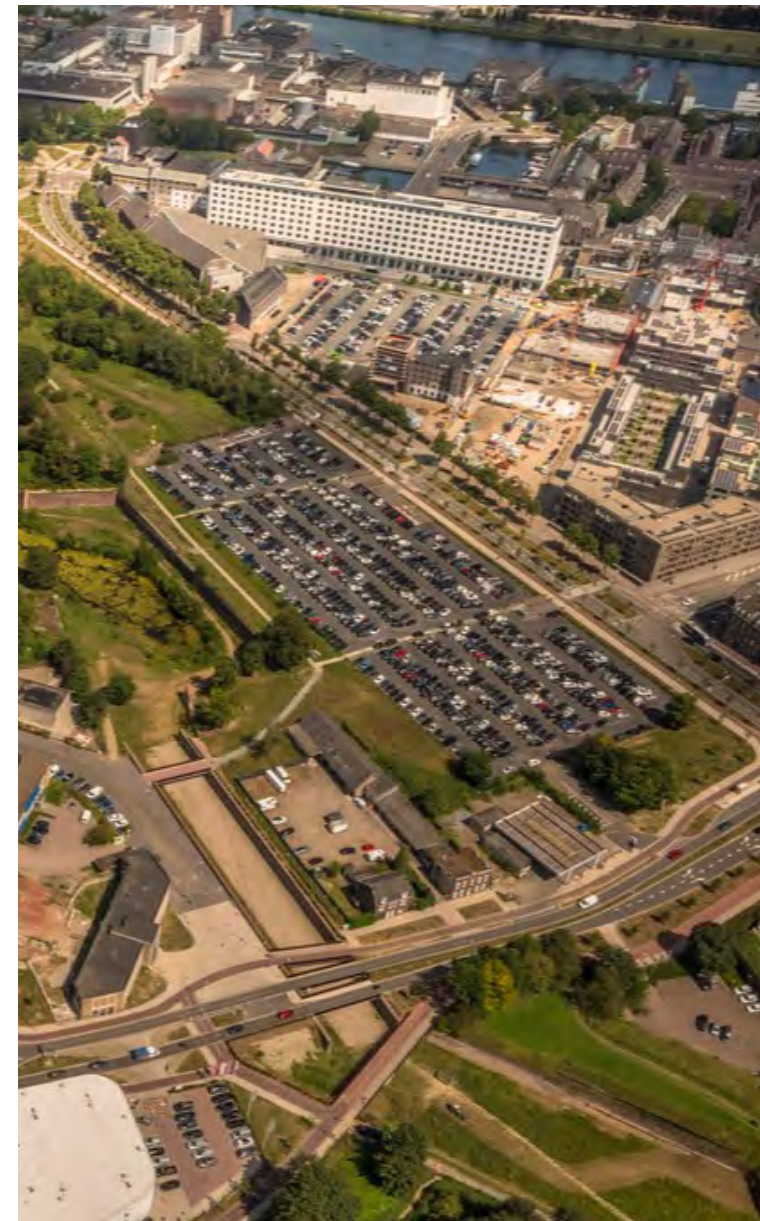
29. P+W Frontenpark



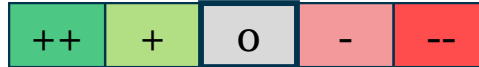
P+W Frontenpark is een tijdelijke voorziening die op termijn wordt herontwikkeld tot woningbouw en extra groen bij het Frontenpark. Het terrein is uitstekend bereikbaar en ligt op loopafstand van de Binnenstad.

Tijdens de bouw van parkeergarage Sphinx op de huidige plek van het parkeerterrein Sphinx zal P+W Frontenpark waarschijnlijk dienen als uitwijklocatie. Daarvoor wordt het terrein mogelijk uitgebreid met een extra dek. Dit biedt ook kansen voor invulling met P+W-plekken.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	++



30. P+W Stadspark



De bezetting van P+W Stadspark is relatief hoog en uitbreiden is fysiek niet mogelijk. Wel zou gekeken kunnen worden naar een andere doelgroepenverdeling. Zo zouden abonneementhouders (voornamelijk forenzen) plaats kunnen maken door elders te parkeren (bijvoorbeeld P+R Maastricht Noord of P+W Frontenpark) voor bezoekers van de binnenstad. Dat zorgt samen met parkeergarage OLV voor een meer evenwichtige verdeling van de bronpunten en daarmee voldoende 'loop' door het Jekerkwartier. Deze aanpak leidt uiteraard niet tot extra parkeerplekken op stadsniveau.



Toetsingselementen	Beoordeling Korte / lange termijn
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	0/+
Autobereikbaarheid	+
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	++



31. P+R Parallelweg



De bezetting van P+R Parallelweg is relatief laag. De primaire doelgroep treinreizigers wordt daarom door de exploitant aangevuld met andere doelgroepen zoals hotelgasten en bezoekers op topdagen. Wanneer in de toekomst het aantal straatparkeerplekken in Wyck afneemt kan P+R Parallelweg (zo lang het aantal parkerende treinreizigers beperkt blijft) mogelijk dienen als parkeeralternatief. De locatie is onvoldoende bereikbaar om extra bezoekers te trekken.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	+
Omgeving	--
Samengebruik	++



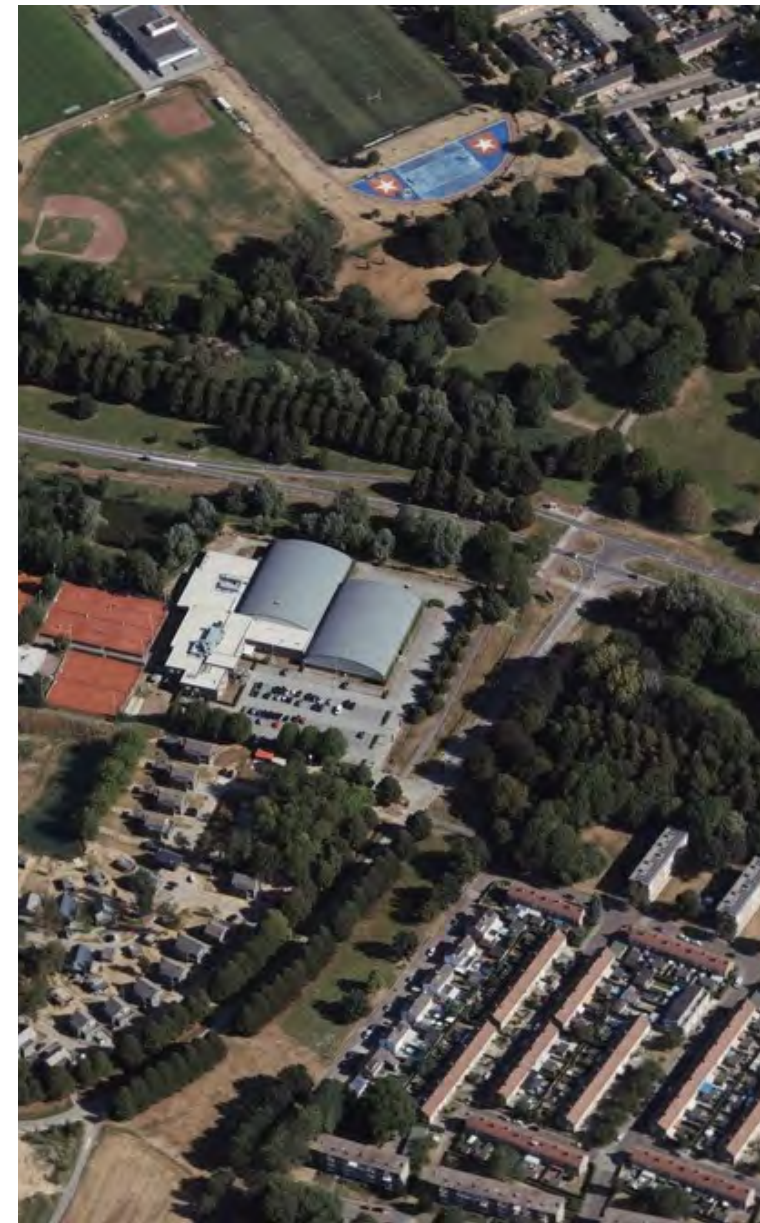
32. Dousbergweg



Het parkeerterrein van de Sportclub de Pellicaan aan de Dousbergweg kan op de tijden dat medewerkers en klanten hier geen gebruik van maken, dienst doen als een P+R-voorziening. Er zijn afspraken nodig over (geconditioneerd) samengebruik met de gevestigde ondernemingen. Daarbij is het de vraag of deze doelgroepen te combineren zijn op één terrein. Het terrein is goed bereikbaar vanuit Vlaanderen via de Via Regia. Er zijn uiteraard afspraken nodig over de openstelling en toegankelijkheid van het terrein met de eigenaar.

Op dit moment is er beperkt natransport naar de binnenstad. Daarbij is de parkeer capaciteit beperkt en zijn aanvullende maatregelen nodig om het terrein vindbaar te maken. We schatten daarmee in dat de potentie van de locatie gering is.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	0
Natransport	0
Omgeving	-
Samengebruik	--



Regionale zoeklocaties



R1. P+R Station Bunde



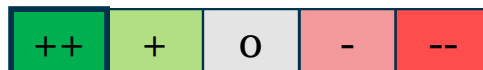
De P+R-terreinen bij station Bunde en Meerssen worden gebruikt door bezoekers en forenzen die naar Maastricht reizen. Op P+R Bunde is, in tegenstelling tot P+R Meerssen, voldoende restcapaciteit over om het gebruik in overleg met de eigenaar en gemeente Meerssen te intensiveren. Via treinstation Bunde rijden twee treinen per uur van en naar station Maastricht. Dit kan zorgen voor een beter en efficiënter gebruik van het terrein. Het gaat dan om automobilisten uit Bunde en directe omgeving.

We stellen voor deze insteek voor te leggen aan gemeente Meerssen, Arriva en Provincie Limburg. Wanneer sprake is van een gemeenschappelijke ambitie kan deze een plek krijgen in de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Het lijkt verder zinvol om Zuid-Limburg Bereikbaar een rol te geven in de marketing en promotie.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	+
Omgeving	-
Samengebruik	+



R2. Tramhalte Europaplein



Gelijktijdig met de realisatie van de tram Maastricht-Hasselt wordt nabij de tramhalte in Lanaken een P+R-voorziening met 150 plekken gerealiseerd voor tramreizigers. De tram zal twee keer per uur rijden van en naar Maastricht, op zondag slechts één keer per uur. Het terrein wordt ontsloten vanaf de verschillende Belgische invalswegen richting Maastricht.

De capaciteit van het terrein is niet toereikend voor bijkomende P+R-plekken ten behoeve van Maastricht. De verdere ontwikkeling van de P+R ter hoogte van de Spartacushalte in Lanaken dient te gebeuren in samenspraak met de gemeente Lanaken en De Lijn.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	++
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	++



R3. Riemst (Albertkanaal)



Recentelijk is een parkeerterrein aan bij de brug over het Albertkanaal is nieuw aangelegd ten behoeve van het Belevingscentrum De Brug. Het is wellicht mogelijk om dit terrein te combineren met een P+R-functie, oftewel een Mobipunt. De locatie ligt centraal aan één van de invalswegen richting Maastricht. Op dit moment kan je met de bus via Brusselsepoort naar de binnenstad en station Maastricht reizen. De frequentie wisselt hier tussen de 2 en 1 keer per uur, voor een P+R-functie is het noodzakelijk om deze frequentie te verhogen.

Mochten er verdere stappen ondernomen worden richting de realisatie van een Mobipunt dan dient te gebeuren in samenspraak met de Vlaamse Waterwegen (eigenaar en beheerder terrein), De Lijn en de Vervoerregio Limburg (B).

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	0
Autobereikbaarheid	++
Natransport	-
Omgeving	-
Samengebruik	+



R4. P+R Eijsden



Het P+R-terrein bij station Eijsden wordt momenteel in beperkte mate gebruikt door bezoekers van Maastricht. Er lijkt voldoende restcapaciteit te zijn om het terrein voor deze doelgroep in de markt te zetten. Het terrein is goed bereikbaar vanaf de A2. Vanaf het moment (vermoedelijk in 2023) dat de Drielandentrein stopt in Eijsden ontstaat twee keer per uur een verbinding van en naar Maastricht. Dit is de uitgelezen kans om het gebruik van deze P+R-voorziening te intensiveren. We stellen voor deze insteek voor te leggen aan gemeente Eijsden-Margraten, Arriva en Provincie Limburg. Wanneer sprake is van een gemeenschappelijke ambitie kan deze een plek krijgen in de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Het lijkt verder zinvol om Zuid-Limburg Bereikbaar een rol te geven in de marketing en promotie.



Toetsingselementen	Beoordeling Korte / lange termijn
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	+
Natransport	0/+
Omgeving	+
Samengebruik	+



R5. Het Keerpunt



Op dit moment wordt in opdracht van gemeente Eijsden-Margraten een Masterplan voor de Poort van het Heuvelland opgesteld. Hierbij wordt ook bekeken of een natuurtransferium (qua functie vergelijkbaar met het Oog van Sint Pieter) kan worden ingepast. Het lijkt zinvol om het natuurtransferium te combineren met een P+R-voorziening. Dan kan de beschikbare parkeercapaciteit gebruikt worden voor twee doelgroepen (bezoekers Heuvelland en Maastricht). Daarvoor is het relevant of het lukt het natuurtransferium goed gekoppeld te krijgen aan de N278 voor zowel de auto als de bus. We stellen voor deze insteek voor te leggen aan gemeente Eijsden-Margraten, Arriva en Provincie Limburg. Wanneer sprake is van een gemeenschappelijke ambitie kan deze een plek krijgen in de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	0
Natransport	0
Omgeving	0
Samengebruik	+

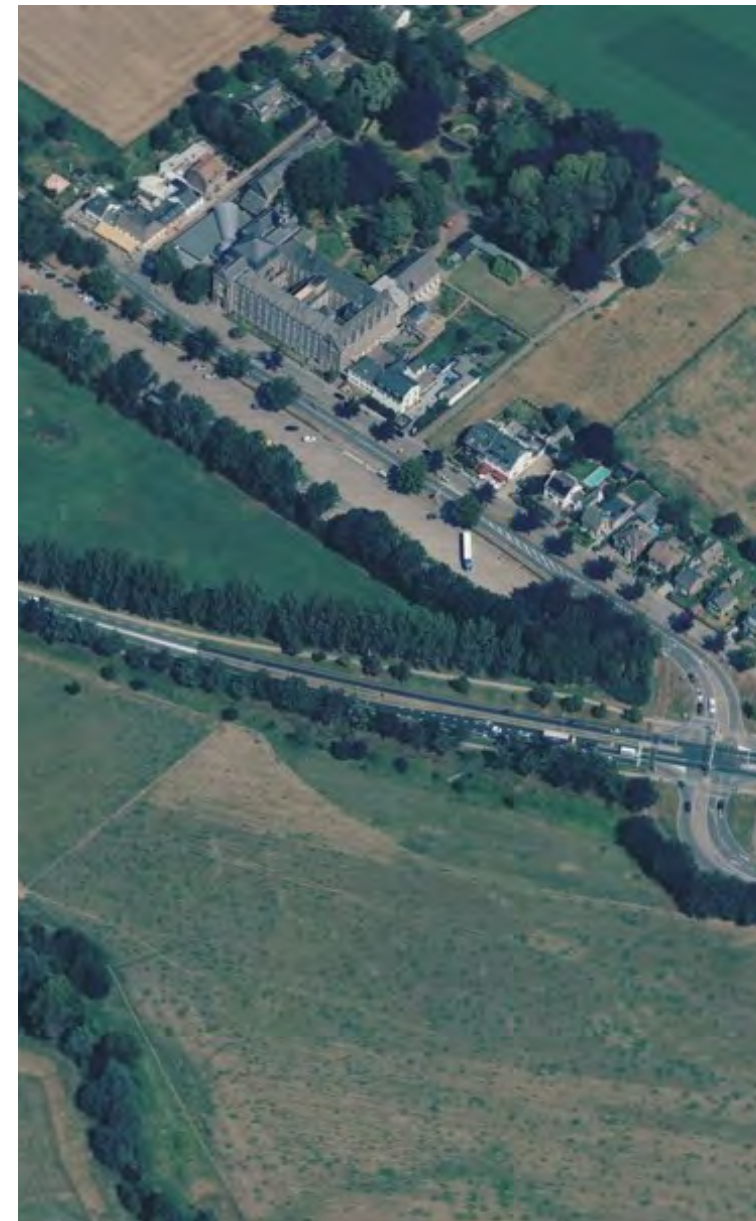


R6. Bushalte Wittem



Het terrein van de Wittemer Allee wordt herontwikkeld, waarbij ook het parkeerterrein verschuift en de ontsluiting wijzigt. Het terrein ligt aan de bestaande busverbinding tussen Maastricht en Aachen en wordt hoog frequent aangedaan. Het lijkt mogelijk om een P+R-functie te integreren in het plan. Het terrein ligt relatief ver van Maastricht waardoor sprake zal zijn van een beperkte doelgroep. Naast Maastricht zullen echter ook reizigers met bestemming in het Heuvelland, Valkenburg a/d Geul of Heerlen gebruik kunnen maken van de P+R-voorziening. We stellen voor deze insteek voor te leggen aan gemeente Gulpen-Wittem, Arriva en Provincie Limburg. Wanneer sprake is van een gemeenschappelijke ambitie kan deze een plek krijgen in de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Het lijkt verder zinvol om Zuid-Limburg Bereikbaar een rol te geven in de marketing en promotie.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	+
Omgeving	0
Samengebruik	++



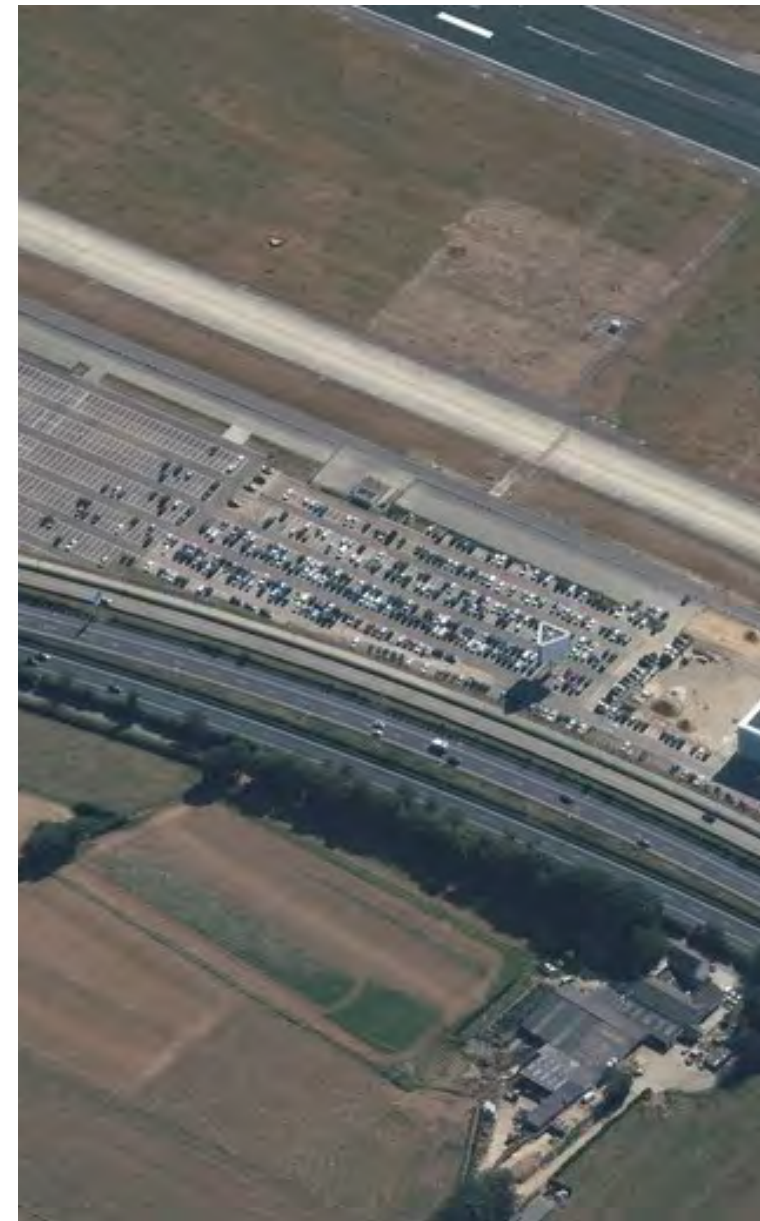
R7. Maastricht Aachen Airport



Op en rondom Maastricht Aachen Airport liggen verschillende terreinen die geschikt zijn te maken om te gebruiken als P+R-functie voor Maastricht. Op dit moment worden een aantal terreinen al aangedaan door bestaande busroutes van en naar Maastricht (lijn 30). Vanwege de relatief grote afstand naar Maastricht en dus lange rijtijd per bus zal slechts een beperkte doelgroep kunnen worden verleid hier te parkeren. Daarbij is de vraag of de terreinen voldoende ruimte beschikken, gelet op de primaire doelgroep en bestaande functies in de omgeving.

Gelet op de beperkte potentie, worden voor deze locatie geen nadere stappen gezet.

Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	0
Natransport	--
Omgeving	0
Samengebruik	+



Conclusies



Beoordeling

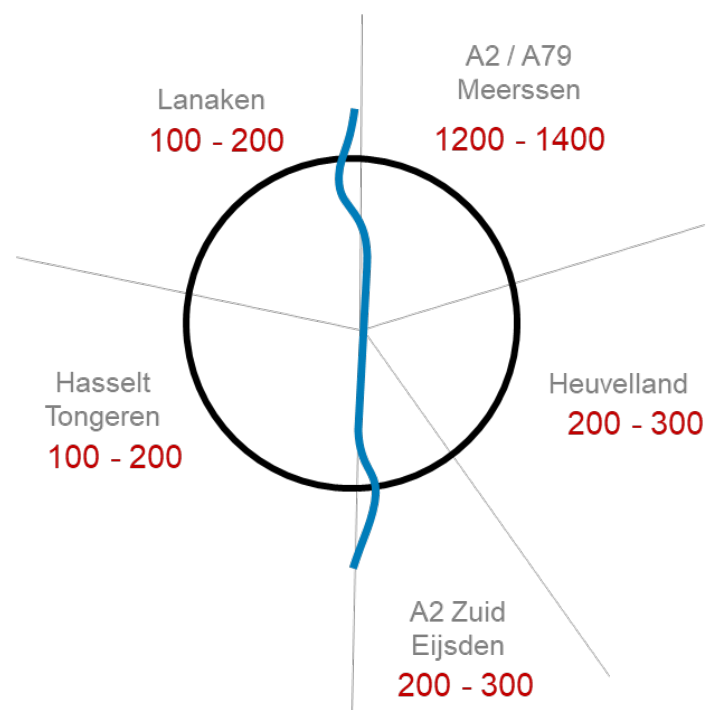
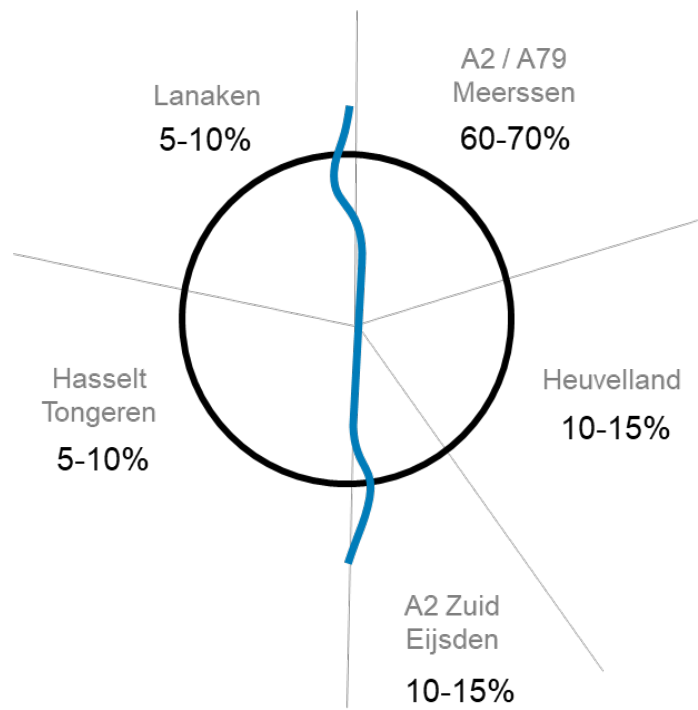
	Locaties	Inpasbaarheid	Beschikbaarheid	Autobereikbaarheid	Natransport	Omgeving	Samengebruik	Eindscore
Maastricht	1. P+R Maastricht Noord II	+	++	++	++	++	0	++
	2. Nieuwe Limmelderweg	+	++	++	+	++	0	+
	3. Galjoenweg	++	+	-	+	+	+	+
	4. Zinkwitterrein	-	0	-	++	--	-	-
	5. Trega Middengebied	-	0	+	++	-	0	0
	6. Trega Noorderbrug	0	+	++	++	+	++	+
	7. De Veye Noorderbrug	-/+	-/+	++	++	+	+	0
	8. De Veye Winkelcentrum	-/+	-/+	++	++	0/+	++	0
	9. Bedrijfshallen Belvédère	-/+	-/+	+	+	+	++	0
	10. Retailpark Belvédère	-	--	+	-	-	+	-
	11. Lage Frontweg	-	-	+	++	-	-	0
	12. Belvédèrelaan	0	++	0	--	-	--	-
	13. Parkeerterrein Fort Willemweg	+	+	++	+	++	+	+
	14. Belastingdienst	0	-	+	--	--	+	-
	15. Verkeersplein Via Regia	0	++	++	-	+	++	+
	16. Rechtbank	0	-	0	++	0	++	0
	17. ENCI	--	-	--	--	-	-	--
	18. Gouvernement	0	-	+	++	0	+	0
	19. MECC	0	-	--	-	0	+	-
	20. Demertdwarstraat - P9	+	+	-	0	-	0	0
	21. Molensingel	-	+	-	0	0	0	0
	22. Köbbesweg (west)	-	++	+	--	+	0	0
	23. Köbbesweg (oost)	--	++	+	--	+	0	0
	24. Köbbesweg (noord)	--	++	--	--	0	0	-
	25. Voormalige voetbalvelden Heer	-	0	+	++	-	+	0
	26. Akersteenweg	-	0	+	++	-	0	0
	27. Terblijterweg	--	--	+	0	-	+	-
	28. Stadionplein De Geusselt	-	0	+	0	-	+	0
	29. P+W Frontenpark	+	+	++	+	+	++	+
	30. P+W Stadspark	+	0/+	+	+	+	++	0
	31. P+R Parallelweg	+	+	-	+	-	++	-
	32. Dousbergweg	0	-	0	0	-	--	-

Beoordeling

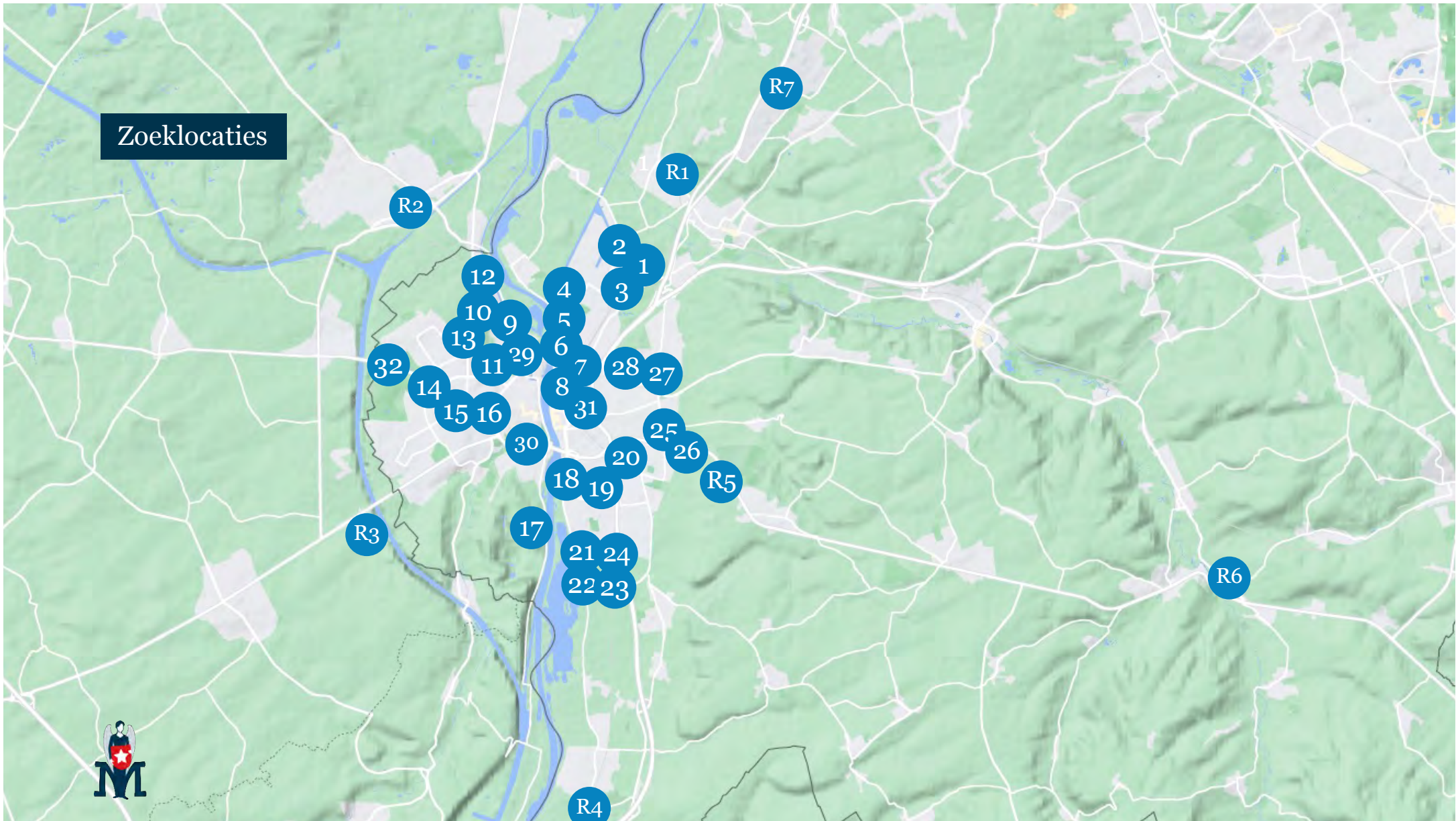
	Locaties	Inpasbaarheid	Beschikbaarheid	Autobereikbaarheid	Natransport	Omgeving	Samengebruik	Eindscore
Regionaal	R1. P+R Station Bunde	+	+	-	+	-	+	0
	R2. Tramhalte Europaplein	++	+	++	+	+	++	++
	R3. Riemst (Albertkanaal)	+	0	++	0	0	+	0
	R4. P+R Eijsden	+	+	+	0/+	+	+	+
	R5. Het Keerpunt	0	+	0	0	0	+	0
	R6. Bushalte Wittem	+	+	++	+	0	++	+
	R7. Maastricht Aachen Airport	0	0	+	0	+	+	-



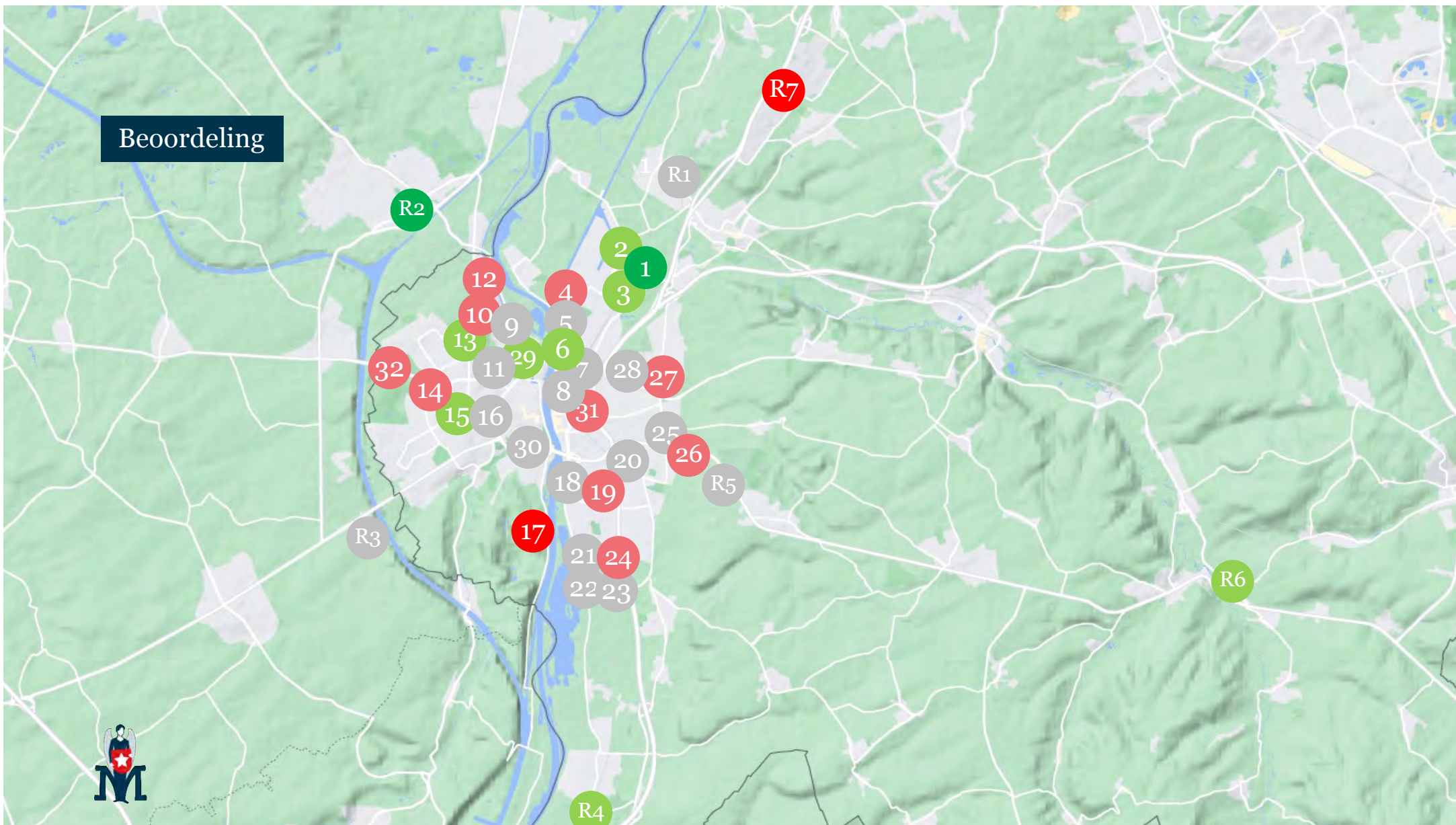
P+R-ambitie naar rato herkomst autoverkeer



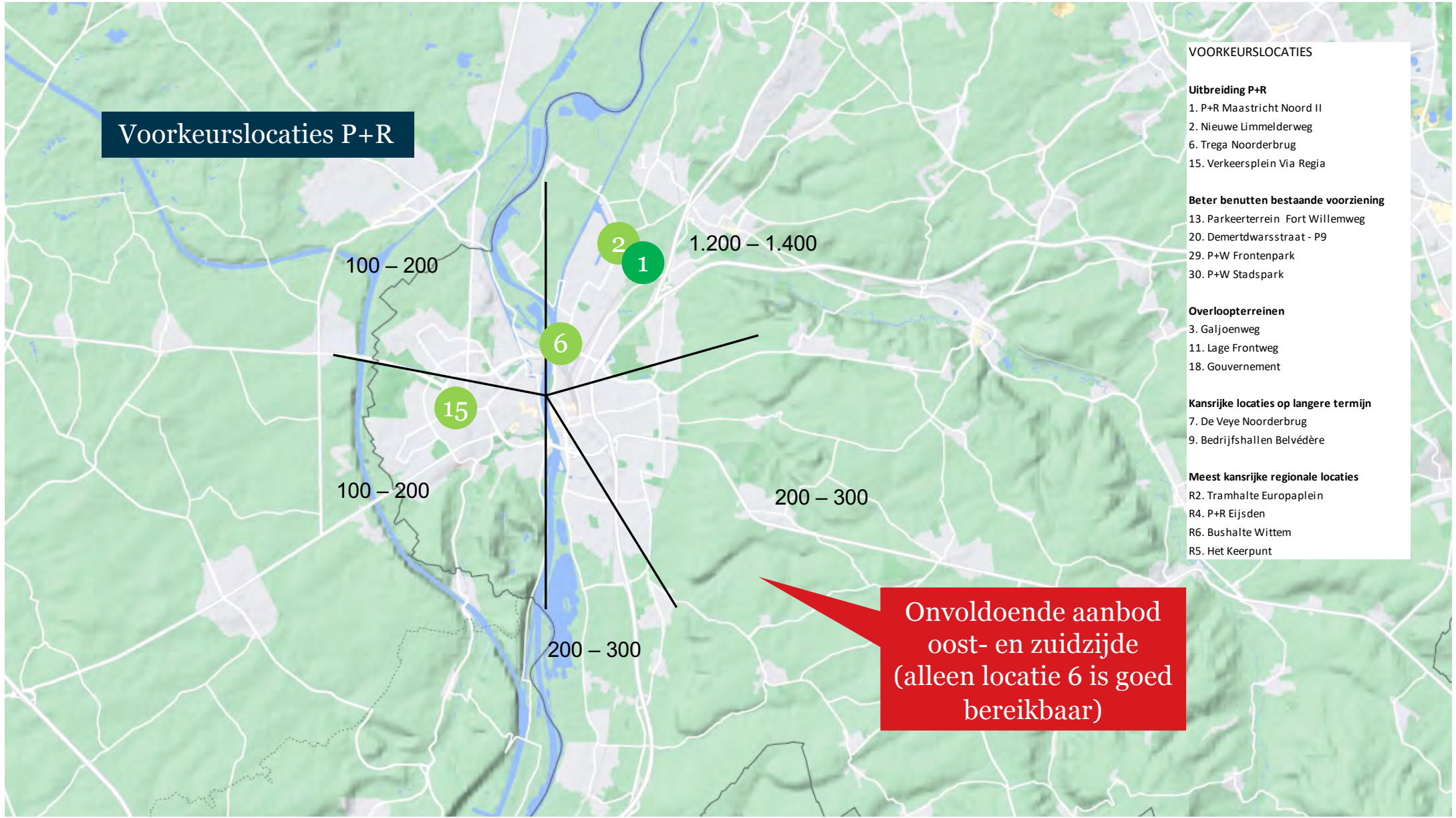
Zoeklocaties



Beoordeling



Voorkeurslocaties P+R



- VOORKEURSLOCATIES**
- Uitbreiding P+R**
- 1. P+R Maastricht Noord II
 - 2. Nieuwe Limmelderweg
 - 6. Trega Noorderbrug
 - 15. Verkeersplein Via Regia
- Beter benutten bestaande voorziening**
- 13. Parkeerterrein Fort Willemweg
 - 20. Demertdwarsstraat - P9
 - 29. P+W Frontenpark
 - 30. P+W Stadspark
- Overloopterreinen**
- 3. Galjoenweg
 - 11. Lage Frontweg
 - 18. Gouvernement
- Kansrijke locaties op langere termijn**
- 7. De Veye Noorderbrug
 - 9. Bedrijfs hallen Belvédère
- Meest kansrijke regionale locaties**
- R2. Tramhalte Europaplein
 - R4. P+R Eijsden
 - R6. Bushalte Wittem
 - R5. Het Keerpunt

Onvoldoende aanbod oost- en zuidzijde (alleen locatie 6 is goed bereikbaar)

Overlooplocaties

3 +160

11 +200

18 +200

Stadsniveau
Ambitie overloop +500
Aanbod overloop +560

VOORKEURSLOCATIES

Uitbreiding P+R

1. P+R Maastricht Noord II
2. Nieuwe Limmelderweg
6. Trega Noorderbrug
15. Verkeersplein Via Regia

Beter benutten bestaande voorziening

13. Parkeerterrein Fort Willemweg
20. Demertdwarstraat - P9
29. P+W Frontenpark
30. P+W Stadspark

Overloopterreinen

3. Galjoenweg
11. Lage Frontweg
18. Gouvernement

Kansrijke locaties op langere termijn

7. De Veye Noorderbrug
9. Bedrijfs hallen Belvédère

Meest kansrijke regionale locaties

- R2. Tramhalte Europaplein
- R4. P+R Eijsden
- R6. Bushalte Wittem
- R5. Het Keerpunt

Goede spreiding van locaties

VOORKEURSLOCATIES

Uitbreiding P+R

- 1. P+R Maastricht Noord II
- 2. Nieuwe Limmelderweg
- 6. Trega Noorderbrug
- 15. Verkeersplein Via Regia

Beter benutten bestaande voorziening

- 13. Parkeerterrein Fort Willemweg
- 20. Demertdwarstraat - P9
- 29. P+W Frontenpark
- 30. P+W Stadspark

Overloopterreinen

- 3. Galjoenweg
- 11. Lage Frontweg
- 18. Gouvernement

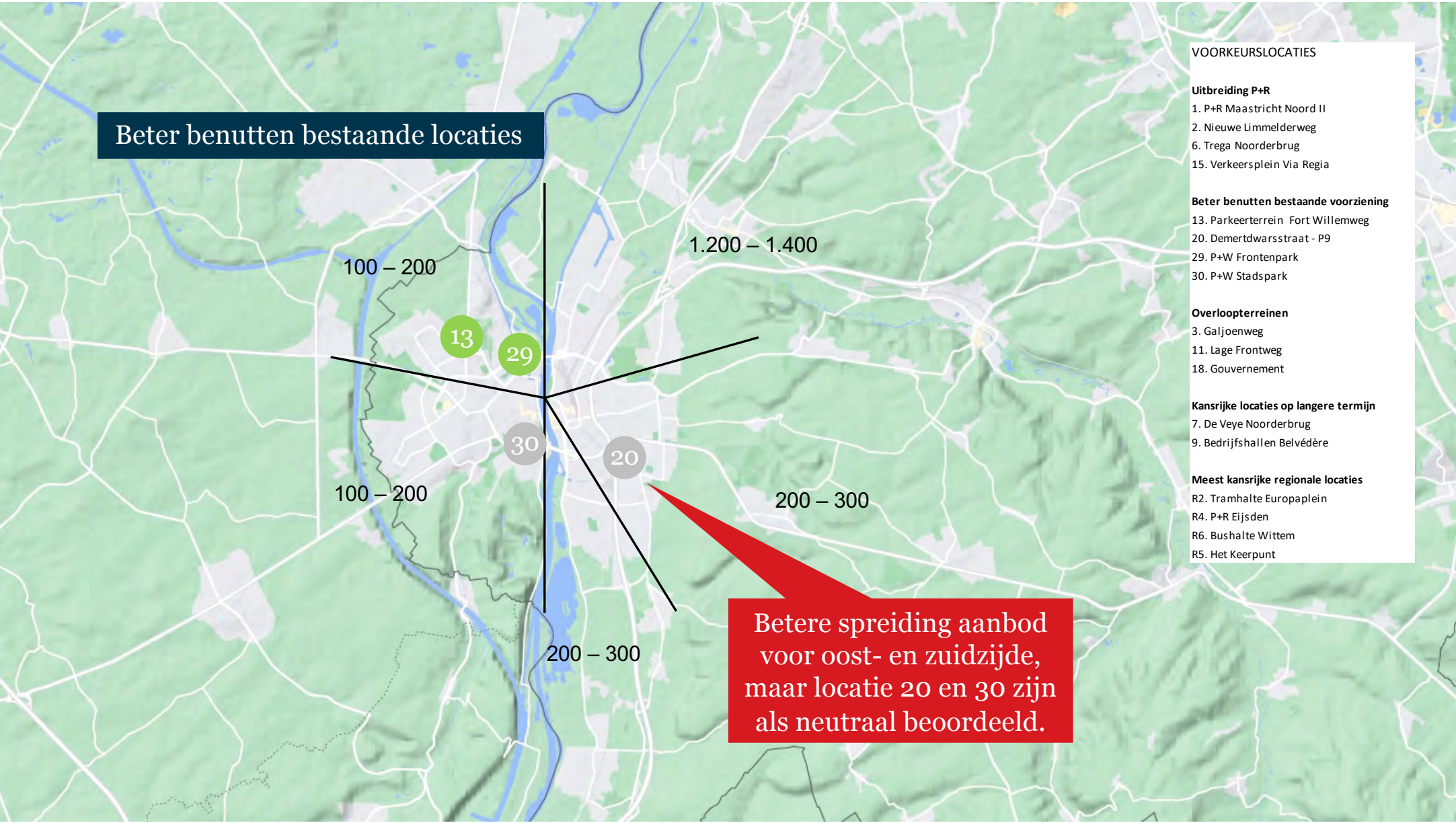
Kansrijke locaties op langere termijn

- 7. De Veye Noorderbrug
- 9. Bedrijfshallen Belvédère

Meest kansrijke regionale locaties

- R2. Tramhalte Europaplein
- R4. P+R Eijsden
- R6. Bushalte Wittem
- R5. Het Keerpunt

Beter benutten bestaande locaties



Betere spreiding aanbod voor oost- en zuidzijde, maar locatie 20 en 30 zijn als neutraal beoordeeld.

Alle voorkeurslocaties

Noordwest

Ambitie +100-200
 Aanbod P+R +300
 Aanbod overloop +200

Zuidwest

Ambitie +100-200
 Aanbod P+R +250
 Aanbod overloop -

Noordoost

Ambitie +1.200-1.400
 Aanbod P+R +1.500
 Aanbod overloop +160

Oost

Ambitie +200-300
 Aanbod P+R +300
 Aanbod overloop -

Zuid

Ambitie +200-300
 Aanbod P+R -
 Aanbod overloop +200

VOORKEURSLOCATIES

Uitbreiding P+R

- 1. P+R Maastricht Noord II
- 2. Nieuwe Limmelderweg
- 6. Trega Noorderbrug
- 15. Verkeersplein Via Regia

Beter benutten bestaande voorziening

- 13. Parkeerterrein Fort Willemweg
- 20. Demertdwarstraat - P9
- 29. P+W Frontenpark
- 30. P+W Stadspark

Overloopterreinen

- 3. Galjoenweg
- 11. Lage Frontweg
- 18. Gouvernement

Kansrijke locaties op langere termijn

- 7. De Veye Noorderbrug
- 9. Bedrijfshallen Belvédère

Meest kansrijke regionale locaties

- R2. Tramhalte Europaplein
- R4. P+R Eijsden
- R6. Bushalte Wittem
- R5. Het Keerpunt

Ruimtelijke spreiding van ambitie en aanbod in balans mits we locatie in zuidoost vinden

Alle potentiële locaties

