

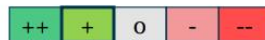
Bijlage 4. Stand van zaken uitbreiden P+R plekken

Uw raad heeft op 19 oktober 2021 ingestemd met het 'Realisatieplan Parkeren op Afstand', de betreffende documenten zijn te vinden in de [agenda van de betreffende raadsvergadering](#) (agendapunt 6). Daarbij heeft uw raad 3,5 miljoen gevoteerd voor deze uitbreidingen waarbij in de raadsnota is aangegeven dat deze dekking naar verwachting onvoldoende is. Uw raad heeft met het aannemen van een [amendement](#) besloten dat de uitbreiding van P+R Maastricht Noord prioriteit krijgt bij de besteding van het totale budget van euro 3,5 miljoen en mocht blijken dat het budget ontoereikend zou zijn dat het college dan terugkomt naar de raad met een dekkingsvoorstel.

P+R Maastricht Noord

De meest kansrijke locatie voor beoogde uitbreiding, zoals genoemd in bijlage III van het Realisatieplan Parkeren op afstand was de locatie aan de Limmelderweg/Hoekerweg. Deze locatie was geen eigendom van de gemeente Maastricht en bleek helaas niet te verwerven.

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



Hierover bent u op 22 maart 2022 geïnformeerd middels een [raadsinformatiebrief](#). Daarin is ook aangegeven op welke alternatieve locatie ingezet wordt en dat daar nader onderzoek voor plaats zou vinden. Dit betreft een kavel in eigendom van de gemeente Maastricht en groot genoeg voor P3 met circa 150 parkeerplekken.

Bij het vaststellen van de scope voor dit onderzoek kwam het naastgelegen kavel ook in beeld, tevens in eigendom van de gemeente Maastricht. In onderstaande afbeelding is deze locatie benoemd als P4.



Vanaf dat moment is ook P4 verder meegenomen in de voorbereiding omdat dit per saldo leidt tot tijdsbesparing en een robuuster ontwerp richting de toekomst. Ook zijn investeringen in bijvoorbeeld een extra bushalte -mocht deze nodig zijn- kostenefficiënter. Voor de uitvoering zal sprake zijn van een gefaseerde aanpak, eerst wordt gestart met P3 mede omdat P4 momenteel nog in gebruik is door politiehondenverenigingen.

In de [raadsinformatiebrief](#) is toegezegd dat gestart zou worden met onderzoek naar een aantal specifieke aspecten. Echter alvorens daar mee te kunnen starten moest voor beide locaties onderzocht worden of een uitbreiding überhaupt mogelijk is gezien de regelgeving rondom stikstof. Omdat dit een landelijk aandachtspunt is, hadden adviesbureaus niet direct ruimte om dit onderzoek uit te voeren. Daarnaast is de regelgeving rondom stikstof onderhevig aan wijzigingen als gevolg van nieuwe inzichten (jurisprudentie), aanpassingen van rekentools etc. en moet hier iedere keer weer opnieuw op worden ingespeeld. Vlak voor de zomervakantie 2023 was het onderzoek afgerond met een positief resultaat. Er zouden circa 300 parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden op basis van de geldende stikstofregelgeving.

Vervolgens is na de zomervakantie een voorstel qua proces en planning gedeeld met wethouder Aarts. In deze planning werd ingeschat dat P3 in het laatste kwartaal van 2025 opgeleverd zou kunnen worden. Omdat deze planning nog ver vooruit ligt heeft de wethouder opdracht gegeven om te verkennen of versnelling van de oplevering mogelijk is. Deze verkenning loopt volop, echter we zijn zeer recent opnieuw geconfronteerd met een wijziging van de stikstofregelgeving. In de recente actualisatie van AERIUS Calculator (versie 2023 d.d. 5/10/2023 waar overigens ook een positief resultaat uit voortkwam voor de uitbreiding) zijn onjuiste bronkenmerken voor mobiele werktuigen en railverkeer ontdekt. De verkeerd toegepaste bronkenmerken zouden op 6/11/2023 worden aangepast in AERIUS Calculator. Voor de uitbreiding van P+R Maastricht Noord moet nu weer opnieuw gerekend worden met de geactualiseerde (en verbeterde) versie van AERIUS waarbij de uitkomst nog onzeker is. Het adviesbureau heeft aangegeven dat ze dit met voorrang gaan oppakken, nadat ze de in procedure zijnde bestemmingsplannen e.d. hebben geactualiseerd. Wanneer dit precies is kan nu nog niet aangegeven worden. Het wisselen van adviesbureau biedt ook geen perspectief op een snellere uitkomst omdat ze allemaal nauwelijks tot geen capaciteit hebben.

P+R Maastricht West

In het raadsvoorstel parkeren op afstand was al één van de meest kansrijke locaties een P+R locatie opgenomen aan het verkeersplein Via Regia. Duidelijk was toen al dat deze locatie in samenhang zou moeten worden bekeken met de verdere ontwikkelingen van Winkelcentrum Brusselse Poort en de grondeigenaren in het gebied. Deze verkenning is deze zomer opgestart en naar verwachting wordt begin 2024 een intentieovereenkomst met betrokkenen gesloten.

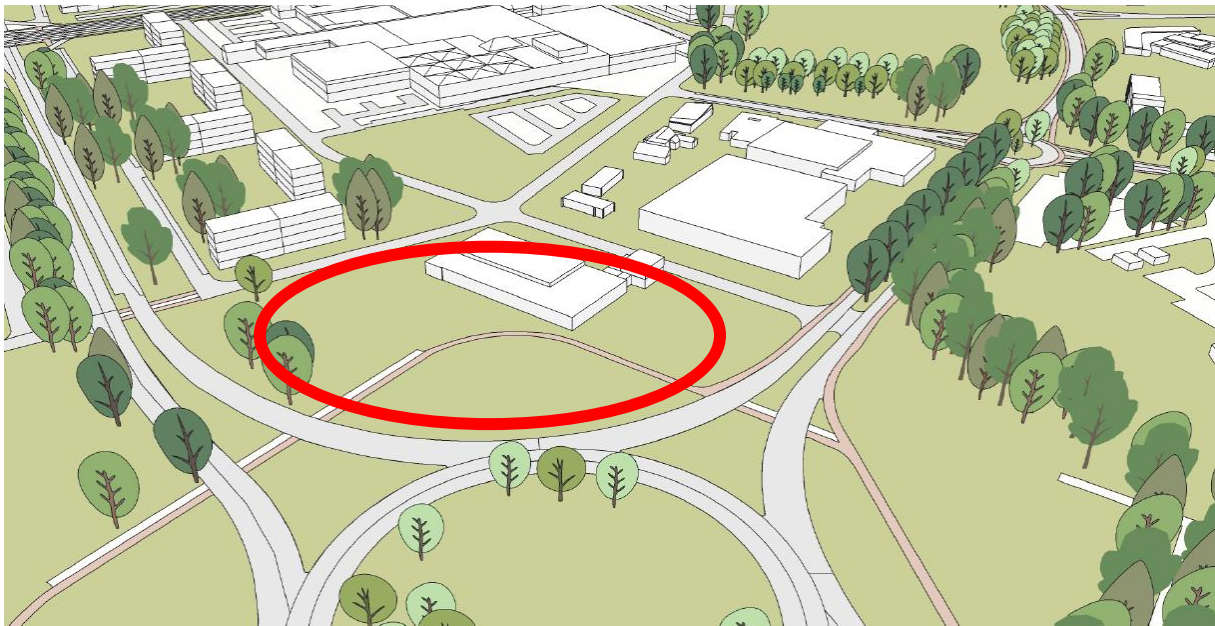
15. Verkeersplein Via Regia

++ + 0 - --

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	Boordelling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	++
Natransport	-
Omgeving	+
Samengebruik	++

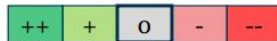


P+R Maastricht Zuid

In het Realisatieplan Parkeren op afstand is als een van de voorkeurslocaties de zoeklocatie Europaplein/ Demertdwardsstraat opgenomen, waarvan is aangegeven de haalbaarheid te gaan bekijken. In het Realisatieplan zijn reeds enkele beperkingen en nadelen benoemd, zoals:

- nadrukkelijke afspraken met de buurt over gelimiteerde inzet van het terrein i.v.m. overlast
- de vindbaarheid van de locatie;
- verkeersonveiligheid op de aanrijdroute i.r.t. de aanwezigheid van veel schoolgaande (fietsende) kinderen;
- de locatie is aangemerkt als stedelijke ontwikkelingslocatie.

20. Demertdwardsstraat – 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



Inmiddels komt de locatie steeds nadrukkelijker in beeld voor gewenste stedelijke ontwikkeling en is de vergroening van de oostzijde van het terrein in samenspraak en op initiatief van de buurt (via de Burgerbegroting) nog meer tot wasdom gekomen.

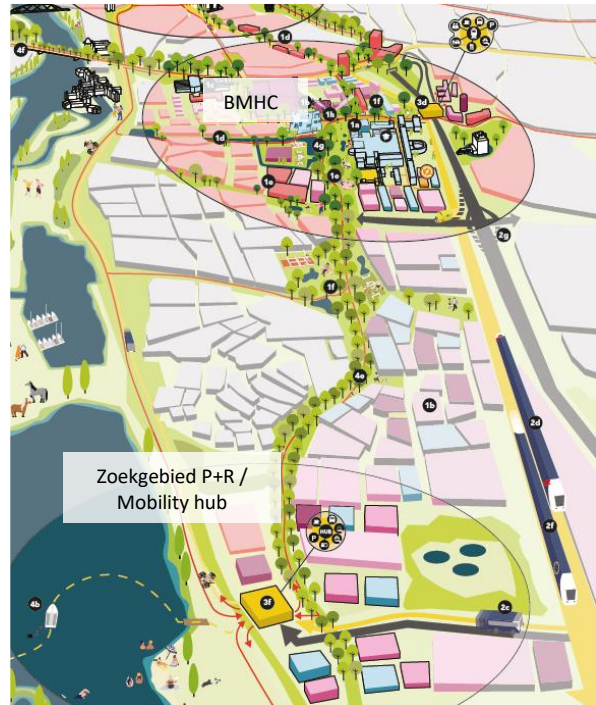
In de wetenschap dat het om een tijdelijke plek gaat en omdat het nog onzeker is of we oplossingen vinden voor de genoemde aspecten, is in het Realisatieplan reeds aangegeven dat we naast deze locatie ook de ontwikkelingen in de directe omgeving zullen blijven volgen zodat we - mocht de locatie alsnog afvallen - mogelijke alternatieven in de buurt in beeld hebben.

In dat licht is er vanuit het opstellen van het “Wenkend Perspectief” een mogelijk logischer alternatief in beeld gekomen. Uw raad is op 8 juni 2023 middels een [raadsinformatiebrieven](#) geïnformeerd over dit dynamisch werkdokument. Het “Wenkend Perspectief” visualiseert als ‘vergezicht 2050’ de belangrijkste ruimtelijke opgaven van Maastricht-Oost, inclusief de (fysieke) relatie met de omgeving.

Om het vestigingsklimaat van Maastricht te versterken, wordt ingezet op 4 strategieën:

1. Brightlands Maastricht Health Campus (BMHC)
2. (Eu)regionale agglomeratie
3. Aantrekkelijke knooppunten
4. Groen & Gezond

Eén van de mogelijke projecten die genoemd worden in het kader van het wenkend perspectief is de realisatie van een mobility hub in het zuiden van Maastricht. Mobility hubs bieden forenzen en bezoekers een aantrekkelijke parkeerplaats met laadfaciliteiten en een vlotte en comfortabele overstap op deelfietsen, e-bikes of de bus richting het centrum of werkplek op de campus. Zo garanderen we een bereikbare, maar ook aantrekkelijke en gezonde stad en campus. Met nieuw elan wordt er daarnaast op de Brightland Maastricht Health Campus onderzoek gedaan naar alternatieve parkeeroplossingen voor maaiveld parkeren, om ruimte te maken voor waardeontwikkeling. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van de parkeercapaciteit van het MECC, maar er wordt ook gekeken naar nieuwe gestapelde parkeervoorzieningen voor het ziekenhuis, de universiteit, de piekdagen van het MECC en nieuwe ontwikkelingen zoals een 3e incubator, én gekeken wat een oplossing op afstand kan betekenen zoals een mobility hub meer zuidelijk in de omgeving van de Köbbesweg. Belangrijk hierbij is dat het van betekenis kan zijn als een oplossing voor de bereikbaarheid van de campus, door meer verkeer te verleiden van het zuidelijke afrittencomplex A2 – Köbbesweg gebruik te maken. Vanuit het ministerie van I&W is aangegeven dat er interesse is in een mobility hub in Maastricht Zuid als een duurzame oplossingsrichting voor het knelpunt op afrit 55 van de Rijksweg A2 in relatie tot de bereikbaarheid van Randwyck.



De focus is daarmee verschoven naar het onderzoeken van de haalbaarheid van een mobility hub in Maastricht Zuid (omgeving Köbbesweg) die bijdraagt aan:

- de transitie naar meer wandelen, fietsen en OV in de stad;
- de multimodale bereikbaarheid van campus en centrum;
- een hoogwaardig OV tussen Maastricht Zuid, campus, station en centrum;
- meer ruimte voor de ontwikkeling van een aantrekkelijke campus doordat parkeerplaatsen op maaiveld plaats maken voor onderwijs, bedrijvigheid, wonen en groen;
- het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek richting campus.

Bij het onderzoek wordt niet alleen gekeken naar de mobiliteitsaspecten, maar ook naar de programmatische en kwalitatieve aspecten van de hub zoals type natransport, functies bij de hub, laadinfrastructuur etc. Dit haalbaarheidsonderzoek wordt in 2024 opgestart.