

MEMO

Aan: BRO Tegelen
Project: Verkeerskundig onderzoek Mosa Porselein Maastricht
Datum: 14 juli 2023
Uw kenmerk: P04400
Ons kenmerk: 21-0409-01_v6
Contactpersoon: Ing. Maurice Houba | 06-3453 6765 | maurice@gp12.nl
Bijlagen: /

**GRENS
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg

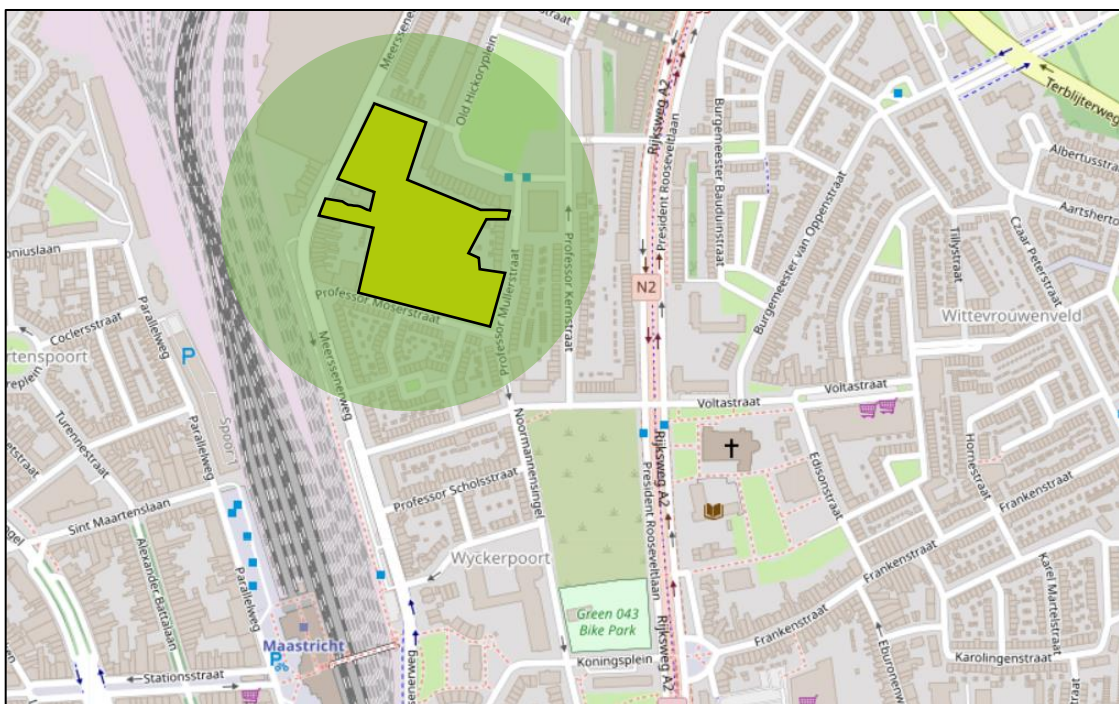
www.grenspaal12.eu

1 Nieuwe woningbouw ten noordoosten van Maastricht

In het kader van het woningbouwproject 'Mosa Porselein Maastricht' wordt voorzien in een bouw van 245 woningen bestaande uit 57 grondgebonden woningen (waarvan 7 levensloopbestendige woningen), 34 appartementen sociale huur, 31 appartementen galerij, 49 kleine appartementen en 74 studentenwoningen.

1.1 Mix van 245 woningen tussen de spoorlijn en A2

Het projectgebied is gelegen in het noordoosten van Maastricht tussen de Meerssenerweg, de Prof. Moserstraat en de Prof. Mullerstraat en omvat de perceelnummers 3509, 4027, 4028, 4029, 4030, 5361, 5362 en 6970 van sectie G. In totaal heeft het plangebied een oppervlakte van 23.880 m². Het projectgebied situeert zich tussen de spoorlijn en de N2/A2 en ligt op 500 meter van het station van Maastricht.



Figuur 1: situering projectgebied, Maastricht

1.2 Verkeerskundige consequenties in kaart brengen

Daarbij moet inzichtelijk gemaakt worden wat de verkeerskundige consequenties voor parkeren en verkeersgeneratie zijn van de nieuwbouwwoningen. Deze verkeersgeneratie delen we tot slot toe aan de bestaande intensiteiten van de omliggende straten om te controleren of de omgeving deze ontwikkelingen aan kan. In voorliggende memo wordt dit nader uiteengezet.

2 Minimaal theoretisch 153 parkeerplaatsen noodzakelijk

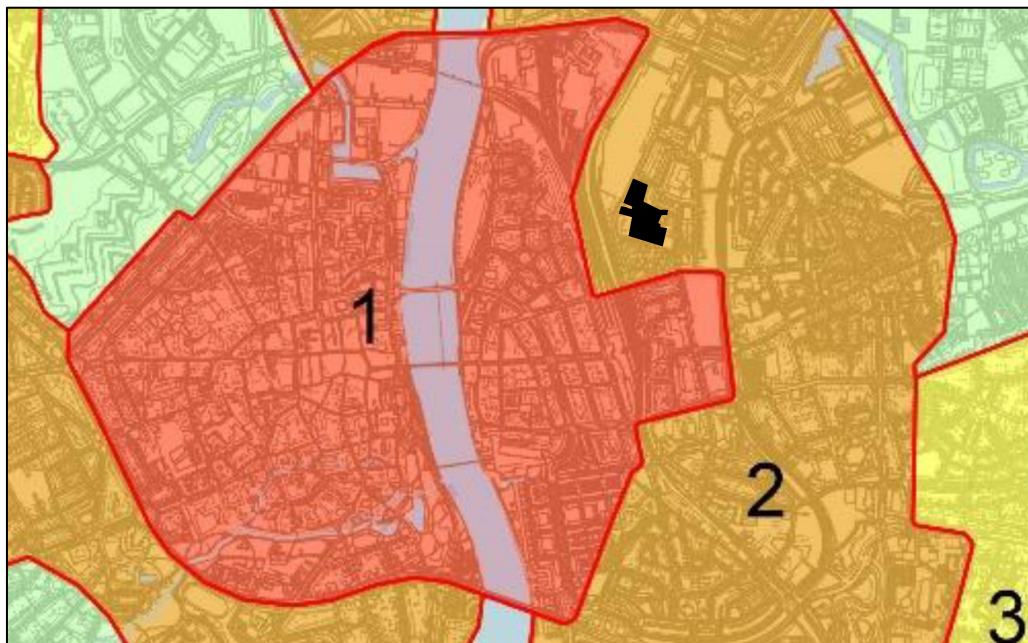
Op basis van deze normering is er behoefte aan 153 parkeerplaatsen binnen het projectgebied, op te splitsen in 119,3 bewonersparkeerplaatsen en 33,5 parkeerplaatsen voor bezoekers.

2.1 Parkeernormen berekening volgens 'Parkeernota Maastricht 2021'

De parkeerbalans wordt getoetst aan de hand van het 'Facet Bestemmingsplan Parkeren'. Binnen het Facet Bestemmingsplan Parkeren wordt verwezen naar de 'parkeernota Maastricht 2021'. Deze parkeernota legt afhankelijk van het type bebouwing, hun functie en hun ligging een bepaalde parkeernorm op.

2.1.1 Zone 2 (stedelijk gebied) als geldende parkeernorm binnen Maastricht

In de 'Nota parkeren Maastricht' wordt onderscheid gemaakt in verschillende zones, te weten: Zone 1 (dynamisch gebied), zone 2 (stedelijk gebied), zone 3 (parkwijken en zone 4 (overig grondgebied). Onderstaande kaart verduidelijkt de verschillende gebieden en de ligging van het projectgebied (zwarte arcering). Het projectgebied is gelegen binnen zone 2 (stedelijk gebied).



Figuur 2: uitsnede gebiedsindeling gemeente Maastricht

2.1.2 Gedetailleerde theoretische berekening van het aantal parkeerplaatsen

De parkeernota van de gemeente Maastricht maakt geen onderscheid in type woning. Voor woningen bedraagt in zone 2 (stedelijk gebied) een norm tussen 0,3 en 1,1 parkeerplaatsen per woning, afhankelijk van de oppervlakte van de woning. Voor wooneenheden kleiner dan 30 m² geldt een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Wooneenheden tussen 30 m² en 60 m² moeten voldoen aan 0,7 parkeerplaats per woning. Woningen tussen 60 m² en 110² moeten voldoen aan 1,0 parkeerplaats per woning. Voor woningen > 110 m² geldt een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning. Studentenwoningen vallen onder een speciale categorie. Voor hen volstaat een parkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per kamer.

De bezoekersnorm bedraagt voor deze zone 0,2 parkeerplaatsen per woning en zitten vervat in de voorgenoemde autoparkeernormen.

Tabel 1: aantal theoretische parkeerplaatsen conform de gemeente Maastricht

aantal	type woningen	oppervlakte	zone 2	bewoner	bezoekers	bewoner	bezoekers	totaal
50	grondgebonden woningen	tot 125 m ²	1,1	0,9	0,2	45,0	10,0	55,0
7	sociaal grondgebonden woningen (zorgwoning)	tot 85 m ²	0,1	0,0	0,1	0,0	0,7	0,7
74	studentenwoningen	tot 25 m ²	0,2	0,2	0,0	14,8	0,0	14,8
49	studio / kleine appartementen	tot 45 m ²	0,7	0,5	0,2	24,5	9,8	34,3
34	appartementen sociale huur	tot 72 m ²	0,5	0,3	0,2	10,2	6,8	17,0
31	appartementen galerij	tot 86 m ²	1,0	0,8	0,2	24,8	6,2	31,0
245	Totaal					119,3	33,5	152,8
	Totaal, afgerond naar boven							153

Op basis van deze normering is er behoefte aan 153 parkeerplaatsen voor 245 wooneenheden. Deze parkeerplaatsen zijn op te splitsen in parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Voor bewoners moeten 119,3 parkeerplaatsen worden voorzien daar waar voor bezoekers 33,5 parkeerplaatsen moeten worden voorbehouden.

De eindberekening van het totaal aantal parkeerplaatsen is naar boven afgerond omdat wagens niet op halve parkeerplaatsen kunnen worden geparkeerd.

2.2 Stedenbouwkundig plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen

Het stedenbouwkundige plan voorziet momenteel in 135 parkeerplaatsen op eigen terrein waardoor in theorie een tekort ontstaat van 18 parkeerplaatsen op eigen terrein. De projectontwikkelaar is zich bewust van het theoretische tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein.

2.3 Afwijking Maastrichtse parkeernorm

De Maastrichtse parkeernorm schrijft voor dat er onder bepaalde omstandigheden afgeweken kan worden van deze parkeernota. Onderstaande gefundeerde afwijkingen laten toe om de harde parkeereis van 153 parkeerplaatsen los te laten en maar te voorzien in 135 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Volgende afwijkingen op de parkeernorm zijn toegelaten:

- × **(Ver)bouwingen:** Bij het toetsen van (ver)bouwplannen wordt de parkeereis berekend aan de hand van de vastgestelde parkeernormen. De initiatiefnemer moet in het (ver)bouwplan rekening houden met het realiseren van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein conform de parkeereis. Bij een verbouwing telt slechts de toegevoegde parkeervraag mee. Bij een verbouwing telt voor het berekenen van de parkeereis het eventueel reeds aanwezige tekort dus niet mee. Bij nieuwe ontwikkelingen dient in alle gevallen volledig aan de parkeereis te worden voldaan. De beschikbare parkeerruimte op de openbare weg mag bij het voldoen aan de parkeereis slechts worden meegeteld, indien daarvoor op straat nu en in de toekomst voldoende vrije parkeerruimte aanwezig is. In gebieden waar sprake is van een grote parkeerdruk blijft de openbare parkeercapaciteit altijd buiten beschouwing.
- × **Locatie en gebruiker:** mobiliteitskenmerken van de locatie en (potentiële) gebruikers en/of door de initiatiefnemer gebezigd mobiliteitsmanagement kan van invloed zijn op de parkeervraag. In voorkomend geval kan de gemeente met dergelijke factoren in de berekening van de parkeervraag rekening houden.
- × **Parkeerfonds:** In de bouwverordening van de gemeente Maastricht is bepaald dat burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen van de verplichting dat in voldoende mate in de te verwachten parkeerbehoefte moet zijn voorzien in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende erf. Als er te weinig parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen, kan een omgevingsvergunning worden geweigerd. Is aanleg of uitbreiding van parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk, dan kan onder voorwaarden vrijstelling worden verleend voor de parkeereis. Het verlenen van vrijstelling is onder andere mogelijk, indien op andere wijze in de benodigde parkeer- of stallingruimte wordt voorzien. Aan dit vereiste wordt voldaan als de gemeente op zich neemt zorg te dragen voor de benodigde parkeercapaciteit. De daarmee gemoeide kosten worden gefinancierd uit het Parkeerfonds.

2.3.1 Afwijking naar locatie en gebruiker

2.3.1.1 Afwijking naar locatie

Volgens het tweede punt is het mogelijk om af te wijken van de norm in functie van locatie en gebruiker. De landelijke CROW voorziet in publicatie 'Parkeren en ruimtelijke ordening (maart 2014) een oplossingsmatrix voor parkeerproblemen. Parkeren vormt een belangrijke schakelfunctie tussen bereikbaarheid en het verblijven en bezoek aan sociaaleconomische functies. Maatschappelijke ontwikkelingen raken daarom direct aan parkeren, aan de omvang van de parkeervraag en de wijze waarop parkeren wordt georganiseerd.

De praktijk laat zien dat ruimtelijke ontwikkelingen met regelmaat vastlopen vanwege de eis om parkeren volledig op de eigen ontwikkellocaties te realiseren. Wat dan fysiek niet inpasbaar of (mede daardoor) onbetaalbaar blijkt te zijn. Een nieuwe aanpak om de synergie tussen ruimtelijke ordening en parkeren te versterken is een logische stap. Deze publicatie onderscheidt 4 vormen van parkeerlocaties:

- × Parkeren op de bestemming (op eigen terrein);
- × Parkeren nabij de bestemming;
- × Parkeren op enige loopafstand van de bestemming;
- × Parkeren op afstand van de bestemming (P+R; natransport noodzakelijk).

Afgaande op de 2e parkeeroptie stellen we vast dat de projectontwikkelaar zich bereid acht om de bestaande openbaar parkeerplaatsen die grenzen aan Mosa Porselein uit te breiden van 18 naar 30 openbare parkeerplaatsen. Hierdoor daalt het tekort aan parkeerplaatsen van 18 naar 6 parkeerplaatsen.

2.3.1.2 Afwijking naar gebruiker

De nieuwe bewoners van de appartementen zijn starters of jongeren tussen 23 en 35 jaar oud die net op de arbeidsmarkt komen of afgestudeerd zijn en die zich nog niet permanent gevestigd hebben op de arbeids- en huizenmarkt. De doelgroep heeft na het afstuderen nog veel sociale contacten in Maastricht en is het studentenleven (vaak met de fiets) in Maastricht nog gewend. In Maastricht ligt alles op fietsafstand. Joggen in het park, studeren in de bibliotheek, werken op kantoor en nadien nog iets gaan drinken, alles ligt binnen een straal van maximaal enkele kilometers.

Autobezit

Onderzoek van CBS toont aan dat het gemiddelde autobezit in Nederland bij 18 tot 25-jarigen relatief laag is (17,5%). Bij 25 tot 30-jarigen is het autobezit 43,6% en bij 30 tot 50-jarigen is het autobezit hoger (58,5%). Gemiddeld komt dit neer op een autobezit van 40%.

Uitgaande van jonge startende stellen komt dit voor de ontwikkeling van 49 kleine appartementen neer op maximaal 19,6 voertuigen (49 appartementen x 40% autobezit) in plaats van de vooropgestelde 24,5 voertuigen voor bewoners. De differentiatie naar autobezit levert een winst aan 4,9 parkeerplaatsen op. Mits afronding komt dit neer op een daling van 5 parkeerplaatsen voor het projectgebied.

Het theoretische tekort aan parkeerplaatsen daalt zo verder van 6 parkeerplaatsen naar 1 parkeerplaats.

Deelwagens

Het gebruik van deelwagens kan ook van invloed zijn op het aantal benodigde parkeerplaatsen. De populariteit van deelwagens neemt toe in Nederland. In 2016 waren er 55% meer deelwagens dan in 2015, en in 2017 werd ook een stijging van 23% ten opzichte van 2016 waargenomen. Een deelwagen kan voorzien in de behoeften van 3 tot 4 gezinnen. Op nationaal niveau wordt de vermindering van particuliere auto's door de inzet van deelwagens berekend met een verhouding van 1:4. Dit betekent dat het gebruik van 3 deelwagens in het geval van Mosa zou leiden tot een reductie van 12 parkeerplaatsen (1:4). De deelwagens moeten uiteraard wel een parkeerplek hebben, dus dit resulteert in een netto vermindering van 9 parkeerplaatsen.

Door het gebruik van enkele deelwagens kan het tekort aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Afhankelijk van het aantal deelwagens neemt het tekort aan parkeerplaatsen verder af. Het inzetten van 2 deelwagens is voldoende om te voorzien in de behoefte aan parkeerplaatsen, als alleen rekening wordt gehouden met de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

2.3.2 *Bijdrage Parkeerbonds*

Tot slot voorziet de parkeernorm onder voorwaarden een vrijstelling voor de parkeereis. Het verlenen van vrijstelling is onder andere mogelijk, indien op andere wijze in de benodigde parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien. Aan dit vereiste wordt voldaan als de gemeente op zich neemt zorg te dragen voor de benodigde parkeercapaciteit.

De daarmee gemoeide kosten worden gefinancierd uit het Parkeerbonds. Dit houdt in dat in de omgevingsvergunning in relatie tot de hiervoor bedoelde vrijstelling de voorwaarde wordt opgenomen dat een bedrag van € 2.722,68 per parkeerplaats in het gemeentelijk Parkeerbonds dient te worden gestort.

Afhankelijk van de ligging en de omvang van het bouwinitiatief is het ook mogelijk dat de gemeente de kosten van de aanleg van parkeervoorzieningen verhaald door middel van een exploitatie-overeenkomst.

2.4 **Conclusie afwijking parkeernormen gemeente Maastricht**

Bovenstaande gefundeerde afwijkingen laten toe om niet te voldoen aan de theoretische parkeereis van de gemeente Maastricht.
--

3 De ontwikkeling genereert maximaal 1.029 extra verplaatsingen

Het volledige projectgebied zorgt voor maximaal 1.029 nieuwe verplaatsingen binnen het stedelijk weefsel van Maastricht. De berekening van het aantal extra motorvoertuigverplaatsingen gebeurt op basis van de landelijke kencijfers van CROW en de input van de gemeente Maastricht. De bepaling van de stedelijkheidsgraad (dichtheid) wordt echter nader gespecificeerd door de gemeente Maastricht via de parkeernota.

3.1 De omgeving van het projectgebied wordt gekenmerkt als zeer sterk stedelijk gebied

De parkeernota Maastricht 2021 heeft tevens de stedelijkheidsgraad vastgelegd voor de verschillende gebieden binnen Maastricht. Deze stedelijkheidsgraad is gebaseerd op de gegevens van het CBS.

Over de gehele gemeente gezien heeft Maastricht met 2.455 adressen per vierkante kilometer een sterk stedelijk karakter. Om de stedelijkheidsgraad overeen te laten komen met de parkeernormen is beslist dat zone 1 en zone 2 gekenmerkt worden als **'zeer sterk stedelijk gebied'**.

3.2 CROW als leidraad voor de berekening van de verkeersgeneratie

De berekening van de verkeersgeneratie gebeurt op basis van de kencijfers van CROW. De publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2018' van CROW voorziet een aantal basisverplaatsingen per dag per woontype. Het aantal verplaatsingen per woontype is tot stand gekomen via wetenschappelijke onderbouwde argumenten en wordt regelmatig geüpdatet.

CROW maakt binnen hun publicatie een onderscheid in een koop- en huursegment. Binnen beide segmenten wordt nog een opdeling gemaakt naar type woonvoorzieningen gaande van vrijstaande woningen en tweekappers tot rijwoningen en appartementen. Elke woonvoorziening wordt gekenmerkt door een minimale en maximale verkeersgeneratie.

Voor deze woonontwikkeling wordt een opsplitsing gemaakt in 3 types woonvoorzieningen van het type koopwoningen, zijnde rijwoningen of tweekappers, appartementen en studentenkamers. Voor de berekening van de verkeersgeneratie voor de grondgebonden woningen wordt uitgegaan van tweekappers.

Conform de geldende parkeernota van de gemeente Maastricht ligt het projectgebied net in de zone 2 (door CROW gekenmerkt als 'schil centrum'). De gemeente Maastricht is van mening dat het projectgebied toebehoort aan/aanleunt tegen zone 1 (centrum). Om de verkeersgeneratie zou correct mogelijk weer te geven is gekozen om beide zoneringen ('schil centrum' en 'centrum') inzichtelijk te maken.

De minimale verkeersgeneratie type 'schil centrum' is tevens gelijk aan de maximale verkeersgeneratie type 'centrum'.

3.2.1 Verkeersgeneratie conform CROW

De verkeersgeneratie voor het projectgebied varieert tussen afgrond 870 en 1.029 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De meeste verkeersgeneratie wordt veroorzaakt door de bewoners van de appartementen (5513 mtv/etmaal), gevolgd door de bewoners van de grondgebonden woningen (381,9 mtv/etmaal) en de studentenwoningen (133,2 mtv/etmaal).

Tabel 2: berekening verkeersgeneratie conform CROW (zone schil centrum)

aantal	type woningen	verkeersgeneratie conform CROW		verwachte verkeersgeneratie conform CROW	
		minimale kencijfers	maximale kencijfers	minimale verkeersgeneratie	maximale verkeersgeneratie
57	grondgebonden woningen	5,9	6,7	336,3	381,9
114	appartementen	3,7	4,5	421,8	513,0
74	studentenwoningen	1,5	1,8	111,0	133,2
245	Totaal			869,1	1028,1
	Totaal, afgerond naar boven			870	1029

3.2.2 Verkeersgeneratie conform gemeente Maastricht

De verkeersgeneratie voor het projectgebied varieert tussen afgrond 727 en 870 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De meeste verkeersgeneratie wordt veroorzaakt door de bewoners van de appartementen (421,8 mtv/etmaal), gevolgd door de bewoners van de grondgebonden woningen (336,3 mtv/etmaal) en de studentenwoningen (111 mtv/etmaal).

Tabel 3: berekening verkeersgeneratie conform gemeente Maastricht (zone centrum)

aantal	type woningen	verkeersgeneratie conform CROW		verwachte verkeersgeneratie conform CROW	
		minimale kencijfers	maximale kencijfers	minimale verkeersgeneratie	maximale verkeersgeneratie
57	grondgebonden woningen	5	5,9	285,0	336,3
114	appartementen	2,9	3,7	330,6	421,8
74	studentenwoningen	1,5	1,5	111,0	111,0
245	Totaal			726,6	869,1
	Totaal, afgerond naar boven			727	870

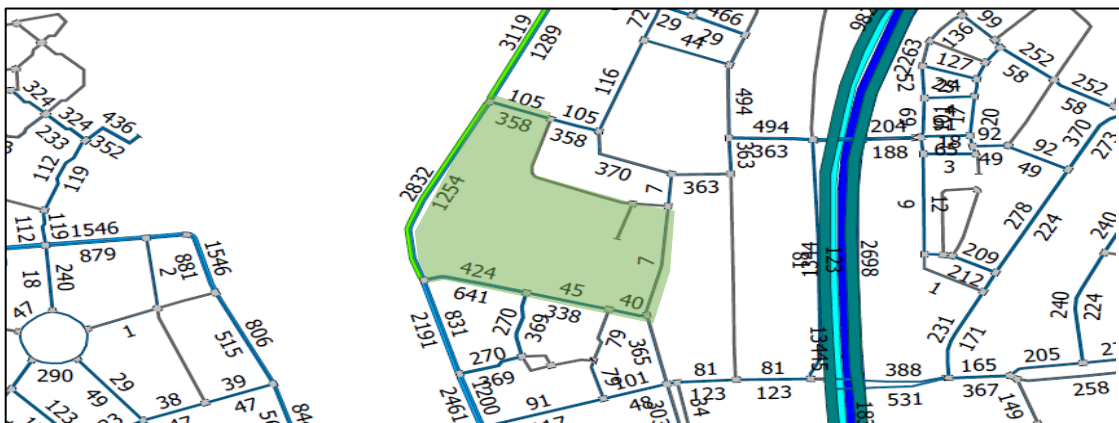
4 De directe omgeving kan de extra verkeersgeneratie aan

De omliggende straten kennen momenteel een lage intensiteit waardoor de extra maximale verkeersgeneratie van 1.029 motorvoertuigen geen probleem vormt.

4.1 Huidige intensiteiten in de omgeving zijn laag

Modelplots van het verkeersmodel (2018) Maastricht-Heuvelland geven de etmaalintensiteiten weer op wegvakbasis. Onderstaande figuur geeft het overzicht van de intensiteiten.

De maximale capaciteit van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom bedraagt 10.000 voertuigen per etmaal. Een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom kan maximaal 5.000 voertuigen per etmaal aan. Boven deze etmaalintensiteiten komt de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in het gedrang. Omwonenen ondervinden dan hinder op het vlak van geluid, emissies en trillingen.



Figuur 3: plot verkeersmodel (basisjaar 2018)

4.2 Verschillende ontsluitingsroutes mogelijk los van de Meerssenerweg

De projectsite kan op verschillende manieren worden ontsloten. Aan de oostzijde ontsluit de site naar de President Rooseveltlaan en aan de westzijde kan de Meerssenerweg worden bereikt.

De modelplots geven aan dat het verkeer rondom het projectgebied beperkt is op de kleine erftoegangswegen. De meeste van deze lokale woonstraten ontsluiten op de Meerssenerweg en de President Rooseveltlaan (N2/A2).

De woonstraten die grenzen aan het projectgebied kennen op dit moment een laag gebruik en zullen de extra capaciteit wegverkeer eveneens kunnen verwerken. We verwachten zowel op de Professor Moserstraat als op de Professor Pasmansstraat een toename van maximaal 500 voertuigbewegingen op etmaalbasis.

4.3 Meerssenerweg kan de maximale verkeersgeneratie op zichzelf aan

De Meerssenerweg heeft voldoende capaciteit om de verwachte extra verkeersstromen zelf aan te kunnen. Onderstaande paragrafen gaan dieper in de op huidige en toekomstige verkeersstromen.

4.3.1 Inzicht in de huidige verkeersstromen

Op de Meerssenerweg zit momenteel een etmaalintensiteit van 4.086 voertuigbewegingen (aan de projectsite) tot 4.408 voertuigbewegingen (ten noorden van de projectsite) per etmaal. Afgaande op de huidige verdeling van voertuigbewegingen rijdt 70%, ofwel 2.832 voertuigbewegingen, in zuidelijke richting en 30%, ofwel 1.254 voertuigbewegingen in noordelijke richting.

Volgens de Stadsmonitor Maastricht en de Omgevingsvisie Maastricht 2040 neemt het verkeer in de omgeving van de Noorderbrug toe. Voor de verkeersafwikkeling van Mosa Porselein kan dit betekenen dat het aandeel verkeer in noordelijke richting stijgt van 70% naar 80% (of meer).

4.3.2 Extra verkeersgeneratie ontsluit optimaal in verschillende richtingen

Er zullen, afgaande op de maximale bijkomende verkeersgeneratie en huidige verkeersverdeling, maximaal 308,7 (30% x 1.029 mtv/etm) extra motorvoertuigbewegingen bijkomen in noordelijke richting. In zuidelijke richting zal het aantal extra motorvoertuigbewegingen zich beperken tot 720,3 (70% x 1.029 mtv/etm) motorvoertuigbewegingen.

Bij de berekening van de ontsluiting van Mosa Porselein is uitgegaan van een worstcasescenario waarbij al het verkeer wordt afgewikkeld via de Meerssenerweg. In realiteit zal een deel van het verkeer zich ook afwikkelen via de President Rooseveltlaan.

Het extra volume aan verkeer is volgens dit worstcasescenario volledig toebedeeld in noordelijke en in zuidelijke richting. Voor de Meerssenerweg vormt deze benadering naar intensiteiten geen probleem. De mogelijke verschuiving en extra belasting van het verkeer in noordelijke richting vormt daarbij geen probleem.

Tabel 4: toename verkeersintensiteiten Meerssenerweg, Maastricht

Huidig verkeersvolume in voertuigbewegingen	Bijkomstig verkeersvolume in voertuigbewegingen	Toekomstig verkeersvolume in voertuigbewegingen
4.086 bewegingen	+ 1.029 bewegingen	5.115 bewegingen
4.408 bewegingen	+ 1.029 bewegingen	5.437 bewegingen

5 Conclusie

Tekort aan parkeerplaatsen wordt opgevangen binnen de kaders van de parkeernorm

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Maastricht is een theoretische behoefte aan 153 parkeerplaatsen binnen het projectgebied, verdeeld over 119,3 bewonersparkeerplaatsen en 33,5 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Het stedenbouwkundige plan voorziet momenteel in 135 parkeerplaatsen op eigen terrein, wat theoretisch resulteert in een tekort van 18 parkeerplaatsen. Echter, er zijn afwijkingen toegestaan volgens de Maastrichtse parkeernorm, zoals het uitbreiden van openbare parkeerplaatsen en het rekening houden met de mobiliteitskenmerken van de gebruikers. Hierdoor wordt het tekort aan parkeerplaatsen teruggebracht tot een tekort aan 1 parkeerplaats.

Tot slot kan de inzet van deelwagens het tekort aan parkeerplaatsen ook verminderen met een ratio van 1:4. Zo kan de inzet van 3 deelwagens een reductie van 9 parkeerplaatsen betekenen. De combinatie van maatregelen laat toe om te voldoen aan de gestelde parkeernorm van de gemeente Maastricht

De ontwikkeling genereert maximaal 1.029 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal

In conclusie, het volledige projectgebied in Maastricht zorgt voor maximaal 1.029 nieuwe verplaatsingen binnen het stedelijk weefsel. De berekening van het aantal extra motorvoertuigverplaatsingen is gebaseerd op landelijke kencijfers van CROW en input van de gemeente Maastricht. De stedelijkheidsgraad, bepaald door de gemeente Maastricht via de parkeernota, classificeert het gebied rondom het project als zeer sterk stedelijk.

De verkeersgeneratie is berekend volgens de kencijfers van CROW, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende woontypes en woonvoorzieningen. De verkeersgeneratie varieert tussen ongeveer 727 en 1.029 motorvoertuigbewegingen per etmaal, afhankelijk van de zoneclassificatie (schil centrum of centrum) die wordt gehanteerd. De bewoners van de appartementen veroorzaken de meeste verkeersgeneratie, gevolgd door de bewoners van grondgebonden woningen en studentenwoningen.

De omgeving kan de extra verkeersgeneratie vlot verwerken

De directe omgeving van het projectgebied in Maastricht kan de extra verkeersgeneratie aan. De omliggende straten hebben momenteel een lage intensiteit, waardoor de maximale verkeersgeneratie van 1.029 motorvoertuigen geen probleem vormt. Verschillende ontsluitingsroutes, los van de Meerssenerweg, zijn mogelijk voor het projectgebied. De huidige verkeersstromen tonen aan dat de Meerssenerweg voldoende capaciteit heeft om de verwachte extra verkeersstromen zelf te kunnen verwerken.

De toename van verkeersintensiteiten op de Meerssenerweg zal binnen aanvaardbare grenzen blijven, met een verwacht toekomstig verkeersvolume van 5.115 tot 5.437 voertuigbewegingen.