

BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN
ARCHIVERING
D.D. 26-03-2026
No. 2026.01059 (Raad)
No. 2026.01060 (Vastgoed)

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 24 maart 2026 16:33
Aan: 5.1.2e; Post Gemeente Maastricht
<POST@maastricht.nl>
CC: 5.1.2e
Onderwerp: Uw ref: 1894326 Van der Cruijs BV/Voorkeursrecht Via Regia

I'm using Mimecast to share large files with you. Please see the attached instructions.

Geachte heer, mevrouw,

Bijgevoegd bezwaarschrift inclusief bijlagen zend ik u in bovengenoemde zaak vooraf per e-mail namens mr. M.P. Peters. Vanwege de bestandsgrootte wordt u dit via ons beveiligde systeem MimeCast toegezonden. Een exemplaar van dit bezwaarschrift is vandaag tevens per aangetekende en gewone post aan u verzonden.

Ik vertrouw erop u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Secretaresse

Aanwezig: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdagochtend

**BOELS
ZANDERS**

5.1.2e
5.1.2e
[LinkedIn](#)

Boels Zanders NV
bz.nl

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Aantekenen en per gewone post

Gemeente Maastricht
T.a.v. de raad
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

M.P. Peters
Advocaat
Postbus 490, NL-5900 AL Venlo
maarten.peters@bz.nl
T +31 88 304 02 15

BEZWAARSCHRIFT

Tevens per e-mail

post@maastricht.nl en 5.1.2e

Plaats/Datum

Venlo, 24 maart 2026

Onze referentie

5.1.2e Voorkeursrecht Via Regia 7027583

Uw referentie

1894326

Geachte raad,

Namens cliënten, 5.1.2e en 5.1.2e, stel ik hierbij bezwaar in tegen het besluit van de raad van de gemeente Maastricht (hierna: 'raad') van 10 februari 2026. Met het besluit van de raad wordt het besluit van het college van burgemeester en wethouders (hierna: 'college') van 18 november 2025, waarmee een voorkeursrecht is gevestigd op de percelen, kadastraal bekend als gemeente Maastricht, sectie K, nummers 3595, 3737 en 3738 (hierna: 'percelen'), bestendigd. Tegen de voorkeursrechtbeschikking van de raad kan binnen 6 weken, te weten tot en met 25 maart 2026 bezwaar worden ingesteld. Derhalve is dit bezwaarschrift tijdig ingediend.

Hierna wordt in paragraaf I eerst ingegaan op het instellen van een interne commissie. Vervolgens wordt in paragraaf II het procesverloop beschreven. Daarna worden in paragraaf III de relevante feiten en voorgeschiedenis geschetst. Daarna volgen de gronden van bezwaar (paragraaf IV). In paragraaf V wordt afgesloten met een korte conclusie.

I. Opmerking vooraf

1. Alvorens daaraan wordt toegekomen, merken cliënten graag het volgende op. De raad heeft op 3 maart 2026 de verordening houdende regels omtrent bezwaarschriften voorkeursrecht 2026

(hierna: 'Verordening') vastgesteld. Blijkens artikel 2.1 van de Verordening bestaat de commissie uit interne medewerkers van de gemeente Maastricht, te weten de raadsgriffier, de domeingriffier, een jurist bezwaar en beroep (team juridisch advies en rechtsbescherming) en een concernjurist. De voorzitter van de commissie is de concernjurist. Er wordt dus een interne commissie ingesteld.

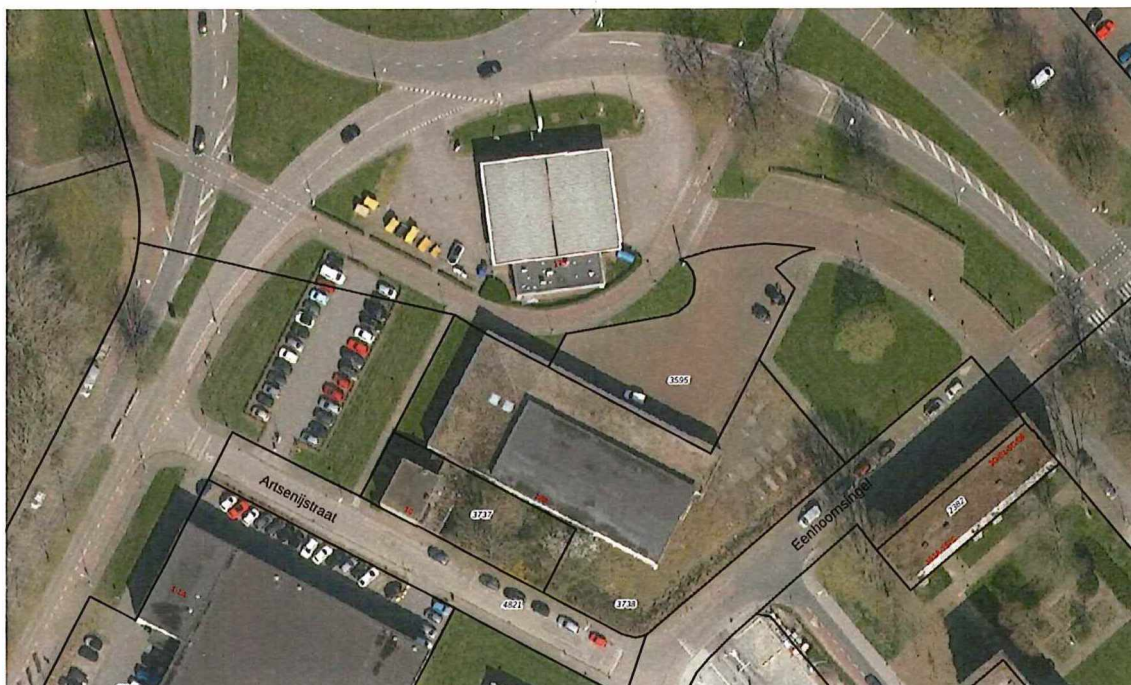
2. Hoewel de commissieleden geen raadslid of collegelid zijn, zijn zij wel werkzaam voor één van deze bestuursorganen. En deze bestuursorganen hebben het voorkeursrecht op de percelen van cliënten gevestigd en bestendigd. Derhalve staan de commissieleden niet los van de bestuursorganen die het voorkeursrecht hebben gevestigd. Cliënten trekken derhalve sterk in twijfel in hoeverre hun bezwaar objectief, onbevooroordeeld en onafhankelijk wordt getoetst. Bovendien moet de schijn van belangenverstrengeling worden voorkomen. Cliënten verzoeken derhalve een onafhankelijke externe bezwaarcommissie aan te stellen die het bezwaar van cliënten behandelt.

II. Procesverloop

3. Het college heeft bij besluit van 18 november 2025 besloten een voorkeursrecht te vestigen op de percelen. Onderdeel van de voorkeursrechtbeschikking van het college maakte deel uit een raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit. Het college heeft de mogelijkheid gegeven tot 3 december 2025 een zienswijze in te dienen op het ontwerp-raadsbesluit. Cliënten hebben van die mogelijkheid gebruik gemaakt. De zienswijze van cliënte op het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit wordt hierbij overgelegd als **bijlage 1**. De raad heeft vervolgens op 10 februari 2026, conform de ontwerp-raadsstukken die aan het collegebesluit zijn gehecht, eveneens een voorkeursrecht gevestigd op de percelen. Het raadsbesluit is op 11 februari 2026 aan cliënten toegezonden. Cliënten hebben de voorkeursrechtbeschikking van de raad op 13 februari 2026 per post ontvangen. De voorkeursrechtbeschikking van de raad met bijlagen wordt hierbij overgelegd als **bijlage 2**.

III. Relevante feiten en voorgeschiedenis

4. De percelen waarop een voorkeursrecht is gevestigd zijn eigendom van wijlen 5.1.2e 5.1.2e. Cliënten zijn de erfgenamen van 5.1.2e. De percelen zijn gelegen op de hoek van de Porseleinstraat en de Via Regia te (6216 BW) Maastricht, zoals is te zien op onderstaande luchtfoto.

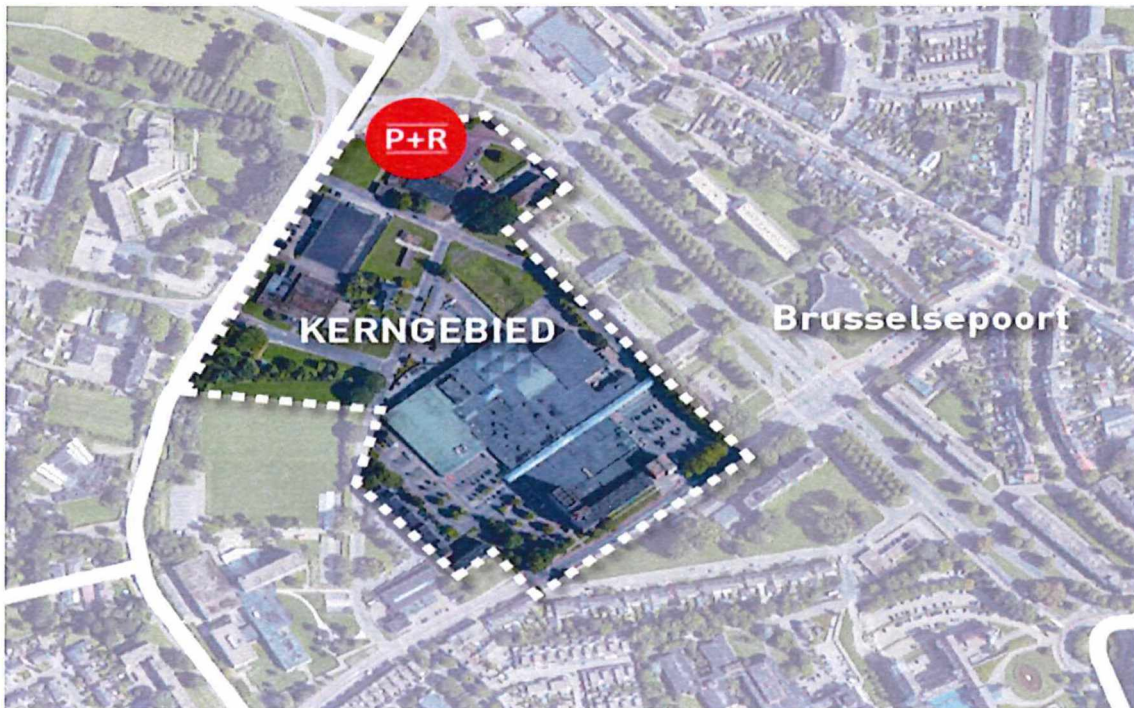


- Op de percelen ligt op grond van het bestemmingsplan Maastricht West (vastgesteld op 18 september 2012), onderdeel uitmakend van Omgevingsplan Maastricht, de bestemming Bedrijf (zie afbeelding hieronder). Op grond van deze bestemming is het mogelijk verschillende bedrijfsactiviteiten op de percelen uit te voeren, waaronder de exploitatie van een autobedrijf met werkplaats, kantoor en showroom zoals cliënten en hun ouders tot eind 2025 hebben gedaan. Ook bevindt zich op de percelen een afgesloten buitenterrein voor voertuigpresentatie en parkeerplaats voor klanten van het Autobedrijf Van der Cruijs.



6. Naast de percelen van cliënten ligt aan de noordzijde het perceel dat kadastraal bekend staat als gemeente Maastricht, sectie K, nummer 4650 (zie de luchtfoto hiervoor). Daarop is een tankstation gelegen. Het tankstation (opstal) is sinds 1970 in eigendom van cliënten. Momenteel verhuren zij dit met opstal onder aan NRG. De grond gelegen onder het tankstation wordt door Van der Crujjs Beheer B.V. van de gemeente Maastricht gehuurd. Normaliter wordt deze huurovereenkomst voor 6 jaren aangegaan. De meest recente huurovereenkomst is op 1 januari 2023 aangegaan voor de duur van 4 jaar met de optie maximaal twee keer voor één jaar te verlengen. In de huurovereenkomst zijn twee evaluatiemomenten opgenomen waarin wordt geëvalueerd of de huurovereenkomst telkens met één jaar wordt verlengd. De reden dat dit in de huurovereenkomst is opgenomen is de wens van de gemeente om het gebied te ontwikkelen (zie daarvoor hetgeen is beschreven onder de randnummers hierna). Op 20 maart 2025 heeft de gemeente vanwege de status van de ontwikkeling "Hart van West", per brief laten weten dat die huurovereenkomst met 1 jaar wordt verlengd tot 31 december 2027 en dat zij in Q1 2026 laat weten of de huurovereenkomst nogmaals met 1 jaar verlengt.

7. De gemeente is rond 2018 bij cliënten op de lijn gekomen omdat zij plannen had de percelen van cliënten en het daarom liggende gebied te ontwikkelen. Vervolgens is in 2021 het rapport 'Parkeren op afstand' verschenen, waarin kort samengevat de ambitie wordt uitgesproken om de stad Maastricht leefbaarder te maken en te houden door autoverkeer buiten de stad af te vangen door middel van een P&R (**bijlage 3**). In dit rapport wordt het verkeersplein Via Regia als potentiële locatie genoemd. In dit kader hebben cliënten in die periode met Wyckerveste (projectontwikkelaar) samen naar een invulling van de percelen gekeken (P&R voorziening met horeca). In 2022 heeft de gemeente een Programma van Eisen (hierna: 'PvE') opgesteld en dit met cliënten gedeeld (**bijlage 4**). Wyckerveste en cliënten hebben op basis hiervan een voorstel gedaan voor het realiseren van parkeerplaatsen met horecafunctie. De gemeente wilde vervolgens niet alleen de door Wyckerveste voorgestelde '*stand-alone*' ontwikkeling van het verkeersplein Via Regia naar een P&R met horeca op de percelen van cliënten, maar een ontwikkeling van het totale gebied dat bekend is onder de naam 'Hart van West'. Dit gebied is in onderstaande afbeelding weergegeven.



8. Cliënten zijn vervolgens in het kader van de ontwikkeling van het plan 'Hart van West' in de jaren 2022-2024 samen met de gemeente, Wyckerveste en HB Capital (eigenaar winkelcentrum Brusselse Poort) in gesprek gegaan over de toekomstige invulling van het gebied rondom de Via Regia te Maastricht en daarmee ook de percelen van cliënten. Gesproken is op welke wijze de percelen van cliënten konden worden gebruikt. Diverse varianten over invulling van de percelen van cliënten zijn de revue gepasseerd: woningbouw, Leisure, P&R en horeca (fastfood) werden nader onderzocht. Daarbij zijn verschillende alternatieven besproken, waarbij ook (ruwe) schattingen m.b.t. investeringen en potentiële huurinkomsten aan de orde zijn gekomen. Hierbij is rekening gehouden met het eerder door de gemeente opgesteld PvE. Gelijkijdig bleef de gemeente achter de schermen verder onderzoeken of een andere locatie voor de gewenste P&R mogelijk was.
9. Cliënten hebben tijdens deze gesprekken altijd duidelijk richting de gemeente aangegeven dat zij hun grondpositie niet kwijtwillen (lees: hun gronden niet willen verkopen), maar wel openstaan voor het idee om de grond onder de juiste condities te verhuren/verpachten aan de gemeente met als doel een P&R te realiseren en zolang de gemeente op deze gronden een P&R wenst te hebben. De gemeente heeft dit nooit als belemmering voor de gesprekken met cliënten gezien.
10. In oktober 2024 heeft de gemeente het project 'Hart van West' tot nader tijdstip 'on hold' gezet. De reden daarvan was het gebrek aan mankracht, stikstof en de toekomst van het nabijgelegen

belastingkantoor. Dit is telefonisch door 5.1.2e van de gemeente aan cliënten medegedeeld.

11. In december 2024 heeft een fysiek overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en cliënten. In dit gesprek heeft de gemeente cliënten te kennen gegeven dat het project 'Hart van West' definitief *on hold* staat en dat een nader haalbaarheidsonderzoek lijkt uit te wijzen dat de percelen van cliënten, naast een aantal alternatieven, nog steeds in het vizier zijn om een P&R op te realiseren. De gemeente wil in dat kader met cliënten overleggen wat de mogelijkheden zijn. In 2025 hebben tussen cliënten en de gemeente opnieuw twee gesprekken plaatsgevonden. Het eerste overleg vond plaats op 11 maart 2025 en het twee overleg was op 15 juli 2025. Die gesprekken gingen over de realisatie van een P&R op de percelen van cliënten. De gespreksverslagen van beide overleggen worden als **bijlage 5** overgelegd. Het verslag van het gesprek van 17 jul 2025 bevat gele passages. Dat betreft de opmerkingen van cliënten op het door de gemeente opgesteld gespreksverslag. In de opmerkingen van cliënten wordt wederom benoemd dat zij niet bereid zijn de gronden aan derden te verkopen.
12. In het licht van voornoemde gesprekken die sinds 2018 liepen en omdat op diverse momenten de verwachting is uitgesproken dat op korte termijn tot besluitvorming en intentieovereenkomsten gekomen zou worden. Cliënten hebben de gemeente in het gesprek van 17 juli 2025 te kennen gegeven dat zij willen voorkomen dat de opstallen leeg komen te staan en zij om die reden openstaan voor verhuur aan een partij die voor langere tijd huurbescherming krijgt. Cliënten hebben hierbij ook vermeld dat het vastgoed de laatste jaren niet is gerenoveerd en/of verhuurd omdat zij sinds 2018 met de gemeente in gesprek zijn over de invulling van hun percelen, zoals een P&R-, en op diverse momenten de verwachting is uitgesproken dat we op korte termijn tot besluitvorming en intentieovereenkomsten zouden komen.
13. Op 26 augustus 2025 heeft 5.1.2e (projectmanager) van de gemeente aan cliënten laten weten dat hij voorstelt de opmerkingen van cliënten op het gespreksverslag in een volgend overleg te bespreken. Daarna is er geen contact meer geweest tussen de gemeente en cliënten.
14. Cliënten hebben het vastgoed (percelen met opstallen) op 10 november 2025, dus net voordat het voorkeursrecht door het college werd gevestigd, verkocht aan Van der Cruijs beheer B.V. De reden voor deze interne verkoop is tweeledig:
 - Cliënten wensen de ondernemingsactiviteiten van de percelen en het zich daarop bevindende vastgoed door te zetten vanuit een rechtspersoon, te weten Van der Cruijs beheer B.V. De vervreemding is dus technisch noodzakelijk om de bedrijfsvoering op de gewenste wijze te kunnen voortzetten;

- Op grond van belastingwetgeving valt het vastgoed, te weten het onroerend goed waarop thans een voorlopig voorkeursrecht is gevestigd, momenteel onder de zogenaamde terbeschikkingstellingsmaatregel (TBS) in box 1. Vanwege het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten en daarmee ook het vervallen van de TBS-regeling, zou het onroerend goed vanaf 1 januari 2026 echter niet meer in box 1, maar in box 3 vallen. Dit leidt voor cliënten tot fiscaal onwenselijke gevolgen, zoals het niet meer aftrekbaar zijn van onderhoudskosten. Om (tijdelijke) sfeerovergang van box 1 naar box 3 te voorkomen, hebben zij de percelen op 10 november 2025 aan Van der Cruijs beheer B.V. verkocht.
15. Vervolgens heeft het college op 18 november 2025 een voorkeursrecht gevestigd op de percelen, dat bij besluit van 10 februari 2026 door de raad is bestendigd. De notariële levering van de percelen stond gepland voor 27 november 2025, maar kon vanwege het gevestigde voorkeursrecht geen doorgang vinden. Cliënten hebben naar aanleiding van het voorkeursrecht van het college omwille van de onder randnummer 13 genoemde twee redenen een verzoek ingediend als bedoeld in artikel 9.10 Omgevingswet (hierna: '9.10-verzoek'). Dit verzoek is als **bijlage 6** aan dit bezwaarschrift gehecht. Het college heeft daarop bij brief van 9 december 2025 gereageerd. Deze brief is als **bijlage 7** aan dit bezwaarschrift gehecht. In deze brief worden vragen gesteld om de context van de transactie in beeld te brengen. Vragen die in deze brief onder meer zijn gesteld zijn:
1. *Welke bedrijfsactiviteiten van Auto Bedrijf Van der Cruijs B.V. en/of Van der Cruijs beheer B.V. worden concreet beëindigd? Hoe verhoudt zich dit tot het feit dat de onroerende zaken al geruime tijd (enkele jaren) leeg staan en niet in gebruik zijn?*
 4. *Waarom heeft de voorgenomen transactie niet veel eerder plaatsgevonden gelet op het feit dat de activiteiten van de autogarage al geruime tijd (enkele jaren) geleden zijn beëindigd en de onroerende zaken al geruime tijd (enkele jaren) leeg staan en niet in gebruik zijn?*
 5. *Als deze voorgenomen transactie essentieel is voor de erven Van der Cruijs waarom is deze transactie dan niet in de openbare registers van het kadaster geregistreerd?*
16. Tijdens de raadsvergadering van 6 januari 2026, waarin het vestigen van het voorkeursrecht op de percelen van cliënten wordt besproken, is door raadslid mevrouw Stephanie Blom van de SP, naar aanleiding van de zienswijze van cliënten, de vraag opgeworpen waarom een voorkeursrecht is gevestigd terwijl reeds constructieve gesprekken met cliënten werden gevoerd over de realisatie van de beoogde ontwikkeling. Zij stelt dat dit "een lullige manier is om met je partners om te gaan".¹ Raadslid de heer Van der Gugten (Groenlinks Maastricht, de derde

¹ Raadsvergadering d.d. 6 januari 2026, zie minuut 1:51 e.v. van de opname raadsvergadering: [Agenda van de Domeinvergadering Fysiek | Gemeente Maastricht](#)

grootste partij in de raad en tevens voorstander van het gevestigde voorkeursrecht) heeft daarop gereageerd met de opmerking dat "als marktpartijen zeggen dat de relatie beschadigd is, dat die omstandigheid in een commerciële relatie meestal te maken heeft met het kiezen van nieuwe posities om te zorgen dat een hogere opbrengst wordt gekregen".

IV. Bezwaargronden

a. *In strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel*

17. Het bestreden besluit kan niet in stand blijven, nu dit besluit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel als bedoeld in artikel 3:2 Awb. De raad heeft zijn besluit gebaseerd op een onjuiste en onvolledige voorstelling van zaken en heeft nagelaten de relevante feiten en omstandigheden op zorgvuldige wijze vast te stellen.
18. De raad schetst in de besluitvorming – in navolging van het college – het beeld dat het vestigen van een voorkeursrecht noodzakelijk is om de regie te houden op de gebiedsontwikkeling en om ongewenste transacties te voorkomen. Dit beeld is onjuist en sterk misleidend en doet geen recht aan de feitelijke gang van zaken.
19. Dat de feitelijke situatie wordt verdraaid of in ieder geval onjuist wordt weergegeven, blijkt reeds uit de reactie van het college op het 9.10-verzoek van cliënten. De daarin opgenomen vragen zijn suggestief van aard en gaan uit van een onjuist uitgangspunt, namelijk dat de opstallen van cliënten al jaren leeg zouden staan. Dat is feitelijk onjuist. In 2024 hebben nog werkzaamheden plaatsgevonden en is de bedrijfsvoering pas geleidelijk afgebouwd, waarbij de laatste monteur in dat jaar uit dienst is gegaan en de handelsvoorraad vervolgens is afgebouwd. Van langdurige leegstand is derhalve geen sprake geweest.
20. Voor zover in 2025 sprake is geweest van tijdelijke leegstand, is dat bovendien een rechtstreeks gevolg van de gesprekken die cliënten met de gemeente hebben gevoerd. In het kader van het meerpartijenoverleg over de ontwikkeling van 'Hart van West' heeft de gemeente cliënten verzocht om het pand niet langdurig te verhuren, teneinde flexibiliteit te behouden voor de beoogde ontwikkeling. Cliënten hebben aan dat verzoek gehoor gegeven en hebben om die reden afgezien van het actief zoeken naar een nieuwe huurder. De gemeente heeft vervolgens te kennen gegeven het project 'Hart van West' in de ijskast te zetten en een solistisch haalbaarheidsonderzoek te willen verrichten naar een P&R op de percelen van cliënten. Zeer opmerkelijk, omdat de optie om een *stand-alone* P&R met horeca te ontwikkelen al met de gemeente was besproken vóórdat gesprekken over Hart van West liepen, maar toen door de gemeente werd afgeschoten (zie randnummer 7 hiervoor). Nadat de gemeente het project 'Hart

van West' in de ijskast zette, hebben cliënten het pand alsnog actief in de verhuur gezet. Inmiddels wordt het pand verhuurd.

21. Tegen deze achtergrond is het niet alleen onjuist, maar ook innerlijk tegenstrijdig dat de tijdelijke leegstand aan cliënten wordt tegengeworpen. De gemeente heeft deze situatie immers zelf mede veroorzaakt. Door enerzijds aan te sturen op het niet verhuren van het pand en anderzijds de daaruit voortvloeiende leegstand als argument te gebruiken, wordt een beeld geschetst dat onjuist en bovendien misleidend is. Een dergelijke handelwijze is onverenigbaar met een zorgvuldige besluitvorming.

22. De onjuiste beeldvorming komt eveneens tot uitdrukking in de Nota beantwoording zienswijzen, die aan het bestreden besluit ten grondslag is gelegd. Daarin is beschreven dat de gemeente sinds 2024 in gesprek is met de grondeigenaren van de locatie Via Regia "met als doel het eigendom van het onroerend goed te verwerven. Deze gesprekken hebben echter (nog) niet tot overeenstemming geleid."² Het verbaast cliënten enorm dat nu net wordt gedaan alsof de gesprekken met cliënten zijn gevoerd omwille van aankoop van de gronden. Dat is onjuist en staat ook haaks op de mededelingen die cliënten reeds voor en ook tijdens de gesprekken met de gemeente hebben gedaan. Het was de gemeente vroegtijdig en genoegzaam bekend dat cliënten de percelen niet willen verkopen. Dat de gemeente er van op de hoogte was dat cliënten de gronden niet willen verkopen, blijkt ook uit paragraaf 5.2, 5.7, 5.10 en 5.11 van het gespreksverslag van 15 juli 2025.³

23. Ook komt een onjuiste voorstelling van zaken tot uiting in de wijze waarop tijdens de raadsvergadering van 6 januari 2026 over de positie van cliënten is gesproken. Naar aanleiding van de zienswijze van cliënten heeft raadslid mevrouw Stephanie Blom terecht de vraag opgeworpen waarom een voorkeursrecht wordt gevestigd terwijl reeds constructieve gesprekken met cliënten werden gevoerd. De reactie van raadslid de heer Van der Gugten, inhoudende dat een "beschadigde relatie" in commerciële verhoudingen doorgaans verband houdt met het innemen van nieuwe posities gericht op een hogere opbrengst, geeft blijk van een fundamenteel onjuist begrip van de feiten. Met deze opmerking wordt ten onrechte gesuggereerd dat cliënten de onderhandelingen hebben gefrustreerd of zich primair laten leiden door winstmaximalisatie.

24. Deze suggestie mist iedere feitelijke grondslag. Cliënten hebben zich sinds 2018 juist consequent constructief en coöperatief opgesteld richting de gemeente. Zij hebben actief deelgenomen aan gesprekken over de herontwikkeling van het gebied en hebben steeds duidelijk gemaakt dat zij bereid zijn hun percelen beschikbaar te stellen voor de realisatie van een P&R, mits zij hun

² Bijlage 2, Nota zienswijzen, p. 4.

³ Bijlage 5.

eigendom behouden. Die bereidheid is niet slechts in woorden geuit, maar ook in daden bevestigd. Zo hebben cliënten, in het vertrouwen op de samenwerking met de gemeente, hun bestaande bedrijfsactiviteiten beëindigd en afgezien van een alternatieve invulling van hun percelen. De tijdelijke leegstand van de opstallen moet dan ook in dat licht worden gezien: niet als een teken van desinteresse of strategisch gedrag, maar als een bewuste keuze om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

25. Van belang is voorts dat het overleg tussen cliënten en de gemeente door de gemeente is stilgevallen. Op 26 augustus 2025 heeft de projectmanager van de gemeente nog voorgesteld om de opmerkingen van cliënten op het gespreksverslag in een volgend overleg te bespreken. Een dergelijk overleg heeft echter nooit meer plaatsgevonden. Nadien is ieder inhoudelijk contact uitgebleven, zonder dat de gemeente heeft toegelicht waarom het overleg werd beëindigd of waarom niet alsnog is geprobeerd om tot overeenstemming te komen.
26. In plaats van het overleg zorgvuldig af te ronden en te bezien of alsnog tot afspraken kon worden gekomen, heeft de gemeente kort daarna het instrument van het voorkeursrecht ingezet. Deze handelwijze is des te opmerkelijker nu de stagnatie in de gebiedsontwikkeling niet aan cliënten kan worden toegerekend. De gemeente heeft het project 'Hart van West' immers zelf "on hold" gezet vanwege onder meer capaciteitsgebrek, stikstofproblematiek en onzekerheden rondom omliggende ontwikkelingen. Het stilvallen van de ontwikkeling is daarmee het gevolg van omstandigheden aan de zijde van de gemeente.
27. Door onder deze omstandigheden de indruk te wekken dat cliënten een belemmering vormen voor de ontwikkeling en door deze onjuiste voorstelling van zaken ten grondslag te leggen aan het bestreden besluit, heeft de raad gehandeld in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Het besluit berust niet op de juiste feiten en is derhalve onzorgvuldig voorbereid.

b. In strijd met evenredigheidsbeginsel

Noodzaak tot grondaankoop ontbreekt

28. Het bestreden besluit is daarnaast in strijd met het evenredigheidsbeginsel, omdat de noodzaak voor het vestigen van een voorkeursrecht ontbreekt en de nadelige gevolgen voor cliënten niet in verhouding staan tot het daarmee te dienen doel.
29. De raad stelt dat het voorkeursrecht noodzakelijk is om regie te houden op de verwerving en herontwikkeling van de gronden en om speculatie en prijsopdrijving te voorkomen. Deze motivering houdt geen stand in het licht van de concrete omstandigheden van het geval.

30. In de eerste plaats ontbreekt de noodzaak tot verwerving. Cliënten hebben zich gedurende het gehele traject bereid getoond om medewerking te verlenen aan de door de gemeente gewenste ontwikkeling. Zij hebben expliciet aangeboden om hun percelen ter beschikking te stellen via privaatrechtelijke constructies, zoals huur, erfpacht of samenwerkingsovereenkomsten, teneinde de realisatie van een P&R mogelijk te maken. Deze bereidheid is concreet en bovendien geloofwaardig, gelet op de handelwijze van cliënten gedurende het hele voortraject met de gemeente. Zij hebben hun bedrijfsvoering geleidelijk afgebouwd en hebben afgezien van alternatieve exploitatiemogelijkheden, juist om ruimte te bieden aan de gezamenlijke ontwikkeling. Daarmee hebben zij laten zien dat zij geen belemmering vormen voor de ontwikkeling, maar deze juist faciliteren.
31. Dat eigendomsverwerving geen noodzakelijke voorwaarde is voor de beoogde ontwikkeling, blijkt bovendien uit het handelen van de gemeente zelf. In het door de gemeente opgestelde PvA wordt immers uitgegaan van een gezamenlijke ontwikkeling met cliënten en andere partijen, waarbij afspraken worden gemaakt over de invulling en het gebruik van de percelen. Dit uitgangspunt wringt enorm met de stelling dat grondverwerving door gemeente noodzakelijk zou zijn.
32. Daar komt bij dat partijen zich tot kort voor het bestreden besluit nog midden in een lopend overlegtraject bevonden. Er was geen sprake van een impasse of een situatie waarin samenwerking onmogelijk was gebleken. Integendeel, er bestonden concrete aanknopingspunten om tot afspraken te komen. De gemeente heeft dit traject echter niet afgerond, maar voortijdig (rauwelijks) afgebroken en vervolgens een voorkeursrecht gevestigd. Onder deze omstandigheden kan niet worden volgehouden dat het voorkeursrecht als ultimum remedium noodzakelijk was.
33. In de tweede plaats ontbreekt iedere reële vrees voor speculatie of prijsopdrijving. Cliënten hebben herhaaldelijk en ondubbelzinnig kenbaar gemaakt dat zij niet voornemens zijn hun gronden aan derden te verkopen. Hun uitgangspunt is steeds geweest dat zij hun grondpositie behouden en vanuit die positie willen meewerken aan de ontwikkeling. De enige voorgenomen transactie betrof een interne herstructurering binnen de eigen kring van cliënten, ingegeven door bedrijfsmatige en fiscale overwegingen. Deze transactie vormt geen bedreiging voor de regie van de gemeente en kan niet worden aangemerkt als speculatief handelen. De timing van het voorkeursrecht, kort na deze interne transactie, onderstreept dat geen sprake is van een objectieve noodzaak, maar van een reactieve maatregel.
34. Gezien het voorgaande kan simpelweg niet worden volgehouden dat de gemeente de eigendom van de gronden nodig heeft om regie te kunnen voeren op de voorgenomen ontwikkeling. Cliënten waren en zijn nog steeds bereid om met de gemeente in overleg te treden over de herontwikkeling van hun perceel in lijn met de door de raad toegedachte functies, zonder dat daarvoor de gronden

moeten worden overgedragen. Tegen deze achtergrond moet worden geconcludeerd dat het voorkeursrecht wordt ingezet voor een probleem dat zich in werkelijkheid niet voordoet. Het opleggen van een voorkeursrecht is daarom niet noodzakelijk en dus onevenredig.

Het besluit tot het opleggen van het voorkeursrecht is onevenwichtig

35. De gevolgen van het besluit voor cliënten zijn daarentegen aanzienlijk. Het voorkeursrecht beperkt hun beschikkingsvrijheid, doorkruist een legitieme en noodzakelijke bedrijfsherstructurering en belemmert hen in het ontwikkelen van hun eigendom.
36. Zoals hiervoor beschreven, wensen cliënten de ondernemingsactiviteiten van de percelen en het zich daarop bevindende vastgoed omwille van ondernemingsrechtelijke en fiscale redenen door te zetten vanuit Van der Cruijs beheer B.V. Deze voorgenomen transactie is door het voorkeursrecht niet mogelijk. Hierdoor worden cliënten op onaanvaardbare wijze beperkt in de vrijheid om hun onderneming naar eigen inzicht in te richten. Dit is in strijd met de vrijheid van ondernemerschap en de daarmee samenhangende inrichtingsvrijheid.
37. Daarnaast worden cliënten door het voorkeursrecht beperkt in hun mogelijkheden om hun gronden, al dan niet in samenwerking met derden, vrijelijk te ontwikkelen. De vestiging van het voorkeursrecht beïnvloedt immers de bereidheid van derden om met cliënten samen te werken. Ook (eigen) investeringen in het perceel zullen in grote mate achterwege blijven, nu het voorkeursrecht als een zwaard van Damocles boven het hoofd van cliënten hangt. Dit leidt ertoe dat het effectieve gebruik van de percelen in de praktijk aanzienlijk wordt bemoeilijkt. Daarbij komt dat in de huurovereenkomst met betrekking tot de gronden waarop het tankstation van cliënten is gelegen, evaluatiemomenten zijn opgenomen die zijn gekoppeld aan de ontwikkeling op de percelen van cliënten. Deze koppeling brengt mee dat de toekomstbestendigheid van (een deel van) de activiteiten van cliënten samenhangen met wanneer de beoogde ontwikkeling uiteindelijk gestalte krijgt. Door het vestigen van het voorkeursrecht verandert dat kader wezenlijk, nu de regie daarmee nadrukkelijker bij de gemeente wordt gelegd en de rol van cliënten daarin onzekerder wordt. Dit leidt ertoe dat cliënten niet alleen in hun positie als eigenaar van de percelen wordt geraakt, maar ook dat het voortzetten van de verhuur van het tankstation onzekerder wordt. Hoewel de huurovereenkomst op zichzelf geen onderdeel vormt van het bestreden besluit, is dit wel een relevante omstandigheid die de feitelijke impact van het voorkeursrecht aanzienlijk vergroot.
38. Tegenover al het vorenstaande staat dat het met het voorkeursrecht te dienen belang zeer beperkt is. Zoals hiervoor is toegelicht, bestaat geen reële noodzaak tot verwerving en ontbreekt iedere aanwijzing voor speculatie of prijsopdrijving. Het voorkeursrecht draagt derhalve in zeer

beperkte mate bij aan het door de gemeente gestelde doel, terwijl de nadelige gevolgen voor cliënten aanzienlijk zijn.

39. De raad had deze – samenloop van – omstandigheden in zijn belangenafweging moeten betrekken. Dat heeft de raad niet (voldoende) gedaan. Door dat na te laten, heeft de raad miskend dat het voorkeursrecht in dit geval leidt tot een onevenwichtig besluit. Het opleggen van een voorkeursrecht is ook daarom onevenredig.

V. Conclusie

40. Het bestreden besluit kan niet in stand blijven, omdat het berust op een onjuiste en onvolledige voorstelling van zaken, is genomen zonder de vereiste zorgvuldigheid en bovendien een voorkeursrecht vestigt terwijl de noodzaak daartoe ontbreekt. Cliënten hebben zich steeds constructief opgesteld en zijn bereid mee te werken aan de beoogde ontwikkeling, terwijl van speculatie of belemmering geen sprake is. Door desondanks het ingrijpend instrument van het voorkeursrecht toe te passen worden hun eigendoms- en ontwikkelingsmogelijkheden ten onrechte aanzienlijk beperkt.

VI. Verzoek

41. Cliënten verzoeken uw raad het bezwaar gegrond te verklaren, het bestreden besluit te herroepen, het gevestigde voorkeursrecht met betrekking tot de percelen van cliënten door te halen in de openbare registers, opnieuw in overleg te treden met cliënten teneinde te bezien op welke wijze in onderlinge samenwerking invulling kan worden gegeven aan de beoogde ontwikkeling van de percelen tot een P&R-locatie en aan cliënten een proceskostenvergoeding toe te kennen op basis van het Besluit proceskosten bestuursrechten.
42. Cliënten behouden zich het recht voor hun bezwaargronden nader aan te vullen.

Met vriendelijke groet,
Boels Zanders NV

5.1.2e



M.P. Peters

Bijlage(n)

Bijlage 1: De zienswijze van cliënte op het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit d.d. 2 december 2025

Bijlage 2: Besluit van de raad van 10 februari 2026 tot het vestigen van een voorkeursrecht

Bijlage 3: Rapport 'Parkeren op afstand'

Bijlage 4: Programma van Eisen d.d. 2022

Bijlage 5: Verslagen van de gesprekken met de gemeente d.d. 11 maart 2025 en 15 juli 2025

Bijlage 6: 9.10-verzoek d.d. 2 december 2025

Bijlage 7: Reactie gemeente op 9.10-verzoek d.d. 9 december 2025

—
BOELS
ZANDERS
—

ADVOCATEN
LAWYERS

Bijlage 1

Aangetekend en per e-mail

Gemeente Maastricht
T.a.v. de raad
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

M.P. Peters
Advocaat
Postbus 490, NL-5900 AL Venlo
maarten.peters@bz.nl
T +31 88 304 02 15

ZIENSWIJZE ONTWERP-RAADSBESLUIT

Tevens per e-mail **post@maastricht.nl** en 5.1.2e

Plaats/Datum Venlo, 2 december 2025
Betreft Zienswijze ontwerp-raadsbesluit inzake voorkeursrecht Via Regia Maastricht
Onze referentie MP/MP/7027583
Uw referentie 1894326

Geachte raadsleden,

Namens cliënten, 5.1.2e en 5.1.2e, bericht ik u in verband met het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht (hierna: 'college') van 18 november 2025 om een voorkeursrecht te vestigen op de percelen, kadastraal bekend als gemeente Maastricht, sectie K, nummers 3595, 3737 en 3738 (hierna: 'percelen'). Deze percelen zijn gelegen op de hoek van de Porseleinstraat en de Via Regia te (6216 BW) Maastricht.

De percelen waarop een voorkeursrecht is gevestigd zijn eigendom van wijlen 5.1.2e 5.1.2e. Cliënten zijn de erfgenamen van 5.1.2e. Onderdeel van de voorkeursrechtbeschikking van het college is een raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit. Het college heeft de mogelijkheid gegeven tot 3 december 2025 een zienswijze in te dienen op het ontwerp-raadsbesluit. Met deze brief ga ik daartoe namens cliënten tijdig over.

I. Zienswijze

a. *Onevenredige inbreuk op het eigendomsrecht*

1. Indien de raad een voorkeursrecht vestigt op de percelen van cliënten, dan leidt dit tot een onevenredige inbreuk op hun eigendomsrecht. Een bestendinging door de raad van het voorkeursrecht van het college heeft immers tot gevolg dat cliënten indien zij de percelen willen verkopen deze als eerste aan de gemeente moeten aanbieden. Zij zijn dus niet meer vrij om zelf te bepalen aan wie zij de percelen verkopen. Dit is in strijd met het eigendomsrecht van artikel 1 Eerste Protocol van het EVRM. Dit fundamenteel, grondwettelijk beschermd recht, mag slechts onder zwaarwegende omstandigheden worden beperkt. In het ontwerp-raadsbesluit ontbreekt echter een overtuigende motivering waaruit blijkt dat deze inbreuk noodzakelijk en proportioneel is. Evenmin blijkt uit het ontwerp-raadsbesluit of de raad heeft onderzocht of minder ingrijpende instrumenten beschikbaar zijn om hetzelfde doel te bereiken. Cliënten verzoeken de raad derhalve het voorkeursrecht niet te vestigen.

b. *Daling waarde grond*

2. Indien de raad besluit een voorkeursrecht te vestigen op de percelen van cliënten, dan heeft dit negatieve gevolgen voor de waarde van het eigendom van cliënten. Doordat in dat geval een eerste recht van koop voor de gemeente geldt, daalt de waarde van de grond. Bij een voorgenomen verkoop is immers maar sprake van één gegadigde is, terwijl met een vrije verkoop kan worden verkocht aan de hoogsteieder. Als meerdere bidders elkaar moeten beconcurreren, dan ligt de prijs natuurlijk hoger. Door dit vooruitzicht wordt eigendom van cliënten minder waard. De gevolgen daarvan voor cliënten zijn onterecht en niet in verhouding tot het doel dat met het voorkeursrecht wordt beoogd.

c. *Ondeugdelijke onderbouwing*

3. Het ontwerp-besluit van uw raad wordt gebaseerd op het door adviesbureau Goudappel uitgebrachte adviesrapport van d.d. 22 juli 2025. Dit onderzoek is echter gebaseerd op onjuiste uitgangspunten waardoor de conclusies van dit onderzoek niet kunnen worden gevolgd en een voorkeursrecht niet op basis van voornoemd onderzoek op de percelen van cliënten kan worden gevestigd. Daarvoor is het volgende redengevend:
 - In het adviesrapport is onderzocht of de genoemde locaties, waaronder de percelen van cliënten, 'beschikbaar' is. Daaronder wordt blijkens het adviesrapport verstaan: "Is de locatie beschikbaar en heeft het ruimte voor voldoende parkeerplekken (op

de relevante momenten)?" (zie bijlage III van het rapport). De 'beschikbaarheid' van de percelen van cliënten zijn beoordeeld met een '++', hetgeen volgens het adviesrapport betekent: "zeer kansrijke locatie". De percelen zijn echter in eigendom van cliënten, waardoor onduidelijk is waarom tot het oordeel wordt gekomen dat de hoogste score op het aspect beschikbaarheid. Ter vergelijking: percelen waarop overheidsgebouwen aanwezig zijn en waarvan mag worden aangenomen dat daarmee makkelijk afspraken zijn te maken, worden op het punt 'beschikbaarheid' daarentegen aangemerkt met een '-' (zie: 14. Belastingdienst of 16. Rechtbank).

- Een P&R op de percelen van cliënten scoort op het aspect 'omgeving', een '+'. Daaronder wordt blijkens het adviesrapport verstaan: "Ontstaat er hinder voor omwonenden en/of andere belanghebbenden wanneer een parkeervoorziening wordt gerealiseerd op deze locatie?". Ook dit kunnen cliënten niet plaatsen omdat de omgeving juist kritisch was over een P&R op deze locatie.¹
- In de beschrijving onder het kopje "15. Verkeersplein Via Regia" wordt benoemd dat "idealiter geen groen wordt opgeofferd". Dit insinueert dat op de percelen van cliënten en de gemeente geen groen is gelegen. Ook dat is onjuist. Aan de percelen van cliënten én van de gemeente is ten dele de bestemming 'Groen' toegekend, alsmede zijn er daarop feitelijk verschillende groenstrookjes aanwezig. Indien een P&R op deze locatie wordt gerealiseerd dan dienen deze groenstrookjes dus te worden opgeofferd. Cliënten vinden deze 'eis' van de gemeente bovendien opmerkelijk, nu de gemeente zelf verschillende percelen nabij de percelen van cliënten in eigendom heeft waarop een P&R zou kunnen worden gerealiseerd maar aan die percelen (voornamelijk) de bestemming 'Groen' is toegekend.

d. *Doorkruising lopende gesprekken*

4. Cliënten, de gemeente, Wyckerveste en HB Capital voeren, al dan niet gezamenlijk, al sinds 2018 gesprekken over de toekomstige invulling van het gebied rondom de Via Regia te Maastricht en daarmee ook de percelen van cliënten. Deze gesprekken zagen niet alleen op de ontwikkeling van de percelen van cliënten, maar ook op de percelen van Wyckerveste en HB Capital (winkelcentrum Brusselse Poort).
5. Gesproken is op welke wijze de percelen van cliënten als P&R of anderszins konden worden gebruikt. Daarbij zijn verschillende alternatieven besproken, waarbij ook (ruwe) schattingen m.b.t. investeringen en potentiële huurinkomsten aan de orde zijn gekomen. Ook is gekeken naar ontwikkelmogelijkheden waarin horeca voorkomt. Hierbij is rekening gehouden met een door de gemeente opgesteld programma van eisen (PvE), waarin is bevestigd dat

¹ [Park & ride bij Via Regia Maastricht in beeld, ondanks tegenstand van buurtnetwerk dat wijst op nu al slechte luchtkwaliteit | De Limburger](#)

Wyckerveste en cliënten samen een ontwikkeling opstellen. Dit PvE is als **bijlage** aan deze zienswijze gehecht. Vervolgens zijn deze voorstellen meegenomen in de ontwikkelstudie van het zogenaamde gebied 'Hart van West', dat betrekking had op de percelen van cliënten, Wyckerveste, HB Capital (winkelcentrum Brusselse Poort) en de gemeente Maastricht. De bedoeling van cliënten om er met de gemeente uit te komen was dan ook ruimschoots bij haar bekend.

6. Vervolgens heeft het college op 18 november 2025, zonder enige aankondiging daartoe en ondanks de gesprekken die liepen, een voorkeursrecht gevestigd op de percelen. Cliënten hebben daarop met verbazing gereageerd. Het is cliënten volkomen onduidelijk waarom de gemeente zomaar de stekker uit deze gesprekken trekt en overgaat tot het vestigen van een voorkeursrecht. Het vestigen van een voorkeursrecht is dan ook onbegrijpelijk, onnodig, doet de constructieve gesprekken geweld aan en zit privaatrechtelijke overeenstemming én private ontwikkelslagkracht in de weg.
7. Cliënten herhalen dat zij graag met de gemeente in gesprek gaan om te verkennen of er via een privaatrechtelijke (intentie)overeenkomst consensus bereikt kan worden over plannen en belangen van de gemeente op hun percelen. Cliënten verzoeken uw raad dan ook het gesprek verder aan te gaan zonder het keursmerk van een voorkeursrecht.
 - e. *Er bestaat geen noodzaak tot het vestigen van een voorkeursrecht*
8. In het ontwerp-raadsbesluit is overwogen dat het voorkeursrecht wordt opgelegd om de regie te houden op de verwerving en de herontwikkeling van de onroerende zaken tot een P&R-voorziening, en dat met het opleggen van het voorkeursrecht speculatie en prijsopdrijving wordt voorkomen. Gelet op de navolgende redenen bestaat echter geen noodzaak voor het vestigen (bestendigen) van het voorkeursrecht door de raad.

De P&R-plannen leiden niet tot een waardestijging, maar een waardedaling

9. Ten eerste geldt het volgende. Het instrument van het voorkeursrecht wordt gebruikt om mogelijk een P&R op de percelen te realiseren. Er is geen enkele aanleiding te veronderstellen dat de plannen tot aanleg van een P&R zullen leiden tot grondspeculatie of prijsopdrijving. Integendeel, het is eerder te verwachten dat de percelen hierdoor in waarde zullen dalen, zeker ten opzichte van omliggende percelen waarop relatief meer zal zijn toegestaan. Immers, op grond van het Bestemmingsplan Maastricht West, onderdeel van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan gemeente Maastricht, is aan de percelen de bestemming Bedrijf toebedeeld, waardoor de percelen voor velerlei en lucratieve bedrijfsactiviteiten kunnen worden gebruikt. De toegedachte functie van een P+R (met

mogelijk aanverwante voorzieningen waaronder horeca), betreft een duidelijke *downgrade* van de mogelijk toegestane activiteiten op de percelen. Hierdoor wordt de marktwaarde niet vergroot maar juist verkleind. Hierdoor wordt de grond voor derden (speculanten) juist minder interessant.

10. Met andere woorden valt niet in te zien dat de percelen vanwege de toegedachte functie zullen worden doorverkocht voor een prijs die toekomstige gemeentelijke ontwikkelingen in de weg zullen zitten. Daarmee is geen noodzaak om omwille van grondspeculatie en prijsopdrijving een voorkeursrecht te vestigen op de percelen en bestaat geen rechtvaardiging voor het gebruiken van het instrument van het voorkeursrecht.

Door gemeente gewenste ontwikkeling kan ook middels privaatrechtelijke weg worden bereikt

11. Ten tweede is in de onderhavige situatie duidelijk dat de gemeente haar doel – het realiseren van beoogde ontwikkeling – ook via privaatrechtelijke weg kan bereiken, zonder dat een voorkeursrecht hoeft te worden gevestigd.
12. Zoals onder randnummers 4 en 5 hiervoor is beschreven, hebben cliënten op verschillende manieren duidelijk aan de gemeente laten weten én zien mee te willen denken en werken aan de door de gemeente gewenste invulling van de percelen en zo nodig overeenkomsten met de gemeente te sluiten zodat e.e.a. mogelijk wordt gemaakt. Dit kan dan ook geen reden zijn om een voorkeursrecht te vestigen.
13. Dat cliënten serieus bereid zijn mee te bewegen in naar de door de gemeente beoogde ontwikkeling, blijkt bovendien ook uit de omstandigheid dat zij gelet op de gesprekken met de gemeente Maastricht en voornoemde derde partijen hebben gewacht met het geven van een andere invulling aan het voormalig autobedrijf en daarbij behorende woning. Dat is ook de reden waarom deze op dit moment geen invulling kennen. Cliënten benadrukken dat zij positief tegenover de plannen van de gemeente staan en er onderling willen uitkomen om de beoogde ontwikkeling op hun percelen mogelijk te maken. Kortom: niet gesteld kan worden dat niet de privaatrechtelijke weg kan worden bewandeld om te komen tot de beoogde ontwikkeling. Derhalve kan niet worden volgehouden dat het opleggen van een voorkeursrecht noodzakelijk en gerechtvaardigd is om de beoogde ontwikkeling te realiseren.
14. Kennelijk vindt de gemeente zelf óók dat de beoogde ontwikkeling net zo goed via de privaatrechtelijke weg kan worden bereikt, waardoor de noodzaak tot het vestigen van een voorkeursrecht op de percelen totaal ontbreekt. Zij heeft daartoe eerder immers het hiervoor

genoemde gedetailleerde PvE opgesteld. Daarin heeft de gemeente benadrukt (lees: de eis gesteld) dat cliënten in samenspraak met Wyckerveste een plan ontwikkelen, het tankstation van cliënten dat op grond van de gemeente is gebouwd en waarvoor een huurovereenkomst met de gemeente is gesloten verdwijnt, hiervoor in de plaats een mobiliteitshub komt en in samenspraak met cliënten afspraken worden gemaakt over de verlenging van voornoemde huurovereenkomst. Hieruit volgt duidelijk dat de gemeente graag de privaatrechtelijke weg bewandelt en er met cliënten uit wil komen. Cliënten staan er nog steeds voor open het privaatrechtelijke spoor verder op te pakken en tot overeenstemming te komen. Het stoppen van dit spoor doet geweld aan de reeds opgebouwde verhoudingen en de goede wil van partijen om er onderling uit te komen. Daardoor is er geen noodzaak tot het vestigen van een voorkeursrecht, integendeel.

Door gemeente gewenste ontwikkeling kan worden verzekerd met planologisch instrumentarium

15. Ten derde beschikt de gemeente over ruime mogelijkheden om via het bestemmingsplan/ omgevingsplan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vast te leggen. Hierdoor kan de gemeente bepalen welke functies op welke plaatsen zijn toegestaan. Daarmee wordt reeds een aanzienlijk deel van de sturingsbehoefte afgedekt. Grondgebruik en ontwikkelingsmogelijkheden worden immers primair door het planologisch regime bepaald, niet door eigendomsverhoudingen. De noodzaak van het vestigen van een voorkeursrecht is ook om die reden niet aanwezig.
 - f. *De ondernemingsrechtelijke- en fiscale belangen van cliënten wegen zwaarder dan het algemeen belang*
16. Op de percelen is gelegen Autobedrijf Van der Cruijs B.V. met bijbehorende woning en tuin alsmede een parkeerterrein. Dit bedrijf is jarenlang geëxploiteerd als autogarage. In navolging van het overlijden van 5.1.2e hebben cliënten besloten de bedrijfsactiviteiten van Auto Bedrijf Van der Cruijs B.V. definitief te beëindigen. Cliënten zijn de percelen omwille van ondernemingsactiviteiten in privé gaan verhuren aan Van der Cruijs beheer B.V. Cliënten hebben het vastgoed (percelen K3595 en K3738 met opstallen) op 10 november 2025, dus net voor het vestigen van het voorkeursrecht, verkocht aan Van der Cruijs beheer B.V. Van deze B.V. zijn cliënten de enige bestuurder en aandeelhouder. De reden voor de verkoop is tweeledig:
 - a. Zij wensen de ondernemingsactiviteiten van deze percelen en het zich daarop bevindende vastgoed door te zetten vanuit een rechtspersoon, te weten Van der

Cruijs beheer B.V. De vervreemding is dus technisch noodzakelijk om de bedrijfsvoering op de gewenste wijze te kunnen voortzetten.

- b. Op grond van belastingwetgeving valt het vastgoed, te weten het onroerend goed waarop thans een voorlopig voorkeursrecht is gevestigd, momenteel onder de zogenaamde terbeschikkingstellingsmaatregel (TBS) in box 1. Dat betekent dat huurinkomsten in box 1 moeten worden afgerekend en (bedrijfs)kosten niet aftrekbaar zijn. Vanwege het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten en daarmee ook het vervallen van de TBS-regeling, valt het onroerend goed vanaf 1 januari 2026 echter niet meer in box 1, maar in box 3. Dit leidt voor cliënten tot fiscaal onwenselijke gevolgen. Om (tijdelijke) sfeerovergang van box 1 naar box 3 te voorkomen, hebben zij de percelen op 10 november 2025 aan Van der Cruijs beheer B.V. verkocht.
17. De notariële levering van de percelen stond gepland voor 27 november 2025. Vanwege het gevestigde voorkeursrecht van het college, wordt de geplande notariële levering doorkruist. Gelet op voornoemde redenen is dit voor cliënten zeer problematisch.
 18. De parlementaire geschiedenis van artikel 10, zesde lid, Wvg – de ongewijzigde voorloper van artikel 9.10 Ow – erkent expliciet dat situaties waarin een eigenaar “om technische redenen zijn bedrijfsvorm aanpast” behoren tot de categorie waarin de aanbiedingsplicht achterwege kan blijven. De wetgever noemt daarbij juist het voorbeeld van omzetting of inbreng in een vennootschap, omdat het voorkeursrecht dergelijke noodzakelijke bedrijfsstructureringshandelingen niet behoort te frustreren.
 19. In dit geval gaat het dus niet om een vervreemding die de gemeentelijke planvorming doorkruist of leidt tot het risico van speculatie/prijsophoging, maar om een interne reorganisatie die uitsluitend is gericht op een betere borging van ondernemingsactiviteiten van cliënten en het verkrijgen van een andere fiscale positie. De eigendom blijft met andere woorden binnen dezelfde zeggenschapssfeer; er vindt geen marktoverdracht plaats die afbreuk doet aan de doelen van het voorkeursrecht. Zulks is ook door de heer Ed Frehen, werkzaam bij notariskantoor Heijnen te Eijsden, op 22 november 2025 per e-mail aan de gemeente bevestigd. Met het toestaan van deze vervreemding wordt de gemeente derhalve niet in haar verwervingspositie benadeeld.
 20. Indien uw raad zou overgaan tot vestiging van een voorkeursrecht, dan leidt dat ertoe dat cliënten de percelen niet meer kunnen leveren aan Van der Cruijs beheer B.V. Hierdoor worden cliënten in grote mate gehinderd in de vrijheid van ondernemerschap en de daarmee samenhangende inrichtingsvrijheid. Zij kunnen dan immers hun (interne)

herstructureringsvoornemen niet doorzetten. Dit heeft ook onmiskenbaar grote fiscale consequenties voor cliënten. Deze belangen wegen zwaar.

21. Daartegenover staat het algemeen belang dat de beoogde ontwikkeling wordt gerealiseerd. Op dit moment staat niet vast dat de beoogde ontwikkeling daadwerkelijk (financieel) haalbaar is en gerealiseerd gaat worden. Daarbij komt, zoals ook hiervoor vermeld, dat de vestiging van een voorkeursrecht niet noodzakelijk is voor het bereiken van de beoogde ontwikkeling van een P&R nu dit net zo goed (lees: beter) via de privaatrechtelijke en planologische weg kan worden bereikt.
22. Kortom: de individuele belangen van cliënten wegen zwaarder dan het algemeen belang, waardoor het niet is aangewezen een voorkeursrecht op de percelen te vestigen. Ook om deze reden verzoeken cliënten uw raad geen voorkeursrecht te vestigen op de percelen.

II. Conclusie

Gelet op het vorenstaande wordt uw raad verzocht om af te zien van de bestending van het voorkeursrecht op de percelen. Wij zijn uiteraard graag bereid tot het geven van een verdere toelichting.

Met vriendelijke groet,
Boels Zanders NV

5.1.2e

M.P. Peters

Bijlage(n)

1. Programma van Eisen

Bijlage 1

Programma van Eisen voor P+R Maastricht-West en ontwikkeling aan rotonde Via Regia

5.1.2e

5 april 2022

1.1 Aanleiding

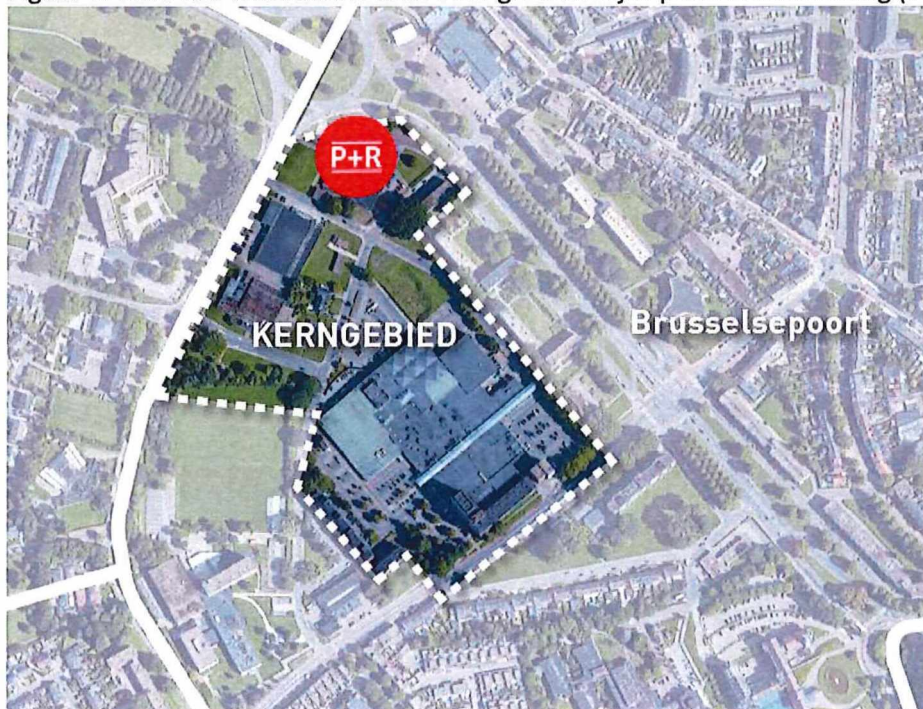
Gemeente Maastricht heeft de ambitie om het aantal P+R-parkeerplaatsen uit te breiden. De gemeenteraad heeft via een amendement prioriteit gegeven aan de uitbreiding van P+R Maastricht Noord. Daarnaast zal conform het vastgestelde raadsvoorstel ook worden onderzocht wat nodig is om op andere locaties in de stad P+R-voorzieningen te realiseren. Eén van die locaties is Maastricht-West.

1.2 Hart van West

Beoogd wordt om ongeveer 250 P+R-plekken te realiseren bij het verkeersplein Via Regia, in de wijk Brusselsepoort. Voor dit gebied is afgelopen jaar een gebiedsvisie met de naam 'Hart van West' opgesteld samen met twee private partijen met vastgoedbelangen in het gebied; HB-capital en Wyckerveste.

In de gebiedsvisie is een gezamenlijke parkeervoorziening opgenomen, die gecombineerd kan worden met de P+R-ambitie van de gemeente (zie rode stip in figuur 1). Gedacht wordt aan een gebouwde voorziening die eventueel gecombineerd kan worden met parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en een horecavoorziening o.i.d.

Figuur 1: Hart van West met locatie voor gezamenlijke parkeervoorziening (inclusief P+R)



1.3 Randvoorwaarden

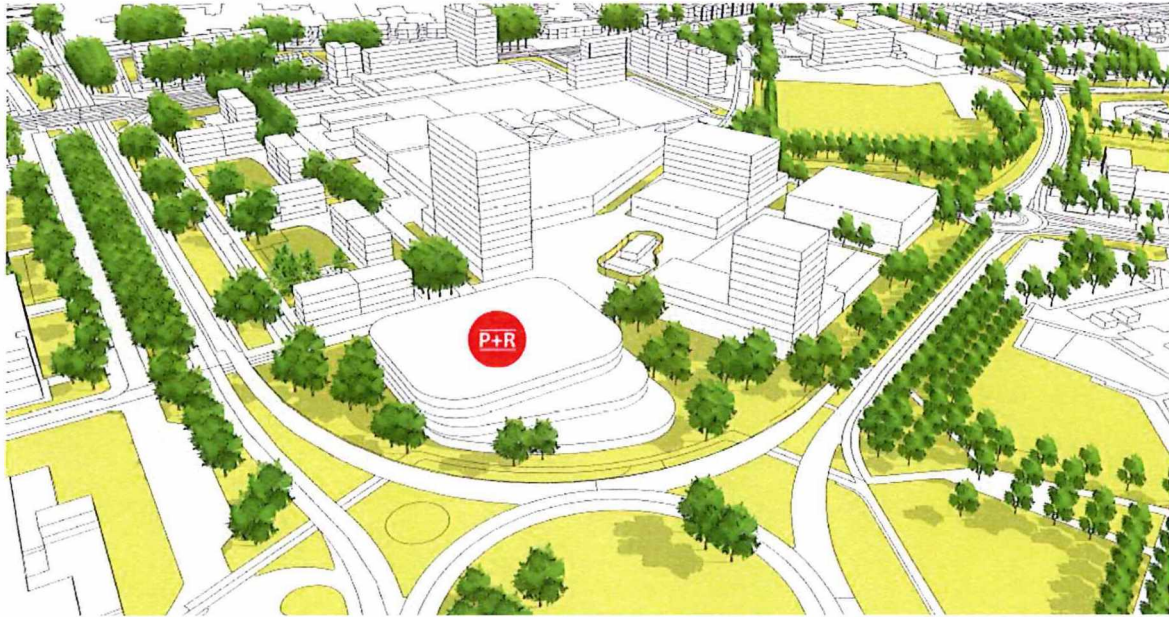
We stellen de volgende randvoorwaarden voor:

- Wyckerveste en familie vd Cruijs (beiden gebiedspartners) stellen samen een ontwikkeling op voor dit gebied;
- Het uitgangspunt voor de ontwikkeling is de kavel ingesloten door het verkeersplein Via Regia, Artsenijstraat en Eenhoornsingel;
- Wellicht kan een ontwikkeling gekoppeld aan de noordzijde van de jumpinghal hieraan gekoppeld worden;
- De ontwikkeling dient te passen binnen de opgestelde gebiedsvisie voor dit gebied en de stadsbrede Omgevingsvisie Maastricht 2040;
- De ontwikkeling draagt bij aan het parkeervrij maken van het gehele gebied tussen Porseleinstraat Aesculaapstraat eenhoornsingel en Artsenijstraat;
- Het groene karakter van het kavel en omgeving dient behouden te worden;
- Bij de indeling van het kavel dient rekening gehouden te worden met het fietspad rondom het verkeersplein en een vrije zichtlijn (in de vorm van een groene wig) van de Porseleinstraat richting het winkelcentrum Brusselse Poort;
- Qua functies kan gedacht worden aan woningbouw en horeca met eventueel buitenterras. De parkeerbehoefte hiervan dient op eigen terrein gefaciliteerd te worden, eventueel samen met (een deel van de) parkeerbehoefte van ontwikkelingen in de directe omgeving;
- In het plan dient een gebouwde P+R-voorziening met ongeveer 250 plekken (op topdagen) opgenomen te worden. Op niet topdagen is samengebruik mogelijk:
- Een parkeerterrein met maaiveldparkeren en 1 of 2 losse gebouwen zijn niet wenselijk, ook niet als tussenfase;
- Het tankstation met fossiele brandstoffen verdwijnt. Hiervoor in de plaats komt een mobiliteitshub met (snel-)laders voor e-voertuigen en nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelauto's en deelfietsen;
- In samenspraak met familie vd Cruijs afspraken maken over verlenging huurovereenkomst;
- Het natransport voor P+R door middel van een pendelbus wordt georganiseerd door de gemeente. De bussen halteren op de nabij gelegen 'oude' bushalte aan de Via Regia. Het plan dient te voorzien in een logische looproute tussen het parkeren en de bushalte;
- De in- en uitgang naar de parkeervoorziening sluiten aan op het verkeersplein Via Regia, vergelijkbaar met de in- en uitgang naar het huidige tankstation;
- De Artsenijstraat mag tussen de Eenhoornsingel en de Porseleinstraat vervallen en evt. bebouwd worden;
- Tussen de Eenhoornsingel en de Porseleinstraat wel een open corridor laten met fiets-voetgangersverbinding.

2. Eindbeeld

Qua gewenst eindbeeld is in de gebiedsvisie 'Hart van West' een meerlaagse parkeervoorziening met ca. 600 parkeerplekken in een groene omgeving opgenomen. Getekend is een gebouw met een oppervlak van ca. 5000 m² dat gecombineerd kan worden met aanvullende voorzieningen en/of horeca.

Figuur 2: Meerlaagse parkeervoorziening (inclusief P+R)



3 Grondpositie

Het terrein dat beoogd is voor de parkeervoorziening is niet volledig in eigendom van de gemeente. De totale oppervlak betreft bijna 10.000 m², waarvan zo'n 5000 m² in private handen (van de familie Van der Cruijs). Ook zijn er op dit moment bedrijfsactiviteiten die verplaatst of gesaneerd zouden moeten worden om het gewenste eindbeeld te realiseren. Het gaat om de volgende onderdelen:

- Kavel 3737 met woning in privé-eigendom;
- Kavel 3738 met autogarage in privé-eigendom;
- Kavel 3595 met bedrijfsterrein voor parkeren in privé-eigendom;
- Kavel 4650 met tankstation op grond in eigendom van de gemeente (waarbij de grond voor het tankstation langjarig aan fam. Van der Cruijs wordt verhuurd);
- Kavel 4823 met parkeervoorziening (ca. 25 plekken) in eigendom van de gemeente en wordt verhuurd aan Wyckerveste als parkeerplaats voor de Glowgolf;

Figuur 2: Kavels en eigendom op en rondom beoogde parkeervoorziening



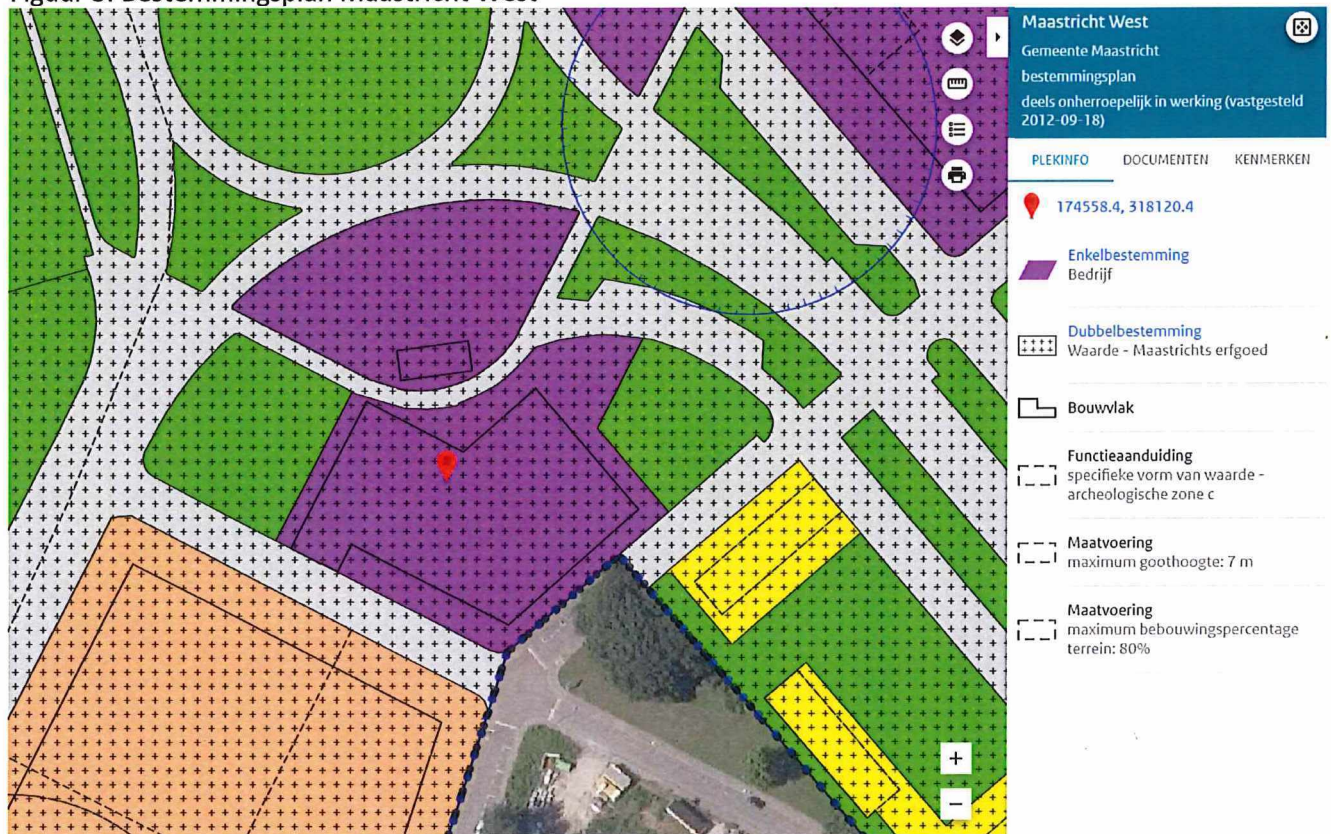
4 Bestemmingsplan

Waarschijnlijk zal de nieuwe functie niet passen in het huidige bestemmingsplan, omdat:

- Parkeren valt niet binnen het huidige bestemmingsplan;
- De huidige eigendomspositie levert een suboptimaal bouwplot;
- Een horecafunctie op deze locatie is nu strijdig met het bestemmingsplan;
- Gemeentelijke medewerking is nodig voor continuering van het tankstation.

Daar zullen in een later stadium nog afspraken over gemaakt worden.

Figuur 3: Bestemmingsplan Maastricht West



—
BOELS
ZANDERS
—

ADVOCATEN
LAWYERS

Bijlage 2



Raadsvoorstel

Van: Burgemeester en Wethouders
Aan: Gemeenteraad
Collegevergadering: 16 december 2025
Domeinvergadering: 6 januari 2026
Portefeuillehouder: Wethouder Bastiaens, Wethouder Fokke, Wethouder Aarts
Opsteller: 5.1.2e en 5.1.2e
E-mail adres: 5.1.2e
Telefoonnummer: 5.1.2e
Afdeling: Vastgoed / Mobiliteit
Volgnummer: 11-2026
Registratienummer: 2025.04523
Raadsvergadering: 10 februari 2026
Openbaarheid: Openbaar

Onderwerp

Bestendigen gemeentelijk voorkeursrecht ten behoeve van realisatie P+R Maastricht West

Samenvatting

De raad besluit op basis van artikel 9.1, eerste lid, onder b Omgevingswet een voorkeursrecht te vestigen op een drietal percelen gelegen aan het verkeersplein Via Regia te Maastricht. Hiermee wordt het reeds door het college van burgemeester en wethouders gevestigde (voorlopig) voorkeursrecht op deze percelen bestendigd. Het voorkeursrecht houdt in dat wanneer de eigenaar de desbetreffende gronden wenst te vervreemden, hij de gronden eerst aan de gemeente dient aan te bieden. Door het vestigen van het voorkeursrecht streeft de gemeente de regie te houden op de ontwikkeling van Park + Ride (P+R) Maastricht West die op deze locatie wordt beoogd.



Beslispunten

De raad besluit:

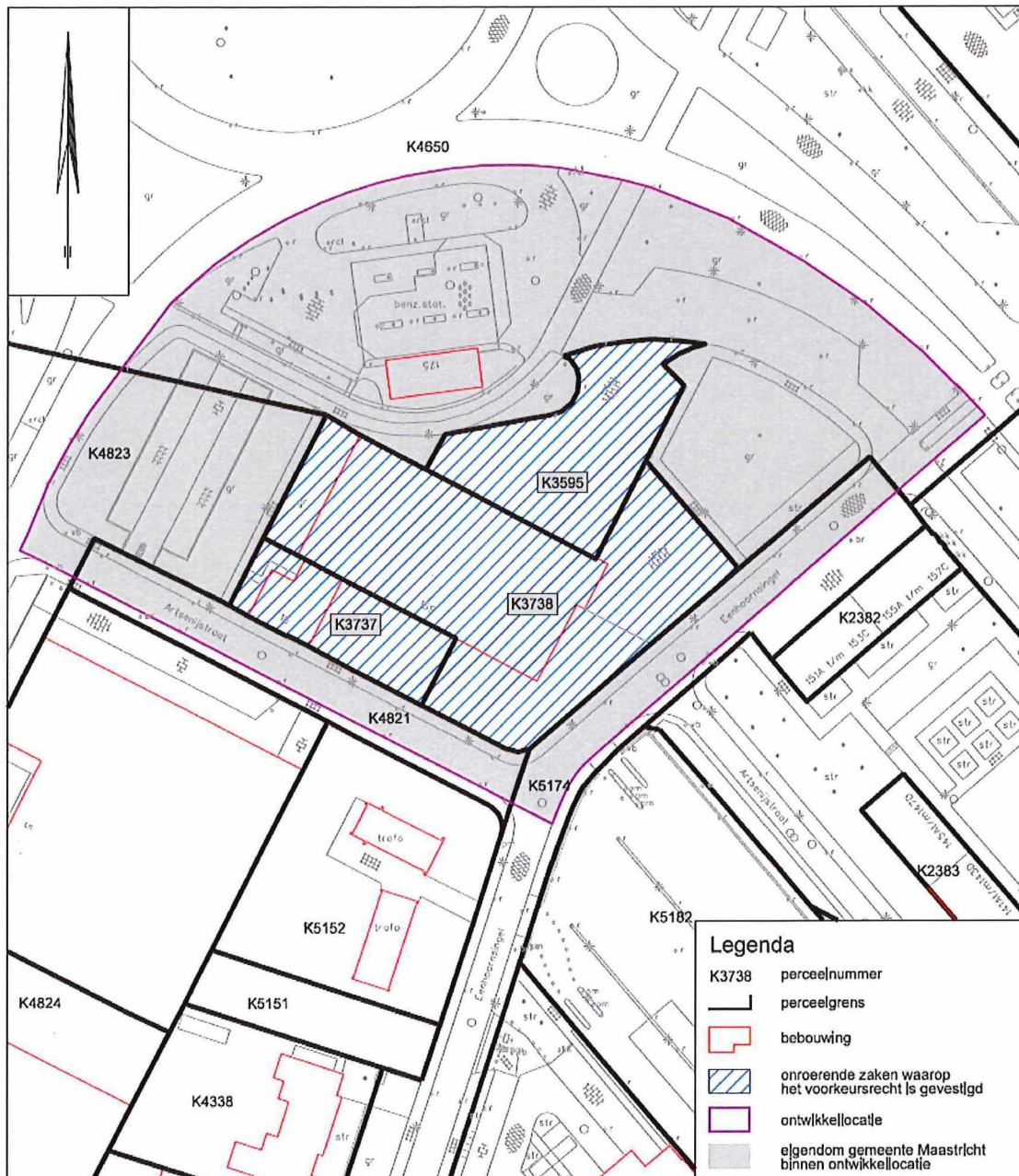
1. Kennis te nemen van de beschikking van het college van burgemeester en wethouders van 18 november 2025 tot het vestigen van het gemeentelijk voorkeursrecht (ex artikel 9.1, tweede lid Omgevingswet) op de percelen gelegen aan het verkeersplein Via Regia;
2. Dat er door ons zojuist, op 10 februari 2026, een geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht is vastgesteld, welke als planologische grondslag kan dienen op basis waarvan het door het college gevestigde voorkeursrecht kan worden bestendig (aangezien de beoogde functie nog niet is toegedeeld in een Omgevingsplan);
3. Te concluderen dat er een zienswijze is ingediend aangaande de ontwerp voorkeursrechtbeschikking (c.q. het ontwerp raadsbesluit en het daarbij behorende ontwerp raadsvoorstel) en in dat kader in te stemmen met de 'Nota van beantwoording zienswijze' en deze derhalve vast te stellen;
4. Op basis van artikel 9.1, eerste lid, onder b Omgevingswet een voorkeursrecht te vestigen op de percelen zoals aangegeven op de bij deze als zodanig gewaarmerkte grondtekening LDC-1098R d.d. 31 oktober 2025 en perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 10 februari 2026, waarop zijn vermeld de bij de vestiging betrokken percelen, hun grootte, alsmede de naam van de eigenaar (en de rechthebbenden op de daarop rustende beperkte rechten), één en ander volgens de openbare registers van het Kadaster per 10 december 2025;
5. Te concluderen dat het onderhavige besluit van rechtswege vervalt drie jaar na het ingaan van dat besluit, tenzij voor dat tijdstip de functies waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, zijn toegedeeld in het omgevingsplan;
6. Toepassing te geven aan de artikelen 16.32b en 16.82a van de Omgevingswet en de voorkeursrechtbeschikking:
 - a) bekend te maken aan de grondeigenaar en deze te informeren over de procedurele en materiële rechtsgevolgen van dit besluit (van beperkt gerechtigden is niet gebleken);
 - b) binnen vier dagen na bekendmaking in te schrijven in de openbare registers van het Kadaster;
 - c) ter kennisgeving middels een zakelijke beschrijving te publiceren in het Gemeenteblad alsmede kennis te geven van de terinzagelegging;
7. Te mandateren aan het college van burgemeester en wethouders:
 - a) de inschrijving van de voorkeursrechtbeschikking in de openbare registers van het kadaster, waartoe het college alle bevoegdheden kan aanwenden die noodzakelijk zijn om tot tijdige inschrijving over te gaan;



- b) de bevoegdheid tot het (gedeeltelijk) intrekken van het door de raad gevestigde voorkeursrecht;
 - c) de doorhaling van het voorkeursrecht in de openbare registers in geval het voorkeursrecht is ingetrokken of vervallen of de voorkeursrechtbeschikking is vernietigd zoals bedoeld in artikel 9.5 Omgevingswet;
8. De voorkeursrechtbeschikking, de grondtekening LDC-1098R d.d. 31 oktober 2025, de perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 10 februari 2026 en de brief aan de grondeigenaar te ondertekenen.

1. Aanleiding en bevoegdheden

Als uitwerking van de Omgevingsvisie Maastricht 2040, vastgesteld in oktober 2020, is het Realisatieplan 'Parkeren op Afstand' (hierna ook: Realisatieplan) in oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. In het Realisatieplan is als doel opgenomen om het aantal parkeerplekken op afstand in de komende 10 jaar substantieel uit te breiden. In het Realisatieplan is de locatie verkeersplein Via Regia als voorkeurslocatie aangemerkt voor de realisatie van een Park + Ride (P+R) in Maastricht West en werd ingestemd met nader onderzoek om desbetreffende locatie te verwerven. In december 2023 is aan de raad toegezegd om een verdere verkenning te maken van P+R-locaties in Maastricht West en de raad te informeren over de uitkomsten. Het uitgevoerde onderzoek (opgesteld door adviesbureau Goudappel d.d. 22 juli 2025, bijlage 4) bevestigt dat de locatie verkeersplein Via Regia het meest kansrijk is. In de Omgevingsvisie 2040 (versie 2026) is voornoemde locatie zodoende aangewezen als beoogde ontwikkellocatie.



figuur 1 beoogde ontwikkellocatie met weergave van de eigendomsverhouding en de percelen waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De beoogde ontwikkellocatie is op dit moment deels eigendom van de gemeente (grijs gearceerd op bovenstaande kaart), een deel van die gemeentelijke gronden verhuurt de gemeente momenteel. Het andere deel van de ontwikkellocatie is in eigendom bij een derde.

Op 18 november 2025 heeft het college op grond van artikel 9.1, tweede lid van de Omgevingswet besloten (bijlage 5) om een (voorlopig) voorkeursrecht te vestigen op de bij derde in eigendom zijnde percelen gelegen binnen de ontwikkellocatie (met blauwe strepen gearceerd op bovenstaande kaart).



Dit voorkeursrecht is op 19 november 2025 ingeschreven in de openbare registers en inwerking getreden. Door het vestigen van het gemeentelijk voorkeursrecht heeft de gemeente een voorkeurspositie verkregen op de desbetreffende gronden. Dit houdt in dat wanneer de eigenaar de gronden wenst te vervreemden, hij de gronden eerst aan de gemeente dient aan te bieden. Dat betekent niet dat de eigenaar verplicht is om te verkopen. Hij kan zelf kiezen of en wanneer hij zijn grond(en) aan de gemeente wilt verkopen.

Het door het college gevestigde (voorlopig) voorkeursrecht heeft een maximale geldingsduur van 3 maanden na het ingaan ervan. Voor verdere voortzetting van de werking van het voorkeursrecht is het nodig dat de raad het voorkeursrecht bestendigt.

2. Beoogd effect

Beoogd wordt het door het college gevestigde (voorlopig) voorkeursrecht te bestendigen. De tijdens deze vergadering (10 februari 2026) door de raad vastgestelde geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht 2040 (versie 2026) kan als planologische grondslag dienen op basis waarvan het voorkeursrecht door de raad kan worden bestendigd.

Met het bestendigen van het gemeentelijk voorkeursrecht behoudt de gemeente Maastricht een betere positie als de eigenaar van de gronden tot voorgenomen verkoop overgaat.

Door actief op te treden om de regie te behouden op de ontwikkeling van de locatie, heeft de gemeente de beste mogelijkheid om de doelstellingen inzake de P+R Maastricht West te realiseren. Gedurende het verdere planproces dient het voorkeursrecht als beschermingsinstrument, waardoor ongewenste (speculatieve) verkopen kunnen worden tegengegaan.

Onder een P+R-voorziening verstaan we in dit kader een openbare (bij voorkeur gebouwde meerlaagse) parkeervoorziening met mogelijk aanverwante voorzieningen waaronder horeca, waarbij vervolgens een overstap gemaakt kan worden naar het openbaar vervoer of deelmobiliteit. Het doel is om hiermee autoverkeer komende uit voornamelijk de richting Hasselt/Tongeren af te vangen en de (routes richting) binnenstad te ontlasten van dit verkeer. De gevraagde capaciteit voor de P+R-locatie in Maastricht West bedraagt tenminste 250 parkeerplekken. De wijze waarop onderhavige locatie wordt ontwikkeld wordt nog (nader) onderzocht.



3. Argumenten

1.1 *College heeft reeds een (voorlopig) voorkeursrecht gevestigd*

Het college heeft op 18 november 2025 besloten om op basis van artikel 9.1, tweede lid van de Omgevingswet een (voorlopig) voorkeursrecht, voor de duur van maximaal 3 maanden, te vestigen op de onderhavige percelen. Dit voorkeursrecht is op 19 november 2025 ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster en geldt derhalve tot uiterlijk 19 februari 2026.

2.1 *Geactualiseerde Omgevingsvisie kan als grondslag voor vestigen voorkeursrecht door raad*

Bij de vestiging van een voorkeursrecht geldt de verplichting om altijd de meest concrete grondslag voor de vestiging van het voorkeursrecht toe te passen. Als de overheid een functie heeft toegeëerd in het omgevingsplan, dan baseert het bevoegd gezag het voorkeursrecht dus altijd op het omgevingsplan. Als de functie nog niet is toegeëerd in het omgevingsplan, maar is toegedacht in de omgevingsvisie of een programma, dan is die omgevingsvisie of dat programma de juiste grondslag. In onderhavig geval is de voorziene functiewijziging nog niet toegeëerd in het Omgevingsplan. De geactualiseerde Omgevingsvisie geeft voldoende concreet inzicht in de voorziene functiewijziging en vormt daarmee de grondslag voor het vestigen van het voorkeursrecht.

3.1 *Zienswijzen ontvangen*

De totstandkoming van de voorkeursrechtbeschikking is in overeenstemming met de procedure zoals beschreven in afdeling 4.1.2 Algemene wet bestuursrecht.

In deze procedure hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad zienswijzen naar voren te brengen aangaande de ontwerp-voorkeursrechtbeschikking (c.q. ontwerp raadsbesluit en het daarbij behorende ontwerp raadsvoorstel). De gemeenteraad heeft één ontvankelijke zienswijze (bestaande uit een aantal punten) ontvangen (bijlage 7a). In bijgevoegde Nota van beantwoording zienswijze (bijlage 7b) is de ingebrachte zienswijze (en de daarin opgenomen standpunten) samengevat en voorzien van een reactie.



4.1 *De gemeente wenst de regie te behouden op de beoogde ontwikkeling van een P+R aan het verkeersplein Via Regia*

De gemeente wil in een vroeg stadium de regie houden en sturing geven aan de beoogde ontwikkeling. Met de vestiging/bestending van het gemeentelijk voorkeursrecht verkrijgt de gemeente een voorkeurspositie op de grondmarkt, meer in het bijzonder een eerste recht van koop op de in de voorkeursrechtbeschikking betrokken percelen. Deze rolkeuze (actief grondbeleid) van de gemeente past binnen de kaders van de Kadernota grond- en vastgoedbeleid Maastricht 2022.

4.2 *Bestaande, feitelijk gebruik van de gronden/ontwikkellocatie wijkt af van de toegedachte functie.*

Aan de gronden/beoogde ontwikkellocatie wordt een niet-agrarische functie, te weten P+R met mogelijk aanverwante voorzieningen waaronder horeca toegedacht. Het bestaande, feitelijk gebruik wijkt af van die toegedachte functie. De gronden waren voorheen in gebruik als autogarage met benodigde parkeerruimte en als bedrijfswoning met tuin en waren aldus overwegend in gebruik voor bedrijfsdoeleinden. Sedert de beëindiging van de bedrijfsactiviteiten worden de gronden niet meer als zodanig gebruikt en liggen de opstallen leeg.

4.3 *Vestigen/bestendigen van een voorkeursrecht is mogelijk op grond van de Omgevingswet*

Op basis van artikel 9.1 van de Omgevingswet hebben gemeenten de mogelijkheid om ten dienste van de beoogde ontwikkeling een voorkeursrecht te vestigen waarmee de gemeentelijke regiefunctie bij een ontwikkeling wordt gewaarborgd, speculatie en prijsopdrijving kan worden voorkomen en de verwervingsmogelijkheden worden vergroot. De raad kan, ingevolge artikel 9.1, eerste lid, onder b, van de Omgevingswet besluiten om een voorkeursrecht te vestigen op gronden waaraan een niet-agrarische functie wordt toegedacht en het huidige gebruik afwijkt van de toegedachte functie. De recent door de raad vastgestelde geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht 2040 (2026) kan als planologische grondslag dienen.

4.4 *Algemeen belang weegt zwaarder dan belang eigenaar*

Het gemeentelijk voorkeursrecht wordt ingezet om de regie te houden op de verwerving en de herontwikkeling van de onroerende zaken tot een P+R-voorziening. Speculatie en



prijsofdrijving wordt met de vestiging van het voorkeursrecht voorkomen. Met deze herontwikkeling wordt het aantal parkeerplekken op afstand aan de westzijde van de Maas aanzienlijk uitgebreid. Daarmee verbetert de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid en vermindert de overlast in de binnenstad en daaromheen. Dit algemeen belang weegt zwaar. Daartegenover staat het belang van de eigenaar. Hij kan zijn onroerende zaak niet meer aan iedereen verkopen, maar moet zijn eigendom eerst aan de gemeente te koop aanbieden. De verplichting om bij een voorgenomen verkoop eerst aan de gemeente te koop aan te bieden is daarbij niet onevenredig zwaar. De eigenaar is namelijk niet verplicht om tot verkoop over te gaan. Wenst de eigenaar wel tot vervreemding over te gaan dan verkrijgt hij de werkelijke waarde van het onroerend goed, waarbij bij het bepalen daarvan wordt uitgegaan van de prijs die tot stand zou zijn gekomen bij een veronderstelde verkoop in het economische verkeer tussen een redelijk handelend verkoper en een redelijk handelend koper.

In de ingebrachte zienswijze wordt melding gemaakt van aanvullende bijzondere individuele belangen van de eigenaar die zouden moeten leiden tot het afzien van de vestiging/bestemming van het voorkeursrecht. Eigenaar geeft aan het onroerend goed vanwege fiscale redenen te willen overdragen aan een aan hun toebehorende B.V.

De bevoegdheid om tot vestiging/bestemming van het voorkeursrecht bestaat wanneer er sprake is van een niet-agrarische toegedachte functie en het gebruik afwijkt van die functie. Daarvan is in onderhavig geval sprake. Het voorkeursrecht is een geschikt en noodzakelijk instrument om de beoogde ontwikkeling en tijdige verwerving veilig te stellen en gaat ongewenste (strategische) transacties tegen.

Het voorkeursrecht kan beperkingen met zich brengen voor interne bedrijfs- of fiscale herstructureringen. Deze belangen betreffen louter privaatrechtelijke en economische belangen van de eigenaar welke bij de beoordeling van de vraag of er een omgevingsrechtelijk (ruimtelijk) algemeen belang bestaat bij de vestiging van een voorkeursrecht en of het voorkeursrecht geschikt en noodzakelijk is om dat belang te verwezenlijken minder zwaar wegen dan het algemene publieke, omgevingsrechtelijke belang dat gemoeid is met de (tijdige) realisatie van de beoogde ontwikkeling.

Het voorkeursrecht vormt een beperkte inbreuk op het eigendomsrecht, tast het gebruik van de grond niet aan en waarborgt bij vervreemding vergoeding van de werkelijke waarde.

Vervreemding aan anderen dan de gemeente, wordt nu juist met de vestiging van het



voorkeursrecht voorkomen en dat is precies ook het doel. Mocht er evenwel sprake zijn van gewichtige redenen kan het college besluiten dat wordt afgezien van de aanbiedingsplicht (9.10 Omgevingswet). Daartoe is namens de grondeigenaar een verzoek ingediend dat door het college in behandeling is genomen.

5.1 *Maximale geldingsduur van 3 jaar van toepassing*

Het onderhavige besluit c.q. de voorkeursrechtbeschikking van de raad vervalt van rechtswege drie jaar na het ingaan van dat besluit, tenzij voor dat tijdstip de functies waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, zijn toegedeeld in het omgevingsplan.

6.1 *Procedurele regels uit de Omgevingswet rondom het inschrijven en het bekendmaken van het besluit tot het vestigen voorkeursrecht dienen gevolgd te worden*

Conform het bepaalde in de artikelen 16.32b en 16.82a Omgevingswet wordt de voorkeursrechtbeschikking:

- a) bekend gemaakt aan de grondeigenaar en wordt deze geïnformeerd over de procedurele en materiële rechtsgevolgen van dit besluit conform bijgevoegde concept brief (bijlage 6) (van beperkt gerechtigden is niet gebleken);
- b) binnen vier dagen na bekendmaking ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster.
- c) ter kennisgeving middels een zakelijke beschrijving gepubliceerd in het Gemeentebled alsmede wordt kennis gegeven van de terinzagelegging;

7.1 *Mogelijk om het college te mandateren*

In artikel 9.5 Omgevingswet is bepaald dat wanneer een voorkeursrecht niet meer voldoet aan de gestelde eisen (zoals gesteld in artikel 9.1 lid 1 en 2) of als de voorkeursrechtbeschikking niet tijdig is ingeschreven in de openbare registers, het bestuursorgaan dat het voorkeursrecht gevestigd heeft het voorkeursrecht onverwijld dient in te trekken. Ook is bepaald dat het bestuursorgaan ervoor dient te zorgen dat een ingetrokken, of vervallen voorkeursrecht of een voorkeursrecht waarvan de voorkeursrechtbeschikking is vernietigd onverwijld wordt doorgehaald in de openbare registers.

Door het mandateren van deze bevoegdheden aan het college, kan het college de voorkeursrechtbeschikking van de raad (gedeeltelijk) intrekken als dat nodig is en kan zij het voorkeursrecht indien dit ingetrokken, vervallen of vernietigd is, middels een daartoe strekkende verklaring, doorhalen in de openbare registers. Door deze bevoegdheden te



mandateren aan het college is in voorkomend geval geen raadsbesluit nodig, waardoor intrekking en/of doorhaling sneller kan verlopen.

Voorzover het inschrijven van de voorkeursrechtbeschikking van de raad in de openbare registers van het Kadaster niet onder de uitvoerende bevoegdheid van het college zou vallen, wordt de bevoegdheid tot het inschrijven van de voorkeursrechtbeschikking in de openbare registers van het Kadaster gemandateerd aan het college. Het college kan daarbij alle bevoegdheden aanwenden die noodzakelijk zijn om tot tijdige inschrijving over te gaan.

In de Algemene wet bestuursrecht is geregeld dat een bestuursorgaan mandaat kan verlenen, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald of de aard van de bevoegdheid zich tegen mandaatverlening verzet. De bevoegdheid tot intrekking of het doorhalen van een voorkeursrecht verzet zich niet tegen mandaat

8.1 Ondertekend besluit nodig

In het kader van het vestigen van het voorkeursrecht is er een ondertekend(e) voorkeursrechtbeschikking, grondtekening, perceellijst en brief aan de eigenaar nodig.

4. Kanttekeningen

4.1 (Voorlopig) voorkeursrecht gevestigd door college vervalt indien raad het niet bestendigt

Voorkeursrechten kunnen volgtijdelijk na elkaar worden gevestigd en daarmee de werking van het reeds gevestigde voorkeursrecht voortzetten. Dit dient echter wel tijdig te gebeuren. Het op 19 november 2025 inwerking getreden (voorlopig) voorkeursrecht, gevestigd door het college, geldt tot uiterlijk 19 februari 2026. Indien de gemeenteraad het voorkeursrecht binnen die periode niet bestendigt vervalt het voorkeursrecht van rechtswege en mag de eigenaar de grond weer vrij verkopen aan derden. Hetgeen kan leiden tot grondspeculatie en prijsopdrijving. Bij een vervallen voorkeursrecht kan het bestuursorgaan dat het voorkeursrecht vestigde, niet binnen 2 jaar op dezelfde grondslag een nieuw voorkeursrecht op de onroerende zaak vestigen.

5.1 Voorkeursrecht gevestigd door de raad vervalt indien binnen 3 jaar na het ingaan ervan de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd niet is toegedeeld in het Omgevingsplan

Een voorkeursrecht vervalt bij een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1, eerste lid, onder sub b Omgevingswet: drie jaar na het ingaan ervan, tenzij voor dat tijdstip de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedeeld in het omgevingsplan.



Uitgaande van inschrijving van de voorkeursrechtbeschikking in de openbare registers op 11 februari 2026 betekent dit dat voor voortzetting van het voorkeursrecht uiterlijk op 11 februari 2029 de toegedachte functie dient te zijn toegeëerd in het Omgevingsplan.

6.1 Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing op voorkeursrechtbeschikking

Het vestigen van het voorkeursrecht door de gemeenteraad geschiedt door middel van een voorkeursrechtbeschikking en wordt mede beheerst door de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit betekent dat een beslissing op een eventueel bezwaar moet worden genomen door de gemeenteraad. In dat geval wordt de agenda van de raad extra belast.

5. Financiën

Er zijn geen directe financiële gevolgen verbonden aan onderhavig raadsvoorstel, behoudens de administratieve kosten die gemoeid zijn met de inschrijving van het voorkeursrecht in de openbare registers en de bekendmaking van het besluit.

Het college kan op basis van het pro-actief aankoopbeleid (ervan uitgaande dat er voldoende ruimte aanwezig is in het investeringsplafond pro-actieve aankopen), eigenstandig een besluit nemen over de aankoop van het onroerend goed, zoals opgenomen in artikel 8 van de Financiële verordening gemeente Maastricht.



6. Vervolg

Nadat het raadsbesluit is genomen, wordt de eigenaar per brief geïnformeerd over het gevestigde voorkeursrecht op diens gronden (bijlage 6). Binnen vier dagen na de bekendmaking van dit besluit dient het voorkeursrecht te worden ingeschreven in de openbare registers, alsdan treedt de voorkeursrechtbeschikking in werking. Het raadsbesluit wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad en ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het genomen raadsbesluit. Indien belanghebbenden ervoor hebben gekozen om bezwaar te maken tegen de voorkeursrechtbeschikking van burgemeester en wethouders, dan wordt dat bezwaarschrift -zodra het besluit van de gemeenteraad tot aanwijzing in werking is getreden en de beschikking van het college vervalt- op grond van artikel 16.32c Omgevingswet aangemerkt als te zijn gericht tegen het besluit van de raad tot (definitieve) vestiging. Met deze regeling wordt voorkomen dat een belanghebbende tweemaal bezwaar dient te maken. Het maken van bezwaar schorst de werking van het besluit niet. Een rechtsmiddelenverwijzing is in de bekendmaking aan de eigenaar opgenomen.



7. Communicatie

Voor wat betreft de bekendmaking van het besluit aan belanghebbende en de kennisgeving van het besluit, wordt verwezen naar paragraaf 6.

8. Bijlagen

Bijlage 1	Raadsbesluit
Bijlage 2	Grondtekening LDC-1098R d.d. 31 oktober 2025
Bijlage 3	Perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 10 februari 2026
Bijlage 4	Rapport Goudappel 'Verkenning P+R locaties Maastricht West' d.d. 22 juli 2025
Bijlage 5	Voorkeursrechtbeschikking college d.d. 18 november 2025 (incl. collegevoorstel)
Bijlage 6	Concept brief grondeigenaar inzake voorkeursrechtbeschikking raad
Bijlage 7a	Ingekomen zienswijze
Bijlage 7b	Nota van beantwoording zienswijze

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris Wnd,

5.1.2e

K. Leonard

De Burgemeester,

5.1.2e

W.A.G. Hillenaar



DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 16 december 2025, Afdeling Vastgoed, registratienummer 2025.004523;

gelet op artikel 9.1, eerste lid, onder b Omgevingswet;

BESLUIT:

De raad besluit:

1. Kennis te nemen van de beschikking van het college van burgemeester en wethouders van 18 november 2025 tot het vestigen van het gemeentelijk voorkeursrecht (ex artikel 9.1, tweede lid Omgevingswet) op de percelen gelegen aan het verkeersplein Via Regia;
2. Dat er door ons zojuist, op 10 februari 2026, een geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht is vastgesteld, welke als planologische grondslag kan dienen op basis waarvan het door het college gevestigde voorkeursrecht kan worden bestendig (aangezien de beoogde functie nog niet is toegedeeld in een Omgevingsplan);
3. Te concluderen dat er een zienswijze is ingediend aangaande de ontwerp voorkeursrechtbeschikking (c.q. het ontwerp raadsbesluit en het daarbij behorende ontwerp raadsvoorstel) en in dat kader in te stemmen met de 'Nota van beantwoording zienswijze' en deze derhalve vast te stellen;
4. Op basis van artikel 9.1, eerste lid, onder b Omgevingswet een voorkeursrecht te vestigen op de percelen zoals aangegeven op de bij deze als zodanig gewaarmerkte grondtekening LDC-1098R d.d. 31 oktober 2025 en perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 10 februari 2026, waarop zijn vermeld de bij de vestiging betrokken percelen, hun grootte, alsmede de naam van de eigenaar (en de rechthebbenden op de daarop rustende beperkte rechten), één en ander volgens de openbare registers van het Kadaster per 10 december 2025;
5. Te concluderen dat het onderhavige besluit van rechtswege vervalt drie jaar na het ingaan van dat besluit, tenzij voor dat tijdstip de functies waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, zijn toegedeeld in het omgevingsplan;
6. Toepassing te geven aan de artikelen 16.32b en 16.82a van de Omgevingswet en de voorkeursrechtbeschikking:
 - a) bekend te maken aan de grondeigenaar en deze te informeren over de procedurele en materiële rechtsgevolgen van dit besluit (van beperkt gerechtigden is niet gebleken);



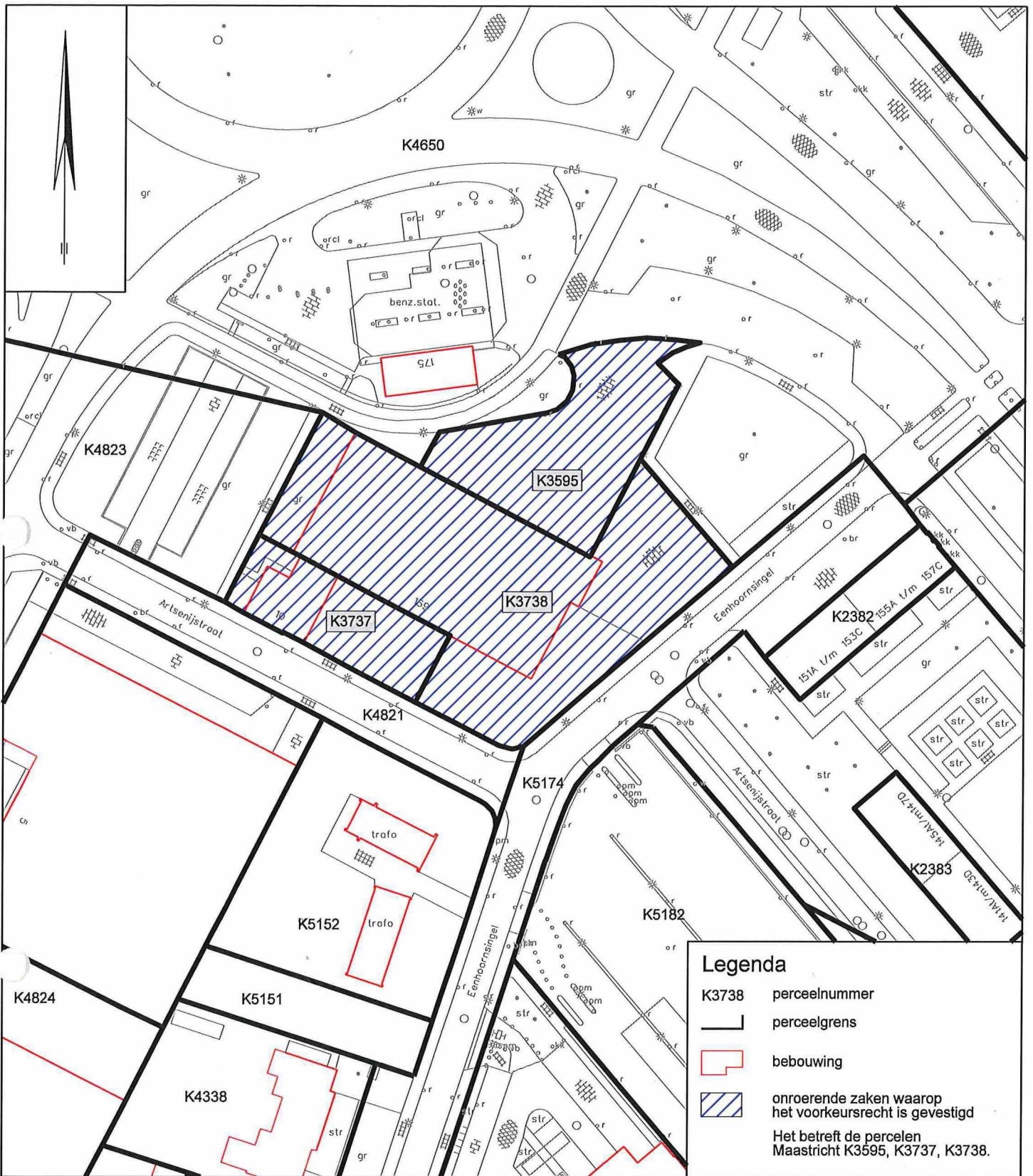
- b) binnen vier dagen na bekendmaking in te schrijven in de openbare registers van het Kadaster;
 - c) ter kennisgeving middels een zakelijke beschrijving te publiceren in het Gemeentebblad alsmede kennis te geven van de terinzagelegging;
7. Te mandateren aan het college van burgemeester en wethouders:
- a) de inschrijving van de voorkeursrechtbeschikking in de openbare registers van het kadaster, waartoe het college alle bevoegdheden kan aanwenden die noodzakelijk zijn om tot tijdige inschrijving over te gaan;
 - b) de bevoegdheid tot het (gedeeltelijk) intrekken van het door de raad gevestigde voorkeursrecht;
 - c) de doorhaling van het voorkeursrecht in de openbare registers in geval het voorkeursrecht is ingetrokken of vervallen of de voorkeursrechtbeschikking is vernietigd zoals bedoeld in artikel 9.5 Omgevingswet;
8. De voorkeursrechtbeschikking, de grondtekening LDC-1098R d.d. 31 oktober 2025, de perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 10 februari 2026 en de brief aan de grondeigenaar te ondertekenen.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 10 februari 2026.

de griffier,

de voorzitter,

BIJLAGE



Legenda

- K3738 perceelnummer
- perceelgrens
- bebouwing
- onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd

Het betreft de percelen Maastricht K3595, K3737, K3738.

Beleid en Ontwikkeling – Vastgoed-Informatie – Gemeente Maastricht

Gemeente Maastricht

Deze grondtekening behoort bij het besluit van de gemeenteraad van Maastricht d.d. 10-02-2026 tot vestiging van het voorkeursrecht ex artikel 9.1, eerste lid sub b van de omgevingswet.

De griffier,
P. Peeters

De burgemeester,
W.A.G. Hillenaar

schaal 1:1000 bijbehorende tekening

vervangt nr.

paraaf	datum
	01-10-'25
	09-10-'25
	31-10-'25
	tekening nr. LDC-1098R

Bron: Vastgoed-Informatie SCHAAL 1:1000 Ann dit kaartproduct kunnen geen rechten worden ontleend

BIJLAGE



Perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 27 januari 2026

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale gemeente Maastricht waarop conform artikel 9.1 Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.

Deze lijst hoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad d.d. 27 januari 2026. De betreffen eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals deze in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst van het Kadaster en de december 2025

	Gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel in m2	Grootte perceel in m2 betrokken in besluit	Huidige bestemming	Toegedachte functie
1	Maastricht	K	3595	950	Geheel (950)	Bedrijf	P+R/verkeer horeca
2	Maastricht	K	3737	575	Geheel (575)	Bedrijf	P+R/verkeer horeca



Gemeente Maastricht

3	Maastricht	K	3738	2485	Geheel (2485)	Bedrijf	P+R/verkeer horeca
---	------------	---	------	------	---------------	---------	-----------------------

Maastricht, 27 januari 2026

De raad der gemeente Maastricht,

De griffier,

De burgemeester,

P. Peeters

W.A.G. Hillenaar

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

BIJLAGE

Verkenning P+R locaties Maastricht West

Een 5-tal locaties onderzocht

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Maastricht
Verkenning P+R locaties Maastricht West

Kenmerk
Datum publicatie

021047.20250603.R1.02
22 juli 2025

Status

Eindrapport

© Copyright Goudappel BV 22-7-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Voorgestelde locaties	2
3. Nadere verkenning locaties	3
3.1 Definitie criteria	3
3.2 Dousbergweg	5
3.3 Belastingdienst	8
3.4 Verkeersplein Via Regia	11
3.5 Eenhoornsingel/Artsenijstraat	14
3.6 Kruising Schepelruwe/Via Regia	16
4. Vergelijking van de locaties	18

1. Inleiding

De gemeente Maastricht wil, zoals benoemd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040, inzetten op de verbetering van de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid en vermindering van de overlast in de binnenstad en daaromheen. Eén van de mogelijkheden om hieraan bij te dragen is het creëren van aantrekkelijke parkeerlocaties aan de rand van het centraal stedelijk gebied (P+W) of aan de rand van de stad (P+R). Het belangrijkste doel van een P+R locatie is het verleiden van de doelgroep om de auto te parkeren en een ander vervoersmiddel te gebruiken om richting de stad te reizen. Bovendien leidt een P+R, mits logisch gepositioneerd aan de route richting centra, niet tot extra autoverkeer. Op die manier kan via een P+R een deel van de verkeersbewegingen eerder afgevangen worden en tegelijkertijd uitstoot en geluidsoverlast in de binnenstad verminderen.

Als uitwerking van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 (vastgesteld in 2020) is het Realisatieplan Parkeren op Afstand in oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. In het Realisatieplan is als doel opgenomen het aantal parkeerplekken op afstand in de komende 10 jaar substantieel uit te breiden. Daarbij richt de gemeente zich op een aantal zorgvuldig gekozen locaties. Omdat de parkeerbehoefte niet gelijkmatig is verdeeld over de invalswegen van Maastricht hanteert zij daarbij als uitgangspunt dat het totale parkeeraanbod (op afstand en in de binnenstad) in overeenstemming blijft met de ruimtelijke spreiding van de parkeerbehoefte.

Zoals ook in het Realisatieplan is vastgesteld, is de gevraagde capaciteit voor de P+R locatie in Maastricht West ongeveer 250 parkeerplekken vanuit richting Hasselt/Tongeren. De doelgroep voor de P+R locatie zijn zowel forenzen als bezoekers ten behoeve van het bezoeken van de binnenstad, evenementen of andere vormen van recreatie. Het doel van deze nadere verkenning is het (her)overwegen van locatiekeuzes voor een P+R in Maastricht West. Dit naar aanleiding van een toezegging aan de gemeenteraad d.d. 19 december 2023. Ook dient deze studie als onderbouwing voor te maken keuzes binnen de actualisatie van de Omgevingsvisie Maastricht 2040.

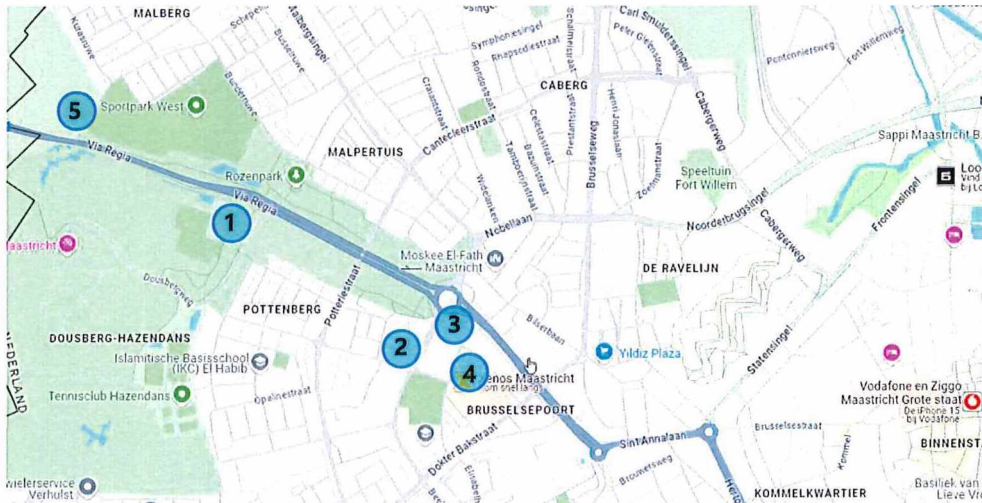
De verkenning is gebaseerd op een aantal onderdelen: deskresearch en expert judgement op het gebied van OV, P+R, lokale situatie en de Omgevingswet. De voorgestelde locaties zijn op een objectieve wijze gescoord langs de toetsingscriteria.

2. Voorgestelde locaties

In figuur 1 zijn de vijf voorgestelde locaties voor een P+R schematisch weergegeven op de kaart van Maastricht. Binnen het Realisatieplan zijn veel locaties onderzocht. Voor de P+R locaties in Maastricht West zijn binnen dat plan drie opties als kansrijk geacht: Dousbergweg (locatie 1), Belastingdienst (locatie 2) en Verkeersplein Via Regia (locatie 3).

In aanvulling op deze locaties zijn er nog twee mogelijke locaties aan de studie toegevoegd:

- Eenhoornsingel / Artsenijstraat (locatie 4): deze locatie maakt deel uit van de planontwikkeling rondom winkelcentrum Brusselse Poort;
- Schepelruwe / Via Regia (locatie 5): deze locatie is aangedragen vanuit gesprekken met o.a. de omliggende buurtnetwerken.



Figuur 1 Een schematische weergave van de vijf voorgestelde P+R locaties in Maastricht West

3. Nadere verkenning locaties

3.1 Definitie criteria

De gemeente Maastricht wil extra P+R voorzieningen realiseren en is daarvoor op zoek naar geschikte locaties. Dit hoofdstuk beoordeelt de vijf te verkennen locaties aan de hand van 6 toetsingselementen. Deze toetsingselementen zijn afgeleid uit de eerder gehanteerde criteria in het 'Realisatieplan Parkeren op afstand'. Ieder toetsingselement is gescoord volgens een schaal van zeer positief en kansrijk (++) naar zeer negatief, aandachtspunt of weinig kansrijk (--).

De toetsingselementen bestaan uit:

- **Voldoende ruimte**

Dit criterium beantwoordt de vraag of de locatie ruimtelijk gezien voldoende plek biedt om een P+R te realiseren. De locaties hebben twee plussen ontvangen als deze ruimtelijk gezien de mogelijkheid biedt voor een P+R. Alle locaties die niet voldoen aan deze ruimtelijke eis zijn gescoord met twee minnen. Voor alle locaties bestaat de wens om de P+R gestapeld te bouwen. Binnen de beoordeling wordt rekening gehouden met de mogelijkheid hiertoe. Het liefst wordt zo min mogelijk kostbare grond (groen, landbouwgrond, etc.) gebruikt voor de parkeerlocatie. Daarom wordt in deze verkenning deze wens als uitgangspunt beschouwd.

- **Beschikbaarheid**

Het criterium beschikbaarheid richt zich op de eigendomspositie van de (potentiële) locaties en de inschatting of P+R op deze locatie vanuit die positie is te realiseren. Een aantal locaties betreft gemeentegrond en andere locaties zijn juist privaat eigendom. De locatie scoort twee minnen wanneer deze privaat eigendom is. De locatie scoort twee plussen wanneer de grond volledig in eigendom is van de gemeente.

- **Autobereikbaarheid**

Om concurrerend te zijn met parkeren in de binnenstad dient een P+R locatie goed bereikbaar te zijn met de auto vanaf het regionale wegennet. Ook moet er voldoende capaciteit op de nabij liggende wegen en kruispunten zijn. Soms is de bereikbaarheid van een locatie goed via de ene route, maar tegelijkertijd via een andere route juist niet. Dan scoort de locatie een enkele +. Wanneer de locatie voor de auto bereikbaar is via alle aanwezige routes, scoort de locatie twee plussen. Een belangrijk onderdeel van autobereikbaarheid is ook de vindbaarheid van de P+R locatie. Denk hierbij aan de zichtbaarheid vanaf de aanrijroute (Via Regia).

- **Natransport**

Het belangrijkste element om een P+R locatie succesvol te maken is een goede OV-aansluiting. Dat betekent ten minste een halte in nabijheid en/of in het zicht. Daarnaast is het wenselijk om een hoge frequentie (om de circa 10 minuten een bus) en een divers aanbod van OV-connecties aan te bieden. De combinatie van parkeren en verder reizen per OV moet immers aantrekkelijker zijn dan doorrijden tot het centrum van Maastricht met de auto.

De locaties hebben twee plussen gekregen voor de *huidige situatie* wanneer momenteel ruim voldoende natransport aanwezig is in de nabijheid of in het zicht. Alle locaties die in de huidige situatie onvoldoende tot geen natransport nabij hebben, zijn gescoord met dubbel min. De locaties hebben twee plussen gekregen voor de *OV-potentie* van deze plek, als nabij dan wel in het zicht voldoende natransport gerealiseerd kan worden zonder substantiële meerkosten en instemming van de regionale vervoerder. De locaties hebben één plus gekregen wanneer de plek *de potentie* heeft om voldoende natransport te realiseren met *beperkte* investeringen bijvoorbeeld door de verplaatsing van bestaande haltes. Locaties waar realisatie van voldoende aanbod van natransport tot een *structurele investering* leidt, bijvoorbeeld omdat bestaande lijnen moeten omrijden, hebben één min gekregen voor hun ingeschatte potentieel. De potentie van locaties waar realisatie van voldoende natransport *structureel extra veel investering* vraagt, is gescoord met twee minnen.

- **Omgeving**

Een P+R locatie aan de rand van de stad kan verkeersbewegingen afvangen, maar kan ook tot een toename in verkeersbewegingen in de wijk leiden. Het is daarom belangrijk om na te gaan of en waar het verkeer toeneemt, en zo ja, voor wie dat storend kan zijn.

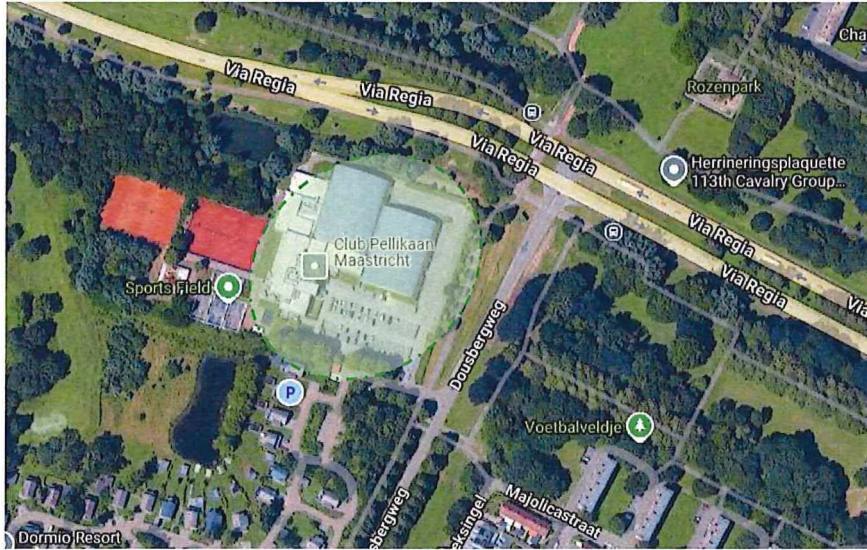
Eerder afvangen van verkeer bij de grens op de Via Regia leidt tot minder uitstoot en geluid op de wegen dichterbij de binnenstad. Dit is heel voordelig voor de omgeving, maar het betekent ook dat het voor- en natransport extra goed geregeld moet zijn. De potentie om verkeer af te vangen hangt dus af van het OV-aanbod: des te meer natransportopties voorhanden zijn, des te kansrijker de P+R. Dat geldt ook voor P+R-locaties ten opzichte van de omgeving: des te dichterbij de P+R bij een centrum, des te aantrekkelijker de P+R wordt voor andere natransportopties, zoals de (deel)fiets (al dan niet elektrisch).

- **Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten**

Het efficiënt samen gebruiken van een parkeerlocatie zorgt ervoor dat de schaarse ruimte beter wordt benut en de parkeerlocatie mogelijk op diverse wijzen gefinancierd kan worden. Samengebruik kan een parkeerlocatie versterken door verschillende doelgroepen samen te brengen. Dat is bevorderlijk voor de spreiding (en benutting) gedurende de dag, gebruiksgemak, ervaren comfort en sociale veiligheid. Wel moet aan de voorkant aandacht worden besteed aan het parkeergedrag van de verschillende doelgroepen en of dit op elkaar aansluit. Zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden om op de locatie andere functies te realiseren, zoals sport, horeca, pakketophalingservices, auto- en fietsservice, aanbod van deelmobiliteit (fiets, e-bike), laadinfra, winkels etc. Met andere woorden: samengebruik met extra faciliteiten die het gebruikscomfort van de P+R-locatie verhogen.

Omdat de reiziger erop moet kunnen vertrouwen dat de P+R beschikbaar is, is het belangrijk om met slimme systemen te werken. Op die manier kan ervoor worden gezorgd dat alleen mensen daar parkeren die dat ook mogen. Als samengebruik er echter toe leidt dat de beschikbare capaciteit in het geding komt én de locatie bovendien niet geschikt is voor extra faciliteiten, is de locatie beoordeeld met twee minnen. Daarentegen: als de locatie niet alleen ruimtelijk geschikt is voor P+R-parkeerplekken die samen gebruikt kunnen worden door andere doelgroepen maar bovendien geschikt is voor het toevoegen van extra faciliteiten, ontvangt de locatie twee plussen.

3.2 Dousbergweg



Figuur 2 Visuele weergave van de locatie Dousbergweg

Toetsingselementen	Beoordeling
Voldoende ruimte	-
Beschikbaarheid	
- Eigendomspositie	--
Autobereikbaarheid	
- Vindbaarheid	+
Natransport	
- Huidige situatie	--
- Potentie	+/-
Omgeving	++
Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten	-

3.2.1 Voldoende ruimte

De locatie beschikt in de huidige situatie over een ruim aantal parkeerplaatsen. Daarbij is sprake van een overschot aan parkeerplaatsen (ca. 80 plaatsen lijken structureel niet benut). Toch scoort de locatie een min. Dit komt omdat de parkeerplekken die er nu liggen, nodig zijn voor functies in het gebied. Om tot meer capaciteit te komen, dient te worden gestapeld in de vorm van een parkeergarage. Daar biedt de locatie ruimte voor. De locatie scoort echter toch een min, vanwege de ingewikkelde fasering die nodig is om deze stapeling te realiseren. Een extra complicerende factor daarbij is juist het bestaande gebruik. Het is de vraag waar deze auto's geparkeerd kunnen worden tijdens de ontwikkeling van de parkeergarage. Ook dát maakt dat deze locatie een min scoort op voldoende ruimte.

3.2.2 Beschikbaarheid

De parkeerplaats is nu eigendom van de sportclub en is daardoor niet (per direct) beschikbaar voor de gemeente. Vandaar de twee minnen als scoring van de

eigendomspositie. De gemeente heeft in principe de wens om zelf eigenaar te zijn van de grond van de P+R locatie, zodat er minder/geen afhankelijkheden zijn. Als deze locatie wordt gekozen, is een randvoorwaarde dat het parkeerterrein overgekocht kan worden van de sportclub.

3.2.3 Autobereikbaarheid

Deze locatie is goed bereikbaar met de auto vanuit de Via Regia en goed vindbaar vanaf de Via Regia. Het kruispunt is ruim opgezet. Dat biedt voldoende ruimte om de locatie goed te ontsluiten en het nodige verkeer af te wikkelen. Echter: omdat de locatie minder goed bereikbaar is via de Tongerseweg, scoort deze locatie een + in plaats van ++.

3.2.4 Natransport

Het natransport, ofwel de OV-verbinding, is ontoereikend. Een goede OV-verbinding vraagt een halte op loopafstand en in het zicht, diverse buslijnen en een hoge frequentie. Dit is in de huidige situatie onvoldoende aanwezig op deze locatie. Ook leent deze locatie zich minder goed voor natransport met de fiets vanwege de afstand tot het centrum.

Het parkeerterrein van sportclub de Pelikaan heeft een bushalte (Dousbergweg/via Regia) op loopafstand. De directheid van deze route is echter niet goed; evenals de oversteekbaarheid van de naastgelegen weg. Ook de loopafstand houdt te wensen over en is met ongeveer 250 meter aan de lange kant, vanaf het onderste deel van het parkeerterrein.

Op deze locatie halteren buslijnen 20a en 206. De frequentie is met tweemaal per uur redelijk laag te noemen. Bovendien zijn de twee buslijnen Belgisch, wat het ticketing systeem van de P+R locatie in combinatie met het OV gebruik lastiger maakt.

Ook stadsbuslijnen 4 en 7 halteren op de Via Regia bij de Dousbergweg. Lijn 7 halteert op halte Dousbergweg/Via Regia richting het centrum. Lijn 4 halteert ook op halte Dousbergweg/Via Regia maar alleen vanaf het centrum richting het westen. Als de reiziger deze route neemt, heeft hij/zij een andere route op de heenweg dan op de terugweg. Dit is verwarrend. Daarnaast hebben deze buslijnen een ontsluitende functie voor de wijken en nemen zij niet de meest directe route naar de binnenstad. Dus: op comfort van natransport scoort deze locatie niet goed. Vandaar de dubbele min voor de *huidige situatie* wat het natransport van deze locatie betreft.

Om een korte loopafstand te creëren, biedt de aanleg van een voetpad aan de noordelijke kant mogelijk *potentie*. Het is echter de vraag hoe wenselijk het is om grote aanpassingen te doen aan de lijnvoering van stadslinbussen ten behoeve van de P+R, omdat deze een ontsluitende functie hebben voor de wijken. Er kunnen gesprekken worden gevoerd met Arriva over de mogelijkheden tot aanpassen of uitbreiden van de lijnvoering. Vandaar een plus-min score voor de potentie van natransport op deze locatie.

3.2.5 Omgeving

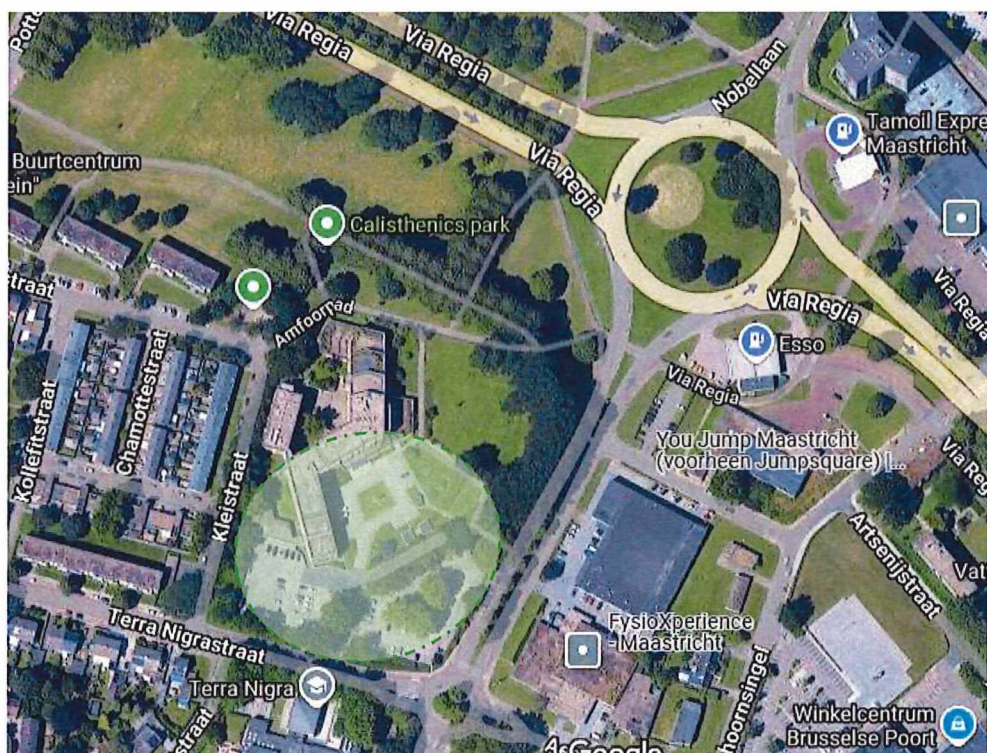
Bij het realiseren van de parkeervoorziening voor de sportclub is al rekening gehouden met (een relatief grote hoeveelheid) autobewegingen en de afwikkeling ervan. De verwachting is dat de extra toevoeging hier niet voor extra overlast voor de omgeving zal zorgen. In bredere perspectief geldt dat het aantal verkeersbewegingen in principe niet toeneemt: het verkeer

wordt juist eerder afgevangen ten opzichte van de andere locaties dichterbij de stad. Dit zijn dezelfde reizigers die nu al over de Via Regia naar de stad reizen. Het zorgt dus niet voor extra overlast voor de omgeving maar juist voor minder overlast voor de omgeving richting het stadscentrum. Ook neemt hierdoor de uitstoot en het geproduceerde geluid af richting de binnenstad.

3.2.6 Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten

Het samengebruik van deze P+R locatie biedt zowel kansen als uitdagingen. Op werkdagen is overdag een beperkt deel bestaande parkeerplekken beschikbaar. Maar in het weekend is er ruimte, met name in de middag en avonden. Op deze momenten liggen er kansen voor synergie met de sportschool. Men kan bijvoorbeeld na of voor het werk sporten. Het gebruiksgemak van deze locatie is echter beperkter. De omgeving is namelijk niet heel prettig om op de bus te wachten. Omdat bovendien door de huidige eigendomspositie van de parkeerplaats het samengebruik op dit moment lastig is te organiseren, scoort deze locatie een enkele min op samengebruik.

3.3 Belastingdienst



Figuur 3 Visuele weergave van de locatie Belastingdienst

Toetsingselementen	Beoordeling
Voldoende ruimte	+
Beschikbaarheid	
- Eigendomspositie	--
Autobereikbaarheid	
- Vindbaarheid	+
Natransport	
- Huidige situatie	--
- Potentie	+
Omgeving	-
Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten	+

3.3.1 Voldoende ruimte

Op dit moment wordt het pand nog gebruikt door de Belastingdienst. Zij gaan hier echter vertrekken en daarom kunnen plannen worden gemaakt voor een nieuwe functie voor het gebouw, zoals bijvoorbeeld een woonfunctie. Hierdoor zijn in de huidige situatie de parkeerplekken nog niet beschikbaar. Deze zullen pas op termijn beschikbaar komen. De huidige parkeerlocatie biedt ruimte voor zo'n 150 parkeerplekken op maaiveld niveau. De locatie biedt ook mogelijkheden tot het stapelen van parkeerplekken in de vorm van een parkeergarage. Met andere woorden: ruimtelijk zijn er mogelijkheden voor de aanleg van een P+R. Tegelijkertijd beperkt dit de mogelijkheden van de ontwikkeling van deze locatie

en haar functies. De locatie scoort daarom één plus op het criterium voldoende ruimte. Het blijft een aandachtspunt dat tot op heden nog niet bekend is wat met de locatie gaat gebeuren wanneer de Belastingdienst uit het pand is vertrokken.

3.3.2 Beschikbaarheid

De huidige parkeerplekken van de locatie worden overdag gebruikt door de werknemers en bezoekers van de Belastingdienst. Deze zijn beschikbaar in de avonden en het weekend en bij het vertrek van de Belastingdienst uit dit pand. Wat de eigendomspositie betreft: het terrein en het pand zijn in eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf. De gemeente Maastricht zal het gebouw moeten overkopen als zij ruimte voor parkeerplekken wil realiseren op deze locatie. Vandaar de dubbele min-score van deze locatie op de beschikbaarheid.

3.3.3 Autobereikbaarheid

Er moet een klein stukje via de Porseleinstraat en Terra Nigrastraat gereden worden. Dit draagt een minuut bij aan de reistijd. De locatie ligt relatief dicht bij het verkeersplein, waardoor de locatie – mits voorzien van duidelijke wegbewijzing – goed vindbaar is. De autobereikbaarheid scoort hierdoor op deze locatie een +.

3.3.4 Natransport

De *huidige* natransport-situatie, wat de OV-verbinding betreft, is ontoereikend. Een goede OV-verbinding vraagt een halte op loopafstand en in het zicht, diverse buslijnen en een hoge frequentie. Dit is in de huidige situatie onvoldoende aanwezig op deze locatie. Het parkeerterrein van het kantoorpand van de Belastingdienst heeft namelijk geen halte op loopafstand. Wel ligt de locatie vlakbij de Via Regia. Echter: op deze weg rijden alleen lijnen 20a en 206. Buslijnen 20a en 206 zijn bovendien Belgisch lijnen, wat het ticketing systeem van de P+R locatie in combinatie met het OV gebruik lastiger maakt.

Het biedt *potentie* om gesprekken te voeren met de vervoerders om kansrijke mogelijkheden te verkennen. Zoals het toevoegen van een extra halte op loopafstand van de P+R of het creëren van een extra en ook rechtstreekse lijn, met een bushalte voor 'de deur' die tevens 4 keer per uur rijdt. Er zijn als het ware meer koppelkansen en dus meer redenen om een lijn te verleggen. Ook leent deze locatie zich voor natransport met de (deel)fiets vanwege beperkte afstand tot centrum. Vandaar een plus voor de potentie van natransport op deze locatie.

3.3.5 Omgeving

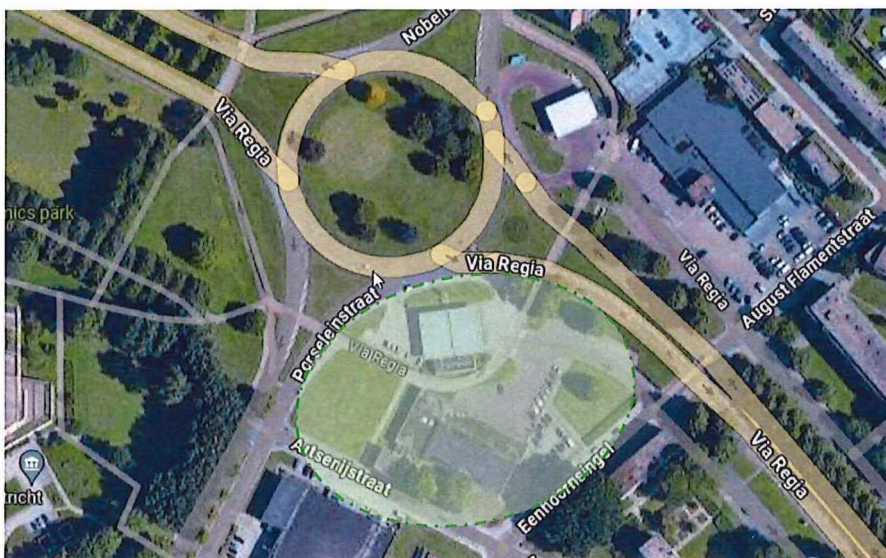
Een P+R op deze locatie kan verkeersbewegingen afvangen, maar kan ook tot een toename van verkeersbewegingen leiden op voornamelijk Porseleinstraat en Terra Nigrastraat. De inschatting is dat door de veranderde functie van het gebouw meer verkeersbewegingen ontstaan dan voorheen door de medewerkers van de Belastingdienst en bezoekers. Wel worden in algemene zin de verkeersstromen eerder afgevangen, waardoor dit uitstoot en geluidsoverlast voorkomt bij de bewoners meer richting het stadscentrum. Vandaar dat deze locatie een enkele min scoort op het criterium omgeving.

3.3.6 Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten

Omdat het pand nog in gebruik is door de Belastingdienst zijn in de huidige situatie de parkeerplekken nog niet beschikbaar. Overdag worden de parkeerplekken nu gebruikt door werknemers en bezoekers van het kantoorpand. In de avonden en in het weekend zijn deze plekken beschikbaar. Samengebruik van de parkeerlocatie kan elkaar in de toekomstige

situatie versterken, omdat leegstaande ruimte gebruikt kan worden voor een P+R. Zowel op maaiveld niveau als in gestapelde vorm. Op welke momenten samengebruik in de toekomst vooral mogelijk is, hangt af van de toekomstige bestemming van het gebouw, zoals kantoren, wonen of zorg etc. Het gebruiksgemak van deze locatie wordt daarom beschouwd als redelijk en scoort daardoor een enkele +. Ook omdat de stedelijke omgeving comfort en gevoel van veiligheid bij de gebruiker van de P+R kan bieden, synergie kan worden bereikt met de leisure faciliteiten op loopafstand aan de overzijde van de Porseleinstraat, terwijl tegelijkertijd het winkelcentrum Brusselse Poort toch net iets te ver weg ligt.

3.4 Verkeersplein Via Regia



Figuur 4 Visuele weergave van de locatie Verkeersplein Via Regia

Toetsingselementen	Beoordeling
Voldoende ruimte	++
Beschikbaarheid	
- Eigendomspositie	0
Autobereikbaarheid	++
- Vindbaarheid	
Natransport	
- Huidige situatie	--
- Potentie	++
Omgeving	+
Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten	++

3.4.1 Voldoende ruimte

Als het tankstation opgeheven kan worden en de autogarage is gekocht door de gemeente is voldoende ruimte beschikbaar voor een P+R van flink formaat. De locatie biedt voldoende ruimtelijke mogelijkheden voor parkeerplekken mits in gestapelde vorm.

3.4.2 Beschikbaarheid

De parkeerplekken moeten nog worden gemaakt. De eigendomspositie is als volgt: de grond waar het tankstation staat, is gemeentegrond maar wel langjarig verhuurd voor een tankstation. Ook de grond van het autobedrijf moet worden gekocht om hier een P+R locatie te realiseren. De locatie scoort daarom met een 0 neutraal, omdat het autobedrijf nog moet worden opgekocht maar de grond van het tankbedrijf al wel in handen is van de gemeente en zij in gesprek is met de eigenaren van het autobedrijf.

3.4.3 Autobereikbaarheid

De autobereikbaarheid is goed. De voorgestelde locatie is direct zichtbaar (en vindbaar) vanaf de weg en de weggebruiker kan gemakkelijk via het verkeersplein de afslag naar de

parkeerlocatie nemen. Naar verwachting kan het verkeersplein de autobewegingen goed aan.

3.4.4 Natransport

Het natransport, ofwel de OV-verbinding, is ontoereikend. Een goede OV-verbinding vraagt een halte op loopafstand en in het zicht, diverse buslijnen en een hoge frequentie. Dit is in de huidige situatie onvoldoende aanwezig op deze locatie. Vandaar een min-score op de *huidige situatie* van het natransport.

Verderop, ter hoogte van bushalte Via Regia/Brusselsepoort, passeren een groot aantal buslijnen, namelijk: 1, 2, 5, 6, 7, 13, 15, 20a, 62 en 206. Het voordeel van veel aanbod is een korte wachttijd, meer beschikbaarheid en flexibiliteit voor de reizigers. Deze grote hoeveelheid lijnen in de nabije omgeving biedt *potentie* om te schuiven met lijnen en één of meerdere lijnen te verleggen, zodat deze aan de P+R kunnen stoppen. Buslijnen 20a en 206 zijn Belgisch lijnen, wat het ticketing systeem van de P+R locatie in combinatie met het OV gebruik lastiger maakt. Buslijnen 1, 2, 5, 6, 7, 13 en 15 zijn stadsbuslijnen bedoeld om de wijken te bedienen.

Het is de vraag hoe wenselijk het is om grote aanpassingen te doen aan de lijnvoering ten behoeve van de P+R. Het verschil met de andere locaties meer aan de randen van de stad is dat verder richting de stadsrand minder bussen rijden en dus de OV-bereikbaarheid minder toereikend is. Op alle locaties moet men waarschijnlijk met lijnen schuiven maar op deze locatie is dat het makkelijkst om te doen. Door de situatie en de goede ligging is het hier logischer om kleine aanpassingen aan de buslijnen te doen.

Aangegeven is dat er reeds gesprekken met Arriva zijn gevoerd om de mogelijkheden te verkennen, zoals het toevoegen van een extra halte op loopafstand van de P+R of een buslijn die keert rondom het verkeersplein. Zij staan hier positief tegenover.

3.4.5 Omgeving

Een P+R op het verkeersplein zorgt voor weinig overlast. Het verkeer zal niet de woonwijken in gaan en er komen in principe geen extra rijbewegingen bij. Het is bestaand verkeer en de P+R zorgt er slechts voor dat de auto's eerder worden afgevangen voor de binnenstad.

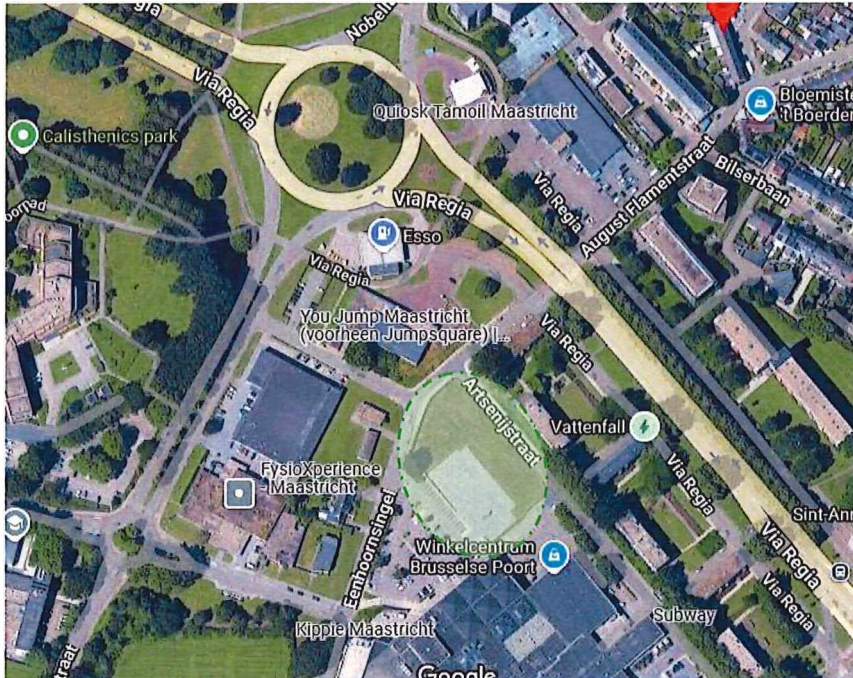
3.4.6 Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten

De locatie biedt mogelijkheden voor een combinatie met de ontwikkeling van een mobiliteitshub (met deelsystemen), elektrisch laden en/of andere functies zoals horeca. Dit is een kansrijk idee, omdat hierdoor de beperkte ruimte efficiënt wordt benut. Een stedelijke omgeving als deze, nabij het winkelcentrum, sportschool en maatschappelijke voorzieningen, biedt bovendien voordelen, comfort en gemak voor gebruikers. Mensen kunnen na of voor het werk sporten en/of boodschappen doen. Ook draagt deze functiemix bij aan het gevoel van sociale veiligheid. Bovendien is het combineren van verschillende functies gunstig voor de business case.

In aanvulling daarop: de gewenste ontwikkelingen in het gebied, met winkels, horeca en voorzieningen, maakt deze locatie nog aantrekkelijker voor een overstap van auto naar bus en/of fiets. Ontwikkelingen als deze kennen echter ook uitdagingen. Op het parkeerterrein van het winkelcentrum nabij geldt namelijk betaald parkeren. Hierdoor ontstaat de kans dat

bezoekers hun auto parkeren in de P+R. Om te voorkomen dat de P+R zijn functie verliest en gebruikt wordt door winkelbezoekers die goedkoop willen parkeren, zijn diverse oplossingen mogelijk die nader dienen te worden onderzocht. Een voorbeeld daarvan is het aanbieden van een laag tarief bij aantoonbaar gebruik van de OV-verbinding richting het stadscentrum.

3.5 Eenhoornsingel/Artsenijstraat



Figur 5 Visuele weergave van de locatie Eenhoornsingel/Artsenijstraat

Toetsingselementen	Beoordeling
Voldoende ruimte	--
Beschikbaarheid	
- Eigendomspositie	--
Autobereikbaarheid	--
-Vindbaarheid	--
Natransport	
- Huidige situatie	--
- Potentie	-
Omgeving	-
Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten	+

3.5.1 Voldoende ruimte

De parkeerlocatie biedt ruimte voor toevoeging van parkeerplekken (op maaiveld en gestapeld). Op maaiveld is de locatie echter klein en biedt onvoldoende mogelijkheden om een aanzienlijke hoeveelheid auto's op te vangen. Met stapelen komt meer parkeerruimte vrij maar ook dan is extra (manoeuvrer- en rij) ruimte nodig om te gebruiken voor rijbanen en rijcurves. Hierdoor blijft naar verwachting te weinig ruimte voor parkeerplekken over. Met andere woorden: op deze locatie wordt een P+R locatie ongeschikt beschouwd vanwege beperkte ruimte. De inpassing van parkeerplaatsen in een gestapeld gebouw is technisch haalbaar maar leidt niet tot een goede ruimtelijke inpassing. Vandaar dat deze locatie op de ruimtelijke mogelijkheden een dubbele min scoort.

3.5.2 Beschikbaarheid

Het stuk grond is in eigendom van de eigenaar van het winkelcentrum. Dit zorgt voor een dubbele min score op het criterium beschikbaarheid.

3.5.3 Autobereikbaarheid

De autobereikbaarheid van deze locatie is negatief onderscheidend van de andere voorgestelde locaties. De bereikbaarheid is niet alleen problematisch door drukte in de omgeving, de automobilist dient ook om te rijden via de Porseleinstraat en de Aesculaapstraat of Via Regia en Artsenijstraat. Qua bereikbaarheid zit het wegnnet op deze locatie al tegen de grens aan voor het autoverkeer. Daarnaast is het terrein voor de P+R locatie niet zichtbaar en minder goed vindbaar vanaf de Via Regia.

3.5.4 Natransport

Het natransport, ofwel de OV-verbinding, is ontoereikend. Een goede OV-verbinding vraagt een halte op loopafstand en in het zicht, diverse buslijnen en een hoge frequentie. Dit is in de huidige situatie onvoldoende aanwezig op deze locatie. Ook is de locatie te klein om bussen te laten keren en voldoende voorzieningen te bieden. Daarnaast heeft deze locatie geen halte op loopafstand. De halte die het meest in de buurt ligt is de Via Regia/Brusselsepoort. Dit is echter een loopafstand van ruim 300 meter. Er komen wel veel buslijnen langs deze halte, namelijk 1,2,5,6,7,15,20a en 206. Buslijnen 20a en 206 zijn Belgisch lijnen, wat het ticketing systeem van de P+R locatie in combinatie met het OV gebruik lastiger maakt.

3.5.5 Omgeving

Deze locatie leidt tot weinig *extra* overlast voor omwonenden in vergelijking met de bestaande verkeerbewegingen voor het winkelcentrum. Als het aantal parkeerplaatsen echter groter wordt dan kan de overlast mogelijk toenemen. Specifiek als de wegbewijzering (vindbaarheid) niet duidelijk is en zoekverkeer ontstaat.

3.5.6 Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten

Hoewel beperkt zijn er mogelijkheden voor samengebruik met andere functies, zoals winkels en een middelbare school die in de buurt ligt. Echter, de locatie wordt ook reeds gebruikt als parkeerruimte voor het winkelcentrum. Op de parkeergelegenheid van het winkelcentrum zelf heerst een betaald parkeerregime. De huidige parkeervraag is daarbij al groot. Dit brengt een extra uitdaging met zich mee: hoe zorg je ervoor dat de P+R locatie niet vol komt te staan met parkeerders van het winkelcentrum? Een belangrijke eigenschap van een P+R locatie is de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van parkeerplekken. Om te voorkomen dat de P+R gebruikt wordt door winkelend publiek moeten oplossingen worden verkend. Een voorbeeld: op de P+R kan in principe hetzelfde tarief gelden als in het winkelcentrum, maar bij gebruik van het OV richting het centrum wordt een gereduceerd tarief gehanteerd en kost de parkeerkaart €1,-.

3.6 Kruising Schepelruwe/Via Regia



Figuur 6 Visuele weergave van de locatie Kruising Schepelruwe/Via Regia

Toetsingselementen	Beoordeling
Voldoende ruimte	++
Beschikbaarheid	
- Eigendomspositie	--
Autobereikbaarheid	
-Vindbaarheid	0
Natransport	
- Huidige situatie	--
- Potentie	-
Omgeving	++
Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten	--

3.6.1 Voldoende ruimte

Er is veel ruimte op maaiveld beschikbaar. Toch heeft het stapelen van parkeerplekken de voorkeur om zo min mogelijk kostbaar groen en/of landbouwgrond op te offeren.

3.6.2 Beschikbaarheid

De grond is op dit moment particulier eigendom en zal moeten worden opgekocht. Ook moeten parkeerplekken nog worden gerealiseerd.

3.6.3 Autobereikbaarheid

De vindbaarheid van de locatie is goed. Wel dient bij deze locatie door het verkeer vanuit westelijke richting een rijstrook gekruist te worden om bij de P+R locatie te komen. In de huidige situatie zorgt dit voor oponthoud, omdat het tijd kost voordat een auto de rijstrook kan kruisen waardoor auto's daarachter moeten wachten. Automobilisten dienen vanuit westelijke richting een druk kruispunt over te steken richting de Schepelruwe. Dit kan tot

extra drukte en onveilige situaties leiden. Het is een relatief krap kruispunt, waardoor het aanpassen van het kruispunt lastig is. Ook zijn er grote veiligheidsrisico's voor fietsers.



Figuur 7 Foto ter weergave van het kruispunt dat overgestoken dient te worden door de weggebruikers vanaf westelijke richting

3.6.4 Natransport

Het natransport, ofwel de OV-verbinding, is ontoereikend. Een goede OV-verbinding vraagt een halte op loopafstand en in het zicht, diverse buslijnen en een hoge frequentie. Dit is in de huidige situatie onvoldoende aanwezig op deze locatie. Zo is een bushalte aan/bij de locatie zelf zeer wenselijk. Er zijn twee bushaltes (Pierebolruwe en Veldwezelt Grens) in de buurt. De loopafstand is echter nog steeds te lang voor wat wenselijk is. Op halte Pierebolruwe komen stadsbuslijn 4 en 7 langs. Beide buslijnen gaan echter slechts één richting op. Het is voor de reiziger verwarrend om een andere buslijn te gebruiken op de heen- en terugweg. De bussen 20a en 206 halteren op de 2^e Carabinierslaan (vervolg van de Via Regia) net over de grens, bij de halte Veldwezelt Grens. Deze buslijnen zijn Belgisch, wat het ticketing systeem van de P+R locatie in combinatie met het OV gebruik lastiger maakt. Daarnaast zal het vreemd voelen voor de P+R bezoeker om een stuk terug de Belgische grens over te lopen. Ook voor natransport met de fiets leent deze locatie zich niet vanwege de grote afstand tot centrum. Kortom: realisatie van goed natransport vergt op deze locatie dan ook structurele investeringen om (de overstap op) het OV tot een concurrerend alternatief te maken.

3.6.5 Omgeving

De omgeving zal geen extra overlast ervaren. Verkeersbewegingen worden vroegtijdig afgevangen en hoeven in principe niet langs (veel) woningen te rijden om hier te komen. Hierdoor wordt verderop op de Via Regia minder verkeersdruk ervaren. Door het afvangen van het verkeer neemt de uitstoot en het geproduceerde geluid af richting de binnenstad.

3.6.6 Samengebruik met andere functies en/of extra faciliteiten

De locatie biedt zeer beperkte, realistische mogelijkheden voor samengebruik. Er zijn geen grote werkgevers in de buurt en ook de agrarische bedrijven in de buurt gaan deze locatie niet gebruiken. Voor samengebruik moet in de basis sprake zijn van gemengd gebruik van stedelijke functies. De locatie is te ver voor deelsystemen en de doelgroep is in de basis niet aanwezig. Gebruiksgemak en comfort zijn daarom laag op deze locatie door het ontbreken van voorzieningen. Sociale veiligheid is moeilijk te realiseren. Vandaar de score van een dubbele min op het criterium samengebruik.

4. Vergelijking van de locaties

	Voldoende ruimte	Beschikbaarheid - Eigendomspositie	Auto bereikbaarheid - Vindbaarheid	Natransport - Huidige situatie - Potentie	Omgeving	Samengebruik met extra faciliteiten
1. Dousbergweg	-	--	+	-- +-	++	-
2. Belastingdienst	+	--	+	-- +	-	+
3. Verkeersplein Via Regia	++	0	++	-- ++	+	++
4. Eenhoornsingel/Artsenijstraat	--	--	--	-- -	-	+
5. Kruising Schepelruwe/Via Regia	++	--	0	-- -	++	--

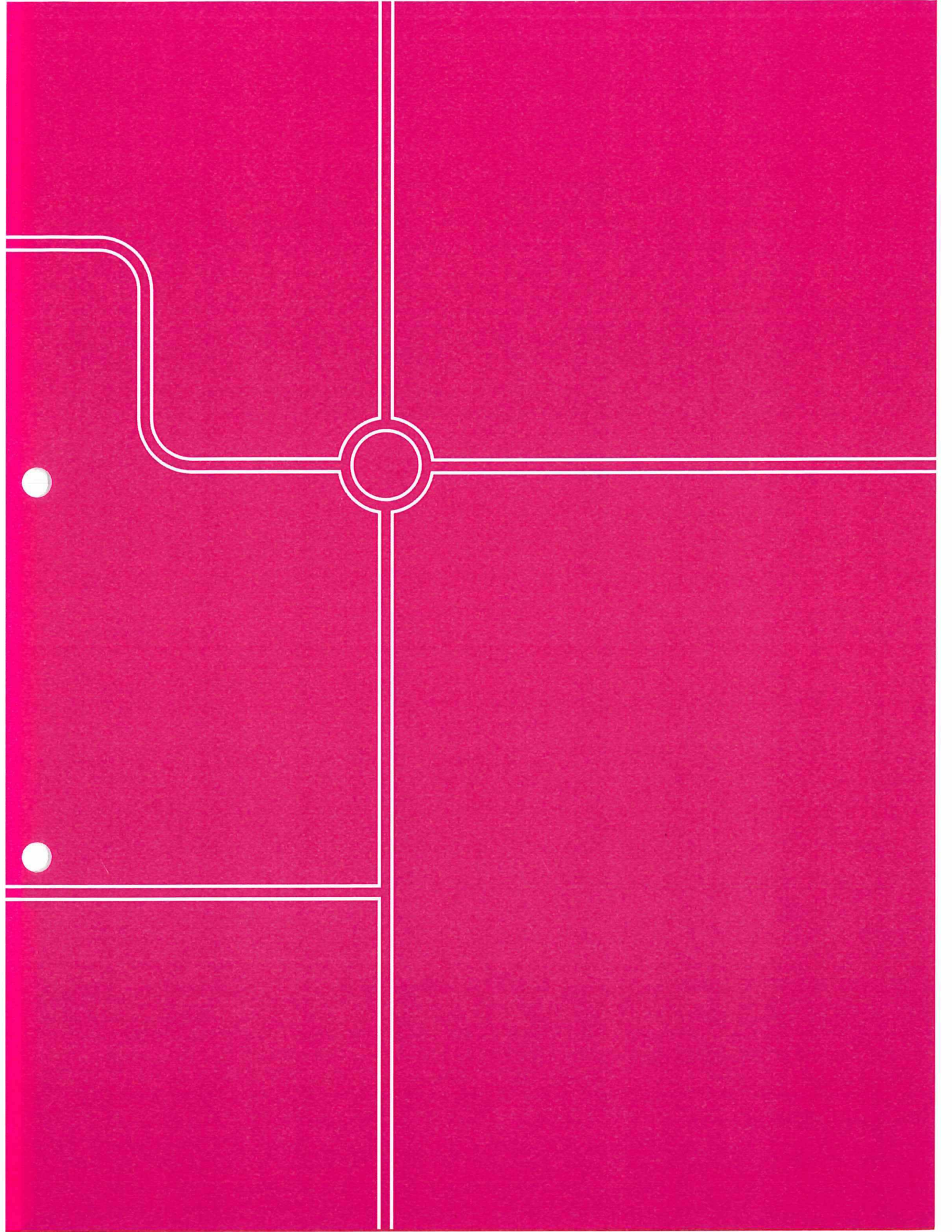
Figuur 8: Vergelijking van de vijf locaties op basis van 6 criteria

In bovenstaande tabel zijn de scores van de vijf verschillende locaties samengevat. Op basis hiervan wordt het volgende geconcludeerd:

De verkenning laat zien dat de locatie Verkeersplein Via Regia het meest kansrijk is als P+R locatie vanwege de uitstekende bereikbaarheid, de beschikbaarheid van natransport, de mogelijkheden voor een deelmobiliteitshub en het hoge comfort voor gebruikers. De locatie Belastingdienst is minder geschikt als P+R, doordat deze verder verwijderd is van voorzieningen en bushaltes. Dousbergweg biedt enkele kleine voordelen, maar vraagt om structureel extra natransport, wat gepaard gaat met hogere kosten, en biedt minder comfort en sociale veiligheid, waardoor de kans op succes afneemt. Schepelruwe kent vergelijkbare nadelen als Dousbergweg, met eveneens extra natransportkosten en onvoldoende comfort en sociale veiligheid, wat de slaagkans beperkt. De locatie Artsenijstraat wordt op basis van deze verkenning onhaalbaar geacht.

Een aantal stappen kunnen in vervolgonderzoek worden genomen;

- o Gesprekken met de busvervoerders
 - Een goede ov-verbinding is noodzakelijk om de weggebruiker uit de auto te verleiden. Dit vraagt om verschillende mogelijke ingrepen, zoals een halte toevoegen of een andere lijnvoering, die met de vervoerder moeten worden uitgewerkt.
- o Gesprekken met de grondeigenaren
 - Een P+R locatie kan alleen worden gerealiseerd als er heldere afspraken zijn met de grondeigenaren of dat de grond in eigendom van de gemeente is.
- o Kosten-batenafweging
 - Een locatie kan immers grote verkeerskundige (en ruimtelijke) potentie hebben, maar zal ook te allen tijde een grote investering vergen. Deze afweging kon niet worden gemaakt in deze studie.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

BIJLAGE



Voorkeursrechtbeschikking ex artikel 9.1, tweede lid Omgevingswet

locatie verkeersplein Via Regia

Besluit college van burgemeester en wethouders

Het college van burgemeester en wethouders heeft als volgt besloten, welk besluit hieronder integraal is opgenomen.

Het college besluit om:

1. Op grond van het rapport "Verkenning P+R locaties Maastricht West" d.d. 22 juli 2025 de locatie aan het verkeersplein Via Regia aan te wijzen als beoogde ontwikkellocatie voor P+R Maastricht West;
2. Op basis van artikel 9.1 tweede lid van de Omgevingswet een (voorlopig) voorkeursrecht te vestigen op de percelen zoals aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende grondtekening LDC-1098 d.d. 31 oktober 2025 en perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 18 november 2025, waarop zijn vermeld de bij de vestiging betrokken percelen, hun grootte, alsmede de naam van de eigenaar, een en ander naar de stand van de openbare registers van het Kadaster per 14 november 2025;
3. Te concluderen dat deze voorkeursrechtbeschikking drie maanden na het ingaan ervan vervalt of, als dat eerder is, op het tijdstip dat een voorkeursrechtbeschikking – op grond van artikel 9.1 lid 1 Omgevingswet – van de gemeenteraad ingaat;
4. Gezien de vertrouwelijke aard van deze procedure, de vereiste spoed en het beoogde doel, overeenkomstig het bepaalde in artikel 4:11 sub a en sub c van de Algemene wet bestuursrecht ('Awb'), de betrokken belanghebbenden (lees: eigenaar en eventueel beperkt gerechtigden) niet in de gelegenheid te stellen om voorafgaand aan dit besluit zienswijzen naar voren te brengen en daarom artikel 4:8 van de Awb buiten toepassing te laten;
5. Toepassing te geven aan de artikelen 16.32b en 16.82a van de Omgevingswet en de voorkeursrechtbeschikking:
 - a) bekend te maken aan de grondeigenaar en deze te informeren over de procedurele en materiële rechtsgevolgen van dit besluit (van beperkt gerechtigden is niet gebleken);
 - b) binnen vier dagen na bekendmaking in te schrijven in de openbare registers van het Kadaster;
 - c) ter kennisgeving middels een zakelijke beschrijving te publiceren in het Gemeenteblad alsmede kennis te geven van de ter inzage legging;
6. De gemeenteraad via een raadsinformatiebrief te informeren over het besluit tot (voorlopige) vestiging van het voorkeursrecht;
7. In te stemmen met het ontwerp raadsvoorstel (inclusief ontwerp raadsbesluit) en dit voor besluitvorming door de raad te agenderen voor dezelfde raadsvergadering waarin ook de vaststelling van de geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht 2040 is voorzien, maar wel als agendapunt na deze vaststelling;



8. Het ontwerp raadsvoorstel (inclusief het ontwerp raadsbesluit) aangaande de bestemming van het voorkeursrecht door de gemeenteraad met betrekking tot de in beslipunt 2 genoemde percelen ingevolge artikel 9.1, eerste lid sub b Omgevingswet gedurende 2 weken voor zienswijzen ter inzage te leggen;
9. De voorkeursrechtbeschikking, de grondtekening LDC-1098 d.d. 31 oktober 2025, de perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 18 november 2025 en de brief aan de grondeigenaar te ondertekenen.

Maastricht, 18 november 2025.

Het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

De secretaris,

5.1.2e

De burgemeester,

5.1.2e

bijlagen

Grondtekening LDC-1098 d.d. 31 oktober 2025

Perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 18 november 2025



Samenvatting

Het college besluit de locatie aan het verkeersplein Via Regia aan te wijzen als beoogde ontwikkellocatie voor 'Park+Ride' (P+R) Maastricht West. De beoogde ontwikkellocatie is op dit moment voor een deel eigendom van de gemeente en voor een deel eigendom van een derde. De gemeente wil regie houden op de ontwikkeling van de P+R locatie en wenst derhalve een voorkeurspositie bij vrijwillige verkoop door de eigenaar van het andere deel te krijgen. Het college besluit zodoende op die gronden een (voorlopig) voorkeursrecht te vestigen voor de duur van maximaal 3 maanden op basis van artikel 9.1, tweede lid van de Omgevingswet. Dit houdt in dat wanneer de eigenaar de gronden wenst te vervreemden, hij de gronden eerst aan de gemeente dient aan te bieden.

1. Beslispunten

Het college besluit om:

1. Op grond van het rapport "Verkenning P+R locaties Maastricht West" d.d. 22 juli 2025 de locatie aan het verkeersplein Via Regia aan te wijzen als beoogde ontwikkellocatie voor P+R Maastricht West;
2. Op basis van artikel 9.1 tweede lid van de Omgevingswet een (voorlopig) voorkeursrecht te vestigen op de percelen zoals aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende grondtekening LDC-1098 d.d. 31 oktober 2025 en perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 18 november 2025, waarop zijn vermeld de bij de vestiging betrokken percelen, hun grootte, alsmede de naam van de eigenaar, een en ander naar de stand van de openbare registers van het Kadaster per 14 november 2025;
3. Te concluderen dat deze voorkeursrechtbeschikking drie maanden na het ingaan ervan vervalt of, als dat eerder is, op het tijdstip dat een voorkeursrechtbeschikking – op grond van artikel 9.1 lid 1 Omgevingswet – van de gemeenteraad ingaat;
4. Gezien de vertrouwelijke aard van deze procedure, de vereiste spoed en het beoogde doel, overeenkomstig het bepaalde in artikel 4:11 sub a en sub c van de Algemene wet bestuursrecht ('Awb'), de betrokken belanghebbenden (lees: eigenaar en eventueel beperkt gerechtigden) niet in de gelegenheid te stellen om voorafgaand aan dit besluit zienswijzen naar voren te brengen en daarom artikel 4:8 van de Awb buiten toepassing te laten;
5. Toepassing te geven aan de artikelen 16.32b en 16.82a van de Omgevingswet en de voorkeursrechtbeschikking:



- a) bekend te maken aan de grondeigenaar en deze te informeren over de procedurele en materiële rechtsgevolgen van dit besluit (van beperkt gerechtigden is niet gebleken);
 - b) binnen vier dagen na bekendmaking in te schrijven in de openbare registers van het Kadaster;
 - c) ter kennisgeving middels een zakelijke beschrijving te publiceren in het Gemeenteblad alsmede kennis te geven van de ter inzage legging;
6. De gemeenteraad via een raadsinformatiebrief te informeren over het besluit tot (voorlopige) vestiging van het voorkeursrecht;
 7. In te stemmen met het ontwerp raadsvoorstel (inclusief ontwerp raadsbesluit) en dit voor besluitvorming door de raad te agenderen voor dezelfde raadsvergadering waarin ook de vaststelling van de geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht 2040 is voorzien, maar wel als agendapunt na deze vaststelling;
 8. Het ontwerp raadsvoorstel (inclusief het ontwerp raadsbesluit) aangaande de bestemming van het voorkeursrecht door de gemeenteraad met betrekking tot de in beslispunt 2 genoemde percelen ingevolge artikel 9.1, eerste lid sub b Omgevingswet gedurende 2 weken voor zienswijzen ter inzage te leggen;
 9. De voorkeursrechtbeschikking, de grondtekening LDC-1098 d.d. 31 oktober 2025, de perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 18 november 2025 en de brief aan de grondeigenaar te ondertekenen.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 18 november 2025:

Conform.

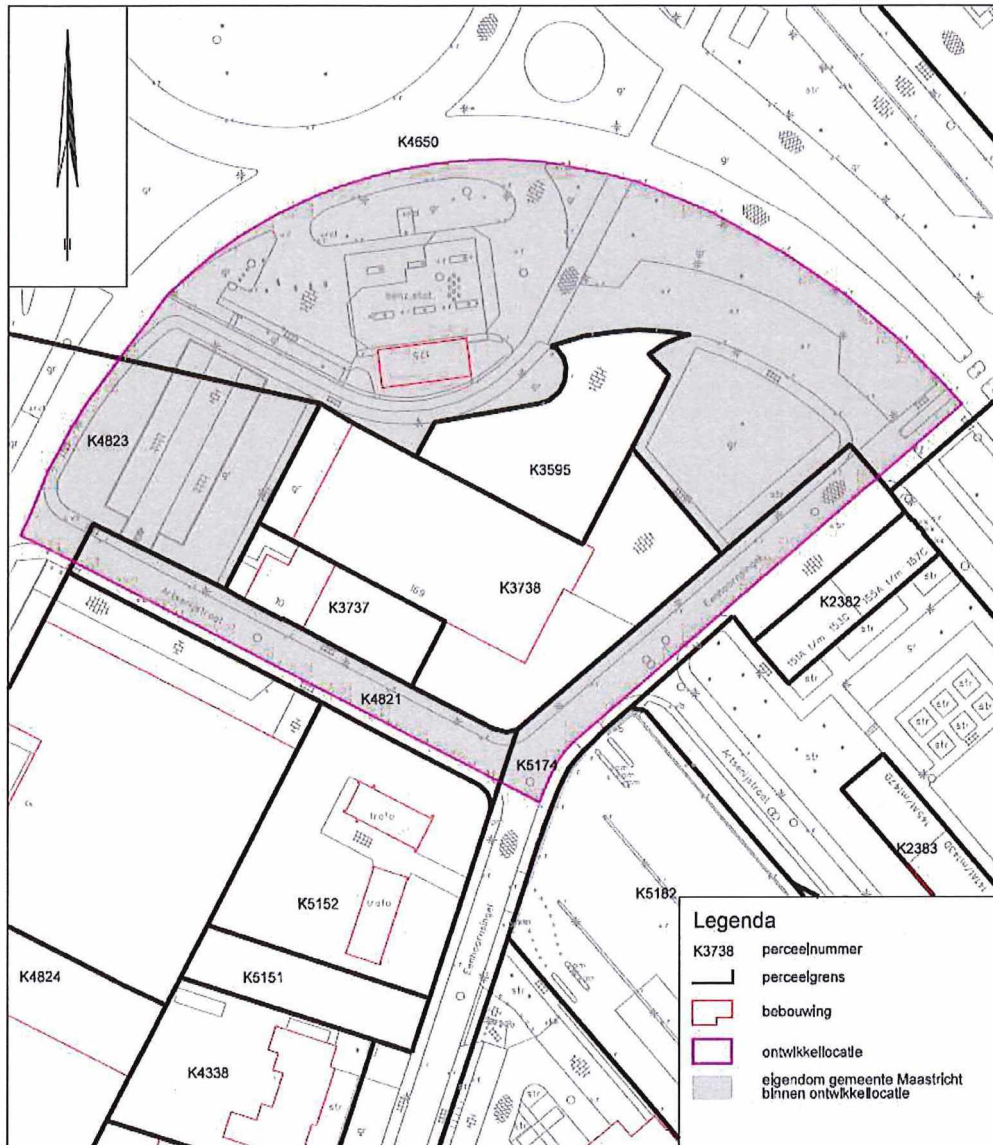


2. Aanleiding

Als uitwerking van de Omgevingsvisie Maastricht 2040, vastgesteld in oktober 2020, is het Realisatieplan 'Parkeren op Afstand' (hierna ook: Realisatieplan) in oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. In het Realisatieplan is als doel opgenomen om het aantal parkeerplekken op afstand in de komende 10 jaar substantieel uit te breiden. In het Realisatieplan is de locatie verkeersplein Via Regia als voorkeurslocatie aangemerkt voor de realisatie van een Park + Ride (P+R) in Maastricht West en werd ingestemd met nader onderzoek om desbetreffende locatie te verwerven. In december 2023 is aan de raad toegezegd om een verdere verkenning te maken van P+R-locaties in Maastricht West en de raad te informeren over de uitkomsten. Het uitgevoerde onderzoek (opgesteld door adviesbureau Goudappel d.d. 22 juli 2025) bevestigt dat de locatie verkeersplein Via Regia het meest kansrijk is.

3. Beoogd effect

Beoogd wordt om aan het verkeersplein Via Regia een P+R-voorziening te realiseren. Onder een P+R-voorziening verstaan we in dit kader een openbare (bij voorkeur gebouwde meerlaagse) parkeervoorziening met mogelijk aanverwante voorzieningen waaronder horeca, waarbij vervolgens een overstap gemaakt kan worden naar het openbaar vervoer of deelmobiliteit. Het doel is om hiermee autoverkeer komende uit voornamelijk de richting Hasselt/Tongeren af te vangen en de (routes richting) binnenstad te ontlasten van dit verkeer. De gevraagde capaciteit voor de P+R-locatie in Maastricht West bedraagt tenminste 250 parkeerplekken. De wijze waarop onderhavige locatie wordt ontwikkeld wordt nog (nader) onderzocht.



Figuur 1: beoogde ontwikkellocatie + huidige eigendomsverhouding

De beoogde ontwikkellocatie is op dit moment deels eigendom van de gemeente, een deel van die gemeentelijke gronden verhuurt de gemeente momenteel. Het andere deel van de ontwikkellocatie is in eigendom bij een derde. De gemeente wenst actief op te treden om de regie te behouden op de ontwikkeling van de locatie, hierdoor hebben we de beste mogelijkheid om de doelstellingen inzake de P+R Maastricht West te realiseren. Gelet op vorenstaande acht de gemeente het wenselijk de gehele ontwikkellocatie in eigendom te verkrijgen. In dat kader wenst de gemeente het instrument voorkeursrecht in te zetten. Met het vestigen van het gemeentelijk voorkeursrecht verkrijgt de gemeente een voorkeurspositie op de desbetreffende gronden. Dit houdt in dat wanneer de eigenaar de gronden wenst te vervreemden, hij de gronden eerst aan de



gemeente dient aan te bieden.

4. Argumenten

1.1 Het voorstel past binnen het ingezette beleid

Het realiseren van een P+R-voorziening in Maastricht West geeft invulling aan de wens en ambitie om parkeren op afstand te stimuleren, zoals vastgesteld in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 (versie 2020) en het Realisatieplan. De beoogde ontwikkellocatie is voorts uitgewerkt in de nog door de raad vast te stellen geactualiseerde Omgevingsvisie.

1.2 De locatie aan het verkeersplein Via Regia geldt als meest kansrijk

Met het vaststellen van het 'Realisatieplan Parkeren op afstand' door de gemeenteraad op 19 oktober 2021 is reeds een voorschot genomen op de wens en ambitie om een P+R voorziening in Maastricht West te realiseren aan het verkeersplein Via Regia. Bij de raadsbehandeling van het raadsvoorstel 'Herverdeling middelen maatregelen luchtkwaliteit' op 19 december 2023 is verzocht en toegezegd de mogelijke locaties in Maastricht West voor een P+R opnieuw te beoordelen. Naar aanleiding daarvan is er een rapport door adviesbureau Goudappel opgesteld, waarin de locatie aan het verkeersplein Via Regia als meest kansrijk wordt beoordeeld. Dit vanwege de goede bereikbaarheid en mogelijkheden tot natransport met zowel openbaar vervoer als deelmobiliteit (deelauto en deelfiets). De ligging van de P+R nabij andere functies kan het gebruik van de P+R voor meerdere doeleinden stimuleren.

2.1 De gemeente wenst de regie te behouden op de beoogde ontwikkeling van een P+R aan het verkeersplein Via Regia

De gemeente wil in een vroeg stadium de regie houden en sturing geven aan de beoogde ontwikkeling. Met de vestiging van het gemeentelijk voorkeursrecht verkrijgt de gemeente een voorkeurspositie op de grondmarkt, meer in het bijzonder een eerste recht van koop op de in de voorkeursrechtbeschikking betrokken percelen. Deze rolkeuze (actief grondbeleid) van de gemeente past binnen de kaders van de Kadernota grond- en vastgoedbeleid Maastricht 2022.



2.2 Bestaande, feitelijk gebruik van de gronden/ontwikkellocatie wijkt af van de toegedachte functie

Aan de gronden/ontwikkellocatie wordt een niet-agrarische functie, te weten P+R met mogelijk aanverwante voorzieningen waaronder horeca toegedacht. Het bestaande, feitelijk gebruik wijkt af van die toegedachte functie. De gronden waren voorheen in gebruik als autogarage met benodigde parkeerruimte en als bedrijfswoning met tuin en waren aldus overwegend in gebruik voor bedrijfsdoeleinden. Sedert de beëindiging van de bedrijfsactiviteiten worden de gronden niet meer als zodanig gebruikt en liggen de opstallen leeg.

2.3 Vestigen van een (voorlopig) voorkeursrecht is mogelijk op grond van de Omgevingswet

Op basis van artikel 9.1 van de Omgevingswet hebben gemeenten de mogelijkheid om ten dienste van de beoogde ontwikkeling een voorkeursrecht te vestigen waarmee de gemeentelijke regiefunctie bij een ontwikkeling wordt gewaarborgd, speculatie en prijsopdrijving kan worden voorkomen en de verwervingsmogelijkheden worden vergroot. Het college kan, ingevolge artikel 9.1, tweede lid van de Omgevingswet besluiten om een (voorlopig) voorkeursrecht te vestigen voor de maximale duur van 3 maanden op gronden waaraan een niet-agrarische functie wordt toegedacht en het huidige gebruik afwijkt van de toegedachte functie;

2.4 Algemeen belang weegt zwaarder dan belang eigenaar

Het gemeentelijk voorkeursrecht wordt ingezet om de regie te houden op de verwerving en de herontwikkeling van de onroerende zaken tot een P + R. Speculatie en prijsopdrijving wordt met de vestiging van het voorkeursrecht voorkomen. Met deze herontwikkeling wordt het aantal parkeerplekken op afstand aan de westzijde van de Maas aanzienlijk uitgebreid. Daarmee verbetert de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid en vermindert de overlast in de binnenstad en daaromheen. Dit algemeen belang weegt zwaar. Daartegenover staat het belang van de eigenaar. Hij kan zijn onroerende zaak niet meer aan iedereen verkopen, maar moet zijn eigendom eerst aan de gemeente te koop aan bieden. De verplichting om bij een voorgenomen verkoop eerst aan de gemeente te koop aan te bieden is daarbij niet onevenredig zwaar. De eigenaar is namelijk niet verplicht om tot verkoop over te gaan. Wenst de eigenaar wel tot vervreemding over te gaan dan verkrijgt hij de werkelijke waarde van het onroerend goed, waarbij bij het bepalen daarvan wordt uitgegaan van de prijs



die tot stand zou zijn gekomen bij een veronderstelde verkoop in het economische verkeer tussen een redelijk handelend verkoper en een redelijk handelend koper.

3.1 Het (voorlopige) voorkeursrecht heeft een maximale geldingsduur van 3 maanden

In artikel 9.4 Omgevingswet is bepaald dat een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1, tweede lid, vervalt drie maanden na het ingaan ervan of, als dat eerder is, op het tijdstip dat een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1, eerste lid, ingaat.

4.1 Het beoogde doel van de beschikking kan slechts worden bereikt indien de belanghebbende daarvan niet reeds tevoren in kennis is gesteld

In artikel 4:11 Awb is bepaald dat het bestuursorgaan toepassing van artikel 4:8 (gelegenheid bieden tot het indienen van zienswijzen voorafgaand aan beschikking) achterwege kan laten voor zover vereiste spoed zich daartegen verzet of het met de beschikking beoogde doel slechts kan worden bereikt indien de belanghebbende daarvan niet reeds tevoren in kennis is gesteld. Van voorgaande is in onderhavige kwestie sprake; indien de belanghebbende op de hoogte zou worden gesteld van het voornemen tot het vestigen van een voorkeursrecht, bestaat de mogelijkheid dat het onroerend goed wordt verkocht voordat het voorkeursrecht is gevestigd.

5.1 Procedurele regels uit de Omgevingswet rondom het bekendmaken en inschrijven van het besluit tot het vestigen voorkeursrecht dienen gevolgd te worden.

Conform het bepaalde in de artikelen 16.32b en 16.82a Omgevingswet wordt de voorkeursrechtbeschikking:

- a) bekend gemaakt aan de grondeigenaar en word deze geïnformeerd over de procedurele en materiële rechtsgevolgen van dit besluit conform bijgevoegde concept brief (van beperkt gerechtigden is niet gebleken);
- b) binnen vier dagen na bekendmaking ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster.
- c) ter kennisgeving middels een zakelijke beschrijving gepubliceerd in het Gemeenteblad alsmede wordt kennis gegeven van de terinzagelegging;



6.1 Informeren van de gemeenteraad

Met raadsinformatiebrief wordt de gemeenteraad op de hoogte gesteld over (a) de uitkomsten van het rapport "Verkenning P+R locaties Maastricht West" van adviesbureau Goudappel d.d. 22 juli 2025, (b) van het besluit van het college om op basis daarvan het verkeersplein Via Regia aan te wijzen als beoogde ontwikkellocatie voor P+R Maastricht West en (c) van het besluit van het college om een (voorlopig) voorkeursrecht te vestigen. Tevens wordt de raad alvast geïnformeerd over de procedure rondom het bestendigen van het voorkeursrecht door de raad.

7.1 Voorlopig voorkeursrecht gevestigd door het college dient binnen 3 maanden door de Raad te worden bestendigd

Binnen 3 maanden na het ingaan van het (voorlopig) voorkeursrecht, gevestigd door het college, dient de gemeenteraad het (voorlopige) voorkeursrecht te bestendigen. Hierin voorziet het ontwerp raadsvoorstel. De gemeenteraad zal worden voorgesteld om tot bestendiging over te gaan op basis van de nog vast te stellen Omgevingsvisie Maastricht 2040, waarvan vaststelling is voorzien in januari 2026;

8.1 Aan belanghebbende dient de mogelijkheid te worden geboden om zienswijzen naar voren te brengen tegen het ontwerp raadsvoorstel (inclusief ontwerp raadsbesluit)

In artikel 4.8 Awb is bepaald dat voordat een bestuursorgaan een beschikking geeft waartegen een belanghebbende die de beschikking niet heeft aangevraagd naar verwachting bedenkingen zal hebben, het die belanghebbende in de gelegenheid stelt zijn zienswijze naar voren te brengen indien a) de beschikking zou steunen op gegevens over feiten en belangen die de belanghebbende betreffen en b) die gegevens niet door de belanghebbende zelf ter zake zijn verstrekt. Hiervan is in onderhavig geval sprake.

Er is geen wettelijke termijn voor het bieden van gelegenheid tot het indienen van zienswijzen bij een voorkeursrecht. In dit geval wordt gekozen voor een termijn van twee weken. Dit, als gevolg van de planning van de (opvolgende) besluitvorming. Daarbij alsmede in acht genomen dat het indienen van zienswijzen vormvrij is.

9.1 Ondertekend besluit nodig

In het kader van het vestigen van het voorkeursrecht is er een ondertekend(e)



voorkeursrechtbeschikking, grondtekening, perceellijst en brief aan de eigenaar nodig.

Participatie

Ten aanzien van het beleidsprincipe 'parkeren op afstand' heeft er uitgebreide participatie plaatsgevonden in het kader van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 (versie 2020). Na vaststelling van de Omgevingsvisie (versie 2020) hebben er in het kader van het Realisatieplan vervolgens aanvullende dialogosessies, een enquête en parkeerpanels plaatsgevonden, met vertegenwoordiging van diverse buurtplatforms en diverse belanghebbende organisaties zoals Centrummanagement Maastricht, Horeca Maastricht, Vereniging Ondernemers binnenstad Maastricht en MUMC.

Op 9 december 2025 vindt een stadsronde plaats over de (geactualiseerde) Omgevingsvisie 2040. In deze geactualiseerde Omgevingsvisie wordt de locatie verkeersplein Via Regia aangewezen als beoogde ontwikkellocatie voor P+R Maastricht West. Tevens is hierin een hoofdstuk opgenomen aangaande de vestiging van het voorkeursrecht.

5. Kanttekeningen of risico's

1.1 De raad dient de Omgevingsvisie waarin het verkeersplein Via Regia wordt aangewezen als locatie voor P+R Maastricht West nog vast te stellen

In de Omgevingsvisie die ter vaststelling wordt aangeboden aan de Raad is opgenomen dat het verkeersplein Via Regia wordt aangewezen als beoogde ontwikkellocatie voor P+R Maastricht West. Besluitvorming over de geactualiseerde Omgevingsvisie 2040 vindt plaats in januari 2026.

3.1 Voorlopig voorkeursrecht vervalt 3 maanden na het ingaan ervan.

Het voorlopig voorkeursrecht vervalt 3 maanden na het ingaan ervan. Dit betekent dat de raad binnen die termijn het voorkeursrecht dient te bestendigen, zoals bedoeld in artikel 9.1 lid 1 Omgevingswet. Indien dit niet gebeurt, vervalt het voorkeursrecht van rechtswege en mag de eigenaar de grond weer vrij verkopen aan derden. Hetgeen kan leiden tot grondspeculatie en prijsopdrijving. Bij een vervallen voorkeursrecht kan het bestuursorgaan dat het voorkeursrecht vestigde, niet binnen 2 jaar op dezelfde grondslag een nieuw voorkeursrecht op de onroerende zaak vestigen.



7.1 en 8.1 Belanghebbenden kunnen zienswijzen indienen tegen het ontwerp raadsvoorstel (inclusief ontwerp raadsbesluit)

De mogelijkheid bestaat dat er zienswijzen worden ingediend tegen het ontwerp raadsvoorstel (inclusief ontwerp raadsbesluit). Alsdan dient het college een concept zienswijzennota op te stellen en zal het ontwerp raadsvoorstel door het college aangevuld worden in die zin dat uitgelegd wordt hoe voorgesteld wordt met de zienswijzen om te gaan.

6. Financiële gevolgen

Er zijn geen directe financiële gevolgen verbonden aan onderhavig collegevoorstel, behoudens de administratieve kosten die gemoeid zijn met de inschrijving van het voorkeursrecht in de openbare registers en de bekendmaking van het besluit.

Indien de gemeente een uitnodiging tot onderhandeling over vervreemding aan de gemeente ontvangt, is de Manager Vastgoed conform de Mandaat- volmacht en machtingslijst gemeente Maastricht februari 2023, gewijzigd december 2024 bevoegd om een beginselbesluit te nemen, inhoudende het besluit of de gemeente in beginsel bereid is het goed tegen nader overeen te komen voorwaarden te kopen (en dus de onderhandelingen te starten).

Ook het op verzoek van vervreemder aan de rechtbank verzoeken om een oordeel over de prijs te geven is gemandateerd aan de Manager Vastgoed. Ten aanzien van een eventuele aankoop zal een separaat collegevoorstel volgen. Het college kan alsdan op basis van het pro-actief aankoopbeleid (ervan uitgaande dat er voldoende ruimte aanwezig is in het investeringsplafond pro-actieve aankopen), eigenstandig een besluit nemen, zoals opgenomen in artikel 8 van de Financiële verordening gemeente Maastricht.

7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Na positieve besluitvorming door het college wordt de voorkeursrechtbeschikking bekend gemaakt aan belanghebbende en wordt de voorkeursrechtbeschikking ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster, alsdan treedt de voorkeursrechtbeschikking in werking. Daarnaast volgt een kennisgeving van de terinzagelegging van de voorkeursrechtbeschikking en de op de beschikking betrekking hebbende stukken, daaronder mede begrepen de gewaarmerkte grondtekening LDC-1098 d.d. 31 oktober 2025, de als zodanig gewaarmerkte perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 18 november 2025 alsmede het ontwerp raadsvoorstel (inclusief ontwerp raadsbesluit). Deze kennisgeving wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad.



In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van de door de raad te nemen beschikking tot bestendiging van het voorkeursrecht op onderhavige percelen, worden belanghebbenden, op grond van artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), in de gelegenheid gesteld om gedurende een termijn van 2 weken, ingaande op 19 november 2025 en eindigend op 3 december 2025, hun zienswijzen over het ontwerp raadsvoorstel schriftelijk, danwel mondeling, naar voren te brengen. Alsdan dient het college een concept zienswijzennota op te stellen en zal het ontwerp raadsvoorstel door het college aangevuld worden in die zin dat uitgelegd wordt hoe voorgesteld wordt met de zienswijzen om te gaan.

Het raadsvoorstel ter bestendiging van het voorkeursrecht zal geagendeerd worden voor dezelfde raadsvergadering waarin ook de vaststelling van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is voorzien, maar wel als agendapunt ná de vaststelling van de Omgevingsvisie. Dit wordt voorzien op 27 januari 2026. Mocht vaststelling van de Omgevingsvisie onverhoopt niet op die datum plaatsvinden, dan zal ten aanzien van de bestendiging van het voorkeursrecht een gewijzigd raadsvoorstel volgen, aangezien de Omgevingsvisie dan nog niet als grondslag kan dienen. De raad kan het voorkeursrecht in dat geval bestendigen op basis van een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking, waarbij dezelfde argumentatie kan worden gebruikt als bij de andere grondslag. Er dient dan wel vóór 19 februari 2026 een raadsvergadering te worden ingelast (gelet op de maximale geldingsduur van 3 maanden van het voorlopige voorkeursrecht). Wordt het voorlopige voorkeursrecht niet tijdig bestendigd dan vervalt het voorkeursrecht van rechtswege en is de eigenaar vrij om de grond aan derden te vervreemden (zie ook kanttekening 3.1).

Planning:

- 18 november 2025: collegebesluit tot vestigen voorkeursrecht
- 19 november 2025: bekendmaking voorkeursrechtbeschikking aan grondeigenaar
- 19 november 2025: inschrijving voorkeursrechtbeschikking in Kadaster (alsdan treedt voorkeursrecht in werking)
- 19 november 2025: publicatie in gemeenteblad
- 19 november 2025: stukken worden fysiek en digitaal ter inzage gelegd
- 3 december 2025: sluiting zienswijzetermijn aangaande ontwerp raadsvoorstel/-besluit
- 16 december 2025: zienswijzen in college + definitief raadsvoorstel bestendigen voorkeursrecht
- 6 januari 2026: domeinvergadering raadsvoorstel bestendigen voorkeursrecht
- 27 januari 2026: raadsvergadering raadsvoorstel bestendigen voorkeursrecht



8. Communicatie

Voor wat betreft de bekendmaking van het besluit aan belanghebbende en de kennisgeving van het besluit, wordt verwezen naar paragraaf 7. Zodra het voorkeursrecht is ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster (naar verwachting 19 november 2025) is onderhavig collegevoorstel openbaar. De raad wordt direct aansluitend geïnformeerd via een raadsinformatiebrief. Zodra het collegevoorstel openbaar is wordt het besluit op de openbare besluitenlijst geplaatst.

BIJLAGE



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

AANTEKENEN MET BERICHT VAN ONTVANGST

5.1.2e

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP

Brief kennisgeving eigenaar raadsbesluit ex artikel
9.1, eerste lid onder b Omgevingswet

DATUM

11 februari 2026

BIJLAGEN

4

BEHANDELD DOOR

5.1.2e

DOORKIESNUMMER

ONZE REFERENTIE

1894326

E-MAILADRES

post@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte 5.1.2e,

Volgens de openbare registers van het Kadaster bent u eigenaar van de percelen te Maastricht, kadastraal bekend gemeente Maastricht, sectie K, nummers 3595, 3737 en 3738.

Door de gemeenteraad is in de gemeenteraadsvergadering van 10 februari 2026 een geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht vastgesteld. Deze geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht kan als planologische grondslag dienen voor de bestemming door de gemeenteraad van het door het college gevestigde voorkeursrecht van 18 november 2025. De gemeenteraad heeft in de gemeenteraadsvergadering van 10 februari 2026 daartoe ook besloten en het door het college gevestigde voorkeursrecht bestendig op basis van artikel 9.1, eerste lid, onder b Omgevingswet. Daarmee blijven de regels van (onder meer) hoofdstuk 9 van de Omgevingswet van toepassing. Dit door de gemeenteraad bestendigde voorkeursrecht geldt voor de duur van drie jaar vanaf het ingaan ervan en vervalt van rechtswege, tenzij voor dat tijdstip de functies waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, zijn toegedeeld in het omgevingsplan.

In deze brief leest u waarom dit besluit is genomen en wat de gevolgen van dit besluit zijn.

Waarom is een voorkeursrecht gevestigd?

Als uitwerking van de Omgevingsvisie Maastricht 2040, vastgesteld in oktober 2020, is het Realisatieplan 'Parkeren op Afstand' (hierna ook: Realisatieplan) in oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. In het Realisatieplan is als doel opgenomen om het aantal parkeerplekken op afstand in de komende 10 jaar substantieel uit te breiden. In het Realisatieplan is de locatie verkeersplein Via Regia als voorkeurslocatie aangemerkt voor de realisatie van een Park + Ride (P+R) in Maastricht West en werd ingestemd met nader onderzoek om desbetreffende locatie te verwerven. In december 2023 is aan de gemeenteraad toegezegd om een verdere verkenning te maken van P+R locaties in Maastricht West. Het uitgevoerde onderzoek (opgesteld door adviesbureau Goudappel d.d. 22 juli 2025) bevestigt dat de locatie verkeersplein Via Regia, waar uw percelen onderdeel van uitmaken, het meest kansrijk is. Door het college is bij besluit van 18 november 2025 de locatie verkeersplein Via Regia als voorkeurslocatie voor de realisatie van een P+R-voorziening in Maastricht West



DATUM
11 februari 2026

gekozen en in navolging daarvan is in de geactualiseerde Omgevingsvisie Maastricht (versie 2026) voornoemde locatie aangewezen als beoogde ontwikkellocatie.

Onder een P+R-voorziening verstaan we in dit kader een openbare (bij voorkeur gebouwde meerlaagse) parkeervoorziening met mogelijk aanverwante voorzieningen waaronder horeca, waarbij vervolgens een overstap gemaakt kan worden naar het openbaar vervoer of deelmobiliteit. Het doel is om hiermee autoverkeer komende uit voornamelijk de richting Hasselt/Tongeren af te vangen en de (routes richting) binnenstad te ontlasten van dit verkeer. De gevraagde capaciteit voor de P+R-locatie in Maastricht West bedraagt tenminste 250 parkeerplekken. De wijze waarop onderhavige locatie wordt ontwikkeld wordt nog (nader) onderzocht.

Het gemeentelijk voorkeursrecht is gevestigd en bestendig om het de gemeente Maastricht mogelijk te maken om actief op te treden bij de ontwikkeling van deze gronden en de regie te behouden bij de herontwikkeling van de locatie. Door de regie in eigen handen te houden, hebben we de beste mogelijkheid om de doelstellingen inzake de P+R te realiseren. Met het bestendigen van het gemeentelijk voorkeursrecht behoudt onze gemeente een voorkeurspositie op uw gronden. Wij realiseren ons dat een gemeentelijk voorkeursrecht voor u als eigenaar/belanghebbende impact kan hebben. Toch menen wij dat het belang van een P+R-voorziening aan de westzijde van de stad als algemeen belang, zwaarder weegt en daarmee afdoende grond is voor de gerechtvaardigde bestending van het voorkeursrecht.

In de namens u ingebrachte zienswijze op het ontwerp raadsvoorstel en ontwerp raadsbesluit wordt melding gemaakt van aanvullende bijzondere individuele belangen van de eigenaar die zouden moeten leiden tot het afzien van bestending van het voorkeursrecht. Daarbij is aangegeven dat de eigenaar om fiscale redenen het onroerend goed wil overdragen aan een aan hun toebehorende B.V.

De bevoegdheid tot vestiging/bestending van het voorkeursrecht bestaat wanneer er sprake is van een niet-agrarische toegedachte functie en het gebruik afwijkt van die functie. Daarvan is in het onderhavige geval sprake. Het voorkeursrecht is een geschikt en noodzakelijk instrument om de beoogde ontwikkeling en tijdige verwerving veilig te stellen en gaat ongewenste (strategische) transacties tegen. Het voorkeursrecht kan beperkingen met zich brengen voor interne bedrijfs- of fiscale herstructureringen. Deze belangen betreffen louter privaatrechtelijke en economische belangen van de eigenaar welke bij de beoordeling van de vraag of er een omgevingsrechtelijke (ruimtelijk) algemeen belang bestaat bij de vestiging/bestending van een voorkeursrecht en of het voorkeursrecht geschikt en noodzakelijk is om dat belang te verwezenlijken minder zwaar wegen dan het algemene publieke, omgevingsrechtelijke belang dat gemoeid is met de (tijdige) realisatie van de beoogde ontwikkeling. Het voorkeursrecht vormt een beperkte inbreuk op het eigendomsrecht, tast het gebruik van de grond niet aan en waarborgt bij vervreemding vergoeding van de werkelijke waarde.



DATUM
11 februari 2026

De betekenis van de vestiging van het voorkeursrecht

De bestending van het voorkeursrecht op uw percelen, is voor u alleen van belang als u van plan bent de gronden te vervreemden (te verkopen of te bezwaren).

Met vervreemden bedoelen wij in deze situatie 'de overdracht in eigendom of de toebedeling van een onroerende zaak, alsmede de overdracht of de toebedeling dan wel de vestiging van een recht van opstal, erfpacht, beklemming of vruchtgebruik'. Als u wilt verkopen of anderszins wil vervreemden, dan bent u door dit voorkeursrecht verplicht uw grond eerst aan de gemeente aan te bieden, tenzij er sprake is van een uitzonderingsgrond zoals bedoeld in artikel 9.8 en 9.9 Omgevingswet.

Als u uw gronden niet eerst aan de gemeente aanbiedt, zal de overschrijving in de openbare registers van de overeenkomst tot vervreemding — de zogenaamde transportakte of akte van levering — aan een ander dan de gemeente worden geweigerd. Onder elke transportakte moet namelijk een verklaring van de notaris of van een zaakwaarnemer-administrateur worden opgenomen, die aangeeft dat er op de in de akte vermelde onroerende zaak of beperkt recht geen gemeentelijk voorkeursrecht rust. Hierbij moet ook worden aangegeven dat, wanneer er wel een voorkeursrecht op rust, de vervreemding in strijd met het voorkeursrecht plaatsvindt. De levering van het verkochte aan een ander dan de gemeente kan dan niet plaatsvinden. Mocht u de gronden dan toch overdragen of leveren, of anderszins handelen in strijd met het voorkeursrecht, dan kan de gemeente de nietigheid van deze rechtshandelingen inroepen bij de rechter.

Wat moet ik doen als ik mijn onroerende zaak wil verkopen?

Als u voornemens bent uw onroerende zaak geheel of gedeeltelijk te verkopen, moet u de gemeente hiervan verplicht schriftelijk opgave doen middels een aangetekende brief, onder vermelding van de kadastrale gegevens en oppervlakte(n).

Het verkoopproces ziet er verder als volgt uit.

Na ontvangst van uw opgave moet het college van burgemeester en wethouders binnen zes weken de beslissing nemen of zij in beginsel bereid is het goed tegen nader overeen te komen voorwaarden te kopen of op grond van een andere titel te verkrijgen (en dus de onderhandelingen met u wilt starten). Overschrijdt het college van burgemeester en wethouders deze termijn of deelt zij u binnen deze termijn mede, dat zij in uw opgave niet geïnteresseerd is, dan mag u gedurende drie jaren na verloop van die termijn respectievelijk na bedoelde mededeling de door u eerst aan de gemeente aangeboden (rechten op de) onroerende zaken aan een ander verkopen.

Het voorkeursrecht blijft dan wel voor de eventuele opvolgende eigenaar/beperkt gerechtigden gelden. Deelt het college u mede, dat zij wel op uw aanbod wil ingaan en daartoe een zogenaamd beginselbesluit tot aankoop heeft genomen, dan kunt u verder met de gemeente onderhandelen.

Bekendmaking en inwerkingtreding voorkeursrechtbeschikking

De voorkeursrechtbeschikking wordt aan u als belanghebbende bekendgemaakt middels toezending van deze aangetekende brief met bijlagen.

Binnen vier dagen na de bekendmaking wordt de voorkeursrechtbeschikking ingeschreven in de openbare registers. Op het moment van inschrijving in de openbare registers, treedt het voorkeursrecht in werking.



DATUM
11 februari 2026

Kennisgeving en terinzagelegging voorkeursrechtbeschikking

De kennisgeving van de terinzagelegging van de voorkeursrechtbeschikking en de op de beschikking betrekking hebbende stukken, daaronder mede begrepen de gewaarmerkte grondtekening LDC-1098R d.d. 31 oktober 2025, de als zodanig gewaarmerkte perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 10 februari 2026 en het raadsvoorstel (incl. raadsbesluit) wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad van 11 februari 2026, te raadplegen via <https://www.officielebekendmakingen.nl/>

Met ingang van 11 februari 2026 liggen voormelde stukken kosteloos ter inzage op het gemeenteloket Balie 20/21 Mosae Forum 10, 6211 DW Maastricht, tijdens de volgende openingsuren:

- maandag 08.30 – 12.30 uur
- dinsdag 08.30 – 12.30 uur
- woensdag 08.30 – 12.30 uur
- donderdag 13.30 – 19.00 uur
- vrijdag 08.30 – 12.30 uur

U hoeft hiervoor geen afspraak te maken.

De voorkeursrechtbeschikking en de daarop betrekking hebbende stukken zijn gedurende dezelfde termijn tevens in te zien via de volgende link:

<https://vastgoed.gemeentemaastricht.nl/kennisgevingen-voorkeursrechten>

Bezwaar en voorlopige voorziening

Bezwaar

Tegen de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad staat bestuursrechtelijke rechtsbescherming open volgens de Algemene wet bestuursrecht ('Awb'). Belanghebbenden (lees: de betrokken perceeleigenaar en eventueel beperkt gerechtigden) kunnen volgens de Awb een bezwaarschrift indienen tegen de voorkeursrechtbeschikking.

De bezwaartermijn bedraagt zes weken, ingaande op 11 februari 2026. Een bezwaarschrift moet worden ingediend bij de gemeenteraad van de gemeente Maastricht, Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht of Mosae Forum 10, 6211 DW Maastricht.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit (de voorkeursrechtbeschikking) waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van het bezwaar.

Indien belanghebbenden ervoor hebben gekozen om reeds bezwaar te maken tegen de voorkeursrechtbeschikking van burgemeester en wethouders, dan wordt dat bezwaarschrift -zodra het besluit van de gemeenteraad tot aanwijzing in werking is getreden en de beschikking van het college vervalt- op grond van artikel 16.32c Omgevingswet aangemerkt als te zijn gericht tegen het besluit van de raad tot (definitieve) vestiging/bestemming. Met deze regeling wordt voorkomen dat een belanghebbende tweemaal bezwaar dient te maken. Het maken van bezwaar schorst de werking van het besluit niet.



DATUM
11 februari 2026

Voorlopige voorziening

Degene die een bezwaarschrift indient kan, indien er sprake is van onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, op grond van artikel 8:81 Awb tevens een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Limburg, afdeling bestuursrecht (postbus 950, 6040 AZ Roermond). U kunt uw verzoek om een voorlopige voorziening ook digitaal indienen via <https://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Hiervoor heeft u een DigiD nodig.

Heeft u vragen?

Wanneer u nog vragen heeft naar aanleiding van bovenstaande, kunt u contact opnemen met ^{5.1.2e} ^{5.1.2e} te bereiken via telefoonnummer ^{5.1.2e} (of ^{5.1.2e} vanuit het buitenland).

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gemeenteraad van Maastricht

de griffier,

de burgemeester,

P. Peeters

W.A.G. Hillenaar

Bijlagen:

1. Voorkeursrechtbeschikking 10 februari 2026 (incl. raadsvoorstel)
2. Gewaarmerkte grondtekening LDC-1098R d.d. 31 oktober 2025
3. Gewaarmerkte perceellijst verkeersplein Via Regia d.d. 10 februari 2026
4. Concept Publicatie Gemeenteblad

N.B. Wij vragen uw aandacht voor het volgende. Ingevolge wettelijk voorschrift zijn wij verplicht een kennisgeving te adresseren geheel conform de administratieve gegevens van het Kadaster. Deze administratieve gegevens kunnen afwijken van de werkelijke situatie, bijvoorbeeld doordat de in de openbare registers ingeschreven eigenaar inmiddels is verhuisd of is overleden. Ondanks het feit dat wij wellicht op de hoogte zijn van de gewijzigde situatie, zijn wij toch verplicht de administratieve gegevens van het kadaster te volgen. Wij kunnen het Kadaster niet verzoeken de kadastrale gegevens te wijzigen. Dit zal de (nieuwe) eigenaar of beperkt gerechtigde zelf of via een notaris bij het Kadaster dienen te doen.

Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) vermelden wij u dat uw persoonsgegevens uitsluitend worden gebruikt voor het doel waarvoor deze zijn verkregen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 5

BIJLAGE

BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN ARCHIVERIN
D.D. 03-12-2025
No. 2025.04299 (Raad)
No. 2025.04300 (Vastgoed)

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 2 december 2025 16:23
Aan: Post Gemeente Maastricht <POST@maastricht.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e
CC: 5.1.2e
Onderwerp: 2025.04299 raad/2025.04300 vastgoed/5.1.2e Voorkeursrecht Via Regina

Geachte heer, mevrouw,

Bijgevoegd treft u namens 5.1.2e deze zienswijze. Deze zienswijze zal u per e-mail en per aangetekende en gewone post worden aangeboden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Secretaresse

Aanwezig: dinsdag, woensdag en vrijdag

**BOELS
ZANDERS**

5.1.2e

5.1.2e

[LinkedIn](#)

Boels Zanders NV

bz.nl

Blijf op de hoogte
van artikelen, updates en events



Aangetekend en per e-mail

Gemeente Maastricht
T.a.v. de raad
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

5.1.2e

Advocaat

Postbus 490, 5.1.2e Venlo

5.1.2e

@bz.nl

T 5.1.2e

ZIENSWIJZE ONTWERP-RAADSBESLUIT

Tevens per e-mail

post@maastricht.nl en 5.1.2e

Plaats/Datum Venlo, 2 december 2025
Betreft Zienswijze ontwerp-raadsbesluit inzake voorkeursrecht Via Regia Maastricht
Onze referentie MP/MP/7027583
Uw referentie 1894326

Geachte raadsleden,

Namens cliënten, 5.1.2e en 5.1.2e, bericht ik u in verband met het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht (hierna: 'college') van 18 november 2025 om een voorkeursrecht te vestigen op de percelen, kadastraal bekend als gemeente Maastricht, sectie K, nummers 3595, 3737 en 3738 (hierna: 'percelen'). Deze percelen zijn gelegen op de hoek van de Porseleinstraat en de Via Regia te (6216 BW) Maastricht.

De percelen waarop een voorkeursrecht is gevestigd zijn eigendom van wijlen 5.1.2e 5.1.2e. Cliënten zijn de erfgenamen van 5.1.2e. Onderdeel van de voorkeursrechtbeschikking van het college is een raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit. Het college heeft de mogelijkheid gegeven tot 3 december 2025 een zienswijze in te dienen op het ontwerp-raadsbesluit. Met deze brief ga ik daartoe namens cliënten tijdig over.

I. Zienswijze

a. *Onevenredige inbreuk op het eigendomsrecht*

1. Indien de raad een voorkeursrecht vestigt op de percelen van cliënten, dan leidt dit tot een onevenredige inbreuk op hun eigendomsrecht. Een bestendinging door de raad van het voorkeursrecht van het college heeft immers tot gevolg dat cliënten indien zij de percelen willen verkopen deze als eerste aan de gemeente moeten aanbieden. Zij zijn dus niet meer vrij om zelf te bepalen aan wie zij de percelen verkopen. Dit is in strijd met het eigendomsrecht van artikel 1 Eerste Protocol van het EVRM. Dit fundamenteel, grondwettelijk beschermd recht, mag slechts onder zwaarwegende omstandigheden worden beperkt. In het ontwerp-raadsbesluit ontbreekt echter een overtuigende motivering waaruit blijkt dat deze inbreuk noodzakelijk en proportioneel is. Evenmin blijkt uit het ontwerp-raadsbesluit of de raad heeft onderzocht of minder ingrijpende instrumenten beschikbaar zijn om hetzelfde doel te bereiken. Cliënten verzoeken de raad derhalve het voorkeursrecht niet te vestigen.

b. *Daling waarde grond*

2. Indien de raad besluit een voorkeursrecht te vestigen op de percelen van cliënten, dan heeft dit negatieve gevolgen voor de waarde van het eigendom van cliënten. Doordat in dat geval een eerste recht van koop voor de gemeente geldt, daalt de waarde van de grond. Bij een voorgenomen verkoop is immers maar sprake van één gegadigde is, terwijl met een vrije verkoop kan worden verkocht aan de hoogste bidder. Als meerdere bidders elkaar moeten concurreren, dan ligt de prijs natuurlijk hoger. Door dit vooruitzicht wordt eigendom van cliënten minder waard. De gevolgen daarvan voor cliënten zijn onterecht en niet in verhouding tot het doel dat met het voorkeursrecht wordt beoogd.

c. *Ondeugdelijke onderbouwing*

3. Het ontwerp-besluit van uw raad wordt gebaseerd op het door adviesbureau Goudappel uitgebrachte adviesrapport van d.d. 22 juli 2025. Dit onderzoek is echter gebaseerd op onjuiste uitgangspunten waardoor de conclusies van dit onderzoek niet kunnen worden gevolgd en een voorkeursrecht niet op basis van voornoemd onderzoek op de percelen van cliënten kan worden gevestigd. Daarvoor is het volgende redengevend:
 - In het adviesrapport is onderzocht of de genoemde locaties, waaronder de percelen van cliënten, 'beschikbaar' is. Daaronder wordt blijkens het adviesrapport verstaan: "Is de locatie beschikbaar en heeft het ruimte voor voldoende parkeerplekken (op

de relevante momenten)?" (zie bijlage III van het rapport). De 'beschikbaarheid' van de percelen van cliënten zijn beoordeeld met een '++', hetgeen volgens het adviesrapport betekent: "zeer kansrijke locatie". De percelen zijn echter in eigendom van cliënten, waardoor onduidelijk is waarom tot het oordeel wordt gekomen dat de hoogste score op het aspect beschikbaarheid. Ter vergelijking: percelen waarop overheidsgebouwen aanwezig zijn en waarvan mag worden aangenomen dat daarmee makkelijk afspraken zijn te maken, worden op het punt 'beschikbaarheid' daarentegen aangemerkt met een '-' (zie: 14. Belastingdienst of 16. Rechtbank).

- Een P&R op de percelen van cliënten scoort op het aspect 'omgeving', een '+'. Daaronder wordt blijkens het adviesrapport verstaan: " Ontstaat er hinder voor omwonenden en/of andere belanghebbenden wanneer een parkeervoorziening wordt gerealiseerd op deze locatie?". Ook dit kunnen cliënten niet plaatsen omdat de omgeving juist kritisch was over een P&R op deze locatie.¹
- In de beschrijving onder het kopje "15. Verkeersplein Via Regia" wordt benoemd dat "idealiter geen groen wordt opgeofferd". Dit insinueert dat op de percelen van cliënten en de gemeente geen groen is gelegen. Ook dat is onjuist. Aan de percelen van cliënten én van de gemeente is ten dele de bestemming 'Groen' toegekend, alsmede zijn er daarop feitelijk verschillende groenstrookjes aanwezig. Indien een P&R op deze locatie wordt gerealiseerd dan dienen deze groenstrookjes dus te worden opgeofferd. Cliënten vinden deze 'eis' van de gemeente bovendien opmerkelijk, nu de gemeente zelf verschillende percelen nabij de percelen van cliënten in eigendom heeft waarop een P&R zou kunnen worden gerealiseerd maar aan die percelen (voornamelijk) de bestemming 'Groen' is toegekend.

d. Doorkruising lopende gesprekken

4. Cliënten, de gemeente, Wyckerveste en HB Capital voeren, al dan niet gezamenlijk, al sinds 2018 gesprekken over de toekomstige invulling van het gebied rondom de Via Regia te Maastricht en daarmee ook de percelen van cliënten. Deze gesprekken zagen niet alleen op de ontwikkeling van de percelen van cliënten, maar ook op de percelen van Wyckerveste en HB Capital (winkelcentrum Brusselse Poort).
5. Gesproken is op welke wijze de percelen van cliënten als P&R of anderszins konden worden gebruikt. Daarbij zijn verschillende alternatieven besproken, waarbij ook (ruwe) schattingen m.b.t. investeringen en potentiële huurinkomsten aan de orde zijn gekomen. Ook is gekeken naar ontwikkelmogelijkheden waarin horeca voorkomt. Hierbij is rekening gehouden met een door de gemeente opgesteld programma van eisen (PvE), waarin is bevestigd dat

¹ [Park & ride bij Via Regia Maastricht in beeld, ondanks tegenstand van buurtnetwerk dat wijst op nu al slechte luchtkwaliteit | De Limburger](#)

Wyckerveste en cliënten samen een ontwikkeling opstellen. Dit PvE is als **bijlage** aan deze zienswijze gehecht. Vervolgens zijn deze voorstellen meegenomen in de ontwikkelstudie van het zogenaamde gebied 'Hart van West', dat betrekking had op de percelen van cliënten, Wyckerveste, HB Capital (winkelcentrum Brusselse Poort) en de gemeente Maastricht. De bedoeling van cliënten om er met de gemeente uit te komen was dan ook ruimschoots bij haar bekend.

6. Vervolgens heeft het college op 18 november 2025, zonder enige aankondiging daartoe en ondanks de gesprekken die liepen, een voorkeursrecht gevestigd op de percelen. Cliënten hebben daarop met verbazing gereageerd. Het is cliënten volkomen onduidelijk waarom de gemeente zomaar de stekker uit deze gesprekken trekt en overgaat tot het vestigen van een voorkeursrecht. Het vestigen van een voorkeursrecht is dan ook onbegrijpelijk, onnodig, doet de constructieve gesprekken geweld aan en zit privaatrechtelijke overeenstemming én private ontwikkelslagkracht in de weg.
7. Cliënten herhalen dat zij graag met de gemeente in gesprek gaan om te verkennen of er via een privaatrechtelijke (intentie)overeenkomst consensus bereikt kan worden over plannen en belangen van de gemeente op hun percelen. Cliënten verzoeken uw raad dan ook het gesprek verder aan te gaan zonder het keursmerk van een voorkeursrecht.
 - e. *Er bestaat geen noodzaak tot het vestigen van een voorkeursrecht*
8. In het ontwerp-raadsbesluit is overwogen dat het voorkeursrecht wordt opgelegd om de regie te houden op de verwerving en de herontwikkeling van de onroerende zaken tot een P&R-voorziening, en dat met het opleggen van het voorkeursrecht speculatie en prijsopdrijving wordt voorkomen. Gelet op de navolgende redenen bestaat echter geen noodzaak voor het vestigen (bestendigen) van het voorkeursrecht door de raad.

De P&R-plannen leiden niet tot een waardestijging, maar een waardedaling

9. Ten eerste geldt het volgende. Het instrument van het voorkeursrecht wordt gebruikt om mogelijk een P&R op de percelen te realiseren. Er is geen enkele aanleiding te veronderstellen dat de plannen tot aanleg van een P&R zullen leiden tot grondspeculatie of prijsopdrijving. Integendeel, het is eerder te verwachten dat de percelen hierdoor in waarde zullen dalen, zeker ten opzichte van omliggende percelen waarop relatief meer zal zijn toegestaan. Immers, op grond van het Bestemmingsplan Maastricht West, onderdeel van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan gemeente Maastricht, is aan de percelen de bestemming Bedrijf toebedeeld, waardoor de percelen voor velerlei en lucratieve bedrijfsactiviteiten kunnen worden gebruikt. De toegedachte functie van een P+R (met

mogelijk aanverwante voorzieningen waaronder horeca), betreft een duidelijke *downgrade* van de mogelijk toegestane activiteiten op de percelen. Hierdoor wordt de marktwaarde niet vergroot maar juist verkleind. Hierdoor wordt de grond voor derden (speculanten) juist minder interessant.

10. Met andere woorden valt niet in te zien dat de percelen vanwege de toegedachte functie zullen worden doorverkocht voor een prijs die toekomstige gemeentelijke ontwikkelingen in de weg zullen zitten. Daarmee is geen noodzaak om omwille van grondspeculatie en prijsopdrijving een voorkeursrecht te vestigen op de percelen en bestaat geen rechtvaardiging voor het gebruiken van het instrument van het voorkeursrecht.

Door gemeente gewenste ontwikkeling kan ook middels privaatrechtelijke weg worden bereikt

11. Ten tweede is in de onderhavige situatie duidelijk dat de gemeente haar doel – het realiseren van beoogde ontwikkeling – ook via privaatrechtelijke weg kan bereiken, zonder dat een voorkeursrecht hoeft te worden gevestigd.
12. Zoals onder randnummers 4 en 5 hiervoor is beschreven, hebben cliënten op verschillende manieren duidelijk aan de gemeente laten weten én zien mee te willen denken en werken aan de door de gemeente gewenste invulling van de percelen en zo nodig overeenkomsten met de gemeente te sluiten zodat e.e.a. mogelijk wordt gemaakt. Dit kan dan ook geen reden zijn om een voorkeursrecht te vestigen.
13. Dat cliënten serieus bereid zijn mee te bewegen in naar de door de gemeente beoogde ontwikkeling, blijkt bovendien ook uit de omstandigheid dat zij gelet op de gesprekken met de gemeente Maastricht en voornoemde derde partijen hebben gewacht met het geven van een andere invulling aan het voormalig autobedrijf en daarbij behorende woning. Dat is ook de reden waarom deze op dit moment geen invulling kennen. Cliënten benadrukken dat zij positief tegenover de plannen van de gemeente staan en er onderling willen uitkomen om de beoogde ontwikkeling op hun percelen mogelijk te maken. Kortom: niet gesteld kan worden dat niet de privaatrechtelijke weg kan worden bewandeld om te komen tot de beoogde ontwikkeling. Derhalve kan niet worden volgehouden dat het opleggen van een voorkeursrecht noodzakelijk en gerechtvaardigd is om de beoogde ontwikkeling te realiseren.
14. Kennelijk vindt de gemeente zelf óók dat de beoogde ontwikkeling net zo goed via de privaatrechtelijke weg kan worden bereikt, waardoor de noodzaak tot het vestigen van een voorkeursrecht op de percelen totaal ontbreekt. Zij heeft daartoe eerder immers het hiervoor

genoemde gedetailleerde PvE opgesteld. Daarin heeft de gemeente benadrukt (lees: de eis gesteld) dat cliënten in samenspraak met Wyckerveste een plan ontwikkelen, het tankstation van cliënten dat op grond van de gemeente is gebouwd en waarvoor een huurovereenkomst met de gemeente is gesloten verdwijnt, hiervoor in de plaats een mobiliteitshub komt en in samenspraak met cliënten afspraken worden gemaakt over de verlenging van voornoemde huurovereenkomst. Hieruit volgt duidelijk dat de gemeente graag de privaatrechtelijk weg bewandelt en er met cliënten uit wil komen. Cliënten staan er nog steeds voor open het privaatrechtelijke spoor verder op te pakken en tot overeenstemming te komen. Het stoppen van dit spoor doet geweld aan de reeds opgebouwde verhoudingen en de goede wil van partijen om er onderling uit te komen. Daardoor is er geen noodzaak tot het vestigen van een voorkeursrecht, integendeel.

Door gemeente gewenste ontwikkeling kan worden verzekerd met planologisch instrumentarium

15. Ten derde beschikt de gemeente over ruime mogelijkheden om via het bestemmingsplan/ omgevingsplan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vast te leggen. Hierdoor kan de gemeente bepalen welke functies op welke plaatsen zijn toegestaan. Daarmee wordt reeds een aanzienlijk deel van de sturingsbehoefte afgedekt. Grondgebruik en ontwikkelingsmogelijkheden worden immers primair door het planologisch regime bepaald, niet door eigendomsverhoudingen. De noodzaak van het vestigen van een voorkeursrecht is ook om die reden niet aanwezig.

f. De ondernemingsrechtelijke- en fiscale belangen van cliënten wegen zwaarder dan het algemeen belang

16. Op de percelen is gelegen 5.1.2e met bijbehorende woning en tuin alsmede een parkeerterrein. Dit bedrijf is jarenlang geëxploiteerd als autogarage. In navolging van het overlijden van 5.1.2e hebben cliënten besloten de bedrijfsactiviteiten van 5.1.2e definitief te beëindigen. Cliënten zijn de percelen omwille van ondernemingsactiviteiten in privé gaan verhuren aan 5.1.2e 5.1.2e Cliënten hebben het vastgoed (percelen K3595 en K3738 met opstallen) op 10 november 2025, dus net voor het vestigen van het voorkeursrecht, verkocht aan 5.1.2e 5.1.2e Van deze B.V. zijn cliënten de enige bestuurder en aandeelhouder. De reden voor de verkoop is tweeledig:

- a. Zij wensen de ondernemingsactiviteiten van deze percelen en het zich daarop bevindende vastgoed door te zetten vanuit een rechtspersoon, te weten 5.1.2e

5.1.2e De vervreemding is dus technisch noodzakelijk om de bedrijfsvoering op de gewenste wijze te kunnen voortzetten.

- b. Op grond van belastingwetgeving valt het vastgoed, te weten het onroerend goed waarop thans een voorlopig voorkeursrecht is gevestigd, momenteel onder de zogenaamde terbeschikkingstellingsmaatregel (TBS) in box 1. Dat betekent dat huurinkomsten in box 1 moeten worden afgerekend en (bedrijfs)kosten niet aftrekbaar zijn. Vanwege het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten en daarmee ook het vervallen van de TBS-regeling, valt het onroerend goed vanaf 1 januari 2026 echter niet meer in box 1, maar in box 3. Dit leidt voor cliënten tot fiscaal onwenselijke gevolgen. Om (tijdelijke) sfeerovergang van box 1 naar box 3 te voorkomen, hebben zij de percelen op 10 november 2025 aan 5.1.2e verkocht.
17. De notariële levering van de percelen stond gepland voor 27 november 2025. Vanwege het gevestigde voorkeursrecht van het college, wordt de geplande notariële levering doorkruist. Gelet op voornoemde redenen is dit voor cliënten zeer problematisch.
18. De parlementaire geschiedenis van artikel 10, zesde lid, Wvg – de ongewijzigde voorloper van artikel 9.10 Ow – erkent expliciet dat situaties waarin een eigenaar “om technische redenen zijn bedrijfsvorm aanpast” behoren tot de categorie waarin de aanbiedingsplicht achterwege kan blijven. De wetgever noemt daarbij juist het voorbeeld van omzetting of inbreng in een vennootschap, omdat het voorkeursrecht dergelijke noodzakelijke bedrijfsstructureringshandelingen niet behoort te frustreren.
19. In dit geval gaat het dus niet om een vervreemding die de gemeentelijke planvorming doorkruist of leidt tot het risico van speculatie/prijsophoging, maar om een interne reorganisatie die uitsluitend is gericht op een betere borging van ondernemingsactiviteiten van cliënten en het verkrijgen van een andere fiscale positie. De eigendom blijft met andere woorden binnen dezelfde zeggenschapssfeer; er vindt geen marktoverdracht plaats die afbreuk doet aan de doelen van het voorkeursrecht. Zulks is ook door 5.1.2e, werkzaam bij notariskantoor Heijnen te Eijsden, op 22 november 2025 per e-mail aan de gemeente bevestigd. Met het toestaan van deze vervreemding wordt de gemeente derhalve niet in haar verwervingspositie benadeeld.
20. Indien uw raad zou overgaan tot vestiging van een voorkeursrecht, dan leidt dat ertoe dat cliënten de percelen niet meer kunnen leveren aan 5.1.2e. Hierdoor worden cliënten in grote mate gehinderd in de vrijheid van ondernemerschap en de daarmee samenhangende inrichtingsvrijheid. Zij kunnen dan immers hun (interne)

herstructureringsvoornemen niet doorzetten. Dit heeft ook onmiskenbaar grote fiscale consequenties voor cliënten. Deze belangen wegen zwaar.

21. Daartegenover staat het algemeen belang dat de beoogde ontwikkeling wordt gerealiseerd. Op dit moment staat niet vast dat de beoogde ontwikkeling daadwerkelijk (financieel) haalbaar is en gerealiseerd gaat worden. Daarbij komt, zoals ook hiervoor vermeld, dat de vestiging van een voorkeursrecht niet noodzakelijk is voor het bereiken van de beoogde ontwikkeling van een P&R nu dit net zo goed (lees: beter) via de privaatrechtelijke en planologische weg kan worden bereikt.
22. Kortom: de individuele belangen van cliënten wegen zwaarder dan het algemeen belang, waardoor het niet is aangewezen een voorkeursrecht op de percelen te vestigen. Ook om deze reden verzoeken cliënten uw raad geen voorkeursrecht te vestigen op de percelen.

II. Conclusie

Gelet op het vorenstaande wordt uw raad verzocht om af te zien van de bestending van het voorkeursrecht op de percelen. Wij zijn uiteraard graag bereid tot het geven van een verdere toelichting.

Met vriendelijke groet,
Boels Zanders NV

5.1.2e

5.1.2e

Bijlage 1

Programma van Eisen voor P+R Maastricht-West en ontwikkeling aan rotonde Via Regia

5.1.2e

5 april 2022

1.1 Aanleiding

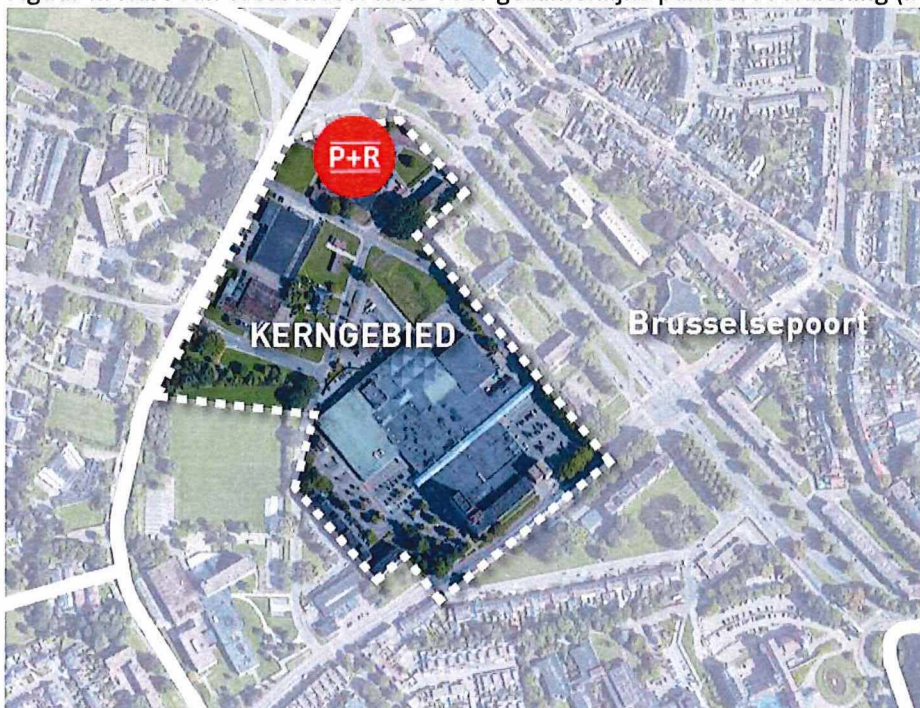
Gemeente Maastricht heeft de ambitie om het aantal P+R-parkeerplaatsen uit te breiden. De gemeenteraad heeft via een amendement prioriteit gegeven aan de uitbreiding van P+R Maastricht Noord. Daarnaast zal conform het vastgestelde raadsvoorstel ook worden onderzocht wat nodig is om op andere locaties in de stad P+R-voorzieningen te realiseren. Eén van die locaties is Maastricht-West.

1.2 Hart van West

Beoogd wordt om ongeveer 250 P+R-plekken te realiseren bij het verkeersplein Via Regia, in de wijk Brusselsepoort. Voor dit gebied is afgelopen jaar een gebiedsvisie met de naam 'Hart van West' opgesteld samen met twee private partijen met vastgoedbelangen in het gebied; HB-capital en Wyckerveste.

In de gebiedsvisie is een gezamenlijke parkeervoorziening opgenomen, die gecombineerd kan worden met de P+R-ambitie van de gemeente (zie rode stip in figuur 1). Gedacht wordt aan een gebouwde voorziening die eventueel gecombineerd kan worden met parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en een horecavoorziening o.i.d.

Figuur 1: Hart van West met locatie voor gezamenlijke parkeervoorziening (inclusief P+R)



1.3 Randvoorwaarden

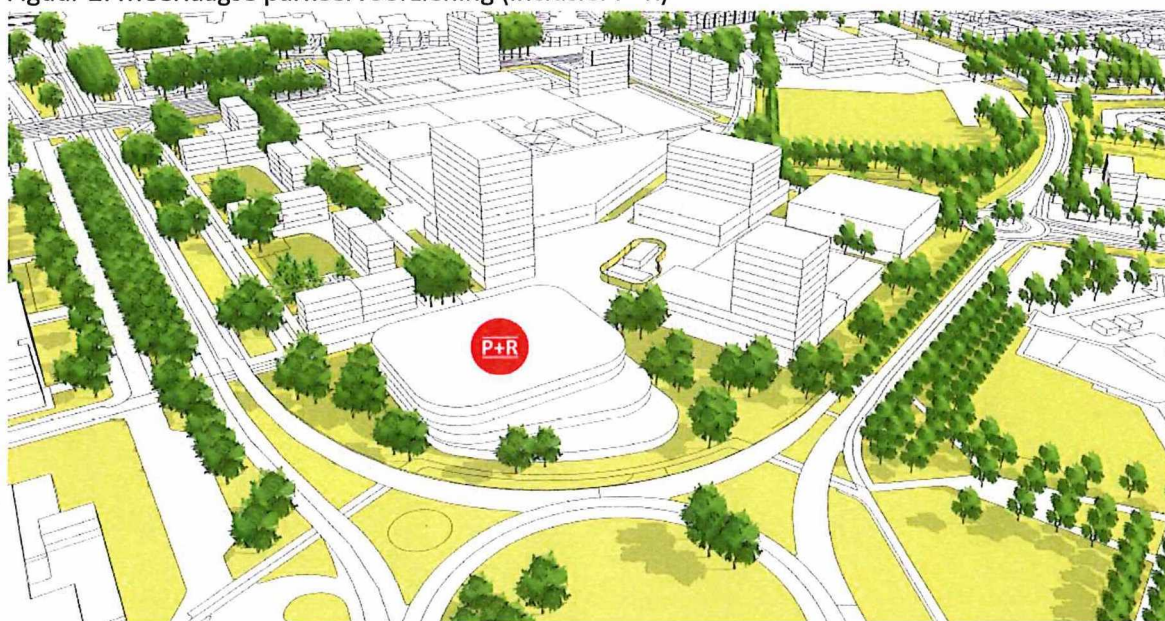
We stellen de volgende randvoorwaarden voor:

- Wyckerveste en 5.1.2e (beiden gebiedspartners) stellen samen een ontwikkeling op voor dit gebied;
- Het uitgangspunt voor de ontwikkeling is de kavel ingesloten door het verkeersplein Via Regia, Artsenijstraat en Eenhoornsingel;
- Wellicht kan een ontwikkeling gekoppeld aan de noordzijde van de jumpinghal hieraan gekoppeld worden;
- De ontwikkeling dient te passen binnen de opgestelde gebiedsvisie voor dit gebied en de stadsbrede Omgevingsvisie Maastricht 2040;
- De ontwikkeling draagt bij aan het parkeervrij maken van het gehele gebied tussen Porseleinstraat Aesculaapstraat eenhoornsingel en Artsenijstraat;
- Het groene karakter van het kavel en omgeving dient behouden te worden;
- Bij de indeling van het kavel dient rekening gehouden te worden met het fietspad rondom het verkeersplein en een vrije zichtlijn (in de vorm van een groene wig) van de Porseleinstraat richting het winkelcentrum Brusselse Poort;
- Qua functies kan gedacht worden aan woningbouw en horeca met eventueel buitenterras. De parkeerbehoefte hiervan dient op eigen terrein gefaciliteerd te worden, eventueel samen met (een deel van de) parkeerbehoefte van ontwikkelingen in de directe omgeving;
- In het plan dient een gebouwde P+R-voorziening met ongeveer 250 plekken (op topdagen) opgenomen te worden. Op niet topdagen is samengebruik mogelijk:
- Een parkeerterrein met maaiveldparkeren en 1 of 2 losse gebouwen zijn niet wenselijk, ook niet als tussenfase;
- Het tankstation met fossiele brandstoffen verdwijnt. Hiervoor in de plaats komt een mobiliteitshub met (snel-)laders voor e-voertuigen en nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelauto's en deelfietsen;
- In samenspraak met 5.1.2e afspraken maken over verlenging huurovereenkomst;
- Het natransport voor P+R door middel van een pendelbus wordt georganiseerd door de gemeente. De bussen halteren op de nabij gelegen 'oude' bushalte aan de Via Regia. Het plan dient te voorzien in een logische looproute tussen het parkeren en de bushalte;
- De in- en uitgang naar de parkeervoorziening sluiten aan op het verkeersplein Via Regia, vergelijkbaar met de in- en uitgang naar het huidige tankstation;
- De Artsenijstraat mag tussen de Eenhoornsingel en de Porseleinstraat vervallen en evt. bebouwd worden;
- Tussen de Eenhoornsingel en de Porseleinstraat wel een open corridor laten met fiets-voetgangersverbinding.

2. Eindbeeld

Qua gewenst eindbeeld is in de gebiedsvisie 'Hart van West' een meerlaagse parkeervoorziening met ca. 600 parkeerplekken in een groene omgeving opgenomen. Getekend is een gebouw met een oppervlak van ca. 5000 m² dat gecombineerd kan worden met aanvullende voorzieningen en/of horeca.

Figuur 2: Meerlaagse parkeervoorziening (inclusief P+R)



3 Grondpositie

Het terrein dat beoogd is voor de parkeervoorziening is niet volledig in eigendom van de gemeente. De totale oppervlak betreft bijna 10.000 m², waarvan zo'n 5000 m² in private handen (van de 5.1.2e 5.1.2e). Ook zijn er op dit moment bedrijfsactiviteiten die verplaatst of gesaneerd zouden moeten worden om het gewenste eindbeeld te realiseren. Het gaat om de volgende onderdelen:

- Kavel 3737 met woning in privé-eigendom;
- Kavel 3738 met autogarage in privé-eigendom;
- Kavel 3595 met bedrijfsterrein voor parkeren in privé-eigendom;
- Kavel 4650 met tankstation op grond in eigendom van de gemeente (waarbij de grond voor het tankstation langjarig aan 5.1.2e wordt verhuurd);
- Kavel 4823 met parkeervoorziening (ca. 25 plekken) in eigendom van de gemeente en wordt verhuurd aan Wyckerveste als parkeerplaats voor de Glowgolf;

Figuur 2: Kavels en eigendom op en rondom beoogde parkeervoorziening



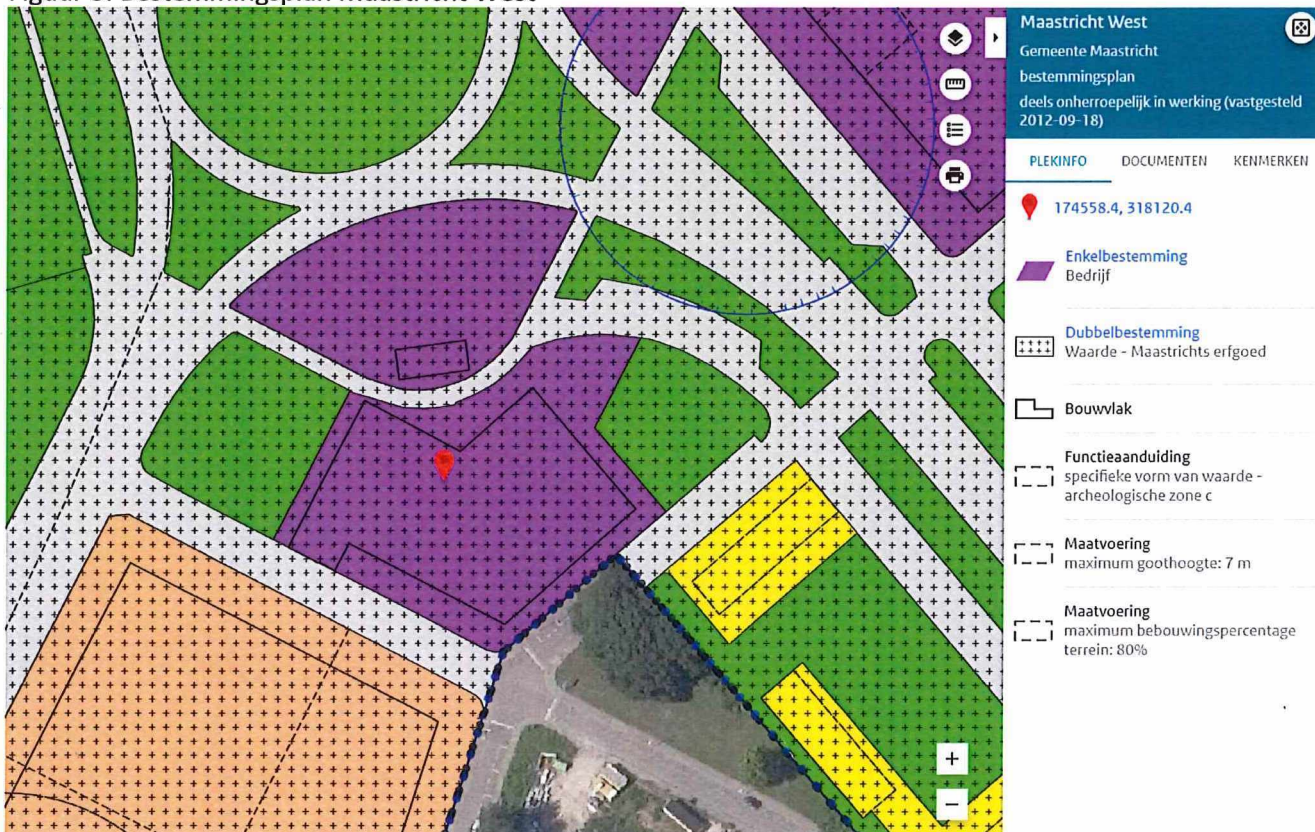
4 Bestemmingsplan

Waarschijnlijk zal de nieuwe functie niet passen in het huidige bestemmingsplan, omdat:

- Parkeren valt niet binnen het huidige bestemmingsplan;
- De huidige eigendomspositie levert een suboptimaal bouwplot;
- Een horecafunctie op deze locatie is nu strijdig met het bestemmingsplan;
- Gemeentelijke medewerking is nodig voor continuering van het tankstation.

Daar zullen in een later stadium nog afspraken over gemaakt worden.

Figuur 3: Bestemmingsplan Maastricht West



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 7, 8, 9, 11, 12, 14

Nota van beantwoording zienswijze

Voorkeursrechtbeschikking ex artikel 9.1 lid 1 sub b inzake verkeersplein Via Regia Maastricht

1. Inleiding en procedure

De totstandkoming van de voorkeursrechtbeschikking is in overeenstemming met de procedure zoals beschreven in afdeling 4.1.2 Algemene wet bestuursrecht.

In deze procedure hebben belanghebbenden de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen over de ontwerp-voorkeursrechtbeschikking (c.q. ontwerp raadsbesluit en het daarbij behorende ontwerp raadsvoorstel).

Van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen is gebruik gemaakt. In onderhavige nota van beantwoording wordt de ingebrachte zienswijze (en de daarin opgenomen standpunten) samengevat en voorzien van een reactie. Tevens is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van de ontwerp voorkeursrechtbeschikking (c.q. ontwerp raadsbesluit en het daarbij behorende ontwerp raadsvoorstel).

2. Zienswijzen

Naar aanleiding van de terinzagelegging van de ontwerp voorkeursrechtbeschikking (c.q. ontwerp raadsbesluit) met bijbehorende stukken is namens de betrokken grondeigenaar per brief d.d. 2 december 2025 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is ingediend binnen de termijn van terinzage legging en is daarmee ontvankelijk. Hieronder wordt de ingebrachte zienswijze voorzien van een reactie, daarbij worden de punten uit de zienswijze samengevat en puntsgewijs weergegeven.

	Zienswijze	Reactie
a.	Onevenredige inbreuk op het eigendomsrecht (artikel 1 Eerste Protocol van het EVRM)	<p>In artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM) is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom. Aan niemand zal zijn eigendom worden ontnomen behalve in het algemeen belang en onder de voorwaarden voorzien in de wet en in de algemene beginselen van internationaal recht.</p> <p>De voorgaande bepalingen tasten echter op geen enkele wijze het recht aan, dat een Staat heeft om die wetten toe te passen, die hij noodzakelijk oordeelt om het gebruik van eigendom te reguleren in overeenstemming met het algemeen belang.</p> <p>De vestiging van een voorkeursrecht wordt door de Afdeling niet in strijd geacht met artikel 1 Eerste Protocol EVRM (zie onder andere ABRvS 20 juni 2000, nr. 199901721/1, AB 2002. 23).</p> <p>Zoals de Afdeling in haar uitspraak van 21 augustus 2002 (nr. 200102420/1, LJN: AE6739) heeft overwogen, is bij het vestigen van een voorkeursrecht weliswaar sprake van een inbreuk op het ongestoorde genot van het eigendomsrecht, doch vindt deze inbreuk plaats in het algemeen belang en onder de voorwaarden voorzien in de Wvg (<i>thans Omgevingswet</i>), terwijl niet kan worden gezegd dat daarbij niet een redelijk evenwicht is bereikt tussen het door die wet nagestreefde</p>

		<p>algemene belang en de fundamentele rechten van de eigenaar.</p> <p>Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat het wettelijke voorkeursrecht slechts een betrekkelijk beperkte inbreuk op het eigendomsrecht maakt. De vestiging van het voorkeursrecht heeft niet tot gevolg dat de eigenaar van het perceel niet langer de haar toekomstige eigendomsrechten zou kunnen uitoefenen, doch uitsluitend dat zij - indien zij tot vervreemding zou willen overgaan - eerst de gemeente in de gelegenheid moet stellen de gronden te kopen. Niet kan worden gezegd dat in de Wvg (<i>thans Omgevingswet</i>) niet een redelijk evenwicht is bereikt tussen het door de wet nagestreefde algemene belang en de rechten van de eigenaar.</p> <p>Aangezien het vestigen van en het voorkeursrecht bij wet is voorzien, te weten in de Omgevingswet en het voorkeursrecht wordt gevestigd in het algemeen belang, te weten het houden van regie op de beoogde ontwikkeling van een Park + Ride (P+R) voorziening op het onroerend goed, zijn wij, mede gelet op de vaste rechtspraak van de Afdeling, van mening dat geen sprake is van een onevenredige inbreuk op het eigendomsrecht.</p>
b	<p>Daling waarde grond; Bij voorgenomen verkoop is immers maar sprake van één gegadigde, terwijl met een vrije verkoop kan worden verkocht aan de hoogste bidder. Als meerdere bidders elkaar moeten beconcurreren, dan ligt de prijs natuurlijk hoger. Door dit vooruitzicht wordt eigendom van cliënten minder waard.</p>	<p>Prijsbepaling vindt (ingevolge artikel Artikelen 16.122 lid 2 en 15.22 Omgevingswet) plaats op basis van de werkelijke waarde van de onroerende zaak. De werkelijke waarde is niet de hoogst denkbare prijs maar de objectieve marktwaarde. Dat is de prijs die tot stand zou zijn gekomen bij een veronderstelde vrije koop in het economisch verkeer tussen redelijk handelende kopers en verkopers. De prijs kan zo nodig door een onafhankelijke deskundige en onder de regie van de rechtbank worden vastgesteld (artikel 9.16 Omgevingswet).</p> <p>De werkelijke waarde is aldus niet de prijs die uit een vrije onderhandelingssituatie volgt, maar een objectieve taxatiewaarde gebaseerd op een combinatie van verschillende factoren zoals, maar niet beperkt tot de actuele marktwaarde, volle en onbezwaarde eigendom, het vigerende planologische regime inclusief de gebruiksmogelijkheden van het onroerend goed en transacties in de omgeving. De afwezigheid van meerdere bidders wordt daarbij niet meegewogen als een waardedrukkende factor. Dit is eveneens in lijn met de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak over voorkeursrechten en de civiele rechter over onteigeningen.</p> <p>De objectieve marktwaarde is juist bedoeld om extreme biedingen (zowel in positieve als in negatieve zin) te neutraliseren. De stelling dat er sprake zou zijn van een waardedaling (lagere</p>

		verkoopprijs) van de grond volgen wij derhalve niet.
c	<p>Ondeugdelijke onderbouwing; ontwerp-besluit wordt gebaseerd op adviesrapport, dat onderzoek is echter gebaseerd op onjuiste uitgangspunten.</p>	<p>Het (ontwerp) raadsbesluit is gebaseerd op de Omgevingsvisie Maastricht 2040 – Stad van dichtbij (2026) en niet op het aangehaalde verkeerskundig rapport. Deze zienswijze gaat uit van een verkeerde veronderstelling, te weten dat de grondslag wordt gevormd door het verkeerskundig rapport.</p> <p>De aangedragen punten met betrekking tot het verkeerskundig rapport zijn van planologische aard en dienen -indien gewenst- ingebracht te worden in de planologische procedure. Deze punten hebben geen betrekking op het besluit tot het vestigen van een voorkeursrecht en worden in deze procedure dan ook niet meegenomen.</p>
d	<p>Doorkruising lopende gesprekken</p> <ol style="list-style-type: none"> gesprekken in het kader van 'Hart van West' zonder aankondiging voorkeursrecht gevestigd cliënten herhalen dat zij graag met de gemeente in gesprek gaan 	<p>Het winkelcentrum Brusselsepoort is de centrale ontmoetingsplek voor Maastricht-West. Grenzend aan het winkelcentrum bevinden zich andere functies zoals onderwijslocaties (primair en voortgezet onderwijs) en kleinschalige leisure functies (met name sport- en spelactiviteiten). In de Omgevingsvisie 2040 (van 2020) werd aangetekend dat dit gebied toe is aan vernieuwing. Ook werd de locatie verkeersplein Via Regia aangewezen als zoeklocatie voor de realisatie van P+R Maastricht West.</p> <p>In het Realisatieplan 'Parkeren op Afstand' (oktober 2021) werd de locatie verkeersplein Via Regia als voorkeurslocatie aangemerkt voor de realisatie van een Park + Ride (P+R) in Maastricht West en werd ingestemd met nader onderzoek om desbetreffende locatie te verwerven.</p> <p>In het kader van de vernieuwing van winkelcentrum Brusselsepoort en omgeving (Hart van West) is de gemeente (verkennend) in gesprek met belangrijke stakeholders in het gebied (HB Capital en Wyckerveste).</p> <p>Met het oog op realisatie van een P+R voorziening op gronden aan het verkeersplein Via Regia (die deels eigendom zijn van de gemeente en deels in eigendom van derden) zijn destijds ook gesprekken opgestart met desbetreffende grondeigenaren.</p> <p>Een aanvullend onderzoek ten aanzien van P+R-locaties in Maastricht West (opgesteld door adviesbureau Goudappel d.d. 22 juli 2025) bevestigt dat de locatie verkeersplein Via Regia het meest kansrijk is.</p> <p>Dit heeft ertoe geleid dat de locatie verkeersplein Via Regia in de geactualiseerde Omgevingsvisie – Dichtbij de stad (2026) wordt/is aangewezen als beoogde ontwikkellocatie voor P+R Maastricht West.</p>

		<p>Op 4 november 2025 (amendement bij programmabegroting 2026) is bovendien besloten de ontwikkeling van P&R West voortvarend ter hand te nemen.</p> <p>De gemeente is sinds 2024 in gesprek met de grondeigenaren van de locatie Via Regia met als doel het eigendom van het onroerend goed te verwerven. Deze gesprekken hebben echter (nog) niet tot overeenstemming geleid.</p> <p>De gemeente wenst de regie te houden en sturing te geven aan de beoogde ontwikkeling P+R Maastricht West.</p> <p>Met de vestiging van het gemeentelijk voorkeursrecht verkrijgt de gemeente een voorkeurspositie op de grondmarkt, meer in het bijzonder een eerste recht van koop op de in de voorkeursrechtbeschikking betrokken percelen.</p> <p>Het is inherent aan de inzet van het instrument voorkeursrecht dat grondeigenaren hier niet op voorhand over worden ingelicht. Dit zou er toe kunnen leiden dat gronden aan derden worden overgedragen voordat het voorkeursrecht daadwerkelijk is gevestigd. Hetgeen men met het vestigen van een voorkeursrecht juist wenst te voorkomen.</p> <p>Het vestigen van het voorkeursrecht verhindert niet dat gesprekken kunnen worden voortgezet. De gemeente gaat graag in overleg teneinde overeenstemming over de verwerving te bereiken.</p>
e	<p>Geen noodzaak tot het vestigen van een voorkeursrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> • plannen leiden niet tot een waardestijging, maar een waardedaling. Hierdoor wordt de grond voor derden (speculanten) juist minder interessant; • Ontwikkeling kan middels privaatrechtelijke weg worden bereikt; • Door gemeente gewenste ontwikkeling kan worden verzekerd met planologisch instrumentarium. 	<p>Het gemeentelijk voorkeursrecht wordt ingezet om de regie te houden op de verwerving en de herontwikkeling van de onroerende zaken tot een P+R-voorziening.</p> <p>De in de zienswijzen genoemde punten (alternatieven) leiden hier niet (voldoende) toe.</p> <p>Voor wat betreft de inzet van de privaatrechtelijke weg geldt dat deze inzet voor de gemeente geen zekerheid biedt en evenmin daarmee de grondverwerving veilig kan worden gesteld. De gemeente kan een verkoop van de onroerende zaken niet afdwingen via het privaatrecht. Zonder het voorkeursrecht kan een eigenaar immers beslissen niet mee te willen werken, zich terugtrekken, onderhands verkopen aan een derde en voorwaarden stellen die de ontwikkeling frustreren of vertragen. De voorgestane ontwikkeling van de P+R-locatie vraagt om een aaneengesloten en samenhangende grondpositie, tijdige beschikbaarheid van de gronden en zekerheid over de verwerving.</p>

		<p>Voor wat betreft het argument dat de gemeente de gewenste ontwikkeling voldoende kan verzekeren met planologisch instrumentarium geldt nog het volgende. Een omgevingsplan regelt uitsluitend het gebruik van de grond, niet de eigendomspositie. Eigendom blijft bepalend voor het tempo, de fasering en de samenhang van de ontwikkeling. Een omgevingsplan voorkomt verder geen (strategische) transacties en regelt evenmin de publieke regie op de ontwikkeling. Planregels in een omgevingsplan zijn gelet hierop geen alternatief voor het grondbeleidsinstrument voorkeursrecht.</p>
f	<p>De ondernemingsrechtelijke- en fiscale belangen van grondeigenaar wegen zwaarder dan het algemeen belang</p>	<p>De algemene belangenafweging is terug te vinden op pagina 6 onder punt 3.4 van het ontwerp raadsvoorstel*.</p> <p><i>*definitief raadsvoorstel, pagina 7 onder punt 4.4</i></p> <p>In de zienswijzen wordt melding gemaakt van aanvullende bijzondere individuele belangen van de eigenaar die zouden moeten leiden tot het afzien van de vestiging/bestemming van het voorkeursrecht. Eigenaar geeft aan het onroerend goed vanwege fiscale redenen te willen over dragen aan een aan hun toebehorende B.V.</p> <p>De bevoegdheid om tot vestiging/bestemming van het voorkeursrecht bestaat wanneer er sprake is van een niet-agrarische toegedachte functie en het gebruik afwijkt van die functie. Daarvan is in onderhavig geval sprake.</p> <p>Het voorkeursrecht is een geschikt en noodzakelijk instrument om de beoogde ontwikkeling en tijdige verwerving veilig te stellen en gaat ongewenste (strategische) transacties tegen. Het voorkeursrecht kan beperkingen met zich brengen voor interne bedrijfs- of fiscale herstructureringen. Deze belangen betreffen louter privaatrechtelijke en economische belangen van de eigenaar welke bij de beoordeling van de vraag of er een omgevingsrechtelijk (ruimtelijk) algemeen belang bestaat bij de vestiging van een voorkeursrecht en of het voorkeursrecht geschikt en noodzakelijk is om dat belang te verwezenlijken minder zwaar wegen dan het algemene publieke, omgevingsrechtelijke belang dat gemoeid is met de (tijdige) realisatie van de beoogde ontwikkeling. Het voorkeursrecht vormt een beperkte inbreuk op het eigendomsrecht, tast het gebruik van de grond niet aan en waarborgt bij vervreemding vergoeding van de werkelijke waarde.</p> <p>Vervreemding aan anderen dan de gemeente, wordt nu juist met de vestiging van het voorkeursrecht voorkomen en dat is precies ook het doel. Mocht er evenwel sprake zijn van gewichtige redenen kan het college besluiten dat wordt</p>

		afgezien van de aanbiedingsplicht (9.10 Omgevingswet). Daartoe is namens de grondeigenaar een verzoek ingediend dat door het college in behandeling is genomen.
--	--	---

3. Gevolgen voor de voorkeursrechtbeschikking ex artikel 9.1 lid 1 sub b inzake percelen verkeerplein Via Regia

Gezien de inhoud van de ingebrachte zienswijze en onze reactie hierop, is geen aanleiding de ontwerp voorkeursrechtbeschikking aan te passen. Wel zal de belangenafweging zoals opgenomen in het ontwerp raadsvoorstel worden aangevuld in lijn met onze reactie ten aanzien van punt f.

Bijlage 3

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 autoluwer.

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 overloopplekken 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?

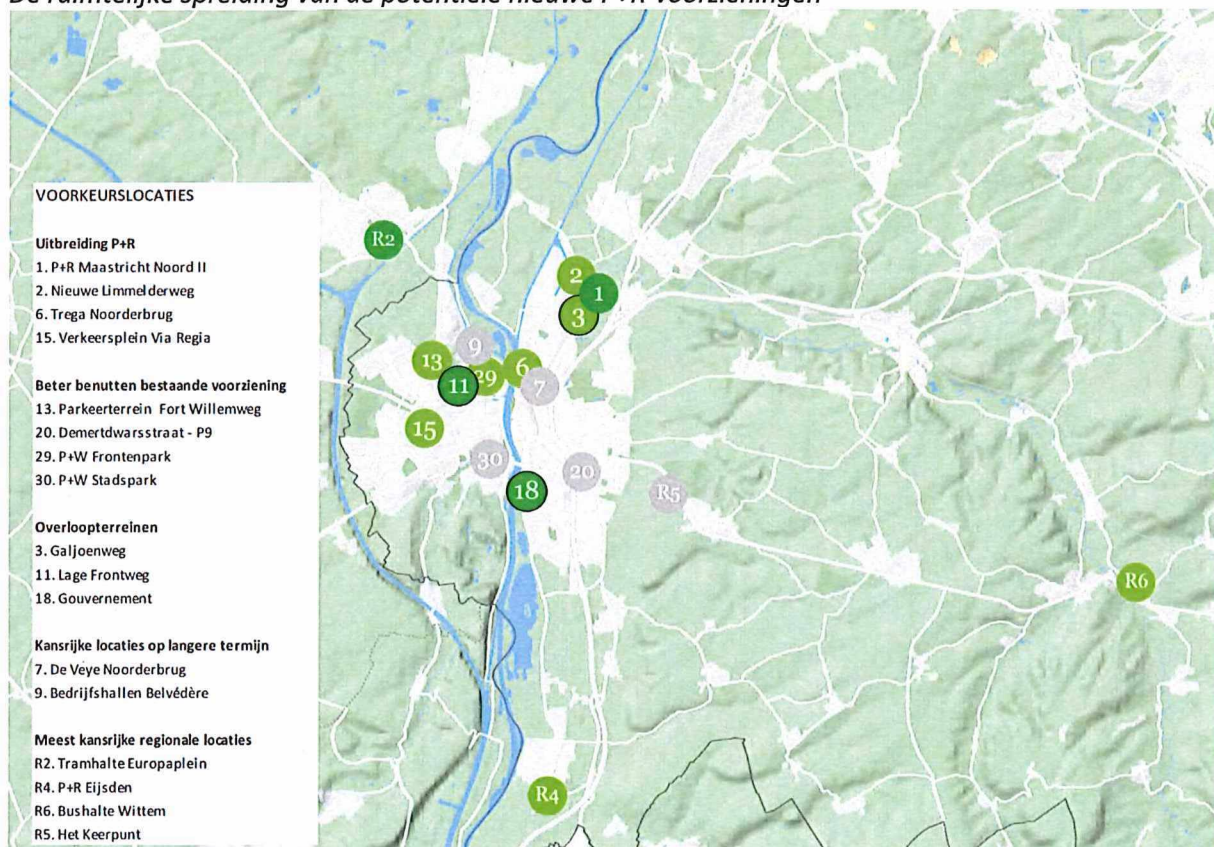
In de komende vijf jaar zijn we van plan de volgende acties uit te voeren:

- 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 Gouvernment 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:

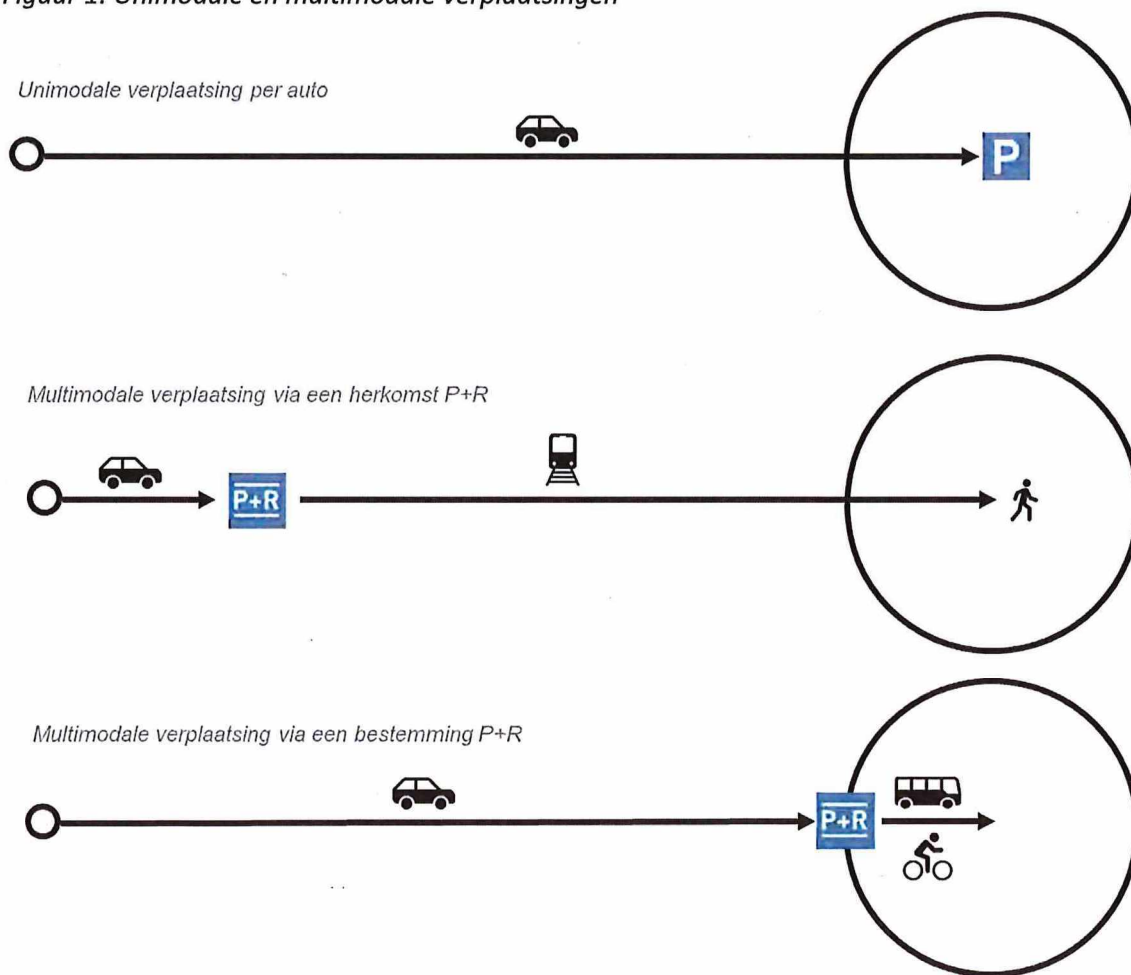
- meer ruimte voor verblijven, groen, water, speelvoorzieningen, bewegen en ontspannen
- meer ruimte voor auto-alternatieven: brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten, openbaar vervoer en deelmobiliteit
- schonere lucht, minder geluidshinder en een verkeersveiligere openbare ruimte
- meer ruimte voor 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.

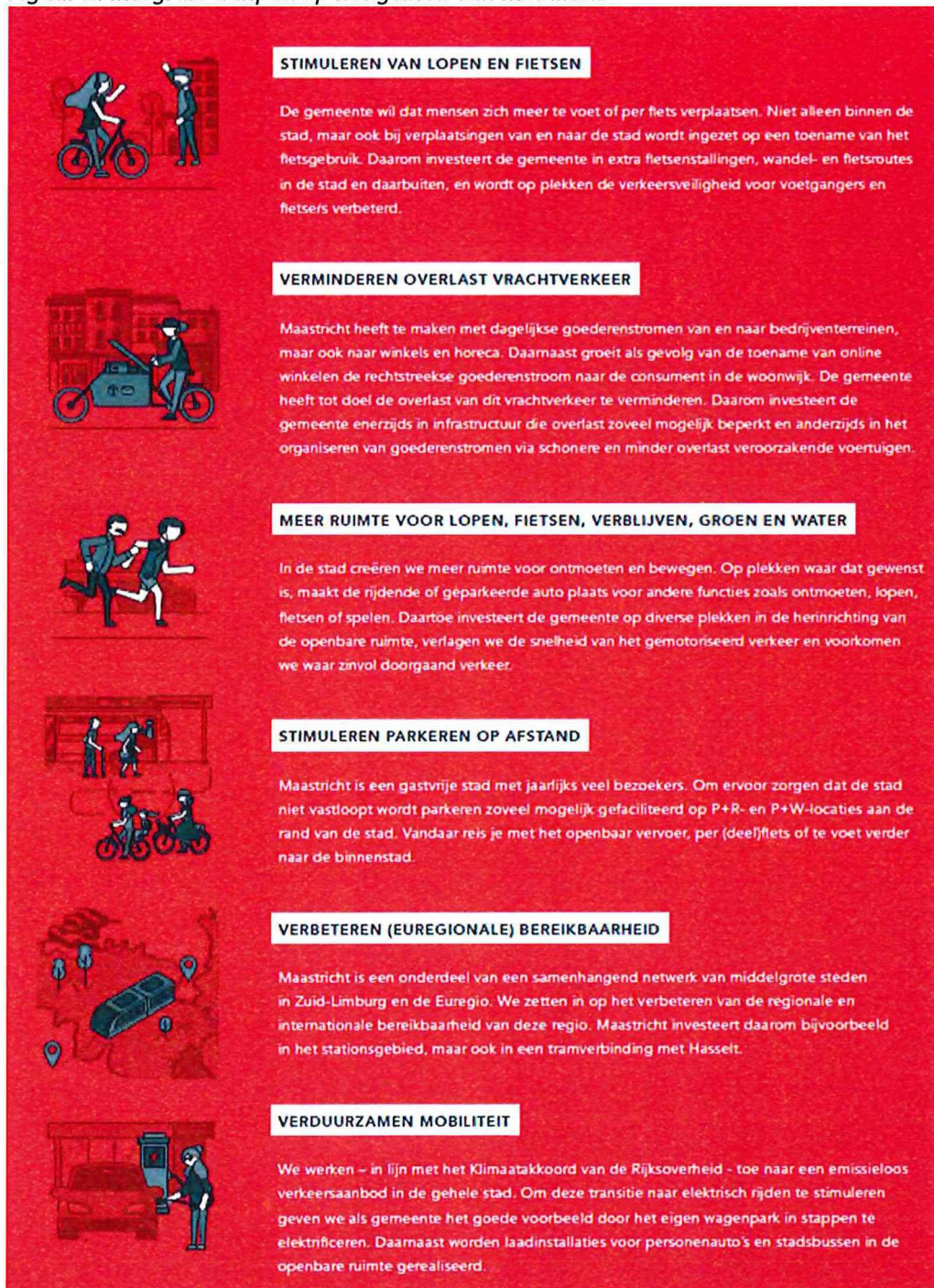
Figuur 1: Unimodale en multimodale verplaatsingen



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 autogebruik 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



STIMULEREN VAN LOPEN EN FIETSEN

De gemeente wil dat mensen zich meer te voet of per fiets verplaatsen. Niet alleen binnen de stad, maar ook bij verplaatsingen van en naar de stad wordt ingezet op een toename van het fietsgebruik. Daarom investeert de gemeente in extra fietsenstallingen, wandel- en fietsroutes in de stad en daarbuiten, en wordt op plekken de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers verbeterd.

VERMINDEREN OVERLAST VRACHTVERKEER

Maastricht heeft te maken met dagelijkse goederenstromen van en naar bedrijventerreinen, maar ook naar winkels en horeca. Daarnaast groeit als gevolg van de toename van online winkelen de rechtstreekse goederenstroom naar de consument in de woonwijk. De gemeente heeft tot doel de overlast van dit vrachtverkeer te verminderen. Daarom investeert de gemeente enerzijds in infrastructuur die overlast zoveel mogelijk beperkt en anderzijds in het organiseren van goederenstromen via schonere en minder overlast veroorzakende voertuigen.

MEER RUIMTE VOOR LOPEN, FIETSEN, VERBLIJVEN, GROEN EN WATER

In de stad creëren we meer ruimte voor ontmoeten en bewegen. Op plekken waar dat gewenst is, maakt de rijdende of geparkeerde auto plaats voor andere functies zoals ontmoeten, lopen, fietsen of spelen. Daartoe investeert de gemeente op diverse plekken in de herinrichting van de openbare ruimte, verlagen we de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en voorkomen we waar zinvol doorgaand verkeer.

STIMULEREN PARKEREN OP AFSTAND

Maastricht is een gastvrije stad met jaarlijks veel bezoekers. Om ervoor zorgen dat de stad niet vastloopt wordt parkeren zoveel mogelijk gefaciliteerd op P+R- en P+W-locaties aan de rand van de stad. Vandaar reis je met het openbaar vervoer, per (deel)fiets of te voet verder naar de binnenstad.

VERBETEREN (EUREGIONALE) BEREIKBAARHEID

Maastricht is een onderdeel van een samenhangend netwerk van middelgrote steden in Zuid-Limburg en de Euregio. We zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van deze regio. Maastricht investeert daarom bijvoorbeeld in het stationsgebied, maar ook in een tramverbinding met Hasselt.

VERDUURZAMEN MOBILITEIT

We werken – in lijn met het Klimaatakkoord van de Rijksoverheid – toe naar een emissieloos verkeersaanbod in de gehele stad. Om deze transitie naar elektrisch rijden te stimuleren geven we als gemeente het goede voorbeeld door het eigen wagenpark in stappen te elektrificeren. Daarnaast worden laadinstallaties voor personenauto's en stadsbussen in de openbare ruimte gerealiseerd.

1.4 Leeswijzer

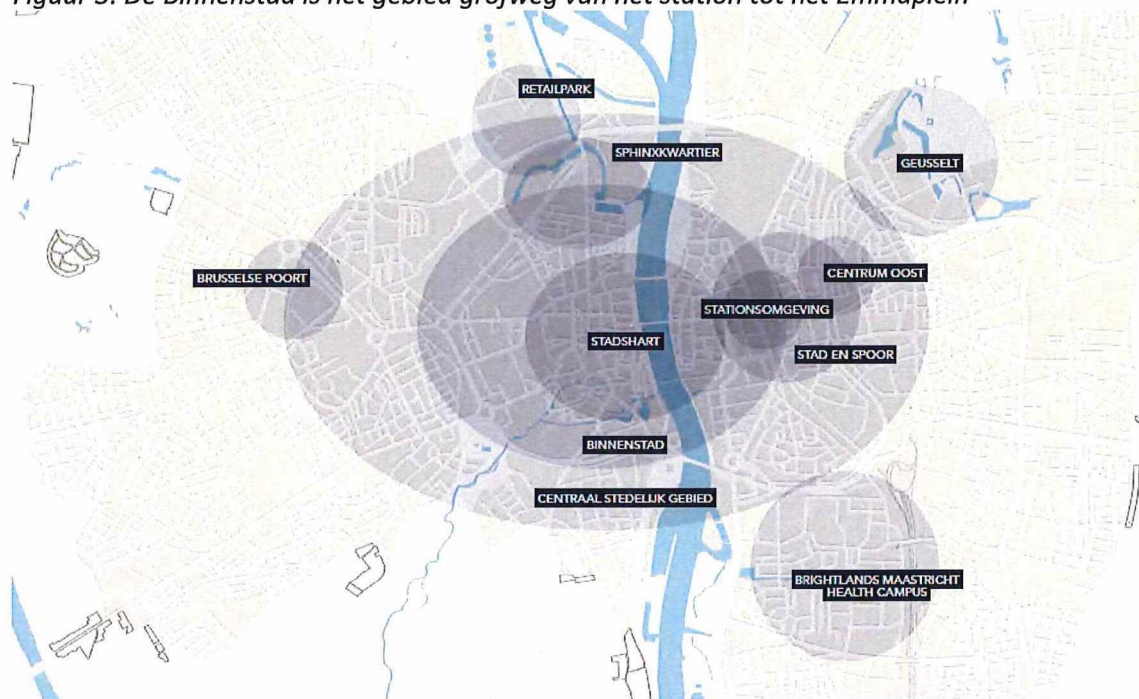
Dit realisatieplan bestaat uit zeven hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 over de trends en ontwikkelingen in het parkeren in de Binnenstad. Ook is in dit hoofdstuk de ambitie voor parkeren op afstand geformuleerd. Hoofdstuk 3 beschrijft het selectieproces waarmee een lange lijst 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 Hasselkade 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 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

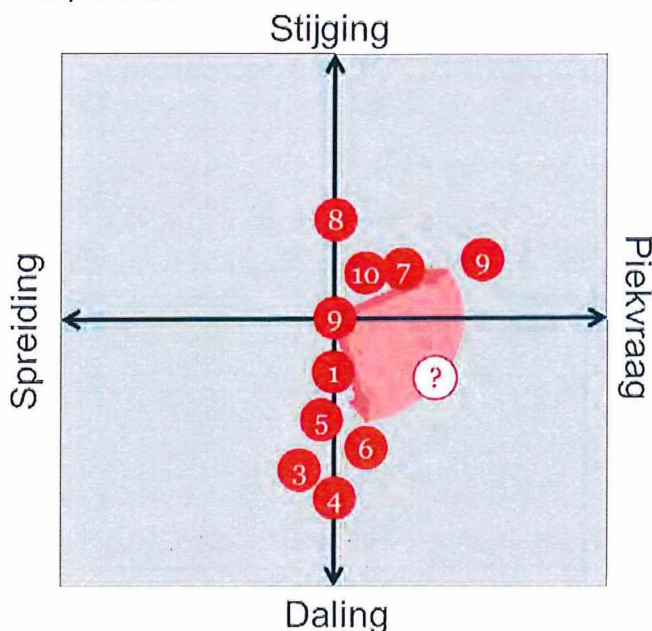
We zien een toenemende populariteit van horeca, funshoppen, vrijetijdsbesteding, evenementen en festivals in de stad. Dit heeft vermoedelijk een opwaarts effect op de parkeerbehoefte in de Binnenstad, ook op de piekmomenten (dagjesmensen).

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. Parkeerterrainen 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:

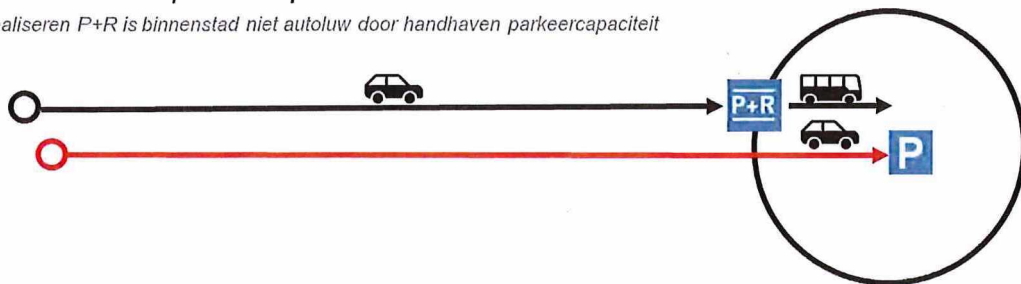
- Leefkwaliteit verbeteren door het creëren van meer ruimte voor andere functies (groen, terras, fiets).
- De verkeerscirculatie in de binnenstad aanpassen om de verschillende doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en overlast door (zoek)verkeer te voorkomen.
- Aantrekkelijkheid van de binnenstad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

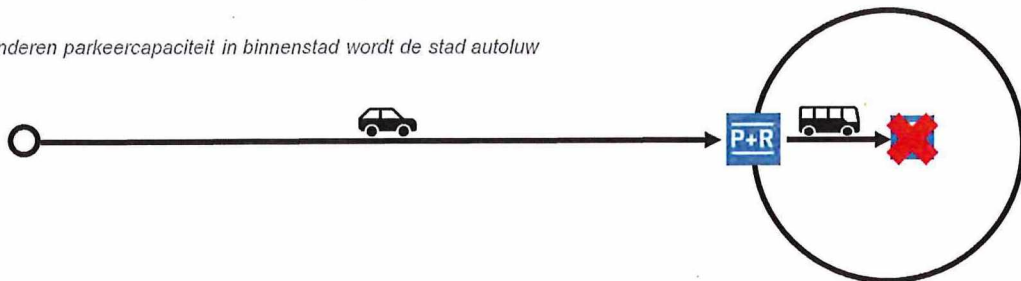
Daarnaast zullen (straat)parkeerplekken in de binnenstad de komende jaren verdwijnen als gevolg van nieuwe initiatieven en projecten die ruimte vragen, mits hiervoor voldoende lokaal draagvlak is bij bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Denk hierbij aan de maatregelen van de Verkeersstudie Stationsomgeving (Stationsstraat oostelijk deel, Wycker Brugstraat), Tram Maastricht – Hasselt inclusief omlegging OV-as (Van Hasseltkade, 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 autoluwer.

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

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

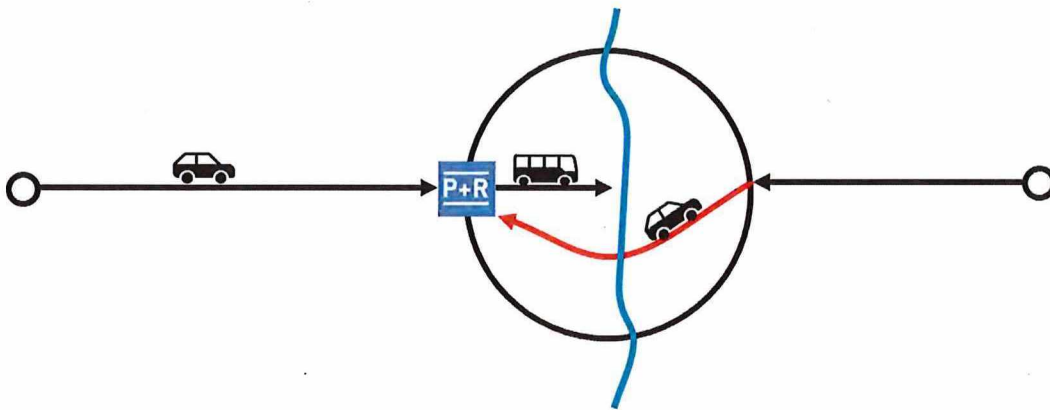
3 Locatiekeuze P+R-voorzieningen

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

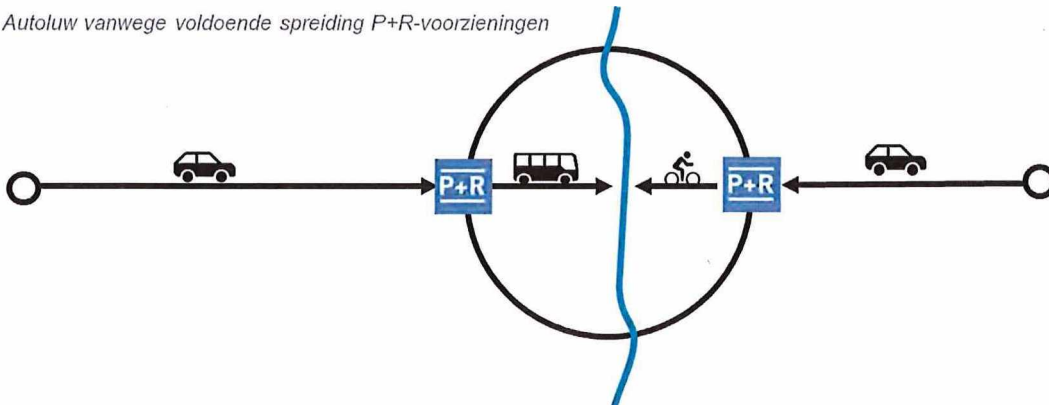
We willen parkeerproblemen of de bijbehorende overlast verminderen, dus is op een zorgvuldige manier gezocht naar locaties voor nieuwe P+R-voorzieningen. Die locaties moeten goed bereikbaar zijn vanaf het regionale wegennet, zodat we zoveel mogelijk voorkomen dat auto's door de buurt rijden. We zorgen 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

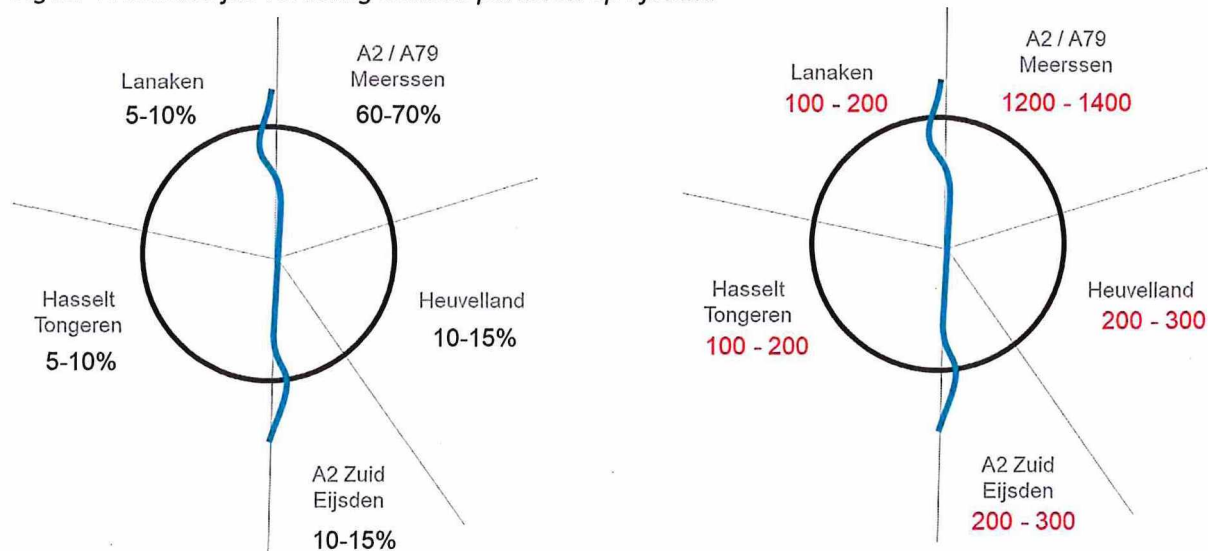


Autoluw vanwege voldoende spreiding P+R-voorzieningen



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



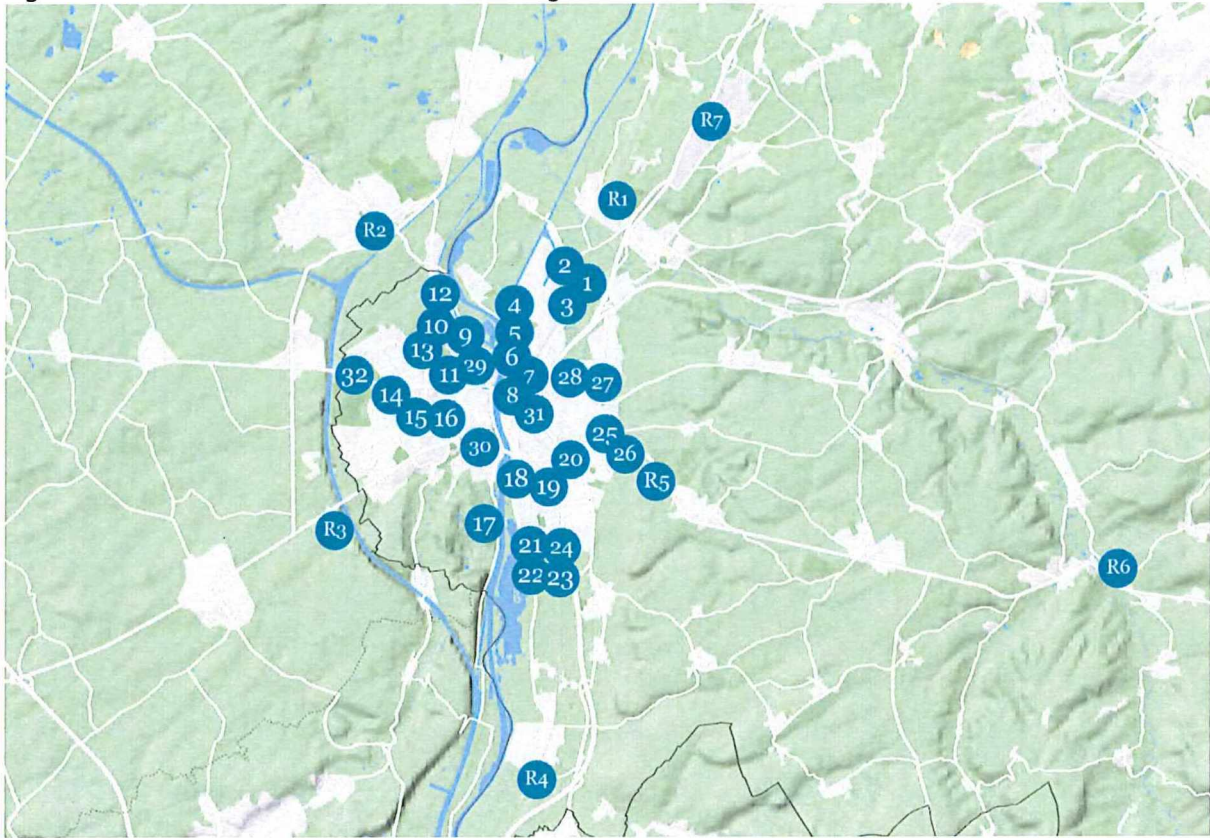
3.2 Zoeklocaties

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

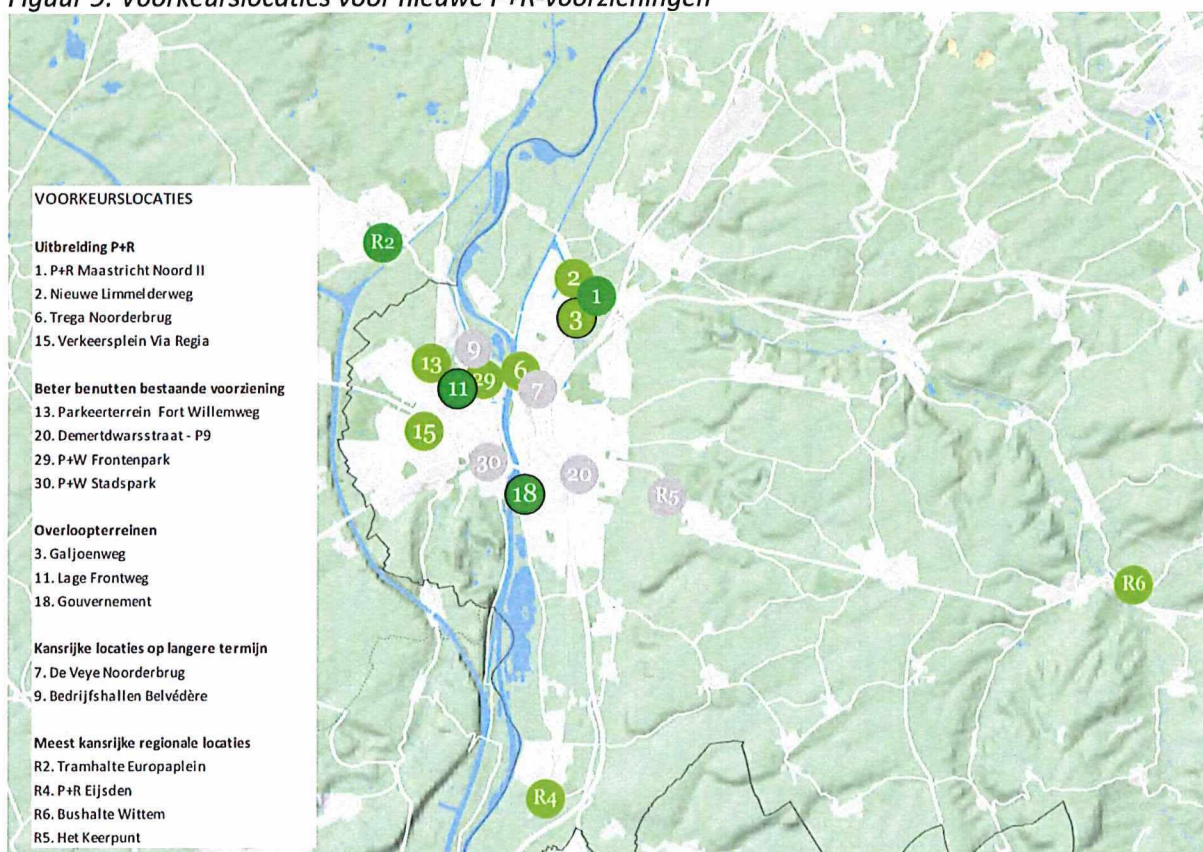
3.3 Voorkeurslocaties

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. Demertdwardsstraat/ 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.

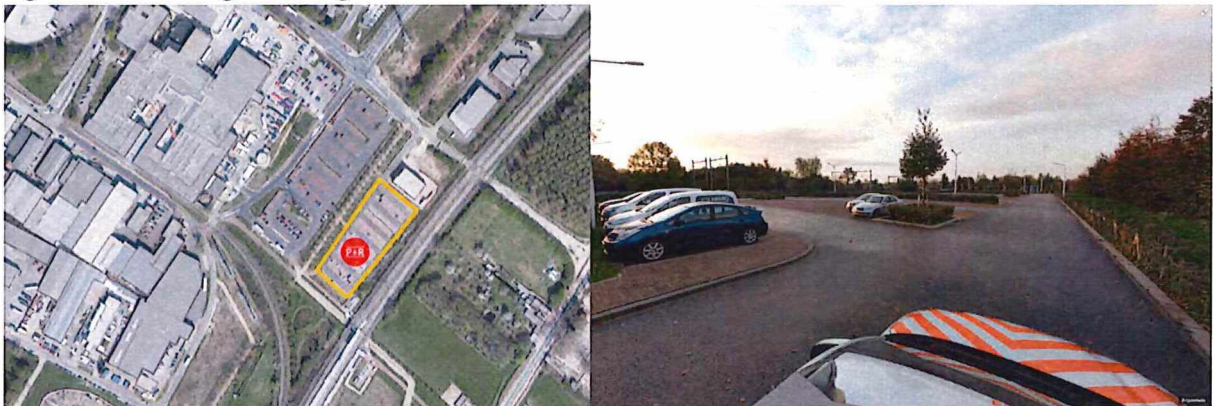
4 Voorkeurslocaties P+R

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 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 gegeneerd.

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



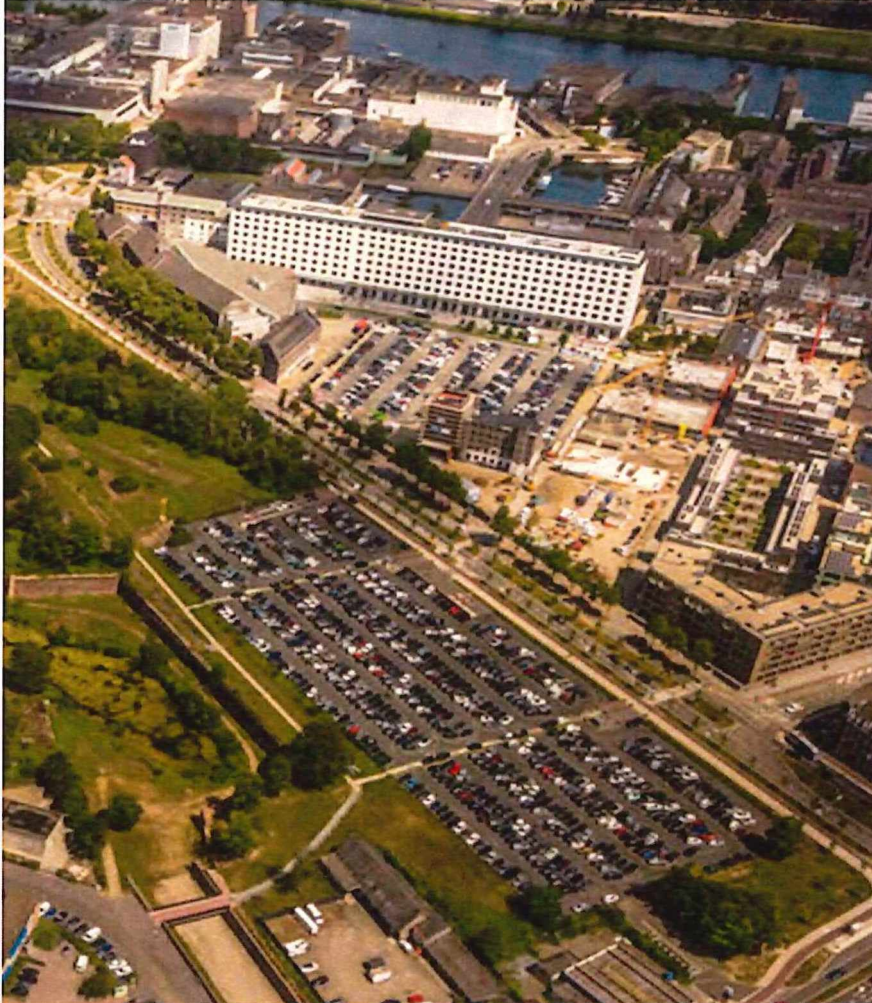
4.5 P+W Frontenpark (locatie 29)

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)

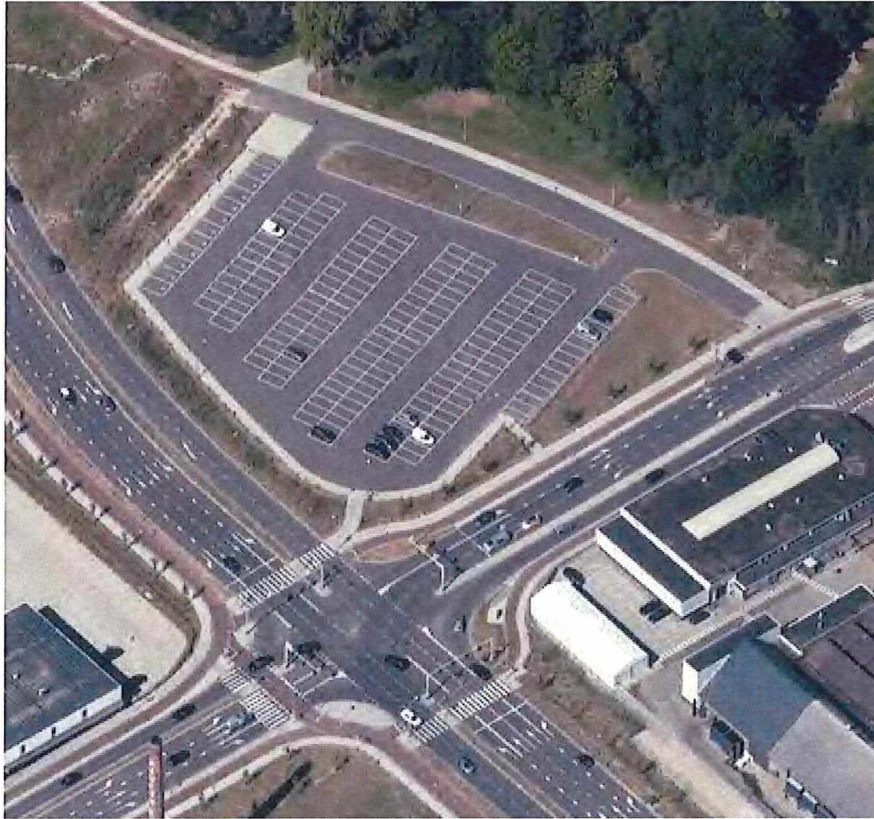
Het parkeerterrein Fort Willemweg wordt momenteel gebruikt door bezoekers van de nabij gelegen speeltuin en enkele functies op het voormalige Radium-terrein. Het terrein heeft op veel momenten restruimte. Het parkeerterrein is goed zichtbaar en bereikbaar vanaf het regionale wegennet zowel voor verkeer 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

zijner 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/ Demertdwarstraat (locatie 20)

Het parkeerterrein aan de Demertdwarstraat, 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 Demertdwardsstraat (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.

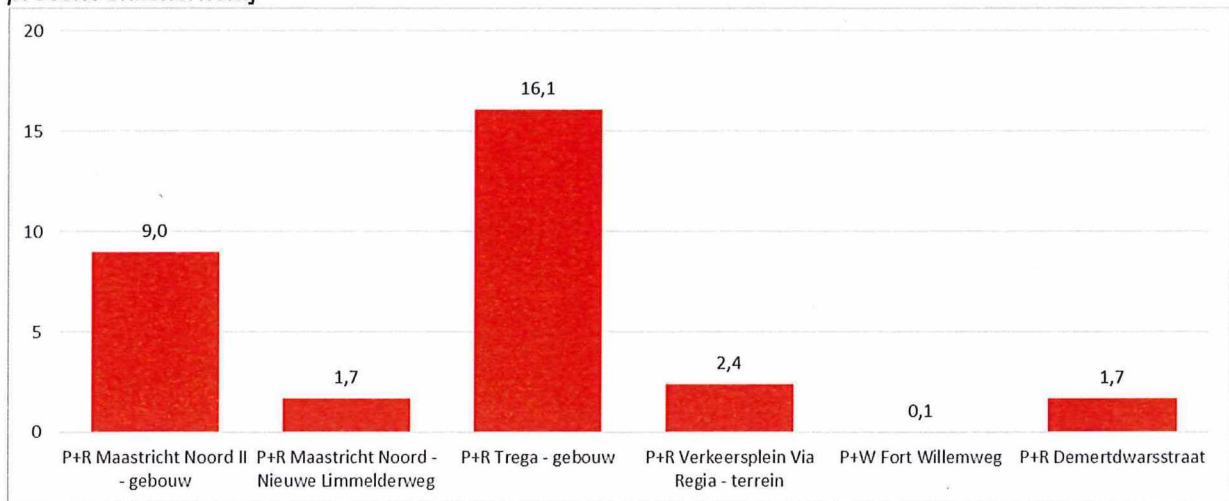
Tabel 4: Extra parkeercapaciteit op voorkeurslocaties (inschatting)

Voorkeurlocaties		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

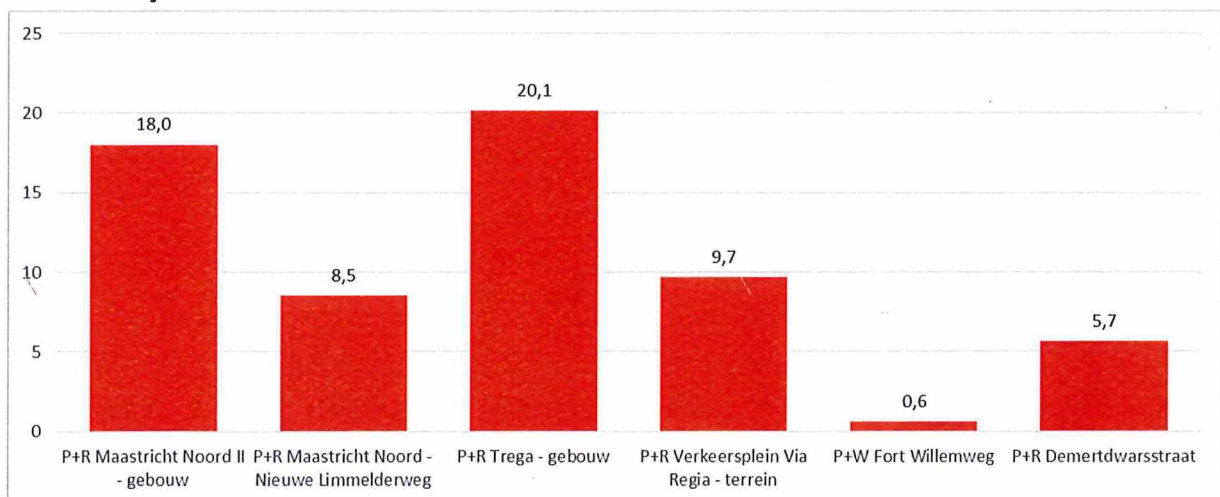
een onzekerheidsmarge van +/- 30 procent. Een dergelijke marge past bij het huidige uitwerkingsniveau van de locaties.

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



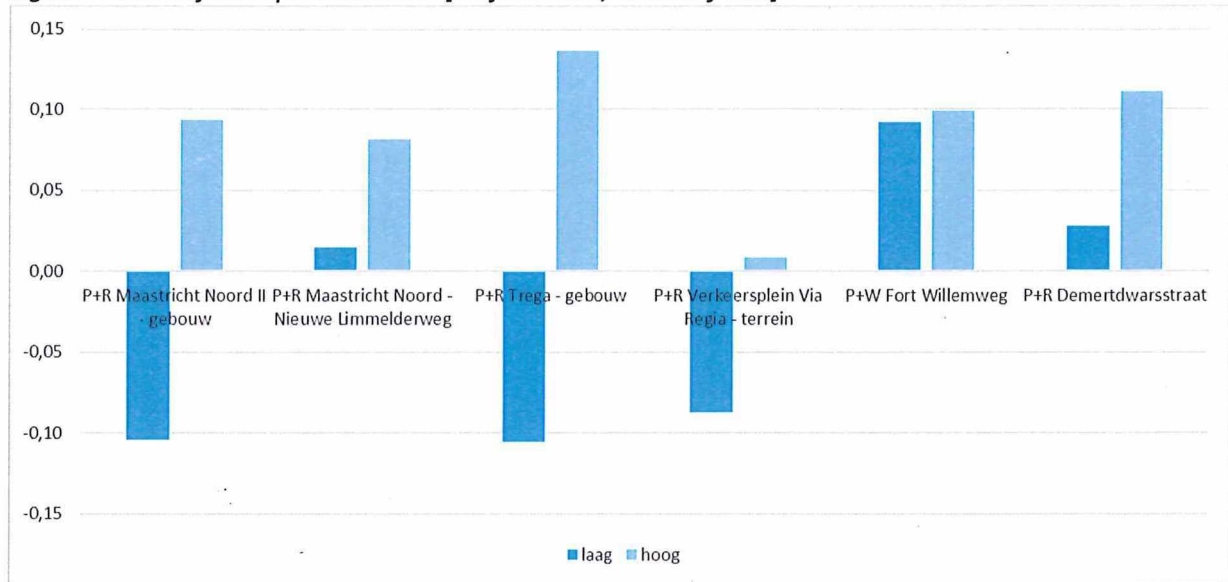
De locaties zijn verschillend in omvang. Daarom is in onderstaand figuur het eenmalige investeringsvolume per voorkeurslocatie en per parkeerplek weergegeven, zodat vergelijken makkelijker wordt. Ook dan resteren nog vrij forse verschillen die veroorzaakt worden doordat het soms gaat het om een bestaand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

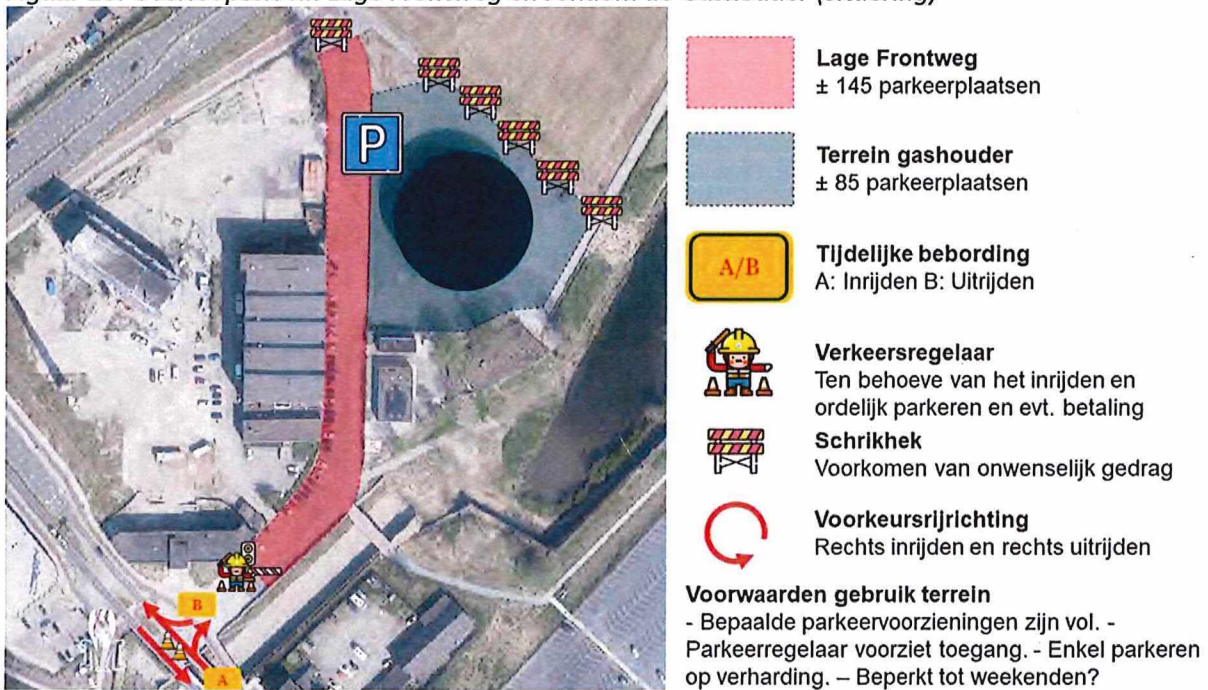
5.1 Lage Frontweg (locatie 11)

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)

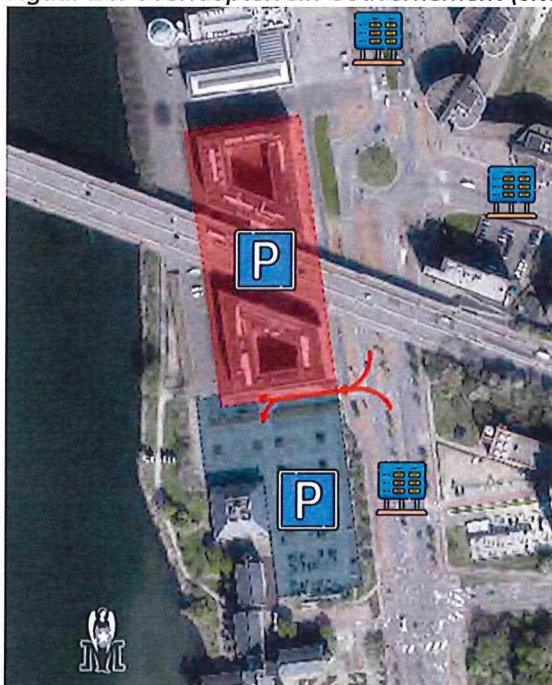


5.2 Gouvernement (locatie 18)

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)



-  **Q-Park Bonnefantenmuseum**
120 parkeerplaatsen
-  **Parkeerterrein Gouvernement**
± 200 parkeerplaatsen
-  **PRIS-bord**
Toont actuele stand Q-Park Bonnefantenm.
-  **Voorkeursrijrichting**
Inrijden via reguliere ingang

Voorwaarden gebruik terrein

- Pro-actieve inzet of reactieve inzet (op basis van beschikbaarheid en draaiboek).
- Taak voor communicatie naar weggebruiker bij inzet.
- Weekenden.

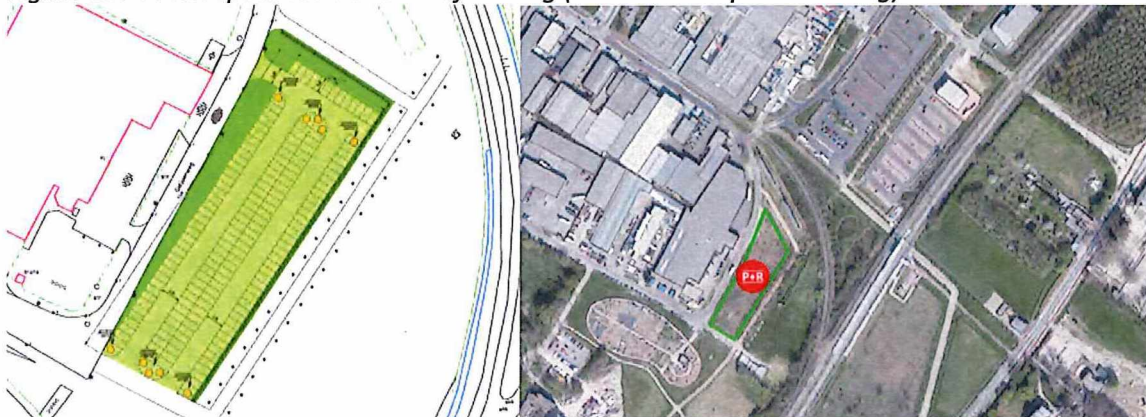
5.3 Galjoenweg (locatie 3)

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:
 - o We onderzoeken of het mogelijk is de voorkeurslocatie te verwerven en starten indien dit opportuun is het aankoopproces van het terrein.
 - o We maken een ontwerp en een nauwkeurigere kostenraming van de investering en exploitatie.
 - o We ontwikkelen met Arriva en Provincie Limburg een goede busverbinding die dient als natransport.
 - o 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 Demertdwaarsstraat (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 Gouvernement en Lage Frontweg zodat deze op zo'n vijftwintig 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:
 - o We onderzoeken of we het terrein aan de Nieuwe Limmelderweg kunnen verwerven.
 - o We maken een ontwerp en een nauwkeurigere kostenraming van de investering en exploitatie.
 - o 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 Demertdwarsstraat	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 Demertdwardsstraat	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 autoluwer 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.

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 5.1.2e

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

<p>Veiligheid</p> <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
<p>Betrouwbaarheid</p> <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.

Waardoor 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

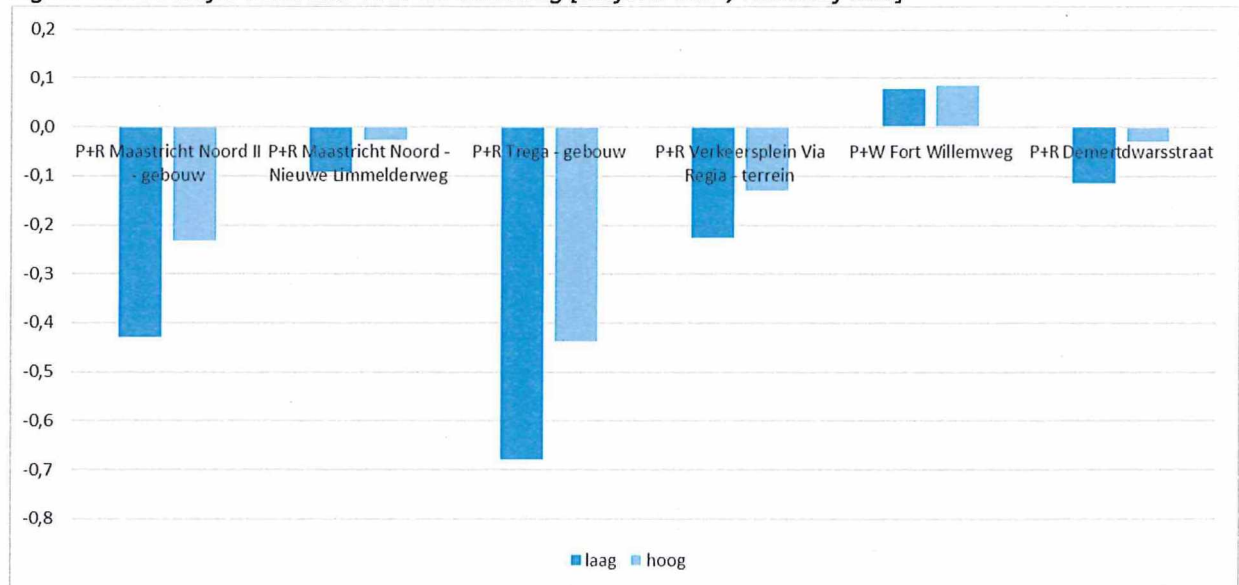


BIJLAGE II

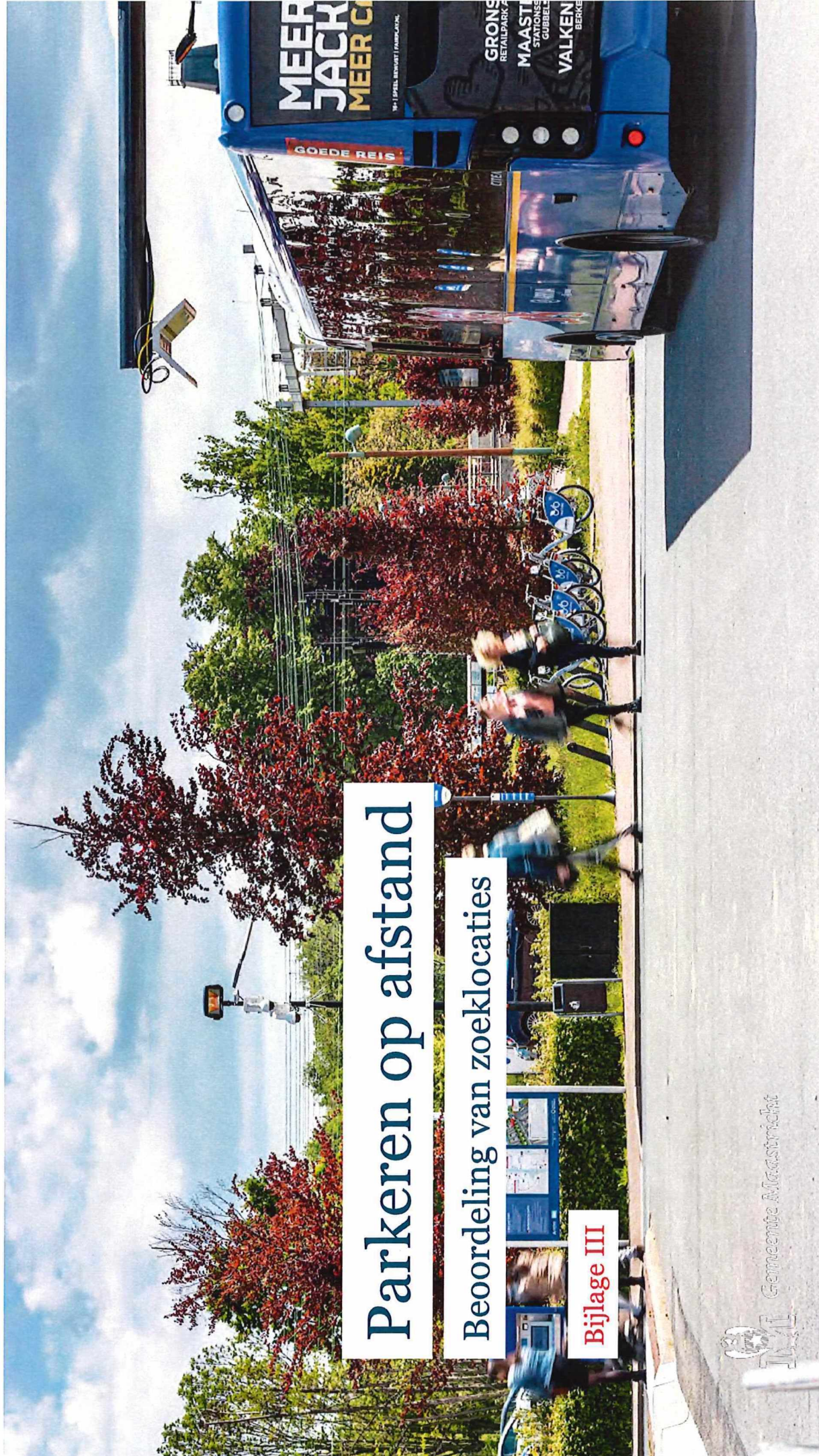
Business case per voorkeurslocatie

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 parkeervervoorziening 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 parkeervervoorziening 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

Maastricht	Locaties
	1. P+R Maastricht Noord II
	2. Nieuwe Limmeidenweg
	3. Galjoenweg
	4. Zinkwitterein
	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. Dementdwaarsstraat - P9
	21. Molensingel
	22. Köbbesweg (west)
	23. Köbbesweg (oost)
	24. Köbbesweg (noord)
	25. Voormalige voetbalvelden Heer
	26. Akersteenweg
	27. Terbligtenweg
	28. Stadionplein De Geusselt
	29. P+W Frontenpark
	30. P+W Stadspark
	31. P+R Para
	32. Dousbergweg

Regionaal	Locaties
	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



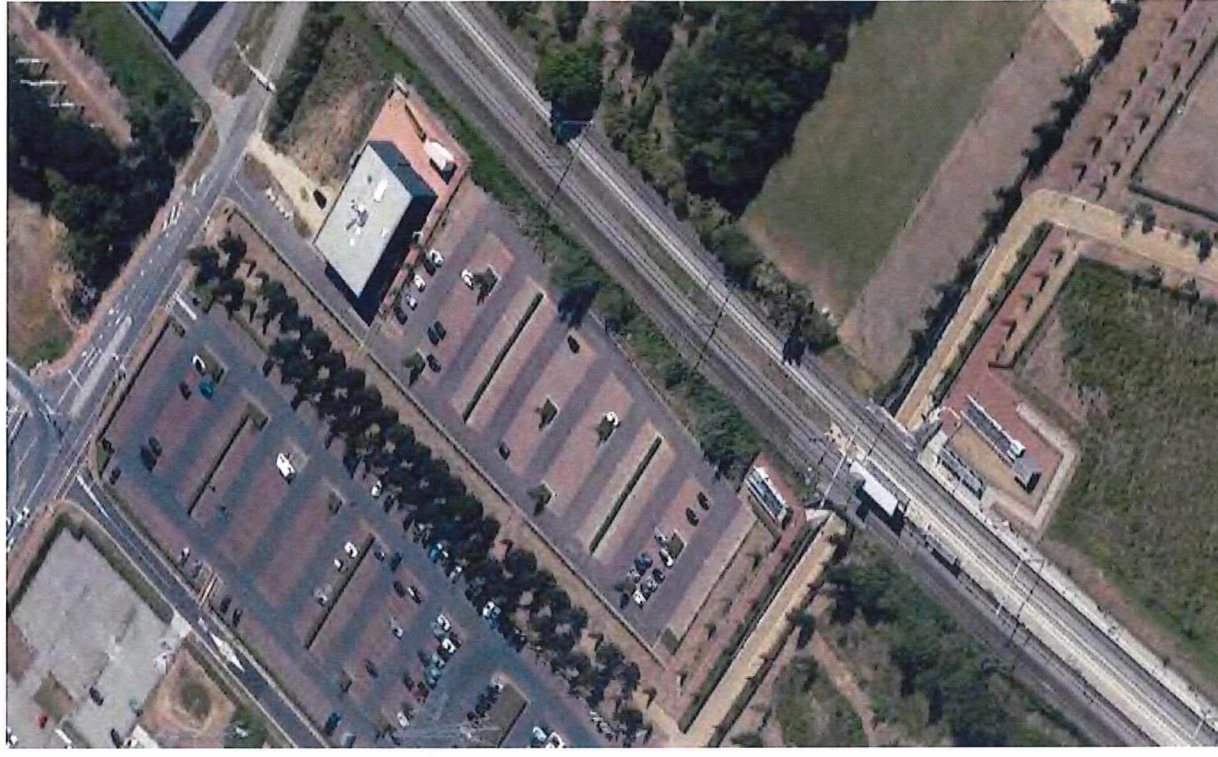
1. P+R Maastricht Noord II



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



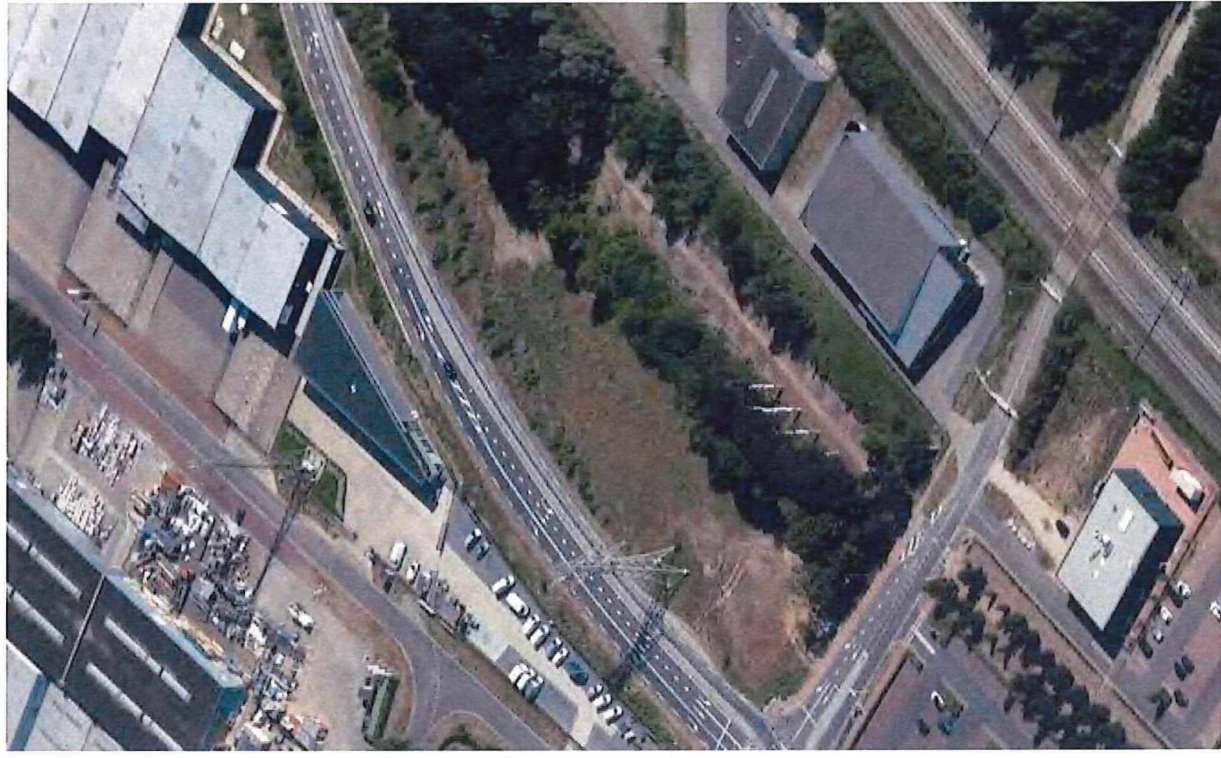
2. Nieuwe Limmelderweg



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	Becoördeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	++
Autobereikbaarheid	++
Natransport	+
Omgeving	++
Samengebruik	0



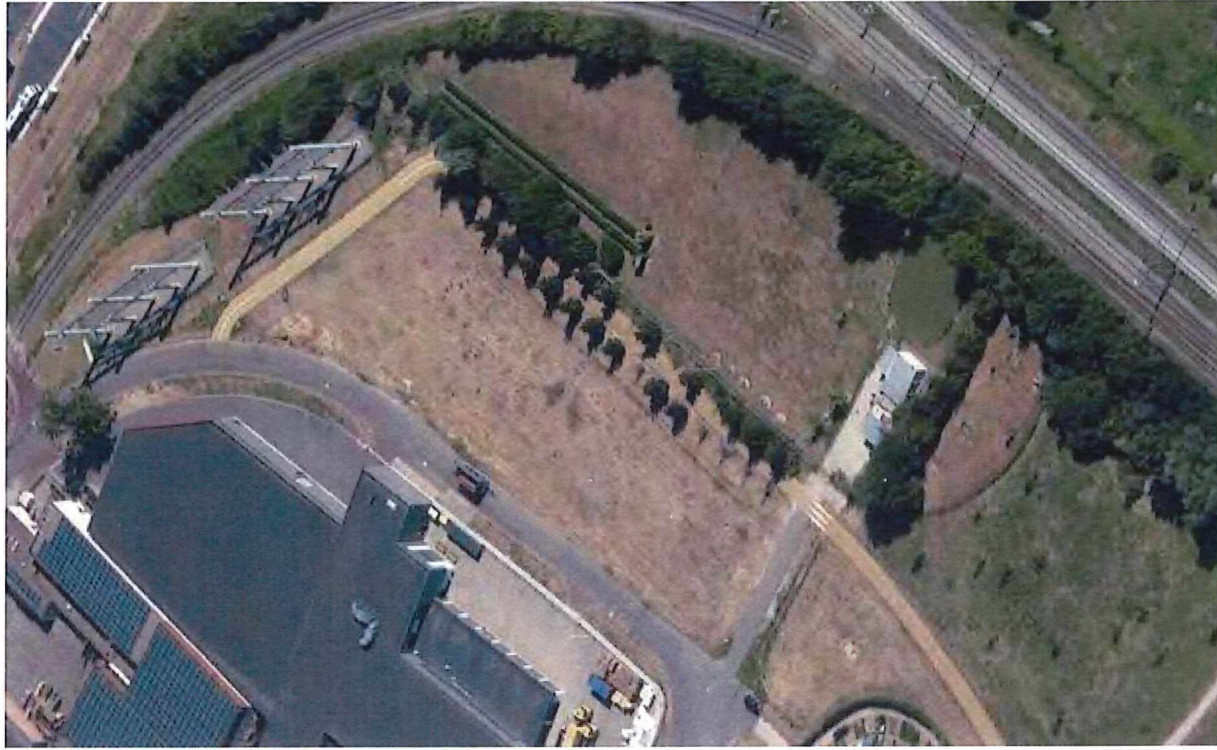
3. Galjoenweg



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	Ecoördeling
Inpasbaarheid	++
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	+



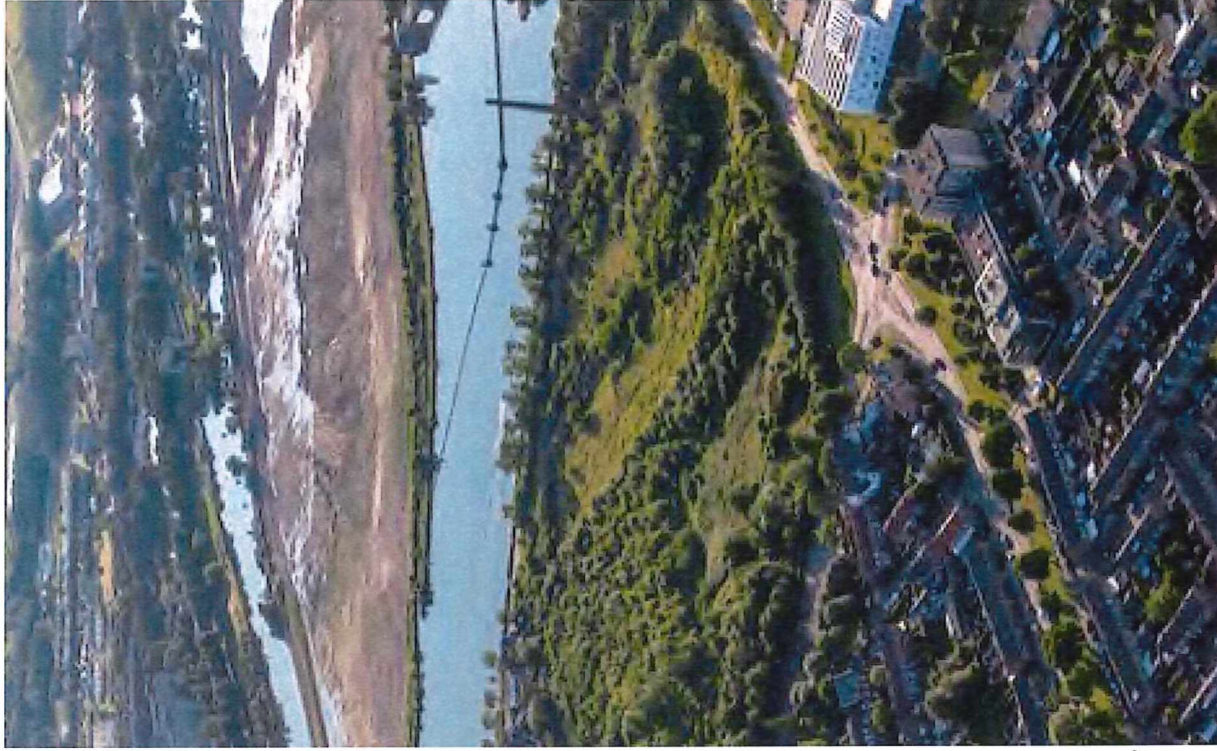
4. Zinkwitterrein



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 vooralsnog de voorkeur uitgesproken voor bedrijfspannen op deze locatie.

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



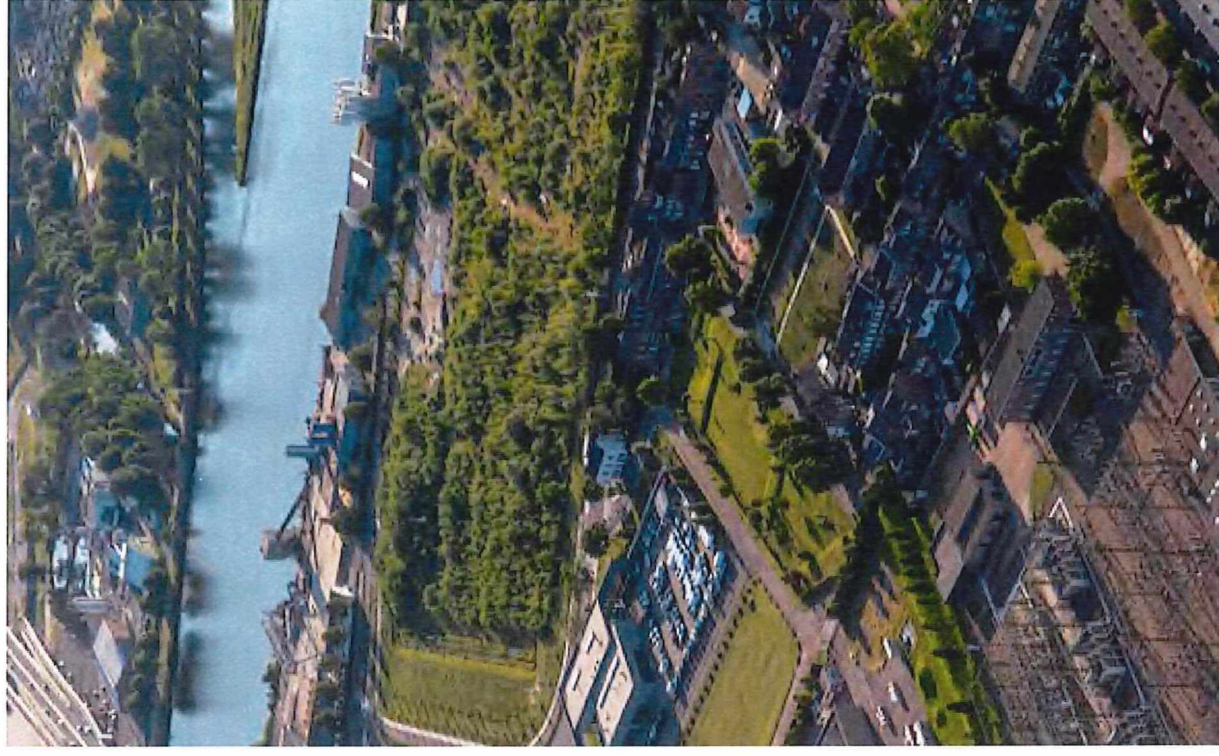
5. Trega Middengebied



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

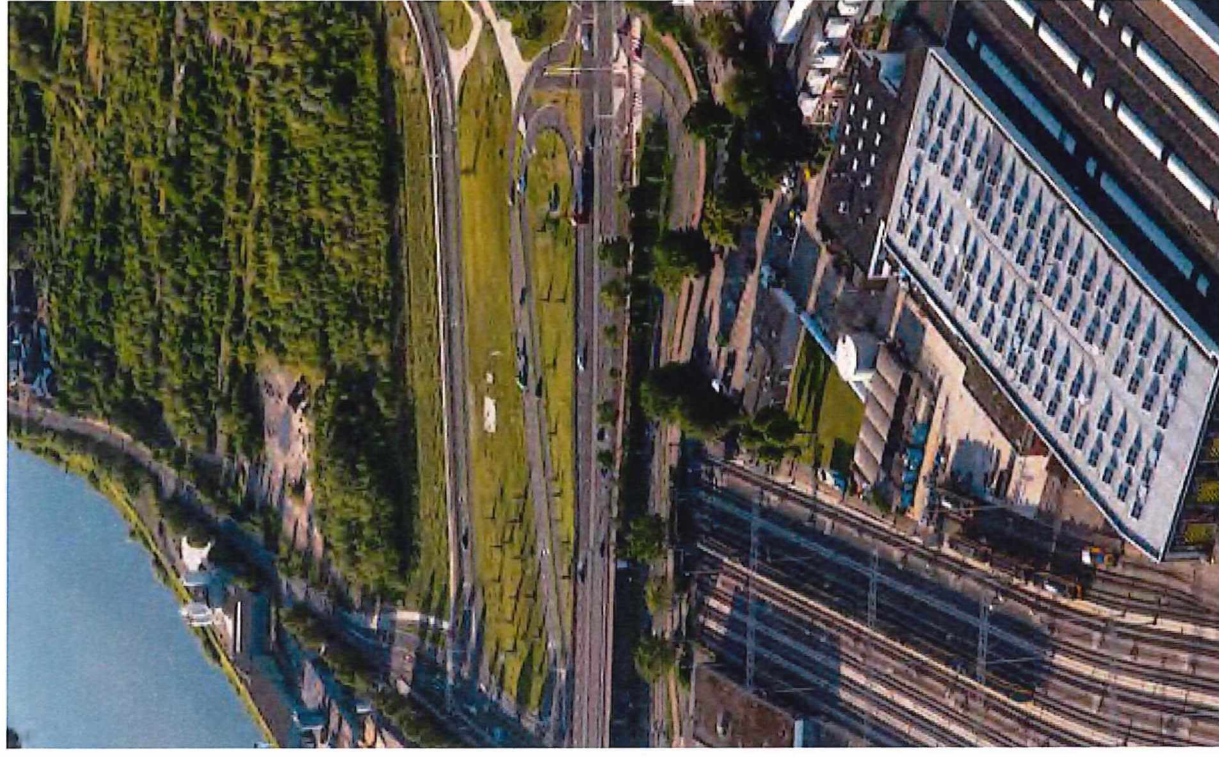


6. Trega Noorderbrug



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	++

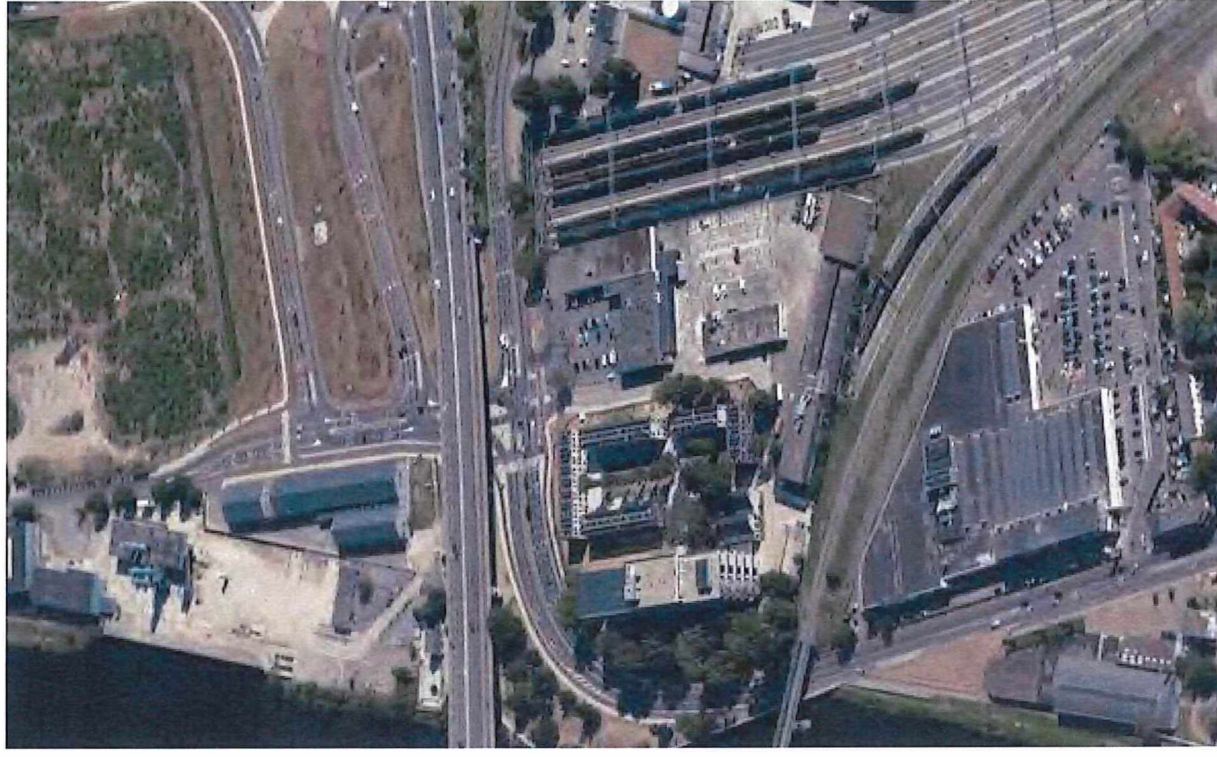


7. De Veye Noorderbrug



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	+

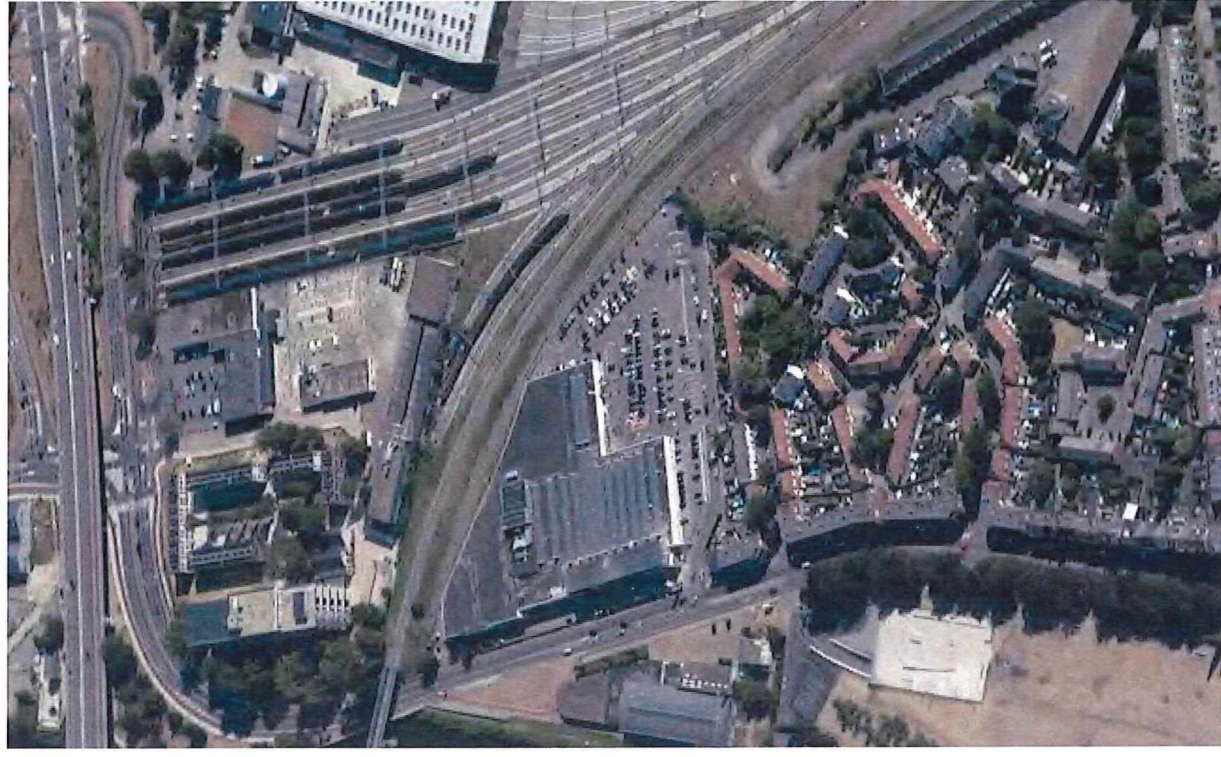
8. De Veye Winkelcentrum



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	++



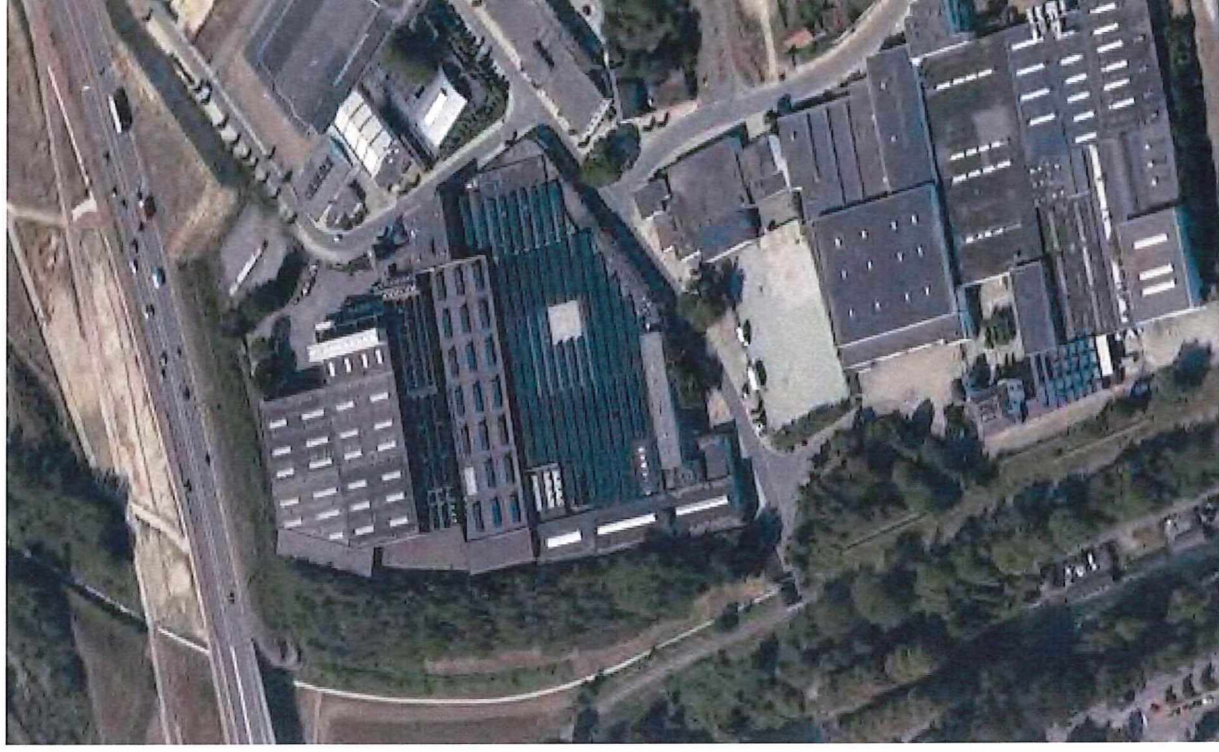
9. Bedrijfshallen Belvédère



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	++

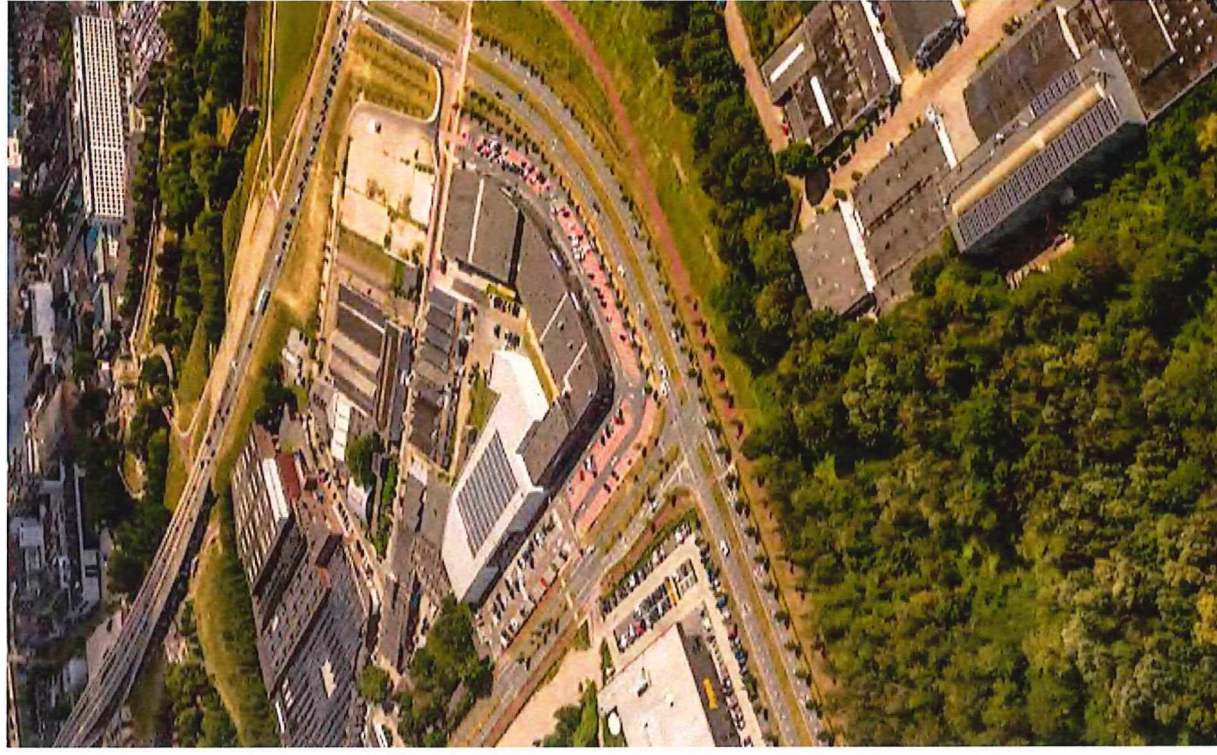


10. Retailpark Belvédère



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	+



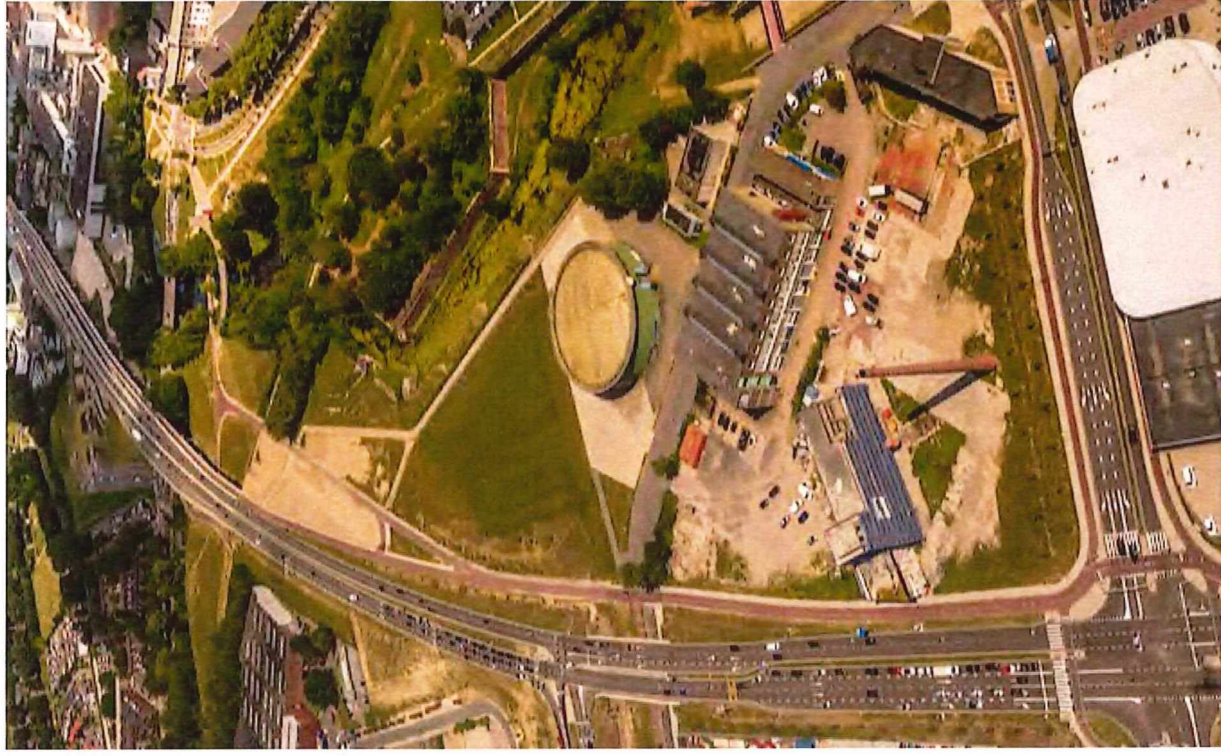
11. Lage Frontweg



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 parkeerveroorziening. 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	--

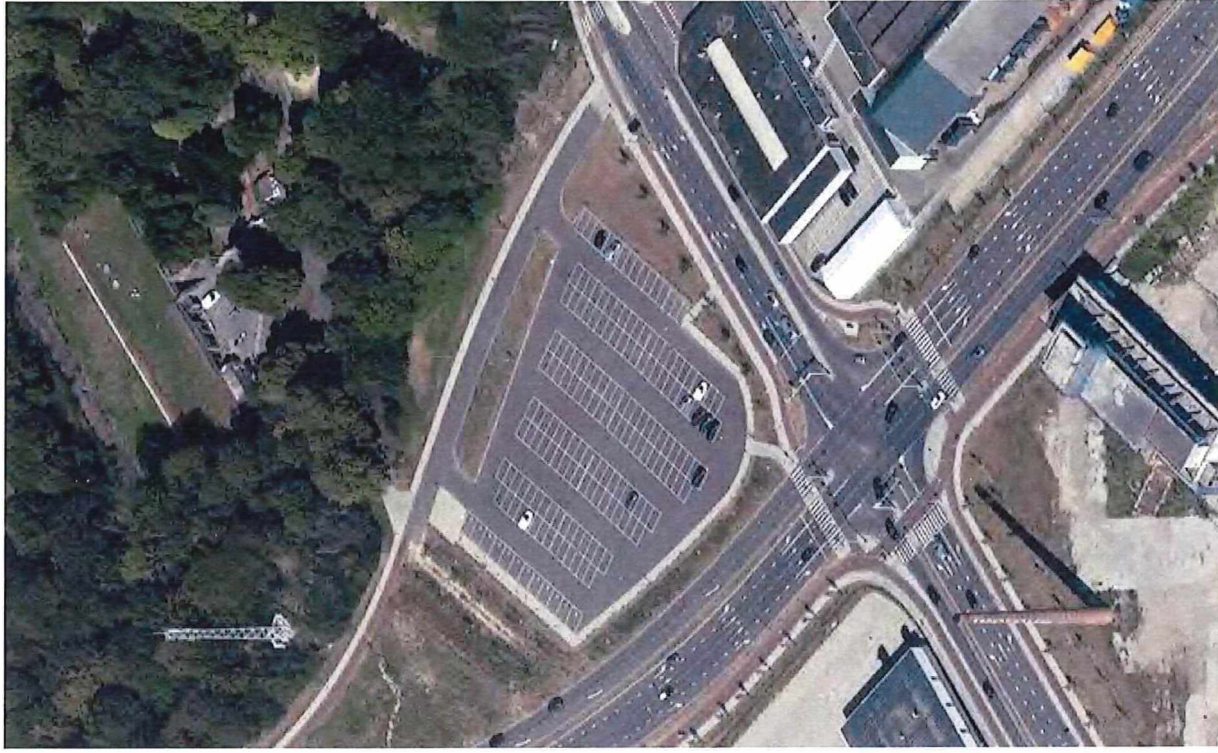


13. Parkeerterrein Fort Willemweg



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	+



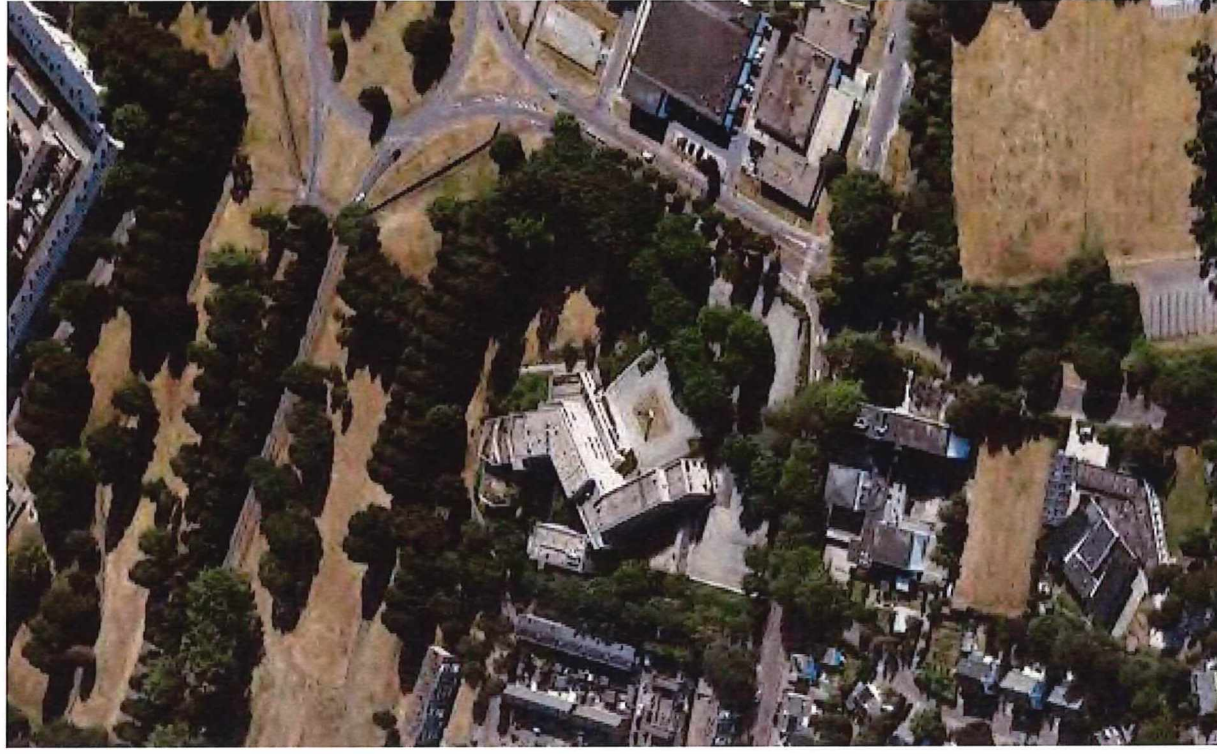
14. Belastingdienst



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	+



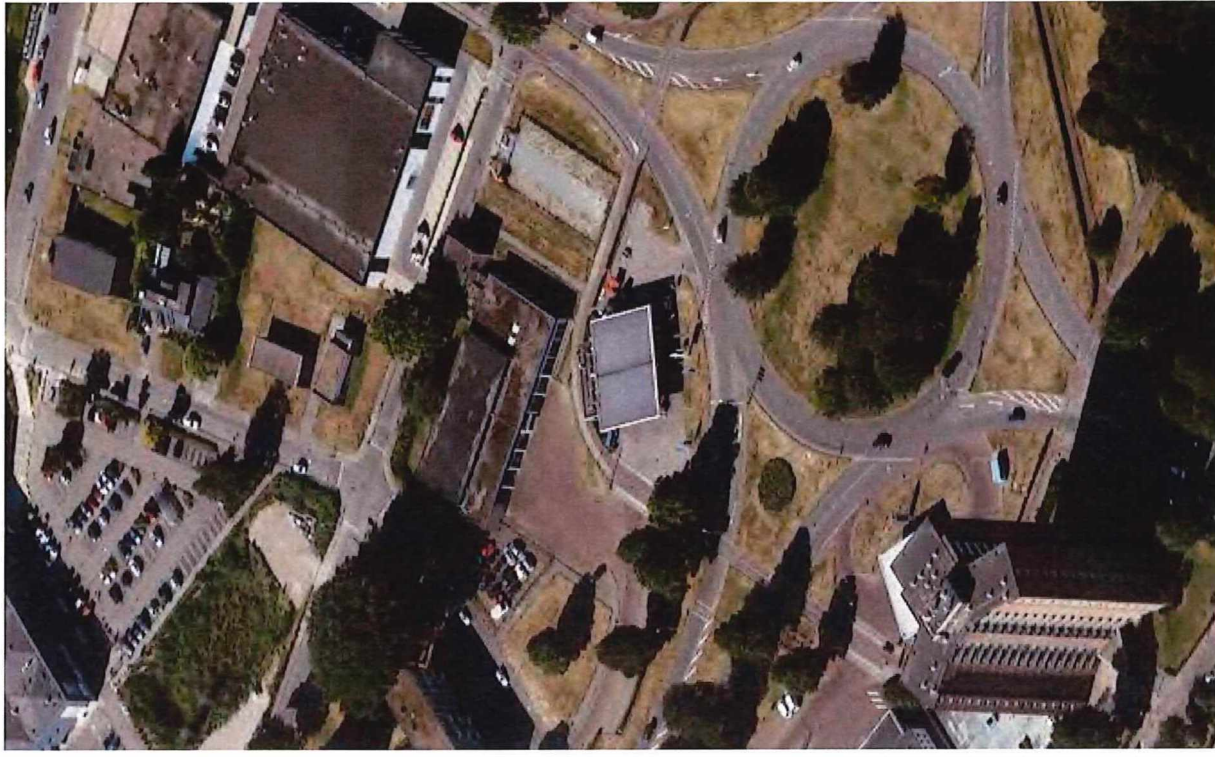
15. Verkeersplein Via Regia



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 parkeercapaciteit beperkt is en aanvullende maatregelen nodig zijn om het terrein vindbaar te maken.

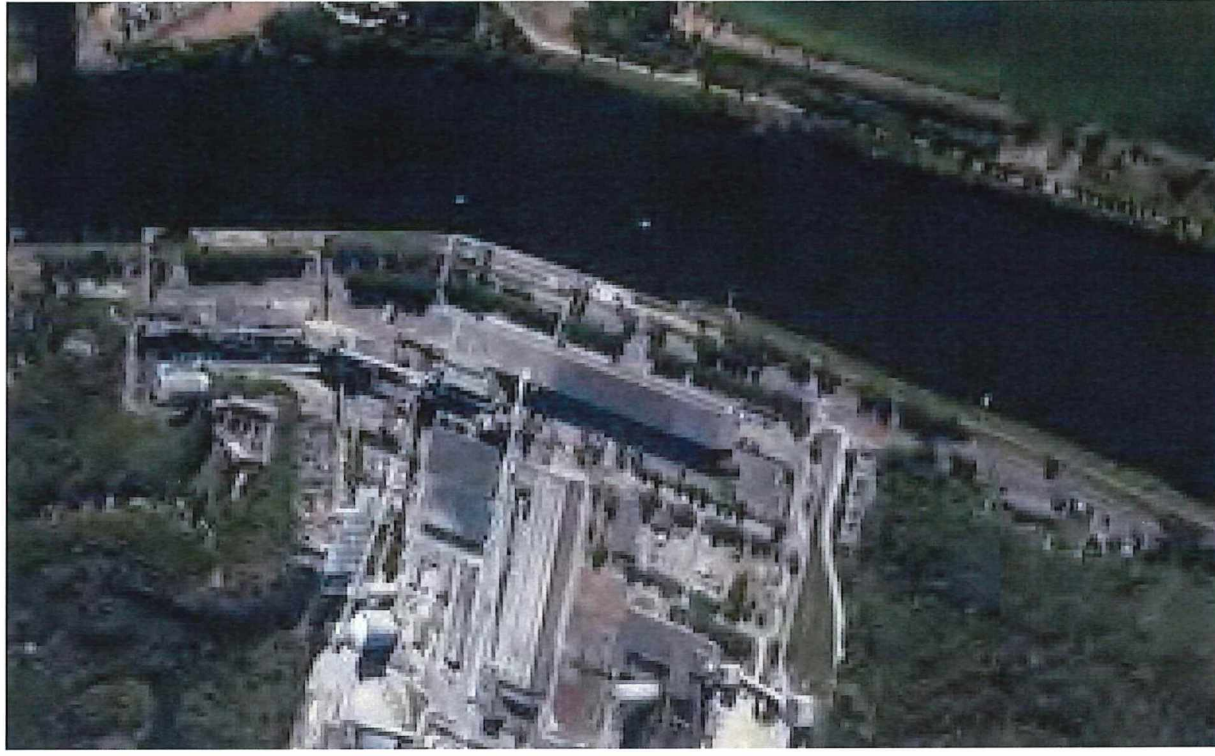
Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	0
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	0
Natransport	++
Omgeving	0
Samengebruik	+



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	-

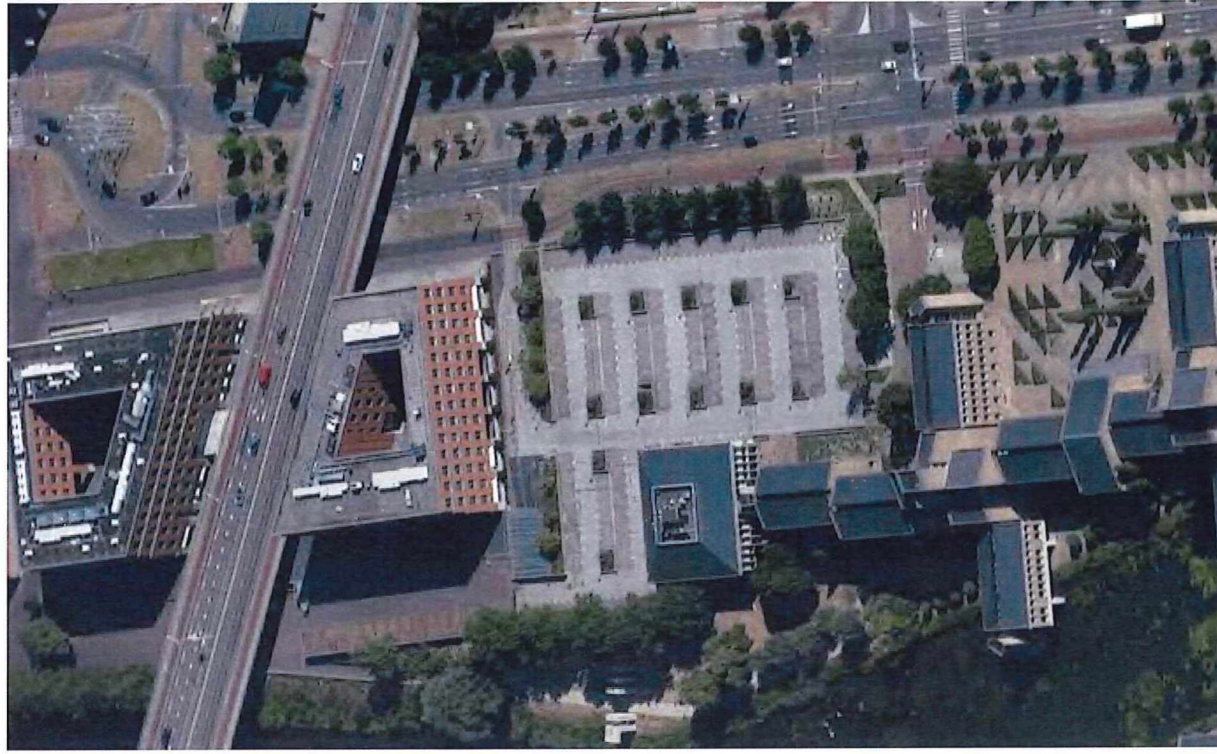


18. Gouvernement



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	+

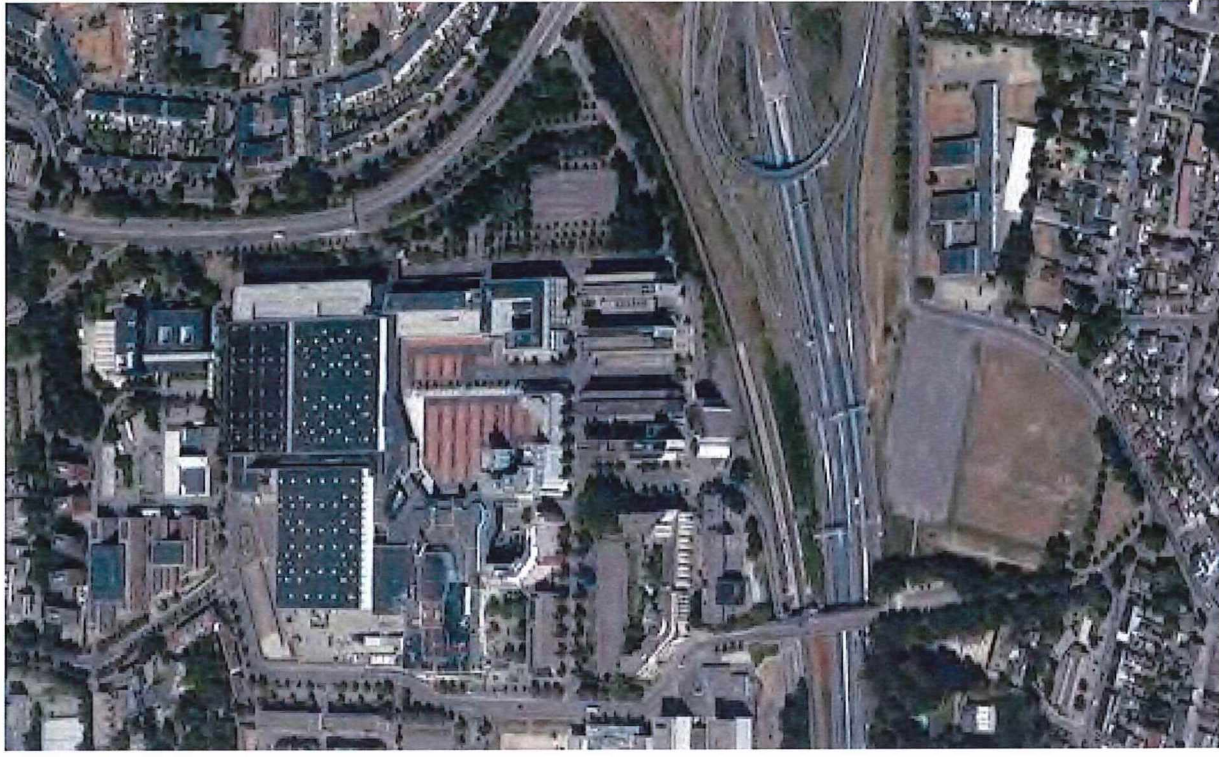


19. MECC



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	+



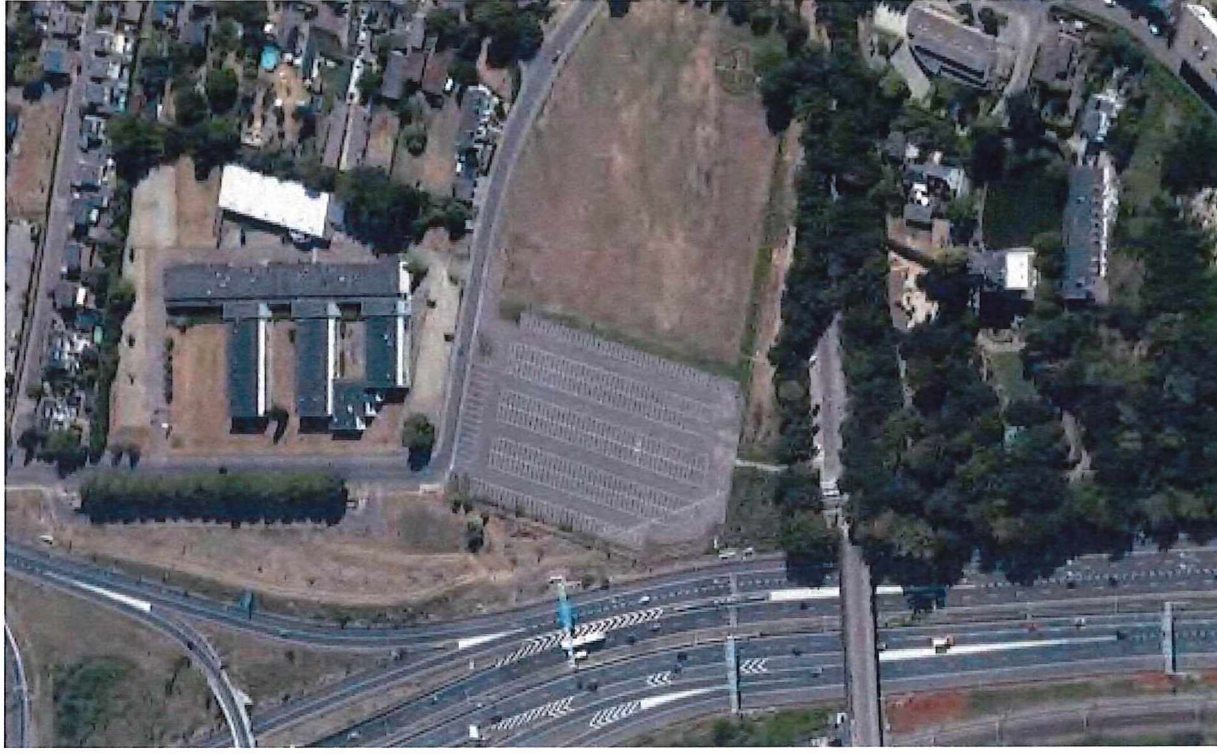
20. Demertdwarstraat – P9



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.

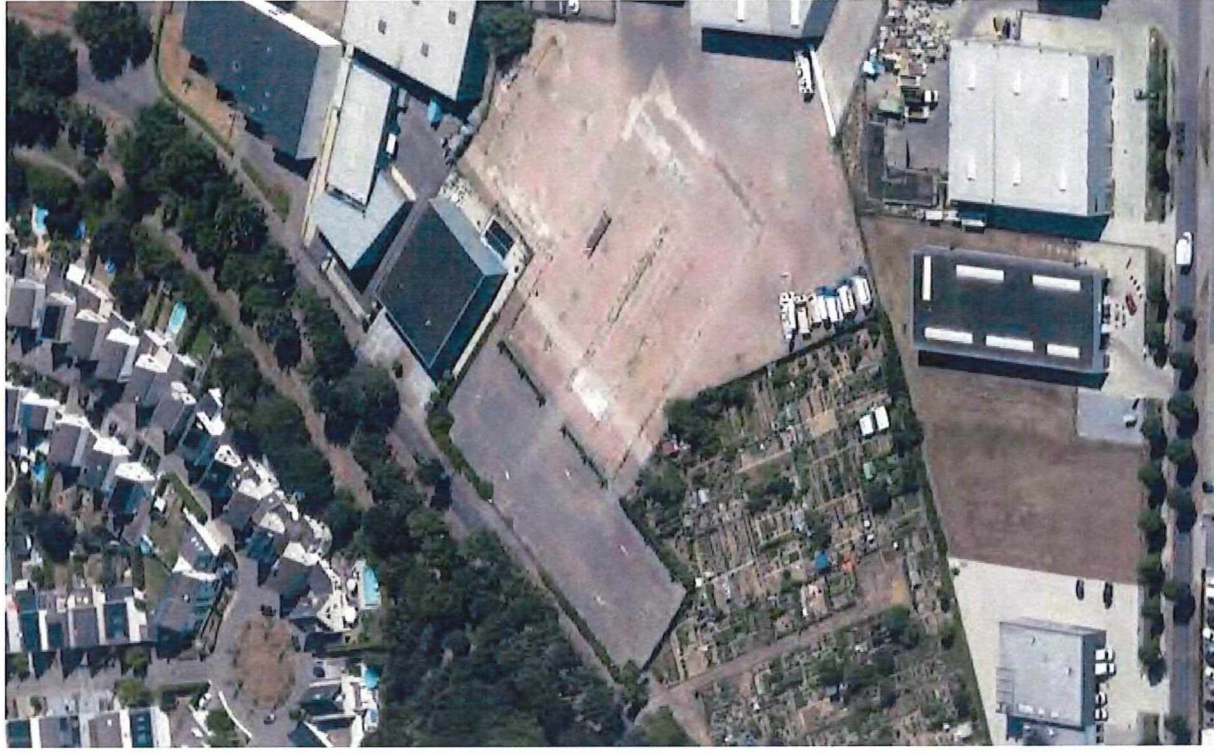
Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	0
Omgeving	-
Samengebruik	0



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,



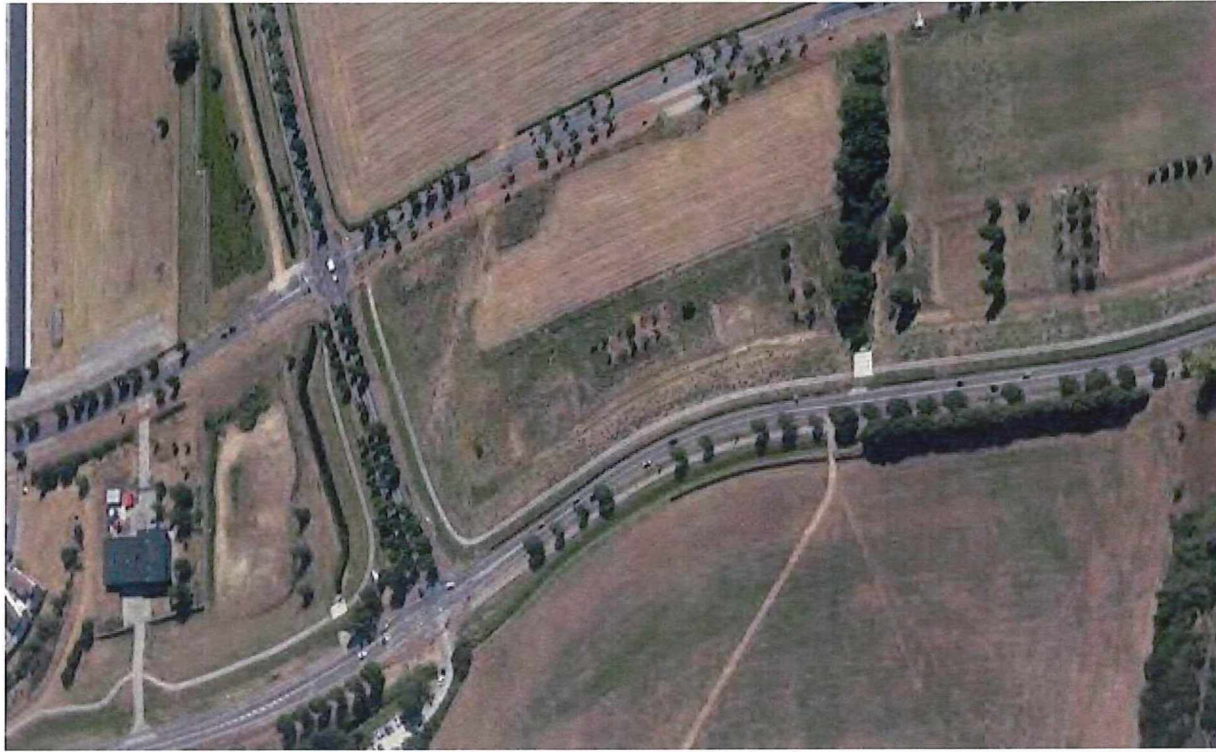
Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	-
Natransport	0
Omgeving	0
Samengebruik	0

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)

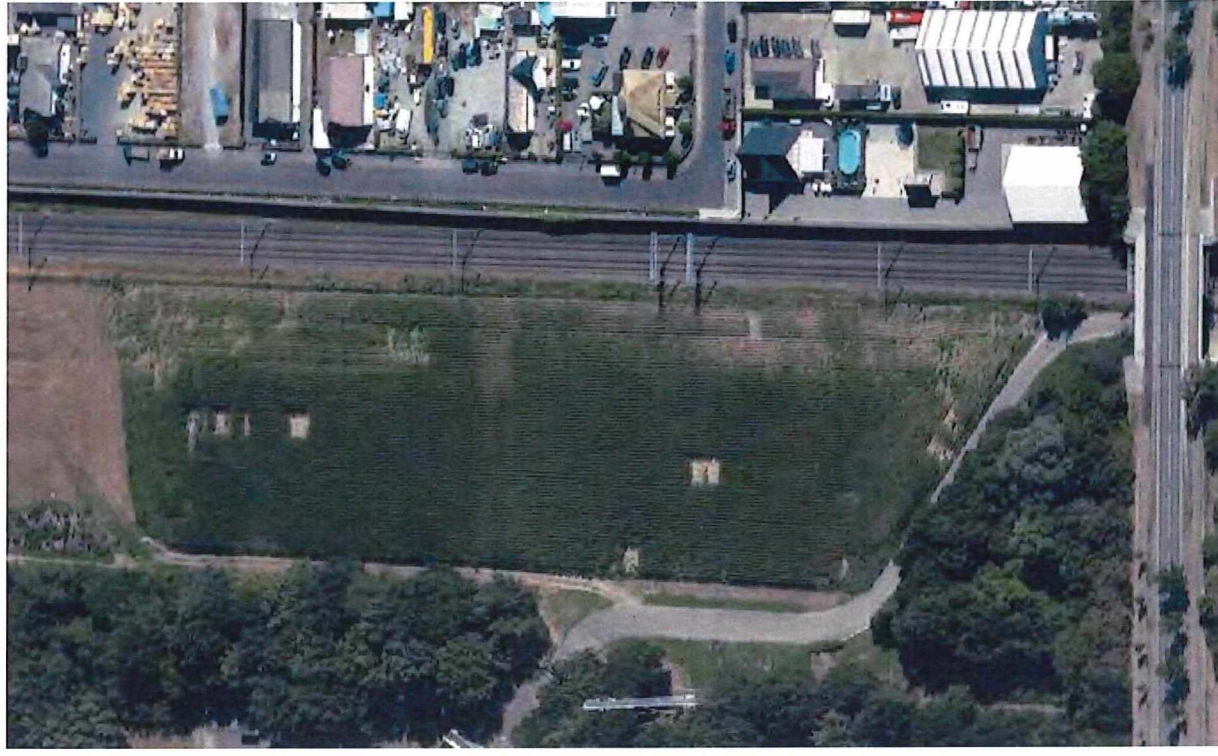


Ten noorden van de Köbbesweg, tussen het spoor en het bedrijventerrein aan de Molensingel ligt een ruim terrein dat niet in eigendom is maar groot genoeg voor een P+R-functie.

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

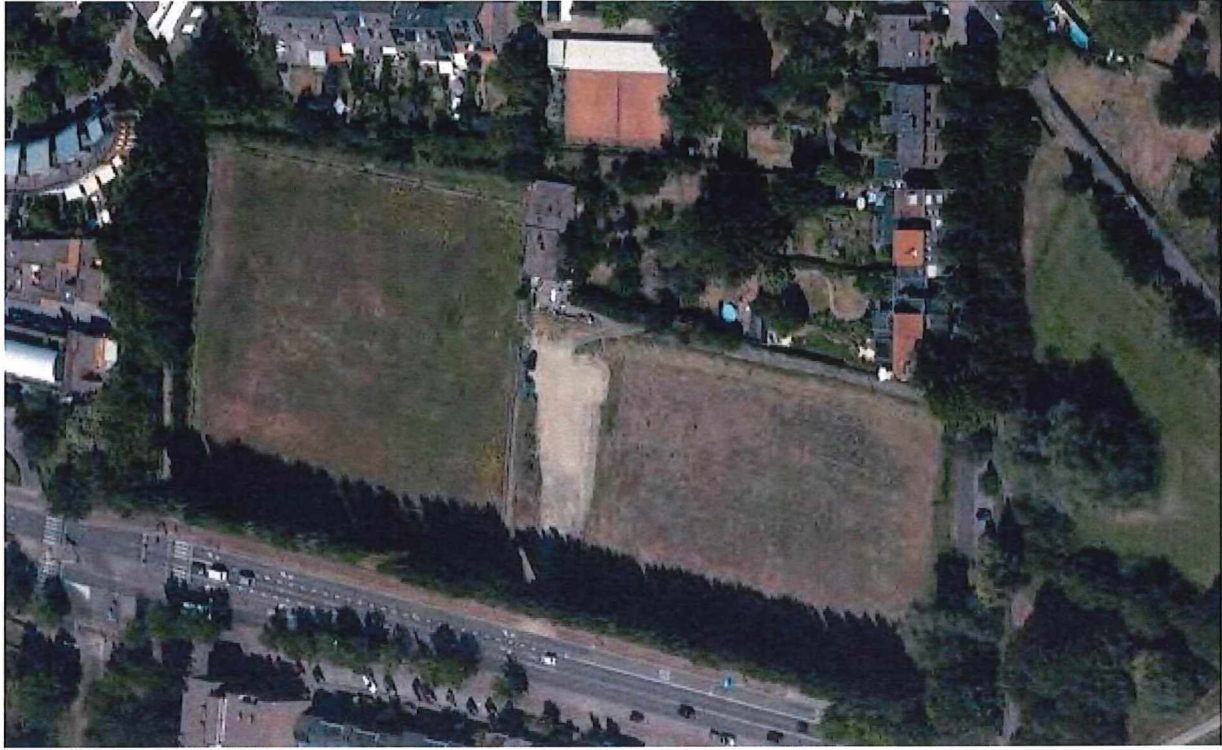


25. Voormalige voetbalvelden Heer



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



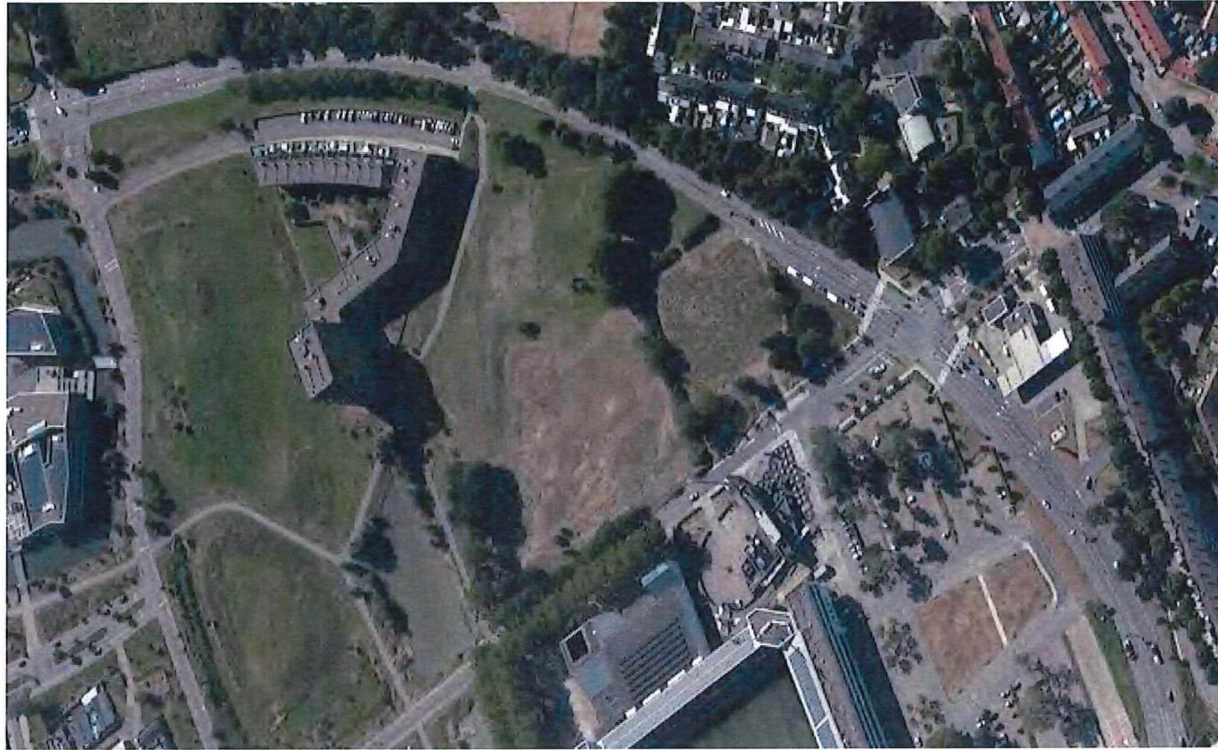
27. Terblijterweg



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.

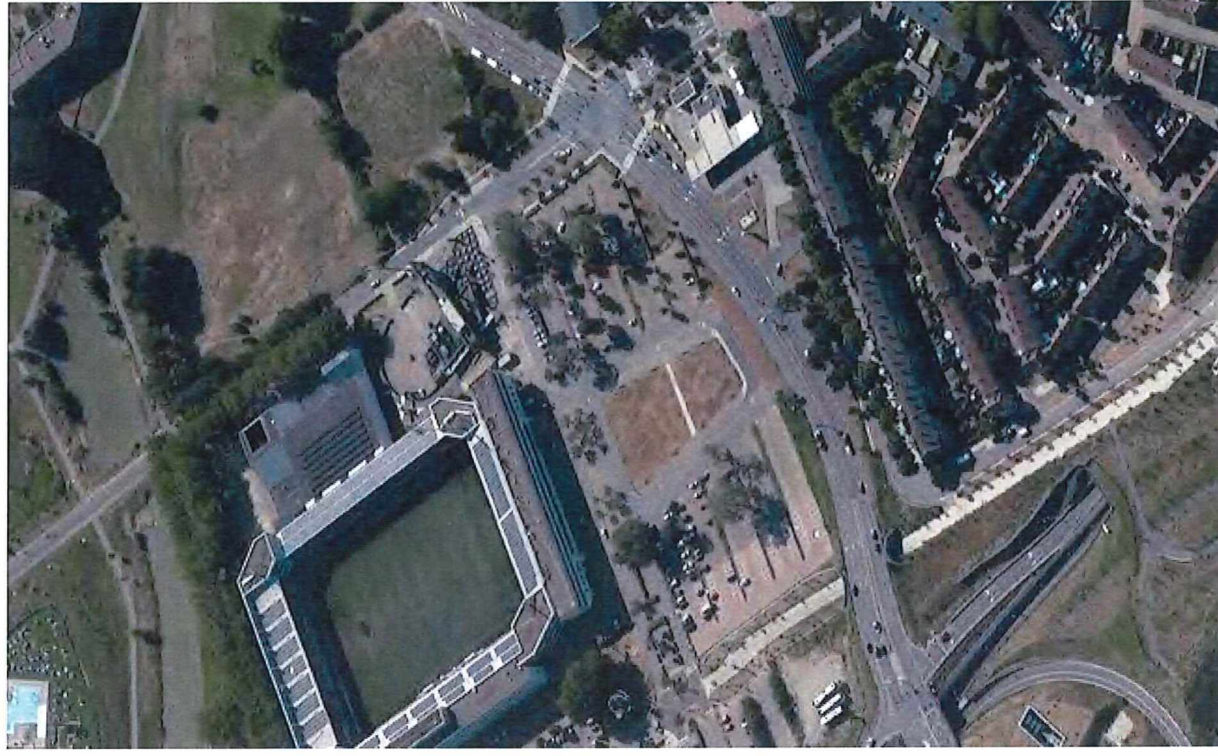
Toetsingselementen	Becoördining
Inpasbaarheid	-
Beschikbaarheid	-
Autobereikbaarheid	+
Natransport	0
Omgeving	-
Samengebruik	+



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 Terbilijterweg, 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	+



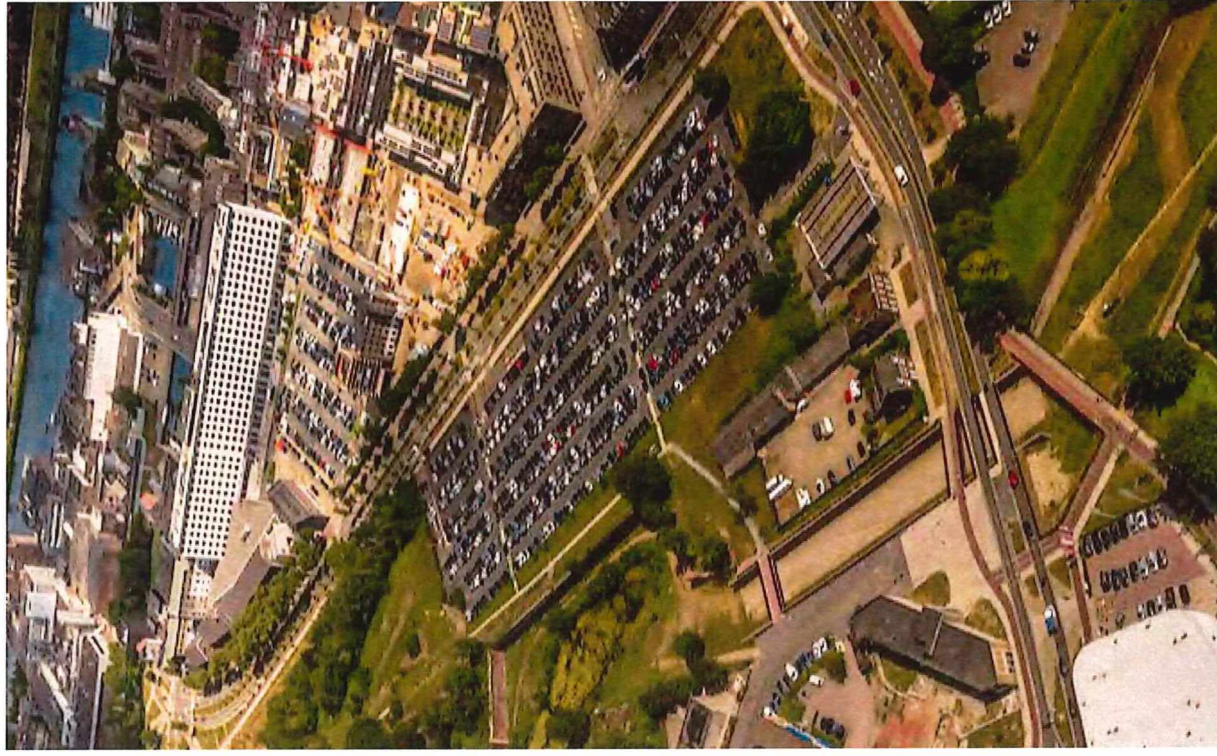
29. P+W Frontenpark



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.

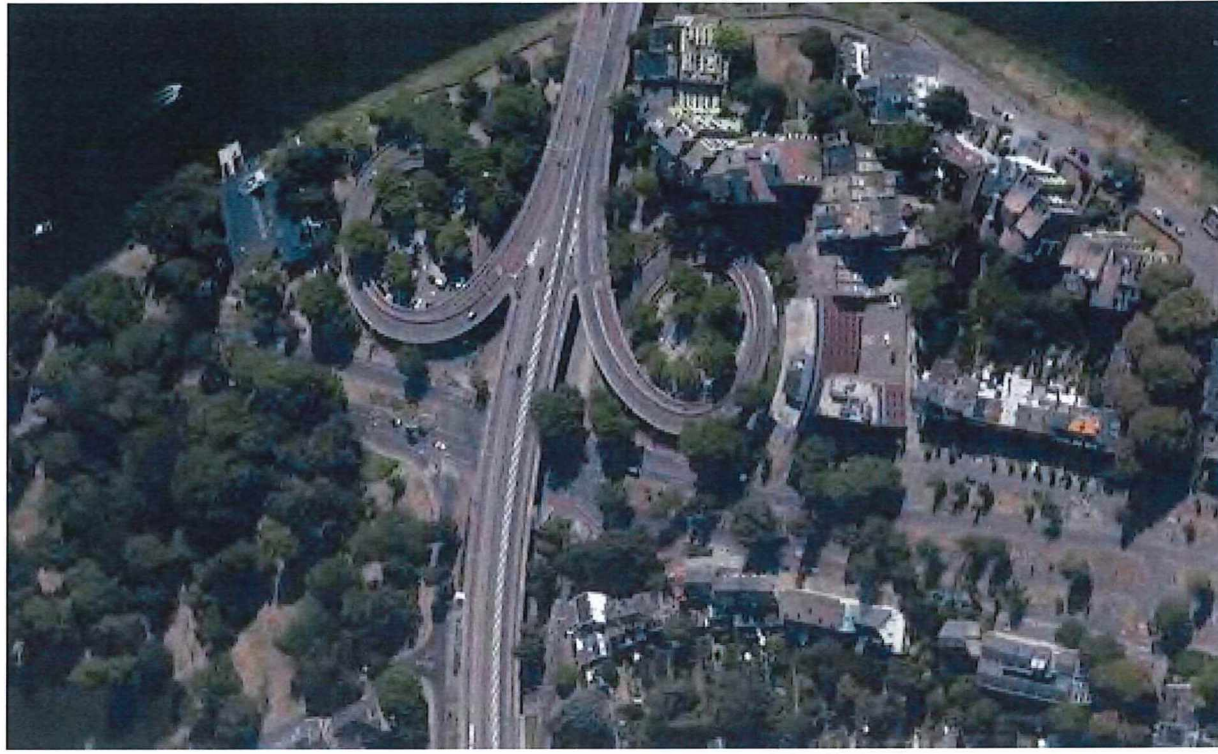
Toetsingselementen	Beoordeling
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	+
Autobereikbaarheid	++
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	++



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 abonnementhouders (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.



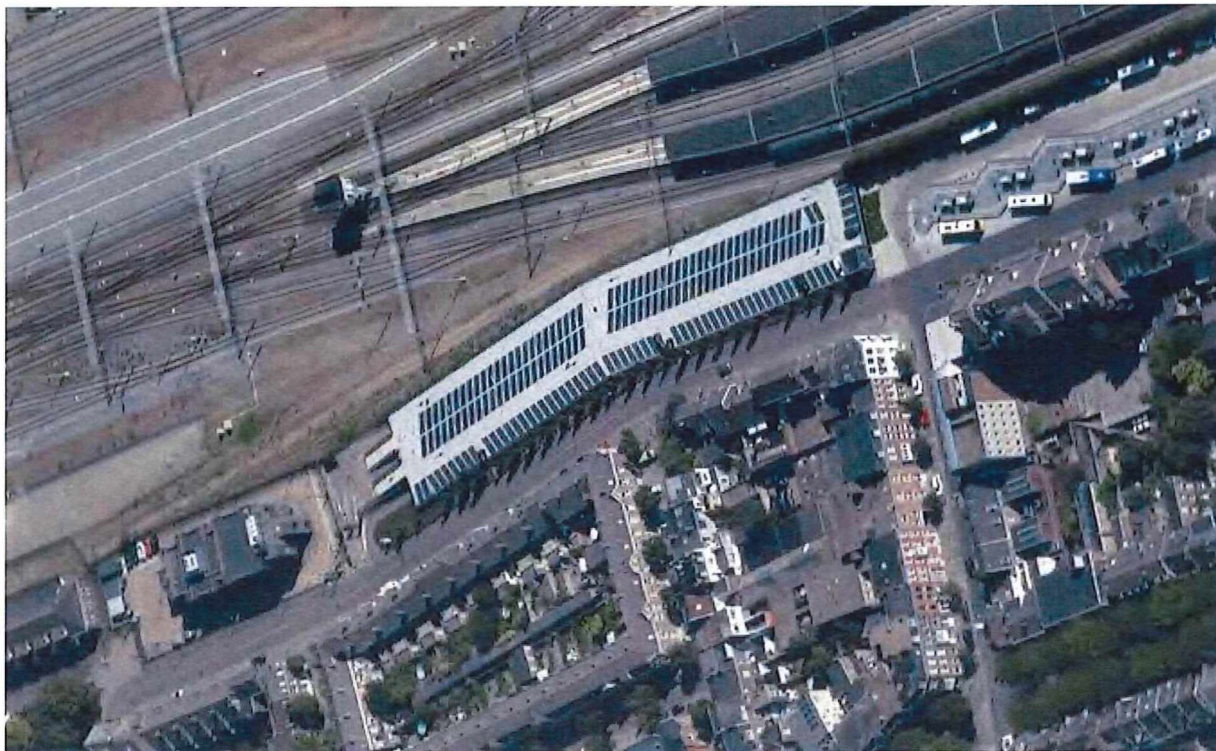
Toetsingselementen	Beoordeling Korte / lange termijn
Inpasbaarheid	+
Beschikbaarheid	0/+
Autobereikbaarheid	+
Natransport	+
Omgeving	+
Samengebruik	++



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	++

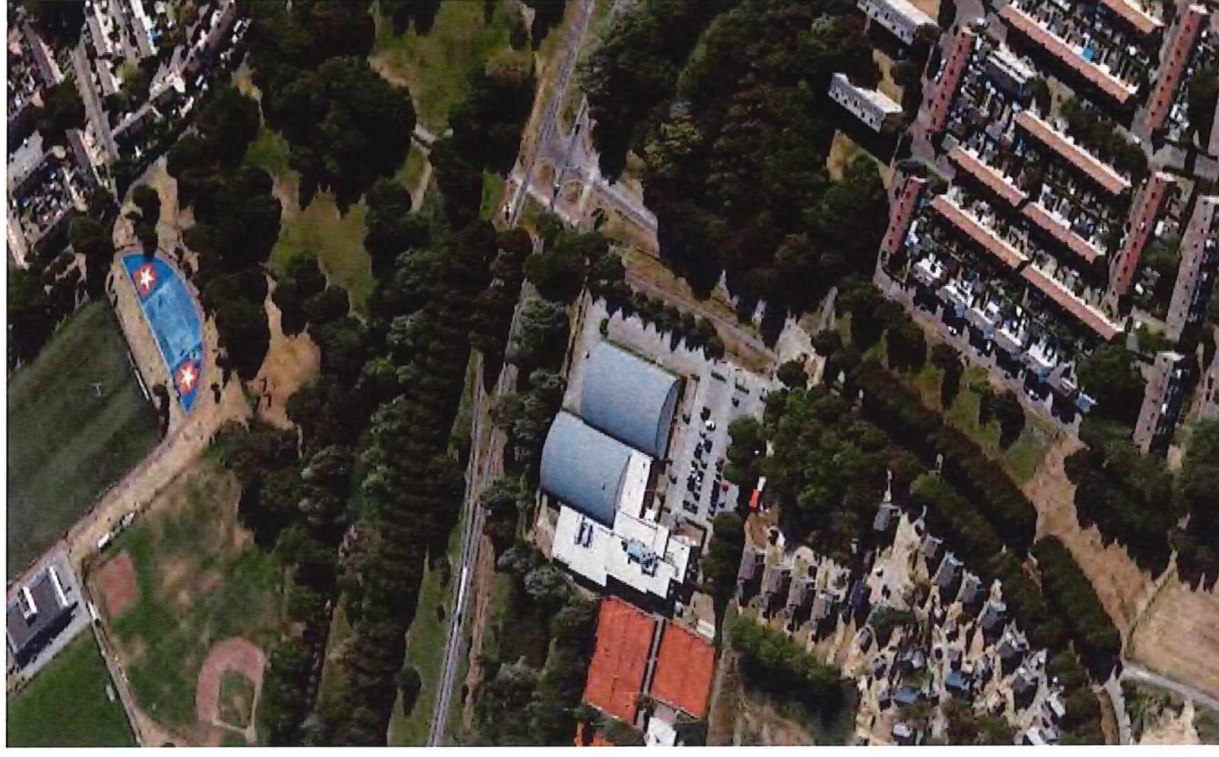
32. Dousbergweg



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 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	0
Natransport	0
Omgeving	-
Samengebruik	--



Regionale zoeklocaties



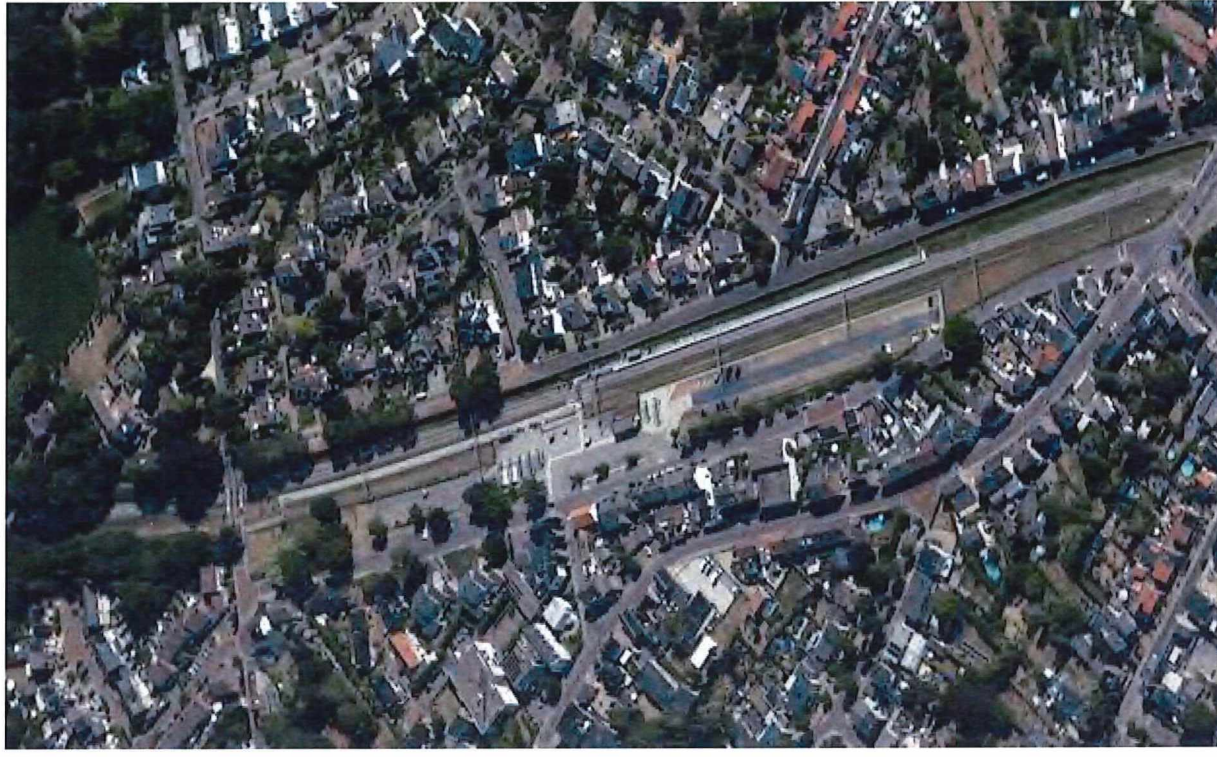
R1. P+R Station Bunde



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	+



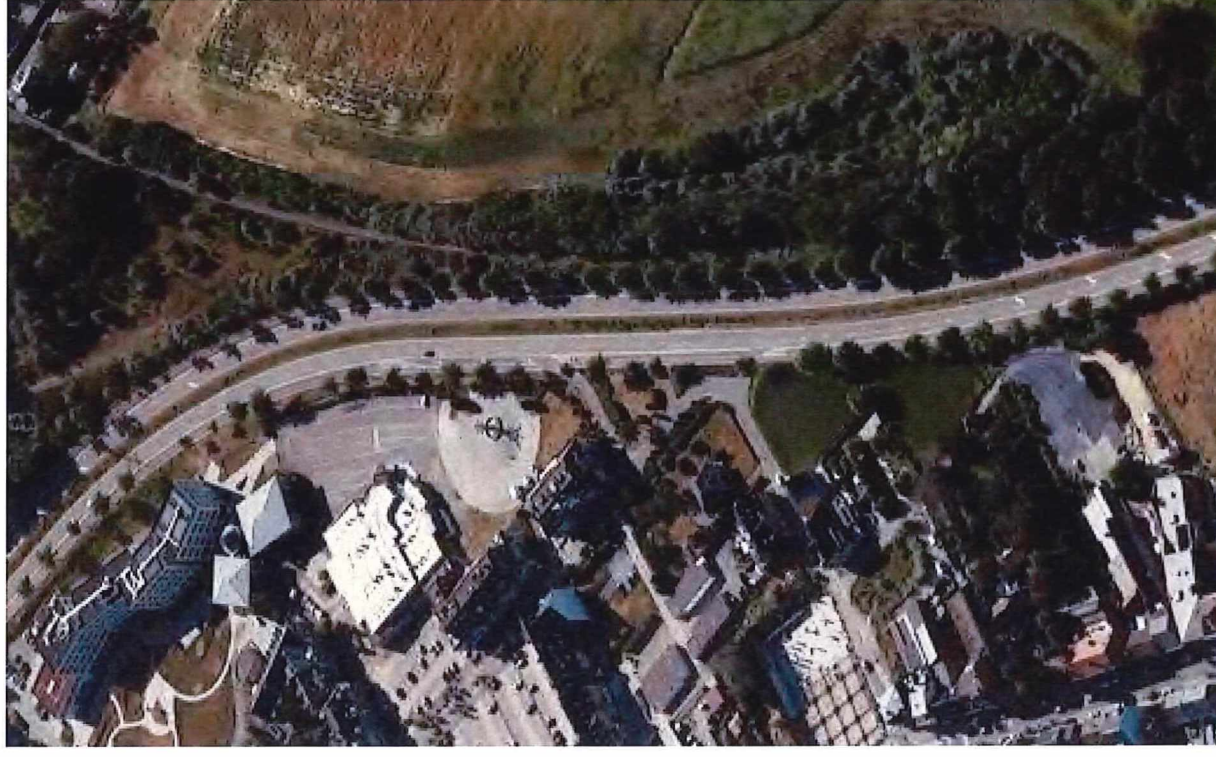
R2. Tramhalte Europaplein



Geijktijdig 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	++



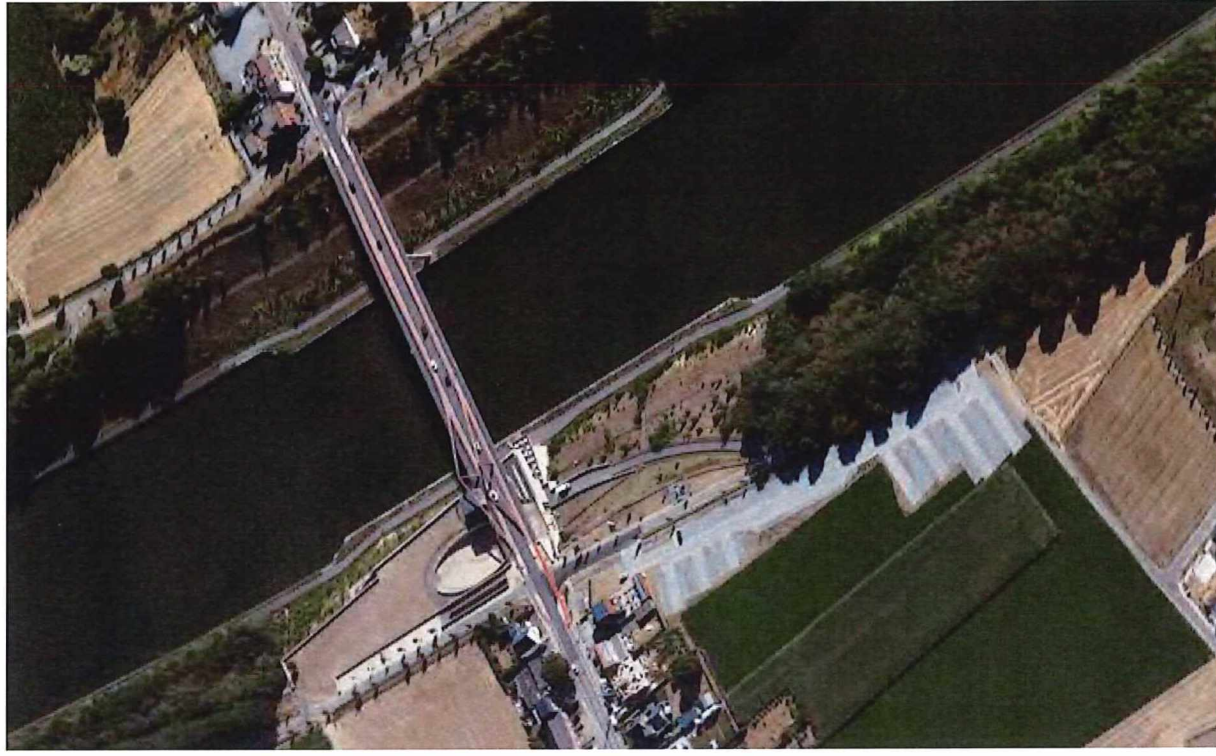
R3. Riemst (Albertkanaal)



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	+

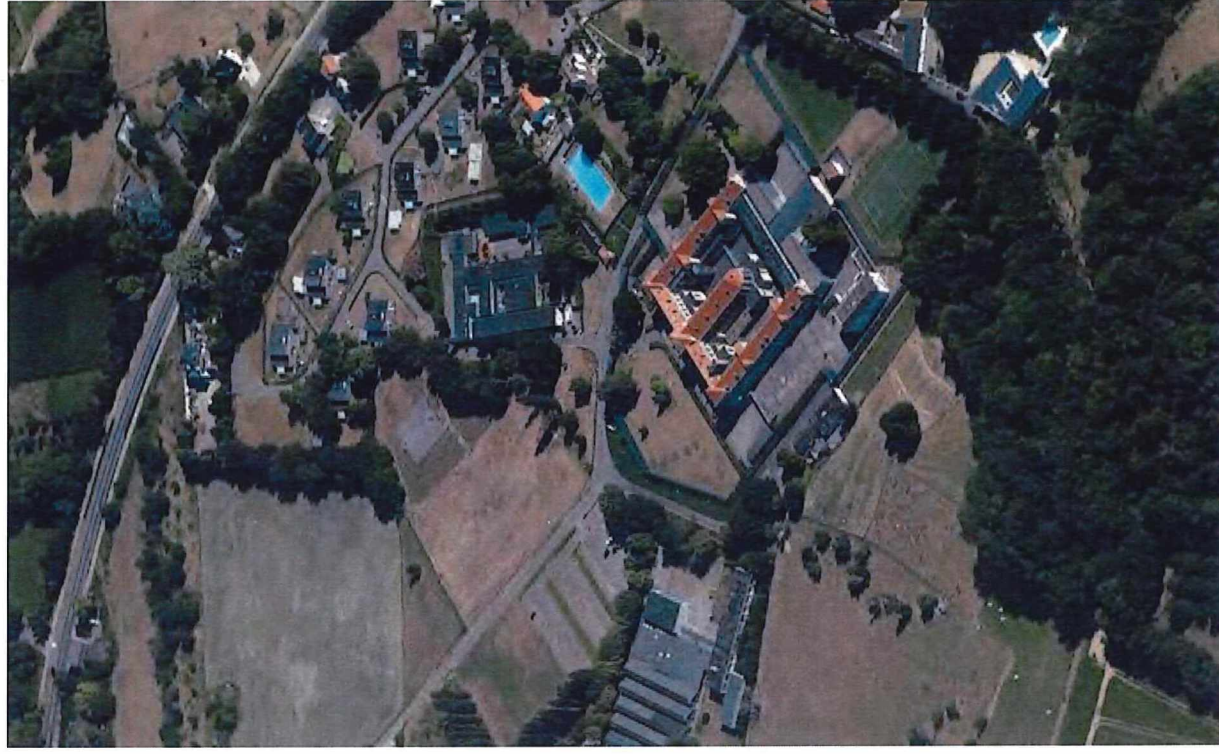


R5. Het Keerpunt

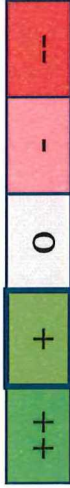


Op dit moment wordt in opdracht van gemeente Eijsden-Margraten een Masterplan voor de Poort van het Heuvelland opgesteld. Hierbij wordt ook bekeken of een natuurtransferium (qua functie vergelijkbaar met het Oog van Sint Pieter) kan worden ingepast. Het lijkt zinvol om het natuurtransferium te combineren 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	+

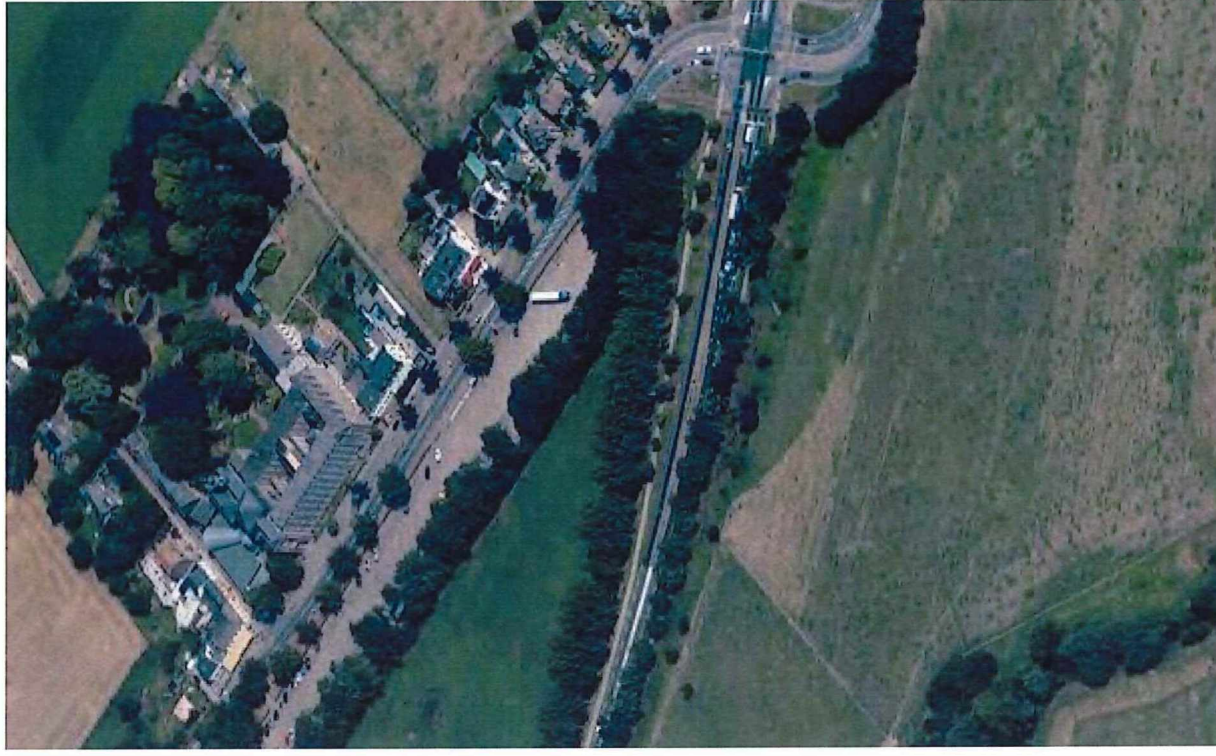


R6. Bushalte Wittem

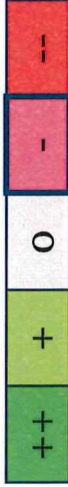


Het terrein van de Wittemer Allee wordt herontwikkeld, waarbij ook het parkeerterrein verschuift en de ontsluiting wijzigt. Het terrein ligt aan de bestaande busverbinding tussen Maastricht en Aachen en wordt hoog frequent aangedaan. Het lijkt mogelijk om een P+R-functie te integreren in het plan. Het 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

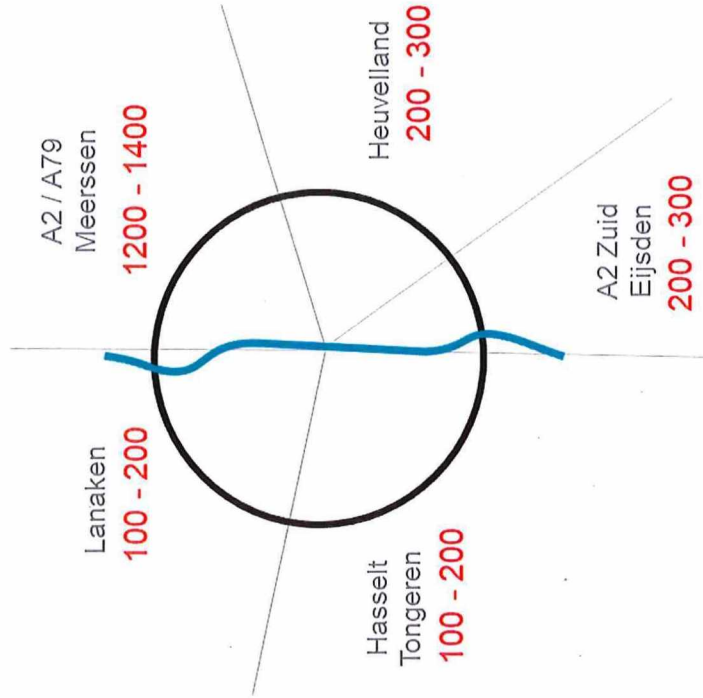
Locaties	Inpasbaarheid	Beschikbaarheid	Autoereikbaarheid	Natransport	Omgeving	Samengebruik	Eindscore
Maastricht							
1. P+R Maastricht Noord II	+	++	++	++	++	0	+
2. Nieuwe Limmeiderweg	+	++	++	+	++	0	+
3. Gaijoenweg	++	+	-	+	+	+	+
4. Zinkwitterrein	-	0	-	++	-	-	-
5. Trega Middengebied	0	0	+	++	-	0	0
6. Trega Noorderbrug	-/+	-/+	++	++	+	++	+
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. Demerdtwarsstraat - 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 Geusseit	-	0	+	0	-	+	0
29. P+W Frontenpark	+	+	++	+	+	++	+
30. P+W Stadspark	+	0/+	+	+	+	++	0
31. P+R Parallelweg	+	+	-	+	-	++	-
32.	0	-	0	0	-	+	-

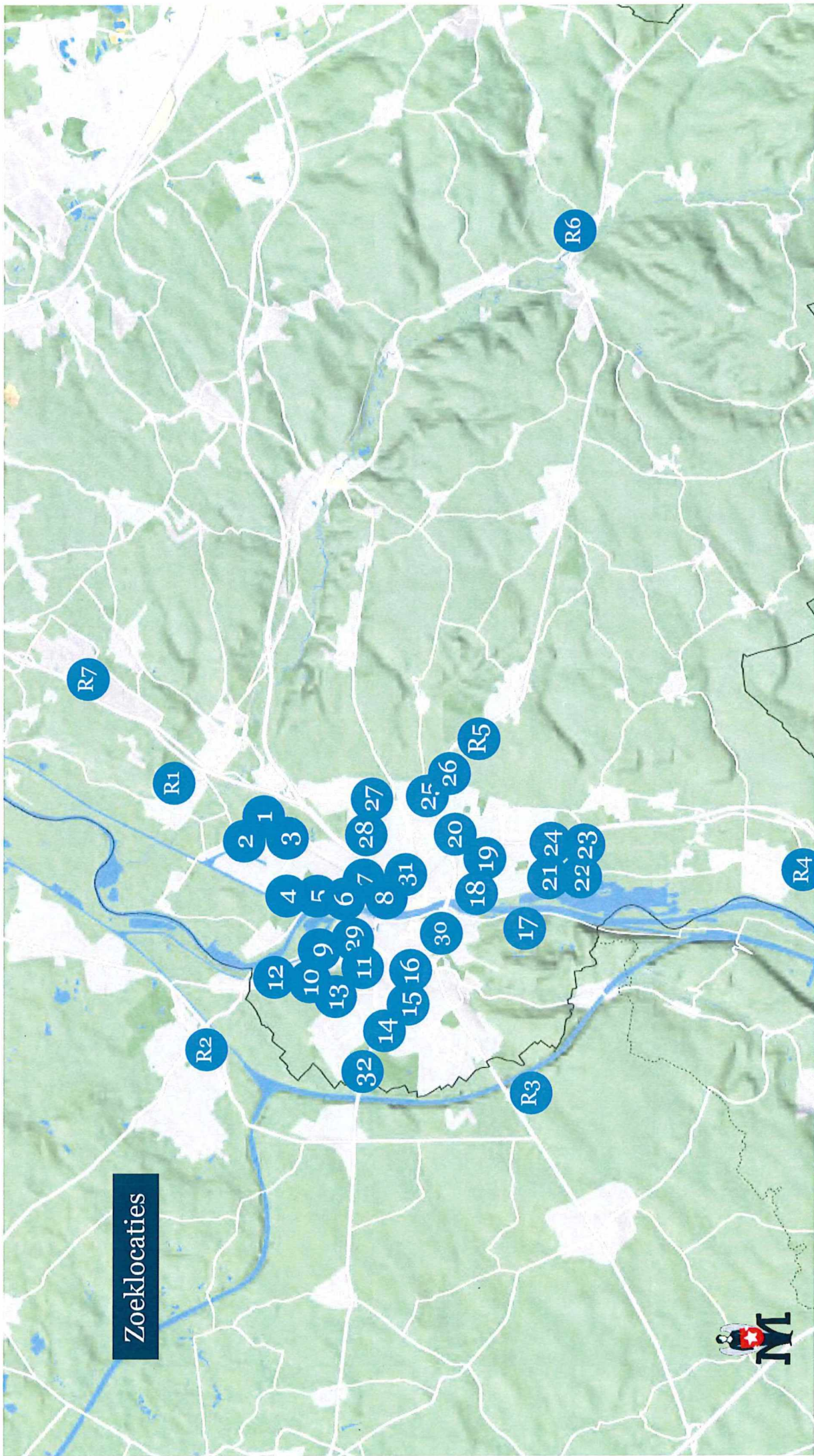
Beoordeling

Regionaal	Locaties	Inpasbaarheid	Beschikbaarheid	Autobereikbaarheid	Natransport	Omgeving	Samengebruik	Eindscore
	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 Wittern	+	+	++	+	0	++	+
	R7. Maastricht Aachen Airport	0	0	+	0	+	+	-



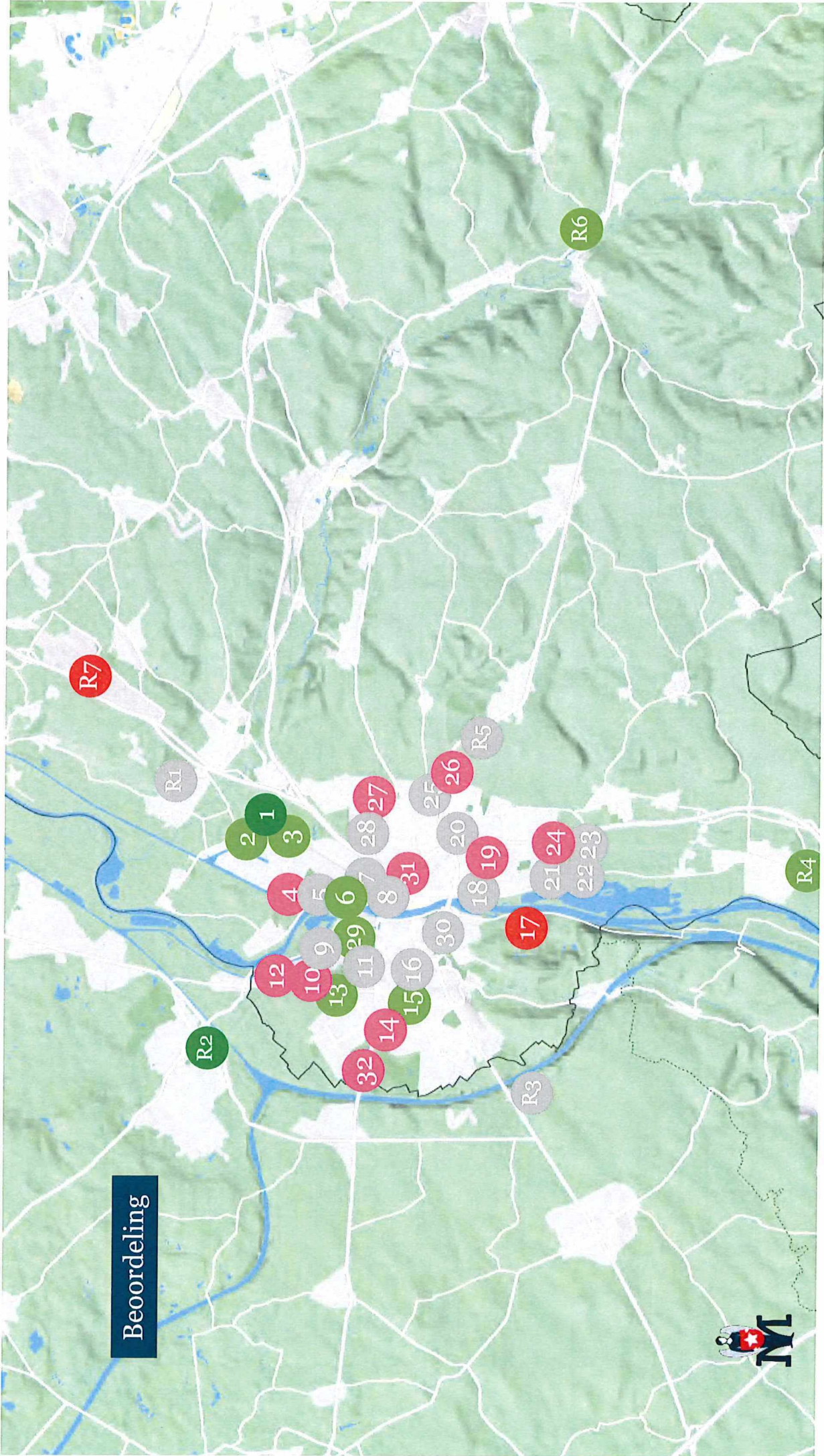
P+R-ambitie naar rato herkomst autoverkeer





Zoeklocaties





Beoordeling



Voorkeurslocaties P+R

VOORKEURSLOCATIES

Uitbreiding P+R

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

Beter benutten bestaande voorziening

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

Overloopterreinen

3. Galjoenweg
11. Lage Frontweg
18. Gouvernement

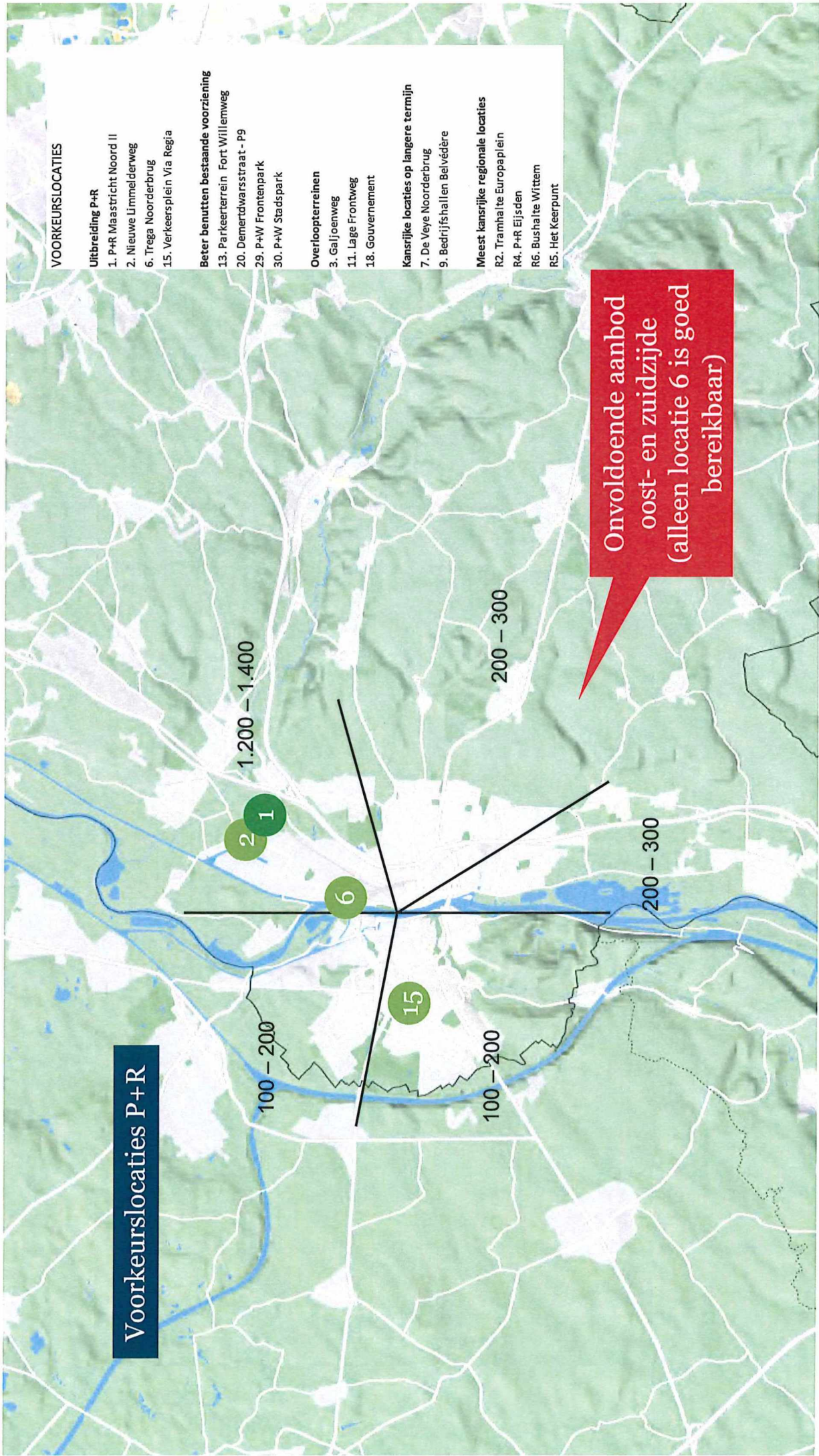
Kansrijke locaties op langere termijn

7. De Veye Noorderbrug
9. Bedrijfshallen Belvédère

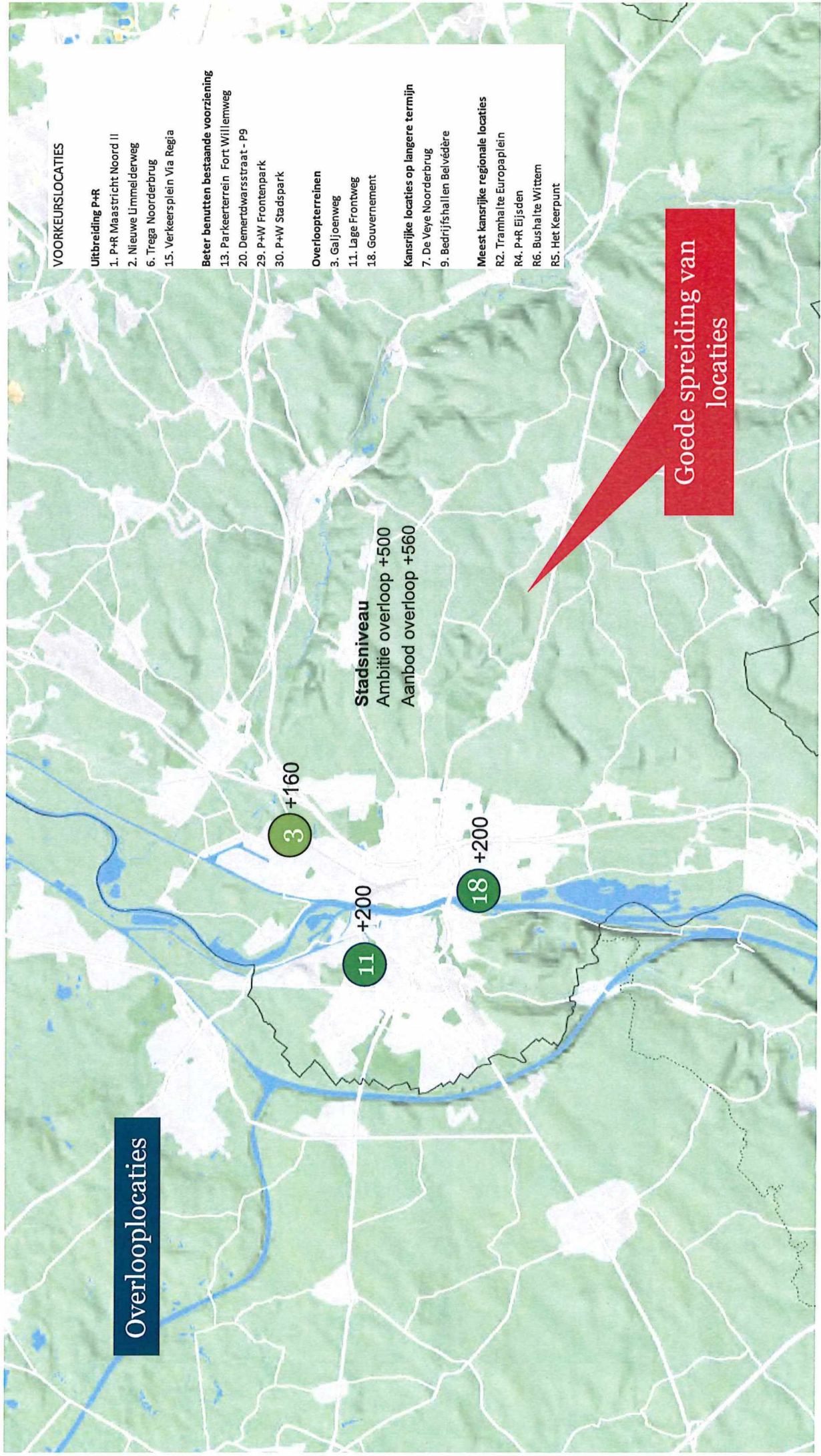
Meest kansrijke regionale locaties

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

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



Overlooplocaties



VOORKEURSLOCATIES

Uitbreiding P+R

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

Beter benutten bestaande voorziening

- 13. Parkeerterrein Fort Willemweg
- 20. Demertdwarssstraat - 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

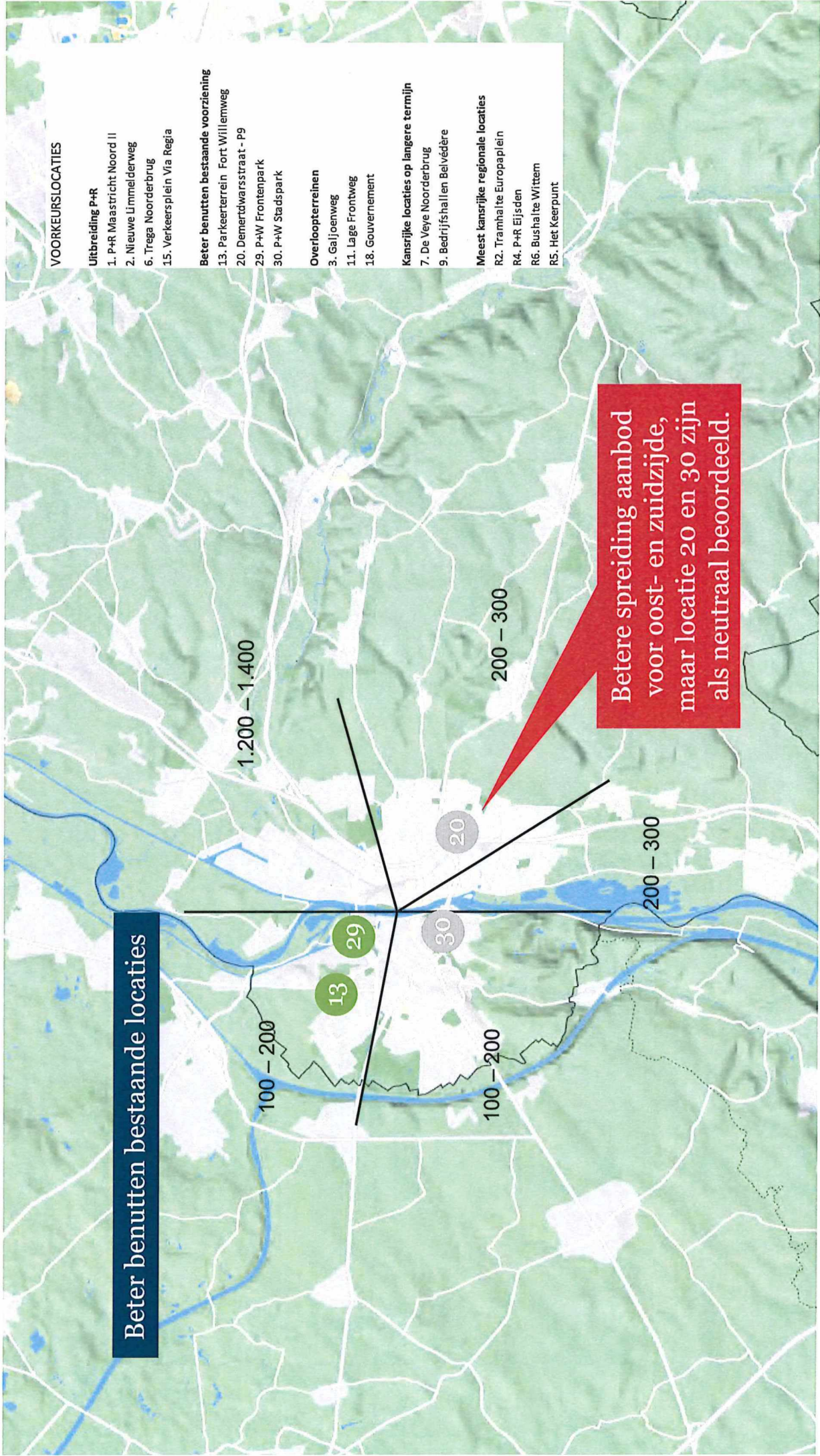
Meest kansrijke regionale locaties

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

Goede spreiding van locaties

Stadsniveau
Ambitie overloop +500
Aanbod overloop +560

Beter benutten bestaande locaties



VOORKEURSLocatIES

Uitbreiding P+R

- 1. P+R Maastricht Noord II
- 2. Nieuwe Limmel derweg
- 6. Traga Noorderbrug
- 15. Verkeersplein Via Regia

Beter benutten bestaande voorziening

- 13. Parkeerterrein Fort Willenweg
- 20. Demerdtwarsstraat - P9
- 29. P+W Frontenpark
- 30. P+W Stadspark

Overloopterreinen

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

Kansrijke locaties op langere termijn

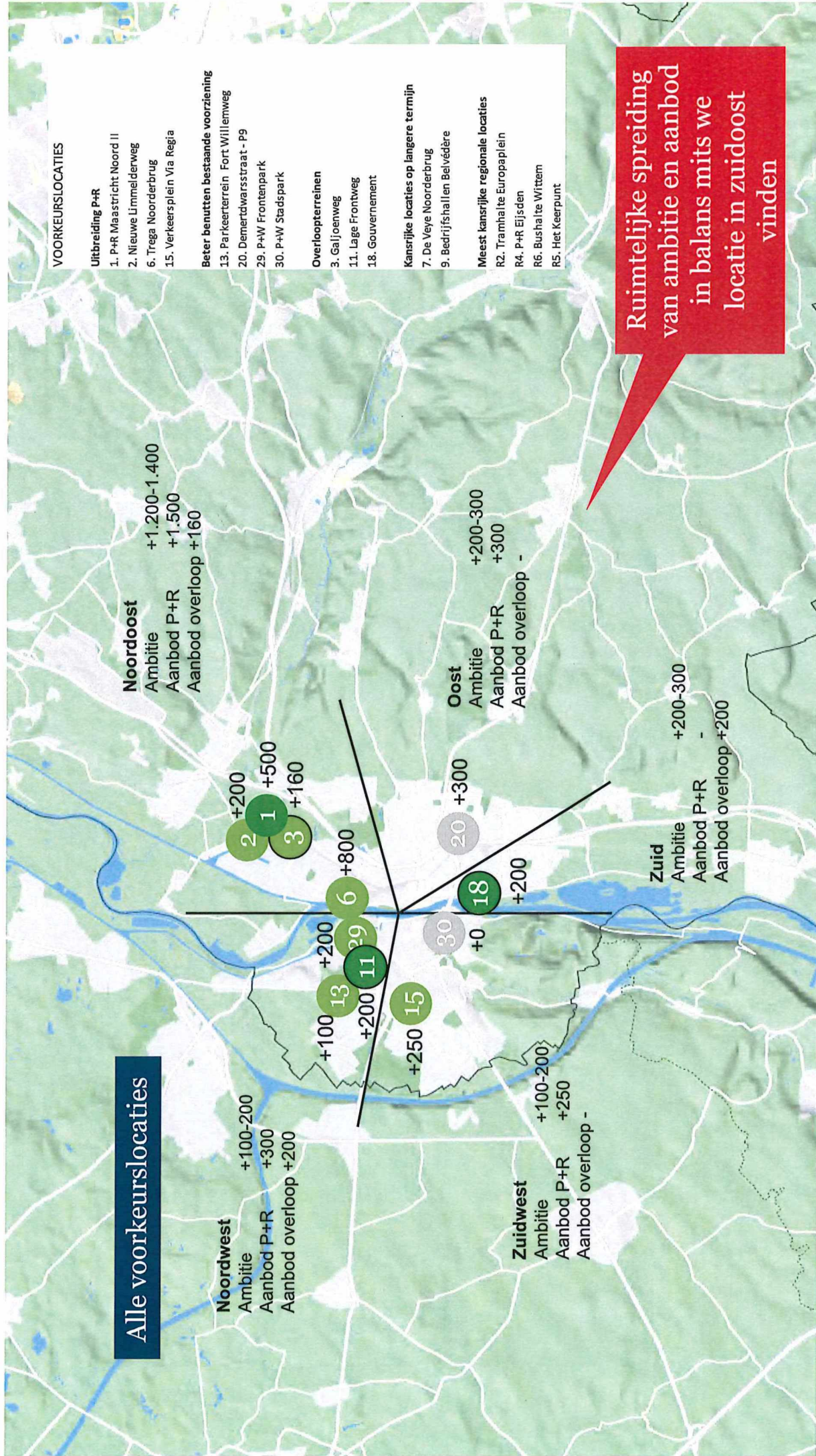
- 7. De Veye Noorderbrug
- 9. Bedrijfshallen Belvédère

Meest kansrijke regionale locaties

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

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

Alle voorkeurslocaties



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 Willenweg
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

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 Willenweg
20. Demertdwarstraat - P9
29. P+W Frontenpark
30. P+W Stadsparc

Overloopterreinen

3. Galjoenweg
11. Lage Frontweg
18. Gouvernement

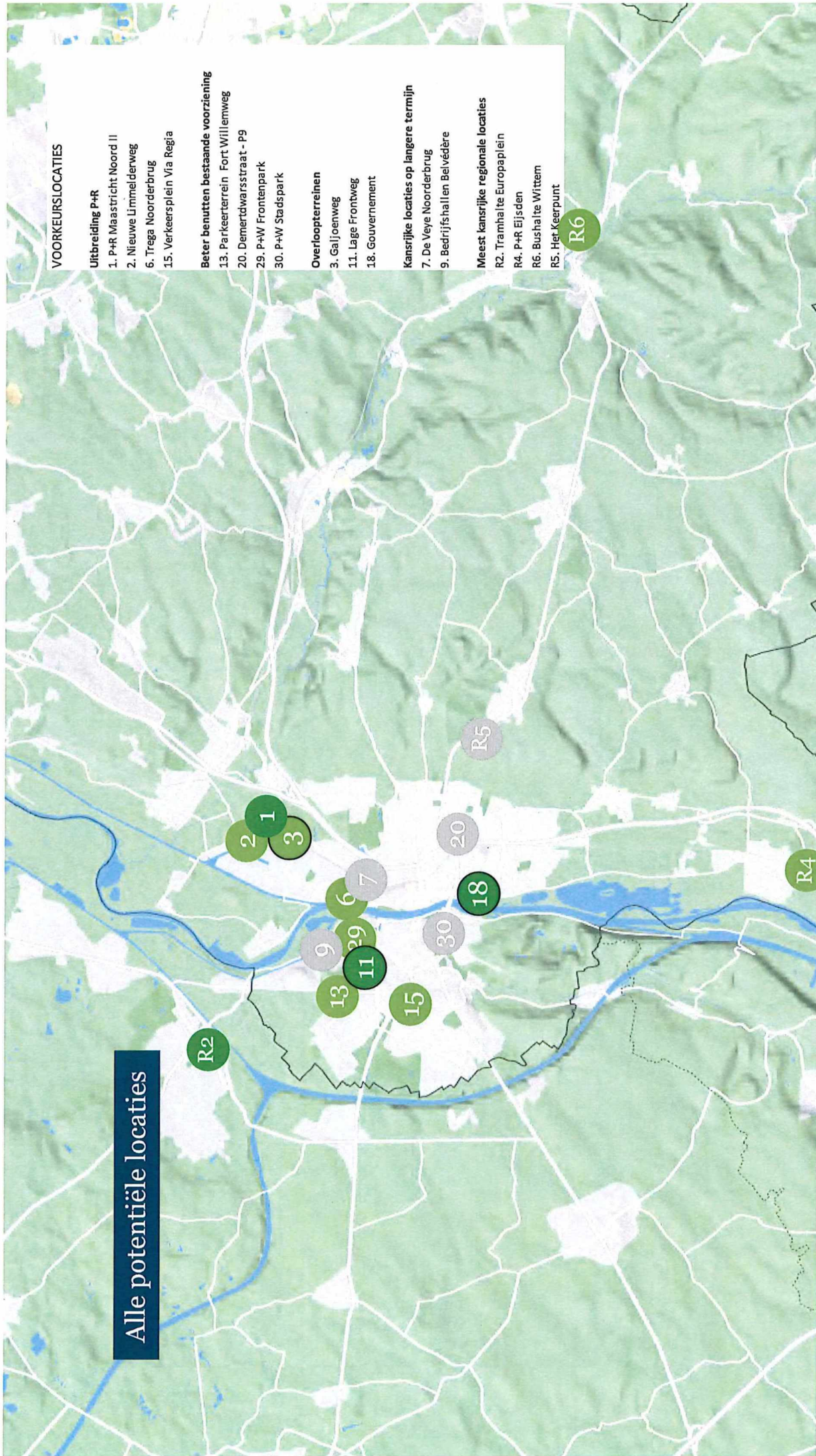
Kansrijke locaties op langere termijn

7. De Veye Noorderbrug
9. Bedrijfshallen Belvédère

Meest kansrijke regionale locaties

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

R6





BOELS
ZANDERS

ADVOCATEN
LAWYERS

Bijlage 4

Programma van Eisen voor P+R Maastricht-West en ontwikkeling aan rotonde Via Regia

5.1.2e, 5 april 2022

1.1 Aanleiding

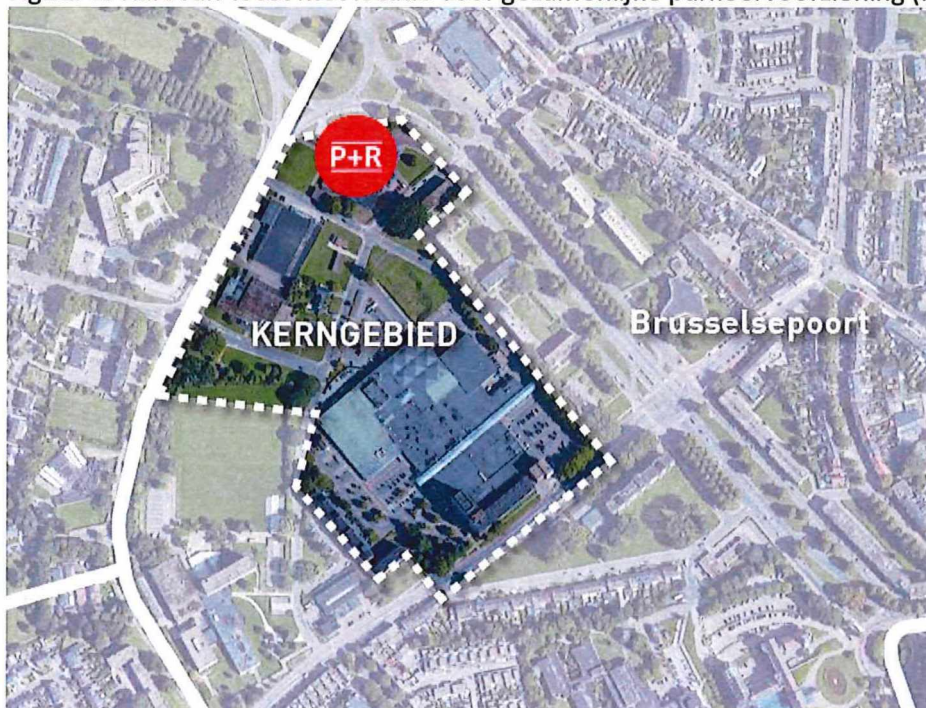
Gemeente Maastricht heeft de ambitie om het aantal P+R-parkeerplaatsen uit te breiden. De gemeenteraad heeft via een amendement prioriteit gegeven aan de uitbreiding van P+R Maastricht Noord. Daarnaast zal conform het vastgestelde raadsvoorstel ook worden onderzocht wat nodig is om op andere locaties in de stad P+R-voorzieningen te realiseren. Eén van die locaties is Maastricht-West.

1.2 Hart van West

Beoogd wordt om ongeveer 250 P+R-plekken te realiseren bij het verkeersplein Via Regia, in de wijk Brusselsepoort. Voor dit gebied is afgelopen jaar een gebiedsvisie met de naam 'Hart van West' opgesteld samen met twee private partijen met vastgoedbelangen in het gebied; HB-capital en Wyckerveste.

In de gebiedsvisie is een gezamenlijke parkeervoorziening opgenomen, die gecombineerd kan worden met de P+R-ambitie van de gemeente (zie rode stip in figuur 1). Gedacht wordt aan een gebouwde voorziening die eventueel gecombineerd kan worden met parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en een horecavoorziening o.i.d.

Figuur 1: Hart van West met locatie voor gezamenlijke parkeervoorziening (inclusief P+R)



1.3 Randvoorwaarden

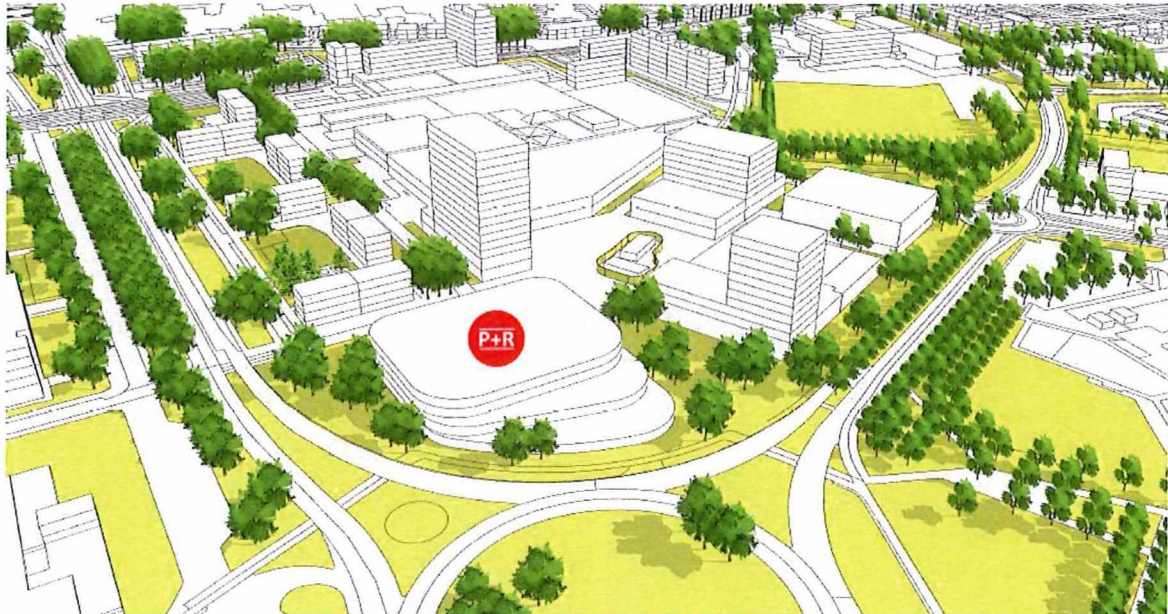
We stellen de volgende randvoorwaarden voor:

- Wyckerveste en familie vd Cruijs (beiden gebiedspartners) stellen samen een ontwikkeling op voor dit gebied;
- Het uitgangspunt voor de ontwikkeling is de kavel ingesloten door het verkeersplein Via Regia, Artsenijstraat en Eenhoornsingel;
- Wellicht kan een ontwikkeling gekoppeld aan de noordzijde van de jumpinghal hieraan gekoppeld worden;
- De ontwikkeling dient te passen binnen de opgestelde gebiedsvisie voor dit gebied en de stadsbrede Omgevingsvisie Maastricht 2040;
- De ontwikkeling draagt bij aan het parkeervrij maken van het gehele gebied tussen Porseleinstraat Aesculaapstraat eenhoornsingel en Artsenijstraat;
- Het groene karakter van het kavel en omgeving dient behouden te worden;
- Bij de indeling van het kavel dient rekening gehouden te worden met het fietspad rondom het verkeersplein en een vrije zichtlijn (in de vorm van een groene wig) van de Porseleinstraat richting het winkelcentrum Brusselse Poort;
- Qua functies kan gedacht worden aan woningbouw en horeca met eventueel buitenterras. De parkeerbehoefte hiervan dient op eigen terrein gefaciliteerd te worden, eventueel samen met (een deel van de) parkeerbehoefte van ontwikkelingen in de directe omgeving;
- In het plan dient een gebouwde P+R-voorziening met ongeveer 250 plekken (op topdagen) opgenomen te worden. Op niet topdagen is samengebruik mogelijk:
- Een parkeerterrein met maaiveldparkeren en 1 of 2 losse gebouwen zijn niet wenselijk, ook niet als tussenfase;
- Het tankstation met fossiele brandstoffen verdwijnt. Hiervoor in de plaats komt een mobiliteitshub met (snel-)laders voor e-voertuigen en nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelauto's en deelfietsen;
- In samenspraak met familie vd Cruijs afspraken maken over verlenging huurovereenkomst;
- Het natransport voor P+R door middel van een pendelbus wordt georganiseerd door de gemeente. De bussen halteren op de nabij gelegen 'oude' bushalte aan de Via Regia. Het plan dient te voorzien in een logische looproute tussen het parkeren en de bushalte;
- De in- en uitgang naar de parkeervoorziening sluiten aan op het verkeersplein Via Regia, vergelijkbaar met de in- en uitgang naar het huidige tankstation;
- De Artsenijstraat mag tussen de Eenhoornsingel en de Porseleinstraat vervallen en evt. bebouwd worden;
- Tussen de Eenhoornsingel en de Porseleinstraat wel een open corridor laten met fiets-voetgangersverbinding.

2. Eindbeeld

Qua gewenst eindbeeld is in de gebiedsvisie 'Hart van West' een meerlaagse parkeervoorziening met ca. 600 parkeerplekken in een groene omgeving opgenomen. Getekend is een gebouw met een oppervlak van ca. 5000 m² dat gecombineerd kan worden met aanvullende voorzieningen en/of horeca.

Figuur 2: Meerlaagse parkeervoorziening (inclusief P+R)



3 Grondpositie

Het terrein dat beoogd is voor de parkeervoorziening is niet volledig in eigendom van de gemeente. De totale oppervlak betreft bijna 10.000 m², waarvan zo'n 5000 m² in private handen (van de familie Van der Cruijs). Ook zijn er op dit moment bedrijfsactiviteiten die verplaatst of gesaneerd zouden moeten worden om het gewenste eindbeeld te realiseren. Het gaat om de volgende onderdelen:

- Kavel 3737 met woning in privé-eigendom;
- Kavel 3738 met autogarage in privé-eigendom;
- Kavel 3595 met bedrijfsterrein voor parkeren in privé-eigendom;
- Kavel 4650 met tankstation op grond in eigendom van de gemeente (waarbij de grond voor het tankstation langjarig aan fam. Van der Cruijs wordt verhuurd);
- Kavel 4823 met parkeervoorziening (ca. 25 plekken) in eigendom van de gemeente en wordt verhuurd aan Wyckerveste als parkeerplaats voor de Glowgolf;

Figuur 2: Kavels en eigendom op en rondom beoogde parkeervoorziening



Het huurcontract voor de exploitatie van het tankstation 3738 loopt eind 2022 af, en zou normaliter weer met zes jaar verlengd worden.

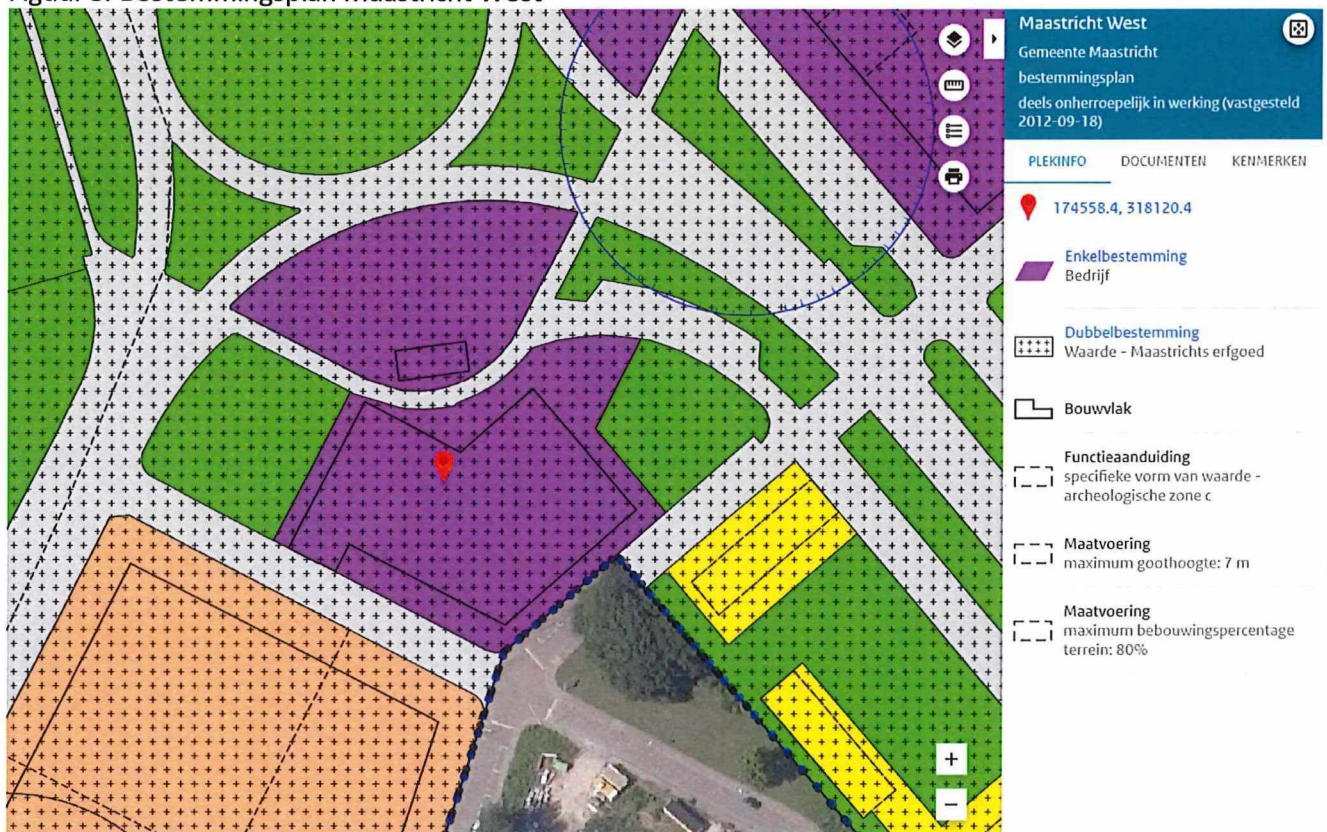
4 Bestemmingsplan

Waarschijnlijk zal de nieuwe functie niet passen in het huidige bestemmingsplan, omdat:

- Parkeren valt niet binnen het huidige bestemmingsplan;
- De huidige eigendomspositie levert een suboptimaal bouwplot;
- Een horecafunctie op deze locatie is nu strijdig met het bestemmingsplan;
- Gemeentelijke medewerking is nodig voor continuering van het tankstation.

Daar zullen in een later stadium nog afspraken over gemaakt worden.

Figuur 3: Bestemmingsplan Maastricht West



—
BOELS
ZANDERS
—

ADVOCATEN
LAWYERS

Bijlage 5

Project **Brusselse Poort – huur gronden onder tankstation en P+R West**
Omschrijving **Overleg**
Datum **11 maart 2025**
Documentnr. -
Tijd
Locatie

Deelnemers

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

1. Inleiding

Van het eerdere overleg in oktober 2024 heeft 5.1.2e geen notulen gemaakt. De afspraak dat we in december met collegae van economie aan tafel zouden zitten is derhalve niet doorgegaan en dat is niet correct.

2. Huurovereenkomst grond

- 2.1 5.1.2e zal de brief van 2022 ivm de huurovereenkomst nogmaals naar 5.1.2e sturen.
- 2.2 Dit overleg is gehouden om conform de brief uit 2023 dit kwartaal afspraken te maken over het wel of niet verlengen van de huurovereenkomst waar het tankstation op staat. De huurovereenkomst stopt formeel per 31/12/2026.
- 2.3 Gemeente kan op dit moment wel een besluit nemen om de huurovereenkomst met 1 jaar te verlengen. 5.1.2e en 5.1.2e vragen om nu de huur met 2 jaar te verlengen.
- 2.4 Er is op dit moment te weinig duidelijkheid en zekerheid over het gemeentelijk voornemen om op deze locatie een P+R-voorziening te realiseren en daarom is een verlenging met 1 jaar mogelijk. Indien er in 2025 een besluit valt over de gewenste P+R-voorziening, dan kan in 2028 gestart worden met de bouw en daarom is op dit moment verlenging van de overeenkomst tot/met 2028 niet mogelijk.
- 2.5 5.1.2e zal de stukken voor de verlenging opstellen en doorsturen naar 5.1.2e en 5.1.2e.
- 2.6 Onderzoek naar de beste locatie voor de P+R voorziening loopt nog. Vraag is of het tankstation kan blijven indien de P+R voorziening elders zou komen. 5.1.2e zal dit intern navragen.

3. Garage

- 3.1 De Kringloopwinkel heeft interesse om de huidige garage als kringloopwinkel te huren. 5.1.2e zal bij afd. Economie vragen hoe zij hier tegenaan kijken en ook over welke huurtermijn het dan zou gaan. De huurperiode zou liefst geen belemmering voor de P+R plannen zijn.
- 3.2 We moeten ook met externe partijen afstemmen ivm geld, budget, verdeling kosten, grondpositie, rechten en plichten op de garage en gronden.

4. Vervolg

- 4.1 5.1.2e zal van de overleggen notulen opstellen en verspreiden.
- 4.2 Elke 3 maanden overleg om de stand van zaken door te nemen. 5.1.2e zal die inplannen.
- 4.3 Doel is om eind 2025 voldoende duidelijkheid over de P+R West te hebben. Zodat beide partijen hierop besluiten kunnen nemen.

Project Brusselse Poort – huur gronden onder tankstation en P+R West
Omschrijving Overleg
Datum 17 juli 2025
Documentnr. -
Tijd
Locatie

Deelnemers

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

1. Inleiding

Van het eerdere overleg in maart 2025 zijn notulen gemaakt en verspreid.

2. Notulen vorig overleg

- 2.1 5.1.2e heeft de brief van 2022 ivm de huurovereenkomst naar 5.1.2e gestuurd.
- 2.2 5.1.2e en 5.1.2e hadden graag de huur met 2 jaar verlengd, maar dat is in het kader van het lopende haalbaarheidsonderzoek niet mogelijk voor de gemeente.
- 2.3 5.1.2e heeft de stukken voor de verlenging opgesteld en huurverlenging is geregeld.
- 2.4 Onderzoek naar de beste locatie voor de P+R voorziening loopt nog. Vraag is of het tankstation kan blijven indien de P+R voorziening elders zou komen. Wij verwachten dat dit niet wenselijk is, maar voor de zekerheid zal 5.1.2e dit intern navragen. Er is door 5.1.2e aangegeven dat indien de P&R uiteindelijk niet op onze locatie zal komen, het in de lijn van de verwachting is dat het tankstation kan blijven.

3. Huurovereenkomst grond onder het tankstation

- 3.1 De huurovereenkomst stopt formeel per 31/12/2027.
- 3.2 Indien er in 2025 een besluit valt over de gewenste P+R- voorziening, dan kan in 2028 gestart worden met de bouw en daarom is op dit moment verlenging van de overeenkomst tot/met 2028 niet mogelijk.
- 3.3 Uit het tankstation kunnen de 5.1.2e nu jaarlijkse inkomsten genereren. Juridisch is de grond van de gemeente en zal de huurovereenkomst binnenkort eindigen. Onbekend hoe we hier een financiële waarde aan kunnen koppelen.
- 3.4 5.1.2e huurt gronden van de gemeente. Gemeente zal nagaan hoe we hiermee omgaan.

4. Garage

- 4.1 De Kringloopwinkel heeft interesse om de huidige garage als kringloopwinkel te huren. Kringloopwinkels, vintage en elke vorm van tweedehands is de nieuwe trend in de winkelstraat. Het is niet meer "apart" om naar de kringloop te gaan, maar hoort er gewoon bij in een winkelgebied. Daarom willen we geen Kringloop zetten op een bestemming die niet valt binnen de (hoofd)winkelstructuur, dan krijgen we een niet wenselijke situatie. Derhalve is een Kringloopwinkel als (tijdelijke) invulling niet mogelijk.
- 4.2 De huurperiode moet geen belemmering voor de P+R plannen zijn. Dit is een wens vanuit de gemeente die we zeker in onze overwegingen bij de verhuur zullen laten meewegen, we hebben echter ook aangegeven dat indien er zich een partij meldt die vanuit het oogpunt van hun activiteiten een huurbescherming van 5+5 jaar verkrijgen, wij ook openstaan om het aan zo'n partij te verhuren. M.a.w. we hebben aangegeven dat we niet kunnen garanderen dat een toekomstige huurovereenkomst nooit een belemmering voor de P&R plannen zullen zijn. We hebben de laatste jaren het vastgoed niet verder ontwikkeld en/of verhuurd omdat we sinds 2018 met o.a. de gemeente in diverse settings over mogelijke P&R- of andere invulling (zoals Hart van West) in gesprek zijn en op diverse momenten de verwachting is uitgesproken dat we op korte termijn tot besluitvorming en intentieovereenkomsten zouden komen. Om (verdere) leegstand te voorkomen willen we z.s.m. passende invulling vinden.
- 4.3 De garage met gronden staat nu te huur bij makelaar Boek & Offermans.
- 4.4 Gemeente zal navragen of er geïnteresseerde partijen zijn voor deze locatie. Garage staat nu al leeg en kan vrij snel verhuurd worden.

5. Financien

- 5.1 De gemeente heeft een taxatie laten uitvoeren en de marktwaarde voor huidige situatie bedraagt € 1.180.000 en de gemeente is bereid om dit te betalen onder voorbehoud van goedkeuring van college en raad.
- 5.2 De eigenaar wil de gronden met gebouw niet verkopen, maar de grondpositie behouden en hier langjarig een vast inkomen uit genereren (door verhuur/verpachting aan gemeente of andere ontwikkeling).
- 5.3 De eigenaar heeft als vraagprijs € 200.000 /jaar voor het woonhuis, de garage, de gronden en inkomsten vanuit het tankstation en winkel.
- 5.4 Adviseurs van de eigenaren hebben plannen gemaakt die mogelijk een hogere grondwaarde genereren, maar gemeente kent die plannen niet en de vraag is of dit dan wenselijk is voor deze locatie. Dit staat los van de voorstellen die in het kader van Hart van West zijn opgesteld. Er zijn door adviseurs een aantal alternatieve ontwikkelingen geschetst met ruwe schattingen m.b.t. investeringen en potentiële huurinkomsten. Hierbij speelt grondwaarde geen rol. De adviseurs hebben hierbij wel ook naar een aantal ontwikkelmogelijkheden voor de locatie gekeken (zoals bijv. woningbouw, fastfood, leisure) zoals die ook in het kader van Hart van West op tafel lagen (i.h.k.v. 'groene weide planning').
- 5.5 Kan de gemeente die voorgestelde plannen ontvangen?
- 5.6 Gemeente zal nadenken of aanvullende programma mogelijk en wenselijk is.
- 5.7 Vooralsnog wordt gedacht aan erfpacht of huur. Erfpacht heeft voordelen ten opzichte van huren. Bedrag ligt dan wel vast via de canon.
- 5.8 Bij Erfpacht of huur ook nadenken over toekomstige verlenging en afspreken in welke staat het terrein moet wordt gebracht.
- 5.9 Voor de grond bij de voormalige USA garage zou een veel hoger bedrag betaald zijn.

- 5.10 Gemeente stelt voor dat de eigenaren ook een taxateur inschakelen om de marktwaarde te bepalen en dan kunnen de taxateurs evt. onderling afstemmen en komen tot gezamenlijke waarde. Eigenaren vinden dit niet nodig, omdat voor hen de waarde niet relevant is, zij wensen een jaarlijks inkomen.
- 5.11 Gemeente zal nagaan of zij een rekenmodel kunnen opstellen om een jaarlijks bedrag te berekenen.

6. Vervolg

- 6.1 5.1.2e zal van de overleggen notulen opstellen en verspreiden.
- 6.2 Elke 3 maanden overleg om de stand van zaken door te nemen. 5.1.2e zal die inplannen.
- 6.3 Doel is om eind 2025 voldoende duidelijkheid over de P+R West te hebben. Zodat beide partijen hierop besluiten kunnen nemen.

—
BOELS
ZANDERS
—

ADVOCATEN
LAWYERS

Bijlage 6

Aantekenen en per gewone post

Gemeente Maastricht
t.a.v. college B&W
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

M.P. Peters
Advocaat
Postbus 490, NL-5900 AL Venlo
maarten.peters@bz.nl
T +31 88 304 02 15

VERZOEK ALS BEDOELD IN ARTIKEL 9.10 OW (UITZONDERING AANBIEDINGSPLICHT)

Tevens per e-mail **post@maastricht.nl** en 5.1.2e

Plaats/Datum Venlo, 2 december 2025
Betreft Vestiging voorkeursrecht Via Regia
Onze referentie MP/MP/7027583
Uw referentie 1894326

Geacht college,

Uw college heeft bij besluit van 18 november 2025 een voorkeursrecht gevestigd op de percelen, kadastraal bekend als gemeente Maastricht, sectie K, nummers 3595, 3737 en 3738 (hierna: 'percelen'). Deze percelen zijn gelegen op de hoek van de Porseleinstraat en de Via Regia te (6216 BW) Maastricht.

De percelen zijn eigendom van wijlen 5.1.2e. Cliënten zijn de erfgenamen van 5.1.2e (hierna: 'Van der Crujjs'). Namens hen verzoek ik uw college op grond van artikel 9.10 Omgevingswet (Ow) een uitzondering te maken op de aanbiedingsplicht als bedoeld in artikel 9.7 Ow. Daarvoor is het volgende van belang.

Uitzondering aanbiedingsplicht

Op grond van artikel 9.10 Ow kan het bevoegd gezag op verzoek van een vervreemder op basis van door die vervreemder aannemelijk gemaakte gewichtige redenen besluiten een uitzondering te maken op de hoofdregel van de aanbiedingsplicht als bedoeld in artikel 9.7 Ow. Artikel 9.10 Ow is een ongewijzigde voortzetting van artikel 10 lid 6 van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg).¹ Laatstgenoemd artikellid is in 2007 expliciet aan de bepalingen in de Wvg toegevoegd omdat het vestigen van een voorkeursrecht de bijzondere omstandigheid kan opleveren dat

¹ Kammerstukken II 2018–2019, 35 133, nr. 3, p. 232.

hierdoor het aanpassen van de bedrijfsvorm wordt beknot. In de Memorie van Toelichting op de Wijzigingswet Wet voorkeursrecht gemeenten heeft de wetgever het volgende overwogen:

"(..) Toch zijn er gevallen denkbaar waarin burgers vanwege bijzondere omstandigheden een uitzondering op de werking van het voorkeursrecht willen vragen. Gedacht kan worden aan het geval waarin iemand om technische redenen zijn bedrijfsvorm aanpast (zoals van een commanditaire vennootschap naar een besloten vennootschap) waarbij overdracht aan de nieuwe rechtspersoon nodig is. Om toch te voorzien in een mogelijkheid om met behoud van de gelding van het voorkeursrecht een bepaalde vervreemding mogelijk te maken wordt aan artikel 10 een extra uitzonderingsgrond op de aanbiedingsplicht toegevoegd.

Grondslag voor de vrijstelling van de aanbiedingsplicht moeten «gewichtige redenen» van de vervreemder zijn. De vraag wanneer er sprake is van «gewichtige redenen» is niet bij voorbaat in algemene zin te beantwoorden. Burgemeester en wethouders zullen dit moeten beoordelen. Wel kan worden aangesloten bij wat de wetsgeschiedenis omtrent de ontheffing van gedeputeerde staten vermeldt. Deze ontheffingsmogelijkheid werd gedacht te bestaan bij bepaalde gevallen van voorgenomen ruil, schenking of inbreng waarbij de persoonlijke omstandigheden en bedoelingen van de vervreemder zodanig zijn, dat een verkoop aan de gemeente redelijkerwijs niet kan worden geëist. Een ander voorbeeld kan zijn een voorgenomen verkoop «in de put» van een op te richten gebouw, waarvoor reeds een bouwvergunning is verleend. Eerder is ook al het geval genoemd van een eigenaar die zijn bedrijf en goed in een andere rechtsvorm wil onderbrengen. Tot slot zij verwezen naar de mogelijkheid van overdrachten ten behoeve van de zogenoemde oude bestemming. Een voorkeursrecht wordt vaak gevestigd in een vroeg stadium van de planvorming. Uitvoering van het nieuwe plan kan dan nog een tijd duren. Het is mogelijk dat men een bedrijf met de oude (vaak agrarische) bestemming in zo'n geval wil overdragen voor doeleinden die bij de oude bestemming horen. Wanneer het een overdracht betreft waartegen de gemeente geen bezwaar heeft, kunnen burgemeester en wethouders met zo'n overdracht instemmen (onderstreping advocaat)".²

Verkoop vanwege (interne) herstructurering en fiscale motieven

Op de percelen is gelegen Autobedrijf Van der Cruijs B.V. met bijbehorende woning en tuin alsmede een parkeerterrein. Dit bedrijf is jarenlang geëxploiteerd als autogarage. In navolging van het overlijden van 5.1.2e hebben cliënten besloten de bedrijfsactiviteiten van Auto Bedrijf Van der Cruijs B.V. definitief te beëindigen. Cliënten zijn de percelen omwille van ondernemingsactiviteiten in privé gaan verhuren aan Van der Cruijs beheer B.V. Cliënten hebben het vastgoed (percelen met opstallen) op 10 november 2025, dus net voor

² Kamerstukken II 2007-2008, 31285, nr. 3, par. 4.3.

het vestigen van het voorkeursrecht, verkocht aan Van der Cruijs beheer B.V. Van deze B.V. zijn cliënten de enige bestuurder en aandeelhouder. De reden voor de verkoop is tweeledig:

1. Zij wensen de ondernemingsactiviteiten van de percelen en het zich daarop bevindende vastgoed door te zetten vanuit een rechtspersoon, te weten Van der Cruijs beheer B.V. De vervreemding is dus technisch noodzakelijk om de bedrijfsvoering op de gewenste wijze te kunnen voortzetten.
2. Op grond van belastingwetgeving valt het vastgoed, te weten het onroerend goed waarop thans een voorlopig voorkeursrecht is gevestigd, momenteel onder de zogenaamde terbeschikkingstellingsmaatregel (TBS) in box 1. Dat betekent dat huurinkomsten in box 1 moeten worden afgerekend en (bedrijfs)kosten niet aftrekbaar zijn. Vanwege het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten en daarmee ook het vervallen van de TBS-regeling, valt het onroerend goed vanaf 1 januari 2026 echter niet meer in box 1, maar in box 3. Dit leidt voor cliënten tot fiscaal onwenselijke gevolgen. Om (tijdelijke) sfeerovergang van box 1 naar box 3 te voorkomen, hebben zij de percelen op 10 november 2025 aan Van der Cruijs beheer B.V.

De notariële levering van de percelen stond gepland voor 27 november 2025. Vanwege het gevestigde voorkeursrecht van het college, wordt de geplande notariële levering doorkruist. Gelet op voornoemde redenen is dit voor cliënten zeer problematisch. Indien zij de percelen ná 31 december 2025 aan Van der Cruijs beheer B.V. leveren, dan leidt dat gelet op de fiscale peildatum van 1 januari 2026 tot onwenselijke fiscale gevolgen.

De parlementaire geschiedenis van artikel 10, zesde lid, Wvg – de ongewijzigde voorloper van artikel 9.10 Ow – erkent expliciet dat situaties waarin een eigenaar “om technische redenen zijn bedrijfsvorm aanpast” behoren tot de categorie waarin de aanbiedingsplicht achterwege kan blijven. De wetgever noemt daarbij juist het voorbeeld van omzetting of inbreng in een vennootschap, omdat het voorkeursrecht dergelijke noodzakelijke bedrijfsstructureringshandelingen niet behoort te frustreren.

In dit geval gaat het dus niet om een vervreemding die de gemeentelijke planvorming doorkruist of leidt tot het risico van speculatie/prijsophoging, maar om een interne reorganisatie die uitsluitend is gericht op een betere borging van ondernemingsactiviteiten van cliënten en het verkrijgen van een andere fiscale positie. De eigendom blijft met andere woorden binnen dezelfde zeggenschapssfeer; er vindt geen marktoverdracht plaats die afbreuk doet aan de doelen van het voorkeursrecht. Zulks is ook door 5.1.2e, werkzaam bij notariskantoor Heijnen te Eijsden, op 22 november 2025 per e-mail aan de gemeente bevestigd. Met het toestaan van deze vervreemding wordt de gemeente derhalve niet in haar verwervingspositie benadeeld.

Conclusie en verzoek

Gelet op het vorenstaande is sprake van gewichtige redenen als bedoeld in artikel 9.10 Ow. Namens cliënten verzoek ik uw college in dit geval af te zien van de aanbiedingsplicht als bedoeld in artikel 9.7 Ow zodat de verkoop aan Van der Cruijs B.V., eventueel onder bepaalde voorwaarden, alsnog kan plaatsvinden.

Wij zijn uiteraard graag bereid tot het geven van een toelichting op het vorenstaande.

Met vriendelijke groet,
Boels Zanders NV

5.1.2e



M.P. Peters

Bijlage 7



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

AANTEKENEN

Boels Zanders NV
t.a.v. de heer M.P. Peters
Postbus 490
5900 AL VENLO

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ

WWW.GEMEENTEMAASTRICHT.NL

Tevens per e-mail: maarten.peters@bz.nl

ONDERWERP

Reactie op uw schrijven van 2 december 2025

DATUM

9 december 2025

BIJLAGEN

--

BEHANDELD DOOR

5.1.2e

DOORKIESNUMMER

5.1.2e

ONZE REFERENTIE

1894326

E-MAILADRES

5.1.2e

FAXNUMMER

5.1.2e

UW REFERENTIE

MP/MP/7027583

Geachte heer Peters,

In navolging van het e-mailbericht van vrijdag 21 november jl. van notarisklerk Frehen heeft u bij brief van 2 december jl. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht in kennis gesteld van de voorgenomen (maar niet in de openbare registers van het Kadaster als zodanig geregistreerde) en ten gevolge van het gevestigde voorkeursrecht d.d. 18 november 2025 niet langer mogelijke, transactie tussen de Erven Van der Cruijs en Van der Cruijs Beheer BV.

Vooropgesteld zij dat de gemeente Maastricht in verband met de beoogde ontwikkeling van de gronden gelegen aan het verkeersplein Via Regia, kadastraal bekend gemeente Maastricht, sectie K nummers 3595, 3737 en 3738 de eigendom graag (en bij voorkeur zo spoedig mogelijk) wenst te verwerven. Daarover hebben in het verleden ook al gesprekken plaatsgevonden met de erven Van der Cruijs. Die gesprekken hebben evenwel nog niet tot overeenstemming geleid.

Ten gevolge van het gevestigde voorkeursrecht zijn uw cliënten, gelet op artikel 9.7 van de Omgevingswet, verplicht – voordat zij tot de door hen gewenste vervreemding kunnen overgaan – de voornoemde onroerende zaken eerst (te koop) aan te bieden aan de gemeente.

Voor het geval het e-mailbericht van vrijdag 21 november jl. en/of uw brief van 2 december jl. tevens zou (den) moeten worden opgevat als deze aanbieding en aldus een (formele) uitnodiging om in onderhandeling te treden over vervreemding van vorengenoemde onroerende zaken aan de gemeente tegen nader overeen te komen voorwaarden, zoals bedoeld in artikel 9.12, eerste lid van de Omgevingswet, laat ik u hierbij namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht, overeenkomstig artikel 9.13 Omgevingswet, weten dat hij in beginsel bereid is het goed tegen nader overeen te komen voorwaarden te kopen of op grond van een andere titel te verkrijgen.

Verder geldt het volgende.

In het e-mailbericht van 21 november jl. verzoekt notarisklerk Frehen om "vrijstelling op grond van artikel 9 e.v. Omgevingswet (voorheen artikel 10 WvG)", u verzoekt in uw brief van 2 december jl. om "af te zien van de aanbiedingsplicht op grond van artikel 9.10 Omgevingswet".



DATUM
9 december 2025

Ter toelichting op de voorgenomen transactie en het verzoek ex artikel 9.10 Omgevingswet geeft u aan dat uw cliënten na het overlijden van 5.1.2e hebben besloten de bedrijfsactiviteiten van Auto Bedrijf Van der Cruijs B.V. definitief te beëindigen. Verder zijn uw cliënten de percelen omwille van ondernemingsactiviteiten in privé gaan verhuren aan Van der Cruijs beheer B.V.

De verkoop van het onroerend goed aan Van der Cruijs Beheer B.V. zou enerzijds ingegeven zijn om de ondernemingsactiviteiten van de percelen en het daarop bevindende vastgoed door te zetten vanuit een rechtspersoon en anderzijds om onwenselijke fiscale gevolgen te voorkomen.

Blijkens de parlementaire geschiedenis moet het college de voorgestelde overdracht specifiek kunnen beoordelen om te bezien of deze voor de gemeente niet nadelig uitpakt.¹ Teneinde te kunnen beoordelen wat nu precies de bedoeling is van de door uw cliënten voorgenomen transactie, wenst het college graag inzage in (i) de volledige koopovereenkomst van 10 november 2025 tussen de erven Van der Cruijs en Van der Cruijs Beheer B.V. en (ii) de concept akte van levering.

Om ook de context ten aanzien van de voorgenomen transactie goed in beeld te hebben, wenst het college graag – onderbouwd – antwoord op de navolgende vragen:

1. Welke bedrijfsactiviteiten van Auto Bedrijf Van der Cruijs B.V. worden concreet beëindigd? Hoe verhoudt zich dit tot het feit dat de onroerende zaken al een geruime tijd (enkele jaren) leeg staan en niet in gebruik zijn?
2. Welke ondernemingsactiviteiten worden door de erven Van der Cruijs en/of Van der Cruijs beheer B.V. (ter plaatse) uitgeoefend?
3. Het college wenst graag een afschrift van de huurovereenkomst tussen de erven Van der Cruijs en Van der Cruijs Beheer B.V. te ontvangen teneinde deze te kunnen beoordelen.
4. Waarom heeft de voorgenomen transactie niet veel eerder plaatsgevonden gelet op het feit dat de activiteiten van de autogarage al geruime tijd (enkele jaren) geleden zijn beëindigd en de onroerende zaken al geruime tijd (enkele jaren) leeg staan en niet in gebruik zijn?
5. Als deze voorgenomen transactie essentieel is voor de erven Van der Cruijs waarom is deze transacties dan niet in de openbare registers van het kadaster geregistreerd?
6. De Tweede Kamer heeft een amendement aangenomen waarmee de geplande verhoging van het forfaitaire rendement in box 3 niet door gaat en ook de voorgenomen verlaging van het heffingsvrije vermogen is geschrapt. Nu deze maatregelen uit het Belastingplan zijn gehaald verandert er voor uw cliënten nauwelijks iets. Welke ongewenste fiscale gevolgen wensen uw cliënten te voorkomen? De door uw cliënten gewenste transactie had al eerder – ruim voordat het gemeentelijk voorkeursrecht werd gevestigd – kunnen plaatsvinden, waarom is deze transactie specifiek nu noodzakelijk?
7. Welke inkomsten en kosten waren er in de afgelopen 5 jaren, waardoor het kennelijk in box 1 voordeliger was dan het wordt als het in 2026 in box 3 zou komen? Voorts wil het college vernemen wat het voordeel is van inbreng in de B.V. t.o.v. box 3. Graag een onderbouwd vergelijkingsoverzicht toevoegen met een gespecificeerde berekening.

Het college verzoekt u om uw antwoorden op bovenstaande vragen met zoveel mogelijk documenten te onderbouwen zodat uw antwoorden door het college kunnen worden geverifieerd.

¹ Kamerstukken II 2007-2008, 31285, nr. 3, par. 4.3



DATUM
9 december 2025

Gelet op het belang dat de gemeente heeft bij de verwerving van de percelen van uw cliënten zult u begrijpen dat het college van burgemeester en wethouders niet lichtvaardig tot het afzien van de aanbiedingsplicht zal besluiten.

Eerst nadat het college de koopovereenkomst van 10 november 2025, de daarop betrekking hebbende concept akte van levering en de onderbouwde antwoorden op bovengenoemde vragen heeft ontvangen, kan het college zich een oordeel vormen over de aanwezigheid van gewichtige redenen, bezien of de voorgenomen transactie voor de gemeente niet nadelig uitpakt en een belangenafweging maken over het al dan niet handhaven van de aanbiedingsplicht. Daarbij maakt het college op voorhand nog het voorbehoud dat het niet ondenkbeeldig is dat naar aanleiding van de gevraagde documenten en onderbouwde antwoorden het college nog nadere vragen aan u, uw cliënten en of een belastingdeskundige heeft en/of uw standpunt(en) wil(len) laten verifiëren door een belastingdeskundige, alvorens hij zich een oordeel kan vormen ten aanzien van de voornoemde aspecten en tot besluitvorming kan overgaan.

We zien de stukken en antwoorden als waarom verzocht graag tegemoet.

In afwachting van uw bericht.

Hoogachtend

5.1.2e

burgemeester en wethouders van Maastricht,

Manager Vastgoed

Afschrift aan:

Erven

5.1.2e

5.1.2e

notarisklerk

per e-mail: 5.1.2e

per e-mail: 5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 6, 13, 16, 21, 23, 25, 31, 43, 47, 77, 156, 165, 208, 220, 226, 227, 228, 230, 232, 233, 234, 235, 237, 238, 239