



Verkeerskundig advies ontwikkeling LBB Maastricht

Behoort bij ontwerpbesluit van B&W

d.d. 07-07-2026

datum 17 april 2026
projectnummer 250647



Rapport

Aveco de Bondt BV

Holten - Amstelveen - Breda - Eindhoven - Nieuwegein

Postbus 64, 7450 AB Holten

T +31 88 004 82 12

info@avecodebondt.nl

avecodebondt.nl

Verkeerskundig advies ontwikkeling LBB Maastricht

project Verkeerskundig advies ontwikkeling LBB Maastricht
projectnummer 250647
projectleider [REDACTED]

datum 17 april 2026
referentie 250647_AdB_RAP_0001_v7.0

opdrachtgever Ontwikkelcombinatie ELBEEBEE

contactpersoon [REDACTED]

status Definitief
versie 7.0

paraaf Digitaal
gecontroleerd [REDACTED]



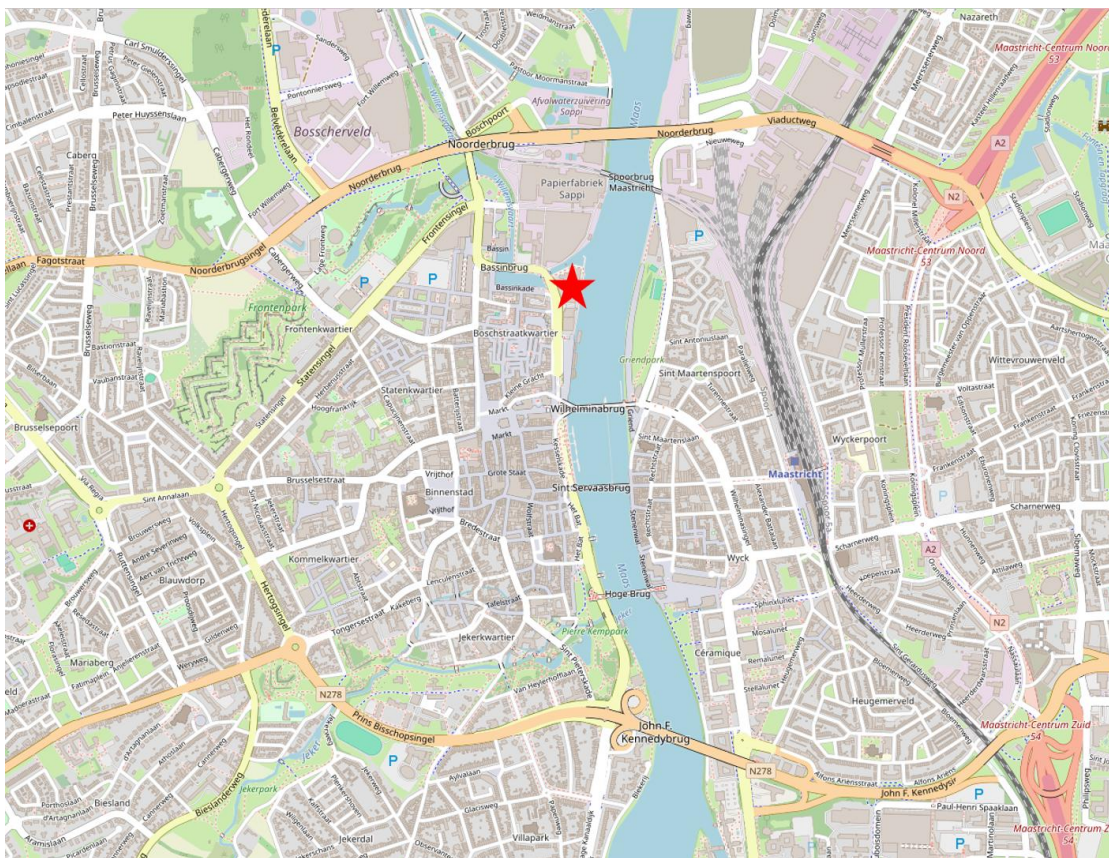
Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Toekomstige situatie	2
2	Verkeer	3
2.1	Ruimtelijk programma en verkeer	3
2.2	Verkeersgeneratie	4
2.3	Ontsluiting	7
2.4	Verkeersveiligheid	7
3	Conclusie	10



1 Inleiding

Ontwikkelcombinatie ELBEEBEE is voornemens om het voormalig Landbouwbelang(LBB)-terrein te ontwikkelen tot een gemengd gebied. Het voornemen is om op deze locatie zowel woningen als commerciële en culturele voorzieningen te laten landen. Momenteel wordt dit gebied gebruikt voor culturele evenementen. Vanwege het hoogstedelijk karakter van de omgeving van het plangebied speelt de ontsluiting van het verkeer van en naar dit gebied een belangrijke rol in de totstandkoming van deze ontwikkeling. Aveco de Bondt is gevraagd een bijdrage te leveren aan het, kwalitatief en kwantitatief, in beeld brengen van de te verwachten verkeersgeneratie, met aandacht voor gebied specifieke kenmerken die invloed hebben op deze verkeersgeneratie. De locatie van het plangebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Locatie LBB-terrein (gemarkeerd met een rode ster)



1.1 Toekomstige situatie

In de plannen die opgesteld zijn ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling komt naar voren dat het LBB-terrein een gebied moet worden met een mix aan functies. In het ruimtelijk programma is onder andere ruimte opgenomen voor functies als diverse woningtypen, onderwijs, cultuur, en horeca. In tabel 1 is een overzicht van het ruimtelijk programma opgenomen.

Tabel 1: Ruimtelijk programma

Functie	Aantal	Oppervlak (m ² BVO)
Wonen	284	
Studenten-/jongerenwoningen	106	
Appartementen koop 30 - 60 m ² BVO	38	
Appartementen koop 60 - 110 m ² BVO	116	
Appartementen koop > 110 m ² BVO	24	
Commercieel		8.575
Horeca		1.077
HS Zuyd		5.247
Cultuur		1.005
Fitness		387
Kantoor		859



2 Verkeer

2.1 Ruimtelijk programma en verkeer

In het document 'Herontwikkeling Landbouwbelang' uit januari 2025 worden de ambities voor het LBB-terrein beschreven. Onderdeel hiervan is een inschatting van de invulling van het gewenste ruimtelijk programma. Met het oog op de toekomstige verkeersgeneratie vanuit het gebied is het nuttig om te kijken of de gewenste functies uit dit ruimtelijk programma gebruikers zullen kennen die reeds voor andere voorzieningen in de omgeving zijn of dat deze gebruikers specifiek voor bepaalde functie naar het LBB-terrein komen. Wanneer er op kwalitatieve wijze naar de voorgestelde invulling van het ruimtelijk programma wordt gekeken, kunnen de volgende zaken geconcludeerd worden:

- **Aanvullende functies op bestaande voorzieningen aanbod**
De horeca- en cultuurfuncties zorgen niet voor een fundamentele verandering, maar vormen een uitbreiding van wat al goed functioneert. De beoogde functies vormen enkel een aanvulling op het al aanwezige voorzieningen aanbod in het centrum van Maastricht. De doelgroep blijft grotendeels hetzelfde, waardoor er geen grote extra verkeersstromen ontstaan. Veel bezoekers zullen lopend of fietsend komen, zoals ook bij Lumière, de Muziekgieterij en het Bassin het geval is.
- **Onderwijs als stabiele factor zonder grote verkeersdrukte**
De komst van Zuyd Hogeschool zorgt voor een constante stroom bezoekers. Studenten in Maastricht maken echter vooral gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. Er is daardoor geen grote parkeerbehoefte, aangezien studenten en medewerkers niet primair afhankelijk zijn van de auto, maar voor het overgrote deel gebruik zullen van het openbaar vervoer en de fiets. Voor de medewerkers worden binnen het plangebied wel enkele parkeerplaatsen gerealiseerd, aan de functie wordt dan ook een (geringe) verkeersgeneratie toegekend.
- **Horeca trekt geen grootschalige autostromen**
De horeca binnen het plangebied van LBB richt zich op de directe omgeving, zoals studenten, omwonenden en bezoekers die al in het Sphinxkwartier aanwezig zijn. Horecaconcepten zoals een urban winery, stadsbrouwerij en cultuurcafé hebben een lokaal karakter en trekken eerder voetgangers en fietsers dan grote groepen toeristen per auto.

Verkeersgeneratie en parkeereffecten

Naast het ruimtelijk programma worden in het genoemde ambitiedocument specifieke, kwalitatieve kenmerken van de ambities op het gebied van verkeer en parkeren beschreven. Hieruit kunnen de volgende zaken naar geconcludeerd worden:

- **Gebiedstypologie en stedelijkheidsgraad**
De verkeersgeneratie van het LBB wordt mede bepaald door de CROW-kencijfers, waarbij rekening wordt gehouden met de stedelijkheidsgraad en de locatie binnen Maastricht. Volgens de parkeernota Maastricht 2021 valt LBB binnen zone 1 ('Dynamisch gebied'), wat betekent dat het een zeer sterk stedelijk karakter heeft. Dit sluit aan bij de autoluwe ontwikkeling van het gebied.
- **Bezoekersdeel 'al aanwezig'**
Voor onderhavige ontwikkeling geldt dat een aanzienlijk deel van de bezoekers van de nieuwe functies als 'al aanwezig' beschouwd, omdat zij reeds in het gebied wonen, werken, recreëren of studeren. Dit geldt met name voor sport en gezondheid, culturele ruimte, en horeca. In het hoofdstuk verkeersgeneratie worden deze percentages 'al aanwezig' behandeld.



- **Parkeerreductie en impact op verkeersgeneratie**

Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen leidt direct tot een afname van het autoverkeer. Uit studies blijkt dat een reductie van 10% in parkeercapaciteit zorgt voor 7,5% minder verkeersbewegingen. Dit kan verder worden versterkt door stimulerende maatregelen voor openbaar vervoer en deelmobiliteit. In onderhavig onderzoek en berekening van de verkeersgeneratie is geen rekening gehouden met een reductie van de verkeersgeneratie.

- **Ligging en multimodale bereikbaarheid**

Het LBB-complex ligt op slechts 300 meter van het centrum van Maastricht en heeft een breed en aantrekkelijk commercieel programma met culturele en horecavoorzieningen. De horecagelegenheden aan de Bassin-zijde, zoals de rooftop bar, urban winery en stadsbrouwerij, zullen een iets bredere aantrekkingskracht hebben, maar trekken vooral bezoekers die ook de binnenstad bezoeken. Hierdoor neemt de extra autostroom naar LBB nauwelijks toe.

Daarnaast zullen de voorzieningen ook door bewoners van omliggende wijken worden gebruikt. Afhankelijk van de afstand zullen zij vooral te voet of per fiets komen, waardoor de impact op de verkeersstromen minimaal blijft. Het is hierbij belangrijk om te zorgen voor comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes, evenals voldoende fietsparkeervoorzieningen in het gebied.

Bovendien wil de gemeente Maastricht de verblijfskwaliteit van de Maasboulevard verbeteren, waardoor een aantrekkelijke flaneerroute ontstaat van de Sint Servaasbrug naar het LBB. Dit zal bijdragen aan een verdere verschuiving van bezoekersstromen naar voetgangers en fietsers.

2.2 Verkeersgeneratie

Logischerwijs heeft een dergelijke ontwikkeling een verkeersaantrekkende werking. De toekomstige verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling is in beeld gebracht door gebruik te maken van de meest actuele kencijfers uit CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'. Daar waar vanuit het CROW geen kencijfers beschikbaar zijn is gebruik gemaakt van berekeningen op basis van expert judgement in combinatie met de parkeerbehoefte van de betreffende functie. Voor het toepassen van kencijfers vanuit het CROW is het noodzakelijk om de stedelijkheidsgraad en het omgevingstype te bepalen. Voor de continuïteit in de diverse onderzoeken ten behoeve van deze ontwikkeling is aansluiting gezocht bij de stedelijkheidsgraad en het omgevingstype dat gehanteerd is bij de bepaling van de parkeerbehoefte door Kwirkey B.V..

Uitgangspunten

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie van beoogde ontwikkeling op het LBB-terrein is gebruik gemaakt van de volgende uitgangspunten:

- Het ruimtelijk programma zoals beschreven in hoofdstuk 1.1 en weergegeven in tabel 1.
- Een stedelijkheidsgraad van 'Zeer Sterk Stedelijk'. Gelijk aan de stedelijkheidsgraad bij de bepaling van de parkeerbehoefte door Kwirkey B.V..
- Het omgevingstype 'Centrum'. Gelijk aan de stedelijkheidsgraad bij de bepaling van de parkeerbehoefte door Kwirkey B.V..
- Conform de bepaling van de parkeerbehoefte is bij de verkeersgeneratie gebruik gemaakt van het minimale kencijfer per functie uit CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'.
- Het aandeel van de verkeersgeneratie vanuit bezoekers is in de berekening van de verkeersgeneratie gelijk gesteld aan het aandeel van bezoekers dat is gehanteerd bij bepaling van de parkeerbehoefte door Kwirkey B.V..
- Zoals beschreven in 2.1 zal een aanzienlijk deel van de bezoekers van de functies in de beoogde ontwikkeling reeds in het omliggende gebied aanwezig zijn vanwege bezoek aan functies in de omgeving.



Om het percentage bezoekers dat al aanwezig is in de omgeving te bepalen, is gekeken naar het percentage bezoekers dat parkeert in het openbaar gebied. Deze groep zal niet al aanwezig zijn voor een bezoek aan voorzieningen buiten het plangebied. Het percentage 'al aanwezig' is hiermee bepaald op het totaal minus 'parkeerders openbaar gebied'.

- Voor enkele functies is hierop een uitzondering gemaakt omdat er verwacht kan worden dat een ander percentage bezoekers reeds aanwezig is in het gebied¹:

- Horeca

Zoals beschreven in 2.1 wordt verwacht dat de horeca binnen het plan niet zorgt voor een fundamentele verandering in het aanbod in Maastricht, maar een uitbreiding vormt van wat al goed functioneert. De doelgroep blijft grotendeels hetzelfde, waardoor er naar verwachting geen extra verkeersstromen ontstaan. Voor het bezoekersdeel wordt conservatief rekening gehouden dat 50% van de bezoekers al aanwezig zijn.

- HS Zuyd

Verwacht kan worden dat een deel van de studenten van deze onderwijsinstelling binnen het plan zullen gaan wonen. Desondanks gaan wij in de berekening uit van 0% al aanwezig.

- Cultuur

We gaan ervan uit dat van deze doelgroep een deel binnen het centrum van Maastricht woont, en zich dus niet met de auto verplaatst naar de LBB-locatie. Tevens zullen bezoekers die niet woonachtig zijn in Maastricht, hun bezoek aan de cultuurfunctie binnen LBB dit in combinatie met een bezoek aan andere functies in het centrum hebben. In dit verkeerskundig onderzoek is voor deze functie een worst case uitgangspunt gehanteerd in die zin dat voor het percentage 'al aanwezig' conservatief 0% wordt aangehouden.

- Fitness

Aangenomen wordt dat degene die met de auto naar de fitness gaat, niet al in de omgeving van het plangebied aanwezig is. Het percentage 'al aanwezig' is daarom bepaald op 0%.

Een overzicht van de percentages 'al aanwezig' is weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: Percentages 'al aanwezig'

Functiegroep	% al aanwezig voor verkeersgeneratie
Bezoekers Studentenwoningen	0%
Bezoekers Appartementen	0%
Bezoekers Horeca	50%
Bezoekers HS Zuyd	0%
Bezoekers Cultuur	0%
Bezoekers Fitness	0%

Bepaling verkeersgeneratie

Met behulp van de genoemde uitgangspunten is de toekomstige verkeersgeneratie vanuit de voorgenomen ontwikkeling van het LBB-terrein bepaald. In tabel 3 is deze berekening van de verkeersgeneratie weergegeven.

¹ Voor een nadere toelichting op de gehanteerde 'al aanwezig' percentages wordt verwezen naar het Parkeeradvies van Kwirkey.

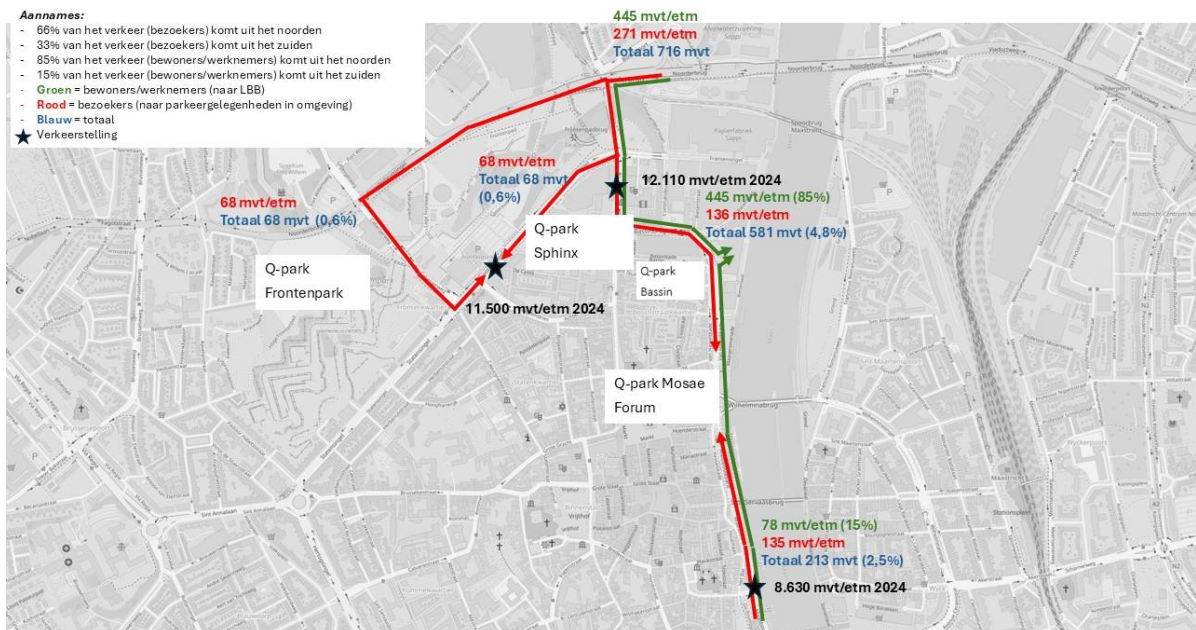


Tabel 3: Berekening verkeersgeneratie (op basis van CROW-kencijfers, deze cijfers zijn inclusief aandeel middel- en zwaar verkeer)

Verkeersgeneratie		Omvang	Eenheid	kencijfer Vgen	Per	mvt/etm	% al aanwezig	mvt/etm
				min.	eenheid	min.	(AA)	min.
		284		CROW 744				incl. % AA
Studentenkamers		106	woningen	0,8	woning	85		85
kencijfer: Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	bewoners	50%	woningen	0,4	woning	42	0%	42
	bezoekers	50%	woningen	0,4	woning	42	0%	42
Appartementen koop 30 - 60 m2 BVO		38	woningen	1,2	woning	46		46
kencijfer: Koop, appartement, <75m² bvo	bewoners	80%	woningen	1,0	woning	36	0%	36
	bezoekers	20%	woningen	0,2	woning	9	0%	9
Appartementen koop 60 - 110 m2 BVO		116	m2 BVO	2,9	woning	336		336
kencijfer: Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	bewoners	86%	m2 BVO	2,5	woning	288	0%	288
	bezoekers	14%	m2 BVO	0,4	woning	48	0%	48
Appartementen koop > 110 m2 BVO		24	woningen	4,5	woning	108		108
kencijfer: Koop, appartement, >100 m² bvo	bewoners	88%	woningen	3,9	woning	95	0%	95
	bezoekers	13%	woningen	0,6	woning	14	0%	14
Horeca		1.077	m2 BVO	opm.	100 m² BVO	261		144
kencijfer: cafe/bar/cafetaria	medewerkers	10%	m2 BVO		100 m² BVO	26	0%	26
	bezoekers	90%	m2 BVO		100 m² BVO	235	50%	117
HS Zuyd (4702 m2 BVO)		5.247	700	studenten	8,2	100 studenten	57	57
kencijfer: HBO	medewerkers	28%	studenten		100 studenten	16	0%	16
	bezoekers	72%	studenten		100studenten	41	0%	41
Cultuur		1.005	m2 BVO	opm.	100 m² BVO	120		120
norm: eventhal/beursgebouw	medewerkers	1%	m2 BVO		100 m² BVO	1	0%	1
	bezoekers	99%	m2 BVO		100 m² BVO	119	0%	119
Fitness		387	m2 BVO	4,0	100 m² BVO	15		15
norm: Fitnessstudio/sportschool	medewerkers	4%	m2 BVO		100 m² BVO	1	0%	1
	bezoekers	96%	m2 BVO		100 m² BVO	15	0%	15
Kantoor		859	m2 BVO	2,1	100 m² BVO	18		18
	medewerkers	95%	m2 BVO	2,0	100 m² BVO	17		17
	bezoekers	5%	m2 BVO	0,1	100 m² BVO	1		1
Totaal						1047		929
Waarvan bewoners/personeel (stallingsgarage)								523
Waarvan bezoekers (openbare garages Frontenpark (1/3) en Mosea Forum (2/3))								406

2.3 Ontsluiting

Voor bewoners en medewerkers worden parkeermogelijkheden geboden binnen het plangebied. Bezoekers van de woningen en overige functie op het LBB-terrein zullen, gelet op de beschikbare capaciteit, voornamelijk parkeren bij Q-Park Frontenpark en Q-Park Mosae Forum. De globale verdeling van verkeersstromen naar deze parkeervoorzieningen is weergegeven in figuur 2². Er wordt ervan uitgegaan dat bezoekers vervolgens te voet of per deelvervoer naar het plangebied zullen komen.



Figuur 2: Verdeling verkeer LBB (Bron verkeersintensiteiten 2024: Verkeersmonitor Maastricht 2024)

In dit overzicht van de te verwachten verkeersstromen is op een drietal punten de actuele verkeersintensiteit weergegeven (gemarkeerd met een zwarte ster). Per totale verkeersstroom (blauwe tekst) is weergegeven wat het aandeel extra verkeersbewegingen is als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling van het LBB-terrein. Zoals te zien is de invloed van de ontwikkeling van het LBB-terrein op de totale verkeersintensiteit op de gemeten punten zeer beperkt, met een maximum van 4,8% extra verkeersbewegingen op de Boschstraat ten zuiden van de Frontensingel. Hiermee kan geconcludeerd worden dat de verkeersgeneratie vanuit voorgenomen ontwikkeling geen belemmering zal vormen voor de verkeersafwikkeling in de omgeving.

2.4 Verkeersveiligheid

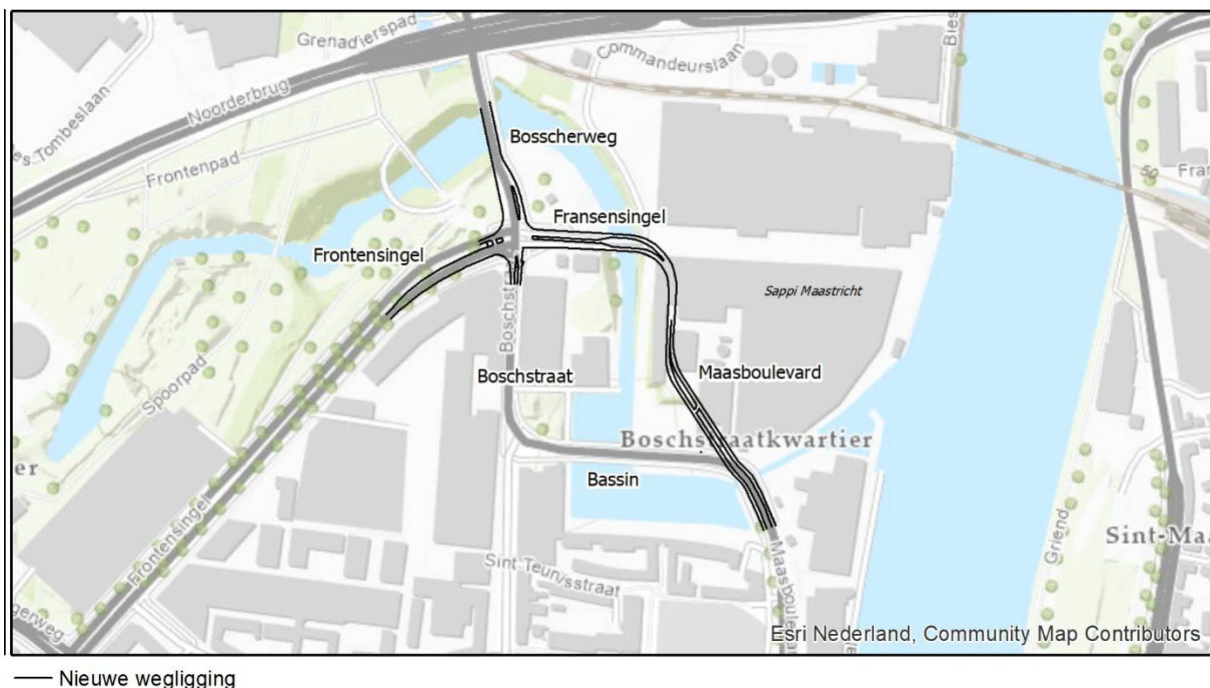
Met de herontwikkeling van het LBB-terrein wordt een nieuwe invulling aan het gebied gegeven. Hierbij is het van belang dat de verkeersveiligheid in de toekomstige situatie op orde is. De capaciteit van bestaande infrastructuur en de beperkte extra verkeersdrukten zorgen ervoor dat grote aanpassingen niet noodzakelijk zijn. Omdat de functies in het plan aansluiten bij de huidige dynamiek van de omliggende gebieden zoals het Sphinxkwartier, blijft de doelgroep grotendeels hetzelfde en zal het verkeer zich op een vergelijkbare manier

² Het gehanteerde uitgangspunt t.a.v. de toekomstige ontsluiting van de locatie Landbouwbelang op de Maasboulevard is het resultaat van overleggen met de gemeente tot nu toe. De ontsluitingswijze is echter nog niet definitief, omdat het ontwerpproces van de nieuwe/verlengde Maasboulevard pas recent is gestart. Er zijn meerdere mogelijkheden voor de ontsluiting en momenteel is nog geen definitieve keuze gemaakt. Initiatiefnemer Landbouwbelang zal mee betrokken worden in dit ontwerpproces.



door het gebied bewegen.

In de toekomst zal de Maasboulevard worden verlengd naar de Verlengde Maasboulevard. Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de benodigde bestemmingsplanwijziging, bleek dat de mogelijke ontwikkelingen op het LBB-terrein, zelfs onder worstcasescenario's, geen problemen zullen veroorzaken voor de verkeersafwikkeling. Dit geldt ook voor de mogelijke ontwikkeling van Sappi Zuidwest. De conclusie was dat de toename van verkeer geen problemen zal opleveren bij een 2x1 rijstrook op de Verlengde Maasboulevard. Aangezien de huidige verkeersgeneratie lager is dan destijds als worstcasescenario werd aangenomen, blijft deze conclusie overeind.



Figuur 3: Toekomstige ligging Verlengde Maasboulevard (bron: bestemmingsplan “Verlengde Maasboulevard”)

Als de komende jaren de Maasboulevard verlengd wordt en over het Sappi-terrein gaat lopen, heeft dit ook gevolgen voor het gebruik door langzaam verkeer (fietsers, voetgangers). De Bassinbrug wordt in de beoogde situatie autoluw. De Bassinkade zal een belangrijke verbinding gaan vormen voor langzaam verkeer van en naar het LBB-terrein. Om de verkeersveiligheid te waarborgen dient ervoor gezorgd te worden dat de Verlengde Maasboulevard geen barrière vormt voor langzaam verkeer. Zo zullen er voldoende en logische mogelijkheden geboden moeten worden om de weg over te steken. Doordat de Maaskade een aantrekkelijke route voor langzaam verkeer gaat vormen zal deze mogelijke barrièrewerking vooral in oost-westrichting opspelen.

Binnen de inrichting wordt prioriteit gegeven aan voetgangers en fietsers. De meeste bezoekers zullen zich lopend of per fiets verplaatsen. Oversteekplaatsen richting het Bassin en de Boschstraat zullen voldoende veiligheid moeten bieden, vooral gezien de toename van bezoekersstromen. Autoverkeer wordt ontmoedigd en extra parkeer capaciteit wordt slechts beperkt toegevoegd, waardoor de kans op conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer beperkt blijft. Voor leveringen aan horeca en andere voorzieningen zullen duidelijke afspraken worden gemaakt om hinder op piekmomenten te voorkomen.

Om de sociale veiligheid en verkeersveiligheid te waarborgen, wordt aandacht besteed aan een goede verlichting van looproutes en fietspaden. Hierdoor blijft het gebied ook in de avonduren veilig toegankelijk.



Daarnaast zal de aanwezigheid van horeca en culturele functies bijdragen aan sociale controle en daarmee aan een prettig en veilig verblijfsklimaat.

Door deze uitgangspunten blijft de verkeersveiligheid binnen het gebied gewaarborgd. De verkeersstromen sluiten aan op de bestaande infrastructuur en de inrichting zorgt ervoor dat voetgangers en fietsers zich veilig door het gebied kunnen bewegen.



3 Conclusie

De herontwikkeling van het voormalige Landbouwbelang (LBB)-terrein in Maastricht naar een gemengd gebied met woningen, commerciële en culturele functies is een ambitieus project. Gezien de hoogstedelijke omgeving is de ontsluiting van het verkeer van en naar dit gebied een cruciale factor. In voorliggende rapportage zijn de gevolgen hiervan op kwalitatieve en kwantitatieve wijze beschreven.

Uit de analyse blijkt dat de verkeersaantrekkende werking van de herontwikkeling beperkt zal zijn. Verschillende factoren dragen hieraan bij. Ten eerste vormen de nieuwe horeca- en culturele functies voornamelijk een uitbreiding van het bestaande aanbod, zonder een fundamentele verandering in de verkeersstromen te veroorzaken. Bezoekers van deze functies komen veelal lopend of fietsend, net als bij andere vergelijkbare locaties in de omgeving.

Ten tweede zorgt de komst van Zuyd Hogeschool voor een constante stroom bezoekers, maar studenten in Maastricht maken over het algemeen gebruik van de fiets of het openbaar vervoer, waardoor de parkeerbehoefte en de bijbehorende verkeersdruk beperkt blijven.

Ten derde wordt de verkeersgeneratie deels verlaagd door het feit dat een aanzienlijk deel van de bezoekers al in de omgeving aanwezig is. Bovendien wordt de nadruk gelegd op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Bezoekers van het LBB-terrein zullen voornamelijk parkeren in twee parkeervoorzieningen in de omgeving. De extra verkeersstromen van en naar deze parkeervoorzieningen als gevolg hiervan zijn relatief klein ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten. Verwacht mag worden dat dit niet tot problemen in het verkeersnetwerk zal leiden.

De ligging van het LBB-terrein nabij het centrum van Maastricht en de focus op veilige fiets- en wandelroutes dragen verder bij aan een afname van het autoverkeer. De herontwikkeling van het LBB-terrein zal naar verwachting geen significante negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid in de omgeving.

De realisatie van de Verlengde Maasboulevard biedt kansen om het gebied op een verkeersveilige manier toegankelijk te maken door het autoluw maken van de Bassinbrug. De beperkte toename in verkeer vanuit het LBB-terrein maakt dat de conclusies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Verlengde Maasboulevard overeind blijven.



DEFINITIEF

Maastricht, LBB-locatie

Parkeeradvies

Gericht aan:

Bart Boijens, ELBEEBEE BV

Datum:

26 maart 2026

Behoort bij ontwerpbesluit van B&W

d.d. 07-07-2026

sta stil bij mobiliteit

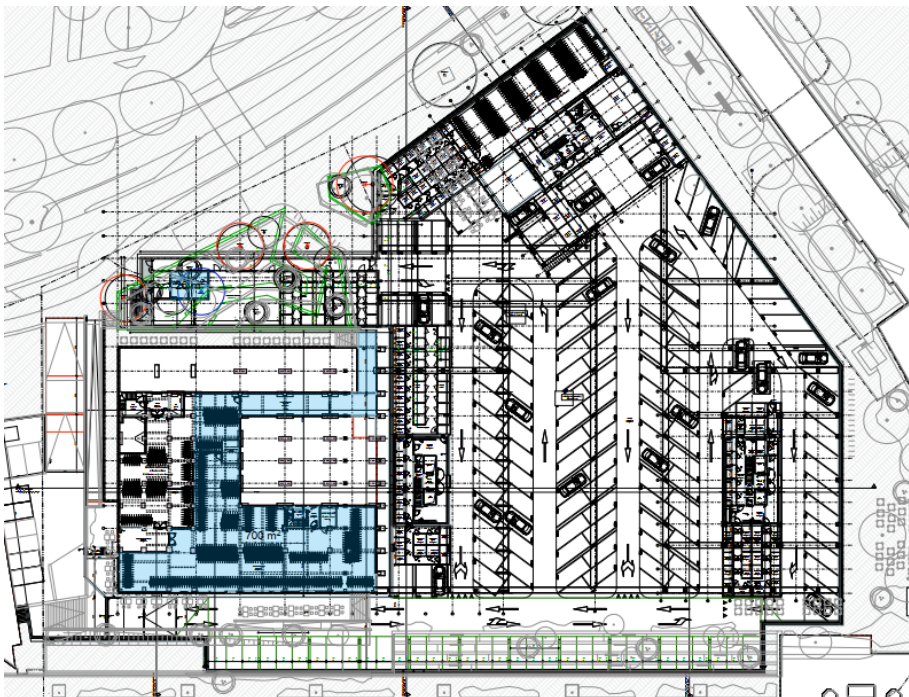
1. Inleiding en programma

ELBEEBEE BV ontwikkelt de huidige Landbouwbelanglocatie. Het betreft een integrale gebiedsontwikkeling, LBB-locatie genoemd, met een mix van wonen, werken, onderwijs, cultuur en ontspanning. Het programma ziet er als volgt uit:

- 22 jongerenwoningen (18 m² BVO)
- 84 studentenwoningen
- 178 koopappartementen, waarvan
 - 38 koopappartementen (30 - 60 m² BVO)
 - 116 koopappartementen (60 - 110 m² BVO)
 - 24 koopappartementen (> 110 m² BVO)
- 1.077 m² BVO horeca
- 5.247 m² BVO onderwijs (Zuyd Hogeschool, 700 studenten)
- 1.005 m² BVO cultuur
- 387 m² BVO fitness
- 859 m² BVO kantoor

In een campuscontract zal bepaald worden, dat de 84 studentenwoningen alleen aan studenten verhuurd mogen worden. Het campuscontract maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.

Binnen het plangebied wordt onder het complex een éénlaagse parkeergarage gerealiseerd. De parkeergarage zal voldoen aan de vigerende NEN-2443 die van kracht is voor een niet-openbare parkeergarage.



Schetsontwerp parkeergarage

2. Parkeernormen en toepassingskader

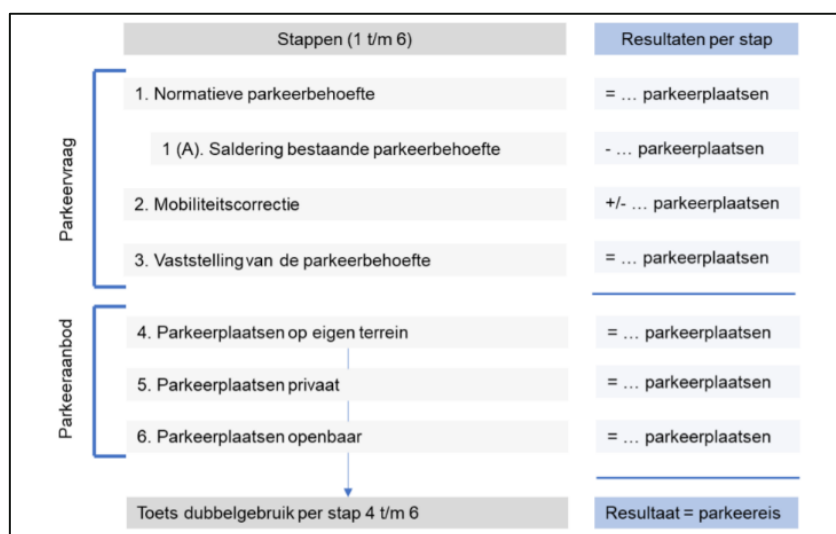
De parkeerbalans van een stad, gebied of project geeft de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeercapaciteit weer. Uitgangspunt is, zoals beschreven in het gemeentelijke parkeernormenbeleid, dat de parkeerbalans voor een project cq. ontwikkeling sluitend is.

Eind 2021 heeft de gemeente Maastricht de 'Nota parkeernormen 2021, gemeente Maastricht' vastgesteld. Alle ruimtelijke ontwikkelingen met een parkeercomponent worden getoetst aan dit parkeernormenbeleid.

De ontwikkellocatie valt in Zone 1 (dynamisch gebied). Deze zone betreft globaal gezien het gehele centrumgebied dat begrensd wordt door de singels.

Aan de hand van onderstaand toepassingskader wordt in een aantal stappen de parkeereis berekend.

Toepassingskader parkeernormenbeleid gemeente Maastricht



3. Parkeerbalans auto

Volgens bovenstaand schema wordt eerst de normatieve parkeerbehoefte berekend (stap 1), door de functies binnen het programma – met bijbehorende omvang – af te zetten tegen de betreffende parkeernorm. Nadat een eventuele mobiliteitscorrectie is verrekend (stap 2), wordt de effectieve parkeerbehoefte op basis van gelijktijdige aanwezigheid berekend (stap 3). Dit doen we door voor verschillende momenten van de week aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in het parkeernormenbeleid, toe te passen. Stap 1 (A) is overigens niet van toepassing, aangezien op de huidige locatie geen parkeercapaciteit aanwezig is en door de bestaande functie in de huidige situatie geen parkeerbehoefte wordt gegenereerd. In de stappen 4 t/m 6 wordt bepaald hoe de effectieve parkeerbehoefte wordt ingevuld. Dit levert uiteindelijk de parkeereis van het project.

Hieronder geven we stapsgewijs weer hoe deze parkeereis tot stand is gekomen.

3.1 Parkeerbalans auto, stap 1 t/m 3

We berekenen eerst de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door het programma zoals in hoofdstuk 1 benoemd.

Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de parkeercapaciteit op eigen terrein ingezet zal worden voor de eigen bewoners en de werknemers van de te realiseren functies. Aangezien het mogelijk moet zijn om aan bewoners fysiek vaste parkeerplaatsen uit te geven, gaan we in de parkeerbalans uit van aanwezigheidspercentages voor alle bewoners en alle werknemers van 100% gedurende alle dagdelen. Dit levert een hogere parkeervraag op. Er wordt namelijk geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid voor dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Het aantal voertuigbewegingen is hierdoor per parkeerplaats lager dan wanneer er wel dubbelgebruik wordt toegepast.

In onderstaande tabel staat de parkeervraag uitgewerkt.

STAP 1: Normatieve parkeerbehoefte				Effectieve parkeerbehoefte							
Functie	Aantal	Norm	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavon d	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Jongerenwoningen (18 m2)	22 woningen	0,2 per woning									
Bewoners		0,1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Bezoekers		0,1	2	0	0	2	2	0	1	2	2
Studentenkamers	84 woningen	0,2 per woning									
Bewoners		0,1	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Bezoekers		0,1	8	1	2	7	6	0	5	8	6
Koopappartementen 30 - 60 m2	38 woningen	0,5 per woning									
Bewoners		0,4	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Bezoekers		0,1	4	0	1	3	3	0	2	4	3
Koopappartementen 60 - 110 m2	116 woningen	0,7 per woning									
Bewoners		0,6	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Bezoekers		0,1	12	1	2	9	8	0	7	12	8
Koopappartementen >110 m2	24 woningen	0,8 per woning									
Bewoners		0,7	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Bezoekers		0,1	2	0	0	2	2	0	1	2	2
Horeca	1.077 m2 BVO	8 per 100 m2 BVO									
Medewerkers		20%	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Bezoekers		80%	69	21	28	62	55	0	52	69	34
Onderwijs Zuyd Hogeschool	700 studenten	5,5 per 100 studenten									
Medewerkers		28%	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Bezoekers		72%	28	28	28	0	0	0	0	0	0
Cultuur	1.005 m2 BVO	3 per 100 m2 BVO									
Medewerkers		1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers		99%	30	1	7	27	0	27	12	30	12
Fitness	387 m2 BVO	0,6 per 100 m2 BVO									
Medewerkers		13%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezoekers		87%	2	1	1	2	2	0	2	2	2
Kantoor	859 m2 BVO	0,6 per 100 m2 BVO									
Medewerkers		95%	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Bezoekers		5%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bewoners			112	112	112	112	112	112	112	112	112
Medewerkers			34	34	34	34	34	34	34	34	34
Bezoekers			157	54	70	114	77	27	83	129	68
TOTAAL			303	200	215	259	223	173	228	275	214
STAP 2: Mobiliteitscorrectie											
Deelauto's	0	4 pp per deelauto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STAP 3: Vaststellen parkeerbehoefte											
Bewoners			112	112	112	112	112	112	112	112	112
Medewerkers			34	34	34	34	34	34	34	34	34
Bezoekers			157	54	70	114	77	27	83	129	68
TOTAAL			303	200	215	259	223	173	228	275	214

Figuur 1 LBB-locatie parkeerbalans auto, stap 1 t/m 3

Opmerkingen bij bovenstaande tabel:

- De normatieve parkeerbehoefte (stap 1, vóór verrekening van dubbelgebruik) van de ontwikkeling bedraagt 303 parkeerplaatsen.

- Deze parkeerbehoefte hebben we toegekend aan drie hoofddoelgroepen:
 - Bewoners van appartementen en studentenkamers
 - Medewerkers van de commerciële functies
 - Bezoekers (van bewoners en commerciële functies)
- De eerste twee doelgroepen parkeren in de parkeergarage behorende bij de ontwikkeling. Alle bezoekers parkeren in de omgeving van het plangebied. De Nota parkeernormen biedt de mogelijkheid om in Zone 1 (dynamisch gebied) het parkeren op te lossen in omliggende bestaande parkeervoorzieningen, mits de loopafstand tot aan het niet-gereguleerde gebied minimaal 400 meter bedraagt. De loopafstand tot aan de rand van het gereguleerde gebied bedraagt hier meer dan 500 meter.
- Voor de functie "horeca" is er uitgegaan van het worst case scenario. Voor deze functie is dan ook de norm gebruikt van "horeca" in plaats van "café" uit de parkeernormennota Maastricht met een parkeernorm van 8,00 per 100 m² en het bijbehorende bezoekersaandeel.
- De Nota parkeernormen biedt de mogelijkheid om een mobiliteitsreductie toe te passen door de inzet van deelauto's. We gaan er vooralsnog van uit dat binnen het project géén deelauto's ingezet worden, waardoor er geen mobiliteitsreductie mogelijk is.
- De effectieve parkeerbehoefte (stap 3) wordt vervolgens berekend door de normatieve parkeerbehoefte af te zetten tegen de aanwezigheidspercentages (zie bijlage 1 met de volledige parkeerbalans) op acht maatgevende momenten van de week. Op het drukste moment van de week (de zaterdagavond) bedraagt de effectieve parkeerbehoefte 275 parkeerplaatsen. Deze bestaat uit 146 parkeerplaatsen voor bewoners en werknemers en 129 parkeerplaatsen voor alle bezoekers van alle functies.

3.2 Parkeerbalans auto, stap 4 t/m 6

Nadat we de parkeerbehoefte bepaald hebben, wordt in de volgende drie stappen inzichtelijk gemaakt hoe deze parkeerbehoefte wordt ingevuld. In onderstaande tabel hebben we dit, eveneens conform het eerder gebruikte stappenplan, weergegeven.

STAP 3: Vaststellen parkeerbehoefte											
Bewoners			112	112	112	112	112	112	112	112	112
Medewerkers			34	34	34	34	34	34	34	34	34
Bezoekers			157	54	70	114	77	27	83	129	68
TOTAAL			303	200	215	259	223	173	228	275	214

STAP 4: Parkeerplaatsen op eigen terrein											
Bewoners			112	112	112	112	112	112	112	112	112
Medewerkers			34	34	34	34	34	34	34	34	34
TOTAAL			146	146	146	146	146	146	146	146	146

STAP 5: Parkeerplaatsen privaat											
			n.v.t.								

STAP 6: Parkeerplaatsen openbaar											
Bezoekers studenten			8	1	2	7	6	0	5	8	6
Bezoekers appartementen			20	2	4	16	14	0	12	20	14
Bezoekers horeca			69	21	28	62	55	0	52	69	34
Bezoekers onderwijs			28	28	28	0	0	0	0	0	0
Bezoekers cultuur			30	1	7	27	0	27	12	30	12
Bezoekers fitness			2	1	1	2	2	0	2	2	2
Bezoekers kantoor			0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL			157	54	70	114	77	27	83	129	68

Figuur 2 LBB-locatie parkeerbalans auto, stap 4 t/m 6

Opmerkingen bij bovenstaande tabel:

- Zoals al opgemerkt, wordt de parkeerbehoefte van alle bewoners en medewerkers van de commerciële functies in de eigen parkeergarage ingevuld. Deze parkeerbehoefte bedraagt 146 parkeerplaatsen en is opgenomen onder stap 4 (Parkeerplaatsen op eigen terrein).

- We gaan ervan uit dat bewoners en werknemers de mogelijkheid hebben om fysiek vaste parkeerplaatsen af te nemen. Veiligheidshalve zijn hierdoor alle aanwezigheidspercentages op 100% gezet.
 - De 146 parkeerplaatsen voor bewoners en werknemers zullen minimaal in de parkeergarage op eigen terrein worden gerealiseerd. In het schetsontwerp in bijlage 3 zijn 160 parkeerplaatsen ingetekend. Dat betekent dat er een overmaat aan capaciteit in de parkeergarage zit.
 - Deze parkeergarage wordt als belanghebbende parkeergarage ingericht en gebruikt. Dit betekent dat andere doelgroepen hier geen gebruik van kunnen maken. Het aantal verkeersbewegingen zal hierdoor ook beperkt zijn.
 - De parkeerbehoefte van bezoekers wordt in de omgeving van het plangebied ingevuld. Ten aanzien van deze parkeerbehoefte merken we op:
 - Deze parkeerbehoefte wordt binnen bestaande openbare parkeervoorzieningen ingevuld (stap 6. Parkeerplaatsen openbaar)
 - Niet alle bezoekers van de LBB-locatie brengen alléén een bezoek aan een functie binnen het plan. Deels gaat het om bezoekers die al in het centrum van Maastricht aanwezig zijn en als onderdeel hiervan ook een bezoek brengen aan LBB. Dit betekent dat we slechts een deel van deze bezoekers als aanvullende parkeerders aan het centrum beschouwen.
- Het aantal bezoeker dat (maximaal) aan de omliggende parkeergarages toegewezen wordt bedraagt op de zaterdagavond 129. Onderstaand schema geeft aan hoeveel bezoekers er per dagdeel in de omliggende parkeergarages moeten parkeren. Zoals aangegeven zijn dit maximalen en hebben we de reductie, doordat een deel van de bezoekers reeds aanwezig is in het centrum, niet verrekend in deze aantallen.

	Effectieve parkeerbehoefte							
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Totaal aantal parkeerplaatsen openbaar	54	70	114	77	27	83	129	68

- Navraag bij de exploitant van de openbare parkeergarages binnen loopafstand leert dat deze capaciteit (met uitzondering van drukke / feestdagen) beschikbaar is.

In de parkeergarage worden minimaal de benodigde 137 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee wordt voldaan aan de vastgestelde parkeerbehoefte. De capaciteit sluit daardoor aan op de vraag.

3.3 Parkeren in de omgeving

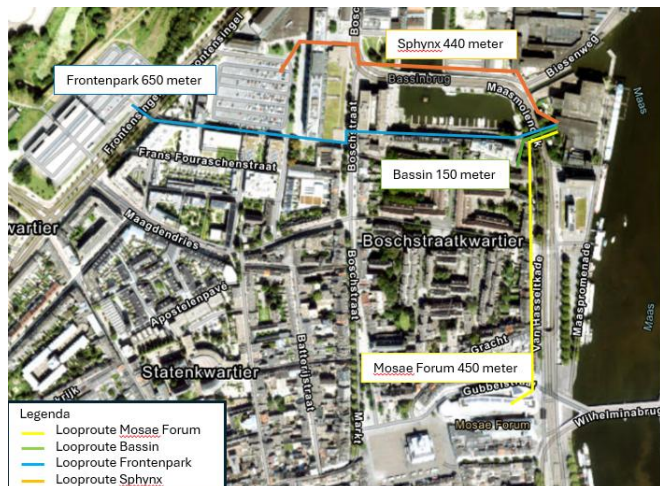
Volgens de Nota parkeernormen gelden de volgende maximale loopafstanden vanaf de planlocatie tot aan de parkeervoorziening in de omgeving:

- Wonen 400 meter
- Overige functies 600 meter
- Werken 800 meter

Als we uitgaan van een maximale loopafstand van 400 meter, is dat acceptabel voor de doelgroep wonen die in de omgeving parkeren. Binnen 400 meter ligt alleen de parkeergarage Q-park Bassin (150 meter). Het betreft hier op het drukste moment (zaterdag-avond) een parkeervraag van 28 parkeerplaatsen.

Voor de niet-woonfuncties liggen ook nog de Q-park Mosae Forum (450 meter) en het Sphynx parkeerterrein (440 meter) binnen de acceptabele loopafstand van 600 meter.

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor het bedienen van de bezoekers van deze ontwikkeling van LLB is binnen de loopafstanden, zoals in de Nota parkeernormen is aangegeven, voldoende aanwezig.



Figuur 1 looproutes naar parkeergarages in de buurt

4. Parkeerbalans fiets

Analoog aan de berekening van de parkeerbehoefte voor auto's maken we ook de parkeerbehoefte voor fietsen inzichtelijk. Hieronder geven we deze berekening weer.

STAP 1: Normatieve parkeerbehoefte				Effectieve parkeerbehoefte							
Functie	Aantal	Norm	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Jongerenwoningen (18 m2)	22 woningen										
Bewoners		1 per woning	22	11	11	20	18	22	13	18	15
Bezoekers		0,5 per woning	11	1	2	9	8	0	7	11	8
Studentenkamers	84 woningen										
Bewoners		1 per woning	84	42	42	76	67	84	50	67	59
Bezoekers		0,5 per woning	42	4	8	34	29	0	25	42	29
Koopappartementen 30 - 60 m2	38 woningen										
Bewoners		2 per woning	76	38	38	68	61	76	46	61	53
Bezoekers		0,5 per woning	19	2	4	15	13	0	11	19	13
Koopappartementen 60 - 110 m2	116 woningen										
Bewoners		2 per woning	232	116	116	209	186	232	139	186	162
Bezoekers		0,5 per woning	58	6	12	46	41	0	35	58	41
Koopappartementen >110 m2	24 woningen										
Bewoners		2 per woning	48	24	24	43	38	48	29	38	34
Bezoekers		0,5 per woning	12	1	2	10	8	0	7	12	8
Horeca	1.077 m2 BVO										
		8 per 100 m2 BVO	86	26	34	78	0	69	65	86	43
Onderwijs Zuyd Hogeschool	700 studenten										
		48 per 100 studenten	336	336	336	0	0	0	0	0	0
Cultuur	1.005 m2 BVO										
		1,1 per 100 m2 BVO	11	1	3	10	0	10	4	11	4
Fitness	387 m2 BVO										
		1,1 per 100 m2 BVO	4	2	2	4	4	0	4	4	3
Kantoor	859 m2 BVO										
		3 per 100 m2 BVO	26	26	26	1	1	0	0	0	0
Bewoners			462	231	231	416	370	462	277	370	323
Leerlingen en medewerkers onderwijs			336	336	336	0	0	0	0	0	0
Bezoekers wonen			142	14	28	114	99	0	85	142	99
Bezoekers overig			127	54	65	93	6	79	73	101	51
TOTAAL			1067	635	661	622	475	541	436	613	473
STAP 2: Vaststellen parkeerbehoefte											
Bewoners appartementen			356	178	178	320	285	356	214	285	249
Bewoners studenten en jongeren			106	53	53	95	85	106	64	85	74
Leerlingen en medewerkers onderwijs			336	336	336	0	0	0	0	0	0
Overig			269	68	94	207	105	79	158	243	150
TOTAAL			1067	635	661	622	475	541	436	613	473

Figuur 2 LLB fietsparkeerbalans

Opmerkingen bij bovenstaande tabel:

- De norm voor bezoekers van bewoners bedraagt voor alle woningtypes 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Deze is opgeteld bij de norm voor bewoners, zoals in de Nota parkeernormen is weergegeven.
- De Nota parkeernormen kent een norm van 2,0 fietsparkeerplaats per 100 m² BVO voor een luxe restaurant en een norm van 8,0 fietsparkeerplaats per 100 m² BVO voor een eenvoudig restaurant. Omdat de uiteindelijke invulling van deze functie nu niet bekend is, hebben we gekozen voor de "worst-case"-variant van 8,0 fietsparkeerplaats per 100 m² BVO toe te passen.
- Voor de functie HBO-onderwijs biedt het gemeentelijke Nota parkeernormen geen normen. Op basis van CROW-kencijfers is de fietsparkeervraag van de hogeschool berekend. Deze is 48 fietsparkeerplaatsen per 100 studenten.
- Mobiliteitsreducties zijn niet van toepassing op de parkeereis voor fietsen.
- We hebben dezelfde aanwezigheidspercentages als bij het autoparkeren gebruikt.

We zien dat de normatieve fietsparkeerbehoefte 1.067 parkeerplaatsen bedraagt. Op het drukste moment van de week (werkdagmiddag) bedraagt de fietsparkeerbehoefte 661 parkeerplaatsen. Omdat de fietsparkeerbehoefte binnen het plangebied wordt verdeeld over meerdere afzonderlijke fietsenbergingen, kan dubbelgebruik uitsluitend plaatsvinden tussen functies die

dezelfde voorzieningen delen. Dit betekent dat het aantal plaatsen niet uitwisselbaar is tussen functies met een eigen fietsenberging. Concreet geldt dat de volgende functies hun eigen fietsenstalling hebben binnen de parkeergarage:

- Bewoners reguliere appartementen
- Bewoners studenten en jongeren
- Zuyd Hogeschool

De fietsparkeerbehoefte van de bezoekers van de appartementen en de overige functies worden opgelost op het maaiveld. Alleen tussen deze groepen is er dus sprake van onderling dubbelgebruik. Onder 'overige functies' vallen de medewerkers en bezoekers van de horeca, cultuur, fitness.

De verdeling van de fiets-parkeervraag is als volgt:

• Bewoners reguliere appartementen:	Separate berging	356 fietspp
• Bewoners studenten en jongeren:	Separate berging	106 fietspp
• Zuyd Hogeschool:	Separate berging	336 fietspp
• Bezoekers appartementen en overige functies:	Maaiveld	<u>243 fietspp</u>
	Totaal	1.041 fietspp

In totaal zullen er in het plan minimaal 1.045 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden, waardoor aan de parkeereisen uit de Nota parkeernormen wordt voldaan.

5. Resumé

In dit rapport is de parkeerbehoefte berekend voor de gebiedsontwikkeling van de LBB-locatie in Maastricht. Het programma bestaat uit een mix van wonen, werken, onderwijs, horeca, cultuur en ontspanning. Uit bovenstaande memo kunnen we het volgende afleiden:

- De totale normatieve parkeerbehoefte voor auto's bedraagt 303 parkeerplaatsen. Op basis van aanwezigheidspercentages wordt een effectieve parkeerbehoefte van 275 parkeerplaatsen gegenereerd. Dit is de maximale parkeerbehoefte uitgaande van geen dubbelgebruik voor bewoners en werknemers, maar wel dubbelgebruik voor alle bezoekers van het gebied. Het piekmoment is op zaterdagavond.
- De parkeerbehoefte van bewoners en werknemers wordt in de eigen garage ingevuld. Het betreft ten minste 146 parkeerplaatsen.
- De maximale parkeerbehoefte van de resterende doelgroepen (alle bezoekers) bedraagt 129 parkeerplaatsen (zaterdagavond). Deze worden ingevuld in bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving (Bassin, Mosae Forum en Sphinx).
- De fietsparkeerbehoefte bedraagt 1.041 parkeerplaatsen. De volledige fietsparkeerbehoefte wordt op eigen terrein ingevuld verdeeld over bergingen en maaiveld.

Geconcludeerd kan worden dat er zowel aan de autoparkeernorm wordt voldaan (met gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit in de bestaande openbare parkeergarages) als aan de fietsparkeernorm, die geheel op eigen terrein wordt opgelost.

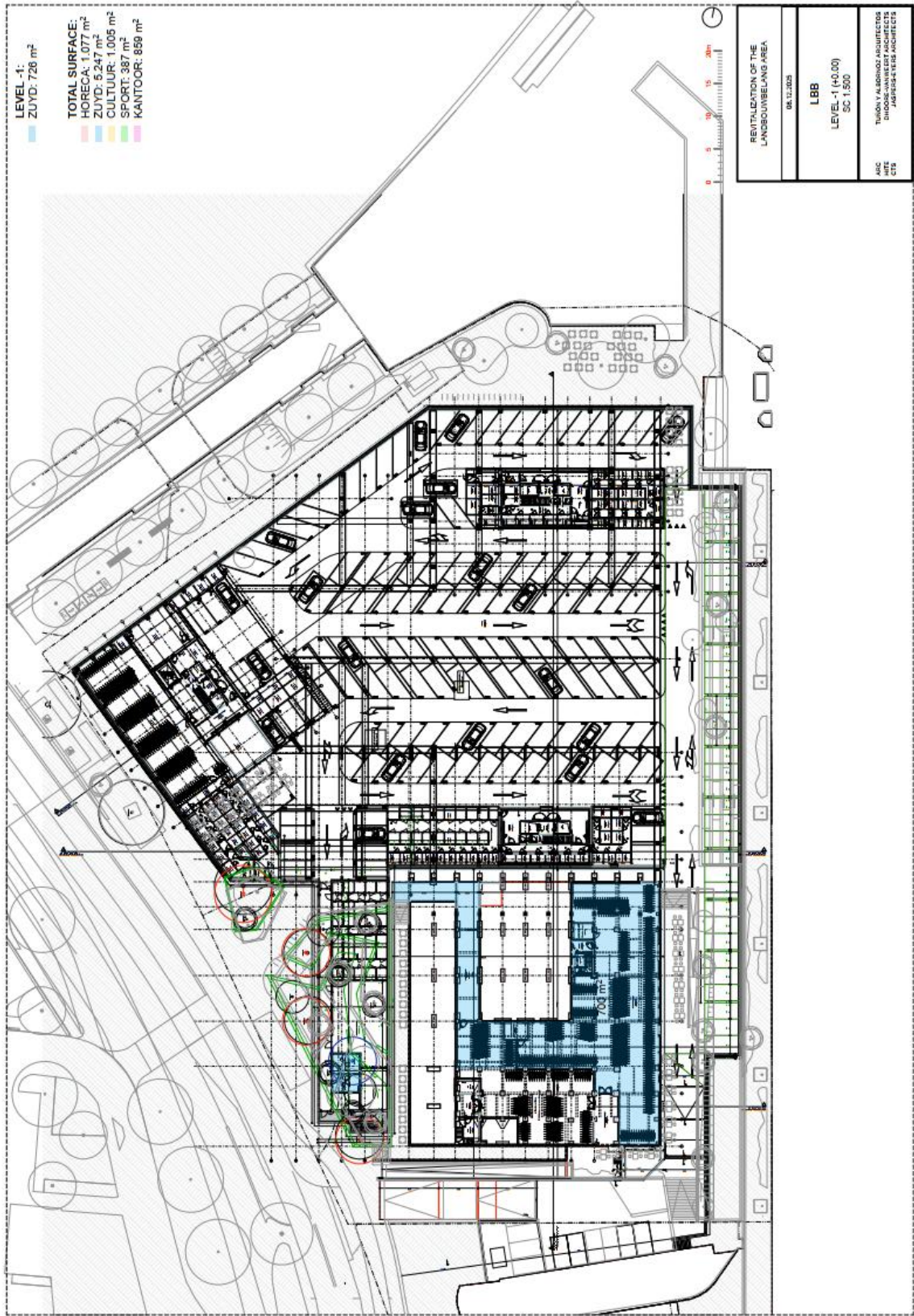
Bijlage 1
Parkeerbalans auto, totaal

STAP 1: Normatieve parkeerbehoefte				Aanwezigheidspercentages								Effectieve parkeerbehoefte								
Functie	Aantal	Norm	Normatief	Weekdag ochtend	Weekdag middag	Weekdag avond	Weekdag koopavond	Weekdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Weekdag ochtend	Weekdag middag	Weekdag avond	Weekdag koopavond	Weekdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Zondag avond	
Jongerenwoningen (18 m2)	22 woningen	0,2 per woning		2	100%	100%	100%	100%	100%	100%	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
				2	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	100%	70%	0	0	2	2	0	1	2
Studentenkamers	84 woningen	0,2 per woning		8	100%	100%	100%	100%	100%	100%	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
				8	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	100%	70%	1	2	7	6	0	5	8
Koopappartementen 30 - 60 m2	38 woningen	0,5 per woning		15	100%	100%	100%	100%	100%	100%	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
				4	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	100%	70%	0	1	3	3	0	2	4
Koopappartementen 60 - 110 m2	116 woningen	0,7 per woning		70	100%	100%	100%	100%	100%	100%	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
				12	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	100%	70%	1	2	9	8	0	7	12
Koopappartementen >110 m2	24 woningen	0,8 per woning		17	100%	100%	100%	100%	100%	100%	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
				2	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	100%	70%	0	0	2	2	0	1	2
Horeca	1.077 m2 BVO	8 per 100 m2 BVO		17	100%	100%	100%	100%	100%	100%	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
				69	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	100%	50%	21	28	62	55	0	52	69
Onderwijs Zuyd Hogeschool	700 studenten	5,5 per 100 studenten		11	100%	100%	100%	100%	100%	100%	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
				28	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	28	28	0	0	0	0	0
Cultuur	1.005 m2 BVO	3 per 100 m2 BVO		0	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				30	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	100%	40%	1	7	27	0	27	12	30
Fitness	387 m2 BVO	0,6 per 100 m2 BVO		0	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				2	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	1	1	2	2	0	2	2	2
Kantoor	859 m2 BVO	0,6 per 100 m2 BVO		5	100%	100%	100%	100%	100%	100%	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
				0	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL				112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	
				34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	
				157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	
TOTAAL				303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	
STAP 2: Mobiliteitscorrectie				0	4 pp per deelauto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Deelauto's																				
STAP 3: Vaststellen parkeerbehoefte																				
				112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	
				34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	
				157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157		
TOTAAL				303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	303	
STAP 4: Parkeerplaatsen op eigen terrein				112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	
				34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	
TOTAAL				146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	
STAP 5: Parkeerplaatsen privaat																				
STAP 6: Parkeerplaatsen openbaar				8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
				20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
				69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	
				28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	
				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAAL				157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	

Bijlage 2
Parkeerbalans fiets, totaal

Functie	Aantal	Norm	Normatief	Werkdag		Werkdag		Werkdag		Werkdag		Zaterdag		Zaterdag		Zondag				
				ochtend	middag	avond	d	nacht	middag	avond	ochtend	middag	avond	ochtend	middag					
Jongerenwoningen (18 m2)	Bewoners Bezoekers	1 per woning	22	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	11	11	20	18	22	13	18	15	
		0,5 per woning	11	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	70%	1	2	9	8	0	7	11	8
Studentenkamers	Bewoners Bezoekers	1 per woning	84	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	42	42	76	67	84	50	67	59	
		0,5 per woning	42	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	70%	4	8	34	29	0	25	42	29
Koopappartementen 30 - 60 m2	Bewoners Bezoekers	2 per woning	76	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	38	38	68	61	76	46	61	53	
		0,5 per woning	19	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	70%	2	4	15	13	0	11	19	13
Koopappartementen 60 - 110 m2	Bewoners Bezoekers	2 per woning	222	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	116	116	209	186	232	139	186	162	
		0,5 per woning	58	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	70%	6	12	46	41	0	35	58	41
Koopappartementen >110 m2	Bewoners Bezoekers	2 per woning	48	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	24	24	43	38	48	29	38	34	
		0,5 per woning	12	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	70%	1	2	10	8	0	7	12	8
Horeca	1.077 m2 BVO	8 per 100 m2 BVO	86	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	50%	28	34	78	0	69	65	86	43	
		48 per 100 studenten	336	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	336	336	0	0	0	0	0	0
Onderwijs Zuid Hogeschool	700 studenten	1.1 per 100 m2 BVO	11	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%	1	3	10	0	10	4	11	4	
		387 m2 BVO	4	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	2	2	4	4	0	4	4	3	
Fitness	859 m2 BVO	1.1 per 100 m2 BVO	26	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	26	26	1	1	0	0	0	0	
		3 per 100 m2 BVO	26	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	26	26	1	1	0	0	0	0	
Bezoekers	Leertlingen en medewerkers onderwijs Bezoekers wonen Bezoekers overig		462									231	231	416	370	462	277	370	323	
			336										336	336	0	0	0	0	0	0
			142										14	28	114	99	0	85	142	99
			127										54	65	93	6	79	73	101	51
TOTAAL				1067			635	661	622	475	541	436	613	473						
STAP 2: Vaststellen parkeerbehoefte																				
Bezoekers	Bewoners appartementen Bezoekers studenten Leertlingen en medewerkers onderwijs Overig		378									189	189	340	302	378	227	302	265	
			84										42	42	76	67	84	50	67	59
	336										336	336	0	0	0	0	0	0		
	269										68	94	207	105	79	158	243	150		
TOTAAL				1067			635	661	622	475	541	436	613	473						

Bijlage 3
Schetsontwerp parkeergarage



KWIRKEY



Kwirkey B.V.
Philitleaan 57
5617 AK Eindhoven

+31 85 004 36 46
info@kwirkey.nl
www.kwirkey.nl

KvK 76108279

