



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van 50PLUS
de heer A.M.B. van Est
de heer W.J. Bronckers

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake stadsronde
omgevingsvisie d.d. 10 december 2025
BEHANDELD DOOR
SNG (Sander) Velmers

DATUM
5 januari 2026
Verzonden: 05-01-2026
TELEFOONNUMMER

BIJLAGEN
-
ONZE REFERENTIE
2025.04566

E-MAILADRES
Sander.Velmers@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren Van Est en Bronckers,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Waarom is gekozen voor één P+R in Maastricht-West, en waarom juist aan de Via Regia midden in een woonwijk? Is een locatie bij Dousberg onderzocht, zoals door Buurtnetwerk Brusselsepoort is voorgesteld, en wat waren de argumenten om deze af te wijzen?

Antwoord 1:

In oktober 2021 heeft de gemeenteraad het [Realisatieplan 'Parkeren op afstand'](#) vastgesteld. In het proces voorafgaand aan dit besluit zijn meerdere locaties onderzocht. Als uitkomst daarvan is de locatie verkeersplein Via Regia in het Realisatieplan als voorkeurslocatie aangemerkt en werd ingestemd met nader onderzoek om de desbetreffende locatie (voor zover niet reeds in eigendom van de gemeente) te verwerven. De ligging van de beoogde ontwikkellocatie aan het verkeersplein zorgt voor een directe ontsluiting op de hoofdwegenstructuur. Daarmee wordt belasting van de wegenstructuur binnen de woonwijk zelf voorkomen.

Naar aanleiding van vragen over de locatiekeuze voor deze P+R, is in december 2023 aan de raad toegezegd om nog een keer goed te kijken naar de meest geschikte locatie voor een P+R in Maastricht West. Door adviesbureau Goudappel is daarom een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de kansrijkheid van verschillende locaties aan of rondom de Via Regia. In de [raadsinformatiebrief](#) van 19 november jl. bent u over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd. In het onderzoek wordt bevestigd dat de locatie aan het verkeersplein Via Regia de meest geschikte is.

Een locatie aan de Dousbergweg is zowel in het Realisatieplan als in het onderzoek van Goudappel onderzocht. Argumenten om deze locatie af te wijzen zijn het ontbreken van voldoende ruimte, verminderde mogelijkheden tot natransport en de moeilijkheid om doelgroepen op deze locatie te combineren. In beide onderzoeken zijn meerdere alternatieven bekeken, zie voor de beoordelingen van deze locaties de resultaten van deze onderzoeken.



DATUM
5 januari 2026

Vraag 2:

Hoe verhoudt deze keuze zich tot de oorspronkelijke belofte van meerdere P+R's aan stadsranden?

Antwoord 2:

Met deze keuze wordt invulling gegeven aan het door uw raad vastgestelde 'Realisatieplan Parkeren op afstand' (d.d. 19 oktober 2021), waarbij ingezet wordt op meerdere P+R en P+W voorzieningen. Ook in de nieuwe omgevingsvisie komt dit opnieuw tot uiting. Zo wordt naast deze beoogde locatie, ingezet op uitbreiding van P+R Noord en wordt de realisatie van een P+R Maastricht Zuid verkend met als voorlopige zoeklocatie Köbbesweg. Ook P+W-voorzieningen aan de randen van het centrum maken onderdeel uit van het parkeren op afstand, waarbij twee voorzieningen in Maastricht Noord-West gelegen zijn (P+W Fort Willemweg en zoeklocatie Belvédère).

Vraag 3:

Het lijkt erop dat uitsluitend het verkeer komend vanaf het Belgische afgevangen zou moeten worden. Verkeer komend vanaf het Belgische Smeermaas zal hoogstwaarschijnlijk de omweg naar de P+R Via Regia niet maken. Waarom geen 2e P+R overwogen in Maastricht-West, bijvoorbeeld aan de Belvédère?

Antwoord 3:

Het is inderdaad niet te verwachten dat verkeer vanuit Smeermaas richting de P+R op de beoogde ontwikkellocatie zal rijden. Voor dit verkeer vormen P+W Fort Willemweg en Q-Park Frontenpark reeds een alternatief aan de rand van het centrum. Daarnaast is in de nieuwe omgevingsvisie het Belvédère gebied aangewezen als zoeklocatie voor een P+W om verkeer uit deze richting eerder af te vangen.

Vraag 4:

50PLUS mist het criterium 'leefbaarheid' in de Goudappel-beoordeling. Bent u het met 50PLUS eens dat het criterium "leefbaarheid in de woonwijk" extra zwaar moet wegen?

Antwoord 4:

Met betrekking tot leefbaarheid wordt binnen het criterium 'omgeving' het te verwachten verkeerskundige effect op de woonwijken beschreven. Voor de beoogde ontwikkellocatie geldt dat het verkeer niet de woonwijken in zal gaan en er geen extra verkeersbewegingen in de woonwijken te verwachten zijn. Dit omdat de P+R er door zijn ligging op gericht is om bestaand verkeer komende vanuit Vlaanderen (Veldwezelt) op de Via Regia direct af te vangen.

Vraag 5:

Welke alternatieve locaties zijn (wellicht) nog meer onderzocht, en waarom zijn deze afgefallen?

Antwoord 5:

In het Realisatieplan zijn circa 40 potentiële locaties in Maastricht en daarbuiten onderzocht. In de nadere verkenning met betrekking tot P+R West zijn vervolgens 5 locaties nogmaals onderzocht en afgewogen, zoals u heeft kunnen lezen in de [raadsinformatiebrief](#) van 19 november 2025.



DATUM
5 januari 2026

Vraag 6:

Welke maatregelen worden genomen om verkeersdruk op Randweg Noord, Caberg, Malpertuis en Brusselsepoort te beperken?

Antwoord 6:

Vanuit de gemeente zijn er vooralsnog geen maatregelen voorzien. Wel wordt de landelijke vrachtwagenheffing in 2026 ingevoerd. De route over Noorderbrugsingel – Fagotstraat – Nobellaan – Via Regia maakt hier onderdeel van uit.¹

Vraag 7:

Hoe wordt voorkomen dat de Randweg Noord, nu al dichtgeslibt, permanent vastloopt door extra verkeersstromen?

Antwoord 7:

Als gevolg van het realiseren van de P+R bij het verkeersplein Via Regia zal er geen aanvullende verkeersdruk ontstaan op de route Noorderbrugsingel – Fagotstraat – Nobellaan – Via Regia. De inzet voor P+R's is het afvangen van verkeer richting het centrum en daarmee juist de hoeveelheid verkeer te verminderen.

Vraag 8:

Hoe wordt voorkomen dat de P+R vooral gebruikt wordt door winkelbezoekers van Brusselse Poort?

Antwoord 8:

De mogelijke opties voor de organisatie van het gebruik van de P+R worden nog nader onderzocht. Hiervoor zullen we o.a. kijken naar ervaringen met vergelijkbare situaties elders.

Vraag 9:

Hoe wordt voorkomen dat Brusselsepoort verandert in een parkeercluster in plaats van een woonwijk?

Antwoord 9:

Juist door de ligging direct aan het verkeersplein wordt (parkeer)verkeer de woonwijk in voorkomen.

Vraag 10:

Is er een verkeersmodel beschikbaar dat de impact van deze P+R op de omliggende wijken laat zien?

Antwoord 10:

Nee, er zijn nog geen verkeersmodelberekeningen uitgevoerd.

Vraag 11:

Welke maatregelen worden genomen om geluidsoverlast en luchtkwaliteit te bewaken bij toename van verkeer?

¹ Zie: www.vrachtwagenheffing.nl



DATUM
5 januari 2026

Antwoord 11:

Geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn aspecten die bij de verdere planvorming onderzocht moeten worden, maar in principe wordt er dus geen toename verwacht omdat de P+R gericht is op het afvangen van bestaand verkeer.

Vraag 12:

Hoe wordt de ambitie van 'Hart van West' als autoluwe, groene stedelijke mix bewaakt bij deze mobiliteitskeuzes?

Antwoord 12:

Door een P+R te realiseren direct aan het verkeersplein wordt verkeer de wijk/gebied in voorkomen en levert het dus juist een bijdrage aan autoluwer maken van het gebied.

Vraag 13:

Wordt de komst van een nieuwe middelbare school en uitbreiding van het winkelcentrum meegenomen in de cumulatieve verkeersimpact?

Antwoord 13:

Ja, bij al deze ontwikkelingen wordt rekening gehouden met de totale verkeersimpact.

Vraag 14:

Hoe wordt de groennorm geborgd bij deze ontwikkeling, inclusief compensatie voor extra verharding?

Antwoord 14:

De ruimtelijke invulling moet nog uitgewerkt worden.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Frans Bastiaens
Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Cultuur, Veerkrachtige Wijken en Ouderenbeleid

en

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen