

Mobiliteitsstudie Kloosterkwartier De Beyart Maastricht

Opdrachtgever
Titel rapport

Rosewood Group B.V.
Mobiliteitsstudie Kloosterkwartier De Beyart
Maastricht

Kenmerk
Datum publicatie

007803.20231205.R1.10
27 maart 2024

Projectleider Goudappel



Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Principes mobiliteit en parkeren	3
3. Autoparkeerbehoefte	6
4. Parkeerbalans auto	10
4.1 Inleiding	10
4.2 Acceptabele loopafstanden	10
4.3 Parkeeraanbod De Beyart	10
4.4 Parkeren op afstand	10
4.5 Parkeermanagementsysteem	11
4.6 Parkeerbalans	11
5. Fietsparkeerbehoefte	13
6. Verkeersgeneratie	16
6.1 Inleiding	16
6.2 Huidige situatie	16
6.3 Toekomstige situatie	16
6.3.1 Aanleunwoningen	16
6.3.2 Werknemers (PG/somatiek)	17
6.3.3 Bezoekers van de zorgappartementen (PG/somatiek)	17
6.4 Totaal	18
7. Conclusie	20

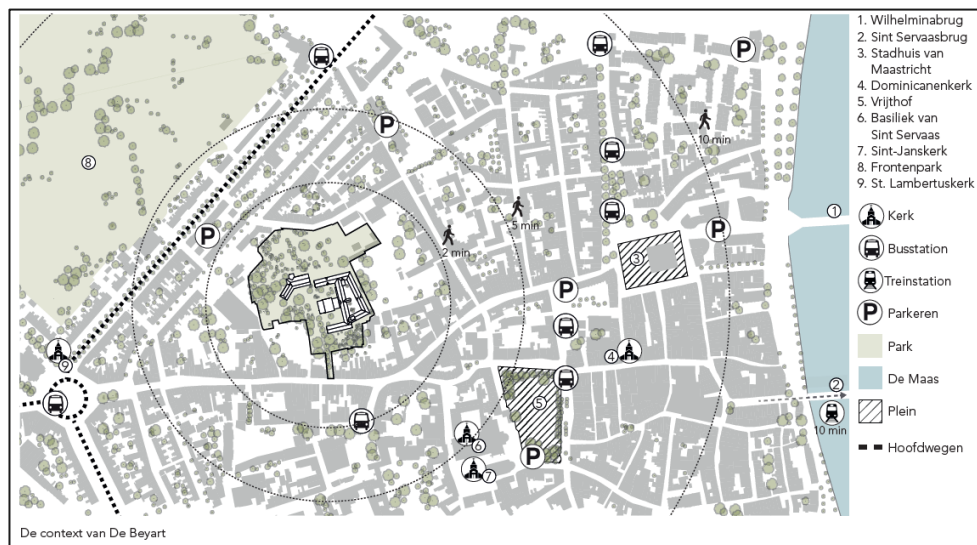
1. Inleiding

Het uit 1894 daterende klooster De Beyart in Maastricht (zie figuur 1.1), gelegen in de buurt van het Vrijthof, is verkocht en staat op de agenda om te worden ontwikkeld. Het gebouw zal gefaseerd getransformeerd worden. Momenteel is het Beyart-complex nog een plek voor verzorgend wonen. Er zijn op dit moment in totaal 134 wooneenheden (PG/somatiek). Het nieuwe plan voor het monumentale complex is om het verzorgend wonen uit te breiden tot maximaal 350 wooneenheden. In het verzorgend wonen wordt onderscheid gemaakt in:

- verzorgend wonen voor mensen met dementie;
- zorgbehoefigen die in aanmerking komen voor een zorgwoning.

Naast de zorgwoningen zijn ook een ondergrondse parkeervoorziening die voorziet in 60 parkeerplaatsen, ondersteunende gezondheidsfuncties en voorzieningen opgenomen in het plan. Voor het plangebied dient een bestemmingsplanaanvraag te worden ingediend. In het kader van de aanvraag dient een mobiliteitsstudie te worden opgeleverd.

De initiatiefnemer heeft Goudappel B.V. opdracht gegeven een mobiliteitsstudie op te stellen bestaande uit een auto- en fietsparkeeronderbouwing en een analyse naar de verkeersveilige verkeersafwikkeling.

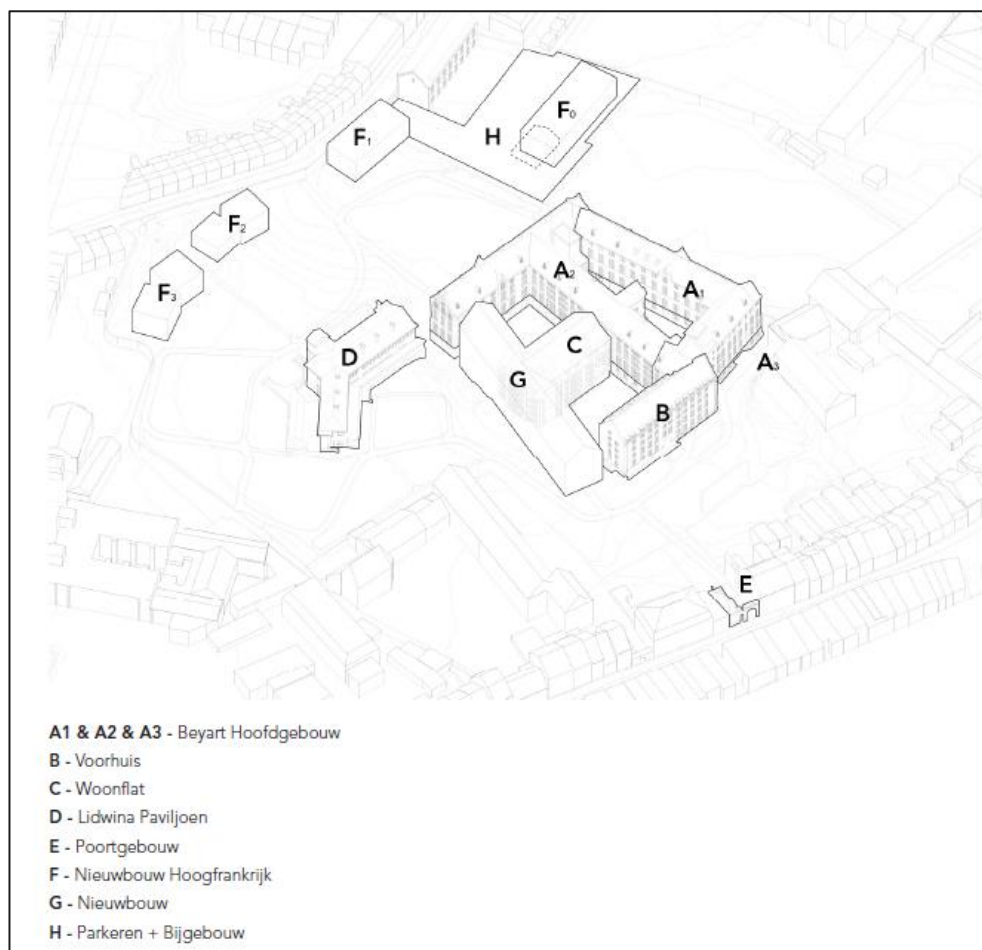


Figuur 1.1: Projectlocatie

Het programma is weergegeven in tabel 1.1. Voor het programma 'aanleunwoning' geldt dat een zorgindicatie nodig is. Daar waar in het masterplan wordt gesproken over 'assistentiewoning' of 'assisted living' wordt in dit document gesproken over een aanleunwoning/serviceflat, wat hetzelfde type woning is.

			aantal
A1 - Beyart Hoofdgebouw fase 1	aanleunwoning		60
A2 - Beyart Hoofdgebouw fase 2	aanleunwoning		68
A3 - Beyart	voorzieningen		0
B - Voorhuis	PG/somatiek		28
C/G	PG/somatiek		106
D - Lidwina Paviljoen	PG/somatiek		28
E - Poortgebouw	voorzieningen		0
F - Nieuwbouw Hoogfrankrijk	aanleunwoning		60
totaal			350

Tabel 1.1: Programma



Figuur 1.2: Indeling terrein

2. Principes mobiliteit en parkeren

De gemeente Maastricht heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan in het beleid. Rosewood Group B.V. wil hier een nadere invulling aan geven in het project De Beyart.

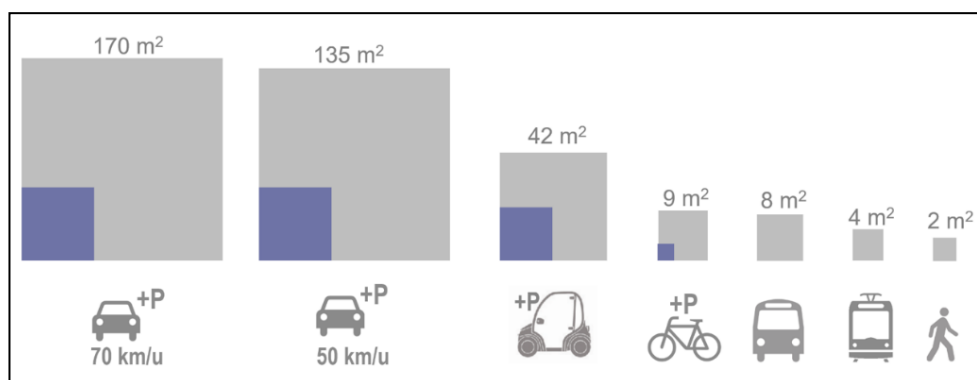
De mobiliteitsstrategie bedient de volgende doelen (zie figuur 2.1):

- de mens centraal: bevorderen van sociale contacten en gezondheid;
- realiseren van een aantrekkelijke (openbare) ruimte/verblijfsgebied;
- bevorderen van duurzame mobiliteit onder bewoners, bezoekers en werknemers;
- aanbieden van goede verbindingen als voorwaarde voor een gezonde economie;
- maakbaar en toekomstbestendig.



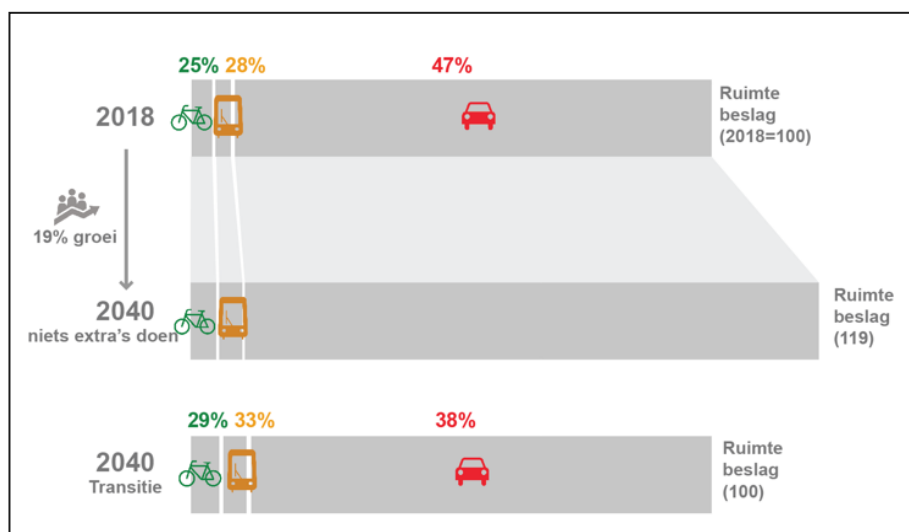
Figuur 2.1: Mobiliteitsstrategie

Verdichting van het stedelijk netwerk levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobilititeit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 2.2). Juist in hoogstedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik en dus ook naar de parkeernorm.

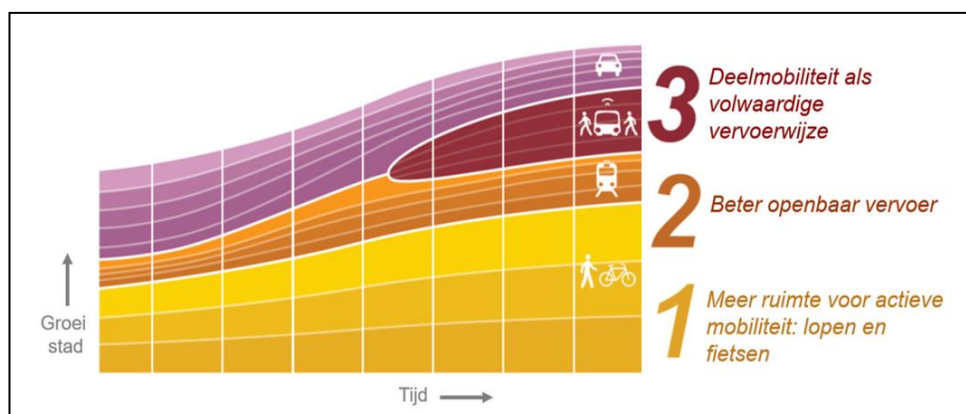


Figuur 2.2: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon

Zonder investeringen in duurzame mobiliteit ontstaat een steeds grotere vraag naar ruimte voor auto-infrastructuur in de toekomst (zie figuur 2.3) als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de ruimte schaars is, wordt het steeds lastiger om daar invulling aan te geven. Ook daarom is het nodig om alternatieve mobiliteit te stimuleren en het autogebruik te beperken (zie figuur 2.4).



Figuur 2.3: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit

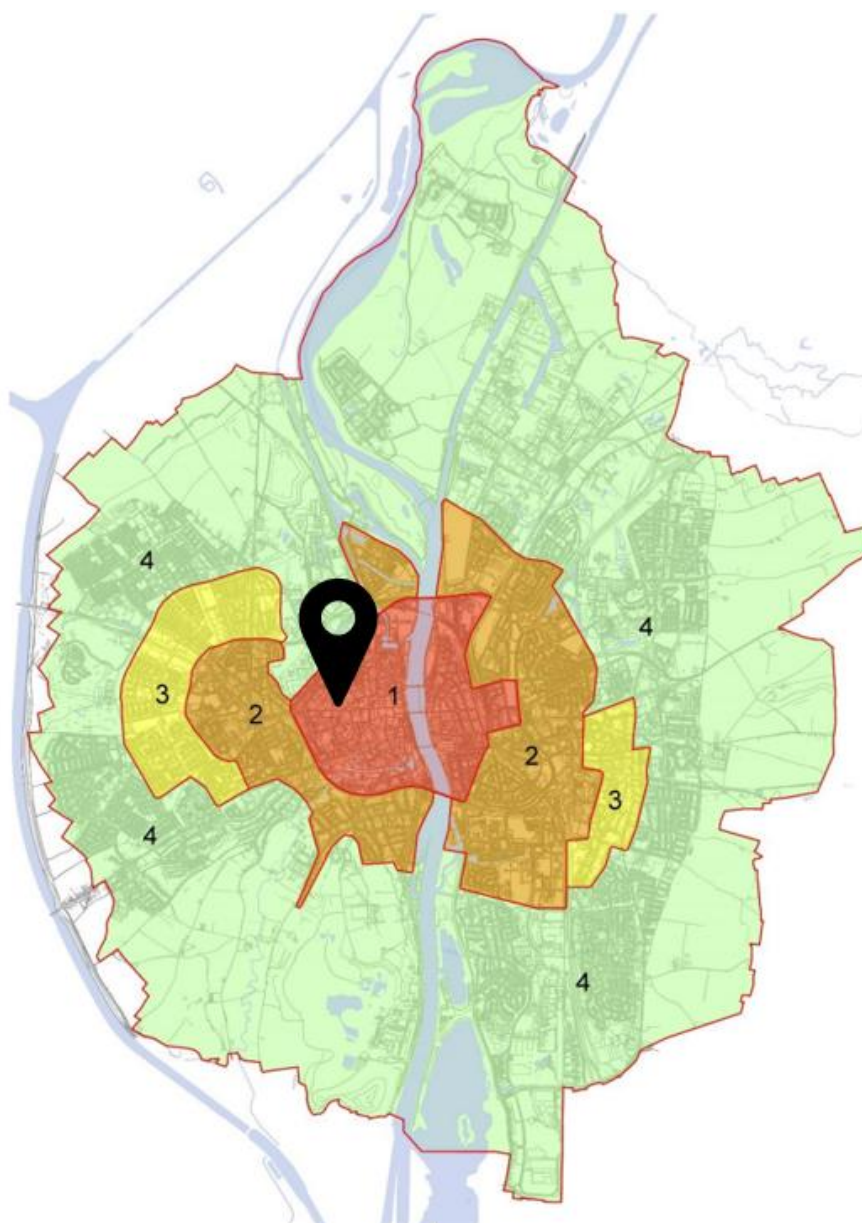


Figuur 2.4: Mobiliteitstransitie nodig om bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelen te bereiken

Om invulling te geven aan duurzame mobiliteit wordt ingezet op een vraagsturend in plaats van vraagvolgend parkeerbeleid voor het terrein van De Beyart. Dit is een afwijking ten opzichte van de huidige situatie: op dit moment kan iedereen parkeren bij De Beyart (dus vraagvolgend parkeerbeleid). Het vraagsturend parkeerbeleid moet zorgen voor minder verkeersbewegingen in de omgeving, het beperken van het autogebruik en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen (lopen, fietsen en openbaar vervoer).

3. Autoparkeerbehoefte

De vigerende parkeernormen van de gemeente Maastricht zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen 2021. De projectlocatie bevindt zich in zone 1 (dynamisch gebied, zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Gebiedsindeling parkeernormen Nota parkeernormen 2021

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de omvang van een functie te vermenigvuldigen met de vigerende parkeernorm. De minimale parkeernormen zijn weergegeven in tabel 3.1.

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)
Bezoekersnormen	Per woning	0,1
Woning, groter dan 110 m ²	Per woning	0,8
Woning, tussen 60 en 110 m ²	Per woning	0,7
Woning, tussen 30 en 60 m ²	Per woning	0,5
Woning, kleiner dan 30 m ² (tiny house)	Per woning	0,2
Woning, sociale huur, grondgebonden*	Per woning	0,5
Woning, sociale huur, gestapeld (appartement)*	Per woning	0,3
Kamerverhuur, niet-studenten**	Per kamer	0,4
Kamerverhuur, studenten (campuscontract)**	Per kamer	0,2
Serviceflat/aanleunwoning	Per woning	0,1

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,4
Apotheek	Per apotheek	1,8
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0,7
Consultatiebureau	Per behandelkamer	0,8
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,1
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,1
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,0
Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	1,1
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1
Verpleeg- en verzorgingshuis	Per wooneenheid	0,5

Tabel 3.1: Parkeernormen gemeente Maastricht (Nota parkeernormen 2021)

Voor de 'aanleunwoningen' geldt de parkeernorm voor serviceflat/aanleunwoning. Voor de 'PG/Somatiek' geldt de parkeernorm voor verpleeg- en verzorgingshuis.

Voor de aanleunwoning is gerekend met een hogere parkeernorm dan het gemeentelijke parkeernormenbeleid aangeeft: 0,3 parkeerplaats per wooneenheid in plaats van 0,1 parkeerplaats per wooneenheid.

In het gemeentelijk parkeerbeleid wordt uitgegaan van de minimale kencijfers van het CROW. In verband met de mogelijke aanwezigheid van een fitte partner wordt het gemiddelde kencijfer gehanteerd (zie tabel 3.2.).

Het autobezit onder bewoners van de aanleunwoningen wordt periodiek gemonitord, zodat tijdig kan worden bijgestuurd.

Serviceflat								
	Parkeerkencijfers (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,5	0,1	0,5	0,7	1,2	0,9	1,3
Sterk stedelijk	0,2	0,6	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4
Matig stedelijk	0,8	1,3	0,9	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4
Weinig stedelijk	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4
Niet stedelijk	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4

Tabel 3.2: CROW parkeerkencijfers voor een serviceflat/aanleunwoning (bron: CBS publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren')

De gekozen parkeernormen voor De Beyart zijn weergegeven in tabel 3.3.

	parkeernorm	aandeel bezoek
verpleeg- en verzorgingshuis (PG/Somatiek)	0,5	per wooneenheid 57%
aanleunwoning/serviceflat	0,3	per appartement 0,1

Tabel 3.3: Gekozen parkeernormen

De voorzieningen zijn ondersteunende functies voor de woon-zorgappartementen (en eventueel voor omwonenden). Er wordt daarmee geen parkeerbehoefte verwacht voor deze functie.

De ongewogen parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 3.4. Het laden en lossen van goederen gebeurt buiten de parkeergarage in een laad- en loszone. De genoemde aantallen in tabel 3.4 zijn daarom uitsluitend auto's.

		aantal	norm	totaal	aandeel werknemers	aandeel bezoekers	aandeel bewoners
A1 - Beyart Hoofdgebouw fase 1	aanleunwoning	60	0,3	18	0	6	12
A2 - Beyart Hoofdgebouw fase 2	aanleunwoning	68	0,3	20,4	0	6,8	13,6
A3 - Beyart	voorzieningen	0	0	0	0	0	0
B - Voorhuis	Somatiek	28	0,5	14	6	8	0
C/G	PG/Somatiek	106	0,5	53	22,8	30,2	0
D - Lidwina Paviljoen	PG/Somatiek	28	0,5	14	6,0	8,0	0
E - Poortgebouw	voorzieningen	0	0	0	0	0	0
F - Nieuwbouw Hoogfrankrijk	aanleunwoning	60	0,3	18	0	6	12
totaal		350		137,4	34,8	65,0	37,6

Tabel 3.4: Ongewogen parkeerbehoefte

Niet op alle momenten is de parkeerbehoefte even hoog. Om die reden wordt gewerkt met aanwezigheidspercentages. De bewoners die een eigen parkeerplaats op eigen terrein van De Beyart hebben, delen deze niet met andere doelgroepen. Om die reden is het aanwezigheidspercentage voor bewoners 100% op alle momenten van de week. Voor bezoekers is aangesloten bij de aanwezigheidspercentages uit het parkeernormenbeleid. Voor de aanwezigheidspercentages voor werknemers is aangesloten bij een parkeeronderzoek dat uitgevoerd is voor de bestaande zorgeenheden in 2023. In tabel 3.5 zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
werknemers	100%	100%	25%	25%	25%	100%	25%	100%

Tabel 3.5: Aanwezigheidspercentages

De parkeerbehoefte per moment van de week en de parkeerbalans zijn beschreven in hoofdstuk 4. In dat hoofdstuk is ook beschreven welke deel van de parkeerbehoefte opgelost wordt op eigen terrein van De Beyart en welk deel op afstand.

4. Parkeerbalans auto

4.1 Inleiding

Het beperken van gemotoriseerd verkeer door het historische stadscentrum van Maastricht is een beleidsdoelstelling van de gemeente. Dit wordt onder meer vertaald in een lage parkeernorm in het centrum (zone 1). De gemeente en Rosewood Group B.V. voeren een sturend in plaats van volgend parkeerbeleid. Het is onwenselijk de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein af te wikkelen, omdat dit leidt tot een verminderd woon- en leefklimaat op het terrein van De Beyart en in de omgeving.

4.2 Acceptabele loopafstanden

De acceptabele loopafstanden zijn conform de Nota Parkeernormen 2021:

- medici: zo dicht mogelijk bij de voordeur;
- bewoners: 400 meter;
- bezoekers woningen: 600 meter;
- werknemers: maximaal 800 meter.

4.3 Parkeeraanbod De Beyart

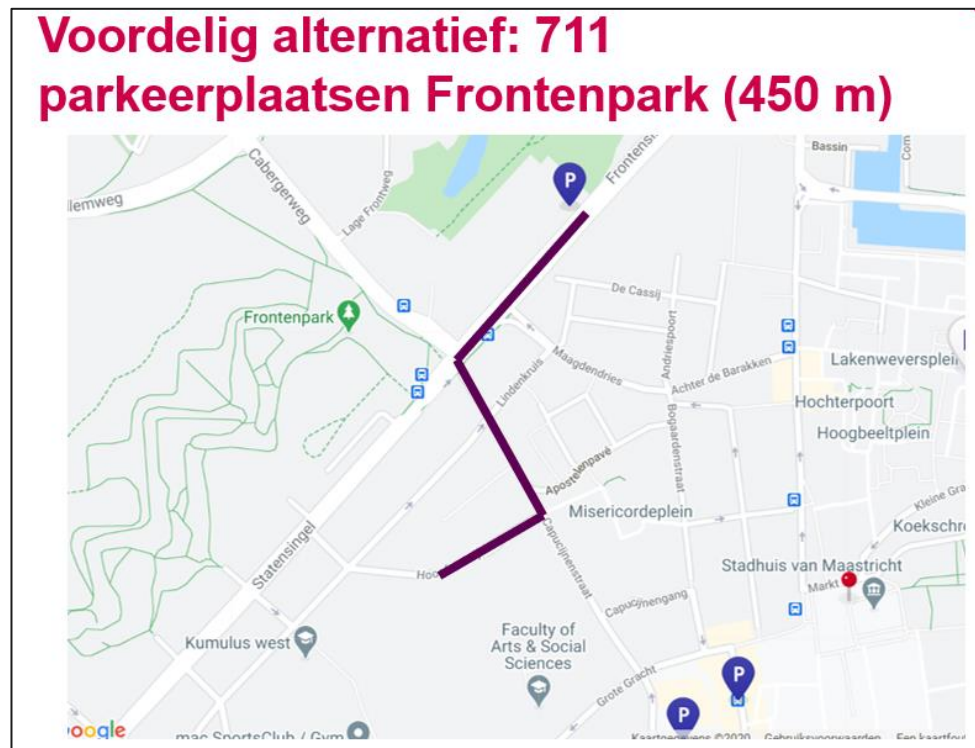
Om bij het gemeentelijke beleid aan te sluiten, wil Rosewood Group B.V. voor een deel kiezen voor parkeren op eigen terrein (totaal parkeeraanbod exclusief laden en lossen: 60 parkeerplaatsen) en voor een deel parkeren op afstand. Met het woonzorgcentrum heeft Rosewood Group B.V. de afspraak gemaakt om 40 parkeerplaatsen op eigen terrein aan te bieden. Algemeen geldt dat parkeren op eigen terrein wordt aangeboden voor wie het nodig is (medici, deel van de bewoners, mantelzorgers). Voor overige doelgroepen (overige bewoners, werknemers en bezoekers) wordt parkeren op afstand aangeboden. Hierover zijn door Rosewood Group B.V. principeafspraken gemaakt met Q-park.

4.4 Parkeren op afstand

In de directe omgeving van de Beyart is een vergunninghoudersgebied (onder meer geldig in Hoogfrankrijk). Bewoners en medewerkers van het plangebied De Beyart komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte in de omliggende straten. Bezoekers kunnen niet parkeren in het vergunninghoudersgebied.

Het parkeren op afstand (een deel van de bewoners/werknemers/bezoekers) vindt zoveel mogelijk plaats in de directe nabijheid van de hoofdwegenstructuur, die om het historische

centrum loopt. Een voorbeeld van een dergelijke parkeervoorziening is het Q-Park Frontenpark (of een vergelijkbare parkeergelegenheid), zie figuur 4.1.



Figuur 4.1: Parkeerterrein Frontenpark ligt op 450 meter lopen

4.5 Parkeermanagementsysteem

Om zoekverkeer naar een parkeerplaats te vermijden, wordt gewerkt met een parkeermanagementsysteem voor het parkeerterrein van De Beyart. Gebruikers van een parkeerplaats op het terrein van De Beyart weten aan de hand van een reserveringssysteem (op het kenteken van het voertuig) van tevoren of zij daar kunnen parkeren, zodat zoekverkeer in straten rondom het plangebied wordt voorkomen. De parkeervoorziening bij De Beyart wordt afgesloten met een slagboom. Bij herkenning van het kenteken (parkeerrecht/reservering) door een camera, gaat de slagboom automatisch open. Alleen gebruikers met een 'parkeerrecht/reservering' voor de parkeervoorziening op eigen terrein kunnen het terrein oprijden.

4.6 Parkeerbalans

Voor de parkeerbalans zijn de volgende aspecten van belang:

- de parkeerplaatsen in de gebouwde parkeervoorziening op het terrein van De Beyart zijn voor bewoners, medici en mantelzorgers;

- de overige bewoners, werknemers en bezoekers parkeren op afstand (parkeerterrein Frontenpark of een vergelijkbare parkeergelegenheid);
- de parkeernormen van de gemeente Maastricht (Nota parkeernormen 2021) vormen de basis voor de parkeerbehoefteberekening.

Werknemers in de nachtdienst kunnen altijd op eigen terrein parkeren, zodat zij 's nachts niet ver hoeven te lopen.

In de parkeerbalans is rekening gehouden met het volgende:

- 60 parkeerplaatsen beschikbaar op eigen terrein;
- parkeerbehoeft bewoners: 40% op eigen terrein, overige 60% op afstand;
- parkeerbehoeft bezoekers: 20% op eigen terrein, overige 80% op afstand;
- parkeerbehoeft werknemers: 40 parkeerplaatsen beschikbaar voor werknemers van het woonzorgcentrum.

Uit hoofdstuk 3 bleek (zie tabel 3.5) dat de ongewogen parkeerbehoeft (= programma x parkeernorm) 137,4 (138) parkeerplaatsen is. In de ongewogen parkeerbehoeft is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen (berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages in tabel 3.6). Tevens is nog geen onderscheid gemaakt naar het eigen terrein en het parkeerterrein op afstand. De parkeerbehoeft per moment van de week voor het eigen terrein en het parkeerterrein op afstand is weergegeven in tabel 4.1. Op het drukste moment, de zondagmiddag, zijn 59 parkeerplaatsen nodig op eigen terrein (met 60 parkeerplaatsen). Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

	programma x parkeernorm	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
eigen terrein									
bewoners	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
bezoekers	13,0	1,3	2,6	10,4	9,1	0,0	7,8	13,0	9,1
werknemers	34,8	34,8	34,8	8,7	8,7	8,7	34,8	8,7	34,8
subtotaal	62,8	51,2	52,5	34,1	32,8	23,7	57,7	36,7	59,0
afgerond	63	52	53	35	33	24	58	37	59
op afstand									
bewoners	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6
bezoekers	52,0	5,2	10,4	41,6	36,4	0,0	31,2	52,0	36,4
werknemers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
subtotaal	74,6	27,8	33,0	64,1	58,9	22,6	53,7	74,5	58,9
afgerond	75	28	33	65	59	23	54	75	59
totaal	137,4	78,9	85,4	98,3	91,8	46,3	111,4	111,3	117,9
afgerond	138	79	86	99	92	47	115	112	118

Tabel 4.1: Parkeerbehoeft per moment van de week

5. Fietsparkeerbehoefte

In de Nota parkeernormen zijn de volgende kwaliteitseisen opgenomen voor de fietsparkeervoorziening:

- Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur.
- Fietsstellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad fietsparkeren van CROW.
- Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer.
- De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw.
- In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten.

De fietsparkeernormen zijn weergegeven in tabel 5.1.

Diverse functies

Functie	Eenheid	Heel Maastricht
Rij- en vrijstaande woning	Per woning	5,0
Appartement	Per woning	2,0
Kamerverhuur	Per kamer	1,0
Woningen (bezoekers)	Per woning	0,5
Kantoor (personeel)	Per 100 m² bvo	0,7
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m² bvo	3,0
Winkelcentrum	Per 100 m² bvo	1,5
Supermarkt	Per 100 m² bvo	1,6
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	0,1
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	0,1
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m² bvo	10,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,2
ROC (leerlingen)	Per 100 m² bvo	8,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,6
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m² bvo	1,0
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,3
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	22,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m² bvo	0,3
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,2
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	2,0
Bioscoop	Per 100 m² bvo	0,8
Fitness	Per 100 m² bvo	1,1
Museum	Per 100 m² bvo	0,5
Sporthal	Per 100 m² bvo	1,4
Sportveld	Per 100 m² bvo	33,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	10,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m² bassin	15,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m² bassin	11,0
Fastfoodrestaurant	Per locatie	5,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m² bvo	8,0
Restaurant (luxe)	Per 100 m² bvo	2,0
Busstation	Per halterende buslijn	23,0
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,2

Tabel 5.1: Fietsparkeernormen Nota parkeernormen 2021

Voor aanleunwoningen en het verpleeg- en verzorgingshuis (PG/Somatiek) zijn geen fietsparkeernormen opgenomen.

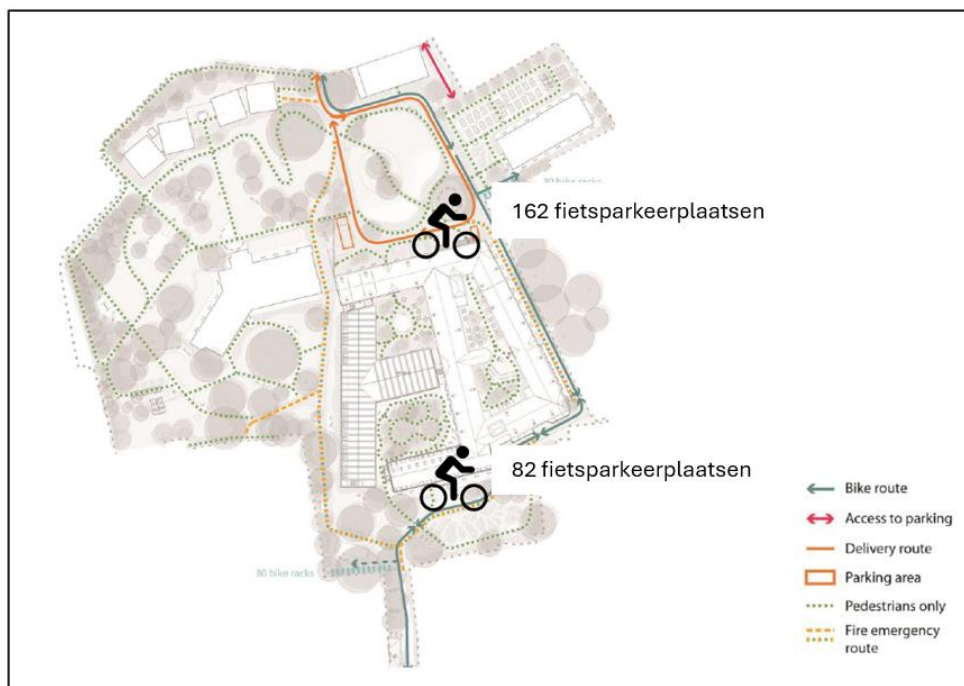
Voor aanleunwoningen en verpleeg- en verzorgingshuis is aangesloten bij de functie 'ziekenhuis': 0,3 fietsparkeerplaats per 100 m² bvo (bezoekers) en 0,2 fietsparkeerplaats per 100 m² bvo (werknemers). Het gehele complex is circa 30.000 m² bvo groot (exclusief de parkeergarage). De fietsparkeerbehoefte is daarmee: $30.000 / 100 \times (0,3 + 0,2) = 150$ fietsparkeerplaatsen.

Voor voldoende fitte bewoners van de aanleunwoningen is aanvullend 0,5 fietsparkeerplaats opgenomen. De aanvullende fietsparkeerbehoefte is daarmee: $188 \times 0,5 = 94$ fietsparkeerplaatsen.

De fietsparkeerplaatsen liggen dichtbij het hoofdgebouw in vergelijking met het autoparkeerterrein. De fietsparkeerplaatsen zijn te bereiken via de fietsroute over het terrein van De Beyart.

Voor bezoekers worden openbaar toegankelijke fietsparkeerplaatsen aangelegd. Bewoners en werknemers stallen de fiets in een afsluitbare fietsparkeervoorziening.

De fietsparkeerlocaties zijn weergegeven in figuur 4.1. Aan de noordzijde van het hoofdgebouw worden 162 fietsparkeerplaatsen aangelegd en aan de zuidzijde 82 fietsparkeerplaatsen.



Figuur 4.1: Fietsroutes en fietsparkeerlocaties

6. Verkeersgeneratie

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de verkeersgeneratie van De Beyart bepaald. Inzicht hierin is nodig om te bepalen welke verkeersstromen er ontstaan van/naar de projectlocatie De Beyart & van/naar de parkeerlocatie op afstand en wat dat betekent voor de omgeving.

6.2 Huidige situatie

Met behulp van een camera is een verkeerstelling gehouden bij de in-/uitgang van het huidige parkeerterrein bij De Beyart. De telling is gehouden van dinsdag 28 februari t/m maandag 13 maart 2023. De resultaten zijn weergegeven in tabel 6.1. Op dit moment is de verkeersgeneratie per gemiddeld weekdagetmaal 332 motorvoertuigbewegingen per etmaal en per gemiddelde werkdagetmaal 370 motorvoertuigbewegingen.

	datum	aantal
dinsdag	28-2-2023	388
woensdag	1-3-2023	402
donderdag	2-3-2023	370
vrijdag	3-3-2023	318
zaterdag	4-3-2023	274
zondag	5-3-2023	216
maandag	6-3-2023	328
dinsdag	7-3-2023	390
woensdag	8-3-2023	372
donderdag	9-3-2023	398
vrijdag	10-3-2023	344
zaterdag	11-3-2023	246
zondag	12-3-2023	222
maandag	13-3-2023	388
gemiddelde werkdag		370
gemiddelde weekdag		332

Tabel 6.1: Huidige verkeersgeneratie (in motorvoertuigbewegingen per etmaal)

6.3 Toekomstige situatie

6.3.1 Aanleunwoningen

De verkeersgeneratie van de aanleunwoningen is bepaald aan de hand van de verkeersgeneratiekencijfers uit CROW publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren'):

- de parkeernorm 0,3 parkeerplaats per eenheid (met aandeel bezoek 0,1 parkeerplaats per eenheid);
- De bijbehorende verkeersgeneratie voor het bewonersdeel is 0,8 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. De werkdagintensiteit is 11% hoger.
- De totale verkeersgeneratie is: $188 \times 0,8 = 150$ motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal en 167 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.
- Het onderscheid tussen bewoners en bezoekers is als volgt:
 - weekdag: respectievelijk 100 en 50 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
 - werkdag: respectievelijk 111 en 56 motorvoertuigbewegingen per etmaal

Voor de verdeling van het verkeer geldt het volgende:

- 40% van de bewoners heeft een eigen parkeerplaats op het terrein van De Beyart. Dit betekent dat 40% van de verkeersgeneratie van/naar De Beyart zal rijden en 60% van/naar de parkeerlocatie op afstand.
- 20% van de bezoekers parkeert op het terrein van De Beyart. Dit betekent dat 20% van de verkeersgeneratie van/naar De Beyart zal rijden en 80% van/naar de parkeerlocatie op afstand.

De verkeersgeneratie van/naar De Beyart is weergegeven in tabel 6.1.

woningen met beperkte zorgvraag	weekdag	werkdag
bewoners 40%	40	44
bezoekers 20%	10	11
totaal	50	55

Tabel 6.1: Verkeersgeneratie per weekdagemaal van/naar De Beyart (in motorvoertuigbewegingen per etmaal)

6.3.2 Werknemers (PG/somatiek)

Voor de werknemers van de PG/somatiek (verpleeg- en verzorgingshuis) is geen verkeersgeneratiecijfer beschikbaar in CROW publicatie 381. Om die reden is de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de toekomstige parkeerbehoefte van de werknemers.

De parkeerbehoefte voor werknemers is 40 parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeerplaatsen worden per etmaal 3 x gewisseld (in verband met wisseldiensten). De verkeersgeneratie is daarmee:

- werknemers PG/somatiek: $40 \times 3 \times 2$ ritten = **240 motorvoertuigbewegingen per etmaal**.

6.3.3 Bezoekers van de zorgappartementen (PG/somatiek)

Voor de bezoekers van de PG/somatiek (verpleeg- en verzorgingshuis) is geen verkeersgeneratiecijfer beschikbaar in CROW publicatie 381. Om die reden is de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de parkeerbehoefte van de bezoekers van de zorgappartementen.

De verkeersgeneratie van de bezoekers van de PG/somatiek is bepaald aan de hand van het aantal benodigde parkeerplaatsen per dagdeel. Vervolgens is dit aantal vermenigvuldigd met 2 ritten. Voor de ochtend en avond is gerekend met 1x bezoek, voor de middag met 2x bezoek. In tabel 6.2 is de verkeersgeneratie per weekdagemaal weergegeven.

	aanwezigheidspercentage bezoekers	aantal		totaal
ochtend	10%	2	ritten	0,2
middag	20%	4	ritten	0,8
avond	80%	2	ritten	1,6
verkeersgeneratie per parkeerplaats				2,6

Tabel 6.2: Verkeersgeneratie per weekdagemaal

Voor de PG/Somatiek zijn 46,2 parkeerplaatsen voor bezoekers nodig (zie tabel 3.4). 20% daarvan parkeert op eigen terrein ($20\% \times 46,2 = 9,2$ parkeerplaatsen).

De verkeersgeneratie voor het terrein De Beyart is als volgt:

- $9,2$ parkeerplaatsen $\times 2,6 = 24$ motorvoertuigbewegingen per etmaal;

De verkeersgeneratie voor het parkeerterrein op afstand is als volgt:

- 37 parkeerplaatsen $\times 2,6 = 96$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

6.4 Totaal

De verkeersgeneratie is samengevat weergegeven in tabel 6.3. In de berekening is aanvullend rekening gehouden met 25 verkeersbewegingen voor logistiek. Deels is dat opgenomen in het CROW kencijfer (voor de aanleunwoningen). Voor de PG/somatiek is aanvullend gerekend met 25 verkeersbewegingen.

	De Beyart
aanleunwoningen	50
werknemers PG/somatiek	240
bezoekers PG/somatiek	24
logistiek	25
totaal	339

Tabel 6.3: Samenvatting verkeersgeneratie per weekdagemaal van/naar terrein De Beyart

De verkeersgeneratie van/naar het parkeerterrein De Beyart in de plansituatie (339 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal) is iets hoger dan in de huidige situatie (332 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal).

In de verkeerstoets voor de omgeving is 'worst case' gerekend door de verkeersgeneratie van de plansituatie in zijn geheel toe te delen bovenop de verkeersdruk in de referentiesituatie.

Aankomende ritten worden via de volgende routes verwacht:

- Brusselsestraat – Herbenusstraat – Hoogfrankrijk (25% van verkeersgeneratie);
- Cabergerweg – Statensingel – Kazemattenstraat (25% van verkeersgeneratie).

Vertrekkende ritten worden via de volgende routes verwacht:

- Hoogfrankrijk – Laagfrankrijk – Statensingel richting zuiden (25% van verkeersgeneratie);
- Hoogfrankrijk – Capucijnenstraat – Lindenkruis – Maagdendries – Frontensingel (25% van de verkeersgeneratie).

Voor de omliggende straten is de verkeersdruk (bron: milieumodel) weergegeven in tabel 6.4. In al deze straten is er sprake van een verblijfsgebied, waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

	2019 referentie	2030 referentie	2030 plan
Laagfrankrijk	1.317	1.200	1.260
Capucijnenstraat	2.462	2.103	2.170
Lindenkrus	3.140	3.019	3.090
Hoogfrankrijk (westzijde)	269	274	470
Hoogfrankrijk (oostzijde)	262	270	340
Herbenusstraat	1.081	1.008	1.150

Tabel 6.4: Verkeersdruk in omliggende straten (etmaalperiode)

Tot een verkeersdruk van 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal is er sprake van een acceptabele verkeersdruk binnen een 30 km/h zone en verblijfsgebied. Al de wegvakken voldoen hieraan.

Hoogfrankrijk is een relatief rustige straat op dit moment. Op deze straat is er relatief sprake van een hoge groei. De verkeersdruk blijft echter onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat het bij deze verkeersdruk mogelijk is dat kinderen op straat veilig kunnen spelen.

Geconcludeerd wordt dat de extra verkeersdruk kan op een acceptabele wijze verwerkt worden in het omliggende wegennet.

7. Conclusie

Het uit 1894 daterende klooster De Beyart in Maastricht, gelegen in de buurt van het Vrijthof, is verkocht en staat op de agenda om te worden ontwikkeld. Het gebouw zal gefaseerd getransformeerd worden.

Het beperken van gemotoriseerd verkeer door het historische stadscentrum van Maastricht is een beleidsdoelstelling van de gemeente. Dit wordt onder meer vertaald in een lage parkeernorm in het centrum (zone 1). De gemeente en Rosewood Group B.V. voeren een sturend in plaats van volgend parkeerbeleid. Het is onwenselijk de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein af te wikkelen, omdat dit leidt tot een verminderd woon- en leefklimaat op het terrein van De Beyart en in de omgeving.

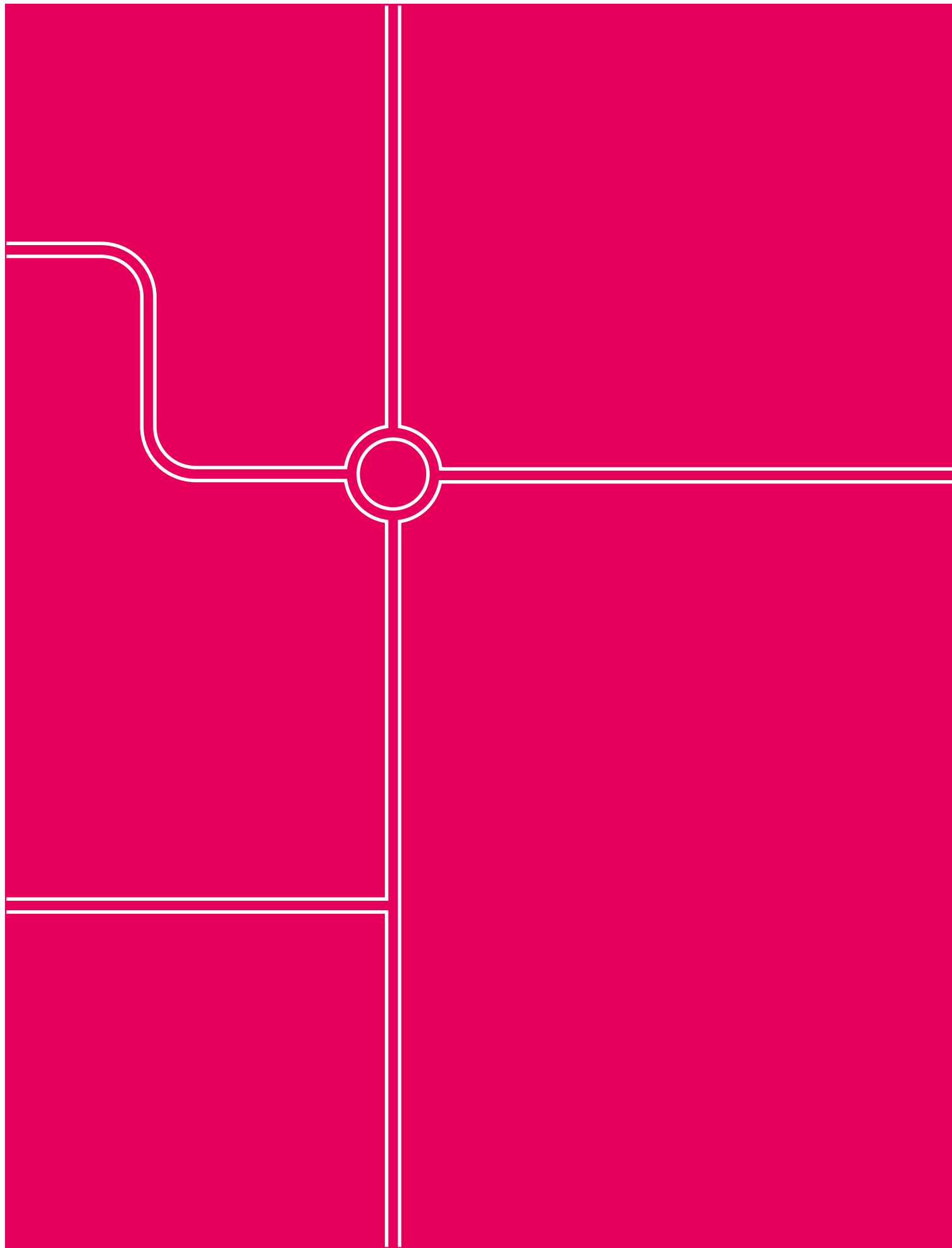
Uit dit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte als volgt is:

- gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein: 59 parkeerplaatsen
- parkeervoorziening op afstand: 75 parkeerplaatsen.

Op eigen terrein worden 60 parkeerplaatsen aangeboden. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie. Met behulp van een parkeermanagementsysteem wordt het reserveren van parkeerplaatsen op eigen terrein geregeld. Hiermee wordt voorkomen dat er onduidelijkheid onder werknemers/bewoners/bezoekers en daarmee zoekverkeer ontstaat.

De verkeersgeneratie van/naar De Beyart is: 339 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dat is iets hoger dan de huidige situatie: 332 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Het verkeer verdeelt zich over verschillende routes. In de omliggende straten is er sprake van een verblijfsgebied/30 km/h zone. De verkeersdruk blijft binnen acceptabele waarden die gelden voor een verkeersveilige situatie binnen een verblijfsgebied. Er is sprake van een acceptabele verkeerssituatie.



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