



www.buurtbalans.nl

secretariaat@buurtbalans.nl



Secretariaat BuurtNetWerk
Limmel
Emmausstraat 65
6222 CH MAASTRICHT
buurtraadlimmel@gmail.com



<https://maastricht.fietsersbond.nl/>

**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 14-10-2021
No. 2021.29443 (Ruimte)
No. 2021.29444 (Raad)**

Maastricht, 14 oktober 2021

Geachte raadsleden,

Een brede alliantie aan partijen; Milieudefensie Maastricht, Fietsersbond Maastricht, diverse Buurtnetwerken van Brusselsepoort tot Limmel en stichting Buurtbalans vragen opnieuw uw aandacht voor het Parkeren op afstand-beleid. Op 19 oktober bespreekt en besluit uw raad het Parkeren op afstand-beleid. Dit beleid heeft grote consequenties voor de stad op het vlak van gezondheid, welzijn voor de inwoners en bezoekers van de stad, de economie van de stad en de gemeentelijke financiën.

Onze hoofdboodschap blijft: Park+ Ride-voorzieningen (hierna P+R) horen aan de rand van de gemeente. Waar gewoond wordt begint immers de stad. Dat is en blijft ons credo! En zorg voor een evenredige verdeling van de stedelijke parkeerdruk.

Gezondheid

Parkeren op afstand, de naam zegt het al, moet ook echt op afstand plaatsvinden wil het het gewenste effect bereiken. Uit een in opdracht van RIVM uitgevoerd wetenschappelijk onderzoek blijkt dat wonen in de buurt van een snelweg of drukke weg leidt tot negatieve gezondheidseffecten. De effecten zijn binnen een afstand van 1000 meter vanaf een drukke weg meetbaar. De gezondheid van de inwoners is een belangrijke zorg voor Maastricht. Maastricht meet grosso modo 7 bij 7 km van woongebied tot woongebied. Het is dus een compacte stad. De grote verkeerswegen door de stad in het bijzonder de A2, Noorderbrug en Kennedybrug hebben grote impact.

Eind september 2021 zijn de advieswaarden voor lucht door de WHO gehalveerd. Ook bij lagere concentraties blijken er nog teveel negatieve gezondheidseffecten. De gemeente Maastricht heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA), gebaseerd op deze WHO advieswaarden, ondertekend. Het SLA is niet haalbaar met parkeerbeleid in woonwijken in plaats van aan de rand van de stad!

Kiezen voor P+R's aan de rand van de stad is kiezen voor een zo gezond mogelijke lucht in de hele stad, verlicht de verkeersdruk en verhoogd de verkeersveiligheid.

Welzijn voor inwoners en bezoekers

De impact van auto's en zeker vrachtauto's op de beleving is groot. Naast de impact op de luchtkwaliteit is er nog de geluidsoverlast, verkeersveiligheid en de grote oppervlaktes die parkeerterreinen innemen. Alle reden dus om ze zo vroeg mogelijk te laten parkeren, aan de rand van de gemeente. Zo voorkom je bovendien ook dat er sociaal onveilige zones ontstaan tussen binnenstad en buitenwijk. Verlaten parkeerterreinen tussen de randen van de binnenstad en woonbuurten zijn plekken waar het vaak onveilig is en daardoor ook sociaal onveilig voelt. Als je enkele grootschalige P+R's maakt kun je er voorzieningen bij maken en ook is dan fysieke beveiliging betaalbaar. Landelijk expertisecentrum Natuur- en Milieu pleit ook voor de aanleg van P+R's aan de rand van de stad (gemeentegrens) in haar documenten.

Economie van de stad

Uit diverse studies (o.a. Van Natuur- en Milieu) blijkt dat autovrije zones en autoluwe zones enorm worden gewaardeerd door bezoekers en eigen inwoners van de stad. Het nodigt uit tot langer verblijf en meer bestedingen. Auto's moeten dus niet zover de stad in worden gehaald maar eerder worden afgevangen. Auto's laten parkeren in de binnenstad of tussen binnenstad en buitenwijk in is dus eerder slecht voor de economie.

Gemeentelijke financiën

Wanneer er P+R's gepland worden tussen de binnenstad en de buitenwijk in worden er nu dure voorzieningen aangelegd die al binnen afzienbare tijd weer verplaatst dienen te worden.

Immers ZES is ingevoerd (tussen Noorderbrug en Kennedybrug, een gebied van circa 2,5 bij 2,5 km) en de Milieuzone zit er aan te komen. Deze zijn nu beiden erg klein van omvang. Wil je deze kunnen uitbreiden dan moeten er geen grote investeringen gedaan worden in de aanleg van P+R's die we

binnen enkele jaren moeten gaan verplaatsen richting de rand van de gemeente of in een regionale voorziening (Vliegveld Beek). De verscherpte ambities van het Klimaatakkoord geven alle reden om een en ander te versnellen. Maak dus als Maastricht niet de fout die grote steden in de Randstad al gemaakt hebben. Een parking, zeker een gebouwde voorziening, aanleggen tussen binnenstad en buitenwijk in is water naar de zee dragen.

Overigens heeft Natuur- en Milieu in hun meest recente rapportage (van 12 oktober 2021) haar zorgen geuit over de kleine ZES-zones. Maastricht scoort daar niet goed in. We citeren:” *Opvallend is dat de aangekondigde zones vaak alleen voor het centrum gaan gelden en niet voor (delen van) omliggende wijken, terwijl dit wel was afgesproken in het Klimaatakkoord. Slechts een derde van de gemeenten, waarvan de omvang van de zone nu bekend is, kiest voor een grote zone. Dat is jammer. Kleinere zones maken de overstap naar zero-emissie voertuigen minder aantrekkelijk en zorgen voor minder CO2-reductie*”.

Buurtten aan Noorderbrug en Kennedybrug worden onevenredig zwaar belast nu en bij uitbreiding

Uit onderzoek blijkt dat het verkeer op bovengenoemde bruggen fors gegroeid is. Dit heeft voor de bewoners van de buurten die gelegen zijn langs deze bruggen en de nabijheid van beide verkeersassen een enorm negatieve impact op het welzijn en gezondheid van de inwoners. Uit onderzoek van de GGD Gelderland-Midden blijkt dat een aanzienlijk deel van de totale ziektelast wordt veroorzaakt door luchtverontreiniging van verkeer op en nabij drukke verkeerswegen in de stad.

Waar de ambitie is om de Kennedybrug verkeersluwer te maken (waar de praktijk het tegenovergestelde laat zien) is de ambitie om het verkeer op de Noorderbrug te vergroten richting 80.000 voertuigen per etmaal! Dat is bijna het niveau van de A2 zelf! Nazareth, Wyckerpoort, Limmel, Brusselsepoort, Ravelijn en Boschpoort/ Boscherveld krijgen dan de volle laag. Dit kan zo niet langer, dit is onbehoorlijk bestuur! Alle reden om het verkeer al voordat ze deze woonbuurten bereikt af te vangen en via een goed openbaar vervoer naar en van Maastricht te brengen. Wij wijzen u erop dat het juist met name de buurten Brusselsepoort/ Ravelijn en Limmel zijn langs de Noorderbrug waar conform de voorliggende nota grote P+R's voorzien zijn tussen buurt en binnenstad in.

Ga maar na. De ambitie uit de nota is om 1500 extra parkeerplekken te realiseren. De tabel op pagina 25 van het document Parkeren op afstand gaat uit van de volgende mogelijkheden die samen met nog een aantal andere locaties in totaal 2350 plaatsen accommoderen waarvan er 1500 tenminste gereed moeten komen.

Voor Limmel staat op de lijst:

<input type="checkbox"/>	uitbreiden P+R noord	500
<input type="checkbox"/>	Nieuwe Limmelderweg	200
<input type="checkbox"/>	<u>Trega</u>	<u>800</u>
	Totaal	1500

Voor Brusselsepoort/ Ravelijn staat op de lijst:

<input type="checkbox"/>	Via Regia	250
<input type="checkbox"/>	P+W Frontenweg	200
<input type="checkbox"/>	<u>Fort Willemweg</u>	<u>100</u>
	Totaal	550

Limmel is dus voor 64% van de stedelijke behoefte in beeld en Brusselsepoort doet 21%! Dit accepteren deze buurten en ondertekenaars van deze brief niet.

Oproep

Wij hebben 2 verzoeken.

1. Uit de raadsronde begrepen wij dat er veel steun en sympathie was voor onze ideeën. We hopen dan ook dat u het voorliggend stuk gaat amenderen zodat het parkeren in Park+Ride's echt aan de rand van de gemeente plaats gaat vinden en of in regionaal verband wordt aangepakt waarbij wat ons betreft grootschalige parkeervoorzieningen bij Vliegveld Beek (voor Noord) ,en Kobbesweg (voor Zuid). Dit zijn gebieden waar niemand woont en die geschikt zijn vanwege ligging direct aan A2. In west is in Lanaken het grote parkeerterrein bij Euroscop geschikt (zeker als dit uitgebreid wordt in kader tram Hasselt- Maastricht). Net over de brug naar Vroenhoven is ook een parkeerterrein aanwezig dat mogelijk een deel van het verkeer uit België kan opvangen.
2. Zorg voor een evenredige verdeling van de stedelijke parkeerdruk. De huidige percentages voor Limmel en Brusselsepoort zijn onacceptabel. In het geval van Limmel. Parkeren uitbreiden op P+R noord en Nieuwe Limmelderweg is aan de rand van de stad. Dat past binnen onze uitgangspunten, parkeren op Trega dus niet.

Tot besluit willen we u meegeven dat wanneer de P&R's aan de rand van gemeente komen te liggen. dat daar een kans voor OV, deelfietsen en deelauto's ligt die de parkeerdruk en ruimtebeslag verminderen.

Wij wensen u veel wijsheid toe bij de besluitvorming.

Stichting Buurtbalans Milieudefensie Maastricht Fietsersbond BNW Brusselsepoort
en BNW Limmel,

voorzitter

voorzitter

voorzitter

lid