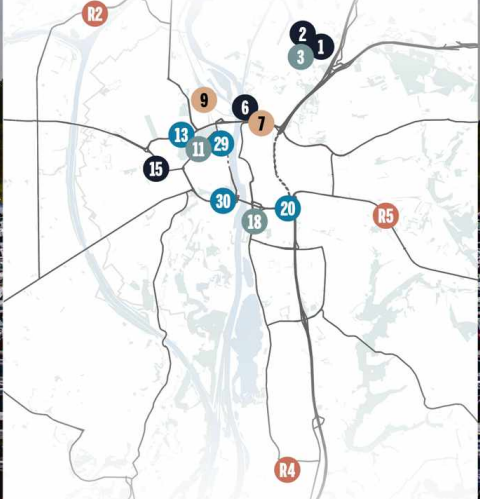




P+R's rondom Maastricht



Voorkeurslocaties

Uitbreiding P+R

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

Beter benutten bestaande voorziening

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

Overloopterrein

3. Galjoenweg
11. Lage Frontweg
18. Gouvernement

Kansrijke locaties op langere termijn

7. De Veye Noorderbrug
9. Bedrijfshallen Belvédère

Meest kansrijke regionale locaties

- R2. Europaplein Lanaken
- R4. P+R Eijsden
- R5. Het Keerpunt

Maastricht Aachen Airport ontbreekt bij de geplande P+R's.
© Mitchell Giebels / Gemeente Maastricht

ACHTERGROND PARKEREN

Is het vliegveld een brug te ver voor P+R naar Maastricht?

Waar wil je de auto's van bezoekers van Maastricht opvangen? Kan dat op een P+R bij het vliegveld? De discussie, vandaag in de gemeenteraad, gaat ook over 'bezoekers versus bewoners'.

DOOR JOOS PHILIPPENS
MAASTRICHT

Maastricht is een populaire stad voor dagjesmensen. Maar wat als je het blik steeds meer uit de binnenstad wilt weren, ook vanwege de luchtvervuiling? Grote P+R-parkeerplaatsen (Park + Ride) zijn een logische oplossing. Maar er is altijd wel een

wijk of buurt die tegensputtert. Tenzij je de P+R's lekker ver weg legt. Het lijkt de veilige optie, maar waarom kiest Maastricht daar niet voor? Dat vragen allerlei organisaties en een groeiend deel van de gemeenteraad zich af.

Laten we voor het bredere perspectief naar 2030 reizen. Dan staat de wet alleen nog de verkoop toe van emissieloze auto's. Price Waterhouse Cooper denkt dat er dan in Nederland al 1,9 miljoen elektrische auto's rondrijden, oftewel 20 procent van het totaal. Dat percentage gaat daarna logischerwijs hard stijgen.

Ook de gemeente Maastricht zit niet stil. Het stadscentrum wordt verkeersluwer. Beginnend in 2025 (en meer definitief vanaf 2030) bevoorraden elektrische bestelbusjes het centrum vanuit pakhuizen aan de rand van de stad. Vrachtwagens worden geweerd via camera's. Die kun je inzetten voor een milieuzone die meteen ook vervuilende auto's weert. Dan zet je die camera's extra effectief in.

De weigering van Duitsland om kentekengegevens door te spelen geeft in de lokale politiek echter vooralsnog de doorslag. Omdat (welgeteld) 1,5 procent van de auto's in de stad niet gecontroleerd kan worden, is er nog geen milieuzone. Maar het onderwerp staat binnenkort hernieuwd op de agenda.

Park + Ride

Aan bovengenoemde plannen wil de gemeente nu een schakel toevoegen. Meer P+R's om auto's buiten de stad te houden. Waar komen die 1500 extra parkeerplaatsen? Wethouder Gert-Jan Krabbendam bepleit onder meer een nieuwe P+R (250 plekken) aan de Via Regia. Logisch, want aan die kant van de stad is er een P+R-tekort. Het blik blijft dan weliswaar buiten het stadscentrum, maar het fijnstof reikt wel tot bijna aan het Emmaplein. Die P+R staat daarmee symbool voor de discussie 'dichtbij of ver weg'?

Wijken als Brusselsepoort en Limmel zijn de pechvogels: zij krijgen het overgrote deel van de beoogde nieuwe P+R-plekken op hun bord, met auto's die veelal over de Noorderbrug rijden. Die krijgt met mogelijk 80.000 voertuigen per dag veel te verstouwen; het komt aardig in de buurt van de 100.000 auto's die door de A2-tunnels razen. 'Onbehoorlijk bestuur,' vindt een coalitie van Milieudefensie, Buurtbalans, de Fietsersbond en de twee genoemde wijken.

Milieudefensie is al langer voorstander van een grote milieuzone die in elk geval ook de Kennedy- en Noorderbrug omvat. Alleen dan kun je fijnstoffen uit Maastricht weren. Dus: leg P+R's liever verderop, weg bij de bebouwing. De P+R bij Station Maastricht-Noord, relatief ver van de stad, is niet voor niets een succes. Eén treinhalte verderop ben je al in de binnenstad. Buurt netwerk Limmel had de P+R Tregaterrein

net geaccepteerd, in ruil voor eindelijk de nieuwe woonwijk aan de Maas. Maar spreekt nu toch een veto uit. Als bij station Noord weinig ruimte is voor uitbreiding, waarom dan niet Trega vervangen door Maastricht Aachen Airport?

Verbinding

Het vliegveld heeft geen treinhalt en de huidige busverbinding via dorpen duurt een half uur. Dat lijkt te lang, en de twee bussen per uur volstaan op topdagen ook zeker niet. Wat kosten extra snelbussen (afstand acht kilometer) naar het stadscentrum? De vraag is nu al of het beschikbare budget (3,5 miljoen) volstaat voor de huidige plannen.

Overlast voor buurten, fijnstof, geld, al deze ingrediënten vormen een ingewikkelde mix. De gemeenteraad moet dinsdag knopen doorhakken. Nieuwe P+R's verder van het stadscentrum, dat betekent vertraging, maar ongetwijfeld ook een aanzienlijk hogere rekening. Je kunt redeneren: dat is dan de prijs die woongenot in de wijken waard mag zijn.