

Verslag vergadering raadsronde raadszaal d.d. 26 mei 2015

Verslag: mevrouw Sinsel

Ondergrondse fiets- en scooterstalling station

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: de dames Barning, Van Loo, Meese en Nuyts en de heren Barendse, Bonder, Frijns, Geelen, Van der Gugten en Moers

Voorzitter: de heer Schoffeleers

College: wethouder Aarts

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

De voorzitter opent de vergadering om 20.05 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom. De voorzitter deelt mee dat het definitieve ontwerp van de ondergrondse fiets-/scooterstalling voorligt inclusief de beoogde kosten en de dekking. De raad wordt gevraagd om akkoord te gaan met het definitieve ontwerp, het investeringsbudget en de dekking respectievelijk de jaarlijkse exploitatiebijdrage en de dekking via de Kaderbrief 2015. Ook wordt de raad gevraagd het bestemmingplan ter inzage te leggen.

De voorzitter maakt allereerst de ronde om te bezien of het voorstel behandelbaar is, wat nog de punten zijn en of het stuk eventueel voor de raadsvergadering van vanavond nog kan worden geagendeerd.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Van Loo) heeft nog vragen. In 2014 is een bedrag van 12 miljoen euro genoemd. De investeringskosten zijn nu geraamd op 13 miljoen euro. De fractie vraagt een toelichting. Verder stelt de fractie vast dat de dekking ad 3.314.286 euro door ProRail wordt gedaan en dat intensief overleg wordt gevoerd om dit te verhogen naar 3,5 miljoen euro. Deze bijdrage wordt echter pas achteraf berekend en toegezegd. Waarom wordt hierover nog overlegd? In de collegenota van 14 november 2014 staat immers dat ProRail 3,5 miljoen euro hierin investeert. Wat zijn de eventuele consequenties als het mobiliteitsfonds het tekort moet opvullen? Verder vraagt de fractie waarom in het raadsvoorstel het bedrag van 220.000 euro bij de exploitatiekosten staat.

Het **CDA** (Geelen) wil het stuk graag bespreken. Het CDA wil graag spreken over de aantallen, de handhaving en vraagt waarom de haalbaarheidsstudies van de gele stations niet zijn bijgevoegd (de integraliteit). Daarnaast wil de fractie graag spreken over de herinrichting.

D66 (Barendse) vindt het stuk ook rijp voor behandeling. De fractie is blij met het voorliggende plan. Verder vraagt de fractie aandacht voor de integrale herinrichting van Stationsstraat. Daarnaast heeft de fractie een vraag over de tijdelijke situatie bij het busverkeer.

De **PvdA** (Barning) vindt het stuk ook rijp voor behandeling. De fractie wil graag de exploitatie en de herinrichting bespreken. Wie draagt het risico als men over het begrootte bedrag uitgaat? Verder vraagt de PvdA of er in relatie tot de tram ook een plan B bestaat.

Stadsbelangen Maastricht (Steijns) vindt het stuk ook rijp voor behandeling en sluit aan bij de genoemde onderwerpen.

De **SP** (Bonder) vindt het stuk ook rijp voor behandeling. De fractie heeft nog vragen over de aanbesteding en over de werkgelegenheid.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) vindt het stuk rijp voor behandeling en sluit aan bij de gestelde vragen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) heeft nog vragen over de financiën, de straatopsplitsing, de in- en uitgang van de fietsenstalling en de rijkssubsidie en andere subsidies nu de tram niet aangelegd wordt tot aan het station.

De **VVD** (Moers) vindt het stuk rijp voor behandeling en heeft nog vragen over het thema weesfietsen en de oostzijde, dus over de niet-ondergrondse stalling.

Partij Veilig Maastricht (Meese) heeft nog een vraag over de onderhoudskosten.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt het stuk rijp voor behandeling. De fractie heeft nog een vraag over de regie die op het beheer van de omgeving tijdens de bouwperiode wordt gezet, zodat alle aspecten van het gebied overeind worden gehouden.

De voorzitter stelt vast dat vooral het thema financiën nog een uitleg van de wethouder behoeft.

Wethouder Aarts deelt mee dat men oorspronkelijk uitging van 13 miljoen euro aan kosten met een marge van 30%. De bevindingen rondom het tramdossier zijn daarna een aanleiding geweest om dit opnieuw te bekijken en een tweede toets te doen. De conclusie was dat ProRail binnen de marge zit (circa 13 miljoen euro). Het college stelt dus vast dat de dekking aanwezig is. Als een gedeelte van de dekking uit het mobiliteitsfonds wordt gehaald, heeft men uiteraard minder geld voor andere zaken. De wethouder vindt de ondergrondse fietsenstalling een van de majeure projecten van de stad, zeker op fietsgebied.

Het **CDA** (Geelen) merkt per interruptie op dat de raad vandaag met het plan kan instemmen. Dat betekent ook instemmen met het budget. Bij de kaderbrief komt de dekking echter pas aan de orde. Het CDA vindt dit een vreemde volgorde. Het CDA wil dan ook graag weten waarover nu wordt besloten.

Wethouder Aarts antwoordt dat de genoemde bedragen in het stuk allemaal 'hard' zijn. Er is dus dekking.

Het **CDA** (Geelen) merkt per interruptie op dat de bijdrage van de gemeente Maastricht voor de budgettaire dekking van het tramdossier 18 miljoen euro is. Daarvan is 6,25 miljoen euro vrijgemaakt voor de bijdrage aan de stationsomgeving. Wat gebeurt daarmee? Hoe wordt dit ingepast?

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) sluit bij deze vraag aan.

De **PvdA** (Barning) vraagt per interruptie aanvullend naar de dekking van de exploitatie. Daarmee wordt immers ook ingestemd als men vandaag ja zegt.

Wethouder Aarts antwoordt dat de dekking van de exploitatie als voorstel in de kaderbrief wordt geregeld. Daarin staat het voorstel om de meerjarige investeringen als last voor de toekomst op te nemen in een tabel met uitgaven en inkomsten.

De **PvdA** (Barning) sluit aan bij de opmerking van het CDA over het budget en de integrale afweging bij de kaderbrief. Deze werkwijze voelt ongemakkelijk.

Wethouder Aarts antwoordt dat daarin wel de dekking is te vinden. De dekking staat als een claim in de kaderbrief en is daarmee een integraal onderdeel van het totaal.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) merkt per interruptie op dat men misschien de subsidies verliest voor de aankleding bij het station als de tram niet meer tot aan het station rijdt. Dat heeft dan ook gevolgen voor de fietsenstalling en de tunnel. De fractie wil graag weten of de subsidies behouden blijven en of men dat bij het Rijk nog kan hardmaken.

Wethouder Aarts antwoordt dat de genoemde subsidies die als dekking voor de fietsenstalling staan genoemd hard zijn. Deze staan los van het treinstation.

De **PvdA** (Barning) vraagt waarom de raad dan nu per se hierover moet besluiten en niet bijvoorbeeld bij de kaderbrief als men de integrale afweging kan maken. De exploitatie gaat immers over jaren. Dan is het wel belangrijk om een integrale afweging te kunnen maken.

Wethouder Aarts antwoordt dat enige haast wordt gemaakt omdat dit ook een onderdeel is van de subsidies van Maastricht Bereikbaar. Dit project loopt tot 2017.

Het **CDA** (Geelen) vraagt per interruptie nogmaals uitleg over de 18 miljoen euro voor de dekking van de tram samen met de stationsomgeving. Wat gebeurt er met de 6,25 miljoen euro? Blijft dit voor de tram gereserveerd?

Wethouder Aarts antwoordt dat de dekking van de tram een aparte dekking is. Zolang de tram niet bij het station komt, wordt de stationsomgeving ook niet aangepakt. De omgeving van de fietsenstalling is een apart verhaal. De 'kuil' van de fietsenstalling wordt met bestaande materialen ingericht. Dat moet binnen het budget van 13 miljoen euro gebeuren. Er worden dus geen middelen van de tram gebruikt voor de stationsomgeving. Op het budget van de tram komt het college in het kader van het tramdossier terug. Na de zomer wordt een discussie over de tram gevoerd naar aanleiding van de rapporten. De

200.000 euro waarover de PvdA spreekt staat inderdaad in de kaderbrief omdat dit als last in het langjarige perspectief wordt meegenomen. Dit moet uit de algemene middelen worden gedekt.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) merkt vervolgens op dat nog heel veel vragen en onzekerheden bij de raad leven. Waarom moet men hierover vandaag beslissen? Kan dit niet over twee weken in de raad komen?

De voorzitter antwoordt dat het ook mogelijk is om nog een tweede raadsronde in te lassen. Verder stelt de voorzitter vast dat de wethouder de vragen over het financiële kader heeft beantwoord. De voorzitter vraagt of de beantwoording voldoende helder is. Vervolgens stelt de voorzitter vast dat dit voor de rest van de fracties inderdaad voldoende helder is.

Wethouder Aarts voegt toe dat de haast ook wordt gemaakt omdat men binnen het project van Maastricht Bereikbaar wil blijven. Bovendien moet ook nog een bestemmingsplan worden gemaakt.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Van Loo) vindt dat twee weken uitstel in principe niets hoeft uit te maken. De fractie zit toch nog een beetje met de 200.000 euro.

Wethouder Aarts geeft aan dat al sprake is van vertraging.

De **PvdA** (Barning) merkt op dat dit onderwerp volgens de oorspronkelijke planning over twee weken in de raad komt. Dat betekent dat men nog twee weken tijd heeft om met de fracties te overleggen.

De voorzitter antwoordt bevestigend. De besluitvorming is dan over veertien dagen.

Vervolgens gaat de voorzitter naar de vragen over het onderwerp 'herinrichting van de omgeving' en vraagt of er nog andere vragen zijn. Verder geeft de voorzitter aan dat het bestemmingsplan ook nog door de raad moet worden vastgesteld.

Het **CDA** (Geelen) vraagt of de afsluiting van de Antoniuslaan nog geëvalueerd moet worden vanwege de druk op het gebied. Wat zijn daar de mogelijkheden? Ook vraagt de fractie of de haalbaarheidsstudie rondom de Stationsstraat al gereed is. De buurt heeft hier immers om gevraagd.

Wethouder Aarts antwoordt dat men nog bezig is met het deel van de Stationsstraat dat niet geraakt wordt door de fietsenstalling. Afgesproken is dat samen naar de inrichting van de rest van de straat tot aan de brug met de bewoners en de ondernemers wordt gekeken. Dit project heeft meer tijd nodig. De wethouder vindt het ook verstandig om het gedeelte bij de fietsenstalling samen met de belanghebbenden zo snel als mogelijk te bekijken. Hiervoor is echter geen geld gereserveerd en zullen de middelen nog gevonden moeten worden. Het is verstandig dat alles gelijktijdig gebeurt zodat niet tweemaal overlast ontstaat. Vermoedelijk kan dit echter niet in een aanbesteding. Zodra de wethouder meer resultaten heeft, komt de wethouder naar de raad terug (toezegging).

In antwoord op GroenLinks geeft de wethouder vervolgens aan dat de bouw zoveel als mogelijk binnen de normen moet gebeuren zodat er weinig overlast is en het leefbaar blijft.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) merkt vervolgens op dat het erg zonde is dat het historische karakter van de straat wordt aangetast door de aanleg van de tunnel. Dit moet dan ook zo onopvallend mogelijk gebeuren. De fractie is ook geen voorstander van de overkapping. Verder vraagt de fractie hoe de fietsstromen geregeld worden.

GroenLinks (Van der Gugten) merkt per interruptie op dat in Parijs de meest fantastische gebouwen bij de ingangen van de metro staan.

Wethouder Aarts antwoordt dat in het vooroverleg destijds is toegezegd dat hiernaar samen met de omgeving zorgvuldig wordt gekeken.

D66 (Barendse) merkt op dat de wethouder heeft toegezegd dat de aanpak van de Stationsstraat integraal samen met de fietsenstalling aangepakt zou worden. D66 vraagt dit door te trekken naar de kruising met de Wilhelminasingel zodat ondernemers niet twee keer in een bouwput komen te zitten.

Wethouder Aarts herhaalt dat men eerst moet weten wat de annexe plannen zijn en de financiële dekking daarvan. Daarnaast heeft de wethouder al aangegeven dat de overlast zoveel als mogelijk moet worden beperkt.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) heeft een financiële vraag vergeten. Waarom betaalt de gemeente twee derde van de exploitatie en ProRail maar een derde van de exploitatie terwijl dit reizigers van ProRail zijn?

Wethouder Aarts antwoordt dat de vertegenwoordiger van ProRail dit destijds al aan de raad heeft uitgelegd. ProRail heeft landelijke richtlijnen volgens welke zij werkt. Daaraan houdt ProRail vast.

Vervolgens vraagt **de voorzitter** naar de nog openstaande thema's.

De **SP** (Bonder) geeft aan dat de aanbesteding en de werkgelegenheid nog aan de orde moeten komen. De SP is bevreesd dat weer situaties rondom arbeidsuitbuiting zullen ontstaan zoals met Rimec. Wordt bij de aanbesteding hierover iets opgenomen?

Mevrouw Terpstra antwoordt ambtelijk dat een heel nieuwe vorm van aanbesteding wordt gedaan: een zogenaamde VGC-aanbesteding. Rijkswaterstaat heeft daarmee ook ervaring en zal daarbij helpen. De gemeente houdt daarbij de volledige regie op de aanbesteding en zal ook op social return inzetten.

Het **CDA** (Geelen) vraagt aanvullend of het thema social return ook in de aanbesteding wordt meegenomen.

Mevrouw Terpstra antwoordt bevestigend.

GroenLinks (Van der Gugten) vraagt aanvullend of de wethouder kan toezeggen dat hij die aspecten ook terugrapporteert. De afloop met Rimec bij de A2 stemt immers tot nadenken. GroenLinks denkt dat de gemeente kwetsbaar is bij grote projecten.

Wethouder Aarts zal zoveel als mogelijk de raad informeren (toezegging).

De **VVD** (Moers) wijst op de handhaving van de weesfietsen op het Stationsplein en met name aan de achterzijde, de oostzijde waar de uitbreiding plaatsvindt. De fractie vraagt om bij de onbewaakte stalling ook te handhaven. Anders zullen er immers weer capaciteitsproblemen ontstaan.

Wethouder Aarts antwoordt dat handhaving een apart thema en aandachtspunt is. Daarbij is de integrale afweging ook van belang. De wethouder verwijst naar de portefeuillehouder handhaving en deelt mee dat in de komende handhavingsnota ook prioriteiten worden gesteld. De wethouder stelt voor om deze opmerking dan mee te nemen.

Het **CDA** (Geelen) merkt op dat de heer Beckers (inspreker in de stadsronde) ook over de handhaving heeft gesproken. Is de wethouder bereid om een dienstverleningsovereenkomst/handhavingsconvenant samen met de buurt te bekijken waarin men helder aangeeft wat men wel en niet kan? Het CDA maakt zich zorgen over de aantallen die worden bereikt en vraagt of er een benchmarking is. De fractie hoopt om zo maximaal mogelijk in te zetten.

Wethouder Aarts antwoordt dat hij niet de portefeuillehouder handhaving is. De wethouder kan de consequenties ook niet overzien. De wethouder adviseert dan ook om de discussie in het kader van de handhavingsnota te voeren. Hierover zal met de burgemeester gesproken moeten worden. De verdeling van de inzet moet integraal gebeuren.

De voorzitter vraagt vervolgens welke punten nog openstaan.

De **PvdA** (Barning) heeft nog een procedurele vraag. In het stuk staat onder 'fiscale gevolgen' dat bij de definitieve besluitvorming op 9 juni 2015 in de raad duidelijk zal zijn op welke manier dit geregeld wordt. Wanneer wordt het raadsbesluit genomen? Is dat dit besluit? Het lijkt namelijk alsof bij de kaderbrief de definitieve besluitvorming plaatsvindt. Vervolgens vraagt de fractie naar duidelijkheid over het eigenaarschap van de stalling en de eerste verantwoordelijkheid over de exploitatie.

Wethouder Aarts antwoordt dat de raad zelf de agenda bepaalt. Het betreft dit raadsbesluit van deze fietsenstalling. Verder geeft de wethouder aan dat er een overleg met ProRail is over de exploitatie van de fietsenstalling. Dit heeft namelijk gevolgen voor de btw. Ten tijde van het schrijven van dit stuk bestond nog onduidelijkheid of ProRail samen met de gemeente ervoor kiest dat de btw verrekend kan worden. Uiteindelijk is afgesproken dat gekozen wordt voor een vorm waarbij de btw kan worden verrekend. De gemeente is eigenaar van de stalling.

Mevrouw Terpstra voegt toe dat de btw-problematiek inderdaad nog een punt is bij de exploitatie. Als de btw verrekend wordt, is de gemeente de eerste verantwoordelijke bij de exploitatie. De NS wil echter liever zelf de eerste verantwoordelijke zijn. Dit wordt het komende jaar nog uitgezocht. Als de NS er niet uitkomt, neemt de gemeente de verantwoordelijkheid over de exploitatie. Deze variant is ook btw compensabel. Dit doet echter niets af aan de kosten voor het onderhoud.

De voorzitter stelt voor dat hetgeen nu wordt voorgesteld in het stuk wordt opgenomen. Dit maakt immers onderdeel uit van de besluitvorming.

D66 (Barendse) heeft nog een vraag over de tijdelijke situatie tijdens de bouw. Gedurende anderhalf jaar wordt de Stationsstraat gesloten voor het busverkeer. Het busverkeer zal dan via de Sint

Maartenslaan rijden. De kruising met de Wilhelminasingel is dan heel gevaarlijk. Is hiernaar al gekeken en wordt overwogen om daar een tijdelijke verkeersregelingsinstallatie te plaatsen?

Mevrouw Terpstra antwoordt dat hiernaar is gekeken. De conclusie is dat er geen tijdelijke verkeersregelingsinstallatie hoeft te komen. Het is wel duidelijk dat dit een aandachtspunt is.

Het **CDA** (Geelen) vraagt wat er gebeurt met de fietsen die nu op de locatie van de kuip gestald zijn. Daarnaast stelt de fractie vast dat een keten van ondergrondse obstakels ontstaat. Is het nodig om sifons te maken voor de grondwaterstroom zodat een opstuwning van het grondwater voorkomen kan worden? Dat is immers bij de A2-tunnel een groot probleem geweest en kost een substantieel bedrag. Hoe reëel is een doorsteek (interwijkverbinding) naar Wyckerpoort? Blijft dit tot de mogelijkheden behoren of wordt deze zaak afgesloten? Blijft deze mogelijkheid met deze aanpak bestaan?

Wethouder Aarts beantwoordt de laatste vraag positief. De doorsteek blijft mogelijk.

Mevrouw Terpstra geeft aan dat een uitgebreid onderzoek naar het grondwater is gedaan. De bouwmethode die men voor ogen heeft, hoeft geen gebruik te maken van de dure sifons. Het risico is ook verwerkt. De huidige fietsenstallingen zullen uiteindelijk allemaal onder de grond komen te liggen. Tijdens de bouw blijven de huidige fietsenstallingen zoveel als mogelijk (zeker 80%) behouden. De oostzijde is uitgebreid voordat men aan de westzijde begint.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) is verbaasd dat de verbinding mogelijk is omdat de NS ook nog kelders in die omgeving heeft. Is dit onderzocht?

Mevrouw Terpstra geeft aan dat dit inderdaad is bekeken. De wand is technisch zo geconstrueerd dat een doorbraak gemakkelijk technisch mogelijk is.

De voorzitter vraagt afsluitend of het stuk op de raadsvergadering van 9 juni 2015 geagendeerd kan worden.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Van Loo) zal nog met de fractie overleggen.

Wethouder Aarts hoort graag of nog schriftelijke informatie moet worden verstrekt.

Het **CDA** (Geelen) zal ook nog met de fractie overleggen.

De voorzitter vraagt om de uitslag van het fractieberaad uiterlijk vrijdag aan de griffie te laten weten.

D66 (Barendse) vindt het voorstel rijp voor behandeling in de raad.

De **PvdA** (Barning) vindt het voorstel ook rijp voor behandeling. Mocht de fractie nog vragen hebben, zullen deze tussentijds gesteld worden.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns), de **SP** (Bonder), de **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) en de **VVD** (Moers) gaan ook akkoord met de behandeling op 9 juni.

De voorzitter stelt vast dat het merendeel van de partijen het voorstel rijp voor behandeling vinden. De voorzitter vraagt eventuele vragen zo snel als mogelijk te stellen.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 20.50 uur.

Maastricht, 26 mei 2015

Cobben
Secretaris

Schoffeleers
Voorzitter