

Verslag vergadering raadsronde raadzaal d.d. 15 januari 2019

Verslag: mevrouw Sinsel

Stad en Spoor Maastricht Ontwerp Ambitienota inclusief Kwalitatieve impuls

Aanwezig:

Voorzitter: mevrouw Van Ham

College: wethouder Krabbendam

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

Fractiewoordvoerders: de dames Fokke (PvdA), Hermens (GroenLinks), Heine (CDA), Nuyts (LPM), Van Loo (CDA) en Schut (SP) en de heren Adams (M:OED), Barendse (D66), Bronckers (50PLUS), Geurts (PVV), Van der Gugten (GroenLinks), Noteborn (VVD), Smeets (PVM), Van Thor (SAB) en Willems (Seniorenpartij Maastricht)

De voorzitter opent de vergadering om 17.16 uur en deelt mee dat van de gemeenteraad wordt gevraagd om de ambitienota 'Over het spoor' vast te stellen. Daarnaast wordt gevraagd om in te stemmen met een verdiepend onderzoek naar de busroutes via de Sint Maartenslaan en het Sphinxlunet en het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer met de volgende uitgangspunten:

- bestendigen afsluiting Sint Antoniuslaan voor gemotoriseerd verkeer,
- afzien van 'alle bussen via Sint Maartenslaan' en 'alle bussen maximaal spreiden over de Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en Sphinxlunet'.

Tot slot wordt voorgesteld dat de gemeenteraad een bedrag voteert van 700.000 euro voor het realiseren van een scooterstalling in het stationsgebouw, de inrichting van het westelijk voorplein en het hiervoor genoemde verdiepend onderzoek. Hiervoor is al een participatietraject doorlopen met verschillende informatierondes. Verder is er ook een stadsronde gehouden op 11 december 2018. Aan het einde van deze bijeenkomst zal de voorzitter inventariseren of het voorstel rijp is voor besluitvorming in de raadsvergadering van 29 januari 2019.

De **VVD** (Noteborn) kan zich vinden in het stuk. De VVD is voor het behouden van de knip bij de Sint Antoniuslaan. Daarnaast heeft de VVD wel vragen bij het eventueel sluiten van de Duitse Poort. De VVD wacht echter eerst het verdiepende onderzoek af vooraleer een definitief standpunt in te nemen.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Willems) kan zich ook vinden in het stuk. De fractie vindt het onderzoek belangrijk en wacht deze informatie af.

Maastricht: Open Eerlijk en Democratisch (Adams) kan zich ook vinden in het stuk. De fractie heeft wel vragen bij het eventueel sluiten van de Duitse Poort. Verder vraagt M:OED hoe de plannen ten aanzien van de scooterstalling rijmen met het plan om Maastricht scootervrij te maken in de toekomst.

De **Partij van de Arbeid** (Fokke) vindt het een interessant stuk met een aantal goede dingen. De PvdA vindt het wel jammer dat een bredere visie ontbreekt. Wordt bij het verdiepende onderzoek naar de Duitse Poort bijvoorbeeld ook bekeken of de Kennedybrug meer verkeer aankan? Wat houdt het verdiepende onderzoek precies in? Is het ook de bedoeling dat er misschien meer verkeer over de Parklaan gaat? Liggen nog alle opties op tafel? De PvdA wil ook het allerliefste dat de overweg Duitse Poort dichtgaat, maar dat moet wel kunnen. Deze stad is altijd in beweging en als men duwt op een punt, wordt aan de andere kant weer getrokken. De PvdA vindt dat er de laatste tijd vaak postzegelplannen worden gemaakt en de fractie mist een bredere visie over waar men echt heen wil met de stad. Hoe houdt men de stad in de toekomst echt bereikbaar? Men moet namelijk ook goed onthouden dat er 7.300 parkeerplaatsen in de binnenstad liggen. Dan kan men dus ook niet alle auto's uit de binnenstad weren. Kan ook de output zijn van het onderzoek dat de overweg Duitse Poort niet dicht kan? Is dit echt een breed onderzoek waarbij alle belangrijke verkeersstromen worden meegenomen? 'Maastricht als internationaal knooppunt'. Er staan allemaal mooie zinnen in het stuk, maar wat komt daarvan in praktijk terecht? Eindhoven investeert vooral in de lijn naar Brussel en niet in de lijn naar Maastricht. Hoe zit Maastricht in het internationale lobbytraject? De PvdA vindt het heel positief om een ambitie te hebben, maar hoe gaat men dit alles vormgeven? De PvdA zou bij de Duitse Poort het liefst een tunnel willen zoals in Delft. Daarvoor moet men blijven lobbyen in Den Haag. De PvdA hoopt dan ook dat het college daarvoor blijft vechten.

Ten slotte vindt de PvdA ten aanzien van de bussen dat de mensen aan de Sint Antoniuslaan recht hebben op duidelijkheid. Dan moet men dus niet gaan pingpongen. De Sint Antoniuslaan is gewoon een woonstraat. Misschien moet men wel een aantal straten in de stad aanwijzen als woonstraten? Waarom zou men dan daar het verkeer moeten stimuleren? De PvdA begrijpt niet waarom de bussen niet door de Stationsstraat en de Sint Maartenslaan kunnen blijven rijden. Waarom worden de busroutes verplaatst naar woonstraten? Waarom wordt hiervoor bewust gekozen en worden de bussen naar de Sphinxlunet gestuurd? De PvdA is in dezen voor de handhaving van de huidige situatie. De PvdA is het dus gedeeltelijk eens met het voorstel en gedeeltelijk niet.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) deelt hoofdzakelijk de standpunten van de PvdA. Wat zijn de gevolgen voor de rest van de besluitvorming bij dit onderzoek? Ligt het nog allemaal open? De Liberale Partij Maastricht ziet de wethouder nu ja knikken. Wat wordt met de Duitse Poort gedaan? Wordt het verkeer afgewenteld op de Kennedybrug als de Duitse Poort wordt afgesloten? De fractie wil hierover graag uitsluitsel. Bij de Ravelijn loopt het verkeer momenteel ook al helemaal vast. Dit is niet helemaal goed ontwikkeld. Waar gaat het verkeer uiteindelijk naartoe? Wat is de visie van Arriva op de busroutes? Is overleg gevoerd met Arriva over het verspreiden van de bussen? Wordt de Stationsstraat misschien een wandelgebied en moeten de bussen daarom daar verdwijnen? De fractie vraagt aan het college om open kaart te spelen. Of weet het college het zelf nog niet en zal het college ingaan op die bewoners die het hardste roepen? De LPM wacht de antwoorden van de wethouder af.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt dit een belangrijk onderwerp. De insteek was om met een langetermijnvisie te komen over dit gebied, zonder in te gaan op eventuele beperkingen, dus om oost en west Maastricht op een stadse manier met elkaar te verbinden. Daarbij moet men een gedegen analyse maken van alle aspecten die daarbij een rol spelen. GroenLinks vindt dat het huidige document een mooie aanloop geeft in het nadenken over oplossingen. Het gaat vooral om het programmeren van de activiteiten die men als stad wil. Pas op het einde wordt dit vertaald in fysieke concepten. Indien men dit omdraait, loopt men het gevaar dat men meteen vastzit aan concepten waaraan men eigenlijk wilde ontsnappen. GroenLinks is dus blij met het stuk. Het hete hangijzer blijft echter de fysieke beeldvorming over hoe men de verbindingen realiseert. GroenLinks hoopt dat het bij de vervolgstappen lukt dat de verbeelding voldoende ruimte krijgt en daarbij is het ook belangrijk om de partners bij elkaar te houden. De gemeente moet daarbij als een inhoudelijke trekker blijven functioneren. De vervolgstappen moeten langs deze lat worden gelegd. GroenLinks vraagt zich af of de stad in staat is om zo'n proces op gang te houden. Het is jammer dat de opmerkingen die tot nog toe gemaakt zijn over de kortetermijnaspecten gaan – niet onbelangrijk – omdat dit de blik op de lange termijn dreigt te vertroebelen.

De **Partij van de Arbeid** (Fokke) merkt per interruptie op dat bij de vergezichten wel rekening moet worden gehouden met de zaken waar men tegenaan loopt, want anders lost dit niets op.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt het heel belangrijk dat men in dit project met het stopprincipe rekening houdt. Dat is ook veelvuldig uit de feedback teruggekomen. Het stopprincipe houdt in dat een prioriteitsvolgorde wordt aangehouden waarbij de voetgangers bovenaan in de piramide worden gezet. Dit biedt een belangrijk perspectief bij het kijken naar de huidige voorstellen over de verkeersstructuur en de busroutes.

GroenLinks vraagt zich ook af hoe de scooterstalling zich verhoudt tot de elektrische toekomst. Moet men niet vooral een ontwerp nastreven dat flexibel is, zodat men op een gewijzigd gebruik kan anticiperen? Verder zijn de busroutes ook eng verbonden met een aantal belangrijke ontwikkelingen in Maastricht. Dit leidt ertoe dat het verkeersbeeld in delen van Wyck wezenlijk zal veranderen. GroenLinks denkt dat de Sphinxlunet rustiger zal worden en de fractie stelt voor om de tweede en de vierde variant nader te onderzoeken en op basis daarvan besluiten te nemen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vindt per interruptie dat de cijfers duidelijk zijn. Het verkeer op de Sphinxlunet zal alleen maar toenemen.

GroenLinks (Van der Gugten) legt uit dat in de stukken duidelijk staat uitgelegd waarom die straat uiteindelijk aanmerkelijk rustiger wordt inclusief de toename van de bussen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) antwoordt dat GroenLinks dan ervan uitgaat dat de spoorwegovergang dichtgaat. Daarna moet echter eerst nog onderzoek worden gedaan.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt bevestigend. GroenLinks legt uit dat de afsluiting van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer gevolgen zal hebben voor de verkeersdruk in de omliggende straten.

GroenLinks vraagt aan de wethouder of de afsluiting van de Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer ook geldt voor de scooters. GroenLinks begrijpt ook heel goed dat de bewoners van de Sphinxlunet niet juichen over meer bussen in de straat. GroenLinks vindt echter dat er goede keuzes moeten worden gemaakt bij het openbaar vervoer in de stationsomgeving in relatie tot het hanteren van het stopprincipe, waarbij GroenLinks de hoofdas vanuit het station naar de binnenstad duidelijk prioriteit wil geven. Een goed onderzoek is echter zeker noodzakelijk.

De **Partij van de Arbeid** (Fokke) merkt per interruptie op dat het stopprincipe ook moet gelden voor de woonwijken. Verder was de Avenue Céramique ooit bedoeld als de Ramblas van Maastricht in plaats van de Stationsstraat. Dat staat namelijk in de planstudie. Waarom dan niet in Céramique? Dit is bij uitstek geschikt voor het stopprincipe.

GroenLinks (Van der Gugten) legt uit dat de Stationsstraat overduidelijk bij de binnenstad hoort. Daarom geldt het stopprincipe aldaar met prioriteit. Verder heeft GroenLinks nooit het woord Ramblas in de mond genomen. GroenLinks wil liever naar de feiten kijken.

Verder vindt GroenLinks de drielandentrein een helder verhaal. Dat zal ongetwijfeld op enig moment ook lukken. GroenLinks vindt dat men zich wel moet realiseren dat dit in grote mate afhankelijk is van de bestaande infrastructuur in België en de houding van de Walen. Er is nog een lange weg te gaan vooraleer er echt doorgaande intercitytreinen naar het zuiden zullen rijden. Dat is een kwestie van de lange adem.

Ten slotte is het bij de herinrichting belangrijk dat de leefbaarheid, de vergroening en de prioritering van het stopprincipe worden gerealiseerd en dat dit de leidmotieven zijn bij de keuzes die worden gemaakt. GroenLinks vindt het de moeite waard om de twee varianten nader te onderzoeken en wil langzamerhand toewerken naar concrete invullingen van de nota Stad en spoor.

50PLUS (Bronckers) is erg benieuwd naar het verdiepende onderzoek. De fractie wacht dit onderzoek graag af. Maastricht als een internationaal treinknooppunt spreekt zeker aan, maar de fractie vreest ook de verkeerstoename die dit met zich meebrengt. 50PLUS wil daarom graag dat alle treinen op het station Maastricht Noord gaan halteren. Dit station moet dan wel comfortabel zijn voor de reizigers. Maastricht heeft immers ook te maken met veel overstappende reizigers. De fractie vraagt aan de wethouder om deze alternatieven goed te bekijken. Bij het station Maastricht Noord is immers ook alle infrastructuur aanwezig. Als er minder auto's bij het station in het centrum moeten zijn, zal de overlast in de omliggende straten ook afnemen.

D66 (Barendse) vraagt per interruptie meer uitleg over welke bussen dan bij station Maastricht Noord moeten halteren.

50PLUS (Bronckers) wil graag het stationsgebied verkeersluwer maken. Daarom zouden ook veel van de Arrivabussen naar het station Maastricht Noord kunnen gaan. Mensen die naar Heerlen en Eindhoven reizen, hoeven dan niet met de Arrivabus naar het station te komen.

Verder is de fractie voor de scooterstalling. Daarbij moet het gebruik van elektrische scooters en dergelijke worden gestimuleerd. Daarbij moet echter ook de handhaving op verkeerd gestalde fietsen en scooters worden betrokken. Verder wacht de fractie het onderzoek af, met name ten aanzien van de afsluiting van de Duitse Poort. Dit kan immers ook een waterbedeffect veroorzaken. 50PLUS denkt niet dat dit zal leiden tot een vermindering van het verkeer. Het verkeer moet immers ergens naartoe.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vindt dat het onderzoek veel verder uitgebreid moet worden. De vraag is of de busroutes over meer straten eerlijker moeten worden verdeeld. Verder maakt Partij Veilig Maastricht zich ook erg veel zorgen over het waterbedeffect als de spoorwegoverweg Duitse Poort wordt afgesloten. De fractie vraagt aandacht voor de gevolgen daarvan voor de Bloemenweg in Heugemerveld. Verder kan de fractie zich ook goed voorstellen dat de ondernemers in Wyck hiermee problemen hebben en zich ook grote zorgen maken. Partij Veilig Maastricht vraagt hiervoor aandacht. Partij Veilig Maastricht vraagt om ook met deze belanghebbenden aan tafel te gaan. Zij werden veelal laat in het proces meegenomen. Verder wordt ook veel geld vrijgemaakt voor een scooterstalling, terwijl men ook scooters en brommers uit de binnenstad wil weren. Wat is de afspraak met de NS? Verder staat de Q-Park parkeergarage bij het station ook vaak leeg. Zou aldaar niet de scooterstalling gemaakt kunnen worden?

Het **CDA** (Van Loo) vindt de ambitienota interessant. Waar stemt de raad concreet mee in als de raad akkoord gaat met deze nota? Wat zegt dit over alle andere opties? Staan die dan nog open? Dit is voor het CDA de rode draad.

Daarnaast verdient een evenwichtige verdeling van de verkeersstromen zeker verder onderzoek. Dit moet echter wel veel beter worden onderbouwd. Daarbij moet ook goed naar de wijk Sint Maartenspoort worden gekeken. Sint Maartenspoort is straks helemaal verstoken van openbaar vervoer. Bepaalde opties laten ook zien dat er geen bushaltes komen op de Wilhelminasingel. Het afsluiten van de Duitse Poort lijkt sympathiek, maar wat betekent dit concreet? Het is dan ook goed dat er ook een vervolgonderzoek komt. Bij het onderzoek moeten alle varianten worden besproken. Het CDA vindt een busloze Stationsstraat/boulevard ook nog geen gelopen race.

De **Sociaal Actieve Burgerpartij** (Van Thor) ziet in het raadsvoorstel goede kansen. De Sociaal Actieve Burgerpartij maakt zich echter ook grote zorgen over het afsluiten van de Duitse Poort. Het voorstel bij beslispunt 1 is dat een van de oost-westverbindingen wordt gesloten, terwijl Maastricht nu al zo weinig verbindingen heeft. De fractie is blij met het onderzoek, maar is wel bang dat het verkeer in de stad alleen maar meer wordt gefrustreerd. De fractie is dan ook heel benieuwd naar de resultaten van het onderzoek.

De **SP** (Schut) onderschrijft de visie van de nota. Het internationale busstation ligt vlak bij dit gebied. De SP heeft ook nog vragen over het onderzoek. De SP vindt het wat beperkt dat het onderzoek alleen gaat over het busvervoer, omdat de SP ook vragen heeft over de verkeersafhandeling – het autoverkeer – in dat gebied en het waterbedeffer. De SP vraagt om het onderzoek breder te maken dan uitsluitend de busroutes. Het is nu ook nog wat vroeg om al af te zien van twee varianten. De SP wil het onderzoek dus graag verbreden en uitbreiden naar het autoverkeer. Het station moet immers bereikbaar zijn en blijven met auto's en niet alleen aan de Meerssenerweg. De fractie heeft daarnaast ook nog vragen over het internationale busstation aan de oostzijde van het station. De SP vraagt meer uitleg. Verder zijn Wyck, Sint Maartenspoort en Wyckerpoort ook gewoon woonwijken. Het gaat dus niet alleen over de ondernemers, maar ook over de mensen die daar wonen. De SP vraagt onderzoek te doen naar de gevolgen van de plannen voor de afwikkeling van het autoverkeer. Indien men vanuit Scharn naar Maastricht West wil, moet men via een tunnel en dat leidt tot meer autoverkeer op de Groene Loper. De bedoeling was echter dat de Groene Loper autoluw zou worden. Verder leent het kruispunt op de Wilhelminasingel zich ook niet voor een toename van het autoverkeer. Het afsluiten van de Duitse Poort zal gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling in de wijk. De SP vraagt nogmaals om het onderzoek te verbreden. Verder vraagt de SP aan de wethouder of de overige plannen worden gefrustreerd als men nu al de Sint Antoniuslaan afsluit. Indien dit niets uitmaakt, wil de SP graag deze woonwijk nu al duidelijkheid geven.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) stelt per interruptie vast dat de SP enerzijds een uitgebreid onderzoek wil doen en anderzijds ook pleit voor duidelijkheid voor de Sint Antoniuslaan. Wat wil de SP? De **SP** (Schut) wil graag eerst weten of het nu permanent afsluiten van de Sint Antoniuslaan gevolgen heeft voor het keuzeproces in het verdere traject.

De SP maakt zich daarnaast ook zorgen. De gevolgen van wijken bij het centrum trekken, zijn vaak hogere grondprijzen en stijgende huur- en huizenprijzen. De SP zou het erg betreuren als de huidige bewoners van Wyckerpoort daarvan niet profiteren. Een gebiedsontwikkeling klinkt echter goed. De SP hoopt dat dit ten goede komt aan de huidige inwoners van Wyckerpoort.

De **Partij voor de Vrijheid** (Geurts) merkt op dat heel kleine veranderingen grote effecten kunnen hebben. De PVV maakt zich hierover zorgen. Verder wijst de fractie op het gevaar van elektrische bussen die men niet goed hoort. Dit is nu opgelost met een ping-geluid. De fractie kan zich goed voorstellen dat de bewoners van de Sphinxlunet dol worden van dit geluid. Zijn alle opties al uitgekristalliseerd of bevindt men zich nog in de fase dat men afwacht? Verder is de fractie ook bang dat het omleiden van de bussen bij het station negatieve effecten zal hebben voor de ondernemers. Ziet de wethouder ook dit effect? Zo niet, waar komt deze zorg van de burgers dan vandaan? De PVV vraagt aan de wethouder of hij deze zorgen deelt. Welke maatregelen moeten worden genomen om dit op te lossen zodat dit niet aan de ondernemers en de burgers van Wyck ten laste komt?

D66 (Barendse) is blij met de uitgesproken ambities in de nota en kan instemmen met de beslispunten. D66 vindt echter wel dat men bij de verkeersambities een schepje erbovenop mag gooien en dat de onderzoeken breed moeten worden gedaan. Het verkeer in Wyck moet echter wel verder ingeperkt worden. Welk deel van dat verkeer is gewoon doorgaand verkeer en hoeft niet in Wyck te zijn? Kan dit in een onderzoek worden vastgesteld? Misschien kan dus een percentage in Wyck worden geweerd? D66 wil graag kijken naar een eventuele harde knip in de doorgaande routes. Verder neemt D66 aan

dat ambtelijk is nagedacht over de noodzakelijkheid van de scooterstalling. Is ook al rekening gehouden met de elektrische scooters, zodat in de stalling al de benodigde voorzieningen worden aangebracht?

De voorzitter stelt vast dat de fractie Groep Gunther niet aanwezig is.

Wethouder Krabbendam geeft aan dat het goed is dat de zorgen over de Duitse Poort worden onderzocht. Dan kan men de gevolgen immers goed bekijken. Het gaat om een onderzoek van alle verkeersstromen en de effecten op andere gebieden, zoals op de Kennedysingel en de Bloemenweg. Dit is een kansrijke optie omdat in de buurt van de Duitse Poort alternatieven te vinden zijn, zoals de Scharnertunnel. Verder is ook bekend dat steeds meer buslijnen elektrisch worden. De looptijd van het onderzoek is ongeveer twee jaar en te zijner tijd zullen waarschijnlijk alle stadsbussen elektrisch zijn. Dat maakt ook uit voor de uitlaatgassen. De veronderstelling is dat er minder sluipverkeer door de Sphinxlunet gaat, met dus ook minder uitlaatgassen. Dit alles moet goed worden onderzocht. Dat geldt ook voor de veronderstelling dat de afsluiting van de Duitse Poort juist veel nadelige gevolgen zou kunnen hebben. In principe blijven scooters en fietsers de mogelijkheid hebben om bij de Duitse Poort over te steken.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt per interruptie of het onderzoek ook kan leiden tot de conclusie dat de Duitse Poort niet wordt afgesloten.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat in het onderzoek drie opties worden onderzocht. Het is ook een optie om alles te laten bij de huidige situatie. De optie dat alle bussen over alle straten worden gespreid en de optie om alle bussen door de Sint Maartenslaan te laten gaan, worden echter niet onderzocht. Dit laatste is immers niet realistisch.

Ten aanzien van de optie om alle bussen over alle straten te laten rijden, heeft Arriva aangegeven dat dan maximaal zes bussen per uur over de Sint Antoniuslaan gaan rijden. Het college vindt dit niet zodanig significant dat dit iets teweegbrengt op de andere plekken. Tegelijkertijd brengt dit wel veel teweeg op de Sint Antoniuslaan, onder meer een breuk met de gewekte verwachtingen om op deze straat de knip te maken. De wethouder vindt dit niet tegen de andere opties opwegen. Daarom stelt het college voor om deze optie weg te strepen. Er worden dus twee opties weggestreept en de andere drie opties worden onderzocht.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vindt dat men hierover ook afspraken kan maken en dat men tegen Arriva kan zeggen hoe de verdeling eerlijk kan worden gedaan.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat Arriva de concessie van de provincie Limburg uitvoert. Arriva moet ook met veel zaken in dezen rekening houden. Arriva is daarin deskundig. De gemeente heeft de vraag gesteld over wat mogelijk is en Arriva heeft daarop geantwoord. De gemeente kan dit verder niet afdwingen. Daarnaast zijn er ook afspraken gemaakt met de Sint Antoniuslaan.

De Liberale Partij Maastricht (Nuyts) vraagt per interruptie waar de afspraak met de Sint Antoniuslaan vandaan komt. Moest daar iets gecompenseerd worden? Verder vindt de fractie dat een dialoog met Arriva moet worden gevoerd.

Wethouder Krabbendam is nog niet zo lang wethouder dat hij al bij die gesprekken in 2006 aanwezig was.

GroenLinks (Hermens) heeft zelf in die buurt gewoond en het is niet logisch als die bussen moeten omrijden.

Wethouder Krabbendam stelt vast dat de leefbaarheid ook met het autoverkeer te maken had. De vraag is of het belang van de buslijnen opweegt tegen de auto's die dan ook door die straat gaan rijden. Iedereen heeft ook geconstateerd dat dit echt een woonbuurt is of zou moeten zijn. Het stopprincipe is immers een belangrijk principe van deze coalitie. Afgesproken is dat de auto op die plek niet gefaciliteerd moet worden. Het aantal buslijnen dat Arriva daarnaartoe zou brengen, is ook niet dusdanig dat andere straten significant ontlast worden. Het belang weegt dus niet hiertegen op.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vindt dat de wethouder het onderzoek nu eigenlijk al invult. Het kan immers ook mogelijk zijn dat alleen bussen door de Sint Antoniuslaan gaan rijden en geen autoverkeer. Partij Veilig Maastricht hoort nu alleen van de wethouder dat in het verleden in 2006 al afspraken zijn gemaakt. Dat zou dan ook betekenen dat men in Maastricht op veel terreinen niets meer kan doen als dit voor ieder onderwerp zou gelden. Partij Veilig Maastricht wil dit alles in het onderzoek ruim bekijken.

D66 (Barendse) wil de gemaakte afspraak over het afsluiten van de Sint Antoniuslaan – bij het aanleggen van de P&R – handhaven. Dit is immers een woonstraat.

De **Partij van de Arbeid** (Fokke) sluit hierbij aan. De P&R had aldaar ook nooit mogen komen, gezien de aanzuigende werking van auto's. Dit alles maakt de discussie nog ingewikkelder. De PvdA vraagt in het onderzoek ook te bekijken of bussen ook over de Stationsstraat en de Sint Maartenslaan kunnen blijven rijden. Maastricht is immers een stad en bussen moeten nu eenmaal weg kunnen rijden bij het station. Dat is de essentie.

Wethouder Krabbendam legt uit dat een motie van de raad, het college de opdracht gaf om een autobusvrije Stationsstraat te gaan onderzoeken. Het college stelt nu niet voor om dat definitief te doen, maar om een nader onderzoek te doen. De uitkomst kan ook zijn dat de huidige situatie, alles afwegende, toch het beste is. Het is echter ook belangrijk om het onderzoek te trechteren omdat onderzoek doen ook geld kost. De wethouder vindt dat de drie opties die voorliggen kansrijk zijn. Ten aanzien van de vragen over de scooterstalling geeft de wethouder aan dat elektrische scooters ook aldaar gestald moeten worden. Daarnaast moeten aldaar ook elektrische scootmobielen worden gestald.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) legt per interruptie uit dat de kans klein is dat veel mensen elektrische scooters gaan kopen. Wat wordt met die stalling gedaan als er een grote terugloop van het aantal scooters plaatsvindt?

De voorzitter merkt op dat Partij Veilig Maastricht nu een heel ander onderwerp aansnijdt.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat die ruimte altijd goed gebruikt kan worden. De gemeente krijgt die ruimte in gebruik van ProRail en koopt deze niet. De wethouder maakt zich hierover dan ook geen zorgen.

In antwoord op de PvdA en GroenLinks geeft de wethouder aan dat de Maastricht Brussel Express bewijst dat het mogelijk is dat intercity's over het baanvlak kunnen gaan rijden. Vanwege de politieke dynamiek is dit echter eerder gestrand. Daarnaast zal wel het een en ander nodig zijn om een snelle intercity te realiseren en de provincie Limburg steekt nu veel tijd en energie in deze lobby. De provincie Limburg heeft immers de ambitie om de intercityverbinding van Heerlen door te trekken naar Aken en die van Maastricht door te trekken naar Luik. Hieraan blijft men ook gewoon trekken.

De **Partij van de Arbeid** (Fokke) stelt per interruptie vast dat de gemeente Eindhoven ook heel actief lobbyt ten aanzien van de internationale verbindingen. De PvdA verwacht dat Maastricht – met zo'n ambitieus coalitieprogramma – ook stevig lobbyt in Den Haag bij het MIRT-overleg in het najaar. De PvdA ziet wel een brief vanuit Eindhoven, maar niet vanuit Maastricht. Heeft het college ambities of spreekt het college over ambities zonder enige urgentie?

Wethouder Krabbendam vindt dat Maastricht op het juiste moment moet 'schieten' bij de MIRT-overleggen. Eindhoven heeft ook geen alles overkoepelende visie bij de stationsomgeving. Maastricht heeft dus wel troeven in handen door het commitment van de NS en ProRail.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt nogmaals wat met het verkeer gebeurt als de Duitse Poort wordt afgesloten. Gaat dit verkeer uiteindelijk via de Noorderbrug? Verder zal het onderzoek twee jaar duren. Waarom moet de raad dan nu al over bepaalde zaken besluiten?

Wethouder Krabbendam heeft al gezegd dat de effecten in het onderzoek worden meegenomen. Verder wil het college ook alvast duidelijkheid geven aan bepaalde straten die zich zorgen maken. Met dit besluit van de raad wordt duidelijkheid gegeven aan de Sint Antoniuslaan en de Sint Maartenslaan. Annex wordt een besluit genomen over de visie van het stationsgebied in brede zin met drie hoofdbeginselen, zodat een stip aan de horizon wordt gezet. Er wordt dus een visie vastgelegd waarmee toekomstige deelvoorstellen worden vergeleken, zodat geen postzegelplannetjes ontstaan.

Maastricht: Open Eerlijk en Democratisch (Adams) vraagt op welk onderzoek gebaseerd is dat er behoefte bestaat aan een scooterstalling. Waarom moet dit apart van de ondergrondse fietsenstalling worden gerealiseerd?

De voorzitter stopt de discussie en stelt vast dat er zeker nog vervolgvragen zullen komen. Moet er nog een nieuwe raadsronde worden gehouden? Er volgen nog schriftelijke antwoorden van de wethouder. Daarnaast kan in een raadsvergadering natuurlijk ook nog het debat worden gevoerd.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt deze raadsronde afdoende en wil doorgaan met de besluitvorming. De **SP** (Schut) vraagt of nog schriftelijke vragen kunnen worden gesteld.

Wethouder Krabbendam geeft aan dat de technische vragen zo snel mogelijk schriftelijk beantwoord worden.

De **Partij van de Arbeid** (Fokke) vindt het vreemd als het debat niet uitvoerig kan worden gevoerd in een raadsronde. Verder moet het halteren van de internationale bussen ook bij dit onderwerp worden betrokken. Het gaat immers om een brede stationsvisie. De PvdA bedoelt dit met de opmerking over de postzegelplannen.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt het zeer duidelijk dat de discussie voltooid is en dat onderzoek moet worden gedaan. Dat is ook volledig in lijn met het raadsvoorstel. Het voorstel kan dus door naar de raad voor besluitvorming. Het heeft dus geen zin om dit debat opnieuw te voeren. De raad moet zichzelf niet gek maken.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt dat GroenLinks in een andere vergadering heeft gezeten. Veel partijen vragen om meer onderzoek. Het doel van een raadsronde is dat men concludeert dat een stuk rijp is voor besluitvorming. Er liggen echter nog heel veel vragen. De fractie wil eerst het onderzoek doen en dan pas concluderen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) stelt vast dat de raad over drie beslispunten een besluit moet nemen. De fractie vindt echter dat dit over twee totaal verschillende zaken gaat. De fractie is bijvoorbeeld tegen de bussen omdat het onderzoek moet worden uitgebreid. De fractie kan echter niet aangeven voor een punt te zijn en tegen het andere punt te zijn. Dat is erg jammer.

Het **CDA** (Heine) vraagt om te stemmen over een extra raadsronde.

De voorzitter vraagt of het stuk rijp is besluitvorming. De voorzitter stelt vast dat GroenLinks, de Seniorenpartij Maastricht, de VVD, de SP en D66 het stuk rijp vinden voor besluitvorming. De andere fracties zijn voor een nieuwe raadsronde om een tweede termijn te doen. Vijf van de dertien fracties zijn dus voor doorgeleiding naar de raad. De voorzitter zal deze uitkomst voorleggen aan het presidium.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 18.40 uur.

Maastricht, 15 januari 2019

Cobben
Secretaris

Van Ham
Voorzitter