

Verslag vergadering raadsronde raadzaal d.d. 26 februari 2019

Verslag: de heer Bish

Milieuzone Maastricht

Aanwezig

Voorzitter: mw. J.M. Penn-te Strake
College: wethouder dhr. G.J. Krabbendam
Griffie: de heer Jutten (secretaris)
Fractiewoordvoerders: de dames Eurlings (D66), Heijnen (CDA), Maassen (M:OED), Schut (SP) en Slangen (PvdA) en de heren Geurts (PVV), Gorren (SAB), Beckers (VVD), Bronckers (50PLUS), Mermi (Seniorenpartij Maastricht), Van der Gugten (GroenLinks) en Smeets (PVM)
Insprekers: P. ten Haaf (Centrum Management Maastricht), L. Versteegh (Samenwerkende Industrieterreinen Maastricht)

De voorzitter opent om 19.00 uur de raadsronde over de milieuzone. Zij deelt mee dat gelijktijdig in de groene kamer wordt gesproken over het meerjarenprogramma Veiligheid en in de gele kamer over het inkoop- en aanbestedingsbeleid. De voorzitter meldt verder dat de raadsronde de plaats is voor vragen en debat en anderhalf uur duurt. Om 20.30 uur start de raadsvergadering met een zeer drukke agenda. De voorzitter geeft de heer Smeets het woord.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) maakt een punt van orde. In het vragenuurtje kwam niet iedereen aan het woord omdat mensen vergeten waren zich aan te melden. De heer Smeets verzoekt de voorzitter deze mensen alsnog het woord te geven. In artikel 35 van het RVO staat dat dit verzocht kan worden aan de voorzitter.

De voorzitter vraagt de aanwezige fracties hierover te stemmen. De inspreker krijgt net als in het vragenuurtje drie minuten per ronde. Met uitzondering van GroenLinks gaan alle fracties akkoord. Vervolgens geeft de voorzitter het woord aan de heer Ten Haaf die inspreekt namens Centrum Management.

Centrum Management (Ten Haaf). Hij meldt dat er nog een tweede spreker is, Liesbeth Versteeg van SIM (Samenwerkende Industrieterreinen Maastricht). Ten Haaf brengt het volgende naar voren naar aanleiding van vragen en antwoorden. Is de sloopregeling alleen van toepassing in het eerste jaar? Waarschijnlijk alleen voor de maatregel van 2020. Voor de latere jaren is geen sloopregeling voorzien. Is dat zo? Spreker refereert verder aan het BUCK-rapport waarin een derving staat van tussen 32% en 48% bezoekers in 2030. In het antwoord staat dat het een worstcasescenario betreft. Hij kan dat in het rapport nergens terugvinden. Hij wil de wethouder wel tegemoetkomen en een uitwerking zien van de economische en werkgelegenheidseffecten van het minimumscenario van 32%, want tussen 32% en 48% ligt een grote range.

Dan met betrekking tot Duitsland: Maastricht heeft rond de 400.000 à 450.000 bezoekers uit Duitsland, maar die zijn niet meegenomen in de telling en die worden veronachtzaamd in dit geheel. Het klopt dat er uit België meer bezoekers zijn, 1,5 miljoen ongeveer. Centrum Management wil graag dat dat onderzocht wordt. De boodschap dat in de toekomst mogelijk op vignetten wordt gehandhaafd, terwijl er ook sprake is van cameratoezicht en wellicht niet van vignetten, is natuurlijk vreemd. Spreker vraagt zich af of hier een politieke gedachte achter zit, omdat er met België wel een overeenkomst is, maar met Duitsland niet en hier de opening naar de toekomst wordt gegeven om iets mee te nemen. De hardheidsclausule en de ontheffingsregeling moeten nog worden opgesteld. Ook wacht spreker nog op antwoord op de vraag of de dynamische milieuzone en de bebordingen op de Maasboulevard zijn meegenomen in de investeringen.

Samenwerkende Industrieterreinen Maastricht (Liesbeth Versteegh). De SIM maakt zich zorgen over de milieuzone. SIM vindt schone lucht in Maastricht ook belangrijk. Iedereen wil een goede luchtkwaliteit. SIM maakt zich wel zorgen over de doorvoer en aanvoer van goederen, zeker omdat in twee van de drie scenario's de Prins Bisschopsingel is meegenomen. Vooral vanuit de Belgische kant is de oostkant van Maastricht moeilijk bereikbaar.

De voorzitter stelt voor om de vragen die de fracties over dit stuk hebben uit te wisselen en geeft het woord aan D66.

D66 (Eurlings) stemt in met het voorliggende raadsvoorstel. Het is verstandig pas op de plaats te maken. Zonder gegevens over Duitse en Belgische kentekens zijn de mazen in het net wel erg groot. Wanneer uitwisseling van deze gegevens wel mogelijk is, kan de raad zich buigen over een compleet voorstel gebaseerd op cameratoezicht. D66 sluit aan bij een vorige spreker: er moet een afweging gemaakt worden of de investering die we gaan doen wel de beste keuze is om de luchtverontreiniging in Maastricht terug te dringen. D66 kijkt uit naar een integraal overzicht en wil graag het totaalplaatje waarin ook verkeerscirculatie, laden en lossen en internationaal sluisverkeer zijn opgenomen.

De **PVV** (Geurts) dankt de sprekers. Hij deelt veel vragen met hen en wacht in spanning de antwoorden van de wethouder af. In de discussie over de milieuzone wil iedereen hetzelfde: schone lucht. Het is echter niet duidelijk of dit de stappen zijn die daartoe leiden. In de landelijke omgeving is toezicht met camera's niet mogelijk. De invoering is al sinds 1 januari niet gerealiseerd, kosten vallen veel hoger uit. Hoe gaan we om met de handhaving van buitenlandse voertuigen? Met al deze kwesties in het achterhoofd is het moeilijk te beoordelen of dit een effectief en rendabel plan is. De PVV wacht de antwoorden van de wethouder op de vragen van de heer Ten Haaf af. De PVV vraagt zich af hoe de Kennedybrug als indirect onderdeel van de milieuzone in het voorstel past en hoe de groeiplannen van Maastricht passen in deze milieuplannen. De PVV vindt dat op de weg naar het invoeren van een milieuzone veel meer in gesprek moet worden gegaan met de stad om tot een compleet en conclusief antwoord te komen. Hij vraagt de wethouder hierop te reageren.

De voorzitter meldt dat de heer Ten Haaf als spreker hierover geen vragen kan stellen aan de wethouder. Formeel gesproken krijgt de raad op de vragen van de heer Ten Haaf geen antwoord. De fracties zijn vrij om dezelfde of vergelijkbare vragen aan de wethouder te stellen zodat ze wel worden beantwoord. De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de SP.

De **SP** (Schut) is blij dat het college even pas op de plaats maakt totdat er duidelijkheid is over de invoering van de milieuzone met behulp van camera's. De SP gaat akkoord met de raadsvoorstellen. SP vraagt de wethouder te zijner tijd, als camera's wel mogelijk zijn, helder in de voorstellen naar voren te laten komen wat de kosten versus de baten zijn. Evenals D66 vraagt ook de SP dan ook duidelijk te maken met welke andere maatregelen dezelfde opbrengsten te realiseren zijn op milieugebied. De SP wil dat de wethouder en het college, totdat de invoering van camera's mogelijk blijkt, de bevolking meer voorlichten over welke voertuigen in de milieuzone straks niet meer toelaatbaar zijn. Men is verontrust en veel is onduidelijk. Het college moet ook meer tijd nemen om het systeem van de ontheffingen nader uit te werken zodat het tegen die tijd ook duidelijk is wat we moeten met de ontheffing in de milieuzone van zorginstellingen, werknemers die er moeten werken, bezoekers en mantelzorgers die er dagelijks moeten zijn.

De **SAB** (Gorren) sluit aan bij de SP wat betreft het laatste punt. De SAB heeft problemen met het voorliggende stuk. 13 maart 2018 is aangegeven om te kijken naar een milieuzone middels handhaving van vignetten. Nu blijkt dat Duitsland langzamerhand het vignet afschaft omdat de binnensteden economische klappen krijgen omdat bezoekers wegblijven. De SAB vreest dat ook in Maastricht de kip met de gouden eieren wordt geslacht door de milieuzone. De SAB is voor het vignetsysteem en niet voor duur cameratoezicht. De SAB adviseert ook om de gegevens van Centrum Management uit te werken en mee te nemen in de plannen. De SAB gaat akkoord met de punten 1, 2 en 4. Punt 3, het plaatsen van camera's, vindt de SAB te duur. De SAB vreest dat het camerasysteem in de toekomst niet voldoet en in de prullenbak belandt. De infrastructuur rond de stad inclusief goede parkeergarages moet ten gunste van de bezoekers verbeterd worden, want dan komen zij terug in plaats van dat ze door de milieuzone wegblijven.

Het **CDA** (Heinen) stelt voorop dat het CDA nog steeds voorstander is van de milieuzone met vignetten, maar de fractie vraagt zich nu af of het een stap in de goede richting is. De wereldwijde energietransitie negeert het CDA niet en het streeft ook naar een emissieloos Maastricht in 2030. Echter korte- en langetermijndoelen moeten niet door elkaar worden gehaald. Eerste vraag aan de wethouder: We wisten vorig jaar al dat de directe effecten gering zijn. Voor het CDA was eigenlijk de doorslaggevende betekenis dat een vignetsysteem een indirect effect had. Het zou een echt statement zijn. Hoe denkt de wethouder dat te gaan waarborgen met een camerasysteem? Mede als gekeken wordt naar Utrecht en Rotterdam. Rotterdam gaat het zelfs al terugdraaien.

Dan de volgende vraag. Maastricht is vrij laat begonnen aan een milieuzone. Nu wordt het waarschijnlijk 2020. Hoe lang wil de wethouder nog wachten op de staatssecretaris? Het CDA vraagt om 1 januari 2020 als concrete einddatum.

Over het rapport over de synergie met andere effectieve maatregelen kan het CDA kort zijn: een slap rapport, waarin niet duidelijk naar voren komt wat de meerwaarde is van en/en met de milieuzone. Het CDA vraagt zich af of bedragen die nu gaan zitten in andere maatregelen niet beter besteed kunnen worden aan bijvoorbeeld het vrachtverkeer op de Tongerseweg. Daar wachten heel veel mensen op een oplossing.

Dan de vraag: Wat betekent zicht op juridische handhaafbaarheid? Dat kan door iedereen anders geïnterpreteerd worden. Het CDA wil niet meer geld naar onderzoek. Pas als zeker is als Duitsland en België het geregeld krijgen, moet aan de slag gegaan worden met een definitief voorstel. Het CDA wil ook graag dat de raad geïnformeerd wordt over de evaluatie in medio 2019.

Het CDA stelt ook vragen bij de sloopregeling die tot 2025 wordt meegenomen. De fractie vindt dit raar, want daarna tot aan 2030 zal de klapper komen.

Met betrekking tot de ambulante handel. Deze mensen gaan ervan uit dat ze ontheffing krijgen, omdat de wethouder heeft gezegd: "Dat gaan we regelen." Het CDA vraagt hieromtrent meer duidelijkheid, ook over de sloopregeling. Waar gaan we de grens stellen?

Er is door de heer Van der Gugten (GroenLinks) gezegd dat het camerasysteem ook voor andere dingen gebruikt kan worden. Dit systeem is echter zo gericht op het kenteken dat het niet voor iets anders gebruikt kan worden. Bovendien is het een dure investering. Is dat zo?

De laatste CDA-bijdrage betreft het gratis openbaar vervoer, waar de provincie het over heeft. Daar moet goed over nagedacht worden, omdat het natuurlijk invloed heeft op de stad en ook op de milieuzone. Verder stemt het CDA in met het raadsvoorstel, behalve als het de datum van 1 januari 2020 overschrijdt.

De Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt de wethouder of hij cameratoezicht niet te duur vindt. Destijds ging de wethouder namelijk voor vignetten. Een andere vraag van deze fractie is of er meer dan drie opties zijn. En waarom nu al besluiten als alles niet duidelijk is? De Partij Veilig Maastricht vraagt verder naar het aantal bedrijfs- alsook particuliere voertuigen dat straks de zone niet meer in kan. Zijn er particulieren die niet meer in deze zone mogen komen? Namens de insprekers die aan de J.F. Kennedybrug wonen vraagt hij naar de negatieve effecten voor hen. Deze mensen klagen al een hele tijd over geluidsoverlast en stankoverlast. In hoeverre worden deze mensen niet nog meer de dupe? Een andere vraag betreft de bijdrage van het Rijk aan de kosten, immers zij innen ook de boetes. De Partij Veilig Maastricht heeft ook twijfels over de gepresenteerde cijfers. Kloppen die cijfers over het milieu eigenlijk wel?

Voor **50PLUS (Bronckers)** staat gezondheid op 1, 2 en 3 en dan komt pas de rest. Volgens 50PLUS streven inwoners, insprekers en belangenorganisaties naar een zo groot mogelijke milieuzone, rekening houdend met de specifieke stedelijke hotspots. 50PLUS loopt vervolgens de verschillende maatregelen en varianten door en besluit zijn bijdrage nogmaals met de mededeling dat 50PLUS kiest voor de gezondheid van de Maastrichtenaren en eist dat aan de slag gegaan wordt. Voor de rest wacht 50PLUS de antwoorden van de wethouder af.

De **VVD (Beckers)** sluit zich aan bij alle vragen van de twee insprekers aan de wethouder.

De voorzitter vraagt de raad alle vragen te verzamelen omdat er niemand notuleert.

De **VVD (Beckers)** complimenteert de wethouder voor de wijze waarop hij het onderzoek presenteert, zodat het lijkt alsof een milieuzone effect heeft op de luchtkwaliteit in Maastricht. Na eerder onderzoek van Royal Haskoning DHV waaruit blijkt dat de invoering van de milieuzone geen effect heeft op de luchtkwaliteit, lijkt dit een hele verbetering. Hoe is het echter mogelijk dat er een beter effect is van de milieuzone? Hij vergelijkt dat met een situatie om een zwembad veiliger te maken. De kans op verdrinking te verkleinen. Gewoon het water uit het zwembad laten lopen, dan verdrinkt er niemand meer. Want dat is nu wat er is onderzocht. Het compleet afsluiten van de binnenstad voor al het verkeer met verbrandingsmotor. Het afsluiten van de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer betekent de facto het creëren van een autoloze binnenstad, met alle gevolgen voor bewoners, werkenden en bezoekers. Alleen degene (slechts 20% van de bevolking in 2030) die elektrisch rijdt, heeft nog toegang. Dus als je een elektrische auto kunt betalen, dan mag je wel en anders niet. Is dat nu de stad die Maastricht wil zijn? De VVD wil dat nooit op deze manier. We willen geen binnenstad zonder gemotoriseerd verkeer. Dat betekent dat je de oude, glasheldere onderzoeken moet inzien. Het

invoeren van de milieuzone heeft geen effect op de luchtkwaliteit van Maastricht. Het is an sich ook een raar doel, een koolstofvrije binnenstad. De VVD haalt daarbij enkele andere vormen van koolstofemissie aan. Een milieuzone vergroot alleen maar de drukte rondom de binnenstad met gevolgen voor bijvoorbeeld het onderwijs op scholen aan de Eenhoornsingel. Besluiten we nu wel of niet tot de invoering van een milieuzone? Wat betekent het wijzigen van de scope? Vooral als het gaat om de handhaafbaarheid van de Duitse kentekens en dat er wellicht in de toekomst via het eigen vignet van de Duitse auto's gecontroleerd gaat worden. Hoe moet wat in de krant staat, gelezen worden, in relatie met dat wat het college voorstaat in het derde beslispunt? Wat is nu het voorstel van het college? De VVD begrijpt het gewoon niet meer.

De **Seniorenpartij** (Mermi) stemt in met het raadsvoorstel. Wel vraagt zij specifieke aandacht voor het knelpunt van de Koning Alexandertunnel. Ook de situatie bij de J.F. Kennedysingel vraagt om onderzoek. Daar waar maatregelen kunnen worden genomen, moet dat gedaan worden. Deze moeten ook los gezien worden van de invoering van de milieuzone, die geen doel op zichzelf is, maar een middel voor goede luchtkwaliteit. De Seniorenpartij is daarom voorstander van het autoluw maken van de binnenstad. Wie in de stad woont moet er kunnen komen. Wie er daadwerkelijk moet zijn, moet er ook kunnen zijn. Dit kan geregeld worden middels een ontheffingssysteem.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) vraagt hoe de Seniorenpartij over de senioren denkt die straks niet meer de stad in kunnen.

De **Seniorenpartij** (Mermi) antwoordt dat er toch genoeg mogelijkheden zijn om de stad in te komen en vraagt of dat per se met de auto moet.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) merkt op dat het voor senioren steeds moeilijker wordt zich te verplaatsen met het duurder worden van het openbaar vervoer en vraagt de Seniorenpartij of hij het daarmee eens is.

De **Seniorenpartij** (Mermi) vraagt wat de Partij Veilig Maastricht hiermee wil bereiken. Volgens spreker zijn er genoeg mogelijkheden om in de stad te komen.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) zegt dat men volgens de Seniorenpartij niet met de auto in de stad mag komen, maar je mag je wel in de stad laten afzetten.

De **Seniorenpartij** (Mermi) antwoordt dat hij de bus bedoelt.

De **VVD** (Beckers) vindt dit een interessante discussie en stelt haar nog scherper. Hij vraagt of de Seniorenpartij voorstelt dat senioren die slechts korte tijd de stad in gaan ook de bus of personenvervoer moeten gebruiken.

De **Seniorenpartij** (Mermi) zegt dat de Seniorenpartij dat niet voorstelt, maar dat de fractie wel een voorstander is van de milieuzone, wat ook in het partijprogramma is opgenomen. Hij vindt dat er genoeg regelingen zijn voor mindervalide mensen die het niet kunnen betalen, die minder valide zijn, want er zijn ook elektrische busjes.

De **SAB** (Gorren) memoreert een artikel in de krant over 'gratis openbaar vervoer voor bezoekers in de stad'. Hij roept de gemeenteraad op ballen te tonen tegenover het college om 'gratis openbaar vervoer voor onze senioren of onze eigen burgers' te eisen.

M:OED (Maassen) ondersteunt de oproep van de SAB. M:OED begrijpt niet dat pas op de plaats gemaakt moet worden en tegelijkertijd een stuk moet worden goedgekeurd. Het is procedureel heel verwarrend. M:OED constateert dat het gemandateerde niet uitvoerbaar is, omdat de staatssecretaris geen vignetten wil, maar wel camera's. M:OED nodigt de wethouder uit een voorstel te doen zodra de onderhandelingen met Duitsland en België zijn afgerond, zodat er een afgerond, allround en dus volledig voorstel voorligt waar we ons als raad over kunnen buigen. Wat vandaag gebeurt, is een beetje vreemd. De wethouder vraagt om alvast akkoord te gaan op basis van camera's, maar daar wordt geen duidelijk kostenplaatje aan gehangen. Pas als er zicht is op handhaafbaarheid gaan we implementeren. Eigenlijk wil hij een blanco cheque. Klopt dat? M:OED vraagt de wethouder ook om een reactie op een artikel in de Limburger betreffende de handhaafbaarheid van Duitse vignetten. Hoe past dat in het totale plaatje van die afspraken die worden gemaakt met het Rijk en Duitsland?

M:OED heeft goed geluisterd naar de verschillende sprekers en het signaal is heel duidelijk. De mensen in de stad willen graag een betere luchtkwaliteit, maar dat betekent niet dat ze een milieuzone willen. Het doel is een betere luchtkwaliteit en daar is M:OED het mee eens. De milieuzone mag echter geen doel op zichzelf zijn. De gezondheidseffecten zijn indirect en marginaal. De milieueffecten zullen wellicht aanzienlijker zijn, maar dan is het jammer dat in het stuk een verwarrende link wordt gelegd tussen volksgezondheid en klimaatverandering. Dat zijn verschillende onderwerpen. En de link met het klimaatakkoord en de bijdrage die Maastricht daaraan moet leveren, is grote onzin. Maastricht kan het klimaatprobleem niet oplossen. Want als een auto die in de milieuzone wordt geparkeerd 3 km omrijdt en diezelfde CO₂ uitstoot in een wijk in Maastricht of omgeving, dan denkt M:OED: wat is nu de klimaatwinst daarvan? Dat komt in mijn fractie over als een verkeerd argument. M:OED is ook ongerust over de kosteneffectiviteit. De kosten van een camerasysteem zijn hoger dan van een systeem met vignettes, ook met betrekking tot de belangen van de binnenstadondernemers. Ook het CDA en Centrum Management hebben het over het dalende aantal bezoekers. We kunnen niet eenzijdig maatregelen nemen en vervolgens ten koste van alles en iedereen deze milieuzone invoeren. Hoe denkt de wethouder concreet aan de belangen van onze binnenstadondernemers tegemoet te kunnen komen? En dan graag wat meer concreet dan ontheffingen en sloopregelingen die een jaar geldig zijn en ontheffingen, want die zijn niet overtuigend. De handhaafbaarheid vanaf 1 januari 2020 is al heel erg dichtbij. We moeten nog maar zien dat er dan al een akkoord is met België en Duitsland. Graag van de wethouder daar een toelichting op. M:OED wil breder naar de problematiek kijken. Er zijn verschillende manieren om de luchtkwaliteit te verbeteren door out of the box te denken. De SAB gaf net al een mooi voorbeeld (mogelijkheid van gratis openbaar vervoer onderzoeken). Maastricht moet kijken wat er in andere steden gebeurt. In Barcelona bijvoorbeeld het model van de superblokken. Hoe kun je meer elektrische bussen invoeren? M:OED noemt ook de smogfree tower, zoals in Rotterdam. Dat is eigenlijk een fijnstofstofzuiger, die het fijnstof ter plekke wegzuigt. Vraag aan de wethouder of hij dit kent en daar eens naar wil kijken.

De **PvdA** (Slangen) is voorstander van schone lucht voor alle burgers in de stad, maar je moet ook kijken naar kosten en baten. De PvdA vraagt aan de wethouder wat nu precies het beoogde effect is van de milieuzone, want de PvdA komt tot 1 miljoen en niet tot 5. Natuurlijk moet ergens begonnen worden, maar is het niet veel beter om te beginnen met een grote stap? Bijvoorbeeld een milieuzone van het centrum en toegangswegen. De PvdA mist die variant. Een andere vraag aan de wethouder gaat over de Kennedybrug. Waarom is gekozen deze bovenlokale weg uit het voorstel te halen in plaats van dat we om tafel gaan met de provincie om ervoor te zorgen dat we die erbij mogen betrekken? Het mes snijdt aan twee kanten. Hoe groter de milieuzone, hoe effectiever de camera's bijvoorbeeld gelijktijdig als middel ter handhaving van het vrachtverbod. En hoe staat het eigenlijk met dat vrachtverbod? Ontzettend veel mensen kijken daar reikhalzend naar uit. Het stond ook in het coalitieakkoord. Draagvlak voor de milieuzone is erg belangrijk. Wat gaat de wethouder doen om het draagvlak voor dit plan onder de burgers van deze stad te vergroten? Een stap in de goede richting is wat ons betreft de voorgestelde sloopregeling, maar dat is ook precies zo'n kleine voorzichtige stap. Het gaat om een klein bedrag en inderdaad om een aantal jaren, terwijl de grote klap wellicht over tien jaar zal komen. In een raadsvoorstel wordt ook verwezen naar een juridisch advies dat het bureau Paulussen aangaande de flankerende maatregelen heeft gegeven. Graag willen we dit rapport ook inzien. Zou dit kunnen worden toegevoegd aan de stukken?

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) zegt dat mensen die in de armoede zitten, niet zoveel hebben aan de sloopregeling. Hij geeft een voorbeeld van 3000 euro in een sloopregeling en waar iemand vervolgens een auto van 20.000 euro moet kopen. Heel veel mensen in Maastricht kunnen dat niet betalen. Hij vraagt hoe de PvdA daarover denkt.

De **PvdA** (Slangen) is het eens met de Partij Veilig Maastricht. Ze pleit ervoor om de sloopregeling breder te maken. De raad zou dat moeten voorstellen. De PvdA begrijpt dat de burgers een beetje moe zijn, mensen missen de samenhang tussen deze plannen. Als het gaat om mobiliteit, klimaat en luchtkwaliteit is het belangrijk uit te leggen hoe deze plannen samenvallen en wat de burger aan de raad heeft. Hoe maken we echt meters? En nee we gaan als Maastricht niet in ons eentje aan het klimaatakkoord voldoen.

GroenLinks (Van der Guchten) zegt dat de milieuzone een dossier is met een lange geschiedenis en diepe sporen in de stad. Als een ding duidelijk is, dan is het dat zij kan rekenen op veel draagvlak.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) heeft anders geluiden gehoord dat dat draagvlak niet zo groot is.

GroenLinks (Van der Guchten) is het daar niet mee eens en noemt de afwijzing van het vignetsysteem door Den Haag waardoor Maastricht ook gedwongen was om in een landelijke regeling te stappen. Wat ook weer reden is om je af te vragen of dit besluit genomen moet worden. De pijn zit op twee punten en dat is al door enkele fracties aangedragen. Allereerst het financieringsverhaal. Maastricht moet lokaal investeren, terwijl Den Haag alle inkomsten binnenhaalt en dat is natuurlijk een betrekkelijk lompe bestuurlijke manier. GroenLinks vindt dit schandalig, maar het is niet anders. We gaan de wetgeving in Den Haag op dit front niet veranderen. Als tweede punt, met kentekens werken betekent afhankelijkheid van informatie uit het buitenland. GroenLinks stelt voor eerst te wachten op duidelijkheid over gegevensverstrekking uit Duitsland en België, waarbij het verstandig is om België als leidraad te nemen. Bovendien is het overgrote deel van de bezoekende auto's Belgisch. Duitsland kan later in het verhaal passend gemaakt worden.

De **PVV** (Geurts) vraagt waarom druk op België nodig is.

GroenLinks (Van der Guchten) antwoordt dat dat is om tempo te maken om binnen de termijnen de resultaten te boeken die ten doel zijn gesteld. In dit proces kan geen tijd verspild worden.

De **PVV** (Geurts) ziet veel meer heil in een voorstel met steun van België en Duitsland.

GroenLinks (Van der Guchten) vindt dat elke stad moet doen wat hij kan.

De **SP** (Schut) vraagt of GroenLinks voorstelt om het dictum van het raadsvoorstel te wijzigen en er ook mee akkoord te gaan dat alleen België meedoet. In dat geval is er naar haar mening sprake van een andere situatie en dan zou zij van de wethouder daar ook een reactie op willen hebben.

GroenLinks (Van der Guchten) antwoordt dat dit stuk de ambitie heeft om in 2020 aan de gang te gaan. Hij wil een toelichting van de wethouder over het proces daarnaartoe. Het is niet te verwachten dat begin 2020 duidelijkheid is met betrekking tot Duitsland. Zijn fractie wil daar niet op wachten.

De **SP** (Schut) denkt dat dan een nieuw raadsdebat nodig is. GroenLinks geeft een andere twist aan dit dossier en dan voelt de SP zich niet vrij om op deze manier ja te zeggen tegen dit voorstel.

GroenLinks (Van der Guchten) zegt benieuwd te zijn naar de toelichting van de wethouder op dit punt. Want tussen de 2020-ambitie en het wachten tot er duidelijkheid is in Duitsland zit enige spanning. Dat wil hij graag toegelicht zien.

De **VVD** (Beckers) is het eens met de SP dat GroenLinks nu toch wel een beetje vaag wordt. Het voorstel zoals zij dat leest is helder. Wachten op Duitse en Belgische kentekengegevens. Zij vraagt of GroenLinks dat ook zo interpreteert, want anders wordt er over een ander raadsvoorstel met elkaar gesproken.

GroenLinks (Van der Guchten) zegt alleen maar aan de wethouder te vragen om een toelichting op het spanningsveld tussen de ambitie voor 2020 en toestemming uit Duitsland.

Het **CDA** (Heijnen) wijst op de rechtsongelijkheid als tegen de Belgen gezegd wordt: 'Jullie wel en de Duitsers niet.' Dan zit Maastricht met hetzelfde probleem.

GroenLinks (Van der Guchten) zegt dat die situatie zich op meer plaatsen in het land voordoet.

De **VVD** (Beckers) wil niet opnieuw de discussie krijgen over de interpretatie van raadsbesluiten die wel of niet genomen worden. De VVD wil concreet van GroenLinks weten dat als België ja zegt, dan eigenlijk begonnen kan worden. GroenLinks verdraait het in zijn antwoord tot: 'Nee, het was een vraag aan de wethouder.' De VVD wil weten wat er op papier staat en wat besloten wordt. Als GroenLinks daar een andere interpretatie van heeft, dan wil de VVD dat graag weten. De VVD is het er overigens mee eens dat het krantenartikel verwarring heeft gezaaid. Hij vraagt hoe GroenLinks daartegen aankijkt.

GroenLinks (Van der Guchten) denkt dat de heer Bekkers een stevige dikke streep zet onder de vraag om dat mede te ondersteunen. GroenLinks wil dat toegelicht zien, verhelderd en geëxpliciteerd. GroenLinks is er niet blij mee dat er met dit voorstel vertraging wordt opgelopen. GroenLinks vindt dat derhalve ook op andere fronten gewerkt moet worden aan de kwaliteit van leven en werken in de stad en met name in de binnenstad. Naast deze grotere projecten die ieder hun eigen dynamiek hebben moet een stroom kleinere maatregelen op gang gebracht worden die ook goed in het eindplaatje zullen passen. Zoals fietsbeleid, in de sfeer van voorrangssituaties, de afrekening van stoplichten, de bevoorrading in de binnenstad. Allemaal zaken die voorrang hebben.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) vindt dat GroenLinks bij het onderwerp moet blijven.

GroenLinks (Van der Guchten) zegt dat er ook een opgave ligt rondom de Tongerseweg, die ook niet twee of drie jaar kan wachten, dus ook op de andere fronten is overleg met de Belgen nodig. GroenLinks wil van de wethouder weten of met een reconstructie van die weg die weg minder aantrekkelijk gemaakt kan worden voor doorgaand vrachtverkeer. Dat zou bij onderhoud kunnen. Bij het derde punt in het milieuzoneverhaal worden de bromfietzers en de scooters met hun verbrandingsmotoren een beetje buitenspel gezet. Daar is GroenLinks niet gelukkig mee en de fractie denkt dat het nodig is, in welk scenario dan ook, er ook aandacht aan te besteden dat deze vervoersmiddelen in de binnenstad langzaam maar zeker worden vervangen door andere vormen van vervoer.

Dan tot slot nog een opmerking over het camerasysteem. Het is niet leuk dat Maastricht moet investeren en dat de opbrengsten landelijk zijn. Het interessante aan een camerasysteem is wel dat het uitstekend inzetbaar is ook bij de eventuele vervolgstap om bepaalde voertuigen uit de stad te weren om andere handhaving mogelijk te maken.

De **voorzitter** vraagt of de heer Geurts de vragen van de insprekers heeft weten te verzamelen.

De **PVV** (Geurts) zegt dat er veel vragen zijn gesteld over Duitse wagenparkgegevens. Die zijn relevant en hij wil weten wat de invloed daarvan is wanneer het Duitse wagenpark wordt meegenomen. De gemeente kan een zelfstandig besluit nemen om de Bisschopssingel toe te voegen aan de milieuzone. Wat zijn de mogelijkheden en wensen daarvan? Met variant C wordt slechts zes uur levenswinst geboekt. Dat is toch niet echt rendabel. Er ligt een plan voor dat heel veel baten beschrijft, maar er ontbreekt een overzicht wat nu precies de kosten zijn. Dus waarom is dat niet compleet meegenomen in het hele stuk?

Wethouder Krabbendam vraagt of de heer Geurts de laatste vraag nog een keer wil herhalen.

De **PVV** (Geurts) zegt dat aan de raad wordt gevraagd een gewogen besluit te nemen op basis van dat rapport dat baten opvoert, maar dat niet de te verwachten kosten zijn opgenomen.

De **voorzitter** geeft het woord aan wethouder Krabbendam

Wethouder Krabbendam dankt voor alle vragen die gesteld zijn. Hij wenst mevrouw Fokken van harte beterschap en vindt het fijn dat de heer Gorren er weer is in goede gezondheid.

De heer Gorren dankt wethouder en gemeenteraad voor de vele blijken van belangstelling

Wethouder Krabbendam zegt dat D66 en de Seniorenpartij vragen eigenlijk veel verder te gaan. De raad heeft hem geen opdracht gegeven om een dergelijk verkeerscirculatieplan of om een autoluw plan in de binnenstad voor te leggen. Op zichzelf is het natuurlijk interessant om daarover na te denken, zeker richting toekomst. De omgevingsvisie is bijvoorbeeld een onderwerp waarbij deze discussie ook gevoerd wordt. De wethouder denkt dat het aan de raad is om daar een richtinggevende uitspraak over te doen. Als de raad dat van hem vraagt, dan gaat de raad daarin wel een stuk verder dan het voorstel van de wethouder, want daarmee zeg je bepaalde delen in de stad te willen afsluiten voor verkeer. De VVD zegt tegelijkertijd dat ze daar heel erg tegenstander van is. Zolang de raad daar nog geen eensluidend standpunt over heeft ingenomen, komt de wethouder niet met een voorstel daarover.

Het college zal zo goed mogelijk in kaart proberen te brengen wat alle effecten zijn zowel qua luchtkwaliteit, gezondheid, economisch, positief, negatief. Dat kan allemaal teruggelezen worden. De afweging is dan vervolgens aan de raad. Het voorstel ligt er ook op verzoek van de raad. Hoe gaat het

met de milieuzone als de stad groeit, want we willen toch groeien als stad? Die groei is geen wens op zich, maar de vraag is wel hoe om te gaan met die door sommige modellen voorspelde groei. In die zin is het wel relevant om de vraag te stellen. Heeft een milieuzone daar effect op? Er zijn grotere steden dan Maastricht die ook nog sterker groeien dan Maastricht en die ook gewoon milieuzones invoeren. En die dat ook gewoon blijven handhaven en daarmee verder willen gaan en zelfs ook een nul-emissiezone willen invoeren. Kijk bijvoorbeeld naar Amsterdam, waar men zich verder niet mee moet vergelijken. Ook die grotere steden met een grotere bouwopgave dan Maastricht, zijn bezig met schonere lucht.

De PVV zegt meer informatie nodig te hebben om een weloverwogen besluit te kunnen nemen. De wethouder is benieuwd welke informatie de PVV dan nodig heeft. Hij is bereid meer informatie te geven, maar wijst erop dat de raad wel in december bijeen is geweest om het proces te bespreken, ook in aanloop naar het nu voorliggende voorstel. Daarbij heeft de raad aangegeven dat het niet de bedoeling is veel meer geld uit te trekken voor meer onderzoeken voordat tot een definitief invoeringsvoorstel wordt besloten. De wethouder is van mening dat in deze fase, om het besluit te kunnen nemen wat nu voorligt, alle informatie op tafel ligt en de raad moet daar een afweging in kunnen maken. Hij is benieuwd naar wat voor informatie de raad nog mist. Als er raadsleden zijn die de beschikbare informatie niet begrijpen, dan gaat de wethouder daar op een ander moment graag over in gesprek.

De SP zegt blij te zijn met de pas op de plaats, is akkoord met het voorstel en vraagt vervolgens verschillende dingen die inderdaad deel uitmaken van een definitief invoeringsvoorstel op het moment dat dat voor komt te liggen. Dan zal er een duidelijk, helder voorstel wat betreft kostenplaatje van het camerasysteem voorliggen. De kosten en baten zijn natuurlijk wel afhankelijk van de grootte van de zone. Hoe meer richtinggevend de uitspraken van de raad zijn, hoe beter de kosten en baten kunnen worden uitgerekend. De Partij Veilig Maastricht gaf aan geen milieuzone te willen als de Kennedysingel er niet bij zit. De raad is het niet eens over de grootte van een milieuzone, dus is het moeilijk om kosten en baten op een rijtje te krijgen.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) zegt gevraagd te hebben of er nog een optie 4 is. In de nu voorliggende drie opties ligt de Kennedybrug buiten de milieuzone en zijn de mensen die daar wonen de dupe van een milieuzone.

Wethouder Krabbendam geeft aan dat alleen de cijfers van de zones a, b en c zijn uitgewerkt, zoals die zijn omschreven op pagina 5 van het stuk, met een kaartje erbij. Er zijn geen andere varianten uitgezocht. Men moet zich echter ook goed realiseren dat deze voorstellen werkvarianten zijn. Als de raad zegt dat de zone groter of kleiner moet of de hele stad moet omvatten, dan moet daar een amendement voor worden ingediend.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) constateert dat alleen deze drie zones nu voorliggen, ongeacht wat de partijen ervan vinden.

Wethouder Krabbendam zegt dat het er voor het debat uiteraard wel toe doet wat partijen ervan vinden. In het voorstel staan alleen werkvarianten want er moet een grens zijn aan de mogelijkheden die worden onderzocht. Mocht de raad een variant met een uitbreiding daarvan willen of juist met een beperking daarvan, dan moet de raad daar een uitspraak over doen. Het college kan niet alle mogelijke varianten voorleggen.

De **Partij Veilig Maastricht** (Smeets) vindt dat een helder antwoord. De PVM vraagt zich dan echter wel af of nog over het voorliggende stuk wordt gesproken, aangezien allerlei variaties mogelijk zijn. Spreker vindt het van essentieel belang om te weten of nu alleen over dit stuk gesproken wordt of dat men het over alle punten kan hebben. Wat de PVM betreft gaat het in dit stuk nu alleen over het voorliggende voorstel en is er geen afwijkingsmogelijkheid.

Het **CDA** (Heijnen) sluit zich aan bij de PVV. Naar de mening van het CDA wordt de scope in punt 2 of 3 gewijzigd van vignetten naar een camerasysteem, maar de fractie wil niet nu nog allerlei varianten erbij halen want zij proeft nu wel heel veel interpretatieruimte. Spreekster vraagt zich af wat er dan vervolgens gebeurt als het toch een andere variant wordt, bijvoorbeeld met een straatje erbij. Het zou haar niet verbazen dat er dan weer een onderzoek komt.

De **PVV** (Geurts) sluit zich aan wat reeds eerder gezegd is over het stuk, de Milieuzone Maastricht. Hij geeft aan dat altijd varianten toegepast kunnen worden, maar dat het lastig is zolang gesproken wordt

over de Milieuzone Maastricht. Iedereen in de stad die dit volgt die weet dat het over de Milieuzone Maastricht gaat, het systeem met eerst camera's en toen vignetten. Als nu gezegd wordt dat de raad dat kan aanpassen naar gelang hij wenst, dan weet men niet meer precies waar het over gaat. Gaat het dan nog over deze milieuzone? Als het voor de raad al niet duidelijk, dan vraagt hij zich af wat de burger daar dan van moet vinden.

D66 (Eurlings) kan zich hierbij ook aansluiten. Zij wil verder aangeven aan dat D66 het vandaag heeft over de beslispunten. De fractie interpreteert die beslispunten strikt, zoals eerder de VVD en de SP hebben aangegeven, en niet zoals vanuit GroenLinks de mogelijkheid wordt gegeven om die veel breder en – naar het idee van D66 – een beetje los toe te passen.

Wethouder Krabbendam wil toch even reflecteren. Er worden hem vragen gesteld – kan dit, kan dat? – en gaat hij in op die vragen. Het is het debat van de raadsleden wat leidt tot deze vragen en tot dit antwoord van de wethouder. Het stuk dat voorligt is het stuk dat voorligt en als de raad iets anders wil, dan kan dit geamendeerd worden. Het is nu niet de bedoeling om een van de drie zones te kiezen. De wethouder zal later ingaan op de interpretatie van de betekenis van zicht op juridische handhaafbaarheid, maar als de raad straks instemt met dit besluit, als eenmaal aan die voorwaarde is voldaan, dan is dat voor hem de opdracht om met een invoeringsvoorstel te komen. Daarin zal dan vervolgens een keuze worden gemaakt voor een van de drie zones. Als de raad niet instemt met het besluit, dan wordt het aan het college overgelaten. Het college moet vervolgens iets proberen te maken van de discussie die zich in de raadsronde heeft voorgedaan of van eventuele argumenten die nog daarvoor van belang zijn. De wethouder gaat in dat geval niet met een zone komen die volstrekt afwijkt van wat hier nu voorligt, want dat is dan niet het voorstel waarmee de raad heeft ingestemd de eerstkomende raadsvergadering

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt de wethouder uit te leggen wat hij bedoelt met dat het aan het college overgelaten wordt als de raad er niet over beslist.

Wethouder Krabbendam zegt dat dit heel simpel is. Volgens het reglement van orde mag de wethouder geen varianten voorleggen. Namens het college moet hij aan de raad een voorstel voorleggen waar de raad alleen maar ja of nee op kan zeggen. Dus als de raad niet voorafgaand een keuze maakt dan zal het college een collegebesluit moeten nemen voor een raadsvoorstel en het college legt dan vervolgens een van de drie varianten aan de raad voor.

De **SP** (Schut) wil een uitstapje maken naar Afvalloos Maastricht. Daar zijn door het college vier varianten gepresenteerd, uitgewerkt en wel, en daar werd in de raad gezegd: het college doet een voorstel voor variant c. Spreekster denkt dus dat het wel degelijk mogelijk is om een raadsvoorstel voor te bereiden waarin een aantal varianten zijn uitgewerkt, want dan kan de raad een keuze maken.

Wethouder Krabbendam wil hier graag een verhelderend antwoord op geven. De wethouder zegt dat dit uiteraard het geval is, maar dat het voorstel waar mevrouw Schut naar verwijst ook voorzorg in een beslispunt waar de raad ja of nee op kon zeggen. Zoals ook in het voorliggende raadsvoorstel het geval is, stonden daar alternatieven in en de raad heeft naar aanleiding het raadsdebat voor een ander alternatief. De raad is met een amendement gekomen op dat voorstel. Zo ziet de wethouder het ook voor zich hoe het zou kunnen gaan, afhankelijk van de discussie die in de raad gevoerd wordt. Als de raad met dit besluit instemt dan neemt in een later stadium, als aan de voorwaarden is voldaan, het college een besluit om een raadsvoorstel voor te leggen. Dat raadsvoorstel voorziet in een keuze voor een van die drie varianten, niet in allerlei andere varianten want die zijn nu niet verder onderzocht, tenzij de raad het college daartoe opdracht geeft. De wethouder gaat ervan uit dat het een van deze drie varianten is, tenzij de raad dat met een amendement straks besluit. Als de raad vervolgens bij die discussie toch voor een andere variant wil gaan, dan kan de raad een amendement indienen en dan wordt het een andere variant. De raad kan niet van het college vragen om dat zelf te bedenken. Als de raad verder niets doet wordt een van de voorliggende varianten uiteindelijk aan de raad voorgelegd voor een ja/nee-voorstel. De raad kan dat voorstel vervolgens amenderen als daar behoefte aan is.

De voorzitter kijkt even naar de tijd. Er resteren nog acht minuten en dan volgt een zeer volle raadsagenda. Zij stelt voor dat de wethouder zijn antwoorden nu afrondt en vervolgens zal zij bij de raad inventariseren hoe men verder wil.

Wethouder Krabbendam zegt dat ontheffingen en dergelijke allemaal terugkomen in het definitieve voorstel.

De SP vraagt om meer voorlichting vooraf. De wethouder geeft aan dat hem is verzocht niet meer geld uit te geven, maar hij wijst erop dat een definitief invoeringsvoorstel gepaard gaat met een communicatiestrategie waar ook budget voor vrijkomt op dat moment. Er zit dus ook wel een aanloop in want het besluit is niet meteen ingevoerd als de raad het besluit neemt. Er moeten onder andere camera's aanbesteed worden en er moet een verkeersbesluit genomen worden, dus de definitieve invoering duurt een paar maanden.

De voorzitter wijst erop dat er nog zes minuten resteren.

Het **CDA (Heijnen)** zegt dat het afgeraffeld wordt. Zij vindt dat er een nieuwe ronde moet komen.

De voorzitter zegt dat als men nu een reactie heeft op het antwoord van de wethouder, dit het laatste antwoord is dat gegeven wordt en zij deze raadsronde schorst. Vervolgens moet aan een tweede raadsronde begonnen worden, want de voorzitter gaat ervan uit dat de raadsleden het met haar eens zijn dat dit niet meer af te ronden is.

D66 (Eurlings) zegt naar aanleiding van de uitleg dat D66 als politieke partij de behoefte heeft om bewoners te betrekken voordat het besluit genomen wordt, en niet achteraf.

Wethouder Krabbendam zegt dat dit ook gebeurt. Hij verwijst naar de insprekers eerder in de vergadering, die allemaal betrokken zijn in het proces. Er wordt gevraagd of er nu wel of geen draagvlak is en de wethouder is van mening dat het draagvlak toch heel duidelijk gebleken is uit het aantal insprekers dat kwam vertellen dat ze de milieuzone graag ingevoerd willen hebben. Uit al die buurten die vertegenwoordigd zijn, blijkt in de ogen van de wethouder draagvlak, maar uiteindelijk is de keuze en de afweging aan de raad.

M:OED (Maassen) constateert veel verwarring in het debat. Het concentreert zich toch steeds rondom dezelfde vraag. De cruciale vraag is waarom de wethouder ervoor kiest dit voorstel in twee fasen aan de raad te presenteren. De wethouder neemt voortdurend het woord definitief invoeringsvoorstel in de mond en spreekster vraagt zich af wat hij daarmee bedoelt. Zij vraagt de wethouder toe te lichten waar nu over gediscussieerd wordt en waar dan vervolgens later in het kader van een definitief invoeringsvoorstel over gepraat moet worden.

Wethouder Krabbendam zegt dat hij probeert de signalen uit de raad zo goed mogelijk te verwerken tot voorstellen. De raad vraagt de wethouder niet te snel te gaan, de raad vraagt hem niet te langzaam te gaan, de raad vraagt hem niet te veel geld uit te geven. De raad vraagt hem wel om een helder voorstel met een goede onderbouwing voor te leggen. Deze tussenstap voorziet erin dat een afronding gemaakt wordt van het voorstel van maart 2018 en vervolgens met deze tussenstap geeft de raad de wethouder dan ook de ruimte en de opdracht om uiteindelijk met de uitwerking van het definitief voorstel te komen, waarover discussie was in december. Die tussenstap is gezet en dit voorstel vloeit daar uit voort. De raad kan daarmee instemmen of niet mee instemmen, hij kan daar van alles van vinden. Als de raad geen milieuzone wil is dit het moment om tegen te stemmen en als de raad wel een milieuzone wil, maar de voorwaarden nog openlaat, dan moet de raad instemmen en straks het raadsvoorstel tot definitieve invoering afwegen ten opzichte van wat dan voorligt.

M:OED (Maassen) wil dit ten zeerste bestrijden want het gaat nog niet over wel of geen milieuzone. Het gaat over de manier waarop het voorstel aan de raad wordt gepresenteerd. Zij wil alvast duidelijk maken dat haar fractie er niet mee instemt want M:OED wil gewoon één voorstel van A tot Z waarin zij integraal kan besluiten of zij wel of niet een milieuzone wil en onder welke voorwaarden. Zij vindt dat de wethouder voorsorteert op een soort van blanco cheque om dan later tegen de raad te kunnen zeggen dat hij al heeft ingestemd met een milieuzone door middel van camerahandhaving. Dit lijkt haar niet de juiste gang van zaken.

D66 (Eurlings) zegt dat als de fractie de beslispunten leest, D66 hieruit opmaakt dat nu puur de besluitvorming on hold wordt gezet en dus niet een opmaat naar een definitief voorstel. Dat verschil wenst de fractie wel aan te geven.

Wethouder Krabbendam is het eens met de eerste opmerking van mevrouw Eurlings. Als de raad instemt, gebeurt er even niets totdat duidelijk is via de staatssecretaris wat nu met die Duitse en Belgische kentekens gebeurt. Dat is de voorwaarde op basis waarvan de raad de wethouder dan toestemming geeft om aan de raad een nieuwvoorstel voor te leggen waar mevrouw Maassen om vraagt. De wethouder moet de raad dit wel voorleggen omdat hij anders weer verweten wordt dat hij de raad iets voorlegt waar de raad niet om heeft gevraagd. Deze tussenstap wordt genomen op basis van signalen van de raad. Hij probeert er zo goed mogelijk mee om te gaan, maar uiteindelijk is de afweging aan de raad.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) wil mevrouw Maassen bijstaan. Hij is het eens met het on hold zetten zoals D66 dat voorstelt. Hij verzoekt terug te komen op het moment dat er meer duidelijkheid is en niet nu een vrijkaart te geven zoals M:OED ook al aangaf.

M:OED (Maassen) vraagt zich af of dit terug kan naar het presidium zodat er nog een keer over gesproken kan worden of de raad deze manier van besluitvorming wel of niet wil.

Wethouder Krabbendam zegt dat het besluit nu voorligt omdat het besluit van maart 2008 de facto onuitvoerbaar is, omdat de staatssecretaris heeft gezegd dat het niet mag. De raad heeft daar zelf ook aandacht voor gevraagd. De wethouder moet een tussenstap zetten om überhaupt toestemming van de raad te krijgen om het besluit op een later moment te kunnen nemen. De wethouder benadrukt dat dit geen blanco cheque is. De raad besluit nu niet tot invoering van de milieuzone, de raad besluit hier om even niks te doen totdat de staatssecretaris haar huiswerk heeft gedaan. Als de staatssecretaris haar huiswerk heeft gedaan, komt er een onderbouwd voorstel tot invoering. Vervolgens moet de raad dan de afweging maken – gaan we het invoeren of niet? – en een besluit nemen op basis van dat voorstel.

De voorzitter kijkt naar de tijd. Het is 20.30 uur. Zij merkt op dat zo dadelijk wordt begonnen met de raadsvergadering en daar wil zij niet langer op uitlopen, dus zij stelt voor om deze raadsronde op een ander moment voort te zetten. Vanwege het feit dat dit punt op vier à vijf verschillende manieren geïnterpreteerd wordt, en om te voorkomen dat hier bij de volgende raadsronde mee gestart moet worden, verzoekt zij de wethouder het punt met een memo of een raadsinformatiebrief nog een keer te verduidelijken.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 20.30 uur.

Maastricht, 26 februari 2019

Vroemen

Penn-te Strake

Secretaris

Voorzitter