

Verslag Domeinvergadering Fysiek Raadzaal d.d. 5 oktober 2021

Verslag: Het Notuleercentrum

Domeinvoorzitter: de heer Betsch

College: wethouder Krabbendam, wethouder Heijnen

Domeingriffier mevrouw Heijboer (secretaris)

Ambtelijke agendapunt Stationsomgeving:

ondersteuning: mevrouw Terpstra

agendapunt Trega:

de heer Kruchten

Aanwezige fracties (12): CDA, SPM, GroenLinks, D66, PvdA, VVD, SP, Partij Veilig Maastricht, 50PLUS, Liberale Partij Maastricht, Groep Gunther, Groep Alexander Lurvink

Niet aanwezige fracties (3): SAB, PVV, Groep Maassen

Aanwezige domeinleden (23): Brüll (CDA), Quaaden (CDA), Janssen (CDA), Makatita (SPM), Mermi (SPM), Steijns (SPM), Van der Gugten (GL), Hermens (GL) Barendse (D66), Van Ballegooie (D66), Fokke (PvdA), Van Ham (PvdA), Borgignons (PvdA), Beckers (VVD), Van Heertum (VVD), Schut (SP), Smeets (Partij Veilig Maastricht), Garnier (Partij Veilig Maastricht), Bronckers (50PLUS), Van Est (50PLUS), Nuyts (LPM), Gunther (Groep Gunther), Krommenhoek (Groep Alexander Lurvink)

Insprekers: de heer Martens, mevrouw Max, de heer Ten Haaf, de heer Chanet, de heer agendapunt 2 Pinxten, de heer Wijenberg, de heer Holtus, de heer Rutten, de heer Van de Kooy

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom bij de eerste Domeinvergadering Fysiek. Hij vraagt om samen de nieuwe vergaderwijze te gaan ontdekken en er al lerende iets moois van te maken. De voorzitter spreekt de hoop uit dat er een sfeer gecreëerd kan worden waarbij men interactief in verbinding staat en goed samenwerkt voor Maastricht. De voorzitter stelt vast dat voldoende mensen de presentielijst hebben getekend om de vergadering te kunnen openen.

2. Stadsronde: Verkeersstudie stationsomgeving

CDA (Janssen) heeft een punt van orde. Hij merkt, in samenspraak met de fractie van D66, op dat het agendapunt Stadsronde: Verkeersstudie twee keer op de agenda staat en beide fracties vragen zich af hoe dat gelezen moet worden. Het punt is dat er na deze ronde terugkoppeling plaats moet vinden met de fractie voordat er sprake kan zijn van besluitvorming. De vraag is of dit als zodanig gelezen moet worden of dat daar een andere uitleg voor is.

De voorzitter geeft aan dat er geen andere uitleg voor is dan dat het een Stadsronde betreft waarbij insprekers zijn. Later deze avond staat de besluitvormende behandeling op de agenda.

CDA (Janssen) begrijpt dat er dan geen mogelijkheid meer is om terug te koppelen naar de fractie in het fractieberaad van aanstaande donderdag.

De voorzitter geeft aan dat dit inderdaad zo is. De Stadsronde zal integraal behandeld worden.

SP (Schut) heeft begrip voor het feit dat het anders wel lang duurt. De impact van de Stadsronde wordt hierdoor wat minder. De domeinleden kunnen dit niet meer met de fractie delen om te bezien of dat leidt tot een ander inzicht ten aanzien van het stuk dat voorligt. De fractie geeft aan het jammer te vinden en vindt het een beetje contrair aan het idee van een Stadsronde.

PvdA (Fokke) begrijpt wat iedereen zegt, maar misschien moet iedereen wennen aan wat er afgesproken is. Zij meent dat er vroeger ook altijd sprake was van inspreken en dat direct daarna een raadsvoorstel op de agenda

stond. Er zou niet meer of minder zijn veranderd dan dat wat vroeger inspreken heette, nu een Stadsronde is en dat vervolgens gewoon het raadsvoorstel op de agenda staat. Vraag aan de wethouder is of het onderwerp haast heeft en wellicht een weekje uitstel geduld kan worden. Indien het dat niet mogelijk is, dan is er wel een probleem.

De voorzitter stelt voor de agenda niet te wijzigen en wil graag doorgaan met de sprekers.

D66 (Barendse) vindt het niet goed in het systeem dat er een Stadsronde georganiseerd wordt en dat er dan een moment later gezegd wordt dat het gehoord is, maar dat de besluitvorming al klaar is. Het is dan ook niet goed om een inforonde, Stadsronde en een besluitvormende ronde in dezelfde vergadering te doen. Het zou beter zijn om het besluit later te nemen. De fractie adviseert ook om punt 7 niet deze avond te agenderen, maar dit in een volgende ronde te doen. De motie van D66 is van 2017, vier jaar verder, dus een maand zal het verschil niet maken.

Wethouder Krabbendam benadrukt dat besluitvorming deze avond niet aan de orde is, wel zou de discussie gevoerd kunnen worden. De afweging zal zijn hoe vol de agenda is. Eerder heeft de raad besloten de vergaderingen te stroomlijnen en terug te brengen tot domeinen. Hij kan zich voorstellen dat ook de vergaderingen van volgende maand al helemaal volgepland zijn. Dan zou niet alleen dit onderwerp doorschuiven, maar ook andere zaken, terwijl daar ook een aantal dingen in de planning zit. Hij geeft de suggestie mee te bekijken hoever men vanavond kan komen en op basis daarvan eventueel te bekijken of er misschien extra vergaderingen gepland moeten worden. De raad gaat over de eigen agendering.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Fokke van de PvdA. In het verleden is het ook zo gegaan en zijn daar nooit problemen mee geweest. Voor Partij Veilig Maastricht kan het gewoon op de agenda blijven zoals het nu staat.

PvdA (Fokke) vult aan dat het systeem zelf zo door de raad is ingericht. Voor de PvdA hoeft het niet per se op de agenda te komen. Het enige punt is dat de raad zich al op de eerste Domeinvergadering niet houdt aan de eigen afspraken.

GroenLinks (Van der Gugten) concludeert dat er toch echt een verschil is tussen een Stadsronde en de obligate drie minuten inspraak voorafgaand aan een vergadering. De Stadsronde is echt bedoeld om met de stad in gesprek te gaan en dat vervolgens zijn inwerking te laten hebben op het politieke standpunt en de besluitvorming die daarna plaatsvindt. Het is lastig als dat allemaal op één avond zou moeten gebeuren, ondanks het feit dat er geen besluitvorming komt. Het gaat erom of een Stadsronde een belangrijk evenement gevonden wordt, waarvan gevonden wordt dat de input zijn impact moet kunnen hebben op het verdere politieke denken anders dan als amuse van drie minuten voorafgaand aan de hoofdmaaltijd.

De voorzitter bedankt eenieder voor de inbreng. Het is hem duidelijk geworden dat er een probleem is ontstaan in de agenda. Hij stelt voor om in ieder geval de Stadsronde door te laten gaan, zodat kan worden doorgegaan met de rest van de agendapunten.

SPM (Mermi) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Fokke, maar ziet het probleem niet. Als het vandaag besproken wordt, kan men alsnog teruggaan naar de fractie. Er wordt niet gevraagd of het stuk rijp is voor besluitvorming.

De voorzitter bevestigt dit en geeft het woord aan mevrouw Terpstra.

Mevrouw Terpstra is verheugd dat er vanavond meerdere sprekers zijn en geeft aan de meeste sprekers al getroffen te hebben tijdens het proces van de Verkeerstudie Stationsomgeving. Zij geeft een toelichting aan de hand van een korte presentatie. De aanleiding is de bouw van de fietsenstalling bij het Centraal Station geweest. De bouw is gestart in 2016 en heeft anderhalf jaar geduurd. Dat betekent dat er al die tijd geen gemotoriseerd verkeer in de Stationsstraat heeft gereden. Dat was aanleiding voor een aantal politieke partijen om een motie in te dienen met als onderwerp of de situatie die tijdens de bouw van de stalling aan de orde was niet permanent gemaakt zou kunnen worden, of de stationsomgeving niet verkeersluwer gemaakt zou kunnen worden. Vervolgens is er een onderzoek gestart dat zich in het begin heel erg gefocust heeft op de bus, die erg bepalend is voor de inrichting van de wegen. Daarnaast heeft het onderzoek zich ook gefocust op het autoverkeer en ook op de fiets en de voetganger. In de tussenliggende tijd is er een Omgevingsvisie opgeleverd waarin staat dat meer prioriteit gegeven moet worden aan de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer, waarbij de auto op een lagere plaats komt. De beoogde ontwikkeling van de stationsomgeving is uiteraard het verbeteren van de verkeersveiligheid, het

stimuleren van lopen en fietsen, het koesteren van de leefbaarheid en het woonklimaat en het stimuleren van de economische vitaliteit en het spreiden van drukte.

Voorgesteld wordt om een stukje Groene Loper ter hoogte van het geplande kindcentrum en uiteindelijk de gehele Groene Loper in te richten als een 30km-zone. Er zal bekeken worden of een groter gedeelte van Wyck autoluw gemaakt kan worden. Hierbij is er wel aandacht voor laden en lossen voor bewoners en ondernemers. Daarnaast wordt voorgesteld om de kruising Stationsstraat-Wilhelminasingel en de kruising Sint-Maartenslaan-Wilhelminasingel, doortrekkend over de Wilhelminabrug, veiliger te maken en meer ruimte te bieden aan de fietser en de voetganger. Wel moet bekeken worden dat als DSM daar straks gaat landen, een en ander goed op elkaar afgestemd wordt. Dit zijn de voorstellen die ter besluitvorming voorliggen.

De voorzitter dankt mevrouw Terpstra voor deze toelichting. Hij geeft het woord aan de eerste spreker, de heer Martens.

De heer Martens stelt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid het eerste doel is van alle maatregelen. Als verkeerskundige viel hem op dat met name bij de Wilhelminasingel er ineens een voorstel ligt om tweerichtingsfietspaden in de bebouwde kom te introduceren. Dit is buiten de bebouwde kom prima, maar zorgt binnen de bebouwde kom voor verwarring bij afslaande automobilisten met alle risico's van dien. Meestal is er geen opstelruimte tussen fietspad en rijbaan, waardoor een soort paniek kan ontstaan of men kan doorrijden of af moet slaan. Hierbij treden ook vaak gezichtsbelemmeringen op door geparkeerde auto's. Het idee zou ook nog zijn om dit verder door te trekken langs de Wilhelminasingel en de Avenue Céramique om zo aan te sluiten op de Rijksweg richting Gronsveld. Als bewoner van Céramique heeft de heer Martens hiermee zelf ook ervaring. Als hij links afslaat vanaf de Avenue Céramique de wijk in, dan weet hij dat hij extra over zijn linkerschouder moet kijken of er geen fietsers van de verkeerde kant komen, wat regelmatig zo is. De heer Martens zou willen voorstellen om toch bij het intuïtieve verkeersgedrag te blijven en gewoon de fietspaden in één richting aan weerskanten van de weg te handhaven.

De voorzitter informeert of er vragen zijn aan de heer Martens.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt of de heer Martens vaker ziet dat dit soort oplossingen door gemeenten gezocht worden of dat dit heel zelden voorkomt.

De heer Martens stelt dat het binnen de bebouwde kom slechts vrij zelden voorkomt. Er bestaan wel in twee richtingen bereden fietsroutes die aparte fietsroutes zijn. Tweerichtingsfietspaden naast een rijweg worden meestal gezien in situaties buiten de bebouwde kom waarbij voldoende ruimte is tussen de hoofdrijbaan en het fietspad, zodat afslaande auto's toch even kunnen halteren voordat zij fietsers voorrang kunnen verlenen. Die ruimte is er in deze situaties niet. Langs de rijksweg richting Gronsveld is een ander verhaal, maar de heer Martens zou het binnen de bebouwde kom stellig afraden.

De voorzitter constateert dat er geen vragen zijn en geeft het woord aan mevrouw Max.

Mevrouw Max stelt dat bewegen goed is, ook voor een stad. Hoe te bewegen is echter een politieke keuze die in lijn moet zijn met de hoofdpoging van elk gemeentebestuur: de zorg voor een zo goed mogelijk woon-, leef- en werkklimaat voor de inwoners. Er wordt voor gekozen om de stationsomgeving om te toveren tot een dynamisch centrum. Dat betekent eigenlijk meer bezoekers naar Maastricht laten komen. Het zal de economie van de stad ten goede komen maar er is ook een keerzijde, zoals gezien kan worden in Amsterdam en Venetië, waar het te ver doorvoeren van dit beleid tot overlast leidt. De verkeersstudie is gemaakt om de ambitie te onderbouwen. Gevraagd wordt om akkoord te gaan met drie onderdelen, die al eerder aan de orde zijn geweest. De opmerkingen hierover zijn al eerder schriftelijk toegestuurd. In de uitnodiging voor deze ronde staat de relaxte zin te lezen: 'Ondanks de dynamiek is er ook het stadsdeel Wyck waar mensen wonen in relatieve rust. Ook dat laatste moet zeker gekoesterd blijven. Een balans tussen wonen, werken en bezoek.' Welke toetsstenen gehanteerd worden om deze balans te bewaken, wordt niet geëxpliciteerd, maar is wel van belang om inderdaad de balans een kans te geven. Mevrouw Max staat hier namens de bewoners van de Sphinxlunet en ook voor het Buurtnetwerk Céramique. De Sphinxlunet is een pure woonstraat met een 30km-regime. Er wordt door de inwoners al heel lang geklaagd over de toegenomen verkeersdruk, met onder andere veel vrachtverkeer en alle geluidsoverlast, fijnstof en roet die dat met zich meebrengt. De verkeersstellingen die uitgevoerd zijn in het onderzoek ondersteunen die klachten. Per etmaal gaan meer dan 5.000 voertuigen, waaronder zwaar verkeer, door deze straat met zijn 30km-regime. Dit is vooral gekomen door de situatie met de tunnel. Men heeft deze straat als een soort sluiproute gevonden en is langs deze weg blijven rijden. Van balans is dus geen sprake, van maatregelen om het verkeerslawaai en het vrijkomend stof in te perken in het belang van de gezondheid van de mensen ook niet, behalve dat er twee dagen geleden een paal met een smiley is neergezet die huult als men te hard rijdt. Het gaat er nu in belangrijke mate om dat in de stukken staat dat er

uitstel is van de pilot voor het sluiten van de Duitse Poort. Als reden hiervoor wordt gegeven dat er nieuwe ontwikkelingen in aantocht zijn. De reden voor het sluiten van de Duitse Poort was veiligheid voor de overgang en de fietsers en voetgangers en het terugbrengen van de verkeersoverlast in de Sphinxlunet. Dat heeft niets te maken met nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkelingen die genoemd worden, zijn nog heel ver weg en inspreker is van mening dat dit niet aan elkaar geknoopt moet worden en dat de pilot gewoon doorgang moet vinden. De uitkomsten van de pilot kunnen worden meegenomen in de overwegingen voor de toekomst en de nieuwe ontwikkelingen die er zijn. Mevrouw Max zou willen verzoeken, als de pilot niet uitgevoerd mocht worden, om de inwoners van deze straat tegemoet te komen door het 30km-regime te ondersteunen en daar bakken of anderszins neer te zetten waardoor de 30 km/u fysiek noodzakelijk wordt en de bewoners niet meer al het sluipverkeer door de straat heen krijgen en dat het daadwerkelijk een straat voor 30 km/u wordt. Dan kan ook gezien worden wat het plaatsen van bloembakken voor gevolg en effect heeft. Mevrouw Max stelt twee dingen voor. Ofwel de pilot van de Duitse Poort door laten gaan, omdat de argumentatie voor uitstel vanwege nieuwe ontwikkelingen die misschien pas over vijf jaar geëffectueerd zijn, niet deugdelijk is. Of als dat niet kan tenminste de bewoners tegemoet te komen, want 5.000 voertuigen is veel, door dan met eenvoudige middelen de straat zo in te richten dat het niet meer mogelijk is om als sluipverkeer met hoge snelheid door deze straat te rijden.

De voorzitter dankt mevrouw Max en geeft aan dat haar bijdrage ook ter nalezing is gepubliceerd in het raadsinformatiesysteem. Hij nodigt eventuele vraagstellers uit hun vragen aan mevrouw Max te stellen.

PvdA (Fokke) vindt het een helder betoog. De straat nodigt door de inrichting ook geenszins uit om daar langzaam te rijden, is dit punt al eerder neergelegd? Als de inrichting van de Sphinxlunet aangepast zou worden, zouden automobilisten aangemoedigd worden om langzamer te gaan rijden.

Mevrouw Max is het daarmee eens. Als het als een pilot wordt gezien, zou het inderdaad met eenvoudige middelen bewerkstelligd kunnen worden. Er zouden geen heel zware infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn. Zij meent dat het van groot belang is.

GroenLinks (Van der Gugten) vraagt of het verhaal zich vooral toespitst op de wens de 30 km/u nadrukkelijker en beter op die plek te realiseren.

Mevrouw Max benadrukt dat het erom gaat dat 5.000 voertuigen inclusief vrachtverkeer veel is en dat in te dammen en tegelijkertijd de 30 km/u te handhaven. Het zijn dus twee dingen. De hoeveelheid verkeer en het verkeer dat er dan nog komt aan de 30 km/u te houden. De sluiting van de Duitse Poort helpt daarbij en als dat niet kan, zal het op een andere manier moeten gebeuren met bloembakken of anderszins. Op die manier kan gekeken worden of het mogelijk is om zonder sluiting van de Duitse Poort ook veiligheid te brengen. Mevrouw Max wil benadrukken dat het sluiten van de Duitse Poort beoogde de veiligheid van de overgang, de veiligheid van de kruispunten en de ontlasting van de Sphinxlunet tot stand te brengen. De bewoners zijn bang dat uitstel van sluiting van de Duitse Poort afstel wordt omdat de nieuwe ontwikkelingen nog heel ver weg zijn.

De voorzitter stelt vast dat de heer Bonfrère niet aanwezig is. De volgende inspreker is de heer Ten Haaf van Centrummanagement.

De heer Ten Haaf benoemt dat het lang geleden is dat hij op deze manier hier kon staan. Hij geeft aan dat Centrummanagement volledig het voorliggende voorstel met de vier punten kan ondersteunen en vraagt de gemeenteraad hiermee akkoord te gaan. Hierbij zijn de volgende aandachtspunten nog van belang. Het eerste punt is het inzetten op een verbeterde treinverbinding met Eindhoven, Luik en Aken. Dit wordt in de stukken wel genoemd, maar niet verder uitgewerkt. De heer Ten Haaf stelt dat het bijzonder belangrijk is dat in de appendix van Nederland een goede verbinding komt met zowel de Randstad als de grote steden om Maastricht heen en verder naar andere steden in Europa. Hij spreekt ook de hoop uit dat er in de toekomst een tram gaat rijden van Hasselt naar Maastricht en misschien ooit doorgetrokken kan worden naar het stationsgebied. Bij de aanleg van verkeersplein Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan/Wilhelminabrug zou hiermee rekening gehouden moeten worden. Centrummanagement is verheugd dat de verkeerssituatie wordt opgepakt en pleit daar al meer dan vijf jaar voor. Als voorschot op de toekomst wordt in Wyck een pilot gedaan voor het autoluw maken. De heer Ten Haaf heeft er alle vrouwen in dat dit positief zal aflopen. Mocht dit zo zijn dan vraagt dat wel om een aanvulling op het inrichtingsplan en op groen in dat stadsdeel zodat, als het definitief zou worden, het een aangenaam verblijfsklimaat ondersteunt. De heer Ten Haaf vraagt verder nog aandacht voor een punt dat genoemd wordt in de stukken, maar enigszins geparkeerd wordt: de twee voorkanten van het station. Hij denkt dat het juist nu de tijd is om daar aandacht voor te vragen, het niet op de lange termijn te schuiven en te zorgen dat het op de agenda komt, zodat er besluiten over kunnen worden genomen. Een punt van aandacht om over na te denken is de Stationsstraat. De heer Ten Haaf heeft al jaren geleden de mogelijkheid onder de aandacht

gebracht om één rijstrook autoluw te maken, kijkend vanuit het station naar de Wilhelminasingel de rechterrajstrook. Dit zou veel mogelijkheden bieden om het verblijfsklimaat te verbeteren en zou ook mogelijkheden bieden om het Wyckse een impuls te geven, zowel voor de bewoners als voor de ondernemers en iedereen die daar woont en werkt. De heer Ten Haaf begrijpt dat dit enorm veel impact heeft op de busverbindingen. In die zin zou erover nagedacht moeten worden of de elektrisch aangedreven bussen via de Sint Antoniuslaan het stationsgebied zouden kunnen bereiken. De argumenten die destijds zijn gebruikt en door de raad overgenomen zijn om de Sint Antoniuslaan te sluiten, zijn naar zijn mening vandaag de dag niet meer aan de orde. De heer Ten Haaf vindt het, in tegenstelling tot de vorige spreker positief dat de Duitse Poort nu even niet wordt meegenomen in dit plan. Hij vindt dat de Duitse Poort in zijn totaliteit moet worden meegenomen in de ontwikkeling van het stationsgebied. Afsluitend stelt de heer Ten Haaf dat er enkele aandachtspunten zijn waarover nagedacht dient te worden en die meegenomen dienen te worden in de besluitvorming, maar dat de vier beslispunten die voorliggen zijn volle steun hebben.

De voorzitter nodigt uit tot het stellen van vragen. Hij constateert dat deze er niet zijn en gaat door naar de volgende inspreker, de heer Chanet van Stichting Samen Onbeperkt en Oogvereniging Nederland.

De heer Chanet stelt dat de beide organisaties die hij vertegenwoordigt in grote lijnen achter de voorstellen staan. Deze zullen de veiligheid van mensen met een beperking verbeteren. De heer Chanet wil een aantal aandachtspunten inbrengen. Twee aandachtspunten betreffen het voorstel betreffende het kruispunt Maartenslaan/Wilhelminabrug tot aan de Van Hasseltkade. Hij dringt erop aan dat in elk geval bij het kruispunt aan de Wyckenkant goede geleidelijnen komen voor visueel gehandicapten en verlaagde dorpels voor mensen met een rolstoel of scootmobiel. Voor het kruispunt met de Van Hasseltkade, dus waar de Wilhelminabrug aan deze kant aanlandt, bepleit de heer Chanet hetzelfde. Op dit moment is het zelfs zo dat er geen enkel zebrapad aan deze kant ligt en het een vrij gevaarlijke situatie is voor mensen met een beperking om zich vanaf de Wilhelminabrug naar het stadskantoor, Mosae Forum of de markt te begeven. Tevens dringt hij erop aan dat in de buurt van het stadskantoor een parkeerplaats komt voor doelgroepenvervoer, de omnibus. Een plaats waar op een goede en veilige manier rolstoelers in en uit het busje gehaald kunnen worden. Hij zou het liefste zien dat vanaf het station tot aan Mosae Forum één lange geleidelijn zou lopen, vergelijkbaar met de situatie in Dordrecht. Bij de doorgang van het station via Wyck, via de Wyckerbrugstraat over de Sint Servaasbrug is het waarschijnlijk niet mogelijk om geleidelijnen te leggen, omdat de Servaasbrug een monument is. Daarom is het des te belangrijker dat dit gebeurt via de Wilhelminabrug. De heer Chanet geeft over de situatie van het autoluw maken van een groot gedeelte van Wyck aan dat de organisaties die hij vertegenwoordigt hier ook achter staan. Men acht het een bevordering van de situatie voor mensen met een beperking. De verwachting is wel dat het wild parkeren van fietsen verder zal toenemen. Hij dringt erop aan dat er duidelijker gehandhaafd zal worden, zeker ook in de pilotfase. De reclameborden vormen in Wyck ook nog een probleem evenals de borden met prijslijsten die voor horecazaken en detailhandel vaak midden op de stoep geplaatst worden. Voor mensen met een handicap is het al een ingewikkelde situatie met de vele terrassen die er zijn. Er zou een verplichting moeten komen om die borden dicht tegen de gevels aan te zetten en daarop ook te handhaven. Met betrekking tot het punt van de Groene Loper bepleit ook de heer Chanet de 30km-zone. Het voetgangersgedeelte wordt wel meer en meer door mensen met een beperking en ook ouderen vermeden vanwege de toename van fietsverkeer, met name van snelfietsverkeer. De heer Chanet hoopt dat door verlaging van de snelheid op de ventwegen de fietsers aangezet zullen worden om op de ventweg te fietsen. Mocht dit niet lukken, dan stelt hij voor dat de gemeente maatregelen neemt om het snelfietsverkeer en grote groepen fietsers op het middenstuk te verbieden.

De voorzitter geeft gelegenheid tot het stellen van vragen.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) is het geheel met de heer Chanet eens dat een voetganger onbelemmerd op de stoep moet kunnen lopen, de borden en fietsen die de doorgang belemmeren zijn ook LPM een doorn in het oog. Zij vraagt welke oplossingen de heer Chanet heeft voor dit probleem.

De heer Chanet stelt dat het in alle gevallen een punt van handhaving is en dat handhaving een probleem is omdat men voor veel zaken worden ingezet. Er zijn al heel veel fietsparkeerplaatsen en fietskelders gemaakt waar fietsen neergezet kunnen worden. Waarschijnlijk zal het aantal gereguleerde fietsparkeerplaatsen nog uitgebreid moeten worden. Daarnaast zullen jonge mensen die instromen in Maastricht om een opleiding te volgen geïnstrueerd moeten worden. Dat staat los van de gemaakte opmerking betreffende snelfietsers op de Groene Loper. Dat is een probleem dat met name de laatste twee maanden is toegenomen, waarschijnlijk speelt het nieuwe schooljaar hier een rol bij. Ook de recreatieve fietsers hebben inmiddels de route ontdekt. Er zijn meer en meer mensen die het wandelen op de Groene Loper vermijden omdat men zich doodschrikt van de snelheden van de tweewielers.

SPM (Makatita) vraagt of het een idee zou zijn als de Groene Loper een fietsstraat zou worden. Als de fietser op straat fietst en de auto te gast is, dan blijft het hele middenstuk voor de voetgangers. Zij ziet zelf vaak hoe moeilijk het is voor de fietser op de Groene Loper om te zien waar men moet fietsen.

De heer Chanet vindt dit voor de mensen met een beperking zeker een oplossing. Hij heeft het idee dat in dit geval gekozen is voor een shared space-idee van fietsers en voetgangers samen, zodat ze goed op elkaar letten. Dat idee begint echter af te takelen vanwege de snelheid en de hoeveelheid. De heer Chanet is zeker voor het idee om de fietsers te laten uitwijken naar de ventwegen of om in elk geval een fietsstrook aan te leggen. De recreatieve fietser die over de Groene Loper peddelt is meestal geen probleem, het gaat met name om de gehaaste fietsers en om de grote groepen racefietsers. Het scheiden van fietsers en voetgangers zou een heel goed idee zijn, zeker omdat op het Oranjeplein er een speelmogelijkheid voor kinderen is en er daardoor veel gezinnen met kleine kinderen over de Groene Loper lopen.

Partij Veilig Maastricht (Garnier) denkt dat de heer Chanet erbij gebaat zou zijn als er überhaupt geen fietsers in het gebied op het middenstuk zouden zijn.

De heer Chanet is van mening dat het voor de veiligheid van de voetgangers en rolstoelgebruikers zeker een goede oplossing zou zijn. Hij hoopt wel dat dan ook voor de fietsers een veilige situatie gecreëerd wordt, of dat nu op de ventweg zou zijn of op een aparte rijstrook. Het gaat er überhaupt niet om de fietsers in een onveilige situatie te brengen. Als de hele Groene Loper een 30km-zone zou worden op de ventweg, van begin tot het eind, dan zou het een goede zaak zijn dat alle fietsers dan op de ventwegen fietsen.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Pinxten.

De heer Pinxten is niet alleen bewoner van de Wycker Grachtstraat, maar vertegenwoordigt ook Ed Beuker en Lysianne Starmans van Platform Wyck. Ed Beukers heeft een notitie toegestuurd en heeft kritische kanttekeningen geplaatst bij de voorgestelde plannen. Men kan zich niet vinden in een gecombineerd fietspad aan de zuidkant van de afrit van de Wilhelminabrug omdat dit levensgevaarlijk zou zijn. Wat de autoluwheid betreft vindt men dat het rommelige aspect van de Wycker Grachtstraat mag blijven. Als wandelaars in de toekomst gecombineerd worden met fietsers die van de Sint Servaasbrug afkomen, levert dat levensgevaarlijke situaties op. Tijdens de lockdown is verschillende keren gezien dat mensen met grote snelheid in het terras terechtkwamen van het Wycker Cabinet. Er moet voor gewaakt worden om daar dramatische veranderingen in aan te brengen. De heer Pinxter denkt dat voor die straat gezocht zal moeten worden naar een combinatie van verkeer toelaten, fietsers en wandelaars tegelijkertijd. Last but not least heeft de heer Pinxter een opmerking over de 30km-handhaving. Boven de brieven van de Belastingdienst staat altijd: Je maintiendrai. Dat betekent: Ik zal handhaven. Dat is een van de allereerste principes van behoorlijk bestuur, maar het idee bestaat dat er in Maastricht gehandhaafd wordt als er een verdienmodel achterzit. Foutparkeren wordt meteen beboet, terwijl de burger ervoor moet pleiten om de snelheid gehandhaafd te krijgen. In de Wycker Grachtstraat wordt soms wel met 80 km/uur door de straat gereden. Dit hebben de bewoners en het platform al vaker aangekaart en hierop is nooit enige reactie gekomen, hooguit een sneer van een deskundoloog van de gemeente die stelt dat verhogingen niet in de straat passen. Op de vraag om een duidelijk 30km-bord wordt gesteld dat zo'n bord al aan het begin van de wijk staat. Inspreker en het platform vinden dat de gemeente dramatisch tekortschiet en dat de mix van de bewoners en ondernemersbelangen langzaam maar zeker in het nadeel van de bewoners aan het schuiven is.

De voorzitter constateert dat er geen vragen zijn. De volgende inspreker is de heer Wijenberg van Belangengroep de Groene Loper.

De heer Wijenberg was verheugd om te zien dat er nu een besluit wordt genomen over de inrichting van de Groene Loper als 30km-zone. Bij het in kaart brengen van de stationsontwikkeling was de Groene Loper aanvankelijk niet meegenomen. Gedurende de afgelopen periode is daar wel aandacht voor gekomen en vormt nu integraal onderdeel van het hele plan. Spreekwoordelijk hangt deze wel 'aan de laatste mem', want er is maar een klein gedeelte beschikbaar voor de inrichting van de 30km-zone. Dat is reden tot zorg. In hoeverre zouden ook afspraken gemaakt kunnen worden over de verdere fasering en uitvoering van die 30km-zone en om daar een handtekening onder te kunnen zetten? De heer Wijenberg vindt het bovendien een sympathiek voorstel om de fietser op de weg te krijgen. Door de inrichting van de 30km-zone worden de verschillen in snelheid tussen de deelnemers kleiner en ontstaat een mogelijkheid om het op die manier aan te pakken.

De voorzitter constateert dat er geen vragen zijn en geeft het woord aan de heer Holtus van ProRail.

De heer Holtus dankt voor de gelegenheid tot inspreken over het onderwerp overweg Duitse Poort. Dit

onderwerp ligt niet ter besluitvorming voor maar vormt wel een van de bijlagen bij de stukken en heeft de naam 'Integrale Probleemanalyse Duitse Poort Alfons Ariënstraat' gekregen. Hij acht het terecht dat het onderwerp veel aandacht krijgt. Niet alleen hier, maar op diverse tafels en zo ook bij de Tweede Kamer. Op 16 september heeft de CEO van ProRail, John Voppen, een briefing verzorgd voor de Kamercommissie over het onderwerp overwegen. Dit had met name te maken met de budgetten die langzaam uitgeput raken en dat ProRail het belang van de veiligheid van overwegen wil benadrukken. De heer Holtus geeft een korte historische terugblik. Het spoor is 150 jaar geleden aangelegd in een tijd die anders is dan nu. De verdichting en de frequentieverhoging op het spoor, maar ook op de toeleidende wegen, leiden tot een andere situatie, ook op de overwegen, waar ProRail samen met de wegbeheerder een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid heeft. Er zijn 1.500 beveiligde overwegen, waarvan de Duitse Poort er een is, maar ook op de beveiligde overwegen wordt een risicotoename gezien. Dat heeft enerzijds te maken met de ligging in de nabijheid van het station. Aankomende en vertrekkende treinen die een langzaam vertrek- en aankomstproces hebben, dichtlichttijden, de onrust van de mensen die wachten, de mobiele telefonie die in het verkeer zijn intrede doet, men heeft niet meer de volledige aandacht. Kortom, door deze ontwikkelingen wordt een risicotoename gezien. Om een concreet beeld te geven van het aantal meldingen de laatste drie maanden in de meldingencatalogus, er is een incident met een aanrijding geweest tussen twee auto's, dus geen trein-autoaanrijding, met schade maar ook met twee individuen die op het spoor geraakt zijn waarop een trein tot stilstand zou komen. Dit was bij de Duitse Poort. De overweg is terecht opgenomen in het overwegregister en staat in de range van 1.500 overwegen in de top 100. De gemeente Maastricht heeft de overweg Duitse Poort ook terecht aangemeld in het kader van het LVO, dat is het Landelijk Programma Verkeersveiligheid Overwegen. Daar is ook een budget aan gekoppeld. De afgelopen tijd zijn ProRail en de gemeente samen opgetrokken om tot een gezamenlijke aanpak te komen. Dit heeft geresulteerd in de probleemanalyse met de voorkeursoplossing, die bestaat uit het afwaarderen, niet het afsluiten, tot langzaamverkeeroverweg. Men is bezig te bekijken hoe dit tot uitvoering gebracht kan worden en daar speelt natuurlijk geld ook een rol bij. Op dit moment is er sprake van een budgetspanning, zoals dat in Den Haag genoemd wordt. ProRail is via diverse kanalen bezig om middelen voor overwegveiligheid te alloceren. De Raad van Bestuur gaat vandaag met het ministerie om tafel om tot 2030 een budget te krijgen om dit soort overwegen te kunnen aanpakken. Het is geen garantie, maar er wordt maximale inspanning gepleegd om dit soort onderwerpen tot een goed einde te brengen. De heer Holtus wil benadrukken dat hij de verwachting uitspreekt dat het studietraject dat gezamenlijk ingezet is, afgerond kan worden en vanzelfsprekend tot realisatie gekomen kan worden. Dit is de wens die ProRail uitspreekt. De heer Holtus wenst de raad veel wijsheid bij de beraadslagingen.

De voorzitter nodigt uit tot het stellen van vragen.

PvdA (Fokke) vindt budgetspanning zeker een Haags woord en vraagt de heer Holtus dit te vertalen naar normaal Nederlands. Wat is er aan de hand? Is ProRail het niet eens met de gemeente, heeft ProRail zelf geen geld, moet ProRail gaan bedelen bij een nieuw kabinet? Kan de heer Holtus dit verduidelijken?

De heer Holtus zal het woord budgetspanning niet meer gebruiken. Concreet is er sprake van budgetuitputting van het programmageld dat ProRail aanwendt voor overwegveiligheid, om projecten zoals het Maastrichtse Duitse Poort mede te financieren. De oplossing is altijd te vinden in cofinanciering, de helft wordt gefinancierd door de gemeente en de andere helft door het Rijk. Richting het nieuwe kabinet: dit is ook een onderwerp van besprekingen met het ministerie, maar moet uiteindelijk wel bevestigd worden. De heer Holtus spreekt een verwachting uit, maar geen garantie.

PvdA (Fokke) stelt een vervolgvraag. Een ministerie heeft allerlei programma's die gekoppeld zijn aan een regeerakkoord. Mag zij ervan uitgaan dat als er een nieuw kabinet is vanuit ProRail er de wens komt te liggen dat hier budget voor wordt gereserveerd?

De heer Holtus vindt dit vanzelfsprekend. ProRail is een uitvoeringsorganisatie, maar als het lobbyen genoemd mag worden, dan staat dit bovenaan het lijstje in de gesprekken met het ministerie.

SP (Schut) heeft ook een vervolgvraag. De heer Holtus zei eerder dat over een termijn tot 2030 gesproken wordt. Mevrouw Schut vraagt hoe snel er budget beschikbaar zou kunnen komen. In de stukken van de raad staat dat volgend jaar op de Duitse Poort wordt teruggekomen, maar de vraag is dan hoe realistisch dit is.

De heer Holtus begrijpt de vraag, maar hij heeft er geen concrete datum bij. Het belang van ProRail is dat men het project met de gemeente Maastricht tot een goed einde wil brengen. Dat is de inzet en de inspanning. Er is geen garantie, dus kan de heer Holtus daar geen concreet antwoord op geven in de tijd gezien. Hij benadrukt dat ProRail de plannen die in de pijplijn zitten tot een goed einde wil brengen en probeert het ministerie daarvan te overtuigen.

GroenLinks (Van der Gugten) wil hier nog op inhaken. Hij vraagt of voor NS zo'n overweg een geïsoleerde zaak is of dat het in een groter perspectief van de hele toekomstige stadsontwikkeling rondom het station wordt bekeken. Er is natuurlijk meer aan de hand dan een overweg. Het is nog absoluut niet duidelijk wat de gemeente er precies mee wil, maar dat er op enig moment zich daar van alles zou kunnen gaan ontwikkelen, is ook duidelijk.

De heer Holtus zegt dat hij de vraag niet helemaal goed heeft verstaan.

GroenLinks (Van der Gugten) herhaalt de vraag of zo'n overweg voor NS een geïsoleerde zaak is waar men sec naar kijkt of dat er ook een agenda achterligt, waarbij ook in bredere zin naar het hele stationsgebied gekeken wordt. Hoe het in samenhang met elkaar op de wat langere termijn ergens toe zou moeten leiden als onderdeel van een stad die daar zijn grootste ov-hub heeft.

De heer Holtus corrigeert dat het hier niet om NS maar om ProRail gaat. Hij antwoordt dat het op zichzelf staat maar dat ProRail tegelijkertijd partner is in het stads- en spoorprogramma van de gemeente Maastricht. Er lopen vele lijnen en alles hangt met elkaar samen. In die zin heeft een ingreep bij Duitse Poort voor het totale gebied een effect. Het maakt altijd ergens onderdeel van uit, maar sec de overwegaanpak Duitse Poort is een op zichzelf staand project dat ook afgesloten wordt. Voor wat betreft de spoorzone, het gemeentelijk project waarin ProRail partner is, is dit een onderdeel van een breder geheel.

Partij Veilig Maastricht (Garnier) vraagt of de heer Holtus een bedrag kan geven voor het naar wens geschikt maken van de overweg.

De heer Holtus heeft dat niet zo paraat. Het resultaat van het studietraject zou het bedrag dat ermee gemoeid is moeten opleveren. Uiteindelijk komt er een concreet bedrag op tafel voor wat de cofinanciering betreft. Op dit moment wordt op basis van een studie een variant met dito kostenplaatje vastgesteld, die de basis vormt voor realisatie in een latere fase. Het budget waaruit alle studies plaatsvinden is een landelijk budget, het zijn ook landelijke studies en er zijn heel veel projecten die hieruit gefinancierd worden. Het studietraject is altijd waardevol en nodig. Wat later concreet het bedrag zal zijn, zal in het vervolg van het studietraject dat samen doorlopen wordt duidelijk worden.

VVD (Beckers) begrijpt dat een prioriteit van ProRail het verbeteren van de veiligheid van het spoor is. Met name dat een groot deel van de onveiligheid bij spoorwegovergangen zit en dat met name hieruit het programma is ontstaan. Waarom wordt dan gekozen voor een cofinanciering van 50% vanuit de lokale overheid, terwijl gesproken wordt over het verbeteren van de veiligheid van de Rijksinfrastructuur?

De heer Holtus vindt dit een goede vraag. De overwegveiligheid is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de spoor- en wegbeheerder. Vanuit die gedachte is ook de cofinanciering een realistische gedachte, ook voor wat betreft de bekostiging.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) heeft begrepen dat het Rijk betrokken is bij dit project. Op dit moment is het niet duidelijk wat het gaat kosten. Mevrouw Nuyts vraagt zich of hoe dat zit. Het Rijk wil dat het project goed afgerond wordt en zij neemt aan dat in meerdere fases het bedrag bekeken wordt. Is het dan niet zo dat het Rijk per fase beziet hoeveel geld nog nodig is en dat bij het niet beschikbaar zijn van het bedrag het project niet afgerond kan worden? Schiet in zo'n situatie het Rijk te hulp?

De heer Holtus geeft aan dat voor wat betreft de bijdrage van het Rijk, die budgethouder is, voor de realisatie van het project een overeenkomst gesloten worden tussen de gemeente en het Rijk. Onderdeel daarvan is het concrete bedrag waarover gesproken wordt. Op het moment dat dit aan de orde is, is ook concreet duidelijk wat de bijdrage is en is ook duidelijk of de bijdrage daadwerkelijk geëffectueerd wordt vanuit de rijksoverheid. Deze fase is nog niet aangebroken.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) vraagt of er een situatie kan ontstaan dat een bepaald bedrag nodig is en het Rijk er niet meer bij is, dat het project dan niet afgerond kan worden?

De heer Holtus stelt dat in zijn beleving, niet vanuit de inhoudelijke kennis van het programma, het studietraject afgerond kan worden binnen de bestaande middelen. Op het moment dat dit traject is afgerond, ligt het 'panklaar' en op het moment dat er groen licht gegeven wordt voor de financiering van de realisatie, gaat het door naar de volgende fase. Dat is de status.

PvdA (Fokke) heeft een vraag in aanvulling op de heer Garnier. Er zou een pilot zijn die door zou gaan. Meestal is het zo dat als een pilot wordt uitgevoerd de kosten bekend zijn. Mevrouw Nuyts leest in het raadsvoorstel dat vooral externe factoren, niet zozeer de financiën, DSM en alles wat in die zin veranderd is, genoemd worden. Nu moet bekeken worden hoe gekeken moet worden naar de pilot Duitse Poort. Zo staat het in het raadsvoorstel, maar nu blijkt dat er nog een andere reden is en dat is dat het budget nog niet afgekaart is. Het budget staat onder spanning, maar wat die spanning is, is nog niet bekend. De pilot zou eigenlijk nu beginnen, maar begint niet. Mevrouw Nuyts is het eens met de heer Garnier dat een en ander onduidelijk is.

De heer Holtus herkent het woord pilot in die zin niet dat hij alleen kan zeggen dat er een overeenkomst gesloten moet worden voor het studietraject voor wat betreft het LVO-project Duitse Poort dat later tot afwaardering zou moeten leiden en dat dit het traject vanuit het LVO is. De pilot was iets dat des gemeentes was, maar wellicht kan de gemeente dat zelf toelichten. ProRail staat aan de lat voor de fysieke afwaardering van de overweg. Volgens de heer Holtus had de pilot meer met gewenning te maken.

PvdA (Fokke) concludeert dat ProRail dus niet betrokken is bij de pilot. Deze zal wel met ProRail overlegd moeten worden, want zoals de gemeente wegbeheerder is, is ProRail de beheerder van het spoor. Dan kan het nooit zo zijn dat een wegbeheerder aan een pilot begint en dat ProRail niet zou weten dat de pilot begint.

De heer Holtus stelt dat ProRail met de gemeente gezamenlijk is opgetrokken in het hele studietraject tot nu. Onderdeel van het totale pakket was, als onderdeel van gewenning, een pilot. De basis van het LVO-project Duitse Poort is dat gezamenlijk een studietraject ingegaan wordt dat uiteindelijk leidt tot realisatie en het treffen van maatregelen. Daarin kiest een gemeente voor een pilot om op een natuurlijke manier gewenning mogelijk te maken. Dat is vooral de coproductie tussen gemeente en ProRail in dezen.

De voorzitter dankt de heer Holtus voor zijn bijdrage en geeft het woord aan de heer Rutten van Milieudefensie Maastricht.

De heer Rutten beperkt zich tot de Groene Loper, want als het gaat om het mogelijk afsluiten van de spoorwegovergang van de Duitse Poort heeft hij begrepen dat dit met een jaar is uitgesteld. De heer Rutten woont meer dan 40 jaar op een steenworp afstand van het voormalige A2-tracé, onderdeel van de Route du Soleil. Dus nu de Groene Loper. Voor de aanleg van de tunnel reden hier ongeveer 50.000 tot 70.000 voertuigen van noord naar zuid en vice versa. Als gevolg van de slechte luchtkwaliteit en het verkeerslawaaï behoorde deze weg tot de top 10 van de meest ongezonde locaties van Nederland. Toen besloten werd dat de A2 ondergronds zou gaan, gaf dat letterlijk meer lucht aan de stad. Ontegenzeggelijk is de gecreëerde ruimte mooi en divers, maar er zijn ook keerzijden aan. Geconstateerd moet worden dat de wegen als onderdeel van de Groene Loper steeds meer worden gebruikt als een fietsracebaan. Daarbij neemt sluipenderwijs de verkeersintensiteit op de Groene Loper toe. Een gevolg hiervan is dat het flaneren, het keuvelen, joggen en fietsen tussen de bomen niet meer vanzelfsprekend is. Oplettendheid is geboden, zeker bij het kruisen en oversteken van de looper. Dit met de wetenschap dat de verkeersintensiteit zal toenemen wanneer de spoorwegovergang, mogelijk, bij de Duitse Poort zal worden afgesloten. In dat geval zal een deel van het verkeer op de Meerseweg afgevoerd worden via deze Groene Loper. Het moge duidelijk zijn dat deze zogenaamde waterbedoplossing zeer onwenselijk is voor Milieudefensie. De heer Rutten is ook ongerust over de aanzuigende werking van verkeer door de bouw van 1.100 woningen die gebouwd gaan worden aan weerszijden van de Groene Loper. De heer Rutten vraagt zich af wat naast de plannen voor de bouw van een nieuwe onderwijscampus voor het voortgezet onderwijs van ongeveer 3.000 scholieren, de komst van een wijkoverstijgend kindcentrum et cetera nog meer te wachten staat. Het oorspronkelijke idee en de functie van de verkeersluwe Groene Loper staat ter discussie. Voorgehouden was dat dit een stadsdeel zou worden waarbij de toekomstige bewoners en de omliggende buurten centraal staan. Een verkeersluw gebied waar mensen bij elkaar komen om te recreëren, te wonen en te werken. Bewoners dienen centraal te staan, waarbij belangrijk is dat in overleg met de gemeente geanticipeerd wordt op het voorkomen van welke overlast dan ook op de Groene Loper. In verband hiermee stelt de heer Rutten voor dat de Groene Loper alleen toegankelijk zal zijn voor bestemmingsverkeer en dat over de hele lengte van de Groene Loper een maximale snelheid van 30 km/u gehanteerd wordt. Handhaving dient te gebeuren met camera's. Een andere mogelijkheid is een door de gemeente en bewoners vast te stellen maximum aan voertuigen per etmaal op de Groene Loper inclusief de 30km-snelheid voor verkeer en zo ook onderdeel wordt van de geplande milieuzone. Op de Groene Loper moet groen overheersen en het moet een plek in de stad worden waar bewoners elkaar ontmoeten en recreëren en kinderen zonder gevaar voor hun leven kunnen spelen. Er liggen dus voldoende kansen, ook op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Uiteindelijk zal Maastricht er garen bij spinnen als een bijzondere stad die heeft afgerekend met de slechte overblijfselen uit het verleden. De Groene Loper is er daar een van.

De voorzitter nodigt uit tot het stellen van vragen en constateert dat deze er niet zijn. Hij geeft het woord aan de heer Pank van de Kooy van de Fietsersbond.

De heer Van de Kooy steunt in grote lijnen de voorstellen zoals ze door mevrouw Terpstra eerder verwoord zijn. Kijkend met de bril van het STOP-principe, herkent de heer Van de Kooy een aantal zaken in de voorstellen. De Fietsersbond kijkt heel veel vanuit verkeersveiligheid en vanuit de bestaande grotere ambities, ook daarin ziet men een aantal zaken terugkomen. De heer Van de Kooy heeft één opmerking waaraan al een paar keer is gerefereerd. De Fietsersbond denkt dat er in de toekomst een onveilige situatie zal ontstaan bij de kruising van de Maartenslaan met de Wilhelminabrug. Fietsers worden daar gedwongen om over te steken als ze de stad ingaan, dus tweerichtingsverkeer op de Wilhelminabrug. De Fietsersbond vraagt de gemeente daar nog eens serieus naar te kijken, want het lijkt geen ideale oplossing als het gaat om verkeersveiligheid. Een andere opmerking heeft te maken met de stationsomgeving, als attentiepunt. Zorg ervoor dat de fietser gefaciliteerd blijft om op een goede manier bij de trein te komen, bij het station te komen. Zowel de fietser die naar het station toegaat als de fietser die bij het station wegfietst. Dat geeft nu nog weleens knelpunten. De heer Van de Kooy vraagt om dat bij de aansluiting met de Wilhelminabrug in het achterhoofd te houden. Wat betreft de Groene Loper is een aantal malen gerefereerd aan het veiliger maken, het wellicht splitsen van langzaam en sneller fietsverkeer. De Fietsersbond is daar ook voorstander van en het zou aan het eind van de Groene Loper op een simpele manier duidelijk gemaakt kunnen worden dat snelfietsers en ook e-bikers zoveel mogelijk van de ventwegen gebruikmaken en niet van het middengedeelte. Door gebruik te maken van de ventwegen worden auto's als het ware opgehouden en wordt vanzelf een 30km-snelheid gecreëerd. De Fietsersbond vraagt om daar nog eens duidelijk naar te kijken en in de communicatie duidelijk te maken dat racefietsers en e-bikers zoveel mogelijk de ventwegen gebruiken en niet het middenstuk van de Groene Loper.

De voorzitter nodigt uit tot het stellen van vragen.

Liberaal Partij Maastricht (Nuyts) hoopt dat de Fietsersbond ook voor de veiligheid van de voetgangers gaat. Mevrouw Nuyts geeft uit eigen ervaring aan dat het op de Groene Loper schrikken en beven geblazen is. Er wordt veel en snel gefietst, niet alleen door e-bike, maar ook door gewone fietsers. Zij vraagt of de Fietsersbond er geen voorstander van is om de fietser helemaal de toegang op het wandelstuk te ontzeggen en deze op de rijbaan te laten fietsen en daar een gastfietsstraat van te maken.

De heer Van de Kooy vindt het een prima idee als de Groene Loper als fietsstraat zou worden ingericht door de fietsers helemaal op de ventwegen te brengen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt of de Fietsersbond ziet dat tweerichtingsfietspaden vaker aangelegd worden. Hij kan zich voorstellen dat de fietsers daar het grootste probleem worden, omdat het onoverzichtelijk is dat het niet meer aan beide zijden mogelijk is maar dat aan één kant dubbel verkeer fietst.

De heer Van de Kooy merkt op dat een van de vorige sprekers al heeft aangegeven dat als men binnen de bebouwde kom aan één kant gefietst moet worden, dat tot veel onveilige situaties leidt. Er is een aantal plekken in de stad waar dat gebeurt, maar hij zou ervoor willen pleiten om dat niet te doen omdat daardoor problemen worden opgeroepen, zowel voor automobilisten die dubbel moeten opletten als de fietsers zelf. Los van het feit, en dat is een probleem waar de Fietsersbond steeds meer tegenaan loopt, dat het aantal fietsers, ook door COVID-19, alleen maar toeneemt. Zowel gewone fietsers als snelfietsers en met name ook e-bikers.

De heer Wijenberg had dezelfde vraag als mevrouw Nuyts. Hij begrijpt dat de Fietsersbond het toejuicht als de fietser ook onderdeel gaat uitmaken van de gewone weg. Dat wordt mogelijk door de inrichting van de 30km-zone. De heer Wijenberg zou ervoor willen pleiten dat deze optie echt serieus onderzocht wordt.

De heer Van de Kooy denkt dat het enige waarnaar gekeken zou moeten worden is dat er fietsers zijn die niet snel kunnen fietsen, of een beperking hebben, of rolstoelgebruikers. Hij vindt het belangrijk dat deze categorie gebruik kan blijven maken van het middengedeelte van de Groene Loper. Niet iedereen kan gedwongen worden om op de ventwegen te gaan omdat daar auto's rijden. Zijn eigen ervaring is dat de automobilist nerveus wordt als de fietser niet aan de zijkant van de ventweg fietst. Een fietser kan het beste midden op de ventweg fietsen om allerlei moeilijke inhaalsituaties te voorkomen. Dat is iets dat de langzaam-fietsers of mensen met een handicap niet aangedaan moet worden.

50PLUS (Bronckers) ziet op de fietspaden zich steeds meer verkeer ontwikkelen. Snorfietzers, bromfietsen, scooters en steps komen erbij. Hoe kijkt de heer Van de Kooy daarnaar? Met name bij het aanleggen van het fietspad bij de Wilhelminasingel. Hoe kijkt de Fietsersbond tegen deze ontwikkelingen aan?

De heer Van de Kooy stelt dat het eigenlijk twee vragen zijn. Eén vraag over het toenemend gebruik van de fiets heeft met de Fietsersbond te maken. Daar wil de heer Van de Kooy buiten de vergadering graag op antwoorden. Als het gaat om het specifieke stuk Wilhelminasingel is de heer Van de Kooy het daar helemaal mee eens. Het fietsgebruik moet zoveel mogelijk gescheiden worden en niet allemaal op een strook samenbrengen. In de huidige voorstellen is de Fietsersbond bang zichzelf, als het gaat om verkeersveiligheid, behoorlijk in de nesten te werken. De Fietsersbond heeft een visie op het fietsgebruik in het algemeen in de stad en is daarover ook in gesprek met de politiek, met de wethouder en de ambtenaren. Positief gezegd, is het een uitdaging om daar in de komende jaren op een goede manier mee om te gaan. Hij zou het niet als een probleem willen zien, maar samen zal creatief naar oplossingen gezocht moeten worden.

De voorzitter wil graag afronden, maar geeft een van de sprekers nog even het woord.

De heer Verschuren wil heel kort toevoegen dat hij regelmatig over de Groene Loper rijdt omdat hij daar woont. Automobilisten accepteren niet dat fietsers daar trager rijden. De weg is absoluut niet geschikt om fietsers in te halen en het gebeurt wel. Hij vindt het een heel foute beleidskeuze om fietsers te gebruiken om traag rijden af te dwingen.

De heer Van de Kooy stelt dat het met name de busjes zijn die de gevaarlijke situaties creëren als er fietsers rijden. Zeker nu met de bouwactiviteiten neemt dat elke dag nog toe.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt of het niet heel moeilijk is om fietsers te kwalificeren waar wat onder valt. Momenteel wordt de weg nauwelijks gebruikt door fietsers, maar is het niet verboden. Vraag is of het op meerdere plaatsen gebeurt en hoe het dan gebeurt dat fietsers onderscheiden worden van elkaar. Hooft een wielrenfiets daarbij of zijn het alleen maar elektrische fietsen of speedfietsen.

De heer Van de Kooy geeft aan in het begin al gezegd te hebben dat het heel gemakkelijk op te lossen is door het duidelijker te communiceren. Of dit via borden moet of op een andere manier. Daarnaast is het vermoeden dat het de intentie van de gemeente is geweest bij aanleg dat racefietsers zoveel mogelijk de ventweg gebruiken, er zijn echter racefietsers die daar geen veilig gevoel bij hebben omdat er auto's rijden met een snelheid van 50 km/uur. Door de snelheid te verlagen naar 30 km/u zal het veiligheidsgevoel niet groter worden aangezien inhalen erg lastig is op de smalle ventweg. De gedachte is dat voor het eerst met de Groene Loper een dergelijke situatie gecreëerd is, daar moet ook gezamenlijk een oplossing voor gevonden worden.

De voorzitter begrijpt dat het een erg interessant onderwerp is, maar oppert het idee dit later te bespreken tijdens de bespreking van het stuk. De voorzitter gaat over tot afsluiting van deze ronde en bedankt iedereen voor de aanwezigheid, in het bijzonder de sprekers en voor de geleverde inbreng. De bespreking van de besluitvorming staat later op de avond gepland. De behandeling van het voorstel in de Raadsvergadering is gepland op 19 oktober.

3. Mededelingen incl. status openstaande toezeggingen

De voorzitter laat weten dat bij de stukken de lijst met toezeggingen heeft gestaan. Indien een wethouder kort iets wil delen rondom de lijst met toezeggingen kan dat ook op dit moment in de vergadering.

SP (Schut) geeft aan dat er een paar toezeggingen van wethouder Heijnen op de lijst staan en vraagt of hier later nog op kan worden teruggekomen als de wethouder bij de vergadering aanwezig is.

De voorzitter geeft aan dat niet de verwachting is. Deze toezeggingen zullen op een later moment besproken worden met de wethouder.

4. Benoemen vicevoorzitter domein fysiek

De voorzitter gaat over naar het agendapunt van de benoeming van de vicevoorzitter van dit domein. Op 28 september heeft de Raad besloten wie uit hun midden voorzitters zijn van de vier domeinen. Op basis van artikel 4 lid 3 van de Verordening op de Domeinvergaderingen benoemt de Domeinvergadering uit haar midden een vicevoorzitter. Er hebben zich twee personen gekandideerd: de heer Brüll en mevrouw Nuyts. Benoeming zal plaatsvinden via stemming. De in de vergadering aanwezige fractie kan één stem uitbrengen op de kandidaat naar keuze. Degene die bij schriftelijke stemming een meerderheid van het aantal uitgebrachte geldige stemmen haalt wordt vicevoorzitter.

De voorzitter schorst kort de vergadering voor de stemming.

Schorsing

De voorzitter verzoekt de aanwezigen, indien zij gestemd hebben, de stembriefjes weer bij de Domeingriffier in te leveren.

De voorzitter constateert dat er twaalf stemmen zijn uitgebracht, waarvan er geen enkele ongeldig is. Voor de heer Brüll zijn zes stemmen uitgebracht en voor mevrouw Nuyts zijn ook zes stemmen uitgebracht. Er zal dus een nieuwe stemronde moeten plaatsvinden. De stembriefjes zullen opnieuw uitgedeeld worden.

De voorzitter geeft aan dat er opnieuw een uitslag van de stemming bekend is. Deze uitslag is als volgt. Er zijn wederom twaalf stemmen uitgebracht, waarvan geen enkele blanco of ongeldig is. Voor de heer Brüll zijn vijf stemmen uitgebracht en voor mevrouw Nuyts zeven stemmen. De voorzitter concludeert dat mevrouw Nuyts is verkozen tot vicevoorzitter van de Domeinvergadering Fysiek. De voorzitter feliciteert haar van harte.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) spreekt haar dank uit.

5. Rondvraag aan college

De voorzitter geeft aan dat agendapunt 5 betreffende de rondvraag aan het college aan de orde is. Dit agendapunt stelt de domeinleden in de gelegenheid om de aanwezige collegeleden korte vragen te stellen over actuele onderwerpen die niet op de agenda staan. Het onderwerp van de vragen kan vooraf worden aangereikt. Uitgebreide politieke vragen dienen via de procedure voor schriftelijke vragen te verlopen. Vooraf heeft mevrouw Hermens van GroenLinks zich gemeld met een vraag. De voorzitter vraagt of er, gezien de volle agenda, geen overige vragen zijn. Er is nog een vraag die genoteerd zal worden. De voorzitter geeft met goedvinden van de aanwezigen het woord aan mevrouw Hermens.

GroenLinks (Hermens) bedankt de voorzitter. Ze heeft een korte vraag over de bij de milieuperrons ingevoerde categorie luiers en incontinentiemateriaal. Ze vraagt of peuterspeelzalen, kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen hun luiers en incontinentiemateriaal daar ook in kunnen leveren.

Wethouder Krabbendam zegt dat hij invalt voor wethouder Aarts die zich niet helemaal lekker voelde en eerder naar huis is gegaan. Hij antwoordt ontkennend: peuterspeelzalen, kinderdagverblijven en verzorgingshuizen kunnen geen gebruik maken van de luier en incontinentiebakken bij de milieuperrons. De reden hiervoor is dat het luier en incontinentieafval van peuterspeelzalen, kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen bedrijfsafval is en geen huishoudelijk afval. Uit concurrentieoverwegingen is het volgens de Wet Markt en Overheid niet toegestaan dat dit afval namens Gemeente Maastricht wordt ingezameld. Dergelijke organisaties dienen een beroep te doen op commerciële inzamelaars, die overigens vaak een aparte inzameling voor luiers en incontinentiemateriaal faciliteren. Er bestaat een belangrijke uitzondering voor zelfstandige woonunits van verzorgingstehuizen die een eigen adres hebben, een eigen aanslag afvalstoffenheffing krijgen en een milieupas bezitten. Die kunnen wel gebruikmaken van de inzameling via de gemeentelijke milieuperrons. In de gemeentelijke afvalstoffenverordening c.q. het daarbij behorende uitvoeringsbesluit is inzameling van bedrijfsafval alleen toegestaan voor zover het gaat om de bestanddelen bioafval, restafval en oud papier/karton afkomstig uit kantoren, winkels en de dienstensector voor zover die naar aard, samenstelling en volume overeenkomen met de huishoudelijke afvalstoffen. Dit wordt huis aan huis opgehaald bij de reguliere inzamelronde van Stadsbeheer en bij bedrijven die reinigingsrecht betalen. Inzameling van dergelijk bedrijfsafval is niet in overeenstemming met eerdere raadsbesluiten in Maastricht Afvalloos 2030, waarbij op basis van een proef in drie wijken met door bewoners zelfgekozen inzamelsystemen de keuze is gemaakt voor inzameling van bij huishoudens vrijkomende luiers en incontinentiemateriaal via ondergrondse containers op de gemeentelijke milieuperrons. Dit heeft men allemaal kunnen horen, kunnen zien en kunnen lezen. Het door de Raad gekozen systeem voor luier en incontinentiemateriaalinzameling is niet kostendekkend en kost de inwoners geld vanwege de ambitie Afvalloos 2030. Als er bedrijfsmatig afval zou worden toegelaten, afgezien van de Wet Markt en Overheid, zou dit betekenen dat inwoners via de afvalstoffenheffing hiervoor extra zouden moeten gaan betalen. Er zou gesteld kunnen worden dat dit niet in lijn is met het beginsel dat de vervuiler betaalt.

De voorzitter bedankt wethouder Krabbendam voor zijn antwoord. Er is een mondelinge vraag van de heer Beckers van de VVD.

VVD (Beckers) bedankt de voorzitter voor de mogelijkheid om spontaniteit in de mondelinge vragenronde te houden. Hij zou, ondanks de afwezigheid van wethouder Heijnen, toch graag een update zou krijgen over de huisvestingscrisis voor studenten. Hij vraagt of er ontwikkelingen zijn in het vinden van noodvoorzieningen. De heer Beckers spreekt zijn begrip ervoor uit dat de wethouder niet in de gelegenheid is deze vraag nu te beantwoorden. Hij stelt voor de beantwoording kort schriftelijk plaats te laten vinden betreffende het nieuws dat er is op dit punt.

Wethouder Krabbendam geeft de voorzitter ter overweging mee dat wethouder Heijnen waarschijnlijk zal aansluiten bij het tweede deel van deze vergadering vanwege een agendapunt waarbij zij normaal gesproken aanwezig zou moeten zijn en het wellicht mogelijk is om haar dan in de gelegenheid te stellen om deze vraag te beantwoorden en het pas schriftelijk af te doen wanneer dit niet zou lukken.

De voorzitter vindt dit een goede optie, waarmee de heer Beckers het waarschijnlijk eens zal zijn. Hij stelt voor om te schorsen voor de pauze en om 19:45 uur weer terug te zijn. De voorzitter bedankt de aanwezigen.

Schorsing

6. Jaarplanning

a. Verzoek aanvraag Stadsronde Milieuzone in Maastricht

De voorzitter heropent de vergadering. Hij geeft aan bij agendapunt 6 betreffende de Jaarplanning te zijn aangekomen. De aanwezigen hebben kennis kunnen nemen van de drukke jaarplanning. Hiermee krijgen zij inzicht in de onderwerpen die tijdens de komende Domeinvergaderingen op de planning staan. Hij kijkt even rond om te kijken of dit voor eenieder helder is, wat het geval lijkt te zijn. De recente besluitvorming over de Verordening betaalbare woningen en de collegenotitie die als peilvoorstel wordt aangeboden, zijn hierin verwerkt. De volgende keer wordt onder andere de begroting behandeld. Op 16 oktober wordt de Stadsronde ENCI gehouden over het plan van transformatie van het ENCI-gebied. Dit is nog afgesproken onder de oude manier van werken en er zal dus een gespreksleider aanwezig zijn. De voorzitter is zelf helaas verhinderd die zaterdag en spreekt de hoop uit dat de vicevoorzitter voor hem kan waarnemen. De voorzitter herhaalt het zojuist genoemde punt vanwege het belang daarvan voor mevrouw Nuyts.

Liberalen Partij Maastricht (Nuyts) zegt toe haar uiterste best te zullen doen.

De voorzitter bedankt haar voor deze toezegging. Hij geeft aan dat er een verzoek voorligt: de aanvraag Stadsronde Milieuzone in Maastricht. Er is een verzoek ingediend door Milieudefensie en partners om een Stadsronde te organiseren. Het presidium legt de vraag bij de hier aanwezigen neer conform de nieuwe werkwijze. De voorzitter vraagt of er iemand is die wil reageren op dit verzoek. Hij geeft het woord aan de heer Smeets.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) bedankt de voorzitter. Partij Veilig Maastricht is er altijd voorstander van dat burgers of organisaties met een verzoek komen. Hij wil echter duidelijk maken dat er niets verandert voor de Duitse en Belgische kentekens, wat ook in het stuk staat. Hij geeft aan dat het wat de fractie betreft mag dat burgers een verzoek indienen, maar dat dit verzoek het standpunt van de fractie niet zal veranderen.

De voorzitter vraagt of de wethouder hierop wil reageren.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat er geen vraag aan hem gesteld werd en dat hij daarom niet weet waar hij op zou moeten reageren.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Van der Gugten.

GroenLinks (Van der Gugten) wil ook graag een duit in het zakje doen. Hij stelt dat er hier niet gevraagd wordt om de standpunten te ventileren. Er komt een breed ondersteund verzoek uit de stad om over dit onderwerp een Stadsronde te organiseren. Hij geeft aan dit instrument in de gereedschapskist te hebben zitten. Wat GroenLinks betreft dient het verzoek ingewilligd te worden. Mensen uit de stad maken duidelijk dat zij over dit onderwerp een Stadsronde wensen en omkleden dit verzoek met argumenten die hunns inziens van belang zijn. Hij stelt voor om op redelijke termijn een Stadsronde in te plannen en hiervoor op een afwijkend moment ruimte te bieden als de reguliere avonden reeds gevuld zijn. Hij is van mening dat een paar maanden uitstel neerkomt op het communiceren dat dit geen interessant verzoek betreft.

De voorzitter vraagt of er nog meer mensen voorstander zijn van deze Stadsronde en geeft het woord aan de heer Barendse.

D66 (Barendse) bedankt de voorzitter. Hij geeft aan dat de heer Van der Gugten het uitstekend heeft verwoord. Als er een verzoek komt van de burgers om een Stadsronde te doen, dient daarop ingegaan te worden. De inhoudelijke discussie hoort daar thuis. Hij is het tevens eens met de heer Van der Gugten om niet te lang te wachten met de uitvoering en dit bij voorkeur nog dit kalenderjaar te regelen.

De voorzitter vraagt of er aanvullende reacties zijn en geeft het woord aan mevrouw Schut.

SP (Schut) spreekt haar dank uit richting de voorzitter. Ze stelt dat de SP zich graag aansluit bij de woorden van D66 en GroenLinks.

50PLUS (Bronckers) geeft aan dat 50PLUS voorstander is van de Stadsronde op korte termijn.

Groep Gunther (Gunther) sluit zich hier helemaal bij aan.

De voorzitter vraagt naar het standpunt van de VVD bij de heer Van Heertum. Hij merkt op dat het systeem een beetje hapert.

VVD (Van Heertum) merkt op dat zich een meerderheid voor dit voorstel aan het aftekenen is. Aansluitend bij de woorden van Partij Veilig Maastricht adviseert hij om vanuit de Griffie aan verwachtingsmanagement te doen richting de indieners.

PvdA (Fokke) is voorstander van een Stadsronde op korte termijn. Ze geeft aan dat dit mogelijk zou moeten zijn op een reguliere avond en dat de agenda indien nodig vrijgemaakt kan worden voor dit onderwerp. Burgers hebben een verzoek neergelegd en er wordt altijd gesteld dat burgerparticipatie hoog in het vaandel staat.

SPM (Mermi) is voorstander en staat ervoor open om hiervoor een dag extra terug te komen.

De voorzitter concludeert dat dit op de agenda komt en dat de Stadsronde gepland zal worden. Hij geeft aan door te gaan naar de Verkeersstudie stationsomgeving.

7. Verkeersstudie stationsomgeving

D66 (Barendse) vraagt of hij een punt van orde mag inbrengen.

De voorzitter antwoordt dat er in de domeinvergaderingen geen punten van orde ingediend mogen worden. Deze zijn alleen van toepassing in een raadsvergadering. De voorzitter voegt toe zo coulant te zijn om het verzoek van de heer Barendse aan te horen.

D66 (Barendse) zal zijn punt inbrengen onder de noemer 'opmerking'. Hij herhaalt wat hij aan het begin van de vergadering al heeft aangegeven, namelijk dat hij het ongepast vindt om nu al door te gaan met een Raadsronde terwijl er zojuist een Stadsronde is aangehoord. Daarnaast is de agenda van deze vergadering zeer vol. Er is een grote hoeveelheid nieuwe argumenten ingebracht vanuit de burgers. Hij geeft aan te wensen deze argumenten mee te nemen, serieus te bekijken en te bespreken binnen de fractie. De heer Barendse verzoekt de voorzitter aan de andere aanwezige fracties te vragen of zij er voorstander van zijn om het punt in plaats van vandaag op een later moment te behandelen.

De voorzitter werpt tegen dat het binnen dit domein de bedoeling is dat zaken besproken worden en dat de heer Barendse nog tijd heeft om dit straks mee te nemen naar zijn fractie.

D66 (Barendse) geeft aan dat het een inhoudelijke discussie betreft en dat hij het niet gepast vindt om deze inhoudelijke discussie te voeren nu er een hoop nieuwe argumenten zijn aangehoord vanuit de Stadsronde. Hij wil deze rustig meenemen, bespreken en zijn inhoudelijk bedrage daarop aanpassen. Hij voegt toe dat de insprekers serieus genomen dienen te worden en dat dit niet past in een uurtje of halfuurtje tussendoor.

GroenLinks (Van der Gugten) wil in dit verband twee opmerkingen maken. De eerste is dat er aan het begin van de vergadering bij het bespreken van de agenda min of meer is overgeslagen of de agenda in deze vorm al dan niet werd vastgesteld en het is in het midden gebleven wat er ging gebeuren na de pauze. Hij ziet hier een leermoment in. De heer Van der Gugten stelt voor om dit zo niet meer te doen, maar in het vervolg de agenda duidelijk vast te stellen aan het begin en duidelijk te zijn over eventuele voorgestelde afwijkingen. Het tweede punt is dat hij het eens is met de heer Barendse. Er is tijd nodig om de input van een Stadsronde te verwerken voordat er aan het politieke debat begonnen kan worden. Het politieke debat is immers de reflectie van alle opgehaalde informatie en daarvoor is enige tijd benodigd. Als deze informatie dezelfde avond binnenkomt, is dat erg kort op elkaar. De heer Van der Gugten pleit ervoor deze debatronde of bespreking op te schuiven.

SP (Schut) stelt dat het politieke debat niet ten finale gevoerd kan worden na dit gesprek. Wel kunnen de voorbereide vragen, opmerkingen en aandachtspunten besproken worden. Zij is het eens met de vorige twee

sprekers dat er vanavond een aantal nieuwe inzichten en gezichtspunten met de hier aanwezigen zijn gedeeld. De fractie zou enige tijd voor reflectie daarop erg waarderen en doet een tussenvoorstel om het onderwerp vanavond wel te bespreken, maar het ook terug te laten komen in een latere raadsronde om dan het politieke debat te voeren. Een aantal van de vragen en opmerkingen van de diverse fracties, die er ongetwijfeld zullen zijn, zullen dan al gehoord zijn.

Groep Gunther (Gunther) geeft aan op gelijke hoogte te staan met GroenLinks en D66. Daarnaast is hij van mening dat er niet gebakkeleid moet worden over het linkse en het rechtse van de stukken. Hij stelt dat de van de burgers uit de stad verkregen informatie ter harte genomen dient te worden. Groep Gunther wil daarover eerst nadenken en ziet het als enige mogelijkheid om daarna pas het debat te voeren.

PvdA (Fokke) acht het verstandig om dit stuk van de agenda te halen, mede om een andere reden, namelijk dat zij en de heer Barendse tijdens de pauze even kort met elkaar gesproken hebben over de verschillende beelden die er leven over het vastgestelde. Ze denkt dat sommige mensen niet begrepen hebben dat een Stadsronde op bijna hetzelfde moment geagendeerd wordt als een Raadsvoorstel en het niet chique is om dit nu te behandelen. Kennelijk wordt daar verschillend over gedacht. Ze stelt voor om het punt van de agenda te halen, aangezien zij een halve bespreking die later voortgezet zal worden niet prettig acht, en dit punt mee te nemen naar alle voorzitters wat hiermee gedaan zal worden. De fractie heeft in de bespreking meegekregen dat de Stadsronde in plaats van het inspreken komt en om die reden op de agenda staat. Ze steelt dat er zo spoedig mogelijk opheldering dient te komen over de verschillende beelden die er leven. Het is namelijk vervelend als een raad over het moment waarop een Stadsronde georganiseerd dient te worden niet eenduidig denkt.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Fokke. Daarnaast hecht hij veel belang aan de opinie van de wethouder betreffende het al dan niet problemen geven van het eventuele uitstellen van dit agendapunt. Hij verneemt graag wat deze problemen kunnen zijn.

De voorzitter geeft aan de reactie van de wethouder uit te stellen en eerst het woord te geven aan de heer Van Heertum. Daarna zal de wethouder het woord krijgen.

VVD (Van Heertum) spreekt zijn steun uit voor het verzoek van de heer Barendse.

Wethouder Krabbendam wil graag meegeven dat als mensen komen spreken en dat agendapunt niet meteen wordt meegenomen, dit als gevolg heeft dat de bespreking en het besluit hierover een maand worden uitgesteld. Voor deze vergadering was dit ook een zorgpunt van het college: de snelheid van besluitneming neemt hierbij af. Daarnaast meldt hij ook dat het doorschuiven van agendapunten naar de volgende maand ook gevolgen heeft voor de planning van de volgende avond. Veel agendapunten worden al van tevoren doorgegeven aan het college en de agenda's zitten al erg vol. Er moet dus wel rekening mee worden gehouden of het doorschuiven van agendapunten past op de volgende avond. Ook de agenda voor volgende keer zit nu al erg vol.

SPM (Mermi) noemt dat de meerderheid ervoor is dat dit punt van de agenda gehaald wordt, maar dat dit van de SPM niet hoeft. Zoals de wethouder al heeft aangegeven, zijn er iedere week al belangrijke onderwerpen om te bespreken. Als er steeds wordt geschoven, komt het uiteindelijk niet goed met de planning.

GroenLinks (Van der Gugten) stelt dat het probleem is dat de frequentie van besluitvorming omlaag is gebracht door de keuze voor deze vergaderingen. Het ophalen van informatie uit de stad en het in gesprek gaan met de stad moeten hier niet onder lijden. Stadsrondes zijn belangrijk en daar moet de ruimte voor worden genomen, eventueel door het inplannen van een extra avond.

De voorzitter neemt het verzoek van de domeinleden over en verplaatst het agendapunt naar een andere datum. Tevens neemt hij ook het advies van mevrouw Fokke over om binnen de fracties te spreken over de werkwijze om de beelden gelijk te krijgen.

8. Bestemmingsplan Kolonel Millerstraat

De voorzitter geeft aan dat het bestemmingsplan behandeld wordt ter voorbereiding op besluitvorming van het raadsvoorstel in de raadsvergadering van 19 oktober 2021. In dat kader adviseert het domein de raad. Uit oogpunt van efficiency zal de voorzitter niet de hele ronde maken. Hij vraagt wie over dit onderwerp een inhoudelijke bijdrage wil leveren voordat overgegaan wordt tot advies aan de raad.

GroenLinks (Van der Gugten) vertelt dat er koopappartementen worden gerealiseerd die tussen de € 280.000 en € 350.000 gaan kosten. In de raad is eerder uitvoerig de wenselijkheid besproken om betaalbaarder te gaan

bouwen in Maastricht. Hij wil graag meer horen over de overwegingen om tot deze prijscategorie te komen en de mogelijkheden om een deel daarvan nog wat goedkoper te realiseren.

Wethouder Krabbendam reageert daarop door te zeggen dat de aanleiding voor dit bestemmingsplan is dat er een uitruil heeft plaatsgevonden tussen Ballast Nedam en de woningbouwcorporatie. Hierdoor worden sociale woningbouw aan de Groene Loper mogelijk gemaakt, waar Ballast Nedam anders koopwoningen zou bouwen. Deze 38 appartementen moeten dus niet op zichzelf worden beschouwd maar in het groter perspectief, waarbij de Groene Loper en Wyckerpoort-Noord meer differentiatie krijgen tussen sociale huurwoningen en koopwoningen. Hierdoor komen meer mensen door elkaar te wonen, die anders op hun eigen deel zouden wonen.

50PLUS (Bronckers) stelt dat er meer behoefte is aan huizen met tuinen dan aan appartementen. Het bureau voor woningmarktadvies Companen heeft dit al eerder geconcludeerd uit een onderzoek waar het ministerie van Binnenlandse Zaken aan heeft meegewerkt. Ook anderen, zoals de Nederlandse vereniging van Banken, hebben dit soort opdrachten gegeven. 50PLUS heeft zelf ook een woononderzoek gedaan, wat is overgenomen door de raad, waaruit ook de behoefte blijkt voor grondgebonden woningen, en het tekort hieraan. Met dit bestemmingsplan wordt dus afgeweken van wat de raad zelf heeft vastgesteld. De heer Bronckers wil graag weten waarom het bestemmingsplan is gewijzigd van grondgebonden huizen naar appartementen. Ook noemt hij hierbij dat er genoeg lege kantoorpanden zijn, waar eventueel wel appartementen gemaakt van kunnen worden.

Wethouder Krabbendam noemt dat dit wederom een deelplan is van een veel groter geheel. In de Groene Loper worden voornamelijk grondgebonden woningen toegevoegd, maar deze locatie leent zich hier minder voor. Er is ook meer behoefte aan centrumstedelijk wonen en dat gaat niet altijd samen met grondgebonden woningen, maar dit staat los van de behoefte aan meer grondgebonden woningen. De behoefte aan grondgebonden woningen wordt ook gerealiseerd, maar die woningen passen hier niet, ook niet binnen de Omgevingsvisie zoals die door de raad is vastgesteld. Direct achter deze locatie komen wel grondgebonden woningen. Hij noemt hierbij ook dat hij ervoor wil waken dat men bij ieder specifiek bestemmingsplan het hele woningbeleid wil realiseren: het plan moet binnen een context worden beschouwd en er moet worden gekeken wat er in de omgeving gebeurt.

50PLUS (Bronckers) vraagt zich af of de raad zichzelf niet in de voet schiet door een plek die is aangewezen voor grondgebonden woningen om te zetten naar een plek voor appartementen, aangezien uit het onderzoek van de raad zelf de behoefte aan grondgebonden woningen blijkt.

Wethouder Krabbendam stelt dat men een divers woonmilieu wil aanbieden. Men herkent de toenemende vraag naar grondgebonden woningen en werkt daaraan met de plannen voor de stadsbrede verdeling. Deze locatie is passender voor gestapelde bouw, vanwege het viaduct en de stapelbouw in de omgeving. Het pleidooi steunt de wethouder van harte, maar niet voor deze plek.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) is het helemaal eens met dit bestemmingsplan.

PvdA (Borgignons) zegt dat hij in de Groene Loper geen huur- of koopwoningen in de prijscategorie van sociale woningen tegenkomt. Hij begrijpt de keuze voor appartementen op die locatie, maar stelt dat dit geen sociale huurwoningen zijn en dat er te weinig is voor de groep die het nodig heeft.

Wethouder Krabbendam beaamt dat het op deze locatie inderdaad geen sociale huur is. Ballast Nedam heeft deze plek gekregen om het mogelijk te maken dat er op de Groene Loper wel sprake zal zijn van sociale woningbouw. Er is ook een potje vanuit de gemeente om de woningbouwcorporatie te helpen deze sociale woningbouw mogelijk te maken. Hij noemt dat het belangrijk gevonden wordt dat de Groene Loper en Wyckerpoort-Noord diverser worden. Dit is ook in lijn met de wensen van de raad, en specifiek met wensen van de PvdA. Hij voegt hieraan toe dat de uitwisseling met Ballast Nedam groter is dan alleen dit bestemmingsplan. Achter deze appartementen komen ook grondgebonden woningen, maar die zitten niet in deze bestemmingsplanwijziging. De wens voor de grondgebonden woningen wordt dus wel gerealiseerd, maar staat hier niet genoemd.

SP (Schut) vraagt aan de wethouder of het mogelijk is dat de raad een overzicht krijgt wat er tot nu toe is gebouwd, zodat men ook een gevoel kan krijgen van de verhouding tussen grondgebonden woningen en appartementen en sociale woningbouw. Ze denkt dat dat zal helpen om dit soort plannen beter in de context te kunnen bekijken.

Wethouder Krabbendam zegt toe dit overzicht te zullen nasturen. (**toezegging**). Hij vult aan dat in het totaalplan waar deze bestemmingsplanwijziging aan vasthangt er 21 grondgebonden woningen bijkomen.

PvdA (Borgignons) begrijpt de behoefte aan een mix van mensen op de Groene Loper. Hij noemt wel dat vroeger in de omgeving van de Kolonel Millerstraat ook het Leger des Heils en studenten zaten, maar dat daar nu niets meer van terug te zien is. Hij vindt dit vreemd, ook gezien de problemen in de stad qua woonruimte. De fractie vraagt waarom er niet aan is gedacht om een mix te maken voor de hele stad en ook echt betaalbare woningen te bouwen? Nu is dat niet het geval en zijn er te weinig sociale woningen.

Wethouder Krabbendam reageert daarop door te zeggen dat deze opmerking voorbijgaat aan dit bestemmingsplan en dit agendapunt, maar dat hij daarmee niets wil afdoen aan de discussie over deze mix van inwoners.

50PLUS (Bronckers) vraagt zich af hoe het zit met de zelfbewoningsplicht?

Wethouder Krabbendam stelt dat de discussie hier niet gaat over de zelfbewoningsplicht, maar over de betaalbaarheid van de woningen en dat dit bestemmingsplan dateert van voor dat raadsbesluit. Wederom benoemt hij dat dit bestemmingsplan in het licht moet worden gezien van de totale omgeving. In het grotere plan zit de betaalbaarheid van woningen ook verwerkt. De zelfbewoningsplicht staat hier los van.

D66 (Van Ballegooie) zegt dat er een fout staat bij de beslispunten. De wethouder meldt dat er reeds een aangepaste versie is.

De voorzitter vraagt de raad of dit door kan naar de raadsvergadering en het een hamerstuk is. Op beide vragen wordt met ja geantwoord. Dit stuk wordt doorgeleid naar de raadsvergadering en het wordt een hamerstuk. Daarnaast is er ook de **toezegging van Wethouder Krabbendam om een overzicht voor de SP te maken binnen anderhalve week.**

9. Vaststellen Nota Parkeernormen Maastricht 2021 en Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting 2022

De voorzitter leidt dit agendapunt in. In de vergadering wordt het raadsvoorstel besproken ter voorbereiding op de besluitvorming in de raadsvergadering van 19 oktober 2021. In dat kader adviseert het domein de raad. De Stadsronde heeft plaatsgevonden op 28 september. De voorzitter peilt de behoefte om een inhoudelijke bijdrage te leveren voordat overgegaan wordt tot het advies aan de raad.

SP (Schut) stelt dat de voorgestelde plaatsen waar een Park&Ride moet komen een groot probleem zijn in dit voorstel. De SP wil er opnieuw bij stilstaan dat men op deze manier de auto's de stad intrekt. Deze voorzieningen zouden alleen aan de randen van de stad moeten worden gerealiseerd en niet aan de randen van de singels. De fractie vraagt de wethouder waarom dit plan dan toch doorgaat.

D66 (Barendse) kan zich vinden in het idee om het aantal straatparkeerplekken in het centrum af te bouwen. Voor vergunninghouders zou hierdoor wat meer ruimte ontstaan en zo de druk voor hen verlichten. Barendse begrijpt de bezwaren voor de plekken van de P&R-voorzieningen, maar deze voorzieningen moeten wel op een logische plek komen. Als de P&R plekken verder van het centrum komen te liggen, worden de busroutes ook weer langer en zo effect hebben op de exploitatie van de buslijnen. De plek bij de A2 tegenover het MECC lijkt geen goede plek vanwege de loopafstand naar de bushaltes, maar de parkeerplekken 7 en 8 liggen daar veel dichterbij de bushaltes, dus die zouden nog onderzocht kunnen worden. De fractie heeft nog een vraag over het parkeerdek op parkeerplaats Frontenpark. Dit dek wordt waarschijnlijk demontabel en is dus te hergebruiken. Is het mogelijk om dit parkeerdek ook op parkeerplaats Noord te zetten?

CDA (Janssen) geeft eerst zijn complimenten aan de zeer uitgebreide studie naar de parkeernormen. Wel staan er meerdere plekken in die gelegen zijn in de directe omgeving van woonwijken en daar is het CDA geen voorstander van. CDA ziet de parkeerplekken het liefst buiten de stedelijke bebouwing, aan de rand van de stad, om zo de milieubelasting van de woongebieden tot het minimum te beperken. Hierbij stelt hij de vraag wat wordt verstaan onder de rand van de stad. Is dat buiten de stad of ook buiten de woonwijken?

Daarnaast noemt hij het budget aan de magere kant voor de uitgebreide plannen. Komt het financiële plaatje na de keuze van een plan terug bij de raad?

Ook stelt hij dat er bij het parkeren buiten de stad nagedacht moet worden over een eenheidstarief, ongeacht de duur van het parkeren, waar het pendelen van en naar de parkeerplaats bij inzit. Als laatste noemt hij de

fietsparkeernormen. Hierbij stelt de fractie dat het een kwestie is van de regels handhaven, en dit volhouden, om zo mensen te leren de fiets niet voor de deur te parkeren.

Partij Veilig Maastricht (Garnier) is een voorstander van het parkeren op afstand, maar dan wel op afstand van de bebouwing en niet op afstand van het centrum. Net als het CDA willen hij het parkeren dus buiten de stad, wat voordelig is voor zowel de drukte in de stad als de luchtkwaliteit. Ook noemt hij dat er voorkeurlocaties in het voorstel zijn die buiten de invloedssfeer liggen. In Riemst is er bijvoorbeeld geen park&ride, maar een parking van het museum, die hier ook niet mee akkoord zouden gaan. Ook zal bij Europaplein en Lanaken geen plek zijn. Dit zijn volgens hem dus voorbeelden van punten die alleen bestaan uit wensdenken. De fractie benoemt ook dat Limmel niet met parkeerplaatsen moet worden volgestopt.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) is het eens met de vorige sprekers. Het handhaven van het correct stallen van fietsen is gewoon een kwestie van volhouden, duidelijk maken dat er regels gelden en hierbij ook maatregelen laten volgen. Zolang dat niet wordt gedaan, verandert het niet. Daarnaast noemt zij ook het parkeren op afstand, buiten de stad. Op de Boschstraat slijt alles dicht, maar er is daar ook geen ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen. De fractie stelt dat er een erg groot probleem is wat betreft parkeren, waarbij benoemd wordt dat bewoners hun auto's niet durven weg te halen of pas 's avonds terugrijden om een plek te krijgen.

50PLUS (Bronckers) is ook tegen P&R's aan de randen van binnenstad, deze horen aan randen van de buitenstad. Niet op het Trega-terrein. Ook Limmel heeft al een P&R. Er moet gekeken worden naar andere oplossingen zoals een P&R op zuid. 50PLUS noemt hierbij gedacht kan worden aan de Köbbesweg, waar een opstaphalte voor de trein gerealiseerd zou kunnen worden en zo de hele dag een trein kunnen laten pendelen tussen noord en zuid. In ieder geval moeten de P&R's naar buiten de stad om de aanzuigende werking van auto's naar de binnenstad tegen te gaan. Over het wildparkeren van fietsen noemt de fractie als oplossing om fietsvlonders te gebruiken, zodat de fietsen van de stoep af zijn. Hij noemt de wens voor minder parkeerplaatsen, minder aanzuigende werking naar de binnenstad en vergunningverlening alleen voor bewoners van de binnenstad.

VVD (Van Heertum) stelt meerdere vragen. De eerste is wat er gebeurt met de mensen op de wachtlijst? Is er een tussenoplossing voor deze mensen, bijvoorbeeld in een gebied waar wel plek is, of moeten deze mensen alleen maar wachten. De fractie noemt het een goede zaak dat gestopt wordt met het afkopen van de parkeernorm, aangezien dit vaak niet wordt gerealiseerd door de gemeente. Wel vraagt hij hierbij of dit geen problemen kan opleveren. Bijvoorbeeld als een winkelpand wordt omgebouwd tot woningen, wat gebeurt er dan als de parkeernorm wordt afgeschaft? Is dat dan nog wel mogelijk om te doen?

Over het parkeren op afstand noemt hij dat de P&R bij het MECC al werd genoemd, maar dat er nu toch ook nog wordt gekeken naar de andere kant van de snelweg. Hij benoemt hierbij dus dat er heel veel opties zijn, maar dat de raad duidelijke keuzes moet gaan maken welke gebieden er wel en niet komen.

Ook noemt hij dat de Demertdwarstraat/MECC voornamelijk was bedoeld voor verkeer vanuit België en dat er nu € 100.000 wordt uitgegeven aan een onderzoek daar. Voor hetzelfde geld kan er ook goede bewegwijzering vanuit België naar P&R Noord worden gerealiseerd.

De laatste vraag gaat over het opheffen van de parkeerplekken. Het onderzoek naar draagvlak bij bewoners en ondernemers staat vrij vrijblijvend in de tekst en hij wil graag weten hoe dit in de praktijk gaat? Komt dat weer terug bij de raad?

SPM (Makatita) zegt ook te streven naar 'geen auto's in het centrum'. Ze noemt hierbij dat Via Regia een voorkeurslocatie is, maar dat dit te dicht bij de bebouwing is. Ook vraagt ze zich af of de kerngetallen van het verkeer door de corona, en het daarmee gepaard gaande thuiswerken en online winkelen, niet achterhaald zijn. SPM noemt ook dat het terrein van het MECC door het vaccineren en testen daar meer bekend is en dat een parkeerplaats daar nu dus misschien wel een succes zou kunnen zijn, als daarbij ook de looproutes naar de stad worden verbeterd. De laatste vraag is waarom bepaalde overloopgebieden alleen op piekdagen worden gebruikt en waarom niet vaker als ze goed bereikbaar zijn.

PvdA (van Ham) wil ook benadrukken dat het bij het realisatieplan parkeren op afstand moet gaan om parkeren aan de rand van de stad. De tarieven van de binnenstad zijn nog niet hoog genoeg, want men wil nog steeds op het Vrijthof parkeren. Er is dan ook heel veel zoekverkeer, uitwijkend verkeer en wachtverkeer op het Vrijthof en in de buurt van de markt. Dit zorgt voor luchtvervuiling en onveilige situaties, dus dit moet opgelost worden. De fractie noemt het goed dat er minder auto's in de stad en minder parkeerplaatsen komen. Ook is het een goed idee om de vergunningen kritischer te bekijken, maar er moet wel aandacht worden behouden voor de organisaties die zich zorgen maken over het veilig parkeren voor hun medewerkers. Het kijken naar parkeerplekken aan de rand van de stad is een prima idee.

De PvdA vraagt zich wel af hoe stellig dit plan is over de voorkeurslocaties. Wat moet er nog gebeuren, moet er nog onderzoek worden gedaan en in gesprek worden gebleven met bewoners? Is het geld in het plan voor dit onderzoek of voor het creëren van parkeerplekken? De fractie vraagt zich dus af wat de daadwerkelijke kosten van het plan zijn en of er nog concrete plannen komen waar de raad iets over in te brengen heeft. De fractie is tegen parkeerplaatsen in woonwijken, zoals in Limmel, maar ook in andere woonwijken. De rand van het centrum is niet de rand van de stad. Ze is wel voor uitbreiding van P&R Noord en nog meer promotie hiervan. Er wordt gezegd dat het niet toereikend is om in Lanaken een P&R te hebben voor Maastricht, maar als daar een tram gaat rijden, zou dit juist mooi kunnen. De fractie is het er niet mee eens om aan de rand van het centrum te gaan asfalteren.

Groep Gunther (Gunther) noemt een déjà-vugevoel. Groep Gunther zei in 2009 al dat het autoverkeer vast zou lopen. Het lijkt de fractie een goed idee om aan de randen van de stad grote torens te bouwen, zoals in Brugge, en vanaf daar openbaar vervoer naar de stad te regelen. Hij is blij om te horen dat iedereen aan de randen van de stad wil parkeren.

GroenLinks (van der Gugten) stelt dat parkeren op afstand een weerbarstig onderwerp is, met veel verschillende keuzes, maar dat dit wel gerealiseerd moet worden. In de binnenstad moeten de parkeerplaatsen, vooral langs straten, beschikbaar worden voor ander gebruik, zodat ook duidelijk te zien is dat het parkeren in de binnenstad afneemt en elders wordt gelokaliseerd. Hierbij moet goed gekeken worden naar waar de parkeerplaatsen dan komen, want sommige locaties zijn zo ver van het centrum dat ze niet meer functioneel zijn. Er moet goed gekeken worden naar waar goede plekken zijn; soms zullen die aan de gemeentegrenzen zijn en soms dicht bij de binnenstad, afhankelijk van hoe de routes zijn en waar plek is.

De grootste druk zal vanuit het noordoosten blijven komen en daarom is P&R Noord zo succesvol en zouden de plekken daaromheen ook goed zijn. Heel veel plekken blijven om verschillende redenen toch moeizaam en blijft het een moeizaam proces. De samenwerking met naburige gemeenten, ook over de grens, is heel belangrijk. Bij Riemst en Lanaken moet gekeken worden of er constructies zijn te verzinnen die ook voordelig voor die gebieden zijn. Om vooruit te willen in de stad, moet er gekeken worden naar wat wel kan in plaats van wat niet kan. Er moet strategisch en slim gedacht worden en binnen een aantal jaren echt resultaat worden geboekt.

Wethouder Krabbendam is het eens met de woorden van de heer van der Gugten. Hij zegt veel te hebben gehoord over wat mensen niet willen, maar er zijn veel locaties onderzocht. Op een gegeven moment moeten er toch keuzes gemaakt worden. Als er geen keuze gemaakt wordt, wordt het probleem niet alleen niet opgelost, maar ook steeds erger. De raad moet dus durven kiezen. Iedereen wil parkeren aan de rand van de stad en de gemeentegrens, maar hij heeft niet gehoord welk veld of bosplantsoen dan omgezet moet worden tot parkeerplaats en of dit binnen de visie van de raad past. Hij adviseert de raad om na te denken als een automobilist die een andere stad bezoekt. Deze automobilist zal de stad niet zo snel voorbijrijden om te parkeren.

SP (Schut) zegt dat als zij naar Amsterdam gaat met de auto, ze deze aan de rand van de stad parkeert.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat dit de vraag niet was. De vraag was wie de stad voorbijrijdt om de P&R buiten de bebouwde kom op te zoeken. Hij denkt dat automobilisten dit niet gaan doen. De longlist is niet alleen op deze afweging gebaseerd, maar ook op mogelijkheden voor het ov die er nu al zijn. Het plan om een station aan te leggen aan de Köbbesweg is niet realistisch, aangezien dit € 20 tot € 25 miljoen zal gaan kosten. De longlist is teruggebracht tot een shortlist. De wethouder zegt tegen de raad dat hij, als men het niet eens is met de shortlist, graag alternatieven hoort op basis van de longlist, met argumenten waarom deze locatie beter zal zijn. Hij is blij om te horen dat de uitbreiding van P&R Noord omarmd wordt. Het gegeven dat mensen nog steeds veel naar het Vrijthof rijden, bewijst dat er alternatieve locaties nodig zijn. Hiermee wordt niet het verkeer de stad ingetrokken, en wordt juist weggehouden van de kern van de stad: het Vrijthof. Dit geldt ook voor parkeergelegenheid aan de Via Regia. Dit zorgt dus juist voor minder verkeersbeweging naar de stad.

VVD (Van Heertum) zegt dat als hij zich verplaatst in de automobilist, hij zijn auto parkeert op het Vrijthof. Hij denkt dat als de automobilist al niet verder rijdt naar P&R Noord, hij ook niet doorrijdt naar een andere plek in de buurt waarbij hij alsnog tien minuten met de bus moet.

Wethouder Krabbendam antwoordt hierop dat dit afhangt van de richting waar de automobilist vandaan komt. Het meeste verkeer komt uit het noordoosten en dan is P&R Noord een logische locatie. Het verkeer vanuit Luik daarentegen zal minder snel doorrijden naar Noord. Die pakken meestal de tunnel en de afslag centrum richting Noorderbrug. Daarom is voorafgaand aan de Noorderbrug, bij de brandweer, dan ook een logische locatie. Daar ligt ook al een ov-as waar lijn 9,10 en 30 langskomen. Op deze manier hoeft Arriva dan ook niet betaald te

worden voor nieuwe ov-routes. Automobilisten zullen de stad niet eerst voorbijrijden. De wethouder vindt andere locaties ook goed, als men maar met goede voorstellen komt.

PVM (Garnier) concludeert dat de hoeveelheid geld lang niet voldoende is om het probleem goed op te lossen. Zijn vraag aan de wethouder is of er een lijst van locaties is die het bij voorbaat al niet gehaald hebben, zowel niet op de hele lijst als op de lijst van de voorkeurslocaties?

Wethouder Krabbendam noemt dat alle locaties die in het verleden door de raad en de bewoners zijn ingebracht, zijn bekeken op de longlist. In deze lijst staan de voor- en nadelen per locatie. Hierin staat dus alles waar per locatie rekening mee moet worden gehouden. Hij noemt hierbij bijvoorbeeld de tarifiering. P&R Noord werkt goed omdat de parkeerplaats gratis is en het kaartje om naar de stad te komen heel goedkoop. Dit kost meer geld dan locaties die dichterbij de stad zijn, waarbij je dus ook een bijbehorend tarief kan vragen aan de automobilist. Hij noemt dat het budget voldoende is om iets mee te realiseren, maar dat het wel een factor is die meeweegt bij het maken van bepaalde keuzes. Alle verschillende factoren staan genoemd in die longlist. Hij noemt wederom het belang van het maken van een keuze. Ondanks de corona, is het inmiddels weer net zo druk, zo niet drukker, op de weg. Ook al zou er wel heel veel geld zijn, dan nog lost dat het probleem niet op: locaties die verder weg liggen, blijven minder aantrekkelijk en worden minder gebruikt. P&R Noord is een voorbeeld van een goedwerkende locatie en zelfs die wordt alsnog veel voorbijgereden.

VVD (Van Heertum) zegt te begrijpen dat de wethouder wil inzetten op gedragsverandering om mensen uit het centrum te houden. Maar als de automobilist al besloten heeft om op het Vrijthof te parkeren, dan zal hij dit niet zomaar veranderen. Moeten de middelen die nu in onderzoek worden gestoken, niet ingezet worden op communicatie en bewegwijzering om de bezoeker te verleiden naar P&R Noord te gaan? Men rijdt niet spontaan langs P&R Noord en besluit dan om daar maar te parkeren. Daarnaast noemt hij dat iedereen in de raad P&R Noord wil uitbreiden, maar dat hier niet genoeg middelen voor zijn. Hoeveel zou nodig zijn om dit wel mogelijk te maken?

Wethouder Krabbendam stelt dat communicatie inderdaad belangrijk is, maar dat men het daar niet alleen mee redt. De automobilist vanuit het zuiden gaat door bewegwijzering niet zomaar naar Noord rijden. Genoeg automobilisten blijven op het Vrijthof parkeren. Hij stelt dat er genoeg divers aanbod moet komen, zodat er daardoor, samen met communicatie, spreiding wordt bewerkstelligd. Met alleen P&R Noord en communicatie, lukt dat niet. Als antwoord op de vraag over de financiën noemt de wethouder dat voor iedere locatie in het voorstel sowieso nog een bestemmingsplanwijziging nodig is. Die bestemmingsplanwijziging komt altijd nog terug bij de raad en gaat dan gepaard met eventuele lasten of investeringskosten. Deze lijst is opgesteld om te voorkomen dat een locatie helemaal wordt uitgewerkt en de raad daarna beslist dat ze daar helemaal geen P&R willen. De keuze van de raad is nodig om de verdere uitwerking van het plan te maken. Als er nu nog geen zekerheid qua financiering is, is dat nog een later punt van uitwerking. Hij benadrukt hierbij dat dit altijd samen wordt gedaan met bewoners, die ook inbreng hebben gehad op dit voorstel. Ook benadrukt de wethouder dat iedere locatie ook een zeker tegengeluid met zich meebrengt maar dat de oplossing niet is om alles buiten de gemeentegrens te leggen. Dit valt ook buiten de invloedssfeer. De raad kan niet beslissen wat er buiten de gemeente gebeurt. Men kan wel adviseren om in gesprek te gaan met de andere gemeenten en dat gebeurt ook. De wethouder geeft aan te praten met Riemst en Lanaken maar wel met de gedachte dat dit ook een meerwaarde moet bieden voor die locaties, die weinig behoefte voelen om de parkeerplaats van gemeente Maastricht te worden.

SP (Schut) vraagt naar het aspect van de lange termijn. Waar wil men met de stad heen? Betere lucht, een prettiger leven en minder verkeeropstoppingen. Ze noemt hier de mogelijkheid om te kiezen voor een stad zonder parkeerplaatsen in het centrum als langetermijnvisie. Misschien is het wel onmogelijk, maar nu blijft het verkeer de stad in komen. Er wordt te weinig bij stilgestaan dat aanbod ook vraag creëert: omdat er parkeerplaatsen in het centrum zijn, wil men daar parkeren. Daarnaast vraagt ze ook hoe het zit met de veranderingen van verkeersstromen die voort gaan komen uit de verandering van aantrekkingskracht van andere plekken buiten het centrum, waar meer evenementen en detailhandel komen. Het probleem moet nu opgelost worden, maar niet op een dusdanige manier die zorgt voor een nieuw probleem over tien à twintig jaar.

Wethouder Krabbendam stelt dat dit beleid voortvloeit uit de langetermijnvisie, waarin wel degelijk rekening wordt gehouden met de toekomst. In die termijnvisie zit ook de verwachting dat mensen zich door deelauto's en 'mobility as a service' anders gaan bewegen en er minder parkeerplaatsen nodig zullen zijn. Er wordt dus ook niet geïnvesteerd in heel diepe parkeergarages, maar in goedkopere oplossingen op locaties die, als de ontwikkeling van minder auto's er inderdaad komt, makkelijk voor iets anders gebruikt kunnen worden. De wethouder stelt voor de eerder gestelde vragen af te lopen. Hij reageert op D66 dat P8 en P7 van het MECC geen opties zijn voor parkeergelegenheden, aangezien deze een logistieke functie voor de vrachtwagens voor

beurzen vervullen. Het demontabele dek op Frontenpark zou wel ergens anders hergebruikt kunnen worden, al is het wel voor langere tijd. Of dit specifiek voor Noord kan, is afhankelijk van of daar de ruimte in de lucht voor is. De oplossing van het eenheidstarief noemt de wethouder een goede oplossing. Dit gebeurt nu ook op Noord.

CDA vraagt of er als alternatieve plek al is gekeken naar de Belvédère, bijvoorbeeld in de buurt van Praxis?

Wethouder Krabbendam reageert dat deze locatie op de longlist staat, maar niet op de shortlist, aangezien deze plek eigenlijk bedoeld is voor de perifere detailhandel die daar komt. Ook is daar het nadeel dat de bussen er niet langskomen. Op de vraag van de VVD naar de mensen op de wachtlijst reageert de wethouder dat er een koppeling wordt gemaakt met de parkeerdruk. Binnen een bepaald gebied wordt gekeken naar wat de parkeerdruk is en daar wordt de wachtlijst aan gerelateerd. Ook geldt dit alleen voor nieuwe aanvragen. Dit maakt deel uit van een totaalpakket van maatregelen, waaronder ook deelauto's, dubbel benutte parkeerplaatsen, bevorderen parkeren op eigen terrein en lagere parkeerdruk van nieuwbouw vallen. Lagere parkeernormen zorgen ook dat er minder parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd als er een initiatief is voor de toekomst. Ook kan men altijd nog parkeren aan de rand van de binnenstad of kan men op de fiets. Er zijn dus verschillende alternatieven voor als een tweede vergunning wordt aangevraagd en die niet meteen verkregen wordt.

Het afkopen van vergunningen zal volgens de wethouder ook minder nodig zijn, omdat de normen wat lager zijn en omdat het college wil stimuleren dat men zelf aan de slag gaat met alternatieve mobiliteitsconcepten, zoals deelauto's. Hiermee kan men ook voldoen aan de parkeernorm en zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Als de parkeerplaatsen afgekocht kunnen worden, wordt het parkeerprobleem van de initiatiefnemer afgewenteld op de omgeving. Dit past niet binnen de Omgevingsvisie.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) stelt dat ze qua langetermijnvisie had verwacht van het college dat ze in onderhandeling zouden gaan met het Q-park op het Vrijthof om deze parkeergarage in de toekomst te bestemmen voor bewoners en mensen die daar voor werk moeten zijn. Op deze manier wordt het tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad opgelost en komen de toeristen ook niet meer in de binnenstad. Op een gegeven moment loopt het contract met Q-park af en dus moet er een plan komen en eventueel gespaard worden om deze parkeergarage om te zetten naar een garage voor mensen die daar wonen of werken.

Wethouder Krabbendam zegt dat dit terugkomt in de Omgevingsvisie die tot 2040 loopt. Het contract met Q-park loopt tot december 2032. Als je nu van dit contract af wilt, betaal je de hoofdprijs. Hier kan dus nu nog niets aan gedaan worden.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) vraagt of als dat contract afgelopen is en de raad zou willen dat die parkeerplaatsen voor bewoners en personeel bestemd worden, of er dan alvast een fonds gemaakt zou moeten worden om in 2032 Q-park te kunnen betalen?

De wethouder zegt dat er bij de aanvang van de coalitieperiode hier een symbolisch bedrag voor opzij is gezet, maar dat deze bij financiële problemen geschrapt is om bezuinigingen op andere gebieden tegen te gaan. Het signaal is er echter nog steeds.

PVM (Garnier) vraagt of de oplossing niet is om de tarieven in de binnenstad veel hoger te maken? Daarnaast stelt hij ook voor om met bedrijven in bijvoorbeeld de Beatrixhaven te gaan praten, waar de buslijnen langslopen, om te kijken of die parkeerplekken in de weekenden als overloopgebieden gebruikt kunnen worden.

Wethouder Krabbendam antwoordt op de eerste vraag door te zeggen dat de tarieven deze coalitieperiode al fors zijn verhoogd en dat dit destijds in een keer is gedaan, om deze de komende vier jaar niet meer te verhogen. Aangezien de verhogingen van parkeertarieven ook leidt tot verhogingen van vergunningstarieven voor de inwoners, is de afspraak gemaakt om dit niet opnieuw te verhogen. Daarnaast moeten er naast het verhogen van tarieven, dan wel ook andere alternatieven komen. Anders komen mensen helemaal niet meer naar de binnenstad en dan raken de ondernemers daar hun klanten kwijt.

PVM (Garnier) geeft aan dat de ene kant van de oplossing volgens hem de tarifiering was, maar anderzijds de creatieve oplossingen van parkeercapaciteit elders. Hij meent dat daar de mogelijkheden nog niet uitgeput zijn.

Wethouder Krabbendam gaat door met de vragen die nog openstaan. De P&R van de Via Regia komt aan de rand van de rotonde van de Via Regia, wat ideaal is om het verkeer af te wikkelen en waardoor het verkeer dat de wijk inrijdt nihil is. Ondanks dat het MECC nu bekend is, is dit nog steeds geen goede locatie. In de longlist staan de redenen waarom deze locatie ongeschikt is. Het grootste probleem is dat de locatie ingewikkeld te vinden is. Mogelijk zou dit te heroverwegen zijn als de Kennedybrug is aangepast, maar dit duurt nog wel even.

Liberalen Partij Maastricht (Nuyts) zegt dat ze van de bewoners van de Via Regia heeft gehoord dat de ambulancedienst daar erg moeilijk kan parkeren. Ze wil graag weten of daar rekening mee is gehouden bij de plannen voor de P&R.

Wethouder Krabbendam zegt dat hij dit signaal meeneemt, aangezien de ambulance de locatie altijd moet kunnen bereiken, maar dat dit los staat van dit voorstel. Buiten de vergadering kan er gekeken worden wat hiermee wordt bedoeld.

SP (Schut) zegt dat de P&R bij de rotonde van de Via Regia vooral aantrekkelijk zal zijn voor mensen vanuit België, maar ook zorgt voor meer auto's vanaf de Noorderbrug. De Noorderbrug staat nu al altijd vol, dus haar vraag aan de wethouder is hoe mensen ontmoedigd kunnen worden om niet vanaf de Noorderbrug naar de Via Regia te rijden?

Wethouder Krabbendam noemt als antwoord de aantrekkelijke P&R's die daarvoor liggen. Als er een aantrekkelijke P&R eerder ligt, rijden mensen de stad niet voorbij. Hij noemt hierbij dat de kans klein is dat de P&R Via Regia verkeer zal trekken vanaf de andere kant van de stad. De overloopgebieden kunnen niet vaker worden gebruikt dan op de piekdagen, omdat deze op andere dagen worden gebruikt voor de werknemers en bezoekers van het Provinciehuis. De piekdagen zijn meestal in het weekend of op feestdagen en dan is de parkeerplaats aan het Gouvernement vrijwel leeg. Daarnaast geeft hij ook aan dat er rekening wordt gehouden met organisaties zoals Envida in het vergunningsbeleid. Wanneer er gekozen wordt voor een bepaalde locatie komt dit terug in de raad als bestemmingsplan. De inschatting is dat de uitbreiding van station Noord een investering van € 1,7 miljoen exclusief exploitatie zal zijn.

PvdA (Van Ham) zegt nog geen reactie te hebben gehad waarom er in Lanaken geen P&R kan komen. Daarnaast vraagt ze ook of er niet een temporary list kan komen van locaties die de shortlist niet hebben gehaald omdat hier over een aantal jaar een andere bestemming voor is, maar waar binnenkort wel al iets mee kan gebeuren?

GROENLINKS (Van der Gugten) is van mening dat erg breed gesproken wordt over dit onderwerp. Maastricht bestaat al 2000 jaar en vanaf 1960 hebben de auto's de stad veroverd. Nu moet er een einde komen aan dit autotijdperk en dit moet op een nette manier gebeuren met duidelijke, spoedige besluiten.

VVD (Van Heertum) zegt dat zijn vraag nog niet beantwoord is hoe de wethouder het voor zich ziet om de buurten en ondernemers te betrekken bij de opheffing van de parkeerplekken en de alternatieve invulling daarvan. Daarnaast geeft hij ook aan dat hij een amendement wil indienen om de voorkeuren van de middelen te wijzigen, waarbij de prioritering niet komt te liggen bij het maken van andere locaties, maar bij inzet van de middelen voor de uitbreiding van P&R Noord.

Wethouder Krabbendam beantwoordt de vraag van de VVD door te zeggen dat het initiatief soms vanuit de mensen zelf komt, wanneer bijvoorbeeld een initiatiefnemer wil helpen de binnenstad autoluwer te maken of buurtbewoners ook minder parkeerplaatsen in hun straat willen. Soms kan de gemeente zelf ook kansen zien om met inwoners te gaan praten. Bij een vernieuwing van de straat kan er bijvoorbeeld gekeken worden naar een nieuwe inrichting. Daarnaast raadt de wethouder de VVD aan om de prioritering niet te wijzigen, aangezien een andere locatie, zoals de Via Regia, iets toevoegt aan de stad wat er nu niet is. Op deze manier kunnen verschillende automobilisten uit verschillende windrichtingen naar verschillende parkeerlocaties. Mensen vanuit Hasselt gaan dan misschien naar de Via Regia in plaats van naar het Vrijthof. Die zullen de stad niet voorbijrijden om naar P&R Noord te gaan.

PvdA (Van Ham) vraagt hoe het aanleggen van de nieuwe locaties overeenkomt met de plannen voor een grotere milieuzone, aangezien sommige locaties in milieuzones lijken te komen.

Wethouder Krabbendam zegt dat de raad duidelijk de opdracht heeft gegeven aan het college om niets te doen met de milieuzone. Zolang de raad hier niets aan verandert, komt er geen milieuzone in Maastricht. Als hier toch mee verder wordt gegaan, dan moet gekeken worden of de locaties daarbinnen of buiten vallen. Het Vrijthof en andere grootschalige parkeergebieden gaan hier dan wel ook binnen vallen.

PvdA (Van Ham) noemt dat het zonde zou zijn als de nieuwe locaties die erbij komen binnen toekomstige milieuzones zouden komen.

Wethouder Krabbendam noemt dat alle locaties op de shortlist buiten dit gebied vallen.

PvdA (Van Ham) vraagt waarom het zo moeilijk is om in Lanaken een extra P&R te realiseren en waarom er geen tijdelijke lijst is voor parkeergelegenheden waar toekomstige plannen voor zijn.

Wethouder Krabbendam noemt dat de Belgische buurtgemeenten niet graag willen uitdragen dat zij de parkeervoorziening van Maastricht zijn. Als er een tram gaat rijden tussen Hasselt en Maastricht, dan stopt die in Lanaken op een locatie waar een parkeerplaats bij is. Men kan dit natuurlijk wel als zodanig gebruiken, maar Lanaken wordt er niet blij van als dit uitgeroepen wordt tot officiële P&R-locatie van Maastricht. Daarnaast noemt de wethouder dat er wel wordt nagedacht om bij drukte gebruik te maken van de parkeergelegenheden die er nu al zijn, maar dat dit geen structurele oplossingen zijn voor het probleem.

De voorzitter vraagt het advies van de vergadering of dit stuk door moet naar de raadsvergadering en of dat als hamerstuk is of niet. Hij concludeert dat het voorstel doorgaat naar de raadsvergadering en daar ook nog besproken zal worden. Hij schorst de vergadering voor vijf minuten.

Schorsing

10. Gebiedsvisie Trega

De voorzitter deelt mee dat er een korte presentatie volgt van de heer Kruchten over de Gebiedsvisie Trega, waarna verduidelijkende vragen kunnen worden gesteld aan de wethouder en ambtenaren.

De heer Kruchten presenteert de nieuwe stand van zaken over de gebiedsvisie Trega. Hij herhaalt hierbij de vijf essenties van het ruimtelijk raamwerk. De essentie van de programmering is dat het gebied meekleurt met de functies van de gebieden waar het aan grenst. Vanuit de Noordkant is dat de bedrijvigheid en vanuit Limmel is dat de woonontwikkeling. Ook is er de ontsluiting aan de Noorderbrug, waar de functie van parken op afstand kansrijk is. Vanuit een intensief traject met het buurtnetwerk zijn er twee hoofdopzetten met ieder eigen kwaliteiten gekomen. Daaruit is een voorkeursvariant ontstaan, waarbij is gekeken naar het woningprogramma, de behoefte aan bedrijvigheid, het parkeren op afstand, de mobiliteitsaspecten en de verkeersveiligheid. De verontreiniging van de bodem bleek hierbij ook een groot vraagstuk. Ook met het ophogen van de kades en de nautische veiligheid waren moeilijkheden.

Er zal in de toekomst waarschijnlijk een tekort aan bedrijfskavels in Maastricht zijn. Voor een deel is hierin voorzien in de plannen. De bedrijfskavels zijn in het noordelijk deel goed inpasbaar, maar er moet wel goed gelet worden op de overgang van de bedrijvigheid van de Beatrixhaven naar het nieuwe woongebied. Er wordt gedacht aan een oppervlakte van ongeveer drie hectare aan bedrijfskavels met de groene weg als overgang naar het woongebied.

Het zuidelijk gedeelte is kansrijk voor parkeervoorzieningen voor 500 tot maximaal 800 plekken. Er wordt nu nog gezocht naar andere oplossingen, maar op termijn is dit een goede plek.

Ook is de mobiliteit en verkeersveiligheid veel besproken met het buurtnetwerk. Er is veel aandacht voor het beperken van de overlast door het vrachtverkeer en het aantal voertuigen per week. Het is wel een doorlopende route die niet zomaar afgesloten kan worden, maar er wordt gekeken naar hoe de overlast beperkt kan worden door bijvoorbeeld de breedtes van de wegprofielen.

Qua sanering noemt de heer Kruchten dat het verwijderen van alle aanwezige verontreinigingen technisch en financieel niet haalbaar is. In de woningbouwvariant is de oplossing om de meest ernstige plekken te saneren en de rest van het terrein te herprofilen, zodat er wel tuinen en openbaar groen kunnen komen.

Ook vermeldt de heer Kruchten dat het gebied beter beschermd moet worden tegen mogelijke overstromingen en dat het Waterschap hierbij denkt aan een kadeverhoging van 1 tot 1,5 meter. Aangezien vanwege de sanering het gebied ook opgehoogd wordt, zal dit een minder groot probleem zijn. Daarnaast moet ook de bocht verruimd worden om het kanaal in te varen, waardoor een groot gedeelte van de Borgharenweg onttrokken wordt. Om te kijken waar de verantwoordelijkheid ligt om te compenseren voor een nieuwe weg, zijn de gesprekken met het Waterschap opgestart.

Het middengedeelte van dit gebied zal in 2 fases tot een groot woongebied worden ontwikkeld, met ruim 800 woningen. Fase 1 bestaat uit 570 woningen voor huidige woningprogrammering en het resterende gedeelte van 244 woningen in het zuidelijk deel is fase 2. Aan de noordkant wordt gedacht aan een afronding van de bedrijvigheid van de Beatrixhaven door kleinschaligere bedrijvigheid, wat aansluit als begrenzing aan de groene weg. Dit worden dus geen grote staal- of productiebedrijven.

Qua financiële haalbaarheid noemt de heer Kruchten dat hier geldt dat alle bedragen zijn berekend tegen de achtergrond van de gedane aanvraag voor de subsidie voor de woningbouwimpuls. Er is sprake van een publiek tekort van ongeveer € 3 miljoen voor dit plan. Als de aanvraag voor de subsidie wordt gehonoreerd, dan is dit maximaal 50% en is er dus nog € 1,5 miljoen om op te lossen door de gemeente.

De heer Kruchten noemt het een aandachtspunt dat het ophogen van de kades en het terrein nog wel nader onderzocht moet worden, in samenwerking met het Waterschap en Rijkswaterstaat. Voor de woningen van fase 1 is de subsidieaanvraag ingediend, waarbij verwacht wordt dat medio december hier antwoord op komt. Hierbij is ook een tussentijdse sessie ingepland voor verdere vragen van het ministerie.

De heer Kruchten stelt dat men zich in de toekomst zal blijven richten op integraal overleg met gebiedspartners, perceeleigenaren, ondernemersvereniging en het buurtnetwerk om de plannen te optimaliseren. Momenteel worden nog steeds alle plannen naast elkaar gelegd en met elkaar vergeleken, maar hij blijft koersen op het eind van dit jaar als moment om meer duidelijkheid te hebben.

De heer Kruchten gaat ook nog in op de sheet die is nagestuurd waarin de financiële situatie van de grondexploitatie wordt besproken. Het gaat om een opzet die nominaal benaderd is, dus geen effect kent door eventuele prijsstijgingen door de tijd. Hierbij vertelt hij dat het tekort van € 1,6 miljoen niet overeenkomt met het eerdergenoemde bedrag voor de subsidieaanvraag, wat komt door het effect van de tijd. Deze sheet laat wel onder voorbehoud zien dat, op basis van de getaxeerde inbrengwaarde en de normbedragen en richtwaarden die daarvoor gelden, voor het Trega-terrein na realisatie van fase 1 een positief resultaat van om en nabij € 2,8 miljoen te verwachten is. Na fase 2 loopt dit naar verwachting op tot een kleine € 9 miljoen. Dit is nog tijdsafhankelijk, maar geeft wel een eerste beeld.

Hetzelfde is ook gedaan voor het Zinkwit-terrein en de gemeentelijke percelen. Zinkwit komt daar in fase 1 goed uit en in fase 2 wat minder vanwege de bedrijvigheid en de dure sanering, maar desalniettemin komt dit nog steeds op een positief totaalbedrag uit. Voor het gemeentelijke gedeelte resteert daar een tekort, maar daarom is de woningbouwsubsidie ook aangevraagd.

GroenLinks (Van der Gugten) noemt dat het plan bestaat om bij sanering het terrein af te dekken en er een leeflaag van een meter overheen te leggen. Wordt dit op latere termijn niet alsnog een milieuprobleem dat dan gesaneerd moet worden? Zijn tweede vraag is in welke prijscategorie deze ruim 800 woningen komen te liggen. Is er binnen die 800 woningen een redelijke hoeveelheid betaalbare woningen, dat past bij de beleidslijn van de raad?

Wethouder Krabbendam reageert dat er bij de sanering goed is gekeken naar de verschillende oplossingen. De overtuiging is dat dit een realistische en veilige oplossing is. Zorgvuldigheid is natuurlijk extra geboden bij de sanering, maar er kijken veel instanties mee. Een dikke leeflaag moet afdoende zijn, zo blijkt ook uit de verkenningen met het RUD en het eigen bevoegd gezag. Er ligt nog geen definitief saneringsplan, maar dit lijkt met alle veiligheid te kunnen. Daarnaast noemt hij ook dat in de berekening, zoals gepresenteerd door de heer Kruchten, is meegenomen dat een significant deel daarvan bestaat uit betaalbare woningen. 10% tot 15% van de woningen ligt boven de huurprijs van € 1.000 en 90% is betaalbaar, dat wil zeggen sociale huur, huur onder € 1.000 of koop tot aan de NHG-grens.

PvdA (Borgignons) geeft teleurstelling aan over de beperkte sturingsmogelijkheden en vraagt zich hierbij af hoe men gaat realiseren dat datgene wat voor ogen staat ook gerealiseerd gaat worden. Daarnaast wil hij ook meegeven dat het vrachtverkeer zal toenemen in dit gebied en dat er dus een sturing moet komen om optimaal gebruik te maken van de Limmerderweg.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat het college in gesprek is met de grondeigenaren, maar dat ergens een grens ligt die met elkaar moet worden opgezocht. Daarover moet onderhandeld worden en hij kan dus vanwege de onderhandelingen nog niet al zijn kaarten op tafel leggen. Daarnaast wordt er inderdaad nagedacht over de nieuwe verkeerssituatie, maar dat hoe dit er precies gaat uitzien is nog onderwerp van nadere uitwerking.

PvdA (Borgignons) reageert hierop dat zijn opmerking niet specifiek ging over geld maar dat hij graag ziet dat er van dit project een groot succes wordt gemaakt.

Wethouder Krabbendam reageert hierop dat men zeker zijn best doet.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) zegt dat er steeds wordt gesproken over de saneringskosten van het terrein, maar dat de waardevermeerdering van de grond hiertegenover gesteld kan worden. Door de nieuwe bestemming wordt de grond veel meer waard. Hoeveel is deze waardevermeerdering en kan deze niet afgezet worden tegen de saneringskosten? Daarnaast komen hier ook nog de bedragen van de vastgoedontwikkeling bovenop. Op welk bedrag komt de berekening dan uit?

Wethouder Krabbendam geeft aan dat de heer Kruchten dit op de sheet heeft laten zien en dat de berekening daar terug te vinden is.

Liberalen Partij Maastricht (Nuyts) stelt dat er niet gekeken wordt naar de opbrengsten die er voor de eigenaar zijn en wat er dan onder de streep overblijft. Wat is dit bedrag totaal?

De heer Kruchten noemt dat dit in de presentatie staat en dat hij dit nog een keer kan laten zien als de presentatie weer op het scherm komt.

Liberalen Partij Maastricht (Nuyts) vraagt waarom het bedrag niet gewoon genoemd kan worden.

De heer Kruchten verduidelijkt dat het Trega-terrein in fase 1 een positief resultaat heeft van € 2,8 miljoen en in fase 2 € 6,1 miljoen. Dit is bij elkaar opgeteld een positief resultaat van een kleine € 9 miljoen, uitgaande van de inbrengwaarde zoals getaxeerd, grondopbrengsten zoals getaxeerd en de kosten, inclusief sanering en de overige kosten. Voor Zinkwit komt dit uit op € 2,6 miljoen in fase 1, een klein tekort in fase 2 en een positief totaalresultaat van een kleine € 1 miljoen. Voor het gemeentelijke deel is er een tekort van € 2,4 miljoen in fase 1. In fase 2 zijn er meer opbrengsten, wat resulteert in een totaaltekort van € 1,6 miljoen.

Liberalen Partij Maastricht (Nuyts) zegt dat de cijfers laten zien dat het een veelbelovend plan is.

De heer Kruchten zegt dat hij dit ook wou laten zien in de presentatie, als eerste indruk van de financiële situatie.

Partij Veilig Maastricht (Garnier) vraagt zich af in hoeverre het de ontwikkeling bemoeilijkt als de raad toch graag het hele terrein gesaneerd wil in plaats van dit af te dekken. Daarnaast vraagt hij zich af wat de levensduur van de leeflaag is en of dit niet een probleem gaat veroorzaken voor de volgende generatie.

Wethouder Krabbendam kan geen details geven van een saneringsvariant die uitgaat van volledig ontgraven, want uit het voorgaande onderzoeken blijkt al dat het plan dan sowieso financieel onderuitgaat. Ook is het logistiek een erg grote operatie. Op basis van inzichten van adviseurs en deskundigen is die variant niet berekend. Als dat een vraag is die onderzocht moet worden, dan kan dat altijd, maar tot nu toe is het advies altijd geweest dat dat niet haalbaar is.

Partij Veilig Maastricht (Garnier) noemt het vreemd dat niet bekend is hoe onbetaalbaar deze optie is. Als gemeente moet men meer in details treden en afgaan op gegevens. Er moet een bedrag op deze optie geplakt kunnen worden. Waarschijnlijk zal dit heel veel geld zijn, maar er is wel ook een verantwoordelijkheid naar de toekomst.

De voorzitter wijst erop dat dit een informatieve ronde is en geen politiek debat.

Wethouder Krabbendam stelt dat als volledig saneren niet nodig is voor de bestemming, dat niet af te dwingen is. Dat zou een bovenwettelijke eis zijn. Algehele sanering zou een enorm veelvoud zijn van het bedrag dat op het overzicht te zien was, dat uitgaat van het aanvullen van de grond. Dit zou dan terugverdiend worden met woningen die dan te duur worden. Dit uitzoeken zou dan ook puur theoretisch zijn. Saneren is in Nederland vaker gewoon het aanvullen van de dekgrond. Dit is een gebruikelijke vorm, kan ook op basis van regelgeving, is niet in strijd met de volksgezondheid en staat geen haalbaar plan in de weg.

CDA (Brüll) noemt dat de hele binnenstad zwaar vervuilde grond is en dat daar ook goed op geleefd kan worden. Daarnaast noemt hij dat het vrachtverkeer gemeden wordt in die hoek, maar vindt het dan niet logisch dat hier dan wel een P&R wordt toegestaan. De fractie heeft ook nog een vraag over de bedrijfskavels: wordt de grootte op voorhand bepaald of gaat er gewerkt worden met vraag en aanbod? En wat verstaat de wethouder onder kleinschalige bedrijvigheid?

De heer Kruchten stelt dat de P&R voorzieningen niet zorgen voor meer verkeer. Door de P&R direct naast de Noorderbrug te positioneren, wordt juist voorkomen dat meer mensen door heel Limmel en het nieuwe gebied gaan rijden. Het beperken van het vrachtverkeer is wel een ambitie, waar integrale sessies voor georganiseerd worden om dit verder uit te werken. Hetzelfde geldt voor de bedrijfskavels: hoeveel er precies komen en hoe groot deze zullen worden, moet later nog uitgewerkt worden.

De voorzitter concludeert dat de informatieronde voldoende is besproken.

11. Verordening betaalbare woningbouw Maastricht 2021 en Verordening starterslening Maastricht 2021

De voorzitter antwoordt op de vraag van mevrouw Schut over behandeling van dit agendapunt, gezien het al late tijdstip, dat hij in ieder geval de vraag van de heer Beckers aan de wethouder in de rondvraag wil laten doorgaan. Hij constateert dat dit ook schriftelijk kan. De voorzitter stelt voor in ieder geval de eerste termijn te behandelen en eventueel na schorsing op een ander moment verder te gaan.

Hij leidt het agendapunt in en noemt dat het raadsvoorstel wordt besproken ter voorbereiding op de besluitvorming van het raadsvoorstel van de raadsvergadering van 19 oktober 2021.

Eerste termijn

GroenLinks (Van der Gugten) vindt dat de verordening betaalbare woningbouw een goede manier om de woningbouw de goede richting in te duwen. Wel noemt hij hierbij dat het een erg ingewikkelde verordening is, waarbij hij graag toelichting van de wethouder ziet. Over de starterslening zegt hij dat GroenLinks dit geen goed instrument vindt, aangezien het er alleen voor zal zorgen dat er meer geboden zal worden op woningen, in plaats van dat het starters zal helpen om aan een woning te komen. Op papier lijkt het lasten te verlichten voor mensen, maar in de praktijk komt het erop neer dat mensen gewoon nog meer bieden om aan een woning te komen. De enige die daarvan profiteert is de verkopende partij.

PvdA (Borgignons) is het opgevallen dat in dit raadsvoorstel de term 'magic mix' veel voorkomt, maar dat dit eigenlijk alleen gebruikt wordt voor wooncomplexen waarin meerdere doelgroepen samenwonen. Hij vindt dus dat men moet oppassen met de bewoording. Daarnaast stelt hij dat het begrip middenhuur per gemeente anders ligt, dat kan liggen tussen de € 750 en € 1.000. Dit begrip moet ook meer gedefinieerd worden. Daarnaast noemt hij dat het onduidelijk is dat er op pagina 7 van het raadsbesluit staat dat de genoemde prijzen de markt niet helpen. Als gekeken wordt naar de marktprijzen, is er een verschil dat hier niet op te lossen is. Als dit te breed beschreven wordt, gaan de woningstichtingen weer omhoog met hun prijzen, zeker in de geliberaliseerde huurprijzen. Uit een onderzoek van het Kadaster zou zijn gebleken dat de startersleningen geen prijsverhogend effect hebben en alleen de starters, vaak jonge gezinnen, helpt.

Groep Alexander Lurvink (Krommenhoek) is van mening dat de starterslening de prijs omhoogduwt.

SPM (Mermi) stelt dat hij het gevoel had dat de heer Hazeu vorige keer bezwaren had op het stuk over de woningcorporaties in Maastricht. Hij vraagt de wethouder in hoeverre dit de uitvoering gaat belemmeren?

Groep Gunther (Gunther) sluit zich hierbij aan.

VVD (Beckers) noemt dat de VVD de noodzaak ziet om meer betaalbare woningen toe te voegen in Maastricht en dat deze verordening daaraan gaat bijdragen. De gemeente krijgt op deze manier de mogelijkheid om in bestemmingsplannen sociale huurwoningen, middenhuurwoningen en betaalbare koopwoningen toe te voegen. Nu zijn er vaak nog afspraken tussen projectontwikkelaars en de gemeente waar bij de realisatie van het plan dan weinig terecht komt. De verordening maakt het mogelijk deze afspraken publiekrechtelijk vast te leggen. Wel wijst hij op het percentage van 60% betaalbare woningbouw. Hij wil voorkomen dat plannen niet doorgaan omdat de regels te strikt zijn. Zijn vraag aan de wethouder is of het verplicht is met deze percentages te werken en of deze percentages niet per bestemmingsplan of wijziging van het omgevingsplan afgewogen worden door de raad? Daarnaast vraagt de heer Beckers ook hoe de wethouder reflecteert op de uitspraak van wethouder Krabbendam dat de gehele woningvisie niet in elk bestemmingsplan moet passen.

De fractie spreekt zorgen uit over artikel 4 en 5 van de verordening. Het gaat de VVD te ver om mensen met een bovenmodaal inkomen uit te sluiten van een betaalbare woning. Hierbij vraagt hij de wethouder waarom dit idee is toegevoegd aan de conceptverordening en hoe dit bijdraagt aan het toevoegen van meer betaalbare woningen.

50PLUS (Van Est) noemt het betoog van de heer Hazeu slecht onderbouwd, waarin hij een toekomstige situatie beschreef zonder aan te tonen welke effecten daarbij zouden optreden. 50PLUS ziet geen noodzaak om op dat verzoek in te gaan. Daarnaast vraagt hij de wethouder of de prestatieafspraken ook in de verordening worden verwerkt. Immers, deze afspraken moeten de verordening niet omzeilen. Daarnaast vraagt hij of het niet beter is om de hardheidsclausule uit de verordening toe te passen in uitzonderlijke gevallen na goedkeuring van de gemeenteraad. Ook wil hij graag weten of de wethouder weet of de starterslening nu een prijsverlagend of prijsverhogend effect heeft op de markt.

De fractie heeft daarnaast ook nog enkele opmerkingen over de notitie. De eerste opmerking is waarom er een nieuwe analyse wordt gemaakt van de huidige opbouw van de woningvoorraad, als dit al is gedaan in februari 2021. Bij de rapporten op pagina 12, de buurtmonitor 2018, veiligheidsmonitor 2017, GID-wijkprofiel

van 2018, heeft hij de vraag in hoeverre deze nog actueel zijn in een dynamisch gebied zoals Wyckerpoort en Wittevrouwenveld. Op pagina 24 staat dat voor Wyckerpoort geldt dat het percentage sociale woningen op het stedelijk gemiddelde ligt. Is dat de huidige of toekomstige situatie? Of zijn het historische gegevens?

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) zegt akkoord te gaan met de starterslening. Wel heeft ze een opmerking over de woningbouwvereniging. De heer Hazeu kon zijn argumenten in zijn presentatie niet staven met cijfers. De LPM vindt dat de woningcorporaties in de verordening moeten blijven.

PVM (Smeets) sluit zich aan bij de PvdA aangaande de starterslening. Ook vraagt de fractie zich af of de verhoging van € 225.000 naar € 245.000 wel genoeg is en of dit bedrag niet nog meer omhoog kan. Ook sluit hij zich aan bij mevrouw Nuyts op het vlak van de woningcorporaties. Hij zegt hierbij het verhaal van de heer Hazeu ook erg zwak te vinden.

CDA (Brüll) vraagt het college wat het vindt van de zienswijze van de corporatie ten aanzien van een uitzonderingspositie op voorhand. Daarnaast vraagt hij ook of het klopt dat de verordening niet van toepassing is op de binnenstad. Ook uit hij zijn zorgen over de jongeren die net te veel verdienen om in de sociale huur of koop terecht te komen, maar te weinig om in een andere categorie een plek te vinden. Is er een vangnet voor deze groep? Het CDA sluit zich aan bij de VVD op het gebied van de flexibiliteit van de percentages betaalbare woningen. Er moet inderdaad worden voorkomen dat een te vast percentage ervoor zorgt dat projecten niet doorgaan. Over de starterslening is hij erg tevreden.

SP (Schut) stelt dat de SP het eens was met de verordening starterslening, maar nu het antwoord afwacht van de wethouder aangaande de invloed op de woningprijzen. Ook stelt ze dat de verordening moet gelden voor de woningcorporaties. Dit is een steviger instrument dan de prestatieafspraken. Het maximum voor de middenhuur van Maastricht, € 1.000 voor een appartement en € 1.200 voor een grondgebonden woning, is erg hoog. Dit houdt in dat men drie keer modaal moet verdienen om in aanmerking te komen voor een grondgebonden woning of appartement in de middenhuur. Ze vraagt zich hierbij ook af of het gunstig of ongunstig is voor mensen met een lager inkomen om dit bedrag naar beneden bij te stellen. Daarnaast wil ze ook graag van de wethouder weten of er voldoende capaciteit is voor controle en handhaving.

Mevrouw Schut noemt dat het op grond van de wet niet mogelijk is om naast prijsgrenzen ook eisen te stellen aan de minimumgrootte van de woningen. Is het mogelijk om dit wel vast te leggen via bestemmingsplannen, en zo ja, zou dit in een keer kunnen of moet dit dan per bestemmingsplan? Als laatste noemt ze dat ze het eens is met voorgaande sprekers dat er afgeweken moet kunnen worden van de percentages betaalbare woningen

D66 (Van Ballegooie) zegt dat veel mensen problemen hebben met het vinden van een woning en dat hij daarom blij is met dit raadsvoorstel en de verordeningen.

De voorzitter noemt dat vanwege de tijd de beantwoording wordt uitgesteld.

50PLUS (Van Est) vraagt of zoveel mogelijk vragen schriftelijk beantwoord kunnen worden, zodat er op de avond zelf meer tijd is voor het debat.

Wethouder Heijnen geeft aan dat ze wel in rap tempo alvast de vragen kan beantwoorden en overige vragen eventueel schriftelijk kan beantwoorden. Ze verwijst de heer van der Gugten door naar Team Wonen voor vragen over de ingewikkeldheid van het stuk.

Ook stelt ze de mening van de startersleningen van GroenLinks en de raad te kennen. Beschermingsmiddelen om te voorkomen dat starters meer bieden zijn er helaas niet, de starterslening is er puur om starters financiële hulp te bieden.

Op de heer Borgignons antwoordt ze door te melden dat er uit onderzoek geen extra behoefte aan middenhuur blijkt. Ook neemt ze kennis van de overige constatering van de heer Borgignons. Ze noemt oog te hebben voor de bezwaren aangaande de woningbouwcorporaties. Het college blijft in overleg en zal in gesprek gaan als er aantoonbaar knellingen komen.

De vraag over de huurverhogingen van de PvdA beantwoordt de wethouder door te refereren aan regulering door de rijksoverheid die dat dit jaar ook heeft gedaan.

Wethouder Heijnen reageert op de vraag van de heer Beckers dat de regel over het percentage betaalbare woningen tijdelijk geldt, tot de verordening is vastgelegd. Daarna is er alle ruimte voor differentiatie. Differentiatie is al mogelijk in wijken met meer sociale huur dan gemiddeld en het college blijft de mogelijkheid houden om gemotiveerd af te wijken.

Als reactie op 50PLUS noemt de wethouder dat de aparte afspraken de verordening niet omzeilen, maar er juist voor zorgen dat de verordening niet overal in het bestemmingsplan opgenomen hoeft te worden en simpeler met partners kan worden geregeld. Op de notities gaat ze nu niet in: dit staat geagendeerd voor 2 november. Het antwoord van de wethouder op Partij Veilig Maastricht is dat de starterslening van € 245.000 is vastgesteld door de provincie, maar dat die wel vaak bijgesteld wordt wanneer de woningmarkt daar aanleiding toe geeft. Dit is ook gekoppeld aan de nationale hypotheekgrens die telkens omhooggaat.

Het antwoord op het CDA is dat de verordening wel ook van toepassing is op de binnenstad, maar dat maatwerk nog zal volgen.

De wethouder geeft aan dat het maximum van de middenhuur in overeenstemming is met andere gemeenten en dat dit nog lager is dan ontwikkelende partijen vragen. Als dat nog lager wordt, wordt er ook nog minder gebouwd. De mogelijkheid tot handhaving is pas te beoordelen als bekend is op hoeveel plekken de verordening uiteindelijk ingezet wordt. Hierbij noemt ze dat de raad gaat over prioritering in de handhaving. De prestatieafspraken zijn de verantwoordelijkheid van het college. Dit wordt wel jaarlijks geëvalueerd en toegezonden aan de raad. De evaluatie van vorig jaar en nieuwe afspraken worden met woningcorporaties en huurdersbelangenvereniging opgesteld.

De minimale grootte van de woningen komt terug in het voorstel over de generieke minimale afmetingen in het peilvoorstel dat in november komt.

Hetzelfde geldt voor de gebiedsspecificering voor het percentage betaalbare woningen. De hoogte van de middenhuur is gebaseerd op het inkomen dat nodig is om een woning te kopen. Met dit inkomen kan men ongeveer € 400.000 lenen.

De voorzitter vraagt of er nog een tweede termijn nodig is.

50PLUS (Van Est) zegt dat er nu geen mogelijkheid is geweest om de wethouder te onderbreken, wat een slechte zaak is voor het debat. Hij wil dit graag in het tweede termijn opnieuw.

De voorzitter stelt vast dat de beraadslaging in de volgende Domeinvergadering wordt vervolgd.

Wethouder Heijnen zegt dat de raad hard heeft geduwd op het inzetten van deze verordening en wijst er hierbij op dat alles nu wel opschuift in de tijd.

12. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inzet en sluit de vergadering.