

Verslag vergadering raadsronde Raadzaal 19.00 uur d.d. 15 januari 2019

Verslag: de heer Van Vlodrop

Internationaal busstation centraal station, Meerssenerweg

Aanwezig:

Voorzitter: de heer Severijns
College: wethouder Krabbendam
Griffie: de heer Cobben

Fractiewoordvoerders: Janssen (CDA), Betsch (Partij voor de Vrijheid), Schut (SP), Smeets (Partij Veilig Maastricht), Van Est (50PLUS), Beckers (VVD), Willems (Seniorenpartij Maastricht), Van Ham (PvdA), Bolleman (GroenLinks), Barendse (D66), Adams (Maastricht: Open Eerlijk en Democratisch).

De **voorzitter** opent om 19.00 uur de vergadering. De raad wordt gevraagd om akkoord te gaan met het voteren van 600.000 euro uit het meerjarig investeringsprogramma 2019 voor het realiseren van een internationaal busstation. Omwonenden hebben in een participatietraject een comité samengesteld dat meedenkt in de ontwerpkeuze. Deze raadsronde is een vervolg op een eerder gehouden stadsronde.

Het **CDA** (Janssen) is blij met de royale aandacht voor de omwonenden en voor de veiligheid. In Stad en Spoor werd opgemerkt dat de bushalte zo kort mogelijk bij de passerelle geplaatst moet worden. Het CDA stelt daarom voor om de langparkeerders van de parkeerplaats van Q-Park op te schuiven, waardoor het busstation naar voren, dicht bij de passerelle, gehaald kan worden. De fractie pleit verder voor toiletvoorzieningen, voorzieningen voor deponeren vuilnis en voorabri's.

De **SP** (Schut) is content over het verloop van het proces en voor de aandacht voor direct betrokkenen en belanghebbenden. Spreekster vindt het ook fijn te horen dat de busondernemingen straks door middel van entreeheffingen meebetalen aan de exploitatie van het terrein.

De SP heeft nog enkele vragen en opmerkingen over het onderwerp.

- De situering van het busstation heeft consequenties voor de achterzijde van het treinstation. De fractie wil daarom weten welke consequenties de realisatie van het busstation hebben voor de verkeersstromen op de Meerssenerweg; mede in verband met de voorziene afsluiting van de Duitse Poort.
- Omwonenden hebben eisen gesteld. Die zijn echter nog niet opgenomen in het programma van eisen.

PVM (Smeets) wil weten waarom er niet, in verband met het verkeersluw maken van de stad, gekozen is voor een internationaal busstation bij bijvoorbeeld Station Randwijk of bij P+R in Maastricht-Noord. Een omwonende heeft een brief geschreven over de gewetensvraag: 'PVM kiest in dit verband voor de moeder.'

50PLUS (Van Est) constateert dat het busstation tijdelijk wordt verplaatst van de centrumzijde naar de Wijckerpoort. Er wordt echter flink gebouwd aan die zijde. Er is aan die zijde ook sprake van een capaciteitsprobleem. Spreker mist onderzoek naar andere mogelijke locaties. Hij wil onder andere weten waarom station Maastricht-Noord geen mogelijk alternatief is. De busverbindingen ernaartoe zijn voldoende.

In de stadsronde bleek dat niet alle omwonenden tevreden waren over het participatietraject. De wijk die al zoveel overlast had van de bouw van de A2-tunnel, wordt nu weer geconfronteerd met overlast.

Spreker hoopt dat de wethouder nog gaat nadenken over een betere oplossing.

Het is tot slot wrang dat er nu een halteplaats wordt gecreëerd waar geen stads- en streekvervoer aanwezig is.

De **VVD** (Beckers) merkt op dat internationale busbedrijven, zoals FlixBus, een halte willen in de buurt van een ov-knooppunt, in dit geval het station. Spreker beaamt dat een dergelijke halte voor de deur een probleem kan zijn, maar vindt ook dat de gekozen oplossing de beste en veiligste is.

PVM (Smeets) merkt op dat het in andere steden wel mogelijk is om een dergelijk busstation buiten het centrum te situeren.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat Sloterdijk in Amsterdam een ov-knooppunt is. Voor FlixBus is Maastricht-Noord dat niet. De onderneming heeft derhalve een andere keuze gemaakt.

50PLUS (Van Est) merkt op dat het een verantwoordelijkheid van de gemeente is om aan te tonen dat er een - ook economisch gezien - alternatief is.

De **VVD** (Beckers) deelt mee dat de gemeente moet zorgen voor een - ook economisch gezien - equivalent als er op de gevraagde locatie geen plaats is. Hij beaamt nogmaals dat het geen ideale situatie is, maar benadrukt dat met dit voorstel de situatie enorm verbeterd wordt. Daarom zal de VVD het voorstel steunen.

SPM (Willems) is blij met het doorlopen proces. Daarin zijn alle voor- en nadelen boven tafel gekomen. De fractie is ook blij met de gezamenlijke exploitatie. Spreker vraagt nog aandacht voor extra voorzieningen (toilet, afval) in het programma van eisen.

De huidige afspraken eindigen op 1 mei 2019. De huidige locatie mag dan niet meer gebruikt worden. Wat zijn de alternatieven?

Spreker wil tot slot weten of ook het tijdelijke gebruik van het busstation door NS en Arriva (bij calamiteiten op het spoor) is meegenomen.

De **PvdA** (Van Ham) benadrukt dat FlixBus niet mag bepalen wat er in Maastricht gebeurt. FlixBus geeft aan dat de locatie Maastricht-Noord 30% minder reizigers trekt. De PvdA stelt voor om daar verder onderzoek naar te doen.

De PvdA heeft verder de volgende vragen en opmerkingen.

- De gemeente maakt zich druk over de luchtkwaliteit en het milieu. Spreekster merkt op dat de druk op de Meerssenerweg al is vergroot sinds de realisatie van de A2-tunnel. De realisatie van het busstation in de woonwijk verergert de situatie.
- Welke harde afspraken zijn gemaakt over de gezamenlijke exploitatie?

De **VVD** (Beckers) merkt op dat de gemeente juridisch gezien geen middelen heeft om internationale lijnbussen te weren. Dit soort vervoer is gelijk aan het openbaar vervoer.

De **PvdA** (Van Ham) heeft dat ook gelezen, maar heeft ook gelezen dat de gemeente internationale bussen moet faciliteren in de vorm van een halte bij een goed ov-knooppunt. Zij roept dan ook op om van Maastricht-Noord een goed ov-knooppunt te maken.

De **VVD** (Beckers) benadrukt van FlixBus geen voorkeur heeft voor een halte in Maastricht-Noord. De situatie aan de Meerssenerweg kan - met onder andere een investering van FlixBus - verbeterd worden.

PVM (Smeets) vraagt in dat kader inzage in de gesprekken met andere investeerders.

De **VVD** (Beckers) gaat ervan uit dat de wethouder zaken naar eer en geweten in het voorstel heeft opgenomen. Hij roept mensen op aan te geven als zij hieraan twifelen.

PVM (Smeets) vindt deze opmerking verwerpelijk. Spreker heeft slechts gevraagd naar inzage in de gesprekken met andere investeerders.

De **PvdA** (Van Ham) vindt de bijdrage van de andere ondernemingen vaag geformuleerd en vraagt opnieuw naar concrete cijfers, garanties en voorwaarden.

Spreekster vervolgt met haar vragen en opmerkingen.

- Er is sprake van een tijdelijke oplossing in de tussenliggende periode (na 1 mei 2019). Spreekster vraagt inzage in deze tijdelijke oplossing.

GroenLinks (Bolleman) merkt op dat niets doen geen optie is. GroenLinks is het met de VVD eens dat het voorliggende een goed plan is, mede gezien de aandacht voor burgerparticipatie. Wellicht gaat het om een tijdelijke oplossing en kan er in de toekomst een veel mooiere oplossing worden gerealiseerd. Voor nu is het voorliggende een goede oplossing.

PVM (Smeets) vindt het een dure tijdelijke oplossing. Spreker vraagt of GroenLinks het als groene partij logisch vindt om op die plek meer verkeer aan te trekken.

GroenLinks (Bolleman) vindt dat de investering voor een periode van tien tot vijftien jaar meevalt. Spreker gaat er verder van uit dat de bussen toch wel op de bewuste plek zullen stoppen. FlixBus heeft al aangegeven niet te zullen halteren in Maastricht-Noord.

De **PvdA** (Van Ham) merkt op dat FlixBus in de stadsronde slechts heeft aangegeven in Maastricht-Noord 30% omzet te missen.

GroenLinks (Bolleman) heeft FlixBus in de stadsronde horen zeggen dat zij niet zal halteren in Maastricht-Noord. GroenLinks heeft oog voor het milieu, maar ook voor economische belangen. Spreker herhaalt dat de gemeente de bussen niet kan tegenhouden. Bovendien zal de overlast verminderen als de bussen schoner worden.

50PLUS (Van Est) merkt op dat busbedrijven busterminals mogen eisen van meer dan 600 m². Ze mogen niet overal stoppen, maar hen mag ook terminals van die grootte niet ontzegd worden. Bij capaciteitsproblemen moet de gemeente een goed alternatief bieden.

GroenLinks (Bolleman) benadrukt dat de plek aan het centraal station het enige mogelijke alternatief is, met alle nadelen van dien.

PVM (Smeets) vraagt de wethouder welke juridische mogelijkheden zijn onderzocht. Spreker wil ook weten waarom de halte in andere steden (onder andere in Roermond) wel elders gesitueerd kan worden.

D66 (Barendse) vindt dat de gemeente de busmaatschappijen moet faciliteren, anders blijven de huidige problemen bestaan. Spreker vraagt verder informatie over de tijdelijke situatie.

M:OED (Adams) sluit zich daarbij aan.

Wethouder **Krabbendam** gaat in op de vraag van het CDA om het P+R-terrein en het internationaal busstation te verwisselen. Hij deelt mee dat het P+R-terrein eigendom is van de NS. Een ruil is voor de NS niet bespreekbaar. De locatie mag wel gebruikt worden voor K(iss)+R(ide) ten behoeve van het internationaal busstation. Dat voorkomt al veel overlast. De komst van het internationaal busstation verandert niets aan de verkeersstromen op de Meerssenerweg. Daar is intensief onderzoek naar gedaan door een professioneel bureau. Het huidige busstation aan de westzijde van het centraal station is meer dan 600 m². Het gaat hier echter om zeer frequente lijndiensten. Een mix met internationale lijndiensten is - in verband met een ander afwikkeling van reizigers - niet wenselijk. De gemeente kan dat echter niet verbieden. Daarom zoekt de gemeente naar een ook voor FlixBus acceptabele oplossing, mede op basis van Nederlandse en Europese regelgeving.

PVM (Smeets) wil weten of er ook met andere betrokken busmaatschappijen is gesproken en of er juridisch is gekeken naar de uitzonderlijke situatie waar 50PLUS over sprak.

Wethouder **Krabbendam** antwoordt dat er ook met andere betrokken busmaatschappijen wordt gesproken. Ook zij hebben de bereidheid uitgesproken om mee te betalen aan de exploitatie. De aanleg van het busstation aan de westzijde heeft te maken met de wens om ruimte te creëren aan de voorkant van het centraal station. In de tussentijd is FlixBus flink gegroeid. Daarvoor draagt het college deze oplossing aan.

De **SP** (Schut) constateert dat het aantal FlixBussen flink is toegenomen. De wethouder zegt daarentegen dat de verkeersstromen hetzelfde blijven.

Wethouder **Krabbendam** beaamt dat het aantal bussen is gegroeid, maar benadrukt dat het andere verkeer daardoor niet wijzigt. De K+R is daarom ook flink gegroeid en niet meer gewenst op die plek.

50PLUS (Van Est) merkt op dat de realisatie van het busstation op die plek ook andere organisaties en ook ander verkeer aantrekt en wil weten of er rekening is gehouden met een groei in de komende vijf of tien jaar. Hij waarschuwt in dat kader voor de veiligheid op die plek.

Spreker blijft van mening dat de gemeente de organisatie (in verband met de grens van 600 m²) een - economisch haalbaar - alternatief moet bieden. Hij vraagt naar de criteria die de gemeente daarbij hanteert.

Wethouder **Krabbendam** constateert dat 50PLUS het ermee eens is dat de huidige situatie (met bussen op die plek aan beide zijden van de weg) niet wenselijk is. Het voorliggende is een economisch haalbaar alternatief. Andere locaties (zoals Maastricht-Noord) leveren (voor FlixBus 30%) omzetverlies op. De wethouder benadrukt dat er intensief gesproken is over de mogelijkheden van Maastricht-Noord. Daaruit blijkt dat dat geen volwaardig alternatief is. Ook Maastricht-Randwijck is niet geschikt. In een bijlage bij dit raadsvoorstel is het programma van eisen opgenomen. Het plan voor transformatie is opgenomen op pagina 8 van het raadsvoorstel. Daarin staat onder andere dat de definitieve exploitatiebegroting aan de raad wordt voorgelegd, met onder andere harde afspraken met de diverse betrokkenen. De wethouder benadrukt dat ook FlixBus er belang bij heeft om hieraan mee te werken. Maastricht-Noord is, mede gezien het grote verschil in aantal inwoners, niet vergelijkbaar met Sloterdijk. Ook is Maastricht-Noord geen internationaal knooppunt. Roermond is een uitzondering, omdat het Outletcentrum een eindpunt is. In Maastricht wordt veel overgestapt. FlixBussen voldoen nu aan de Euro-6 norm. In de exploitatieovereenkomst zal worden vastgelegd dat de bussen moeten voldoen aan bepaalde milieunormen. Er zijn verder vragen gesteld over de tijdelijke situatie. Daarover, onder andere over de lengte van de tijdelijke situatie, wordt nog gesproken. De resultaten ervan zullen zo snel mogelijk aan de raad worden voorgelegd.

Tweede termijn

De **SP** (Schut) herhaalt haar vraag op welke manier de omwonenden betrokken worden bij de invulling van het programma van eisen.

Wethouder **Krabbendam** benadrukt dat het programma van eisen samen met hen is opgesteld. Zij zullen ook worden betrokken bij het verdere proces.

PVM (Smeets) benadrukt dat de auto's op de K+R niet allemaal voldoen aan de Euro-6 norm; door de uitbreiding van het aantal buslijnen wordt de belasting voor de wijk ook alleen maar groter. De raad wordt gevraagd om 600.000 euro te voten voor het voorstel. Er wordt echter nog gesproken over de exploitatieovereenkomst.

Wethouder **Krabbendam** deelt mee dat er nu eerst een aanbesteding plaatsvindt. De bijdragen van de busmaatschappijen zijn onder andere afhankelijk van de geboden faciliteiten. De maatschappijen onderschrijven dat er faciliteiten moeten komen voor toiletten en voor ander afval. In het kader van de opmerkingen over het milieu (onder andere dat auto's niet voldoen aan de Euro-6 norm) verwijst de wethouder naar de plannen voor het instellen van een milieuzone.

PVM (Smeets) benadrukt dat de fractie wat betreft de invoering van een milieuzone kiest voor een andere oplossing. Spreker vindt verder dat de gemeente strategisch gezien zwak staat als de raad het bedrag al heeft gevoteerd. Ook is het strategisch gezien niet handig geweest om al vooraf over de bewuste locatie te spreken.

Wethouder **Krabbendam** deelt mee dat de grond is aangekocht om er - ook strategisch gezien - een internationaal busstation te realiseren.

De **VVD** (Beckers) prijst de mogelijkheden die deze bussen bieden. Ze verbinden Maastricht (op een veel milieuvriendelijkere manier dan vliegtuigen) met veel grote Europese steden. De gemeente moet hun dan ook een mogelijkheid bieden om in Maastricht bij het centraal station te halteren. Daarvoor kunnen op de Meerssenerweg goede voorzieningen worden geboden.

PVM (Smeets) denkt dat als de bussen op de Meerssenerweg blijven stoppen, een probleem ontstaat met de 600 m².

De **VVD** (Beckers) benadrukt dat het busstation bij het station groter is dan 600 m². Busmaatschappijen hebben het recht om daar te halteren als de gemeente hun geen goed alternatief biedt.

De **PvdA** (Van Ham) merkt op dat busmaatschappijen niet op iedere straathoek mogen halteren. Spreekster roept nogmaals op te zoeken naar alternatieven. Zo is blijkbaar per 1 mei 2019 ook opeens een andere oplossing mogelijk. Zij vraagt inzage in de plannen.

De **VVD** (Beckers) herhaalt dat busmaatschappijen het recht hebben om bij het busstation bij het centraal station in Maastricht te halteren. De VVD kiest daarom voor een fatsoenlijke regeling.

50PLUS (Van Est) herhaalt dat de gemeente bij onvoldoende capaciteit de busmaatschappijen een economisch haalbaar alternatief moet bieden. Spreker stelt voor om goed te onderzoeken wat met economisch haalbaar wordt bedoeld.

Wethouder **Krabbendam** benadrukt dat de Europese en rijkswetgevers de kaders stellen. Daarmee heeft FlixBus voor wat betreft haar wensen het recht aan haar zijde.

PVM (Smeets) wil weten of er harde afspraken zijn gemaakt over de tijdelijkheid van het busstation aan de Meerssenerweg.

Wethouder **Krabbendam** legt uit dat afspraken zijn gemaakt over de P+R-plek. Parallel aan de Meerssenerweg, op het voormalige rangeerterrein van de NS, wordt een nieuwe plek gecreëerd om te halteren. De uitrijroute komt uit op de Dumoulinstraat. Daarmee hoeven de bussen niet meer te keren op de weg en vindt er geen overlast meer plaats door passagiers (met bijvoorbeeld rolkoffers). De bussen zullen volgens afspraak per 1 mei 2019 niet meer stoppen op de K+R-strook.

De **SP** (Schut) wil weten waar de touringcars straks halteren.

Wethouder **Krabbendam** antwoordt dat zij op dezelfde plek blijven (voor het MVV-stadion). Voor touringcars gelden andere regels, onder andere omdat het een ander type vervoerder is. Zij mogen ook geen gebruik maken van het internationaal busstation.

SPM (Willems) herhaalt haar vraag over het gebruik van de Meerssenerweg bij calamiteiten op het spoor.

Wethouder **Krabbendam** deelt mee dat daar aparte afspraken worden gemaakt. De betreffende bussen stoppen aan de achterzijde (uitstappen) en aan de voorzijde (instappen) van het station. Hij benadrukt dat het - net als in de huidige situatie - gaat om uitzonderingsgevallen.

50PLUS (Van Est) vindt het vreemd dat de gemeente in het kader van de bereikbaarheid het gebruik Maastricht-Noord propageert en voor dit geval toch de mensen naar de stad laat komen. Spreker ziet uit naar een hele oplossing in plaats van de voorliggende halve. Hij kondigt aan onderzoek te doen naar de Europese regelgeving op dit gebied.

De **PvdA** (Van Ham) constateert dat de huidige tijdelijke halte per 1 mei 2019 vervalt. Er moeten echter nog allerlei processen worden opgestart voordat de nieuwe halte gebruikt kan worden. Spreekster wil weten waar in de tussentijd de bussen stoppen.

Wethouder **Krabbendam** kan daar nog geen specifiek antwoord op geven. Dat is onder andere afhankelijk van hoelang de tijdelijke situatie voortduurt. Het hangt onder meer samen met het besluit van de gemeenteraad over het voorliggende voorstel.

De **PvdA** (Van Ham) concludeert uit de woorden van de wethouder dat er in Maastricht nog andere plekken zijn waar FlixBus - tijdelijk - kan halteren.

Wethouder **Krabbendam** beaamt dat. Hij benadrukt dat op die plekken geen mogelijkheden zijn voor een definitieve oplossing.

PVM (Smeets) vraagt de wethouder in het kader van zijn informatieplicht richting de raad naar de precieze plek. Alleen met die informatie kan de fractie het voorstel op de juiste manier beoordelen. Zo zou de tijdelijke plek voor PVM een goed - definitief - alternatief kunnen zijn.

Wethouder **Krabbendam** benadrukt dat nu een voorstel voorligt voor een definitieve oplossing en niet voor de tijdelijke oplossing. Hij benadrukt hierbij dat er onder andere privébelangen bij zijn betrokken. Daardoor kan hij er niet verder over uitwijken.

De **PvdA** (Van Ham) leest in het voorliggende voorstel dat er ook wordt gesproken over een tijdelijke oplossing. Spreekster gaat ervan uit dat informatie hierover op korte termijn openbaar wordt. Zij wil tot slot weten waarom de tijdelijke plekken niet beschikbaar zijn als definitieve oplossing.

Wethouder **Krabbendam** antwoordt dat de tijdelijke oplossing te ver weg kan liggen, dat er sprake kan zijn van verschillende eigendommen of dat er wellicht nog gesproken moet worden over parkeerplekken. Hij roept op tot spoedige besluitvorming over het voorliggende voorstel om te voorkomen dat FlixBus op ongewenste plekken gaat halteren

M:OED (Adams) vraagt naar de juridische onderbouwing van de bewering dat FlixBus mag halteren op alle plekken van meer dan 600 m². Alleen als er onvoldoende capaciteit is, mag de gemeente de organisatie naar een andere economisch haalbare plek verwijzen.

Wethouder **Krabbendam** verwijst voor meer informatie naar de verordening 1073 uit 2009 van de Europese Unie. Hij zegt toe alle informatie op een rij te zetten en aan de raad beschikbaar te stellen.

De **voorzitter** constateert dat alle fracties ermee instemmen dat het voorstel rijp is voor besluitvorming in de raad. Hij kondigt aan dit voor te leggen aan het presidium en sluit het overleg om 20.17 uur.