

Verslag vergadering raadsronde gele zaal d.d. 22 januari 2019

Verslag: mevrouw Sinsel

Voortzetting programma Maastricht Bereikbaar

Aanwezig:

Voorzitter: de heer Steijns
College: wethouder Krabbendam
Griffie: mevrouw Vroemen (secretaris)
Fractiewoordvoerders: de heren Barendse (D66), Beckers (VVD), Bronckers (50PLUS), Brüll (CDA),
Van der Gugten (GroenLinks), Pulles (SP), Smeets (PVM) en Willems (SPM)
Ambtenaren: de heer Wahls en de heer Prompers

De voorzitter opent de vergadering om 20.45 uur. Het college legt het jaarplan Maastricht Bereikbaar 2019 voor aan de raad en vraagt om de gereserveerde middelen hiertoe te voteren. De afgelopen jaren is succesvol samengewerkt met andere overheden, mobiliteitsaanbieders en het bedrijfsleven in het programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. Alle partners hebben de intentie om de succesvolle samenwerking en aanpak in de komende jaren voort te zetten. De wens is om een Uitvoeringsagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2022 op te stellen, die gericht is op de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad en die een bijdrage kan leveren aan de klimaatdoelstellingen. Met het Jaarplan 2019 worden de gewenste doelen bepaald.

Verder deelt de voorzitter mee dat vanmiddag nog een schriftelijke bijdrage van Tongerseweg Veilig is ontvangen. Deze is toegevoegd aan de stukken. Van de raadsleden wordt gevraagd om de besluitvorming voor te bereiden. De wethouder zal echter eerst nog een toelichting geven.

Wethouder Krabbendam licht toe dat het jaarplan Maastricht Bereikbaar 2019 tot stand is gekomen na een intensieve samenwerking met partners in het programma, zoals het Rijk, de provincie en het bedrijfsleven. Dit heeft ertoe geleid dat in de stuurgroep van Maastricht Bereikbaar het jaarplan is vastgesteld, onder de voorwaarde dat de raad hiermee ook instemt. De gemeentelijke organisatie is ook heel trots op het jaarplan. Alle partners zijn van mening dat het programma belangrijk en relevant is en dat de succesvolle samenwerking van de afgelopen zeven jaar een vervolg dient te krijgen in een meerjarige aanpak. In 2019 wordt hieraan samen invulling gegeven in de Uitvoeringsagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2022. Vooruitlopend hierop is het jaarplan opgesteld, om ervoor te zorgen dat het huidige programma gecontinueerd kan worden en dat er een goede start kan worden gemaakt met het vervolg. Het jaarplan bouwt voort op goede resultaten die het programma de afgelopen jaren heeft bereikt met de andere overheden, het bedrijfsleven en de mobiliteitsaanbieders. Zo is het programma een cruciaal onderdeel geweest om de stad en de regio bereikbaar te houden tijdens de bouw van de tunnel, de aanleg van de Groene Loper en het verleggen van de Noorderbrug. Daarvoor heeft het programma ook alle waardering gekregen, niet alleen vanuit de regio maar ook op landelijk niveau, voor de wijze waarop de samenwerking tussen overheden, werkgevers en mobiliteitsaanbieders is vormgegeven. Verder wordt de werkgeversaanpak ook door het Rijk gezien als een voorbeeld van hoe dat in andere regio's in Nederland opgepakt zou kunnen en misschien wel moeten worden.

De doelstellingen van het programma worden met dit jaarplan verbreed. Het gaat dan niet meer alleen over de bereikbaarheid van de stad, om die voor stad en regio te waarborgen, maar ook om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefomgeving, het behalen van de klimaatdoelstellingen en het inzetten op gezondere en vitalere medewerkers bij de aangesloten bedrijven, om hen ook weer een nieuwe reden voor urgentie te blijven geven om deel te nemen. De bedoeling is om dit te doen met een pakket aan maatregelen vanuit het mobiliteitsdomein gericht op gedragsverandering van reizigers via de werkgeversaanpak, zoals het blijven stimuleren van het gebruik van fiets en e-bike voor het woon-werkverkeer, maar ook via een gebiedsgerichte benadering waarbij gedacht kan worden aan het aanbieden van elektrische deelauto's. Maar er komt ook aandacht voor schonere voertuigen. Ook de emissieloze stadsdistributie maakt onderdeel uit van het pakket. Daarnaast wil men echter nog meer doen. Zo zal in 2019 ook besluitvorming gaan plaatsvinden over het doortrekken van de snelle fietsroute tussen Sittard en Maastricht. In het jaarplan zijn daarvoor de financiële middelen al gereserveerd. Daarnaast heeft het college aan Maastricht Bereikbaar gevraagd om samen met de gemeente invulling te geven aan de uitvoeringsagenda van het Maastrichts Energie Akkoord. De aangesloten partners stellen hiervoor ook financiële middelen beschikbaar, zodat men ook daadwerkelijk concrete stappen kan zetten die niet alleen in 2019 effect zullen hebben, maar ook een basis zullen bieden om door te pakken in de meerjarenambitie. Hiervoor geldt ook een financieel samenwerkingsbeleid voor een

breder, betere aanpak met meer effecten ten aanzien van de doelstellingen. Die verbrede doelstellingen van het jaarplan sluiten ook aan bij het coalitieakkoord en door middel van het uitvoeren van het jaarplan wordt ook bijgedragen aan het behalen van de ambities uit dat akkoord. In het nog op te stellen meerjarenprogramma wil men ook nadrukkelijk verkennen of het mogelijk is dat de aanpak van Maastricht Bereikbaar wordt verbreed naar geheel Zuid-Limburg, samen met bijvoorbeeld Heerlen en Sittard-Geleen en alle gemeenten die daartussen liggen.

In de afgelopen maanden is door veel partijen hard gewerkt aan het jaarplan. In de komende weken zal het jaarplan verder uitgewerkt worden in concrete deelplannen, die vervolgens in samenwerking met alle partners uitgevoerd zullen worden. De wethouder vraagt om met het jaarplan in te stemmen en de gereserveerde middelen hiervoor in de begroting ter beschikking te stellen, zodat de ambitie die in het programma zit ook daadwerkelijk opgepakt kan worden samen met al die partners. Inmiddels zijn 40 werkgevers met 50.000 medewerkers hierbij betrokken.

De heer **Prompers** voegt ambtelijk toe dat het cruciaal is dat dit programma op peil blijft. Eerder waren de werkgevers vooral getriggerd door de hinder en de overlast bij de A2 en de Noorderbrug. De doorstroming van het verkeer blijft echter een thema, naast de koppeling aan de duurzaamheidsopgave. De werkgevers gaan hierin mee.

Eerste termijn

50PLUS (Bronckers) vindt het een helder stuk. 50PLUS heeft echter toch nog een aantal vragen. Er zijn een aantal majeure infrastructurele projecten, maar die lijken grotendeels afgerond. Komen er nog meer majeure infrastructurele projecten? En zo ja, wordt dit dan een doorlopend plan met steeds weer nieuwe majeure infrastructurele projecten? Verder is het niet geheel duidelijk hoe de indicatoren tot stand zijn gekomen en hoe dit gemeten is. Wat waren in 2018 de uitgangspunten? Verder wordt daarmee ook blijkbaar 2% van het Limburgse ziekteverzuim opgevangen. Hoe ligt de correlatie tussen het ziekteverzuim in Venlo en de maatregelen van Maastricht Bereikbaar? Daarnaast wordt ook beschreven dat in de gebiedsopgave van Stad en Spoor 350.000 euro wordt vrijgemaakt. Wordt de aanbesteding – of de openbare inschrijving – op dezelfde manier gedaan als bij de A2-tunnel of zijn er nieuwe ideeën? Verder vindt 50PLUS de P&R's aan de randen van de stad heel belangrijk, ook vanwege het dichtslibben van de binnenstad. Hoe krijgt men de mensen daarnaartoe gelokt samen met de werkgevers? Misschien is het wel een idee – want het is maar vier minuten vanuit Randwyck naar het station Maastricht, maar ook maar vier minuten vanuit Maastricht Noord naar het station Maastricht – om af en toe een pendeltreintje naar Randwyck Noord te laten rijden?

Partij Veilig Maastricht (Smeets) is heel blij met dit stuk. De fractie is het eens met heel veel punten. Daarnaast maakt PVM zich ook zorgen over sommige zaken. Het stimuleren van fiets, e-bikes en het openbaar vervoer is heel goed, maar dan gaan ook weer andere zaken tellen. Het openbaar vervoer is immers weer duurder geworden. PVM maakt zich heel erg veel zorgen en vraagt zich af of iedereen mee kan doen. Dit geldt ook voor de milieuzone. Bij PVM staat armoede heel hoog op de agenda en de fractie heeft nu vaak het gevoel dat niet iedereen mee kan doen. PVM vraagt aan de wethouder om hieraan extra aandacht te besteden. Veel mensen kunnen bijvoorbeeld geen gebruik maken van het openbaar vervoer of geen e-bike of elektrische scooter kopen. Verder sluit PVM zich aan bij de visie van 50PLUS op de P&R's. Deze mogen veel breder worden ingezet. Dat is immers voor de bereikbaarheid van de stad beter. De internationale bussen zouden aldaar ook goed kunnen halteren.

De **SP** (Pulles) is opgetogen over het standpunt van Partij Veilig Maastricht. De SP deelt het standpunt van PVM dat het openbaar vervoer steeds minder toegankelijk wordt voor mensen die dit het meeste zouden kunnen gebruiken. De SP denkt daarbij aan minderbedeelden, ouderen en mensen met een uitkering et cetera. De SP vraagt zich alleen af in hoeverre dit in deze raadsronde behandeld moet worden. Verder heeft de SP natuurlijk ook vragen bij Stad en Spoor en het internationaal busstation. Daarvoor geldt echter ook dat andere raadsrondes daarover worden gehouden. De SP kan in principe akkoord gaan met het raadsvoorstel.

De **VVD** (Beckers) vindt Maastricht Bereikbaar een heel goed programma. Dit programma heeft zich in het verleden ook bewezen. Met name bij de Noorderbrug was heel zichtbaar dat de voorziene problemen uiteindelijk heel erg meevielen. De heer Beckers heeft in die periode door Maastricht Bereikbaar zelf ook de bus genomen. De VVD is dan ook voorstander van de voortzetting van het programma en is blij met de hernieuwde bijdrages van het Rijk, de provincie en de werkgevers. Bij de indicatoren staat dat de eerste ambitie is om 2.500 minder autobewegingen te hebben ten opzichte van 2018. In het jaarplan staan echter 3.500 minder autobewegingen. De VVD vraagt uitleg.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat het 3.500 minder autobewegingen zijn. In het raadsvoorstel staat kennelijk een verschrijving.

D66 (Barendse) is ook blij met het programma Maastricht Bereikbaar. Er is goed werk verricht en dit moet zeker worden voortgezet. D66 heeft verder geen vragen. D66 gaat dan ook akkoord met het raadsvoorstel.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt Maastricht Bereikbaar een prachtig project dat al heel lang loopt. In dit programma staan veel zaken die te maken hebben met het zogenaamde stopprincipe. GroenLinks vindt het benoemen van het stopprincipe echter nergens terug. Het programma heeft al een langere geschiedenis dan de introductie van het stopprincipe in Maastricht. GroenLinks wil graag dat de verschillende beleidsterreinen op het gebied van mobiliteit op elkaar inhaken en dan is het goed om zaken expliciet te benoemen.

Verder merkt GroenLinks op dat het thema van de brief van Tongerseweg Veilig waarschijnlijk niet valt onder de corebusiness van Maastricht Bereikbaar. GroenLinks stelt vast dat veel zaken in Nederland goed geregeld zijn, maar in België valt in de regio Hasselt-Tongeren-Maastricht nog veel te winnen. GroenLinks las tussen de vragen van Tongerseweg Veilig door de vraag wanneer men een soortgelijke kwalitatieve benadering kan verwachten voor de regio Hasselt-Tongeren-Maastricht. Daar spelen immers soortgelijke problemen, die structureel benaderd moeten worden en waarbij dit soort instrumenten heel goed ingezet kunnen worden. GroenLinks vindt dat de problematiek rondom de Tongerseweg alleen kan worden opgelost in het kader van een regionaal, structureel overleg over de ontsluiting en de mobiliteit et cetera. Daarbij kunnen dan heel veel elementen vanuit Maastricht Bereikbaar ingezet worden. Maastricht is immers ook onderdeel van de Belgische regio. GroenLinks vindt het stuk ook rijp voor besluitvorming.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Willems) vindt het een prima stuk. De mobiliteit is een goed verhaal. De heer Willems heeft echter als bewoner van Maastricht problemen met de bereikbaarheid van het centrum. De kosten van het openbaar vervoer zijn niet in verhouding met het parkeertarief in de binnenstad. Deze scheve verhouding zorgt er misschien voor dat de behaalde winst van de afgelopen jaren snel verdampt. Men moet dus meer oog hebben voor het alternatieve vervoer – het openbaar vervoer – voor de burger. Het openbaar vervoer moet aantrekkelijk blijven, want anders zullen zeer snel problemen ontstaan bij Maastricht Bereikbaar.

De **VVD** (Beckers) begrijpt – per interruptie – best dat voor sommige mensen het openbaar vervoer tarief aan de hoge kant is. De VVD stelt echter vast dat een enkeltje met de OV-chipkaart zonder enige korting ongeveer 2,10 – 2,30 euro kost. Daarvoor kan men meestal maar een half uur in een parkeergarage parkeren.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Willems) neemt meestal met zijn tweeën de bus en dan is het een ander rekensommetje.

GroenLinks (Van der Gugten) vraagt om in dit debat niet in te gaan op persoonlijke problematieken. De **Seniorenpartij Maastricht** (Willems) wil alleen aangeven dat Maastricht op een gegeven moment misschien niet meer bereikbaar is door allerlei maatregelen waar de gemeente geen invloed op heeft.

Het **CDA** (Brüll) wil graag de loftrumpet blazen voor de organisatie van Maastricht Bereikbaar en over hetgeen tot dusver voor de stad is bereikt. Daarnaast zijn er natuurlijk ook altijd nog problemen. Maastricht Bereikbaar wil de mensen nog meer stimuleren om met de fiets naar de stad te komen, terwijl het probleem niet is opgelost dat fietsen in de binnenstad op een veilige en leefbare manier gestald kunnen worden. Het CDA wil graag eerst graag bekijken hoe fietsen op een veilige manier gestald kunnen worden in de stad, voordat het fietsgebruik nog meer wordt gestimuleerd. Daarnaast sluit het CDA aan bij de opmerkingen over het openbaar vervoer. Het prijsverschil tussen het openbaar vervoer en andere vervoersmodaliteiten veroorzaakt inderdaad problemen. Het CDA vraagt of het openbaar vervoer in de stad gratis kan worden aangeboden. Dit kan ook een grote bijdrage leveren aan het verlagen van de CO₂-uitstoot en kan ook het fileprobleem oplossen. Wellicht is dan ook geen dure milieuzone meer nodig. Het CDA vraagt of al ooit eens onderzoek is gedaan naar wat gratis openbaar vervoer kan opleveren voor de stad. Het CDA vraagt voor deze punten aandacht.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) is – per interruptie – heel blij om van het CDA te horen dat men zou moeten nadenken over gratis busvervoer. In het verleden heeft het CDA echter ook opgemerkt dat gratis niet bestaat. Het is dus gratis voor de mensen en niet gratis voor de stad. PVM vraagt of

Maastricht Bereikbaar samen met de gemeente een onderzoek kan doen naar zo goedkoop mogelijk openbaar vervoer.

In antwoord op de vraag van 50PLUS over de majeure projecten legt **wethouder Krabbendam** uit dat in Maastricht voorlopig geen tunnel meer wordt aangelegd en dat er geen brug meer wordt verlegd. In die mate zitten er dus geen majeure projecten meer aan te komen. Die majeure projecten zorgden ook voor het grote urgentiegevoel bij alle werkgevers over de bereikbaarheid van de stad. Nu is het dus de uitdaging dat dit gevoel van urgentie bij de werkgevers zodanig blijft dat zij niet weglopen bij Maastricht Bereikbaar, zodat men hetgeen is opgebouwd weer verliest. Hetgeen is opgebouwd zijn de duizenden autobewegingen in en naar de gemeente Maastricht minder per dag. Die mensen komen allemaal met de fiets of het openbaar vervoer naar hun werk. Voor 2019 is het de doelstelling dat nog eens 3.500 autobewegingen minder – via de werkgevers – naar de stad komen. Dat vraagt om een punt van urgentie en dit gaat over de bereikbaarheid van de stad. Dit is ook heel zichtbaar op momenten dat Duitse en Belgische bezoekers in groten getale naar de binnenstad komen. Vandaar ook de campagne 'Fiets mee door deze winter' van Maastricht Bereikbaar. De wethouder stelt voor dat ook de raadsleden een testimonial achterlaten zoals de wethouder zelf ook heeft gedaan. Dit moet men immers samen uitdragen, zodat men de stad ook bereikbaar houdt. Daarom wordt de aanpak ook verbreed naar de gezonde en vitale medewerkers. Werkgevers hebben immers baat bij gezonde werknemers die voldoende beweging hebben, zodat er minder uitval is. Sommige werkgevers kampen immers met veel te hoge verzuimcijfers en Maastricht Bereikbaar is een middel om hieraan iets te doen. Verder wordt in het kader van Maastricht Bereikbaar ook een fietssnelweg aangelegd tussen Sittard en Maastricht. Dit is in zekere zin ook een majeur project. Dit is namelijk een investering in een stop infrastructuur om te bereiken dat meer mensen de stad op een goede, veilige, snelle en comfortabele manier per fiets kunnen bereiken. Verder geeft de wethouder aan dat de indicatoren in goed onderling overleg tot stand zijn gekomen, mede gebaseerd op het in het verleden behaalde resultaat. Daarnaast zijn er ook enquetes bij de werkgevers gehouden en zo is men tot een overeenstemming gekomen over de indicatoren.

De heer **Wahls** geeft ambtelijk ten aanzien van de correlatie tussen de inzet van Maastricht Bereikbaar en de ziekteverzuimcijfers aan dat vooral naar de indicator gezondheid is gekeken. In deze regio ziet men een onevenredig hoog ziekteverzuim en meer bewegen is een middel om daaraan iets te doen. Fietsen en lopen naar het werk geeft daaraan een bijdrage, onder het kopje 'beweeg per dag een half uur'. Iemand die vanuit Maastricht Bereikbaar op de fiets stapt, wordt daarmee immers ook vitaler.

Wethouder Krabbendam voegt toe dat hij zich ook beter voelt als hij fietst. De wethouder kan dit dan ook iedereen aanraden. In antwoord op de vraag of de aanbesteding van Stad en Spoor hetzelfde gaat zijn als die van de A2-tunnel, legt de wethouder uit dat de aanbesteding nu nog niet aan de orde is. Volgende week wordt Stad en Spoor opnieuw in een raadsronde besproken.

Daarnaast is het juist de succesvolle aanpak van Maastricht Bereikbaar om mensen naar de P&R's te lokken, waarbij allerlei werkgevers zich gecommitteerd hebben aan die aanpak. Die werkgevers zorgen ervoor dat zij ook aan de slag gaan met hun werknemers om hen ertoe te bewegen dat zij dit daadwerkelijk gaan doen. Dat gebeurt op verschillende manieren, bijvoorbeeld met de secundaire arbeidsvoorwaarden.

De heer **Wahls** legt ambtelijk uit dat de basis van die aanpak het tienstappenmodel is. Dat is het gedragsmodel dat Maastricht Bereikbaar hanteert en waarbij werknemers stap voor stap aan de hand worden genomen om het gedrag te veranderen. De eerste stap is om mensen te verleiden om het een keer te proberen en daarna wordt samen met partners zoals Arriva bekeken of bijvoorbeeld een probeerabonnement kan worden verstrekt voor een aantal maanden. Het doel is dat het gedrag blijvend verandert. Dit wordt ook bij de fiets gedaan en dat is zeer succesvol. Men ziet ook dat het gebruik van de P&R Noord erg toeneemt.

Wethouder Krabbendam voegt toe dat men in het kader van Maastricht Bereikbaar ook aan de slag gaat met Mobility-as-a-Service (MaaS), waarbij het doel is dat men met één systeem gemakkelijk over kan stappen naar verschillende vormen van vervoer, zodat men niet tien verschillende pasjes nodig heeft om bijvoorbeeld over te stappen van een deelfiets naar een deelauto. In de toekomst is het doel dat alles op elkaar aansluit en dat men ook eenvoudig weet welk deel van de reis men met welk vervoersmiddel kan doen, omdat dit geclusterd wordt aangeboden. De provincie vindt dit Mobility-as-a-Service-concept bijzonder belangrijk en wil hierin graag investeren. De gemeente Maastricht wil dit ook graag doen samen met Maastricht Bereikbaar. Daarmee maakt men ook de P&R-locaties weer interessanter. Aldaar kunnen in de toekomst bijvoorbeeld ook deelauto's staan, naast de leenfietsen.

Verder rijdt al een pendeltrein tussen Maastricht Noord en Randwyck die doorrijdt naar Heerlen. Het Rijk steekt verder ook nog geld in het vergroten en vernieuwen van de perrons, waardoor het ook mogelijk wordt voor de trein vanuit Maastricht om in station Noord te stoppen om dan verder te rijden naar Roermond. Dus ook daar is sprake van een verbetering. Dan heeft men dus elk kwartier een dienst die tussen Maastricht Noord en Randwyck rijdt.

50PLUS (Bronckers) is hierover erg blij. Dit werd immers ook tijd. Wat doet men echter met de mensen die niet wonen en werken in Maastricht? Die komen immers ook met de auto. Het zou mooi zijn als zij aan de randen van de stad parkeren. Hiervoor geldt immers ook het stopprincipe. Dit staat echter niet in het plan.

GroenLinks (Van der Gugten) weet – per interruptie – uit eigen ervaring dat de inwoners van Gronsveld ook naar de P&R-Noord rijden en van daaruit met de bus gaan winkelen in Maastricht.

50PLUS (Bronckers) is ook blij om te horen dat die mensen ook gebruik zouden kunnen maken van een leenfiets.

Wethouder Krabbendam antwoordt bevestigend. Bij de P&R-Noord staan inderdaad Arriva fietsen. Verder geeft de wethouder aan dat het Rijk 6 miljoen euro steekt in die uitbreiding van de perrons. Het Rijk doet dit in samenhang met Maastricht Bereikbaar omdat het Rijk ziet dat die aanpak heel succesvol is. Dit verdient dan ook een uitbreiding. Het Rijk vindt dat Maastricht goed bezig is samen met de regio. Daarnaast dankt de wethouder voor de complimenten, die hij doorgeleidt naar de ambtenaren. Verder heeft de wethouder het punt over armoede ook goed gehoord. Maastricht Bereikbaar gaat echter over de werknemersaanpak. Mensen die bijvoorbeeld in de bijstand zitten, worden hiermee niet bereikt. Die mensen profiteren echter wel van een stad die beter bereikbaar is en van het station Noord, hoewel niet wordt ingezet om hen hiertoe te verleiden. Deze aanpak houdt echter niet op bij de communicatie naar de werkgevers.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) merkt – per interruptie – op dat ook onder de werkende mensen steeds meer armoede voorkomt. Men zou dit punt dus wel kunnen meenemen.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat dit via de secundaire arbeidsvoorwaarden in de werkgeversaanpak zit. Verder veronderstelt de wethouder ook dat de werkende armen vaak zzp'ers zijn – dat hoeft natuurlijk niet – en dat is een heel andere doelgroep. Mensen die in dienst zijn, kunnen echter via de secundaire arbeidsvoorwaarden daarvan gebruikmaken.

In antwoord op de vragen over het gratis openbaar vervoer herhaalt de wethouder de uitspraak van het CDA. Gratis bestaat niet, want uiteindelijk moet het openbaar vervoer ook ergens van betaald worden. In bijvoorbeeld Hasselt is dit ook geprobeerd en is men uiteindelijk hiervan afgestapt, onder andere omdat gratis vaak niet leidt tot het gewenste effect, namelijk een voller openbaar vervoer. Men ziet op plekken waar het openbaar vervoer goedkoper is gemaakt, dat dit meer effect heeft. Alles wat gratis is, heeft blijkbaar geen waarde. Er zijn een aantal jaren geleden ook al onderzoeken hiernaar gedaan. Verder moet men zich ook goed realiseren dat het openbaar vervoer een concessie is van de provincie. Het beleid van de provincie is niet om het openbaar vervoer gratis te maken. Indien de gemeente dit in Maastricht gratis wil maken, zal de gemeente hiervoor moeten betalen. Dit zal ettelijke miljoenen euro's kosten en dat is veel meer dan de gemeente steekt in de aanpak van Maastricht Bereikbaar, waar ook een verdubbelaar op zit van de andere partners. Juist door het geld dat de gemeente hierin steekt, is er een optimaal effect, omdat al die partners extra geld erbij doen. Dat effect wordt niet bereikt indien de gemeente geld uitgeeft voor gratis openbaar vervoer. De raad moet zich dus goed realiseren dat dit miljoenen kost en de wethouder weet ook niet waarvan dit betaald zou moeten worden.

Het **CDA** (Brüll) wil dit graag in een breder perspectief plaatsen. Dit zou immers ook kunnen bijdragen aan een CO₂-reductie. Verder zou dit ook een rol kunnen spelen bij de discussie over de milieuzone. De gemeente is immers misschien ook bereid om ettelijke miljoenen euro's uit te trekken voor een camerasysteem, waaraan de stad weinig zal terugverdienen. Het CDA wil dit daarom graag in een breder perspectief zien en niet sec als een gratis buskaartje. Dit zou in dat breder perspectief wel soelaas kunnen bieden.

Wethouder Krabbendam wil nu niet de discussie over de milieuzone voeren. Het breder perspectief is de mobiliteitsvisie die samen met de omgevingsvisie gepland staat voor eind 2019. Verder kan de wethouder ook proberen om de onderzoeken over gratis openbaar vervoer op te diepen en dan aan te reiken. Wel zal men alle opmerkingen van de wethouder in het achterhoofd moeten houden. In het algemeen moet men zich ook goed realiseren dat er verleidingsmaatregelen en dwangmaatregelen zijn

en men heeft altijd een goede combinatie van beide nodig. Verder zijn het aantal dwangmogelijkheden beperkt. Gratis of goedkoper openbaar vervoer is een verleidingsmaatregel. Mensen kunnen immers niet worden verplicht om het openbaar vervoer te nemen. Verder hebben mensen in armoede ook baat bij schone lucht en bij bereikbaarheid. Deze aanpak leidt ertoe dat mensen die deze stap kunnen zetten, deze stap ook zo veel als mogelijk gaan zetten. Daar heeft iedereen baat bij.

Daarnaast wil de wethouder nu ook niet de discussie over de internationale bussen voeren. In antwoord op GroenLinks geeft de wethouder verder aan dat het helaas te ingewikkeld wordt om het stopprincipe nu nog aan het jaarplan toe te voegen. Uiteraard is het niet zo dat als het niet wordt benoemd, het er niet in zit. De wethouder zal dit wel in zijn achterhoofd houden. Daarnaast moet men zich ook goed realiseren dat Maastricht Bereikbaar over gedrag gaat en het stopprincipe gaat voor een belangrijk deel over de fysieke leefomgeving. Volgend jaar zal de combinatie daar waar mogelijk worden gelegd. Daarnaast legt de wethouder nogmaals uit dat Maastricht Bereikbaar een werkgeversaanpak is voor Maastrichtse werkgevers. Veel van hun werknemers wonen echter ook in België. Zij kunnen ook gebruikmaken van het aanbod via hun werkgever. Zo heeft Maastricht Bereikbaar dus zelfs invloed tot in België. Daarnaast is de gemeente ook bezig om het overleg met België op te starten om de ervaren problemen samen op te pakken.

GroenLinks (Van der Gugten) legt uit dat er een wereld valt te winnen in het overleg met de Belgen. De gedane suggestie is om te bekijken of elementen vanuit Maastricht Bereikbaar daar in te brengen zijn. In België heeft men immers ook behoefte aan dergelijke oplossingsrichtingen. Het instrumentarium van Maastricht Bereikbaar kan immers ook op andere fronten worden ingezet.

Wethouder Krabbendam legt uit dat bij MaaS ook nadrukkelijk over de grens wordt gekeken. Men mag er ook van uitgaan dat de wethouder de best practices in het overleg met de Belgen onder de aandacht zal brengen. Ook wordt geprobeerd om dit naar een Zuid-Limburgs niveau te tillen en het is ook interessant om de mogelijkheden met de Belgen te bespreken. De wethouder heeft deze intentie zeker. In antwoord op de vraag van het CDA over de fietsenstallingen verwijst de wethouder naar pagina 7 'innovatieve fietsfaciliteiten'. De wethouder kent ook het standpunt van het CDA over fietsen in de openbare ruimte. Het zijn echter twee kanten van dezelfde medaille en de wethouder wil ervoor waken om nu te stoppen met het verder stimuleren. Er is namelijk een gevoel van urgentie en men ziet ook in de maatschappij een modal shift. Mensen zijn nu ook zelf de omslag aan het maken en dat moet gepaard gaan met een andere blik op de openbare ruimte. Dit ziet men ook terug in de discussie over de omgevingsvisie. Momenteel wordt nog veel openbare ruimte weggegeven aan 'stilstaand blik op vier wielen' en de mensen beginnen daar nu anders tegenaan te kijken. Wat men met die ruimte zou kunnen doen, is dus de andere kant van die medaille. Dit is een gelijklopend proces en men moet hieraan blijven werken. Dit wordt ook nog een heel spannende discussie, waarin men kan nadenken over hoe men de stad nog fijner, leefbaarder en bereikbaarder houdt voor iedereen. Een fiets hoeft ook geen duizenden euro's te kosten om te gebruiken om naar de stad te gaan. Maar dan moet men er wel kunnen komen en dat kan alleen als de stad bereikbaar, leefbaarder en schoner is en dan stimuleert men de mensen ook pas echt.

Het **CDA** (Brüll) vindt per interruptie dat de wethouder helemaal gelijk heeft. Het eerste punt is altijd de bereikbaarheid. Maar als de gemeente niet focust op een veilige manier van stallen, wekt dat wrevel en gemor. Men ziet immers overal dat mensen het niet fijn vinden als zij de fiets niet op een veilige manier kunnen stallen. De fietsen worden nu gewoon overal neergezet. Het CDA is hierover bezorgd. Deze andere kant moet men dus niet vergeten en dit moet – het liefst nog harder – parallel lopen aan hetgeen met Maastricht Bereikbaar wordt gestimuleerd.

Wethouder Krabbendam verwijst in dit kader nogmaals naar pagina 7 'innovatieve fietsfaciliteiten' in het jaarplan. In de omgeving van de Markt is ook een goede oplossing voorzien voor de huidige invulling van de fietsenstalling. De wethouder deelt ook de mening van het CDA dat dit heel belangrijk is en de wethouder zal dit zeker niet vergeten.

Tweede termijn

De voorzitter vraagt om aan te geven of het voorstel rijp is voor agendering in de raadsvergadering van 29 januari 2019.

50PLUS (Bronckers) heeft geen vragen en vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) heeft geen vragen en vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **SP** (Pulles) acht het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **VVD** (Beckers) heeft geen vragen en vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

D66 (Barendse) heeft geen vragen en vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt het voorstel ook rijp voor besluitvorming als hamerstuk.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Willems) acht het voorstel rijp voor besluitvorming.

Het **CDA** (Brüll) acht het voorstel ook rijp voor besluitvorming.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel voor alle aanwezige fracties rijp is voor agendering in de raadsvergadering van 29 januari 2019. De voorzitter zal dit als zodanig melden aan het presidium.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 21.45 uur

Maastricht, 22 januari 2019

Vroemen
Secretaris

Steijns
Voorzitter