

**Raadsvergadering
Dinsdag 8 oktober 2019, 20.30 uur**

Te behandelen zaken:

- 1. Opening, mededelingen en vaststellen van de agenda**
- 2. Verslagen**
- 3. Ingekomen stukken**
- 4. Benoemingen: 2 burgerleden & 2 leden commissie Begroting en Verantwoording**
- 5. Gemeenschappelijke Regeling Regionaal Historisch Centrum Limburg deelname van gemeente Heerlen**
- 6. Woonschepenverordening Zuid-Willemsvaart 2019**
- 7. Verkeersmaatregelen Maastricht-West**
- 8. Motie PVM Armoede app**
- 9. Motie PVM Nieuwe straatnamen**

Aanwezig: mevrouw Penn-te Strake (burgemeester), de heer Jutten (plv. griffier) en 36 leden van de raad. Er is een bericht van verhindering van de heer Gerats, de heer Mermi, de heer Gunther en de wethouders Heijnen en De Graaf.

Verslaglegging: mevrouw Y.T.M. Sinsel



1. Opening, mededelingen en vaststellen van de agenda

De voorzitter opent de vergadering om 20.34 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom.

Er is een bericht van verhindering ontvangen van de heer Gerats, de heer Mermi, de heer Gunther en de wethouders Heijnen en De Graaf.

Vervolgens verwelkomt de voorzitter mevrouw Politsch. Zij keert vanavond terug van haar zwangerschapsverlof na de geboorte van haar prachtige zoon Beau. Van harte gefeliciteerd.

Aan agendapunt 7 is toegevoegd:

- het amendement 50PLUS inzake Verkeersmonitor,
- de motie 50PLUS inzake Tijdelijk vrachtwagenverbod,
- het amendement PvdA inzake Verbod zwaar vrachtverkeer,
- het amendement GroenLinks inzake STOP-principe en evaluatie,
- het amendement CDA inzake Haalbaarheid rondweg.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt om agendapunt 7 van de agenda te halen omdat de cijfers in de monitor een onjuist beeld geven van wat vrachtverkeer is en wat niet.

De voorzitter kijkt rond en constateert dat een minderheid van de raad hiervoor is. Daarmee is het voorstel verworpen. Het agendapunt blijft dus op de agenda staan.

Aan de agenda is verder toegevoegd:

- de motie PVM inzake de Armoede App,
- de motie PVM inzake Nieuwe straatnamen.

De voorzitter vraagt of de agenda conform kan worden vastgesteld. De agenda wordt aldus vastgesteld.

2. Verslagen

De voorzitter deelt mee dat de besluitenlijsten en verslagen van de raadsavonden van 24 september 2019 voorliggen. De verslagen en besluitenlijsten van deze raadsavond worden aldus vastgesteld.

3. Ingekomen stukken

De voorzitter stelt vast dat er geen opmerkingen zijn over de lijst van ingekomen stukken van de periode van 23 september tot 4 oktober 2019 en de overzichten van de openstaande en afgedane moties en toezeggingen. De lijsten worden aldus vastgesteld.

4. Benoemingen: 2 burgerleden & 2 leden commissie Begroting en Verantwoording

De voorzitter deelt mee dat een viertal benoemingen op de agenda staan, namelijk voor twee nieuwe burgerleden en een nieuw en een terugkerend lid van de commissie Begroting & Verantwoording. Door de fractie GroenLinks wordt de heer Friedrich voorgedragen als burgerlid. De voorzitter geeft het woord aan GroenLinks (Korsten) om de voordracht toe te lichten.

GroenLinks (Korsten) licht toe dat de heer Friedrich al meer dan een half jaar de fractievergaderingen van GroenLinks bijwoont. De heer Friedrich is 27 jaar en hij woont sinds 2018 in Maastricht. De heer Friedrich werkt op het gebied van P&O, HRM, Wmo en arbeidsinclusiviteit. De heer Friedrich heeft belangstelling voor het sociale domein en milieuvraagstukken.

De voorzitter deelt mee dat de heer Mertens door de fractie van D66 wordt voorgedragen als burgerlid. De voorzitter geeft het woord aan D66 (Pas) om de voordracht toe te lichten.

D66 (Pas) licht toe dat de heer Mertens in 2019 het meest benoemd is in deze raad. De heer Mertens is op 16 april benoemd als burgerlid. Daarna werd hij tijdelijk raadslid als vervanger van mevrouw Politsch. De fractie wil de heer Mertens graag weer voordragen als burgerlid van D66 Maastricht.

De voorzitter deelt mee dat ook mevrouw Politsch en mevrouw Nuyts in aanmerking komen om benoemd te worden tot lid van de commissie Begroting en Verantwoording. Iedere fractie mag maximaal één lid voordragen ter benoeming voor de commissie. Mevrouw Politsch was voor haar zwangerschapsverlof ook lid van de commissie en zou graag herbenoemd worden. Mevrouw Nuyts zou graag namens de Liberale Partij Maastricht nieuw toetreden tot de commissie.



Om de benoemingen spoedig te laten verlopen, ontvangen de raadsleden twee stembriefjes. Op een daarvan staan de twee namen van de nieuwe burgerleden. Op het andere briefje staan de namen van mevrouw Politsch en mevrouw Nuyts, die benoemd willen worden tot lid van de commissie Begroting en Verantwoording. Op beide briefjes kan men achter de namen aankruisen of men het hiermee eens is of oneens. Om de stembriefjes te tellen stelt de voorzitter een stemcommissie in. De voorzitter nodigt mevrouw Meese, mevrouw Habets en de heer J. Janssen daartoe uit. De voorzitter schorst de vergadering.

Schorsing 20.41– 21.00 uur

Wethouder Krabbendam komt om 20.59 uur binnen.

De voorzitter hervat de vergadering en geeft het woord aan de heer Janssen, de voorzitter van de commissie.

De heer **Janssen** deelt namens de stemcommissie mee dat in totaal 36 stemmen zijn uitgebracht. De heer Friedrich heeft 30 stemmen akkoord, 5 stemmen niet akkoord en 1 stem ongeldig. De heer Mertens heeft stemmen 33 akkoord, 2 stemmen niet akkoord en 1 stem ongeldig. Beide heren zijn hierbij benoemd.

Applaus

Verder zijn ook 36 stemmen uitgebracht voor de leden van de commissie Begroting en Verantwoording. Voor mevrouw Politsch zijn 36 stemmen akkoord. Voor mevrouw Nuyts zijn 4 stemmen akkoord, 31 stemmen niet akkoord en 1 stem ongeldig.

De voorzitter dankt en nodigt de nieuwe burgerleden, de heren Friedrich en Mertens uit om naar voren te treden om beëdigd te worden. De heer Friedrich heeft aangegeven de eed af te leggen. De heer Mertens heeft aangegeven de belofte af te leggen.

De heer Friedrich legt de eed af.

De heer Mertens legt de belofte af.

De voorzitter feliciteert beide heren met de beëdiging.

Applaus

5. Gemeenschappelijke Regeling Regionaal Historisch Centrum Limburg deelname van gemeente Heerlen

De voorzitter deelt mee dat ten behoeve van de wettelijke taken op het gebied van het statisch archief en ten aanzien van het wettelijk toezicht op de gemeentelijke archieftaken, de gemeente Maastricht een gemeenschappelijke regeling heeft getroffen: de RHCL. Heerlen wil graag toetreden tot de regeling. Hiertoe is een nieuwe conceptregeling opgesteld. In september 2019 werd duidelijk dat de provincie niet toetreedt tot de regeling, wat eerder wel het geval leek. Hierover is vorige week in een tweede raadsronde gesproken. Het stuk ligt nu voor ter besluitvorming. De voorzitter vraagt of dit een hamerstuk kan zijn. De voorzitter stelt vast dat PVM een stemverklaring wil afleggen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) kan instemmen met raadsvoorstel zolang dit budgetneutraal blijft. De fractie vraagt aan het college om de raad meteen te informeren mocht in de toekomst – om welke reden dan ook – er geld bij moeten.

De voorzitter dankt en opent de stemming. De voorzitter stelt vast dat 36 stemmen akkoord zijn uitgebracht. Het raadsvoorstel is daarmee unaniem aangenomen. Aldus besloten.

6. Woonschepenverordening Zuid-Willemsvaart 2019

De voorzitter deelt mee dat in 2007 de Woonschepenverordening Zuid-Willemsvaart 2007 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze verordening behoeft een aanpassing als gevolg van een wetswijziging van 1 januari 2018. De nieuwe verordening is eerder dit jaar besproken met stad en de raad, waarna nog enkele aanpassingen zijn gedaan. Daarna is de aangepaste verordening nogmaals in een stadsronde en raadsronde besproken. De voorzitter vraagt of dit een hamerstuk kan zijn. De voorzitter stelt vast dat dit een hamerstuk is. Aldus wordt besloten.



7. Verkeersmaatregelen Maastricht-West

De voorzitter deelt mee dat het raadsvoorstel Verkeersmaatregelen Maastricht-West gaat over de reconstructie van een deel van de Tongerseweg om de overlast van het vrachtverkeer voor omwonenden te verminderen. De raad vergaderde in 2017 over dit voorstel, waarna het college onder andere de opdracht kreeg in overleg te treden met de Belgische stakeholders en aanvullend onderzoek te verrichten. Dit heeft geleid tot het voorliggende raadsvoorstel. Dit voorstel is de afgelopen weken in drukbezochte rondes met zowel inwoners als raadsleden besproken.

Er is een amendement en een motie ingediend door 50PLUS, een amendement ingediend door PvdA, een amendement ingediend door GroenLinks en een amendement ingediend door CDA. De voorzitter roept de indieners een voor een naar voren om hun amendementen en de motie kort toe te lichten.

- het amendement 50PLUS inzake Verkeersmonitor,
- de motie 50PLUS inzake Tijdelijk vrachtwagenverbod,
- het amendement PvdA inzake Verbod zwaar vrachtverkeer,
- het amendement GroenLinks inzake STOP-principe en evaluatie,
- het amendement CDA inzake Haalbaarheid rondweg.

50PLUS (Van Est) licht eerst het amendement kort toe. Het amendement wordt gesteund door de Groep Gunther, de Liberale Partij Maastricht, Partij Veilig Maastricht, de Partij voor de Vrijheid, de PvdA en de Groep Maassen. Het besispunt is absoluut niet noodzakelijk voor de reconstructie van de Tongerseweg. Hoewel de verkeersmonitor heel belangrijk is, hoort dit niet in het raadsvoorstel thuis. Verder is de huidige verkeersmonitor ook niet toereikend. Er worden vele conclusies getrokken op basis van aannames en interpretaties. De raadsinformatiebrief van 18 september staat hiervan bol. In de regelgeving van vrachtwagens staat dat de maximale lengte van een vrachtwagen 12 meter is. In de verkeersmonitor staat dat er een onderscheid is gemaakt tussen alle voertuigen en voertuigen die langer zijn dan 12,2 meter. Dat wil zeggen dat vrachtwagens die kleiner zijn niet worden meegerekend. Hoewel in de raadsinformatiebrief wel een onderscheid wordt gemaakt, is dit onderscheid niet terug te vinden in de verkeersmonitor. De gemeenteraad kan zo niet tot de juiste besluitvorming komen. De fractie leest vervolgens het dictum van het amendement voor.

Amendement 50PLUS inzake Verkeersmonitor

Besispunt 3 te vervangen door:

3. In te stemmen met het doorontwikkelen en verbeteren van de verkeersmonitor zodat deze in heel Maastricht kan worden toegepast, waarvoor uiterlijk januari 2020 een separaat raadsvoorstel zal worden voorgelegd aan de raad.

50PLUS (Van Est) licht vervolgens de motie kort toe. De motie wordt gesteund door Groep Gunther, de Liberale Partij Maastricht, de Partij voor de Vrijheid en de Groep Maassen. De Tongerseweg problematiek is na de ingebruikname van de A2-tunnel nog altijd niet opgelost en de bewoners ondervinden nog altijd veel overlast. Er wordt gesteld dat de fundering van de Tongerseweg van slechte kwaliteit is en dat de bovenlaag iedere winterperiode verslechtert. Als er een apk-keuring zou zijn voor wegen, was de kans groot dat deze weg niet zou worden goedgekeurd voor vrachtverkeer. Alle argumenten afwegende, vindt 50PLUS dat het huidige voorstel weer uitstel zal betekenen en geen zicht biedt op een spoedige oplossing van deze overlast. 50PLUS kiest voor een verbetering nu van de situatie en vindt ook dat de Belgische overheid moet begrijpen dat na zoveel jaren de maat vol is. De fractie denkt ook dat de uitvoering van deze motie kan bijdragen aan een gezamenlijk overleg tussen overheid en burgers bij het ontwerp van een reconstructie van de Tongerseweg, waarbij een vrachtwagenverbod niet al bij voorbaat vaststaat. 50PLUS leest vervolgens het dictum voor.

Motie 50PLUS inzake Tijdelijk vrachtwagenverbod

Besluit:

De besispunten als volgt te wijzigen:

- *besispunt 2 uit het oorspronkelijke raadsvoorstel te verwijderen,*
- *een nieuw besispunt toe te voegen:*

Een separaat onderzoek te starten naar de mogelijkheden tot een vrachtwagenverbod voor Maastricht-West en hier de effecten van overige afgeronde en in uitvoering zijnde verkeersmaatregelen in mee te nemen.



De **PvdA** (Van Ham) licht het amendement toe. Het amendement wordt momenteel nog bijgewerkt omdat er nog meer steun is. Er is sprake van een herhaling van zetten en constatering in de onderzoeken die vervolgens niet meegenomen worden. Verder zijn ook beloftes gedaan die niet waargemaakt worden, zoals die van het coalitieakkoord. Of betekent het woord hoofdlijnen dat men het niet zo letterlijk moet nemen? De PvdA citeert vervolgens uit het coalitieakkoord; 'vrachtverkeer uit België dat Maastricht niet als eindbestemming heeft, rijdt ook niet door de stad. Op basis van dit uitgangspunt komen we tot een structurele oplossing voor de lange termijn met vooruitlopend hierop reducerende maatregelen.' Het amendement wordt gesteund door de Liberale Partij Maastricht, Groep Gunther, 50PLUS, het CDA, de Partij voor de Vrijheid en Groep Maassen. Deze fracties willen het college aan de belofte houden. Het amendement roept het college op om zich aan die belofte te houden, aangezien het raadsvoorstel deze belofte uitsluit. De PvdA leest vervolgens het dictum voor.

Amendement PvdA inzake Verbod zwaar vrachtverkeer

Besluit:

De beslispunten als volgt te wijzigen:

- *beslispunt 2 uit het oorspronkelijke raadsvoorstel te verwijderen,*
- *een nieuw beslispunt toe te voegen:*

Een separaat onderzoek te starten naar de mogelijkheden tot een vrachtwagenverbod voor Maastricht-West en hier de effecten van overige afgeronde en in uitvoering zijnde verkeersmaatregelen in mee te nemen.

De **VVD** (Severijns) vraagt om een schorsing van een kwartier. De VVD wil namelijk graag overleggen met de woordvoerders van de coalitiepartijen.

De voorzitter schorst de vergadering.

Schorsing 21.15 – 21.31 uur

De voorzitter hervat de vergadering en geeft het woord aan de VVD.

De **VVD** (Severijns) geeft aan dat het klusje is geklaard.

GroenLinks (Van der Gugten) licht toe dat in 2017 met wethouder Aarts duidelijke afspraken zijn gemaakt. Een reconstructie van de Tongerseweg werd toen afgeserveerd met het argument dat de toen voorgestelde vorm geen zicht gaf op een vermindering van het transitvrachtverkeer op de weg. Het ging toen alleen over achterstallig onderhoud en het verminderen van de overlast. Andere maatregelen zoals een geheel of gedeeltelijk vrachtwagenverbod werden uitgesteld totdat de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug gereed zou zijn. Tegelijkertijd was het gevoel van urgentie over de Tongerseweg wel groot. Toen was ook aan de orde om in de regio structureel met de Belgen te gaan spreken over de samenhang en de integrale verbeteringen van de infrastructuur van de gehele regio, waarbij duidelijk was dat voor Maastricht het vrachtwagenverkeer op de Tongerseweg prioriteit heeft en de verdere afwikkeling van het verkeer over de Noorderbrug richting België ook een serieus punt is. In 2019 stelt wethouder Krabbendam dan voor om toch die reconstructie van de Tongerseweg uit te voeren met de nadrukkelijke bedoeling om de Tongerseweg in co-creatie met de omwonenden zodanig in te richten dat het vrachtverkeer over die weg ontmoedigd wordt. In de achterliggende teksten van het raadsvoorstel wordt het STOP-principe als leidmotief genoemd. In het raadsvoorstel wordt dit echter niet expliciet genoemd en wordt bovendien het onderwerp vrachtwagenverbod nadrukkelijk op afstand gezet. Dat leidt tot veel kritiek. GroenLinks vindt dat er een verduidelijking moet komen. Verder moet de raad ook gevoelig zijn voor de emoties van de omwonenden. Het amendement benoemt het STOP-principe duidelijk. Daarnaast wordt ook de doelstelling genoemd van het ontmoedigen van transitvrachtverkeer met expliciete beslispunten. Daarmee krijgt de reconstructie een duidelijke opdracht. GroenLinks leest vervolgens het dictum voor.

Amendement GroenLinks inzake STOP-principe en evaluatie

Besluit: De beslispunten als volgt te wijzigen:

- *Beslispunt 2 uit het oorspronkelijke raadsvoorstel te verwijderen.*
- *Een nieuw beslispunt toe te voegen: - Bij het ontwerpproces het STOP-principe als uitgangspunt te hanteren en daarbij als doelstelling het ontmoedigen van transitvrachtverkeer na te streven.*
- *Een nieuw beslispunt toe te voegen: - Eén jaar na het afronden van de reconstructie en evaluatie van zowel de reconstructieperiode als de gesette verkeersstromen daarna, te bezien of verdergaande maatregelen ter ontmoediging van met name het transitvrachtverkeer noodzakelijk zijn.*



GroenLinks (Van der Gugten) licht toe dat met een dergelijke aanpassing heel nadrukkelijk op een uitkomst wordt gestuurd; namelijk een verbetering van de kwaliteit van de weg, een verbetering van de positie van de stappende en trappende gebruikers en het reduceren van het transitvrachtverkeer. Als zou blijken dat de effecten op dit vlak onvoldoende zijn, kan men op basis van de evaluatie alsnog besluiten om verdergaande maatregelen te nemen.

De voorzitter nodigt het CDA (Van Loo) uit om ook meteen de eerste termijn te nemen.

Eerste termijn

Het **CDA** (Van Loo) heeft in de afgelopen jaren meermaals aandacht gevraagd voor een structurele oplossing. Er is een eindeloze discussie ontstaan over de definitie van het begrip vrachtwagens. Het CDA vindt dat dit opgelost kan worden door het hanteren van de volgende definitie; 'een vrachtwagen is een motorvoertuig dat meer dan 3.500 kilogram goederen mag vervoeren.' Ook heeft de fractie al in een eerder stadium haar zorgen kenbaar gemaakt over een reconstructie van de Tongerseweg. De beschikbare ruimte na de reconstructie laat niet veel ruimte over voor het verkeer. De wethouder heeft deze zorgen ook niet kunnen wegnemen. De optische wegversmalling zal leiden tot meer filevorming en tot meer stilstaand en optrekkend verkeer. Dat is niet echt een verbetering voor de bewoners. Het handboek ontwerpcriteria wegen geeft de eisen voor de inrichting van wegen. In hoeverre is bij deze reconstructie rekening gehouden met de eisen van dit handboek?

Het CDA heeft in de raadsronde van 24 september ook aangegeven dat zwaar vrachtverkeer op de Tongerseweg niet samengaat met de woonfuncties en het langzaam verkeer. In een open brief aan het college van 25 oktober 2017 heeft het CDA aangegeven mee te willen denken over een oplossing door middel van het aanleggen van een rondweg. De wethouder heeft op 24 september kenbaar gemaakt dat hij deze brief nooit heeft gezien. Ook vindt de wethouder het niet nodig om een nieuw onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een rondweg ten westen van Maastricht omdat dit onderzoek al eerder is gedaan. De actuele situatie op de Tongerseweg vraagt echter om op korte termijn een nieuw onderzoek naar de haalbaarheid van een westelijke rondweg uit te voeren. Hiervoor dient het CDA een amendement in samen met de Sociaal Actieve Burgerpartij. Het amendement wordt ook gesteund door de PvdA en de groep Maassen.

Amendement CDA inzake Haalbaarheid rondweg

Besluit:

- *Beslispunt 2 uit het oorspronkelijke raadsvoorstel te verwijderen.*
- *Een nieuw beslispunt toe te voegen:*

Een nieuw onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid van een rondweg westelijk om Maastricht West en de onderzoeksresultaten aan de raad voor te leggen vóór 1 juli 2020.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Willems) merkt op dat in het raadsvoorstel staat dat de gemeenteraad instemt met het opstarten van een ontwerpproces ten behoeve van een reconstructie van de Tongerseweg. De fractie steunt dit voorstel en wil graag dat alle omwonenden in dit proces een rol kunnen spelen, zodat de Tongerseweg weer een kwaliteit krijgt die bij die straat hoort. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met het mobiliteitsbeleid. De eerste prioriteit ligt bij de stappers en trappers. De fractie steunt daarom ook het amendement van GroenLinks en dus niet de overige amendementen en de motie.

GroenLinks (Van der Gugten) steunt het amendement van 50PLUS niet. Maastricht heeft veel verkeersgegevens. Op basis daarvan kan men een verkeersmonitor samenstellen. Dat betekent dat ook een dossier van de Tongerseweg gemaakt kan worden. Dat hoeft ook niet stadsbreed te zijn. Het is dus niet relevant om de verkeersmonitor uit het besluit weg te halen.

GroenLinks zal het PvdA-amendement inzake Verbod zwaar vrachtverkeer ook niet steunen omdat dit direct koersen op een zwaar instrument ook nadelen heeft. Het amendement van GroenLinks stuurt daarentegen op een bepaald resultaat met een heel zorgvuldige fasering. Verder zal GroenLinks het amendement van het CDA ook niet steunen. Dit is geen haalbare kaart en een dergelijk traject kan alleen worden gedaan met de steun van de gehele regio en dit zal misschien wel twintig jaar duren. Dit biedt dus geen enkel uitzicht om op de korte termijn een oplossing te vinden voor de Tongerseweg. Verder zal GroenLinks de motie van 50PLUS ook niet steunen omdat die te expliciet op een instrument koerst, terwijl GroenLinks eerste andere kansrijke instrumenten serieus wil uitproberen. Na de evaluatie kan men altijd nog verder nadenken over wat de gemeente te doen staat.

D66 (Barendse) heeft in de raadsrondes al aangegeven dat de fractie niet voor een vrachtwagenverbod is op basis van vier redenen. Een vrachtwagenverbod leidt tot de verplaatsing van de overlast, niet alleen in



Maastricht, maar ook in de grensregio. D66 verwacht ook positieve effecten van de reconstructie. D66 sluit een vrachtwagenverbod voor de toekomst echter niet uit. D66 zal het amendement van 50PLUS niet steunen. Daarnaast zal D66 de motie van 50PLUS ook niet steunen. Het amendement van de PvdA klinkt sympathiek, maar leidt niet tot een oplossing. D66 ziet meer in het amendement van GroenLinks. D66 zal ook het amendement van het CDA niet steunen. Dit biedt heel weinig oplossend vermogen.

De **Partij van de Arbeid** (Van Ham) overhandigt het getekende amendement aan de voorzitter. Er zijn al de nodige bezoeken aan de Tongerseweg gebracht. Al het vrachtverkeer is ook telkens opnieuw geteld. De PvdA zet daarom in op een vrachtwagenverbod voor Maastricht-West. De PvdA wil dit ook niet weer uitstellen. De bewoners zijn immers al lang genoeg een proefkonijn geweest. Het is klaar.

De **VVD** (Limpens) vindt dat inderdaad al vaak over dit onderwerp is gesproken. De VVD vindt het momenteel belangrijk dat de veiligheid op de Tongerseweg toeneemt en dat een einde wordt gemaakt aan de geluidsoverlast en de trillingen. Daarnaast moet de luchtkwaliteit ook verbeteren. Dit heeft nu de prioriteit. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkeersmonitor, kan dan bekeken worden of een gedeeltelijk vrachtwagenverbod aan de orde kan zijn. De VVD heeft het amendement van GroenLinks mee ingediend. De VVD zal de andere amendementen en de motie niet steunen.

De **SP** (Schut) is blij met het voorstel van het college over een reconstructie. De SP verwacht dat daardoor de overlast zal afnemen omdat de trillingen en de geluidsoverlast zullen afnemen. De SP ziet het amendement van GroenLinks als een verbetering van het collegevoorstel. Dit amendement verheldert het reconstructievoorstel door specifiek te benoemen dat de reconstructie aan het STOP-principe moet voldoen. De SP verwacht dat daardoor ook het aantal vrachtwagens op de Tongerseweg zal verminderen. Verder is beslispunt 2 ook beter geformuleerd. Dit geeft namelijk een helder perspectief aan de raad en de bewoners langs de Tongerseweg over de context. Op basis daarvan kan het college een vervolgstap aan de raad voorleggen. Daarmee wordt een hoopvol perspectief geboden voor deze problematiek. De SP stemt niet in met een vrachtwagenverbod omdat dit nadelig zal uitpakken voor de relatie met de Belgische burens. Maastricht behoudt nu de kans om in overleg met de burens een betere verkeerscirculatie op regionaal gebied te ontwerpen. Verder is een vrachtwagenverbod waarschijnlijk ook voor andere delen van Maastricht zeer nadelig. De SP kiest daarom voor een reconstructie. Daarnaast verwacht de SP ook voordelige effecten van een vrachtwagenheffing. Ook ziet de SP de verkeersmonitor als een belangrijk instrument voor de hele stad om de mobiliteit inzichtelijk te krijgen. De SP zou de verkeersmonitor graag een keer per jaar in de raad willen bespreken. Die verkeersmonitor is ook vaker bruikbaar. De SP zal daarom het amendement van 50PLUS niet steunen. De fractie vraagt de wethouder om een reactie op de toepasbaarheid van de verkeersmonitor. De SP steunt de motie en de andere amendementen niet.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) wacht eerst de reactie van de wethouder af op de motie en de amendementen.

De **Partij voor de Vrijheid** (Geurts) vindt de situatie op de Tongerseweg vreselijk. De fractie kan zich dan ook goed een vrachtwagenverbod voorstellen. De PVV steunt daarom het amendement van de PvdA. Verder heeft de fractie ook de motie en het amendement van 50PLUS mee ingediend. Het gaat immers om het belang van de burgers. Hoe lang kampen deze mensen al met deze problemen? Hoelang moeten deze mensen nog met deze problemen kampen? Daarom kan de fractie het voorstel van GroenLinks niet steunen. Daarnaast kan de fractie het voorstel van het CDA wel steunen. Het is zeker de moeite waard om een onderzoek naar een rondweg te starten.

De **Sociaal Actieve Burgerpartij** (Gorren) vindt dat eindelijk geluisterd moet worden naar de noodkreet van de bewoners van de Tongerseweg. Het is ook zeker de moeite waard om na tien jaar een nieuw onderzoek naar het realiseren van een rondweg te starten. De fractie ziet ook graag een vrachtwagenverbod op alle drie de invalswegen; de Tongerseweg, de Via Regia en de Bosscherweg. Daarnaast moet tevens de reconstructie van de Tongerseweg worden uitgevoerd. Dit alles in goed overleg met de burens. Men dient te luisteren naar elkaar, maar de raad moet de stad Maastricht en haar inwoners bedienen. De fractie zal haar stemgedrag laten afhangen van de amendementen die voorliggen. De fractie steunt het amendement van 50PLUS, maar de motie helaas niet. Men kan niet eerst de Tongerseweg afsluiten voor het vrachtverkeer en daarna weer openstellen. Verder steunt de fractie het amendement van de PvdA.

Verder heeft de SAB grote moeite met het STOP-principe. Er is immers nu al geen goede doorstroming op het Tongerseplein en het Emmaplein. Het STOP-principe zal ook zorgen voor opstoppen op de Tongerseweg met een nog slechtere luchtkwaliteit als gevolg. De fractie zal het amendement van GroenLinks dan ook niet steunen. De fractie omarmt wel het amendement van het CDA. Ook de Belgen hebben immers grote behoefte aan een rondweg, want ook daar hapert op alle fronten de doorstroming.



50PLUS (Van Est) stelt vast dat wel 28 raadsleden beslispunt 2 willen laten vallen. De fractie vraagt de wethouder om een reactie. Verder denkt de fractie dat de rondweg – het amendement van het CDA – weinig toegevoegde waarde zal hebben. Verder heeft de fractie ook vraagtekens over het STOP-principe. Eigenlijk gaat GroenLinks ervan uit dat na de reconstructie ook nog sprake zal zijn van transitverkeer. De fractie heeft veel fracties gehoord die niet voor de amendementen zijn. Zij spreken echter slechts over verwachtingen. De overlast bestaat echter nu. 50PLUS vindt het belang van de Belgische inwoners in de dorpen ook heel belangrijk, maar het duurt ook heel lang voordat iets in Maastricht wordt gerealiseerd. 50PLUS kiest voor de bewoners van de Tongerseweg. Het zou ook heel jammer zijn als dit onderwerp weer onderdeel wordt van een volgende verkiezingscampagne.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt dat het al veel te lang heeft geduurd. Het is hoog tijd dat de bewoners van de Tongerseweg uit hun lijden verlost worden en dat zij gehoord worden. De fractie heeft daarom het amendement en de motie van 50PLUS en het amendement van de PvdA gesteund.

Groep Maassen (Maassen) kan zich de teleurstelling van de bewoners van de Tongerseweg heel goed voorstellen. Na alle moeite die zij gedaan hebben, moeten ze het nu hiermee doen. Het college wil uiteindelijk geen vrachtwagenverbod en daarmee zal de overlast blijven bestaan. Dit probleem speelt ook al jaren. Daarnaast is er ook veel discussie over de verkeersmonitor en de aantallen doorgaand verkeer versus bestemmingsverkeer. De fractie vindt het raadsvoorstel niet goed onderbouwd. Daarnaast is er ook geen draagvlak. De fractie vindt dat aan de bewoners van de Tongerseweg en geheel Maastricht-West een serieuze en integrale oplossing moet worden geboden, juist in deze tijd waar luchtkwaliteit en een gezond leefmilieu hoog op de agenda staan. Er moet een integrale en toekomstbestendige oplossing gevonden worden voor geheel Maastricht-West, waarbij goed gekeken moet worden naar de mogelijkheden van een rondweg. Een vrachtwagenverbod voor de Tongerseweg – eventueel ook voor andere straten – maakt daarvan een integraal onderdeel uit. De fractie roept de wethouder op om terug aan tafel te gaan met de Belgen om de mogelijkheden van een rondweg te onderzoeken en in ieder geval op korte termijn een vrachtwagenverbod voor de Tongerseweg in te stellen. De fractie heeft de meeste amendementen en de motie mee ingediend omdat die het raadsvoorstel verbeteren.

Groep Alexander Lurvink (Lurvink) wacht de reactie van de wethouder af.

Wethouder Krabbendam gaat eerst in op het amendement van het CDA. Het CDA constateert dat het vrachtverkeer in de afgelopen jaren zou zijn toegenomen. Dat is echter niet het geval. Het onderzoek van tien jaar geleden is ook niet minder valide. Het is ook jammer dat dit in de raadsronde niet verder uitgediscussieerd is. De wethouder had op dat moment niet die informatie paraat, maar nu wel. De wethouder kan nu aantonen waarom de argumenten en de conclusies van het rapport nog steeds valide zijn. Het tracé zou vanaf de Tongerseweg ten westen van Daalhof, Pottenberg, Malpertuis, Malberg, Oud Caberg naar de Brusselseweg leiden. Dat tracé is nog steeds even complex, qua hoogteverschillen, qua landsgrenzen en qua ruimtegebrek tussen de bebouwing en het kanaal. Dat zijn feitelijke omstandigheden die in de afgelopen tien jaar niet veranderd zijn. Daarnaast was het draagvlak voor een tracé dwars door het Zouwdal toen ook al een probleem en de wethouder garandeert dat dit nog steeds het geval zal zijn. Dit blijkt ook uit andere dossiers. De wethouder gaat ervan uit dat het CDA ook in Malberg en Caberg uitleg zal gaan geven. De grensoverschrijdende verkeersstromen via de Tongerseweg en via de Via Regia zijn ook niet veranderd. Wel is in de tussentijd de doorstroom op de Noorderbrug toegenomen. Het tracé zou ook leiden tot een verkeerstoename op de Noorderbrug, waar men dus een nieuw probleem creëert. Het argument geldt dus tien jaar later des te sterker. Daarmee is dus ook het oplossingsvermogen van een rondweg nog minder dan tien jaar geleden. Verder kost een onderzoek doen ook tijd en geld en dit zal leiden tot dezelfde teleurstellende conclusie. Daarnaast is het ook bijzonder onwenselijk als het proces rondom de Tongerseweg wederom wordt vertraagd. De wethouder ontraadt het amendement van het CDA dan ook ten zeerste.

Verder heeft de wethouder al in de raadsronde toegelicht dat een vrachtwagenverbod technisch mogelijk is, maar vanwege andere redenen onwenselijk. De reconstructie is echter keihard nodig. Bewoners vinden ook dat deze reconstructie als eerste moet gebeuren.

De **PvdA** (Van Ham) – per interruptie – hoort dat de wethouder een link legt tussen de constructie en het vrachtwagenverbod. Waarom kan dat niet samengaan?

Wethouder Krabbendam heeft dit in de raadsronde al uitgebreid uitgelegd. Een vrachtwagenverbod verplaatst het probleem naar een plek, waarnaar dit niet verplaatst kan worden. Bovendien zijn de Belgen hiervan ook geen voorstander. De wethouder heeft ook oog voor het belang van een gesprek met de Belgen, ook in het kader van de reconstructies aan Belgische zijde. De wethouder vindt deze dialoog van groot belang. Zolang de reconstructie niet is uitgevoerd, vormt dit ook aanleiding voor partijen om tegen een dergelijk besluit in bezwaar te gaan. Dat kan dan weer leiden tot vertraging van het gehele proces.



Groep Maassen (Maassen) vraagt – per interruptie – waarom in het raadsvoorstel een beslispunt staat waarin het vrachtwagenverbod wordt meegenomen. Dit onderwerp staat immers formeel los van de reconstructie die politiek veel minder omstreden is.

Wethouder Krabbendam heeft dit in de raadsronde ook al een keer uitgelegd. Twee jaar geleden heeft het college de opdracht van de raad gekregen om met het vrachtwagenverbod aan de slag te gaan. Het vrachtwagenverbod is wel degelijk relevant voor de reconstructie. De wethouder trekt ook de voorlopige conclusie dat de meerderheid van de raad een vrachtwagenverbod nu niet wenselijk vindt. De wethouder is blij daarover en hij kan daarmee vooruit.

Groep Maassen (Maassen) vindt het heel jammer dat deze link nu wel wordt gelegd.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt – per interruptie – wat de wethouder bedoelt met het verleggen van het probleem. Er wordt immers gevraagd om een vrachtwagenverbod voor Maastricht-West. Waarom knoopt de wethouder deze twee hete hangijzers in een raadsvoorstel aan elkaar?

Wethouder Krabbendam heeft dit al een keer uitgelegd. De wethouder staat voor een verbetering van de situatie en het verminderen van de overlast. Het is ook niet goed om dit meningsverschil persoonlijk te maken. De wethouder wordt hierdoor geraakt. Verder ontraadt de wethouder om dezelfde redenen ook het amendement van 50PLUS.

50PLUS (Van Est) begrijpt dat de wethouder een andere keuze maakt.

Wethouder Krabbendam stelt voorop dat hij wethouder is voor de gehele stad en ook voor daarbuiten. Dat speelt ook een rol.

50PLUS (Van Est) vindt dat de wethouder dit onderscheid eigenlijk niet kan maken. **50PLUS** (Van Est) is namelijk ook een raadslid voor alle mensen.

De **Sociaal Actieve Burgerpartij** (Gorren) vraagt – per interruptie – in hoeverre het financiële een rol speelt bij deze beslissing van de wethouder. De fractie heeft gesproken met het CD&V van de buurgemeente die ook iets zien in een rondweg. Maastricht moet echter door met de tram en dan komt een rondweg misschien nu niet zo goed uit?

Wethouder Krabbendam antwoordt dat het CD&V niet in de coalitie van Lanaken zit. De wethouder weet ook niet of dit een standpunt van de meerderheid is. De wethouder vermoedt dat het CD&V wellicht over een andere rondweg heeft gesproken. Dat is een aparte discussie. Hier gaat het over de rondweg door het Zouwdal.

Groep Maassen (Maassen) heeft – per interruptie – nog een vraag over de cijfers en de definities. Voelt de wethouder zich comfortabel om op basis van deze onderzoeken een besluit te nemen?

Wethouder Krabbendam antwoordt bevestigd. Over de verkeersmonitor is ook in alle transparantie gesproken. Er is ook geen discussie over de feiten van de verkeersmonitor. De wethouder voelt zich echter wel bijzonder oncomfortabel over de wijze van communicatie. De wethouder zal dit echter met de betrokkenen bespreken en niet met de raad.

Groep Maassen (Maassen) vraagt of het niet beter zou zijn voor het draagvlak om meer helderheid te krijgen over de cijfers.

Wethouder Krabbendam legt uit dat die helderheid bestaat. Alles wordt ook transparant besproken.

50PLUS (Van Est) vraagt – per interruptie – om een toelichting op de verkeersmonitor.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat **50PLUS** een ietwat andere inschatting maakt van de monitor. De monitor is geen politiek stuk, maar een technisch stuk met harde gegevens. Het aantal wagens wordt gewoon geteld.

50PLUS (Van Est) constateert dat er veel interpretatieverschillen zijn. De fractie wil heel graag eerst met de wethouder over de verkeersmonitor overleggen om de monitor te verbeteren. Dat is de strekking van het amendement over de cijfers.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat de monitor niet de overlast meet. Men weet ook niet wat het aantal vrachtwagens in totaliteit is. Het is ook nog een vraagstuk in hoeverre men dit met de verlegging van de grens helder kan krijgen. De gemeente is hierover nog in gesprek met de provincie Limburg. De wethouder heeft ook al de toezegging gedaan dat een geaccrediteerde versie van de informatie wordt aangeleverd. De hoeveelheid overlast kan men dan nog niet meten.

50PLUS (Van Est) heeft alleen gevraagd om de cijfers helder te maken. Hoeveel vrachtwagens met een oplegger? Hoeveel vrachtwagens zonder een oplegger? Dat is het idee. De fractie heeft het echter niet gehad over de overlast.

Wethouder Krabbendam legt uit dat het de intentie is om de informatie te verbeteren. Maar als dit niet kan, kan dat niet. De toezegging is ook al gedaan om een geactualiseerde versie in de eerste helft van 2020 naar de raad te sturen.



Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt – per interruptie – of het een optie is om in de monitor het gewicht op te nemen. Er is nu een categorie waarvan men niet weet of dit wel of geen vrachtverkeer is. Hoe kan men dit beter monitoren?

Wethouder Krabbendam antwoordt dat die informatie niet beschikbaar is. Bovendien kleven hieraan ook nadelen. Deze informatie is ook al in de raadsinformatiebrief aan de raad toegelicht. Er kan op verschillende manieren worden gemeten. Dit meetsysteem is ook gebruikt omdat dit vergeleken kan worden met langjarige informatie, dus over hoe verkeersstromen zich ontwikkelen. Het zou zonde zijn om die langjarige informatie weer overboord te gooien. De wethouder geeft ook toe dat het niet perfect is. Daarnaast levert turven ook menselijke fouten op. Het blijft dus ingewikkeld.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt – per interruptie – hoe de wethouder het resultaat van de monitor in het raadsvoorstel inbrengt. De wethouder geeft immers aan dat het wel meevalt. Wat is de exacte reden van het uitvoeren van de monitor?

Wethouder Krabbendam legt uit dat uit de monitor blijkt dat sprake is van een lichte daling. Dit kan vervolgens langjarig worden bekeken. De wethouder heeft echter op geen enkel moment gezegd dat het allemaal wel meevalt. De wethouder heeft juist benadrukt dat iets aan de overlast moet worden gedaan. De **PvdA** (Van Ham) heeft gelezen dat slechts een op de vijf vrachtwagens onterecht door de stad komt. De fractie interpreteert dat als 'dat het allemaal wel meevalt'.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat dit niets over de overlast zegt. Bestemmingsverkeer kan namelijk ook voor overlast zorgen. Verder onderstreept en vult het amendement van GroenLinks het raadsvoorstel op een aantal onderdelen aan. De wethouder kan dit alleen maar ondersteunen en hierover positief adviseren. Dat is ook een prima uitgangspunt voor de discussie en het verdere proces.

De **PvdA** (Van Ham) stelt – per interruptie – vast dat het amendement van GroenLinks uitgaat van het STOP-principe. Hoe kan dit worden toegepast op deze zeer smalle weg? Ook kan het landbouwverkeer nog steeds op die weg rijden.

Wethouder Krabbendam heeft dit in de raadsronde al uitgelegd. Met het STOP-principe krijgen wandelaars en fietsers meer voorrechten. Hoe dit concreet uitpakt, komt bij het ontwerp aan de orde. De wethouder hoopt op een mooi ontwerp dat aan iedereen ten goede komt.

De **PvdA** (Van Ham) stelt – per interruptie – vast dat het STOP-principe de nodige vierkante meters nodig heeft. De PvdA vraagt waar die vierkante meters vandaan gehaald moeten worden.

Wethouder Krabbendam legt uit dat dit aan de ontwerpers en de verkeersdeskundigen is. De bewoners kunnen met hen in een gezamenlijk proces tot een gezamenlijk gedragen ontwerp komen.

De **Sociaal Actieve Burgerpartij** (Gorren) neemt – per interruptie – aan dat de wethouder ook geld heeft gereserveerd voor de doorstroming op de twee verkeerspleinen. Verder hoopt de fractie dat de wethouder ook met die bewoners het gesprek durft aan te gaan.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat dit nu niet aan de orde is. De wethouder denkt dat bij de SAB sprake is van verkeerde vooronderstellingen.

De **PvdA** (Van Ham) stelt – per interruptie – vast dat de wethouder dus nog niet helder heeft hoe het STOP-principe wordt ingevoerd. Daarnaast neemt de wethouder het amendement wel aan.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat nu slechts enkele uitgangsprincipes worden vastgesteld. De wethouder staat ervoor dat het STOP-principe als leidmotief bij de reconstructie van de weg wordt meegenomen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt – per interruptie – of ook naar alle effecten van het STOP-principe is gekeken.

Wethouder Krabbendam legt uit dat dit allemaal moet worden meegenomen. Uiteindelijk moet er een betere situatie ontstaan.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vindt het wel vreemd dat nu al gestuurd wordt op het STOP-principe. Waarom wordt niet in het algemeen naar de reconstructie gekeken?

Wethouder Krabbendam legt uit dat de Tongerseweg nu een pijpenla is, die uitnodigt tot hard rijden. Dat leidt tot verkeersonveilige situaties. Daarom moet men toe naar een andere inrichting van de weg. Het wegprofiel moet ook passen bij de maximumsnelheid, anders handhaaft de politie ook niet. Daarom is het STOP-principe hierop een antwoord. Het STOP-principe staat ook in het coalitieakkoord.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt of er ook geld is om ook de fundering van de weg aan te pakken.

Wethouder Krabbendam antwoordt bevestigend. Het geld is gereserveerd, maar nog niet gevoteerd. Het college zal dit nog aan de raad gaan vragen.



De **PvdA** (Van Ham) vraagt om een korte schorsing.

De voorzitter schorst de vergadering.

Schorsing 22.52 – 22.58 uur

De voorzitter hervat de vergadering en geeft het woord aan de PvdA.

De **PvdA** (Van Ham) legt uit dat het amendement van de PvdA ongewijzigd blijft.

De voorzitter vraagt of het agendapunt vanavond nog wordt afgemaakt. Het is immers al 23.00 uur. Aldus wordt afgesproken.

Tweede termijn

Het **CDA** (Van Loo) vindt het jammer dat de wethouder aangeeft dat na tien jaar de resultaten van het onderzoek nog steeds valide zijn en dat een rondweg niet kan. Het CDA zal het amendement in stemming brengen.

50PLUS (Van Est) dankt de wethouder. De fractie maakt andere afwegingen.

De voorzitter sluit de beraadslaging en wil overgaan tot de stemming.

De **PvdA** (Fokke) heeft afgelopen week overleg gehad met de griffier. Mevrouw Fokke woont aan de Tongerseweg en zij zal daarom nu de raadzaal verlaten.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt om een hoofdelijke stemming met handopsteking.

De voorzitter vraagt wat de raad daarvan vindt.

D66 (Demas) vraagt aan de voorzitter of digitaal stemmen niet hetzelfde is.

De voorzitter stelt vast dat PVM in de minderheid is.

De **PvdA** (Van Ham) en de **Sociaal Actieve Burgerpartij** (Gorren) geven aan dat in het reglement van orde staat dat een dergelijk verzoek van een raadslid gehonoreerd moet worden.

De **VVD** (Severijns) vraagt om dit na te kijken.

De voorzitter antwoordt dat dit in de Gemeentewet staat.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt om een korte schorsing om dit uit te zoeken.

De plaatsvervangende griffier adviseert om een hoofdelijke stemming met handopsteking te doen. Deze discussie wordt inderdaad momenteel gevoerd.

De voorzitter vraagt wat PVM precies wil.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) wil dit alleen graag doen bij het amendement van GroenLinks.

GroenLinks (Van der Gugten) wil toch liever digitaal stemmen vanwege een juiste registratie in het verslag.

De voorzitter legt het systeem uit. Er is dus geen verschil. De voorzitter deelt mee dat over het amendement van GroenLinks een hoofdelijke stemming met handopsteking wordt gedaan.

De voorzitter opent de stemming over het amendement van 50PLUS. De voorzitter stelt vast dat 11 stemmen voor en 24 stemmen tegen zijn uitgebracht. Het amendement van 50PLUS is daarmee verworpen. Aldus besloten.

De voorzitter opent de stemming over het amendement van de PvdA. De voorzitter stelt vast dat 14 stemmen voor en 21 stemmen tegen zijn uitgebracht. Het amendement van de PvdA is daarmee verworpen. Aldus besloten.

De voorzitter opent de stemming over het amendement van het CDA. De voorzitter stelt vast dat 11 stemmen voor en 24 stemmen tegen zijn uitgebracht. Het amendement van het CDA is daarmee verworpen. Aldus besloten.

De voorzitter schorst de vergadering heel kort voor het kiezen van het nummer.

Schorsing 23.08 – 23.09 uur

De voorzitter hervat de vergadering en opent de stemming over het amendement van GroenLinks. Er is digitaal een nummer gegenereerd. Dat is nummer 25, mevrouw Schut.

De **SP** (Schut) stemt voor.



Partij Veilig Maastricht (Meese) stemt tegen.
Partij Veilig Maastricht (Garnier) stemt tegen.
De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) stemt tegen.
GroenLinks (Passenier) stemt voor.
Het **CDA** (Peeters) stemt voor. Dit is een verbetering.
D66 (Politsch) stemt voor.
De **VVD** (Severijns) stemt voor.
De **PvdA** (Slangen) stemt tegen.
Partij Veilig Maastricht (Smeets) stemt tegen.
Het **CDA** (Steijns) stemt voor.
D66 (Wijnands) stemt voor.
De **SPM** (Willems) stemt voor.
De **VVD** (Van de Wouw) stemt voor.
D66 (Barendse) stemt voor.
De **PVV** (Betsch) stemt tegen.
De **SPM** (Boelen) stemt voor.
Het **CDA** (Brüll) stemt voor.
D66 (Demas) stemt voor.
50PLUS (Van Est) stemt tegen.
D66 (Pas) stemt voor.
De **PVV** (Geurts) stemt tegen.
De **Sociaal Actieve Burgerpartij** (Gorren) stemt tegen.
GroenLinks (Van der Gugten) stemt voor.
De **SPM** (Habets) stemt voor.
De **PvdA** (Van Ham) stemt tegen.
Het **CDA** (Van der Heijden) stemt voor.
GroenLinks (Hermens) stemt voor.
Het **CDA** (J. Janssen) stemt voor.
GroenLinks (M. Janssen) stemt voor.
GroenLinks (Korsten) stemt voor.
De **VVD** (Limpens) stemt voor.
Het **CDA** (Van Loo) stemt voor. Dit is een verbetering.
Groep Alexander Lurvink (Lurvink) stemt tegen.
Groep Maassen (Maassen) stemt tegen.

De voorzitter stelt vast dat 23 stemmen voor en 12 stemmen tegen zijn uitgebracht. Het amendement van GroenLinks is daarmee aangenomen. Aldus besloten.

De voorzitter opent de stemming over de motie van 50PLUS. De voorzitter stelt vast dat 8 stemmen voor en 27 stemmen tegen zijn uitgebracht. De motie van 50PLUS is daarmee verworpen. Aldus besloten.

De voorzitter opent de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel. De voorzitter stelt vast dat 23 stemmen voor en 12 stemmen tegen zijn uitgebracht. Het geamendeerde raadsvoorstel is daarmee aangenomen. Aldus besloten.

De voorzitter vraagt wat de raad wil doen met de twee PVM-moties. De voorzitter stelt vast dat die op een ander moment in de raad aan de orde komen. De griffie zal een datum in overleg met het presidium prikken.

8. Motie PVM Armoede app

Niet aan de orde gekomen.

9. Motie PVM Nieuwe straatnamen

Niet aan de orde gekomen.

De voorzitter sluit onder dankzegging de vergadering om 23.12 uur.

