

Verslag Domeinvergadering Fysiek Raadzaal d.d. 1 februari 2022

Verslag: Het Notuleercentrum

Domeinvoorzitter: De heer Betsch

College: Burgemeester Penn-te Strake (agendapunt 2), wethouder Krabbendam (bij agendapunt 1 tot en met 8), wethouder Peeters (van agendapunt 3 tot en met 8) en wethouder Aarts (van agendapunt 3 tot en met 6)

Domeingriffier: Mevr. Heijboer

Ambtelijke ondersteuning: Dhr. Kooijman (agendapunt 6), mevr. De Jong (agendapunt 7) en dhr. Kruchten (agendapunt 8)

Aanwezige fracties (14): CDA, SPM, GroenLinks, D66, PvdA, VVD, Partij Veilig Maastricht, PVV, SAB, 50PLUS, Liberale Partij Maastricht, Groep Gunther, Lijst Imgriet Habets, Groep Maassen

Niet aanwezige fracties: Groep Alexander Lurvink, SP

Aanwezige domeinleden (20): Mat Brüll (CDA), Willy Quaaden (CDA), Jan Janssen (CDA), Ria Makatita (SPM), Henny Willems (SPM), Coen van der Gugten (GL), Saskia Hermens (GL), Harry Schouten (GL), Johan Pas (D66) op aanvraag, Richard Wijnands (D66), Henri Borgignons (PvdA), Jurgen van Heertum (VVD), Jo Smeets (Partij Veilig Maastricht), Alain Garnier (Partij Veilig Maastricht), Jos Martin (SAB), Willy Bronckers (50PLUS), Kitty Nuyts (LPM), John Gunther (GG), Simona Maassen (Groen Maassen), Imgriet Habets (Lijst Imgriet Habets)

Aanwezige (raads)leden tribune: Tiny Meese (PVM), Christel van Gool (PvdA)

Insprekers: Agendapunt 2: Dhr. Cussel en dhr. Weijers (Arriva), dhr. Paulus (Koninklijke Horeca Nederland afdeling Maastricht/ Heuvelland), mevr. Beek (SoDelicious), mevr. Willems (Designhotel Maastricht), dhr. Lucker (Provincie Limburg), dhr. Martens (buurtplatform Céramique), dhr. Beuker (buurtplatform Wyck), dhr. Moenen en mevr. Joskin-Vonk (stichting Leefbaarheid Sint Maartenslaan), mevr. Maks (buurtbewoner), dhr. Theunissen (Stichting BAB, Bewonersbelangen Alexander Battalaan), dhr. Ten Haaf (Centrummanagement Maastricht)

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen van harte welkom om 17.02 uur bij deze laatste Domeinvergadering Fysiek. De voorzitter stelt vast dat het quorum is behaald. De voorzitter deelt mee dat mevrouw Fokke (PvdA) en mevrouw Schut (SP) afwezig zijn. Beiden zijn in afwachting van een coronatest van een huisgenoot. De heer Pas is bij wijze van uitzondering woordvoerder van D66.

CDA (Janssen) heeft een verklaring die door de heer Brüll (CDA) op schrift is gesteld en die vanwege werkzaamheden later komt. Het CDA betreurt dat de agendacommissie de visie en vooruitgang van het belangrijke dossier TregaZinkwit van de agenda heeft gehaald. Het stuk betrof een terugkoppeling van de voortgang, zonder stukken voor een eventueel besluit. De regel van twaalf dagen voor de vergadering had dus anders geïnterpreteerd kunnen worden, ook omdat Limmel en de raad graag van de voortgang in kennis worden gesteld.

De voorzitter neemt daarvan akte.

PvdA (Borgignons) heeft contact gehad met het CDA. Het zou inderdaad fijn zijn indien de voortgang van dit belangrijke dossier vandaag besproken had kunnen worden. De behandeling moet zo snel mogelijk worden gedaan, liefst vandaag.

De voorzitter geeft het woord aan wethouder Krabbendam.

Wethouder Krabbendam heeft een presentatie gereed. Die presentatie is echter door de agendacommissie van de agenda gehaald. De wethouder kan eventueel de mondelinge vraag straks beantwoorden of aan de hand van de presentatie de vragen beantwoorden. De domeinvergadering kan die keuze maken.

PvdA (Borgignons) is het hiermee eens. Dit onderwerp kan vandaag worden behandeld.

Liberalen Partij Maastricht (Nuyts) zou graag vandaag van de presentatie kennis willen nemen. Maar misschien kan dat ook op een ander moment?

De voorzitter legt uit dat men inderdaad ook op een ander moment een informatiesessie zou kunnen plannen. De voorzitter vraagt de mening van de aanwezige fracties.

GroenLinks, PvdA, Groep Gunther, Liberale Partij Maastricht, SPM, VVD, Partij Veilig Maastricht, 50PLUS, CDA, SAB, D66 en **Lijst Imgriet Habets** willen de presentatie graag vanavond op de agenda zetten.

De voorzitter concludeert dat de informatiesessie Gebiedsvisie TregaZinkwit als agendapunt 8 aan de agenda wordt toegevoegd. De agenda wordt aldus vastgesteld.

Wethouder Krabbendam zal de ambtenaar naar de vergadering laten komen.

De voorzitter schorst de vergadering vanwege technische problemen met de livestream.

Schorsing

De voorzitter hervat de vergadering. Het publiek kan de vergadering volgen via de livestream. De voorzitter legt de vergaderorde uit en vraagt aandacht voor de coronamaatregelen.

2. Stadsronde: Stationsstraat

De voorzitter deelt mee dat bij de behandeling van de begroting in november 2021 een motie van D66 over een pilot terrassen in de Stationsstraat is aangenomen. Onlangs heeft een hertelling plaatsgevonden en wederom is de motie aangenomen. GroenLinks heeft mede naar aanleiding van een brief van Arriva een stadsronde aangevraagd en de domeinleden hebben dit verzoek gehonoreerd. Daaruit blijkt dat het domein de verschillende meningen vanuit de stad nog willen horen. Deze stadsronde doet echter voorlopig niets af aan de motie die is aangenomen. Het college moet die motie uitvoeren. De bedoeling van een stadsronde is vooral om met elkaar in gesprek te gaan. Er zijn ook verschillende bijdragen ingestuurd. Verder heeft het college afgelopen vrijdag nog een raadsinformatiebrief en een rapport over de verkeersintensiteit naar de raad gestuurd. Vanwege de coronamaatregelen is ervoor gekozen om de insprekers en deelnemers digitaal via Teams aanwezig te laten zijn. Dit vergt enige aanpassing van iedereen en de voorzitter vraagt hiervoor begrip. De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de insprekers.

De heer Cussel spreekt samen met collega's in namens Arriva. De heer Cussel dankt om te mogen inspreken. In de afgelopen drie jaar is al vaker constructief met de gemeente en de opdrachtgever, de Provincie Limburg gesproken over de wensen en mogelijkheden rondom de Stationsstraat. De aangenomen motie brengt Arriva professioneel en als vervoerder in een lastig parket. De feiten rondom het aantal buspassages in de Stationsstraat zijn ook door de gemeente recent in een onafhankelijk onderzoek getoetst. In een schrijven vanuit de gemeente wordt gezegd dat Arriva hoog van de toren zou blazen. De eerder aangeleverde getallen komen echter exact overeen met de uitgevoerde tellingen. Het steekt dat niet alles zo maar van Arriva wordt aangenomen. Het hoge aantal buspassages van 870 per dag in relatie tot het langzame verkeer vormt een zeer groot veiligheidsrisico. De juridische aansprakelijkheid ligt bij een aanrijding tussen bus en voetganger bij het motorvoertuig. Arriva moet collega's een veilige werkomgeving bieden, maar ook veiligheid op straat bieden. Binnenstedelijke aanrijdingen vormen niet alleen een financieel risico, maar ook een groot emotioneel risico. Verder is het plannen van een dienstregeling een minutenkwestie. Arriva biedt haar klanten een ketenreis. De plannen rondom de Stationsstraat veroorzaken een groot vertrapingsrisico voor de reiziger, bijvoorbeeld bij de

aansluiting met de trein. Indien de pilot leidt tot een ander eindbeeld van de Stationsstraat, zal ook mogelijk de bus uit de Stationsstraat verdwijnen. Omrijden leidt tot meer kilometers, meer uren, extra voertuigen en omzetsderving. Dat is samen met de Provincie gecalculeerd op een bedrag van € 600.000 per jaar. Indien Arriva dat bedrag niet als een jaarlijkse extra bijdrage ontvangt, zal het voorzieningenniveau in Limburg worden afgeschaald, waarbij de stad Maastricht een groot aandeel heeft en het voorzieningenniveau in Maastricht navenant zal afnemen. Arriva is geen klagende partij. Arriva is altijd bereid om mee te denken en heeft dat ook altijd gedaan. Arriva is een trotse vervoerder in Limburg en staat iedere dag voor kwaliteit en wil graag een ketenreis aanbieden tegen acceptabele kosten.

De heer Paulus van de Koninklijke Horeca Nederland neemt aan dat iedereen zijn brief heeft gelezen. De heer Paulus stelt vast dat de motie voor de pilot in de Stationsstraat tot twee keer toe is aangenomen. Die motie moet dus uitgevoerd worden. Sinds vorige week heeft de gemeente Maastricht ook een nieuwe terrassennota, die tot stand is gekomen met veel participatie van stakeholders. Een van de belangrijkste beginselen van die nota is het leveren van maatwerk op specifieke plaatsen in de stad. De Stationsstraat is bij uitstek een locatie met uitdagingen en dus een locatie waar specifiek maatwerk nodig is. Verder tekent Arriva aan de voorkant al allerlei bezwaren aan, terwijl de uiteindelijke situatie nog niet bekend is. De heer Paulus heeft begrip voor de uitleg van Arriva, maar Arriva maakt wel veel aannames. Verder gaat het om een pilot en dus een tijdelijke situatie. De heer Paulus roept iedereen op om naar uitdagingen te kijken en samen in overleg te gaan. De heer Paulus benadrukt dat de Stationsstraat de ingang is van de stad. Een prettig verblijf is belangrijk, ook voor de langzaamverkeersdeelnemer, dus de voetganger. Dat heeft ook een positief effect op de rest van Wyck. Koninklijke Horeca Nederland is hiervan een groot voorstander.

Mevrouw Beek van SoDelicious vraagt namens een aantal ondernemers uit de Stationsstraat aandacht voor de belangen van kleine ondernemers. Het was in de afgelopen jaren een lastig proces met de gemeente. Al jaren wordt nagedacht over de invulling van de Stationsstraat. Vorig jaar is nog tijdens de besprekingen een pilot afgeketst. Nu is tweemaal een motie ingediend, maar wordt weer niet over de invulling van de pilot met de ondernemers gesproken. De pilot raakt echter wel het hart van de ondernemers. De hoop is voor ondernemers tweeledig. Terrassen in de Stationsstraat zullen echt een verademing zijn voor de stad, want dan gebeurt meteen iets voor mensen die uit de trein stappen. Daarnaast hebben de verbouwingen in de Stationsstraat in de afgelopen jaren de ondernemers veel pijn gedaan. Daarna kwam corona en was in de Stationsstraat weinig mogelijk qua versoepelingen rondom de terrassen. De mogelijkheid van terrassen op de middenberm is daarom een belangrijk lichtpuntje. Veiligheid is voor de ondernemers ook van groot belang. De ondernemers hebben al een aantal opties voor een pilot aangedragen, zoals een zebrapad en het beperken van de oversteekmogelijkheden. Verder is eerder ook al gekozen voor een omleiding van de bussen. Waarom kan een busomleiding geen onderdeel zijn van deze pilot? De pilot kan ook dienstdoen als leermoment voor toekomstige vraagstukken. Mevrouw Beek hoopt dat de pilot kan doorgaan en zij wil de invulling daarvan graag samen met alle betrokkenen doen.

Mevrouw Willems van Designhotel Maastricht is relatief nieuw in haar functie en kijkt naar het proces vanaf een afstand. Men moet de Stationsstraat eigenlijk een soort petit Paris zien worden. De realiteit is echter dat de voetgangers op het trottoir lopen en dat de middenberm voor de stalling van fietsen wordt gebruikt. Het flaneren gebeurt dus niet op de middenberm. Er zijn ook genoeg ondernemers die hun terras hierop graag willen uitstellen. Voor bezoekers, bewoners en voorbijgangers is dit een toplocatie en Wyck zal daardoor meer charme krijgen. De veiligheid staat voor mevrouw Willems ook voorop. Het omrijden van bussen kan inderdaad een mogelijkheid zijn. Mevrouw Willems wil graag kijken naar de mogelijkheden. In Parijs rijdt bijvoorbeeld ook allerlei vervoer door elkaar heen. Is men in Nederland niet iets te beschermend? Mevrouw Willems voorziet daarin totaal geen overlast. Momenteel is er bijvoorbeeld meer overlast door drugsdealers en mensen op terrassen zouden die dealers kunnen weggagen. Mevrouw Willems sluit verder aan bij de opmerkingen van de heer Paulus en mevrouw Beek.

De heer Lucker doet het concessie management binnen de Provincie Limburg. De Provincie is de opdrachtgevende partij voor Arriva die het mooie openbaar vervoer in Limburg vormgeeft. De Provincie Limburg heeft begrip voor het standpunt van de horeca en de ondernemers, maar de Stationsstraat is een cruciale ader voor het busvervoer van Arriva. Een eventuele omleiding zal bij Arriva schade veroorzaken van meer dan € 600.000 en die schade kan niet op de Provincie Limburg worden verhaald. De Provincie heeft al een zwaar jaar achter de rug in verband met corona. Het openblijven van de Stationsstraat is van cruciaal belang voor de doorstroming. De provincie wil graag meedenken over andere oplossingen, maar op dit moment is het met name vanuit de veiligheid niet verantwoord om de Stationsstraat af te sluiten.

De heer Martins van Buurtplatform Céramique heeft een reactie gestuurd waarin de Stationsstraat is vergeleken met de Ramblas in Barcelona. Onder de Ramblas ligt een metrolijn waardoor op de Ramblas

ongeveer de helft van de bussen rijdt die nu door de Stationsstraat gaan. Verder is de Stationsstraat een stuk smaller qua profiel dan de Ramblas. De druk op de Stationsstraat is dus veel groter. Ten aanzien van de mogelijke omleidingen, merkt de heer Martins op dat het doel van het openbaar vervoer het bedienen van halteplaatsen is. De haltes bij de kruising van de Wilhelminasingel en de Stationsstraat en bij Centre Céramique kunnen door de omleiding niet meer aangedaan worden, indien de bus wordt omgeleid via de Sphinxlunet. De heer Martins stelt voor om de buslijnen te splitsen met eenrichtingsverkeer door de Stationsstraat naar het station en vanaf het busstation naar de Wilhelminasingel, een richting door de Sint Maartenslaan. In totaal blijven de aantallen bussen in de Sint Maartenslaan en de Stationsstraat ongeveer gelijk aan de huidige aantallen, maar op de Stationsstraat komt meer ruimte. Het Buurtplatform Céramique stelt voor om na de pilot de busstrook in het midden te maken en dat aan de gevels de terrassen een plek krijgen. De pilot kan voor een analyse en een evaluatie worden gebruikt.

De heer Beukers van Buurtplatform Wyck is al jarenlang in overleg met de gemeente en de ondernemersverenigingen, onder andere over de fietsenstalling en de herinrichting van de Stationsstraat. De Ramblas-motie is al vaker besproken met bewoners en met buurtplatforms. De conclusie is daar getrokken dat het onveilig is. De heer Beukers vindt de gang van zaken rondom de motie van november, waarbij geen enkele bewoners is betrokken en geen inspraak is geweest, vreemd. De gehele inspraak wordt zo compleet genegeerd en dat kan niet de bedoeling zijn. De heer Beukers verzoekt alle partijen om consistent te besturen. Daarbij kan gesproken worden over de mogelijkheden, maar het is merkwaardig dat nu wordt gezegd dat de pilot wordt gestart. Bovendien heeft de herinrichting ook al gezorgd voor een verkeersluwere Stationsstraat. De trottoirs zijn ruimschoots verbreed. Er is dus al enorm veel ruimte voor terrassen bijgekomen. Waar gaat het eigenlijk over?

De heer Moenen spreekt namens de stichting Behoud Leefbaarheid Sint Maartenslaan en is verbaasd over de D66-motie. Het is duidelijk dat ondernemers willen ondernemen, maar veel ondernemers wonen waarschijnlijk niet in de stationsomgeving. Men realiseert zich niet dat dit soort keuzes een enorme impact hebben op het welzijn en de leefbaarheid van de straten in de stationsomgeving. De gemeente heeft altijd beloofd dat er nog diverse onderzoeken zouden worden verricht ten aanzien van de verkeersmobiliteit in de stationsomgeving. Wethouder Krabbendam heeft altijd het standpunt gehuldigd dat de Sint Maartenslaan niet het afvoerputje van het openbaar vervoer in de stationsomgeving mag worden. Dit wringt nu ook het DSM-kantoor in beeld is gekomen, waardoor ook de verkeerdruk zal toenemen. Het gemak waarmee de problemen van de stadsbussen opzij worden geschoven is ook verontrustend. Men roept te gemakkelijk dat de bussen vanwege veiligheid maar door de Sint Maartenslaan moeten gaan rijden. Momenteel rijden al 925 bussen per dag door de Sint Maartenslaan, los van het vrachtverkeer, de taxi's en de kleine bestelbussen. Dat aantal is niet te onderschatten, zelfs als het elektrische bussen zijn, die ook zwaar zijn en veel trillingen veroorzaken. Het gevolg van de motie kan zijn dat nog meer bussen door de Sint Maartenslaan gaan rijden. Dat is voor de stichting Behoud Leefbaarheid Sint Maartenslaan geen optie, zelfs niet als het een pilot betreft. De bewoners zijn in dezen volkomen genegeerd. Waarom gaat de gemeenteraad niet verder met het wachten op resultaten van de diverse onderzoeken rondom de mobiliteitsproblematiek bij de stationsomgeving? Waarom wordt een ad-hocbesluit genomen dat haaks staat op hetgeen aan de bewoners voortdurend is voorgehouden? De heer Moenen vraagt aan de politiek om tot een duidelijke visie te komen voor de stationsomgeving met gelijke lasten voor iedereen. Kan de Maastrichtse politiek afstappen van de tussendoorbeslissingen die gericht zijn op de korte termijn? De bewoners in de stationsomgeving worden zo steeds meer weggejaagd ten faveure van toeristen, studenten en de bourgondische uitstraling die toch zo belangrijk is voor Maastricht. Het vertrouwen van de burgers in de politiek daalt hiermee tot een nulpunt. De stichting Behoud Leefbaarheid Sint Maartenslaan hoopt dat de gemeenteraad dit ad-hocbesluit terugdraait en voortgang maakt met het in samenspraak ontwikkelen van de eerder gepresenteerde mobiliteitsplannen.

De heer Theunissen spreekt namens stichting BAB, Bewonersbelangen Alexander Battalaan en vertegenwoordigt ruim zeventig huishoudens in de buurt van de Alexander Battalaan. Stichting BAB staat voor balans. Het gaat om een goed samenspel tussen alle stakeholders. De heer Theunissen vraagt met name aandacht voor die samenhang. De laatste jaren is de buurt geconfronteerd met een aantal projecten in Wyck, zoals de renovatie van het busstation, de Colonel, de P&R aan de Parallelweg en de ondergrondse fietsenstalling. Wellicht wordt de spoorovergang nog gesloten. Verder komt het DSM-kantoor naar Maastricht. Stichting BAB mist bij al deze projecten de integrale aanpak. Projecten zijn niet zonder consequenties en daarbij is de balans vaak zoek. Stichting BAB is niet tegen het upgraden van de Stationsstraat, maar dit moet wel in een brede context worden aangepakt. De consequenties van het horecaproject liggen dadelijk weer bij de bewoners. De jacht op de fietsen in de Stationsstraat zal toenemen en daarmee een toename van overlast in de woonstraten. Overall staan met name Swap-fietsen van studenten geparkeerd die in de weekenden naar huis gaan. Dat is een probleem. Verder werd vroeger in de Stationsstraat een mooie markt op zaterdag georganiseerd. Die markt bracht levendigheid, maar is helaas verdwenen vanwege de verkeerssituatie ter

plaats. Het is belangrijk om deze motie niet als een solitair autonoom proces te zien. Stichting BAB praat graag mee over de ontwikkelingen rondom de Stationsstraat.

Mevrouw Maks, buurtbewoonster van de Sphinxlunet sluit aan bij de opmerkingen van de heer Beuker en de heer Moenen. Mevrouw Maks begrijpt niet goed waartoe deze pilot dient. Er zijn immers al genoeg problemen rondom het busverkeer. Het uitwijken van bussen, onder andere naar de Sphinxlunet is onverteerbaar. De Sphinxlunet ervaart al veel verkeersoverlast waaraan iets gedaan moet worden. Er zijn al 5.000 verkeersbewegingen in een zeer smalle straat. De Sphinxlunet draagt dus al veel lasten. Verder is de uitstraling van de Stationsstraat met de middenberm prachtig. Daar is bovendien al ruimte voor terrassen. Is het nodig dat Maastricht nog meer terrassen krijgt? Is hierbij geen sprake van verdringing? De pilot op zich is niet zo bezwaarlijk, maar de uitkomsten kunnen dat wel worden. Mevrouw Maks vraagt om de pilot eventueel te combineren met een pilot rondom het sluiten van de Duitse Poort. Een andere mogelijkheid is om een kiosk op de middenberm te plaatsen, want dan hoeven de mensen niet zo vaak over te steken. Dat maakt het veiliger.

De heer Ten Haaf van het Centrum Management Maastricht stelt vast dat er een enorme behoefte is om met elkaar in gesprek te gaan over de toekomst van Wyck. Het Centrum Management Maastricht is van mening dat een integrale aanpak op zijn plaats is. Deze pilot kan daarvan een hoeksteen worden. Het Centrummanagement Maastricht steunt daarom de pilot van harte, omdat Wyck in de afgelopen jaren een moeilijke positie heeft gekregen. De stad schreeuwt vanwege het kleine centrum om spreiding. Wyck is een pareltje en kan met deze pilot tot volle bloei komen. Veel mensen die aankomen lopen meteen door naar de Servaasbrug, in de gedachte dat daar het centrum begint. Hier ligt de uitdaging om Wyck een onderdeel te laten worden van het centrum en spreiding mogelijk te maken. Verder heeft mevrouw Maks inderdaad gelijk. Op enig moment is er een voldoende aanbod aan horecaterrassen in de stad. Verdringing moet inderdaad voorkomen worden, maar dit is wel een kans voor Wyck. Dit voorstel heeft een enorme toegevoegde waarde. Verder blaast Arriva hoog van de toren door te zwaaien met een cheque van € 600.000, terwijl op andere plekken in de stad een lijn wordt geschrapt zonder enige vorm van compensatie. Daarnaast kan niemand iets inbrengen tegen de opmerkingen over veiligheid. Jarenlang was er echter een markt in de middenberm en toen is nooit een ongeluk gebeurd. Mensen zien heus wel wanneer zij veilig kunnen oversteken. Bussen kunnen ook gewoon op dezelfde manier blijven rijden naar het station. Het Centrummanagement Maastricht ziet uit naar de uitvoering van de pilot.

De voorzitter biedt nu de gelegenheid om vragen te stellen. Als eerste de vragen voor Arriva.

GroenLinks (Schouten) merkt op dat Arriva al jaren over de Markt rijdt. Wat maakt dat Arriva zo bezorgd is over de Stationsstraat, terwijl er relatief weinig problemen zijn op de Markt? Welke factoren zouden kunnen leiden tot een succes van deze pilot?

Liberalen Partij Maastricht (Nuyts) neemt aan dat de claim van Arriva goed is berekend. Arriva heeft een concessie tot 2031. De motie fietst dwars door deze concessie heen. Heeft D66 ooit de kanttekeningen van de motie met Arriva besproken? De raad hecht veel belang aan burgerparticipatie. Dat betekent dat de raad haar oor te luisteren legt voordat iets wordt gelanceerd. Hoe is Arriva benaderd door D66? Heeft D66 haar huiswerk goed gemaakt? Komt de claim van Arriva richting de gemeente?

Partij Veilig Maastricht (Smeets) sluit aan bij de vraag van GroenLinks over de Markt. Hoe denkt Arriva over de markt in Wyck en de nieuwe fietsenstalling? Vormt de fietsenstalling geen gevaar? Arriva rijdt in negen provincies en dertien andere Europese landen. Zijn er echt geen vergelijkbare locaties?

D66 (Pas) heeft geen contact gehad met Arriva. In de motie staat als eerste beslispunt, het college op te dragen een pilot met terrassen in de middenberm van de Stationsstraat voor te bereiden en in overleg te treden met horecaondernemers en de bewoners in het betreffende deel van de Stationsstraat en stationsomgeving. De heer Cussel refereert nu aan de brief vanuit de gemeenteraad, ondertekend door de heer Pas. De heer Cussel was hierover verbaasd. D66 vindt het jammer dat Arriva niet op die brief heeft gereageerd. Waarop is het bedrag van € 600.000 gebaseerd? Is dat alleen de omrijtijd? D66 is van mening dat Arriva beneden alle peil acteert. Hopelijk kan Arriva wat meer duidelijkheid scheppen. D66 sluit aan bij de vragen van GroenLinks en Partij Veilig Maastricht.

Lijst Imgriet Habets (Habets) merkt op dat in de pilot niet wordt gesproken over een andere busroute. In hoeverre is Arriva bereid om de motie in te vullen en dus de huidige busroute te handhaven? Indien Arriva hiertoe niet bereid is, kan Maastricht dan eventueel een andere vervoerder daarvoor te benaderen? Momenteel is immers sprake van een monopoliepositie.

SPM (Willems) merkt op dat Arriva tijdens de verbouwing van de fietsstalling een andere route heeft gereden. Is dit verhaald op de gemeente Maastricht of is dat met een gesloten beurs gebeurd?

De heer Cussel stelt vast dat veel vragen worden gesteld. Arriva stelt zich sportief op door deelname aan deze stadsronde. De heer Cussel voelt zich niet senang om allerlei detailvragen te bespreken. Die vragen zouden op een ander moment besproken kunnen worden. Arriva is ook al twee, drie jaar in gesprek met de Provincie Limburg. Het openbaar vervoer is in de provincie Limburg gegund door de Provincie Limburg aan Arriva. Arriva heeft dus een juridische relatie met de Provincie Limburg. Verder spreekt Arriva natuurlijk ook met alle stakeholders. De heer Cussel was verbaasd dat het aantal ritten nog een keer is getoetst in het onderzoek. Arriva is een professionele organisatie en het is vervelend dat Arriva nu in de hoek wordt neergezet als de grote boosdoener. Indien de spelregels worden veranderd tijdens het spel, heeft dat een implicatie. Arriva is een commerciële organisatie en de heer Cussel komt voor die belangen op. Dat mag men niet verwarren met onwil. Arriva is altijd en overal bereid om mee te bewegen en mee te denken. Arriva zal dat ook altijd doen. Arriva verwacht echter ook van ondernemers dat men begrijpt dat Arriva opkomt voor haar belangen. Indien de pilot uiteindelijk leidt tot omrijden, dient Arriva die businesscase in bij de Provincie Limburg. Het is een onderdeel van het contract om daarover te spreken. Omrijden kost minuten en dan moet de hele dienstregeling aangepast worden. Arriva zal dan in overleg gaan met de opdrachtgever. De Provincie Limburg heeft vandaag ook ingesproken en een duidelijk statement gemaakt over waar de kosten vallen. De gemeenteraad heeft uiteindelijk een motie aangenomen en besloten dat dit kan. Arriva gaat daar niet over. In antwoord op Partij Veilig Maastricht legt de heer Cussel uit dat er wel degelijk andere vergelijkbare plekken zijn. Arriva zal echter nooit afdoen aan veiligheid.

De heer Weijers, vervoerkundig ontwikkelaar van Arriva geeft uitleg over de situatie op de Markt. Die vergelijking is begrijpelijk. Bussen manoeuvreren daar stapvoets. Het is aan de professionaliteit van de chauffeurs te danken dat daar relatief weinig ongelukken gebeuren. Dat is echter geen wenselijke situatie en hierover is overleg met de gemeente Maastricht. De intentie op langere termijn is het verleggen van de ov-as via de Boschstraat en het Bassin. Dat was oorspronkelijk in samenhang met het tramtracé. Verder vormt de ingang van de fietsenstalling in de Stationsstraat momenteel een risico. Gelukkig heeft dit nog niet tot ernstige aanrijdingen geleid. Arriva is vaak juridisch aansprakelijk, vanwege de bescherming van het langzame verkeer. Daarnaast was de bouw van de fietsenstalling aangekondigd in het programma van eisen voorafgaand aan deze concessie en dus bij de inschrijving al deels voorzien. Ten aanzien van de € 600.000 jaarlijks legt de heer Weijers uit dat omrijden via de Sint Maartenslaan of via de Sphinxlunet meer kilometers inhoudt en dan geldt de wet van de grote getallen. Dan zijn ook meer voertuigen nodig voor het bieden van dezelfde kwaliteit van dienstregeling. Daarnaast daalt de kwaliteit van het reizigersproduct. De reistijd wordt langer en reizigers maken dan andere afwegingen. Dat gemis aan reizigers kan men ook kwantificeren. Dat komt ongeveer uit op een bedrag van € 600.000 op jaarbasis.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) herhaalt de vraag over vergelijkbare situaties. Arriva rijdt in negen provincies en dertien andere Europese landen.

D66 (Pas) is van mening dat de spelregels niet veranderd zijn. De bussen moeten immers niet weg uit de Stationsstraat. De heer Cussel doet veel aannames, maar Arriva moet wel de kerk in het midden laten. In dit geval is dat de Stationsstraat.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) was niet voor de motie. Vijftien jaar geleden is dit plan ook al eens getoetst. Toen heeft de fractie wel haar huiswerk gemaakt. Dit is toen van tevoren getoetst en vanwege de knelpunten is dat toen niet doorgezet. Een motie moet sowieso uitvoerbaar zijn. Krijgt men filevorming indien de bussen langzamer moeten rijden? Bussen moeten nu eenmaal bij het station zijn. De Liberale Partij Maastricht richt zich met name op het stuk bij het station. Wat gebeurt daar?

De heer Cussel legt uit dat er wel degelijk vergelijkbare situaties zijn. Het belang van reizigers is dat het openbaar vervoer aansluitingen biedt. De Stationsstraat is een cruciale knoop in het openbaar vervoer richting station. De motie behelst inderdaad een pilot waarbij de bussen niet weggaan uit de Stationsstraat. Arriva maakt echter een doorkijkje naar de toekomst. Daarnaast is 100% zeker dat de snelheid in de Stationsstraat aangepast moet worden omwille van de verkeersveiligheid. Dat betekent dat het kaartenhuis instort. Er komt geen filevorming, maar de aansluitingen komen wel in het geding. Arriva heeft ook een contract gesloten waarin andere eisen staan. De spelregels zullen niet gewijzigd zijn, maar de uitkomst van het spel wordt wel anders. Arriva zal dan in gesprek moeten met de opdrachtgever over een aanpassing in het contract.

GroenLinks (Schouten) is blij met deze wisseling van argumenten. Deze stadsronde had moeten plaatsvinden voordat over de motie werd gestemd. GroenLinks begrijpt dat Arriva door blijft rijden op een lagere snelheid.

Hoe moet de pilot beoordeeld worden vanuit de visie van Arriva?

De heer Cussel legt uit dat de kosten en gevolgen van en voor de dienstverlening, de punctualiteit en de aansluitgaranties op het vervolgtraject criteria voor Arriva zijn. Het zit 100% op kwaliteit.

Mevrouw Beek benadrukt dat de veiligheid belangrijk is. Misschien kan men in de pilot opnemen dat, indien de veiligheid in het gedrang komt, de pilot tussentijds kan worden beëindigd? Zijn er nog andere opties voor het halteren van de bussen? Kunnen de bussen stoppen op de Wilhelminasingel en niet meer die bocht maken naar het station? Reizigers kunnen van daaruit naar het station lopen.

De heer Cussel legt nogmaals uit dat de casus Ramblas Arriva een beetje overkomt. Arriva is een commerciële organisatie en leeft van het ondernemerschap. Arriva wil ook altijd meedenken.

Lijst Imgriet Habets (Habets) is blij dat veel partijen samen willen zitten. De spelregels worden nu gewijzigd, maar er wordt ook gesproken over het doorberekenen van kosten. Op welk moment is dat aan de orde?

De heer Cussel legt uit dat aan Arriva is gevraagd om een inschatting te maken van de kosten. Indien de motie wordt uitgevoerd, zal Arriva in de Stationsstraat op een andere snelheid moeten rijden. De dienstregeling wordt dan niet gehaald. Indien dit achteraf wordt gecalculeerd is het leed voor de reiziger al geschied. De reiziger zal immers aansluitingen missen. Het product gaat eigenlijk in kwaliteit achteruit. Arriva wil daarom graag vooraf nadenken over wijzigingen en met een plan komen. Indien de kwaliteit afneemt, gaat de reiziger uiteindelijk het openbaar vervoer uit.

De heer Ten Haaf waardeert de beantwoording van de heer Cussel. De heer Ten Haaf is wel verbaasd dat de heer Cussel niet direct de aanleiding ziet. De brief van Arriva is immers mede de aanleiding voor deze stadsronde. Wat is het feitelijke verschil tussen deze terrassen en de markt die vroeger in Wyck op zaterdag plaatsvond? Die markt is verplaatst vanwege de bouw van de fietsenstalling. De afspraak was dat die markt terug zou komen in de Stationsstraat. De indeling van de middenberm is dus vergelijkbaar met de voorgestelde terrassen. In al die jaren heeft niemand iets gehoord van Arriva over omrijden of vertragingen. Wat is het verschil tussen een terras en een markt waarbij mensen over en weer ook de straat oversteken?

De heer Cussel legt uit Arriva pas sinds december 2016 in Limburg het openbaar vervoer rijdt. De situatie van die markt was van voor die periode toen Veolia de vervoerder was. De heer Cussel dankt voor de waardering. De heer Cussel legt nogmaals uit dat de opdrachtgever van Arriva de Provincie Limburg is. De motie is door de gemeenteraad aangenomen in een democratisch proces. De heer Cussel is ook niet verbaasd over het feit dat deze stadsronde tot stand is gekomen, maar wel dat zo weinig wordt gezegd over de juridische situatie. Er is immers feitelijk geen relatie tussen de gemeente Maastricht en Arriva.

Groep Maassen (Maassen) is mede-indiener van de motie en verbaasd over de felle toon van de heer Cussel. De gemeenteraad wil de belangen van de stad dienen en in dit geval de stad een stukje mooier maken. De meerderheid van de gemeenteraad denkt dat terrassen in de middenberm een toegevoegde waarde hebben voor de stad. Uiteraard heeft de gemeenteraad ook oog en oor voor de belangen van Arriva. Het moet mogelijk zijn om samen constructief aan tafel te gaan en te kijken naar wat wel mogelijk is. Het is jammer dat het lijkt of de standpunten verharder. Is de heer Cussel bereid om ook vanuit de standpunten van de raad naar het verhaal te kijken en constructief aan tafel te gaan?

De heer Cussel antwoordt instemmend. Arriva heeft altijd volledig, meerdere malen intensief met de ambtenaren en de wethouder gesproken, wellicht aan andere tafels. Er is dus veel contact met de Gemeente Maastricht.

De voorzitter wil doorgaan met de vragen aan de heer Paulus.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) was geen mede-indiener van de motie omdat het paard daarmee achter de wagen wordt gespannen. Het onderzoek had van tevoren moeten plaatsvinden. De heer Paulus stapt gemakkelijk over belangrijke zaken heen. Is de horeca bereid om de claim van Arriva te betalen? De motie moet immers voor april worden uitgevoerd, zonder middelen. De Liberale Partij Maastricht neemt aan dat het college niet bereid is om die € 600.000 te betalen. Hoeveel overleg heeft de heer Paulus gehad met de horecazaken om deze claim op te lossen en hoeveel willen de horecazaken in dit project investeren? Had niet, voorafgaand aan de motie die met slechts één stem meer een meerderheid heeft behaald, de burgerparticipatie moeten plaatsvinden?

SPM (Willems) acht belangrijk dat de heer Paulus een duidelijke keuze wil maken voor maatwerk en dat hij kiest voor een werkbare situatie. Wat gebeurt als dat beide niet kan?

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt of de mogelijkheid bestaat om de middenberm zelfvoorzienend te maken zodat minder oversteekplekken nodig zijn. Hoe denkt de heer Paulus daarover?

PvdA (Borgignons) sluit aan bij de vraag van Partij Veilig Maastricht.

De heer Paulus legt uit dat een evaluatie een van de belangrijkste elementen is van een pilot. Een pilot die in de uitvoering mislukt, kan heel positief zijn omdat men daaruit veel informatie ophaalt. Indien iets niet kan, wordt het niet uitgevoerd. Verder kunnen de ondernemers die claim niet betalen, maar de ondernemers van Maastricht zijn wel een belangrijke financier van de begroting van de gemeente Maastricht. Ondernemers en werknemers leveren een enorme bijdrage aan het economische succes van de stad Maastricht. De heer Paulus gaat ervan uit dat de ondernemers al jarenlang de openbaarvervoermogelijkheden van de stad financieren. De motie is verder inderdaad nipt aangenomen, maar dat is democratie. Verder geven de onlangs aangenomen uitvoeringsregels en terrassennota geen ruimte voor een zelfvoorzienende kiosk. Daarom moet bij een pilot wellicht gekeken worden naar afwijkende regels. Een kiosk kost circa € 50.000 volgens de gemeente. De heer Paulus beveelt dan ook om dit niet als een basisuitgangspunt te nemen. Het is beter om naar andere mogelijkheden te kijken. Ten slotte hebben de bewoners veel bezwaren tegen het eventueel verplaatsen van busroutes. Dat is echter niet de bedoeling van de pilot. Daarnaast heeft de heer Paulus weinig andere bezwaren gehoord met betrekking tot het mogelijk maken van terrassen in de Stationsstraat.

GroenLinks (Schouten) is van mening dat bij een goede evaluatie, goede criteria horen die van tevoren SMART gedefinieerd moeten worden. Kan de heer Paulus met voorstellen komen?

De heer Paulus wil graag met Arriva bespreken wat acceptabel is qua vertragingen, oversteekpunten, het woongenot en in relatie tot de openingstijden van de terrassen. Het gaat om het bedenken van maatwerk bij de uitvoering van de pilot.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) merkt op dat de heer Paulus gemakkelijk over de knelpunten heenstapt. De heer Paulus aanvaardt niet van Arriva dat dit € 600.000 zal kosten. Heeft de heer Paulus de schriftelijke vragen van de Liberale Partij Maastricht over de uitgiftepunten op de middenberm en de aansluiting op de terrassenverordening en de horecanota gelezen? Ambtelijk wordt duidelijk uitgelegd dat dit € 50.000 gaat kosten. Voor een proef worden die voorwaarden niet opzijgezet. Is de achterban van de heer Paulus bereid om die € 50.000 voor een proef te investeren?

De heer Paulus kiest vooral niet voor een tijdelijke kiosk. De heer Paulus vraagt om te bekijken hoe de pilot uitgevoerd kan worden zonder een dergelijke optie.

De voorzitter vraagt om vragen aan mevrouw Beek te stellen.

VVD (Van Heertum) vraagt naar de reden waarom in het verleden de pilot niet doorging. Waren dat dezelfde redenen over de extra kosten of waren er nog andere redenen?

Mevrouw Maks heeft nog een vraag aan de heer Paulus. Kan, indien de pilot mislukt omdat bijvoorbeeld het busverkeer door de Stationsstraat te belastend is voor de terrassen, de afspraak worden gemaakt dat er geen uitwijk naar omliggende straten gebeurt? Dat is belangrijk voor de bewoners.

Mevrouw Beek legt in antwoord op de VVD uit dat in die pilot tegenstrijdigheden zaten ten aanzien van het beperken van de oversteekmomenten zonder andere opties te bieden. Verder zat mevrouw Beek nooit met de mensen van de gemeente fysiek aan tafel over de invulling van de pilot. Dat liep altijd via andere kanalen. Indien de huidige pilot mislukt op basis van de veiligheid, dan moet over de mogelijkheden worden overlegd, maar niet ten koste van alles.

De heer Paulus weet niet of hij de aangewezen persoon is om de vraag van mevrouw Maks te beantwoorden. De heer Paulus vertegenwoordigt de belangen van de horecaondernemers. Het voeren van een dialoog met andere stakeholders en bewoners is belangrijk. Het bewonersbelang zal altijd onderwerp van gesprek moeten zijn. De insteek van deze pilot is niet om buslijnen om te leiden. Er kan wel sprake zijn van voortschrijdend inzicht.

Mevrouw Vonk merkt op dat bij de voorbesprekingen van de motie, wel de horeca, maar niet de bewoners en

Arriva zijn betrokken. Nadat de motie is aangenomen, wordt pas de discussie gevoerd. Dat is heel spijtig. Verder wordt niet gesproken over het vrachtverkeer en toeleveringsverkeer in de Stationsstraat. Daarmee moet men echter ook rekening houden. Het is niet goed als dit wordt omgeleid via de Sint Maartenslaan.

Mevrouw Beek legt uit dat de ondernemers bij het pilotvoorstel zijn betrokken, maar niet bij de motie.

D66 (Pas) voegt toe dat de motie voorschrijft dat het college moet praten met de ondernemers en de bewoners van de Stationsstraat en de stationsomgeving. Blijkbaar is dat nog niet gebeurd.

De voorzitter vraagt of er vragen zijn voor mevrouw Willems.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt of het Designhotel veel gebruik zal maken van een terras. Kan mevrouw Willems een inschatting maken van het aantal bewegingen? Wat zijn de verwachtingen van het Designhotel?

Mevrouw Willems kan het aantal moeilijk inschatten. Restaurant FLO is niet meer en heeft ook nooit een terras gehad. De mogelijkheid op de middenberm zou een reden zijn om een terrasvergunning aan te vragen voor de hoek en de middenberm. Hotelgasten willen immers altijd graag op een terras zitten. Veel mensen zullen dus hiervan gebruikmaken.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) constateert dat het voortraject met de horeca is gelopen en dat de participatie met de bewoners nog niet op gang is gekomen.

D66 (Pas) maakt een punt van orde. De Liberale Partij Maastricht doet aannames die er niet zijn.

De voorzitter vraagt aan de Liberale Partij Maastricht om een vraag te formuleren.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) maakt bezwaar. De heer Pas is geen lid van de commissie en hij moet zich ook aan de regels houden. Het voortraject is met de horeca gelopen maar niet met de burgers.

D66 (Pas) maakt opnieuw een punt van orde. De Liberale Partij Maastricht maakt aannames die er niet zijn.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) maakt ernstig bezwaar.

De voorzitter vraagt aan de Liberale Partij Maastricht om een vraag te stellen.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) merkt op dat de burgers niet zijn betrokken. Hebben de bezwaren van burgers nog invloed op het ja zeggen tegen de pilot?

Mevrouw Willems kan die vraag niet beantwoorden. Mevrouw Willems wil de pilot gewoon door laten gaan.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) merkt op dat mevrouw Maks en andere sprekers aangeven dat zij niet gehoord zijn. Bewoners worden nu gehoord, terwijl de motie al is aangenomen. Verandert dit iets aan de mening van mevrouw Willems over de pilot?

Partij Veilig Maastricht (Smeets) deelt de mening van D66. Iedere vraag mag gesteld worden, maar de Liberale Partij Maastricht herhaalt telkens dezelfde vragen. Bovendien zijn dit onwaarheden.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) antwoordt dat het juist andersom is. De sprekers van de Alexander Battalaan, mevrouw Maks en mevrouw Vonk geven aan dat de bewoners niet van tevoren zijn gehoord.

De voorzitter onderbreekt de Liberale Partij Maastricht. D66 geeft ook aan dat de uitvoering van de motie ook aangeeft dat met de mensen moet worden gesproken. Het college is echter nog niet zover gekomen.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) legt uit dat de motie al is aangenomen zonder burgerparticipatie. De motie moet ook al in april worden uitgevoerd.

De voorzitter vraagt of er vragen zijn voor de heer Lucker van de Provincie Limburg.

D66 (Pas) begrijpt de duidelijke uitleg van de heer Lucker. D66 deelt zijn mening, maar niet over de blanco cheque.

De heer Paulus legt aan de Liberale Partij Maastricht uit dat de horeca niet betrokken was bij het opstellen van de motie. Hopelijk kan de Liberale Partij Maastricht dit aannemen.

VVD (Van Heertum) vraagt aan de heer Lucker wie het laatste woord in dezen heeft. Wie trekt de conclusie dat de situatie onveilig is en dat daarom de bussen omgeleid moeten worden.

PvdA (Borgignons) vraagt waarom de heer Lucker de kosten met betrekking tot corona erbij heeft gehaald. De pilot gaat immers over de toekomst.

De heer Lucker legt uit dat de gemeente Maastricht gaat over de veiligheid op gemeentelijke wegen. De Provincie Limburg heeft al twee jaar actief samen met Arriva en de gemeente Maastricht nagedacht over de inrichting van de Stationsstraat. Verder heeft het openbaar vervoer een aantal zware jaren achter de rug qua aantallen reizigers in verband met corona en dat drukt ook op Arriva. Indien Arriva moet omrijden, kan dit betekenen dat gesnoeid moet worden bij andere buslijnen. Het station moet wel altijd goed bereikbaar zijn.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) stelt vast dat de motie in april uitgevoerd moet zijn. Heeft de Provincie Limburg overlegd met de wethouder of hij zover wil gaan dat eventueel buslijnen vervallen? Verder kan men niet zomaar bushaltes laten vervallen. Er bestaat immers een vervoersplicht. Is er überhaupt iets voor april uitvoerbaar? Gaat die claim in stukjes naar de gemeente? Hoe kan dit uitgevoerd worden bij een concessie waar de gemeente buitenstaat?

De heer Lucker legt uit dat de gemeente gaat over de uitvoering van de motie. De motie zegt ook dat de Stationsstraat openblijft. Indien bussen echter wel omgeleid moeten worden, zal Arriva de dienstregeling moeten wijzigen en wordt de mogelijke schade achteraf berekend.

Mevrouw Maks vindt het belangrijk dat de criteria van de pilot van tevoren worden vastgelegd. Zijn die criteria vastgesteld? Verder kan men nu al op meerdere plekken rondom de Stationsstraat op terras zitten.

De heer Paulus antwoordt dat de criteria inderdaad van tevoren moeten worden vastgelegd. Dit moet volgen uit het gesprek met de betrokkenen, voordat tot uitvoering wordt overgegaan.

VVD (Van Heertum) begrijpt dat het college inschat of de buslijnen wel of niet verplaatst moeten worden. Is het dan niet logischer om de kosten via de prestatieafspraken bij de gemeente neer te leggen?

De heer Lucker legt uit dat Arriva jaarlijks een dienstregeling indient bij de Provincie Limburg. Op basis van die dienstregeling wordt aangegeven waar wel en niet gereden wordt. Indien een buslijn wordt omgelegd, worden meer kilometers gereden. Het contract gaat immers uit van een prijs voor het aantal gevraagde kilometers. Indien meer kilometers gereden moeten worden, wordt de dienstregeling op een ander punt aangepast. Dat betekent dus een andere vorm van busvervoer in Maastricht.

VVD (Van Heertum) legt uit dat de vraag juist andersom was bedoeld. Indien Arriva de prestatieafspraken niet haalt, zal de Provincie Limburg boetes opleggen aan Arriva. Bestaat het risico dat Arriva die boete dan op het bordje van de gemeente legt? Kunnen die boetes doorgeschoven worden naar de gemeente?

De heer Lucker legt uit dat de Provincie Limburg aan Arriva boetes zal opleggen indien de bussen niet tijdig rijden. Het is immers een prestatieovereenkomst. Indien het niet mogelijk is om door de Stationsstraat te rijden, wordt die casus samen met de gemeente Maastricht bekeken.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) merkt op dat de Provincie Limburg eerder heeft bepaald of een bus in de nieuwe wijk Hazendans zou stoppen. De Provincie Limburg bepaalt dus in de concessie de busroutes en niet de gemeente. De Provincie Limburg zal dus groen licht moeten geven voor het omrijden.

De heer Lucker antwoordt bevestigend. Indien de Stationsstraat wordt afgesloten, wordt een nieuwe dienstregeling in samenspraak met Arriva vastgesteld. Indien meer kilometers gereden moeten worden, gaat dat mogelijk ten koste van andere dienstregelingen in andere wijken.

De voorzitter vraagt of er vragen zijn voor de heer Martins, de heer Beuker, de heer Moenen en mevrouw Vonk.

D66 (Pas) heeft een vraag voor de heer Moenen. De heer Moenen heeft op 17 december 2021 een schrijven

gedaan namens de stichting. Op 21 december 2021 heeft D66 met de heer Moenen een gesprek gehad en daar is duidelijk gezegd dat de bussen gewoon in de Stationsstraat blijven rijden. D66 wil dit graag nog een keer met de heer Moenen en de andere insprekers bespreken.

De voorzitter ziet de heer Moenen niet in beeld en neemt aan dat mevrouw Vonk de uitnodiging en opmerkingen aan hem doorgeeft. De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Vonk.

Mevrouw Vonk legt uit dat het voor de bewoners met name belangrijk is dat de pilot geen overlast veroorzaakt. De bewoners zijn immers niet het afvoerputje van de Stationsstraat.

De voorzitter vraagt of er vragen zijn voor mevrouw Maks, de heer Theunissen en de heer Ten Haaf. Dat is niet het geval. De voorzitter geeft het woord aan de heer Ten Haaf.

De heer Ten Haaf is van mening dat men samen met de bewoners aan tafel moet zitten. De pilot mag inderdaad niet leiden tot overlast in andere straten. De heer Paulus heeft dat ook onderschreven. Verder reden al jarenlang bussen door die straten, ook tijdens de markt. Het gaat erom van deze pilot een succes te maken.

De voorzitter deelt mee dat na deze stadsronde geen vervolg is gepland. Er staat namelijk geen raadsvoorstel op de agenda. Vooralsnog is het een feit dat de motie is aangenomen. De voorzitter dankt de insprekers en schorst de vergadering.

Schorsing

3. Mededelingen incl. status openstaande toezeggingen

De voorzitter hervat de vergadering. De voorzitter concludeert dat de lijst met openstaande toezeggingen aldus wordt vastgesteld. Er zijn verder geen opmerkingen vanuit het college over de toezeggingen.

4. Rondvraag aan college

Lijst Imgriet Habets (Habets) vraagt of de portefeuillehouder de tijdslijn van de uitvoering van de motie kan toelichten.

Wethouder Krabbendam legt uit dat deze vergunning niet door de portefeuillehouder mobiliteit maar door de burgemeester wordt verleend. De burgemeester is bevoegd portefeuillehouder voor de terrassenvergunningen. Daarin wordt onder andere de input van de verkeersveiligheid meegenomen, maar ook alle informatie die relevant is vanuit het terrassenbeleid. De wethouder heeft die planning nu niet paraat. Verder heeft het college een rapport naar de raad gestuurd over het aantal verkeersbewegingen. Dat rapport zegt ook iets over de verkeersveiligheid. Die informatie is blijkbaar helder. De wethouder stelt vervolgens vast dat er twee mogelijkheden zijn bij de motie, ofwel serveren vanuit de gevel dan wel vanuit de middenberm. Serveren vanuit de middenberm scoort plussen qua verkeersveiligheid en de dienstregeling en het serveren vanuit de gevel scoort plussen voor wat betreft de uitvoerbaarheid van het terrassenbeleid. Dat is een spagaat en een potentiële impasse. De wethouder weet niet hoe dit moet worden opgelost.

Lijst Imgriet Habets (Habets) vraagt of er al een datum is gepland voor het overleg met de bewoners.

Wethouder Krabbendam legt uit dat de gemeente al heel vaak met verschillende belanghebbenden heeft gesproken. Dat wordt ook gezegd door de insprekers. Daar is ook voorgehouden hoe bepaalde processen zouden lopen, zoals men dat normaal gesproken bij participatie doet. Het college zit nu in een lastig pakket. De motie vraagt enerzijds om het gesprek aan te gaan en tegelijkertijd geeft de motie de duidelijke opdracht om de pilot uit te voeren. Wat valt er dan nog te bepraten? Dit onderwerp is ook niet nieuw. Dit gesprek heeft immers al vaker plaatsgevonden. D66 heeft ook al vaker schriftelijke vragen gesteld. De uitkomst van de gesprekken was telkens hetzelfde. Het is duidelijk dat de standpunten ver uit elkaar staan. Hoe zou de raad dit willen oplossen?

Lijst Imgriet Habets (Habets) stelt vast dat iedereen openstaat voor dialoog. Wil het college samen kijken naar oplossingen?

Wethouder Krabbendam wil dat best doen, maar hij verwacht dat het gesprek exact hetzelfde verloopt. Dat biedt geen oplossing voor het college, want partijen staan lijnrecht tegenover elkaar. De wethouder wil dit graag oplossen, maar het zou goed zijn als de raad het college richting geeft over de uitkomst. Elke keuze heeft immers gevolgen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) stelt vast dat de wethouder eigenlijk niet weet hoe de motie uitgevoerd moet worden. Wat kan een vervolgstap zijn? Partij Veilig Maastricht wil graag meer duidelijkheid.

Wethouder Krabbendam legt uit dat het college bezig is met het uitvoeren van de motie. Daarbij zal men uiteindelijk een keuze moeten maken. Bij het serveren vanuit de gevel speelt het vraagstuk over de verkeersveiligheid en de dienstregeling. Het serveren vanuit de middenberm heeft gevolgen voor het terrassenbeleid en het gebrek aan voorzieningen in de middenberm. Bovendien is een uitgiftepunt niet gratis. Beide opties stuiten op felle tegenstand. Hulp vanuit de raad bij de stappenbepaling zou dus welkom zijn. Is april haalbaar samen met een geheel participatieproces? De wethouder weet dat niet.

De voorzitter stelt vast dat er verder geen vragen zijn.

5. Jaarplanning (ter informatie)

De voorzitter vraagt of de jaarplanning helder is. Dat is het geval.

6. Beheersverordening en belastingverordening begraafplaats, rouw- en gedenkpark Tongerseweg

De voorzitter deelt mee dat het raadsvoorstel in de raad van 22 februari 2022 ter besluitvorming voorligt. De domeinvergadering adviseert de raad over het raadsvoorstel.

GroenLinks (Hermens) vindt het goed dat de begraafplaats nu eindelijk wordt aangepast aan de behoeftes van deze tijd, zodat mensen op een gepaste manier afscheid kunnen nemen van hun geliefden. Deze discussie speelt al vele jaren. In 2015 is met stakeholders gesproken over het toekomstbestendig maken van de begraafplaats. Dat is lang geleden. Hoe wordt ervoor gezorgd dat men in de toekomst sneller kan inspelen op nieuwe behoeftes?

PvdA (Borgignons) stelt vast dat lang niets is gebeurd met deze begraafplaats. Nu maakt men een inhaalslag. Ooit is gesproken met wijlen wethouder Willems om de kosten voor grafrechten en dergelijke gelijk te houden. Wat is met die oude afspraak gebeurd? Nu wordt immers een kleine verhoging doorgevoerd.

SPM (Makita) vindt het mooi hoe uitvoering wordt gegeven aan de veranderende behoeftes in de maatschappij. Het is mooi dat ook een aantal prijzen zijn verlaagd, naast een aantal verhogingen. Is met de Israëliëse gemeenschap overleg gevoerd over de tarieven? In bijlage 2, artikel 22.4.d. wordt gesteld dat het bestuursorgaan de mogelijkheid heeft bij een derde of verdere verlenging om het graf naar een andere plek te verplaatsen. Wat is hiervan de reden? Bestaat de mogelijkheid om hierover te overleggen?

Partij Veilig Maastricht (Smeets) heeft een vraag over pagina 2.5, de vereenvoudiging van administratieve regelingen met betrekking tot het vervallen van een grafrecht. De termijnen van aanschrijvingen zijn verkort en rechthebbenden moeten zelf actief handelen. In het verleden zijn helaas fouten gemaakt bij het ruimen van graven. Is het college niet bang dat door het aanpassen van deze regels eerder fouten worden gemaakt? Wat wordt gedaan om deze fouten in de toekomst te voorkomen?

VVD (Van Heertum) heeft geen vragen. Het is goed dat de begraafplaats bij de tijd wordt gebracht en dat er meer opties komen. Het prijspeil is nu meer in lijn met omliggende gemeenten. De VVD concludeert tot een hamerstuk.

50PLUS (Bronckers) sluit aan bij de woorden van GroenLinks. Bij de harmonisering van de tarieven wordt nu aangesloten bij de intenties van het crematorium La Grande Suisse. Krijgen nabestaanden met andere tarieven te maken indien zij beslissen om naar een ander crematorium te gaan of blijft de prijs van het as uitstrooien hetzelfde? De fractie vraagt uitleg.

CDA (Janssen) vindt het goed dat er meer mogelijkheden komen. Het merendeel van de mensen kiest tegenwoordig voor een crematie. Het omzetten van de begraafplaats naar een rouw- en gedenkpark sluit aan bij de wensen van deze tijd. Met alleen begraven zouden de inkomsten ook verder teruglopen, hetgeen ten koste zou gaan van de totale begraafplaats en het onderhoud van de monumentale begraafplaats. Door deze manier van uitbreiden blijft het kerkhof in ieder geval 'in leven'. De bijstelling van de tarieven met 1,5% is ook redelijk. Hoe moet men de bijzondere bijstelling van de tarieven voor familie- en particuliere graven zien? Dat tarief daalt van € 10.530,41 naar € 5.500. Zijn er mensen die dit hoge tarief in de laatste jaren hebben betaald en worden zij nu gecompenseerd? Zo ja, hoe ver gaat men daarin terug?

SAB (Martin) heeft geen vragen.

Lijst Imgriet Habets (Habets) acht deze actualisering goed. Lijst Imgriet Habets ziet de beantwoording over de tarieven graag tegemoet.

D66 (Wijnands) heeft geen vragen. De begraafplaats Tongerseweg is een uniek stukje Maastricht. De werkzaamheden dragen bij aan het nog mooier maken van deze begraafplaats. Het stuk kan de goedkeuring van D66 wegdragen.

Wethouder Aarts wijst op de geschiedenis van dit dossier. Ooit was sprake van een behoorlijke impasse die heel lang heeft geduurd. Wethouder Aarts heeft dit gelukkig kunnen gladstrijken. De wethouder verwacht niet dat zich dit in toekomst zal herhalen. Men moet ook openstaan voor aanpassingen van afzonderlijke producten. Verder is voor deze vergadering nog een vraag gesteld over de Israëlitische graven. De vraag was of dat geen Joodse graven moeten zijn. De terminologie Israëlitisch is echter al honderd jaar in gebruik, ook door de Joodse gemeenschap. Die naam was al in gebruik voor het oprichten van de Joodse staat. De wethouder heeft dit nagevraagd, onder andere bij de heer Benoit Wesly, als vertegenwoordiger van de Joodse gemeenschap. De heer Wesly gaf aan dat deze terminologie misschien over twee jaar bij de nieuwe Wet op de lijkbezorging nog een keer kan worden bekeken. Verder is in het verleden inderdaad ooit gesproken over het gelijkhouden van de grafrechten. Het college heeft nu ervoor gekozen om normale marktconforme tarieven te hanteren. Sommige tarieven zijn zelfs fors verlaagd. Daarnaast heeft de harmonisatie ook te maken met La Grande Suisse. Het kan immers niet zo zijn dat Maastricht veel te duur is. De wethouder weet verder niet of er overleg is geweest met de Israëlitische gemeenschap over het tarief.

De heer Kooijman legt ambtelijk uit dat het tarief niet besproken is. Over twee jaar komt de nieuwe Wet op de lijkbezorging. Het stuk moet dan weer terugkomen naar de raad. De komende periode wordt benut om nieuwe ervaringen op te doen, samen met alle stakeholders. De tarieven van de asbestemming zijn nadrukkelijk verlaagd. Het voornemen is om een intentieovereenkomst met La Grande Suisse te sluiten, waarbij het de bedoeling is dat verschillende mogelijkheden met nabestaanden worden besproken. De ervaringen worden verwerkt in de nieuwe regeling.

Wethouder Aarts vindt het logisch dat de tarieven worden gelijkgetrokken. Dat betekent een verhoging voor de Israëlitische graven. De bedragen komen ook jaarlijks bij de raad terug bij het vaststellen van de belastingverordeningen. Het is zeker niet de bedoeling om het bedrag met terugwerkende kracht terug te geven. Dat zou ook in strijd zijn met de verordeningen. Volgens de verordeningen was dat bedrag immers verschuldigd. De tarieven gaan niet in met terugwerkende kracht.

De heer Kooijman voegt toe dat nauwelijks gebruik is gemaakt van die € 10.000 locaties. Dit was gewoon te duur. De bepaling om een graf te verplaatsen is met name opgenomen om middelen te hebben bij de herverdeling van de begraafplaats. Die letter zal in de praktijk niet snel worden toegepast.

Wethouder Aarts beaamt dat inderdaad fouten zijn gemaakt. Fouten kan men ook nooit uitsluiten. Binnen de organisatie wordt het personeel uitdrukkelijk hierop gewezen. Het management besteedt er veel aandacht aan om dit te ondervangen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt of het niet verstandig is om te wachten met de verhogingen totdat over twee jaar de nieuwe Wet op de lijkbezorging gereed is.

Wethouder Aarts legt uit dat er nu deels nieuwe producten zijn waarvoor een prijs moet worden vastgelegd. Daarnaast zijn er ook prijsverlagingen. De tarieven kunnen volgend jaar bij de belastingverordeningen opnieuw worden bekeken. Daarnaast is het ook niet zeker dat de nieuwe wet er over twee jaar ligt.

De voorzitter concludeert dat het voorstel rijp is voor besluitvorming op 22 februari 2022 als hamerstuk.

7. Informatiesessie Omgevingswet: Vooruitkijken raadsbesluiten

De voorzitter merkt op dat er eerder een raads werkgroep Omgevingswet was. Deze werkzaamheden zijn conform de nieuwe werkwijze door het domein overgenomen. Om het domein wegwijs te maken met de Omgevingswet is vandaag de projectleider Omgevingswet mevrouw De Jong aanwezig. Mevrouw De Jong geeft in de presentatie inzicht in wat de raad reeds heeft besloten en wat nog staat te gebeuren. De presentatie staat ook in het RIS. Na afloop kunnen vragen worden gesteld.

Mevrouw De Jong deelt mee dat minister De Jonge vanavond om 17.30 uur een brief naar de Tweede Kamer heeft gestuurd, waarin wordt meegedeeld dat de invoering van de Omgevingswet opnieuw wordt uitgesteld naar ofwel 1 oktober 2022 ofwel 1 januari 2023. De minister gaat de komende weken in overleg met de bestuurlijke partners over die datum. Er zijn met name zorgen over de software van de Omgevingswet. Met de val van het kabinet destijds, moest het Koninklijk Besluit met de invoeringsdatum sowieso opnieuw langs de Kamer. Kort voor de kerstvakantie heeft de toenmalige minister aangegeven dat de signalen nog op groen stonden, maar dat wel met man en macht aan het digitale spoor gewerkt moest worden. Intern heeft de gemeente zich toen al voorbereid op een mogelijk uitstel. Mevrouw De Jong kan de actualiteit nu niet ter plekke meenemen in de presentatie. Mevrouw De Jong komt hierop zo snel mogelijk terug. Vervolgens toont mevrouw De Jong het overzicht raadsbesluiten waarin die wijziging wordt verwerkt. Wat al is vastgesteld is onveranderd gebleven.

De voorzitter biedt de gelegenheid om vragen te stellen.

PvdA (Borgignons) dankt mevrouw De Jong voor de presentatie. De termijnen zullen zeker opschuiven, maar de gemeente zit wel met de omgevingsplannen en de bestemmingsplannen die men wil samenvoegen. Wordt dit proces vertraagd? Kan het proces eind 2029 toch afgesloten worden?

Mevrouw De Jong deelt mee dat de wettelijke verplichting ten aanzien van 2029 met het uitstel kan veranderen, maar mogelijk houdt het college wel vast aan de transitieaanpak. De gemeente is echter ook afhankelijk van de software om te kunnen publiceren. Eventuele alternatieven kunnen meer tijd vergen.

GroenLinks (Van der Gugten) vraagt of het uitstel wordt veroorzaakt door het niet tijdig gereed zijn van het digitale platform.

Mevrouw De Jong antwoordt bevestigend. Nu wordt voor extra zorgvuldigheid gekozen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt aan de wethouder of dit uitstel financiële gevolgen heeft voor de gemeente Maastricht.

Wethouder Krabbendam legt uit dat het niet alleen om geld gaat, maar ook om de planning. De gemeente Maastricht doet alles eraan om alles op tijd gereed te hebben. Het college koerst op de uitvoering. Dit uitstel is ongelukkig voor de planvorming, niet alleen voor de gemeente, maar ook voor de inwoners van Maastricht. De gemeente Maastricht heeft hierop echter weinig invloed. De wethouder vraagt aan mevrouw De Jong om de vraag over de financiën te beantwoorden.

Mevrouw De Jong legt uit dat uitstel inderdaad financiële gevolgen heeft. Hierover heeft het college steeds in de begrotingen gecommuniceerd. Eerder is het budget verplaatst naar het volgende boekjaar. De gemeente Maastricht heeft de afgelopen keer wel een extra claim ingediend en gekregen. Het effect zal nu weer opnieuw moeten worden bezien. Dit heeft gevolgen vanwege de beide softwarepakketten die in de lucht moeten worden gehouden en betaald moeten worden. Verder is dit ook afhankelijk van de nieuwe datum, die nog steeds onzeker is. Maastricht zet via de VNG en de G40 kracht bij om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen. De financiële compensatie is toegezegd, maar de omvang en momentum ligt nog steeds op tafel. Het vorige uitstel was daarin al nadrukkelijk meegenomen. Mevrouw De Jong gaat ervan uit dat het nieuwe uitstel daar bovenop komt.

Lijst Imgriet Habets (Habets) vraagt meer uitleg over de participatie in Q4. Hoe heeft de participatieselectie plaatsgevonden?

Mevrouw De Jong legt uit dat vorig jaar de participatieleidraad is vastgesteld. Daarover is geparticipeerd met de inwoners. Dat ging over de manier hoe onder de Omgevingswet participatie bij de ruimtelijke initiatieven ofwel heel wenselijk geacht wordt, dan wel een verplichting wordt volgens de wet. Dit is samengegaan met de participatie rondom de Maastrichtse aanpak burger- en overheidsparticipatie. Toen is een stadsenquête uitgezet, waarop enkele honderden reacties zijn gekomen. Verder is een peiling gedaan en zijn zes dialoogavonden georganiseerd met circa honderdvijftig personen.

De voorzitter dankt mevrouw De Jong voor de presentatie.

8. Informatiesessie Gebiedsvisie TregaZinkwit

De voorzitter deelt mee dat de wethouder een inleiding geeft.

Wethouder Krabbendam meldt dat deze informatie vanmiddag is gedeeld met de buurt. Dat was een goed gesprek. De raad was al geïnformeerd dat de gemeente in gesprek is met de heer Leeijen over zijn propositie ten aanzien van een distributieloos. Op basis van de informatie die de heer Leeijen betrouwbaar heeft verstrekt heeft de gemeente bezien in hoeverre zijn businesscase juist is en anderzijds of de gemeente kan staven dat een woningbouwprogramma qua aantallen zich financieel laat meten met de distributieloos. Daarbij heeft de gemeente bij voorbaat gezegd dat het woningbouwprogramma niet mag tornen aan een aantal zeer belangrijke uitgangspunten. Maastricht heeft vooral behoefte aan grondgebonden woningen, betaalbaarheid en de mate waarin het gebied eventueel meer woningen kan dragen. Het plan mag immers niet ten koste gaan van de stedenbouwkundige structuur en de groene wiggens. De conclusie van de gemeente is dat men met drie verschillende modellen als een soort bandbreedte kan komen tot een concurrerend woningbouwprogramma in vergelijking tot de distributieloos.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) wenst het college proficiat met dit resultaat.

Wethouder Krabbendam legt uit dat men zichzelf niet te snel moet feliciteren. Dit zijn immers modellen. De voorlopige bevinding is dat het kan. De buurt is ook zeer content met deze stand van zaken. Later deze maand wordt eerst ambtelijk en daarna bestuurlijk met de heer Leeijen om tafel gezeten. Deze tussenstap moest gezet worden om de klokken gelijk te zetten tussen de heer Leeijen en de gemeente. De wethouder benadrukt dat men er nog nadrukkelijk niet is. Tot dusver is dit wel goed nieuws.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) dankt voor de inspanningen.

CDA (Brüll) geeft het college, de ambtenaren en de heer Leeijen een compliment voor de plannen en het constructieve meedenken. Het zou een mooie geste voor de buurt zijn om dit in deze gemeenteraadsperiode nog te kunnen aftikken. Heeft de wethouder enig zicht op de tijdsplanning en wanneer men aan de slag kan?

Wethouder Krabbendam legt uit dat in dit proces het vertrouwen wederzijds opgebouwd moest worden. De wethouder is blij dat in de gesprekken een constructieve sfeer is ontstaan. Dat is een basis om van daaruit verder te werken. De planning is afhankelijk van het verloop van de gesprekken. Zorgvuldigheid gaat voor snelheid. De wethouder kan dus nog geen garanties geven. De wethouder deelt mee dat de heer Kruchten ambtelijk de presentatie verzorgt.

Presentatie Optimalisatie woningbouw Tregaterrein

De heer Kruchten heeft in de afgelopen periode samen met de heer Ziegler gepuzzeld aan een optimalisatie van het woningbouwplan. Het plan is ook financieel doorgerekend, om te kunnen afzetten tegen de businesscase van Maaszicht Ontwikkeling BV. De conclusie was dat het woningbouwplan na de financiële doorrekening nog niet marktconform is. De woningen die getekend waren, zijn te groot ten opzichte van de prijzen die te laag zijn. Daarnaast is ook geconcludeerd dat het plan potentie heeft. Er zijn nog knoppen waaraan gedraaid kan worden om het plan te verbeteren, maar dat vraagt nog nader onderzoek. Momenteel ligt de bal bij Maaszicht.

De voorzitter deelt mee dat de presentatie inmiddels in het RIS staat.

PvdA (Borgignons) is blij dat dit onderwerp vanavond wordt gesproken. De PvdA sluit in dezen aan bij de heer Brüll (CDA). Dit dossier is belangrijk voor alle mensen in Limmel. Bestaat de mogelijkheid dat nog voor de komst van de nieuwe gemeenteraad, een besluit kan worden genomen?

Wethouder Krabbendam legt uit dat op 16 februari 2022 het ambtelijke gesprek is gepland. In de week van 21 februari 2022 volgt het bestuurlijke overleg. Dan wordt definitief duidelijk of Maaszicht de lijn van de gemeente Maastricht steunt. De wethouder wijst op de moeilijkheden die rijzen om al een besluit te nemen voor 16 maart 2022. De stukken voor de raadsvergadering van 15 maart 2022 moeten immers twaalf dagen van tevoren worden aangeleverd en daarvoor moet het college ook nog een collegebesluit nemen. Daarnaast moet men ook nog tot overeenstemming komen met Mourik en de buurt. Dat betekent dat er bijzonder weinig dagen zijn om tot overeenstemming te komen. Verder laat de heer Leeijen zich terecht ook zeer goed adviseren. De wethouder vreest dus dat dit niet mogelijk is voor 15 maart. Het gaat echter om het einddoel.

PvdA (Borgignons) begrijpt dit antwoord. Het proces moet inderdaad goed worden doorlopen. Kan de wethouder de raad steeds van alle stappen op de hoogte houden? Een onnodige vertraging die wordt veroorzaakt door het formeren van een nieuwe coalitie zou ook jammer zijn.

Wethouder Krabbendam legt uit dat dit een onderdeel blijft van de uitvoering van de opdracht van de raad. Het proces komt dus niet stil te liggen, tenzij de nieuwe gemeenteraad meteen anderszins besluit. Het gaat ook wat te ver om telkens na een gesprek een raadsinformatiebrief te sturen, tenzij daadwerkelijk nieuwe informatie aan de orde is. Dat is tot dusver ook zo gedaan en de raad kan daarop rekenen.

GroenLinks (Van der Gugten) herinnert aan de noodzaak om de vervuilde grond te saneren. Dat was een belangrijk onderwerp en een belangrijke reden om met enorme reserves naar dit plan te kijken. GroenLinks mist een duidelijke paragraaf over hoe in de verschillende deelgebieden wordt omgegaan met de kwaliteit van de grond, hoe zich dit verhoudt met de wettelijke vereisten en hoe zich dit verhoudt tot de lange termijn. Alle voorgestelde scenario's betekenen een enorme verdichting van de bebouwing in het gebied. Ergens komt men dan aan de grens van de kwaliteit van het stedelijke beeld dat wordt ontwikkeld. Na de rekensom moet duidelijk zijn waar ja tegen wordt gezegd. Het is bijvoorbeeld interessant dat in het laatste scenario hofjes worden gebouwd. Er moet een goede exercitie worden gemaakt wat dit plan doet met het stedenbouwkundige kwaliteitsbeeld. Verder heeft GroenLinks een vraag over de verdeling en de bandbreedte. Hoe is de verdeling onder die € 355.000? Verder komt er een enorme overgang tussen de twee deelgebieden, indien Mourik in Noord niet verdicht. De stedenbouwkundige integraliteit moet bewaakt blijven. GroenLinks vraagt dus aandacht voor een goede synchronisatie van de gebieden en de ontwikkeling van het totaalbeeld. Ten slotte nemen de woningen in aantallen flink toe. Hoe verhoudt zich dit tot de woonprogrammering van de komende jaren? Dit plan kan immers woningen op andere plekken blokkeren. De raad moet deze afweging kunnen maken.

Wethouder Krabbendam legt uit dat er plaatselijk meer vervuilde grond is dan op andere plekken. Grond weghalen is bijzonder duur. De andere manier is een leeflaag aanbrengen van 1 meter. Dat is minder duur. Beide mogelijkheden zijn gebruikelijk in Nederland. Verder heeft de heer Ziegler meegekeken en meegetekend. De groene wiggens en tuinen blijven overeind. Daarnaast zijn de hofjes een mogelijkheid om te verdichten, wat ook goed aansluit bij de behoeftes. De buurt heeft daarop ook positief gereageerd en vindt dit ideale woningen voor senioren. De modellen zijn gericht op een goede inpassing. De gevelbreedte wordt nu van 7,80 meter naar 7,20 meter gebracht. Verder is ook qua aantallen woningen nagedacht over de draagkracht van het gebied. Er komen bijvoorbeeld geen grote woontorens. Daarmee zijn de plannen ook toekomstbestendig. Verder wordt het buurtnetwerk geadviseerd door de voormalige directeur stadsontwikkeling. Hij reageerde vanmiddag zeer positief. Daarnaast is het noordelijke gedeelte in deze exercitie nog niet meegenomen. Het gaat immers nu om de businesscase ten opzichte van een distributieloods. Er moeten dus inderdaad nog stappen worden gezet bij de verfijning van dit verhaal, ook in de richting van Mourik over hoe men dit stedenbouwkundig goed op elkaar kan laten aansluiten. Het deel van Mourik is bovendien bedoeld voor de combinatie met bedrijfsmatige woningen. Bedrijventerreinen worden immers ook een schaars goed in Maastricht. De aanduiding van de woningtypologieën samen met de betaalbaarheid staat in het schema Woningprogramma's Tregaterrein.

De heer Kruchten legt uit dat in het overzicht met een differentiatie is gerekend. Daarin zit nog speelruimte, maar die differentiatie is ook goed omdat men daarmee de markt in de volle breedte kan bedienen. Die differentiatie geldt ook voor de koopwoningen onder de € 355.000.

Wethouder Peeters legt vervolgens uit dat ook de afdeling wonen mee aan tafel heeft gezeten. Er is gekeken hoe deze plannen in de woonprogrammering passen. Daarin zit ruimte. Bij een mix van diverse soorten woningen wordt gezorgd voor een prettig leefklimaat met een doorstroming van de verschillende doelgroepen in het gebied. Daarmee krijgen de diverse doelgroepen die in de woonprogrammering zijn benoemd een plek in dit project. In de verdiepingsslag zal dit verder worden verduidelijkt en wordt de raad ook meegenomen. Dit overzicht wordt te zijner tijd aangereikt.

De heer Kruchten voegt toe dat model 3 over de maximale aantallen gaat. Dat aantal geldt ook voor de woonprogrammering. Vanuit beide invalshoeken is het plan verantwoord.

GroenLinks (Van der Gugten) ziet dat overzicht graag tegemoet. Dit majeure plan moet goed afgezet worden tegen de speelruimte in de rest van de stad. Verder vraagt GroenLinks meer informatie over het afdekken van de grond. In Nederland zijn al eerder grote problemen hiermee ontstaan. Daarover mag men dus niet te gemakkelijk denken. GroenLinks vraagt om een kwalitatieve analyse waardoor het voor de raad aannemelijk wordt om daarmee door te gaan. Verder vormen wiggens en hofjes inderdaad een goed uitgangspunt. GroenLinks wil de grenzen van een verdichting goed bewaken. Men wil immers ook een stadsbeeld dat niet te eenvormig is. GroenLinks dankt voor de beantwoording.

Wethouder Krabbendam deelt mee dat de gemeente zich altijd aan wet- en regelgeving moet houden. Niemand wenst bij de grond immers een slecht scenario. Verder heeft de wethouder het idee dat GroenLinks nog niet geheel overtuigd is. In de presentatie is echter nog geen eindbeeld gepresenteerd. Dit zijn een aantal

modellen waarbij men uiteindelijk tot een scenario komt waarbij een woningbouwprogramma zich kan meten met het verdienmodel van een distributieloods. Dat is de exercitie die nu is gedaan. Later zal bekeken moeten worden hoe dit er concreet uit moet gaan zien. Iedereen maakt daarin waarschijnlijk een net iets andere afweging, maar de keuze is waarschijnlijk snel gemaakt als het gaat om de keuze tussen woningen of een distributieloods.

GroenLinks (Van der Gugten) beaamt dit, maar waarschuwt het college ook om niet te ver te gaan. De gemeente moet zich niet door een commerciële partij in een hoek laten duwen. Verder is het geweldig dat de heer Smeets ook positief is, maar zijn oordeel is niet zaligmakend.

Wethouder Krabbendam is van mening dat deze laatste opmerking niet gepast is. Dit staat ook niet ter discussie. De heer Smeets heeft kennis van zaken en de wethouder vindt het fijn om zijn complimenten hier te melden.

De voorzitter deelt de mening van de wethouder. Die persoon kan zich immers ook niet verdedigen.

GroenLinks (Van der Gugten) geeft de voorzitter gelijk.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) stond steeds in contact met de ambtenaren. De Liberale Partij Maastricht zag haar motie meer betaalbare woningen die unaniem is aangenomen immers een beetje vervliegen. Dit is heel goed nieuws voor de raad en de bewoners van Limmel. Het is klasse dat dit samen recht is getrokken. De Liberale Partij Maastricht dankt iedereen die hieraan heeft meegewerkt. De Liberale Partij Maastricht heeft nog een paar vragen. Hoe groot is de financiële marge bij de onderhandelingen met de heer Leeijen? Is het juist dat de eerder aldaar geplande 800 woningen nu teruggebracht worden naar maximaal 600 woningen? Verder is de fractie blij dat dit braakliggende stuk grond een goede functie krijgt. De zorgen rondom woningnood worden nu in een klap voor een groot deel weggenomen. Het voordeel is ook dat de schaarse groene gebieden niet meer volgebouwd hoeven te worden.

Wethouder Krabbendam kan de vraag over de marge niet beantwoorden. Die afweging ligt bij Maaszicht en de heer Leeijen. Relevant is dat het college van mening is dat een woningbouwprogramma hoe dan ook concurrerend is met een distributieloods. De wethouder kan hieraan echter geen bedragen koppelen. De wethouder vraagt aan de heer Kruchten om de vraag over de woningen te beantwoorden.

De heer Kruchten legt uit dat die circa 800 woningen het aanvankelijke totaalprogramma was voor Trega, Zinkwit en het gemeentelijk deel, dus ook het strookje aan de zuidkant, het randje aan de oostkant van de Willem Alexanderweg en het volledige Zinkwitterrein. Van die 800 woningen, ging het over 455 woningen op het Tregaterrein die in een maximale variant kunnen worden opgerekend naar 614 woningen. Een kleiner plan is dus niet aan de orde.

Liberale Partij Maastricht (Nuyts) vraagt wat er gebeurt als de heer Leeijen niet geheel tevreden is.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat dit een paar stappen verder is in het proces. De eerste stap is of de heer Leeijen en Maaszicht zien dat een woningbouwprogramma inderdaad concurrerend is. Zo ja, dan wordt dit verder verfijnt. Het woningbouwprogramma is dan verder onderwerp van gesprek. Die afweging gaat ook om meer dan alleen maar geld. Verder legt de wethouder uit dat het gehele gebied niet op dezelfde manier is vervuild. Er zijn hotspots met zware vervuiling en de grond van de hotspots wordt afgevoerd. De andere vervuilde grond wordt bedekt met een leeflaag van 1 meter. Daarmee is het scenario dat GroenLinks noemde minder voor de hand liggend. Bovendien is het Tregaterrein minder vervuild dan het Zinkwitterrein. Dat is ook de reden waarom bij het Zinkwitterrein op een andere manier met het programma wordt omgegaan.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) sluit aan bij de woorden van de heer Brüll (CDA). Het is fijn dat de heer Leeijen weer aan tafel zit en dat hij wil meedenken. Partij Veilig Maastricht hoopt dat dit leidt tot een gewenst plan. Heeft het buurtnetwerk Limmel aangegeven welk model zij mooi vinden? De opvatting van het buurtnetwerk is immers belangrijk.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat het buurtnetwerk vanmiddag ook in die trant heeft gereageerd. Dat gaat echter over de volgende fase. Nu liggen alleen modellen voor. Naast financiële argumenten, is ook de vraag hoe dit aan de vraag vanuit markt voldoet minstens even relevant. Deze verfijning moet samen worden gemaakt.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) begrijpt dat de burgers zo snel mogelijk realisatie willen zien. Kan het college zo snel mogelijk duidelijkheid bieden?

Lijst Imgriet Habets (Habets) vraagt of de inhoud en de vraagprijs van de woningen al bekend zijn.

Wethouder Krabbendam legt uit dat dit nu niet hard omljnd is. De wethouder legt nogmaals uit dat deze exercitie puur gaat om de vraag of een woningbouwprogramma financieel concurrerend kan zijn met een distributieloods. Het college beantwoordt deze vraag bevestigend. Dat is de basis om verder te praten over het woningbouwprogramma. Momenteel gaat het dus nog niet om de inhoud en de vraagprijs van de woningen.

De heer Kruchten legt uit dat dit een momentopname is. De afronding van dit woningbouwprogramma zal waarschijnlijk pas over vijf of tien jaar aan de orde zijn. Het gaat nu om de randvoorwaarden. Men weet ook niet hoe de markt zich zal ontwikkelen. Het is niet mogelijk om alles al aan de voorkant dicht te timmeren. Het is belangrijk om die ruimte te behouden.

Wethouder Krabbendam deelt mee dat de gemeente niet aan de lat staat voor het bouwen van de woningen. De gemeente is immers geen eigenaar van de grond en niet de ontwikkelaar. De rol van de gemeente is om de bestemmingsplanwijziging tot stand te brengen in samenspraak met de buurt. De gemeente stelt dus vooral de randvoorwaarden voor datgene wat mogelijk is. Een bestemmingsplan bepaalt ook niet wat moet, maar wat kan. De ontwikkelaar bepaalt uiteindelijk de prijs en de invulling.

Lijst Imgriet Habets (Habets) stelt die vraag om te bezien of de verhoudingen enigszins redelijk zijn. Lijst Imgriet Habets heeft alle vertrouwen dat dit op een goede manier door het college wordt afgewikkeld.

De voorzitter stelt vast dat het punt afdoende is besproken. De voorzitter vond het in de afgelopen maanden een eer om voorzitter te mogen zijn.

De voorzitter dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 21.49 uur.