

Verslag vergadering raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit d.d. 8 september 2014

Aanwezig

Cie SMM: de dames Berghorst, Van Ham, Meese, Van Loo en Nuyts en de heren Barendse, Bonder, Brüll, Erckens, Paul Frijns, Geelen, Van der Gugten, Hoen, Limpens, Moers, Passenier, [PetersPeeters](#) en Van der Togt

Voorzitter: de heer Schoffeleers

College: wethouder Aarts, wethouder Van Grootheest en wethouder Willems

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

Verslag: mevrouw Sinsel

1. Vaststelling agenda en mededelingen

De voorzitter opent de commissievergadering om 20.00 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom.

Allereerst geeft de voorzitter aan dat wethouder Willems voorstelt om agendapunt 7.1 van de agenda af te voeren.

Wethouder Willems licht toe dat het aanbestedingsresultaat inmiddels bekend is. De gemeente houdt nu zelfs geld over. Dit betekent dat het geen raadsbevoegdheid is om straks een eventuele afvalbegroting te wijzigen.

Het **CDA** (Geelen) vindt dit verrassend. Betekent dit dat het onderwerp niet meer in de reguliere SMM-vergadering terugkomt? Het CDA heeft nog verschillende vragen. Moet de raad wachten tot de begroting?

Wethouder Willems antwoordt dat de raadscommissie alles kan vragen. De wethouder heeft tegen een agendering geen bezwaar als een meerderheid van de commissie dit wil. Daarnaast kan men ook nog bilateraal met een ambtenaar overleggen.

De voorzitter stelt voor om agendapunt 7.1 wel te behandelen, maar niet als raadstuk. De voorzitter stelt verder voor om de agendapunten 7.2 en 7.3 na agendapunt 7.5 in te voegen en daarna de agendapunten 7.1 en 6.1 te behandelen.

Wethouder Willems vraagt om eerst de eenvoudigste stukken te behandelen.

De voorzitter wijst op de insprekers, die in grote getale aanwezig zijn naar aanleiding van de fietsenstalling bij het station. De commissie heeft het goede gebruik om hiermee rekening te houden.

Het **CDA** (Geelen) heeft geen bezwaar tegen het voorstel van de wethouder.

De voorzitter stelt vast dat de commissie hiermee akkoord gaat. De conceptagenda wordt dus aangehouden.

De agenda wordt aldus vastgesteld.

2. Eventuele mededelingen

Het **CDA** (Geelen) meldt dat de heer Janssen is afgemeld.

De heer **Geelen** meldt als voorzitter van de A2-werkgroep dat ofwel op 17 ofwel op 31 oktober 2014 een werkgroepvergadering A2 wordt uitgeschreven. Hierover wordt nog bericht. Een mogelijke inbreng van de commissieleden voor de agenda kan via de griffie worden aangeleverd.

3. Verslag vorige vergadering

Verslag raadscommissie SMM 01-07-2014

Er is geen wijzigingsvoorstel. Het verslag wordt aldus ongewijzigd vastgesteld.

4. Planning commissie SMM (versie 1 september 2014)

Is niet aan de orde gekomen.

5. Gelegenheid voor bezoekers om het woord te voeren

De voorzitter deelt mee dat acht insprekers zich hebben aangemeld voor het thema fietsenstalling station. Daarnaast heeft zich een inspreker gemeld voor het onderwerp fietsroute Europaplein. De schriftelijke bijdragen staan ook in NotuDoc, voor zover aangeleverd.

Mevrouw **Coenegracht**, voorzitter van het Ondernemersinitiatief Wyck (OIW), deelt mee: "You never have a second chance to make a first impression." Men staat nu op het punt om deze spreuk recht te doen en de Stationsstraat een kwaliteitsimpuls te geven. De Stationsstraat is een fantastische entree van de stad, tenzij dit beeld door een fietstunnel en een fietspad in de middenberm wordt aangetast. Het OIW heeft in de afgelopen maanden in de werkgroep verkeer over de fietsenstalling meegedacht. Spreekster spreekt mede namens de ondernemers als zij aangeeft dat men geen fietsenstalling in de middenberm van de Stationsstraat wil. De ondernemers zijn afhankelijk van de parkeerplaatsen voor de deur en zij hopen al jaren op een kwaliteitsverbetering van de Stationsstraat. Het OIW is voorstander van het alternatief op het Stationsplein. Het OIW heeft hiervoor ook zelf een architect ingeschakeld. Daarnaast heeft de gemeente ook onderzoek gedaan. Het kan echter niet zo zijn dat deze inpassingen opzij worden gelegd vanwege een laf argument van veiligheid. Het OIW vindt veiligheid ontzettend belangrijk. Verkeersdeskundigen geven aan dat het kruisen van de tram extra gevaarlijk is. In Amsterdam gebeurt dit echter al jaren. Spreekster merkt op dat de Brusselsestraat en de Scharnerwegtunnel veel gevaarlijker zijn. Het OIW vindt het plan om te fietsen via de middenberm en de bussen te kruisen een slecht plan. Het OIW stelt voor om de fietsers gewoon rechtdoor te laten fietsen naar het station. Verder vindt spreekster een doorsteek naar Wyckerpoort onzinnig omdat vlakbij een tunnel ligt. Het OIW zegt echter "ja" tegen de brede stoepen en de terrassen. Spreekster vindt dat de argumenten eenzijdig zijn onderbouwd. De stad Maastricht is uniek door de veelvoud van kleine ondernemers. Het stadsbestuur moet deze mensen koesteren. Het OIW vindt een parkeergarage onder de Wilhelminabrug nog steeds ideaal.

Spreekster overhandigt nog de reactie van meerdere ondernemers aan de griffier, waaronder de reactie van de heer Theunissen, verkeerskundige, die verhindert is.

De heer **Gorter**, ondernemer aan de Stationsstraat, vindt Maastricht een stad om van te houden, ook vanwege de entree bij het Centraal Station. De Stationsstraat is een Frans aandoende allee met prachtige gevels. Deze straat staat als een beschermd stadsgezicht te boek. Spreker vindt dit een zeldzaam mooi cadeau. Spreker hoort al dertig jaar hoe mooi en uniek deze straat is. De Stationsstraat dient gerespecteerd en gekoesterd te worden. Daar hoort geen toegang tot een fietsenstalling. Spreker vraagt de stoepen te verbreden en roept de raad op haar duale verantwoordelijkheid te nemen.

Mevrouw **Franssen**, kleine ondernemer aan de Stationsstraat is mede afhankelijk van een goed bereikbaar stadsdeel Wyck, onder andere voor fietsers en auto's. Het is heel belangrijk dat de fietsenstalling bij het station komt en niet op de Stationsstraat omdat daarmee weer parkeerplaatsen verloren gaan. Spreekster merkt op dat Wyck een zeer gevarieerd stadsdeel is, waar verschillende soorten van boodschappen worden gedaan en zeker niet alleen door fietsers. De fietsers gebruiken de route vooral als doorgangsroute. Spreekster benadrukt mede namens een aantal andere kleine ondernemers dat een fietsenstalling op de Stationsstraat geen goed plan is.

De voorzitter stelt vast dat de heer Kleijnen van Ingenieursbureau Wilhelminasingel niet aanwezig is.

De heer **Ten Haaf** van Centrummanagement Maastricht deelt mee dat de heer Kleijnen grootvader is geworden. Spreker geeft aan dat Centrummanagement Maastricht al twee à drie jaar veelvuldig overleg voert met de gemeente over de ontwikkelingen in Wyck. Centrummanagement Maastricht is altijd consistent geweest en is voorstander van een integrale oplossing waarbij het hele stadsdeel in ogenschouw wordt genomen. Het lijkt nu alsof het over een uitgang van een fietstunnel gaat, maar het gaat eigenlijk over Wyck. Op hoofdlijnen deelt Centrummanagement Maastricht de opvatting van het OIW en de bewoners. Er bestaat weerstand tegen de voorgestelde keuze. Centrummanagement Maastricht is voorstander van een fietsenstalling. Dat is geen punt van discussie. De fietsenstalling onder het plein van het station moet er komen. Het discussiepunt is echter de in- en uitgang. Centrummanagement Maastricht vindt deze kwaliteitsimpuls voor Wyck een kans voor Maastricht. Op een zaterdag komen gemiddeld 30.000 mensen via het station naar de stad. Centrummanagement Maastricht is voorstander van een herinrichting tot aan de Servaasbrug en wil dit doortrekken naar het Cöversplein en de Oeverwal. Centrummanagement Maastricht is daarnaast ook voorstander van een verbreding van de stoepen en de terrassen. Verder wil Centrummanagement Maastricht graag de middenberm autovrij maken en vergelijkt men dit met

de situatie op de Markt. Centrummanagement Maastricht wil graag de discussie aangaan. Een kwaliteitsimpuls komt namelijk uiteindelijk iedereen ten goede. Wel is daarbij noodzakelijk dat in Wyck combiparkeren mogelijk wordt gemaakt. Uit onderzoek blijkt namelijk dat op nagenoeg alle dagen van het jaar parkeerruimte in Wyck aanwezig is.

Centrummanagement Maastricht geeft het volgende advies aan de commissie:

- een integrale benadering;
- mocht de gemeente onverhoopt kiezen voor de Stationsstraat, kies dan voor de kortste in- en uitgang met de garantie van geen toekomstige verlegging;
- neem een amendement op waarin de integrale aanpak staat inclusief een tijdsfasering.

Het **CDA** (Geelen) vraagt naar de opvatting van Centrummanagement Maastricht over de Stationsstraat.

De heer **Ten Haaf** heeft met circa dertig tot veertig mensen en organisaties gesproken. Daarvan was maar een persoon voorstander van een in- en uitgang op de Stationsstraat en een persoon was onverschillig. Deze ondernemers en bewoners geven dus de voorkeur aan een in- en uitgang op het Stationsplein.

De heer **Maathuis** van de Fietsersbond merkt op dat de nieuwe raad een extra prioriteit voor de fiets wil. De Fietsersbond is hierover verheugd. Fietsveiligheid is daarbij een eerste vereiste. De trein en de fiets vullen elkaar goed aan. Een goede stalling moet een lage drempel hebben en goede openingstijden. Wil men fietsers verleiden, dan zal de prijsstelling van de fietsenstalling ook goed moeten zijn. Dit heeft de gemeente ook van de stalling op de Kesselskade geleerd. Spreker stelt vast dat de directe aanleiding voor de fietsenstalling de komst van de tram is. Dit maakt het Stationsplein niet gezelliger en veiliger. Allerlei verkeerstromen lopen daar door elkaar. Met een extra verkeerstroom zal de verkeersveiligheid in het geding komen. Dit is niet de enige reden dat de ingang niet op het plein moet komen. Een ingang in de vorm van een "wokkel" zal ook niet werkbaar zijn. Dat is zonde van de investering.

Spreker merkt verder op dat met name studenten de combinatie fiets en trein gebruiken. Een dag gratis stallen is voor hen niet genoeg. Zij zullen daarom bovengronds blijven stallen. De variant op de Stationsstraat is een win-winsituatie voor iedereen. De verblijfsruimte bovengronds neemt toe als de parkeerplaatsen verdwijnen. Daardoor ontstaat ook ruimte voor terrassen. De bereikbaarheid van Wyck komt ook niet in gevaar als deze parkeerplaatsen verschoven worden naar de P+R bij het station. Fietsers besteden ook niet minder dan autogebruikers. Bij een fietsstrook in het midden van de Stationsstraat zal bovendien ook een hellingbaan een optie zijn. Een hellingbaan bespaart onderhoud. De Fietsersbond vindt een luifel ook niet nodig. Dat is ook beter voor de zichtlijnen. De Fietsersbond ziet de optie van de Stationsstraat als enige mogelijkheid.

De heer **Beuker** van Buurtplatform Wyck heeft op 7 oktober 2013 ook bij de commissie SMM ingesproken. Het buurtplatform heeft toen uitgesproken dat de verkeersaspecten zeer belangrijk zijn. Het buurtplatform wil graag de binnengebieden tussen de woningen als stiltegebieden bewaren. Verder is het buurtplatform voorstander van een goede doorstroming van het fietsverkeer en de voetgangers van het station naar de Sint Servaasbrug en voldoende fietsparkeerplaatsen voor de bewoners van Wyck in combinatie met de bezoekers. Het hoofdpunt is echter een veiliger en gezonder verkeersklimaat. Spreker deelt mee dat het buurtplatform geen vereniging met leden is. Het buurtplatform heeft de plannen aan de bewoners voorgelegd en heeft maar heel weinig reacties ontvangen. Spreker denkt dat het buurtplatform niet de vertegenwoordiger van de bewoners is. Spreker vindt dat de gekozen raadsleden de bewoners vertegenwoordigen. Het buurtplatform let vooral op de verkeersveiligheid. Spreker merkt verder op dat de werkgroep Verkeer niet heeft bekeken hoe dit probleem elders in het land wordt opgelost. Het buurtplatform mist een vergelijking met andere "wokkels" en "lopende tapijten". Spreker vraagt dit mee te nemen. Het hoofdpunt blijft echter de verkeersveiligheid. De Stationsstraat is een zeer drukke route voor fietsers, voetgangers en bussen. Volgens de NS zal dit nog toenemen. Er zal dan ook ruimte in de Stationsstraat moeten komen. Het buurtplatform vindt dat men erover na moet denken om met name de auto uit deze straat te weren.

Het **CDA** (Geelen) merkt op dat de heer Beuker een vertegenwoordiger van het buurtplatform is. In dat kader is de opmerking van de heer Beuker een beetje vreemd. Het CDA vraagt aan het buurtplatform om de raadsleden te helpen.

De heer **Beuker** wil geen enkele politieke partij voor de voeten lopen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) merkt op dat de uitspraak van de Beuker natuurlijk op het geringe aantal reacties is gebaseerd.

De heer **Beuker** antwoordt dat het aantal reacties inderdaad heel gering was. De meeste bewoners van Wyck gebruiken de fietsenstalling bij het station niet. Andere mensen gebruiken deze stalling. Het buurtplatform heeft ook geen peiling onder de inwoners van Wyck gehouden.

De heer **Theunissen** van de Fietsersbond spreekt in over het thema fietsroute Europaplein. Dit project is langshepend en moeizaam verlopen. Spreker wil graag helpen om tot een visie te komen. De Fietsersbond is blij dat in het laatste onderzoek is erkend dat een fietstunnel mogelijk is. De kosten zijn in vergelijking tot de eerste schattingen echter twee keer zo hoog. Nu ligt er een kans om bij de uitvoering van het A2-project mee te liften. Er bestaat ook tijdsdruk. De Fietsersbond vindt belangrijk om te weten waarom fietsroutes behouden moeten blijven. Het uitgangspunt van het A2-project is het ontvlechten van het langzame en het snelle verkeer. Vervolgens is het ontwerp voor het Europaplein gemaakt en zijn de fietsroutes uit het ontwerp aldaar verdwenen. Dat was gunstig voor de ontwerpers. Men heeft echter niet goed naar de gevolgen voor het fietsnetwerk gekeken. In het voorgestelde alternatief van Avenue2 is sprake van heel veel onveilige punten. Voor de fiets is dit plan geen oplossing. Fietsers moeten zo vaak afslaan dat men geen route meer kan erkennen. Spreker vindt dat men de maatregelen goed moet bekijken. Daarnaast heeft de provincie Limburg de snelfietsroutes ook in haar beleidsplan opgenomen. Deze doelstelling staat ook in het coalitieakkoord van de gemeente Maastricht. In dit kader is het ook niet logisch om deze fietssnelweg te onderbreken. Ten slotte vindt spreker het vreemd dat het huidige fietspad aan de noordkant van het Europaplein in de definitieve situatie niet kan blijven. Spreker vraagt uitleg.

6. Raadstukken

6.1 Raadsvoorstel vaststellen standplaatsen en ligplaatsen in het kader van de Wet Bag **De voorzitter** stelt vast dat dit raadsvoorstel voor alle fracties een hamerstuk is.

7. Overige onderwerpen

7.1 Ledenraadpleging VNG inzake de vergoeding van kunststof verpakkingen voor de periode 2015-2019

De voorzitter geeft aan dat inmiddels een nieuw onderhandelingsresultaat voorligt waardoor het niet langer noodzakelijk is om de raad hierover een uitspraak te vragen.

De **SP** (Bonder) vraagt naar het standpunt van de andere gemeenten.

Wethouder Willems antwoordt dat een grote meerderheid van de andere gemeenten hiermee instemt.

De **PvdA** (Berghorst) vraagt in hoeverre de onkostenvergoeding dekkend is. De PvdA heeft in de zomer wederom informatie ontvangen over fraude bij de rode zakken. In hoeverre heeft de gemeente dit onder controle? Verder heeft de fractie een jaar geleden aandacht gevraagd voor het project Schone Maas. Dit project is inmiddels afgelopen. De PvdA vraagt een terugkoppeling. Verder vraagt de PvdA of er nog een vervolg komt.

De voorzitter merkt op dat vraag 2 en 3 maar zijdelings met het onderwerp te maken hebben. De voorzitter verzoekt de PvdA dit de volgende keer als afzonderlijke onderwerpen, bijvoorbeeld bij de rondvraag, in te brengen.

Wethouder Willems antwoordt dat de onkostenvergoeding meer dan kostendekkend is. Vanaf 2015 houdt de gemeente 66.000 euro over. Dit overschot zakt in 2019 in naar 33.000 euro. Dit is echter exclusief de hogere transportkosten vanwege de verplaatsing van de opslag, maar dit staat los van de vergoedingssystematiek van rijkswege.

In antwoord op de vraag over de fraude geeft de wethouder aan dat hij hiervan niet op de hoogte is. De wethouder verzoekt de PvdA deze informatie te melden. Verder zal de wethouder over het project Schone Maas via de raadsinformatiebrief informeren (**afsprake**).

GroenLinks (Passenier) is blij met het resultaat. GroenLinks neemt aan dat dit ook op de langere termijn zo is. De fractie vraagt meer uitleg over de oorzaak. De fractie stelt vast dat Maastricht bij de plasticinzameling voorloopt. Wat zijn de gevolgen daarvan bij de nieuwe aanbesteding?

Wethouder Willems antwoordt dat de gemeente is uitgegaan van een te pessimistische raming van het aanbestedingsresultaat. Dit is nu circa 40% goedkoper. Daarnaast heeft Maastricht met 75% een van de hoogste scheidingspercentages van Nederland.

Partij Veilig Maastricht ([PetersPeeters](#)) herhaalt de vraag van GroenLinks over de structurele kostendekkendheid. De fractie is blij met het onderhandelingsresultaat.

Wethouder Willems antwoordt dat dit een aflopend voordeel is van 66.000 euro in 2015 tot 33.000 euro in 2019. Dit is exclusief de extra transportkosten. Daarbij bestaat de verwachting van een positief resultaat.

De **VVD** (Moers) vindt dit alles goed om te horen en heeft verder geen vragen.

Stadsbelangen Maastricht (Van der Togt) stelt vast dat de PvdA meldt dat bij het project Schone Maas een vrij goed resultaat is behaald. De fractie vindt dat dit volgend jaar voortgezet kan worden.

Wethouder Willems heeft dit niet gezegd.

De voorzitter herhaalt zijn eerdere opmerking. Dit onderwerp raakt slechts zijdelings agendapunt 7.1.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) heeft geen vragen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt waarom het positieve resultaat aflopend is.

Wethouder Willems zal deze vraag schriftelijk beantwoorden (**afspraak**).

De voorzitter neemt aan dat dit deze week gebeurt.

De **Seniorenpartij** (Van Loo) heeft geen aanvullende vragen.

Het **CDA** (Geelen) merkt op dat de gemeente Maastricht in 2012 bij de VNG-raadpleging niet akkoord was. De fractie is blij met het positieve resultaat. Het bevreemdt de fractie dat met een teruglopend tonnage men toch nog kostendekkend is. Het CDA neemt aan dat dit inclusief de vergoeding op recycle materiaal is. De fractie stelt vast dat het voorliggende stuk geen waarde meer heeft. Het CDA vraagt een nieuw overzicht ter controle. Gaat de gemeente ook gebruikmaken van het learning centre, dat is bedoeld voor innovaties binnen de gemeenten?

Wethouder Willems antwoordt dat de laatste vraag van het CDA nog wordt besproken. De gemeente zal dit alleen doen om subsidies te ontvangen. Verder merkt de wethouder op dat de afvalmarkt momenteel een vechtmak is met een groot overaanbod. Daarom heeft de gemeente Maastricht heel lage aanbestedingsprijzen bij de ASL kunnen bedingen. De wethouder is altijd bereid om met de commissie over de afvalbegroting van gedachten te wisselen.

De voorzitter vraagt of dit onderwerp bij de begroting kan worden besproken of apart moet worden geagendeerd.

Het **CDA** (Geelen) is voorstander van een overzicht van de gehele stand van zaken.

Wethouder Willems stelt voor dit te doen nadat de begroting is vastgesteld. De begroting 2015 biedt immers op afvalgebied geen verrassingen.

De voorzitter concludeert dat dit onderwerp in 2015 wordt geagendeerd (**afspraak**).

D66 (Barendse) is ook blij met het onderhandelingsresultaat en heeft verder geen vragen.

De voorzitter sluit de beraadslaging over dit onderwerp.

7.2 Resultaten onderzoek alternatief fietsroute Europaplein

De voorzitter geeft aan dat de heer Waals ambtelijk de presentatie verzorgt welke nog ter beschikking wordt gesteld in NotuDoc.

Presentatie fietsverbinding Europaplein

De heer **Waals** verzorgt ambtelijk de PowerPoint-presentatie fietsverbinding Europaplein.

GroenLinks (Van der Gugten) begrijpt niet hoe de noordelijke afslag eindigt (derde gele punt op de situatietekening).

De heer **Waals** antwoordt dat dit de kortsluiting is tussen het Europaplein en de Groene Loper voor het autoverkeer. Deze weg sluit aan op de secundaire weg van de Groene Loper.

GroenLinks (Van der Gugten) vraagt waarom de VRI aan de noordzijde bij variant 3 niet maakbaar is, terwijl dit maar een secundaire weg is. Kan deze zijweg naar het noorden iets worden verschoven zodat men een aparte voorsorteerrijsbaan kan maken?

De heer **Waals** antwoordt dat dit maar een regelingsstelsel is welke met elkaar samenhangt. Het is dus regelbaar of niet regelbaar. Verplaatsing is niet mogelijk vanwege de locatie van de tunnel. Men heeft een bepaalde lengte voor een autostrook nodig.

De voorzitter stelt voor hieraan nog een extra vergadering in een andere setting te wijden, zodat alle technische vragen ook goed kunnen worden beantwoord.

Wethouder Aarts geeft aan dat het aan de commissie is om hierover te besluiten. De wethouder deelt mee dat in het kader van de opdracht van de raad heel goed naar alle varianten is gekeken. De wethouder vindt de uitwerking en de geadviseerde voorkeursvarianten, los van het financiële plaatje, helder. De belangrijkste keuze is de route van west naar oost. De geadviseerde voorkeursvariant kost 1,4 miljoen euro. De wethouder deelt mee dat het college ook verder moet. De bespreking van de kaderbrief in het college staat volgende week op de agenda. De wethouder hoort dus graag van de commissie alvast een signaal over de route van west naar oost. De wethouder heeft bovendien vanmiddag een gesprek met de Fietzersbond gehad. De Fietzersbond geeft aan dat de aanleg van de geadviseerde voorkeursvariant ook voor 700.000 euro mogelijk is. De wethouder zal dit ook laten bekijken. Verder zal de wethouder ook nog met de provincie Limburg en met de Avenue2 over een bijdrage aan de financiering spreken. De wethouder heeft voor dit alles echter een signaal van de commissie nodig.

Eerste termijn

De **SP** (Bonder) heeft een vraag over de blauwe lijn aan de zuidkant die een scherpe bocht maakt in de richting van het spoor. Is de fietsveiligheid daarvan onderzocht?

De heer **Waals** antwoordt dat deze extra aftakking ook in het oorspronkelijk plan van de A2 zit. Deze bocht is gewoon befietsbaar.

De **PvdA** (Van Ham) merkt op dat er opeens sprake is van vijf varianten. Waarom is dit destijds niet bedacht? Waarom is de oude variant opeens ruim 90.000 euro duurder? Wat zijn de beoogde verbeteringen die nog met ProRail worden besproken? Waarom zijn die verbeteringen niet al opgenomen? Waarom moeten deze voor rekening van de gemeente komen? Waar haalt de gemeente Maastricht het geld vandaan? Ten koste van wat wordt deze ambitie verwezenlijkt? De heer **Waals** antwoordt dat in 2013 de variant van de Avenue2 befietsbaar was. Men zag echter nog enkele verbetermogelijkheden buiten het plangebied van de A2. Dit waren onder andere het tunneltje bij het MECC en een mogelijke kortsluiting om niet om de Mercedes-garage heen te gaan. Dat zijn additionele kosten die op het grondgebied van de gemeente Maastricht liggen.

De **PvdA** (Van Ham) merkt op dat dit geen nieuwe plannen zijn. De PvdA vindt het vreemd dat hiervoor 100.000 euro extra in rekening wordt gebracht.

De heer **Waals** antwoordt dat deze plannen in de presentatie van 2013 als verbetervoorstellen zijn meegenomen. Dit is nu inzichtelijk gemaakt.

Wethouder Aarts voegt toe dat dit bij het maken van de A2-plannen heel uitgebreid aan de orde is geweest. Dat is toen afgetikt. De raad heeft er daarna voor gekozen om dit opnieuw aan de orde te stellen. Nu liggen de resultaten voor, waarover een oordeel wordt gevraagd. De wethouder stelt voor om niet in het verleden te blijven hangen. Volgens de A2-projectorganisatie is geen nieuwe aanbesteding nodig. Als de raad kiest voor de voorkeursvariant, zal de wethouder nog met Avenue2 en de provincie Limburg over de kosten en de financiering spreken. De wethouder zal daarnaast ook de gemeentelijke begroting bekijken. De middelen zijn zeer beperkt. De wethouder heeft echter geen pasklare oplossing.

GroenLinks (Van der Gugten) denkt dat over veel aspecten van het A2-plan goed is nagedacht, maar niet over deze fietsroute. De fractie is nieuwsgierig naar de kostenverschillen bij het tunneltje, net zoals de wethouder. GroenLinks is ook voorstander van een informele toelichting.

De voorzitter stelt voor om volgende week maandag van 20.00 uur tot 21.00 uur een informele bijeenkomst te organiseren in Mosae Forum. Aldus wordt afgesproken (**afspraak**).

Partij Veilig Maastricht ([PetersPeeters](#)) merkt ten aanzien van het tunneltje Duboisdomein op dat deze geüpdatet zou worden. Wat gaat hiermee gebeuren?

De heer **Waals** antwoordt dat deze tunnel in het algemeen een zorgpunt is. Deze tunnel hoeft in het kader van deze fietsroute van west naar oost echter niet geüpdatet te worden. Een verbeteringslag in het kader van de verbinding tussen de noordkant van Maastricht met Randwyck ligt echter wel voor de hand.

De **VVD** (Limpens) vraagt naar het verschil tussen de basisvariant van Avenue2 en de gepresenteerde voorkeursvariant.

De heer **Waals** antwoordt dat het belangrijkste verschil in de rode lijn van oost naar west zit, dus met een gelijk- of ongelijkvloerse kruising van de spoorwegovergang.

Spreker toont de verschillen op het kaartje.

Stadsbelangen Maastricht (Van der Togt) vraagt of men ook in de tegenrichting via de bocht (krul) naar het oosten kan fietsen.

De heer **Waals** antwoordt bevestigend.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) sluit aan bij de vraag over de onduidelijkheid bij de aanpassing van de spoorwegovergang.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) is voorstander van een tunnel.

De **Seniorenpartij** (Erckens) vraagt meer uitleg over de slechtere score van de befietsbaarheid bij variant 2. Hoe ernstig is het dat de ontvlechting bij variant 3 niet wordt gehaald? De fractie onderstreept dat de provincie Limburg wel degelijk een partner is.

De heer **Waals** antwoordt dat de befietsbaarheid van variant 2 met name in de blauwe lijn zit. Dit heeft met name met de omrijafstand te maken. De cijfers zijn echter geen rapportcijfers. Een 5 is dus geen onvoldoende. *Spreker toont dit op het kaartje.*

Het **CDA** (Geelen) geeft in reactie op GroenLinks (Van der Gugten) aan dat destijds de scope de ontvlechting tussen snel en langzaam verkeer was. Alle fracties hebben zich hierachter gesteld, behalve de SP.

Het CDA dankt voor het heldere stuk dat ondanks het zomerreces voorligt. Het CDA is zeker voorstander van een kortere route. De kosten zijn daarbij wel van belang. Wie is verantwoordelijk voor de kosten die gemaakt worden omdat het onroerend goed aldaar vervalt? Wie is verantwoordelijk voor de kosten van het verleggen van de kabels en leidingen en de grondaankopen? Als de provincie Limburg hieraan aanzienlijk bijdraagt, is dat prima, maar als de gemeente Maastricht dit zelf moet betalen, is dat een groot probleem. Bovendien zijn er ook kosten gemoeid met het berekenen van de voorkeursvariant. Het geld kan ook ergens anders aan worden besteed. Heeft de wethouder al contact gehad met gedeputeerde Van der Broeck?

De **SP** (Bonder) merkt per interruptie op dat de wethouder heel duidelijk was over de kosten.

Wethouder **Aarts** antwoordt dat eerst uitgezocht zal worden wat de mogelijke kosten zullen zijn.

Na het ambtelijke overleg van deze week, zal de wethouder afhankelijk van het signaal van de commissie gedeputeerde Van der Broeck hierop aanspreken (**toezegging**).

De heer **Waals** antwoordt dat in de route van de voorkeursvariant van west naar oost geen vastgoed wordt geraakt. Het enige verschil zit in dit gebiedje (*hij wijst dit op de kaart aan*). Dat zat ook in het oorspronkelijke plan van Avenue2.

Het **CDA** (Geelen) vindt dat dit ook meegewogen moet worden.

De heer **Waals** voegt toe dat over de rode krul nog nadere afspraken met Avenue2 kunnen worden gemaakt.

D66 (Barendse) vraagt of de rotonde bij de Sibemaweg nog bij de voorkeursvariant wordt meegenomen. De fractie vraagt verder of het bij variant 3 ook mogelijk is om de Dokter Nevenstraat in de richting van oost beschikbaar te houden ten behoeve van de fietsers in de richting van Scharn.

De heer **Waals** antwoordt dat de rotonde optioneel is. In de afweging scoort een rotonde beter. Verder kan de Dokter Nevenstraat altijd worden gedaan. Dit staat los van de varianten en de kosten.

De voorzitter schorst kort de vergadering.

Schorsing van 21.49 uur tot 21.54 uur

Tweede termijn

De voorzitter geeft aan dat twee vragen aan de orde zijn. Is de commissie in meerderheid van mening dat het college aan de slag moet met dit onderwerp? Zo ja, kiest de commissie dan voor de voorkeursvariant of voor een andere voorgestelde optie?

Het **CDA** (Geelen) vraagt per interruptie hoe met een stemming wordt omgegaan. De fractie roept in herinnering dat de commissie al een keer is overruled door de raad. De SP wil dit onderwerp nog in de fractie bespreken.

De voorzitter antwoordt dat het reglement van orde nog niet is gewijzigd. De voorzitter gaat ervan uit dat de werkgroep die bezig is met de herziening van het vergaderstelsel ook hiernaar kijkt.

De **SP** (Bonder) neigt naar de voorkeursvariant, maar heeft nog vragen over de kosten. Bestaat nog de mogelijkheid om dit mee terug naar de fractie te nemen? Wat is precies de bedoeling?

De voorzitter geeft aan dat de wethouder nu graag een richting wil weten. De voorzitter heeft daarom voorgesteld om volgende week maandag hieraan nog een extra vergadering te wijden.

Wethouder Aarts wil heel graag van de commissie alvast een basale richting weten, zonder dat de commissie nu een definitief besluit neemt.

De voorzitter vraagt aan de commissieleden wat de commissie wil.

Partij Veilig Maastricht ([PetersPeeters](#)) wil vanavond een richting aangeven.

De **SP** (Bonder) wil vanavond een richting aangeven als binnenkort duidelijkheid over de kosten wordt gegeven.

De **PvdA** (Van Ham) geeft geen blanco check. De fractie wil niet vanavond, maar aanstaande maandag een richting aangeven.

GroenLinks (Van der Gugten) en de **VVD** (Limpens) willen vanavond een richting aangeven.

Stadsbelangen Maastricht (Van der Togt) wil vanavond een richting aangeven tenzij het financieel onhaalbaar blijkt.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns), de **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) en de **Seniorenpartij** (Erckens) willen ook vanavond een richting aangeven.

Het **CDA** (Geelen) herhaalt de politieke vragen. Waarom laat het college de ontvlechting nu los? Wat zijn de onderzoekskosten? Heeft het college al met de provincie Limburg hierover gesproken? Is de provincie Limburg bereid om bij te dragen?

De voorzitter constateert dat de antwoorden op deze vragen voor het CDA van belang zijn.

D66 (Barendse) wil vanavond een richting aangeven.

De voorzitter stelt vast dat een meerderheid van de commissie bereid is om vanavond een richting aan te geven. In dat kader komen ook de vragen van het CDA aan bod. De voorzitter vraagt nu naar de richting.

De **SP** (Bonder) kiest voor de voorkeursvariant.

De **PvdA** (Van Ham) kan dit nog niet beantwoorden.

GroenLinks (Van der Gugten) merkt op dat men over twintig jaar zeker spijt zal krijgen als men nu geen duurzame oplossing realiseert. Bovendien zullen de oplossingen dan nog veel duurder en ingrijpender zijn. De fractie verwijst naar het recent opgestelde concept-POL van de provincie Limburg, waarin expliciet over doorgaande fietsroutes wordt geschreven. GroenLinks vindt ook dat de financiële aspecten nog goed uitgezocht moeten worden en verwijst in dit kader naar de opmerking van de wethouder over de Fietsersbond. Daarmee hoeft deze ambitie nog niet naar beneden te worden geschroefd. Bovendien heeft men in het coalitieakkoord een hoog ambitieniveau voor de fiets afgesproken.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt per interruptie waar het geld vandaan moet komen.

GroenLinks (Van der Gugten) kan deze vraag nu niet beantwoorden, net zo min als de wethouder. De afweging wordt later gemaakt.

Het **CDA** (Geelen) voegt per interruptie toe dat het go/no-go-moment nog komt. Het is alleen jammer dat andere partijen een advies van een gerenommeerd extern bureau in twijfel trekken.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt dat uitgezocht moet worden of het goedkoper kan.

GroenLinks vindt dat men nu de goede keuzes moet maken. GroenLinks kiest voor de voorkeursvariant.

Partij Veilig Maastricht ([PetersPeeters](#)) vindt dat de financiën een zorgpunt blijven. De fractie kiest voor de voorkeursvariant, maar staat ook niet afwijzend tegenover variant 2.

De **VVD** (Limpens) neigt naar de voorkeursvariant. Afhankelijk van de financieringsmogelijkheden zal de VVD een definitief besluit nemen. Als dit de gemeente 1,4 miljoen euro kost, kan de VVD ook met de basisvariant leven.

Stadsbelangen Maastricht (Van der Togt) kiest voor de voorkeursvariant.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) kiest voor de voorkeursvariant. Mocht deze echter niet haalbaar zijn, dan kiest men voor variant 2.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vond aan het begin van het A2-project al heel vreemd dat de doorgang voor de fietser niet was geregeld bij een project van 100 miljoen euro. Maastricht wil graag een fietsstad zijn. Dit moet dan ook in de praktijk blijken. De fractie stelt voor om Europese subsidies aan te spreken. Heeft de wethouder hierover nog ideeën? De fractie kiest voor de voorkeursvariant.

Wethouder Aarts zal dit voorstel meenemen (**toezegging**).

De **Seniorenpartij** (Erckens) kiest voor de voorkeursvariant, afhankelijk van de kosten.

In antwoord op de vragen van het CDA (Geelen) geeft de heer **Waals** aan dat de kosten van het technische bureau enkele duizenden euro's bedragen. De kosten om dit verder te onderzoeken zitten met name in de ambtelijke inzet. Deze kosten zullen meevallen.

Wethouder Aarts heeft de vraag over de provincie Limburg al beantwoord. De vraag over de ontvlechting verbaast de wethouder ten zeerste. Deze commissie heeft immers in het voorjaar gevraagd om dit te onderzoeken. De wethouder vindt het een knap resultaat van alle betrokkenen dat tijdens het zomerreces zoveel werk is verzet. Of men de ontvlechting loslaat, is afhankelijk van het vervolproces. De wethouder wil de term loslaten niet gebruiken omdat gedurende het proces is vast komen te staan dat veel fracties hierom vragen. De wethouder wil nu graag weten of hij actie moet ondernemen. De wethouder zal nu met de voorkeursvariant aan de slag gaan. De wethouder ziet dit als een kans en hij wil nu graag haast maken om geen vertragingen bij het A2-project te veroorzaken.

Het **CDA** (Geelen) hoopt dat de wethouder alle opmerkingen over de risico's en de extra kosten in het onderzoek meeneemt. Het CDA heeft het vertrouwen dat de wethouder een helder beeld zal geven. Het CDA kiest nu voor de voorkeursvariant.

D66 (Barendse) dankt de wethouder en de ambtenaren en kiest ook voor de voorkeursvariant. Variant 2 is een terugvaloptie.

De voorzitter constateert dat de commissie in meerderheid kiest voor de voorkeursvariant en sluit de beraadslaging over dit onderwerp.

7.3 Presentatie realisering fietsenstalling station

De voorzitter vraagt aan de wethouder wat de vraag aan de commissie is. Dit is immers formeel een collegebevoegdheid. Er komt nog een raadsstuk in het kader van de begroting.

Wethouder Aarts zou graag het gevoel van de commissie horen. Ook hier geldt tijdsdruk. Op 28 oktober 2014 besluit het college over een go/no-go.

Het **CDA** (Geelen) merkt op dat dit geen collegebevoegdheid is.

De voorzitter antwoordt dat de raad inderdaad het budgetrecht heeft in het kader van de begroting. De andere vormen van besluiten zijn een collegebevoegdheid.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) heeft met Q-Park gesproken. Q-Park heeft toen voorgesteld om een presentatie te geven over nog een andere variant. De fractie legt dit voorstel aan de commissie voor.

De voorzitter antwoordt dat er al een inlooppresentatie geweest is op 15 augustus 2014 bij L'Empereur. De voorzitter heeft gecontroleerd dat een uitnodiging voor deze bijeenkomst naar de raad is verstuurd. Bij deze bijeenkomst is het verhaal van Q-Park ook al aan de orde gekomen. De voorzitter stelt voor dat de commissie eerst naar de presentatie van mevrouw Terpstra luistert. Daarna kan de commissie alsnog besluiten om Q-Park uit te nodigen.

Presentatie fiets- en scooterparkeren Centraal Station

Mevrouw **Terpstra**, projectleider van de fiets- en scooterstalling bij het Centraal Station, verzorgt ambtelijk de PowerPoint-presentatie.

Het **CDA** (Geelen) vraagt in relatie tot de opmerking van mevrouw Terpstra over de fietsenstalling in De Colonel of het voorstel van Q-Park passé is.

Wethouder Aarts antwoordt dat de gemeente de verschillende varianten heeft laten onderzoeken, waaronder de variant van Q-Park. De voor- en nadelen daarvan worden in de presentatie opgenoemd. Het is aan de commissie om daarover te oordelen.

Het **CDA** (Geelen) vraagt of het plan van Q-Park het project veel duurder maakt.

Mevrouw **Terpstra** antwoordt ontkennend. Spreekster ontkracht dat deze optie van een fietsenstalling in De Colonel een veel goedkopere optie zou kunnen zijn. Bovendien is Q-Park niet akkoord gegaan met deze variant. Spreekster geeft aan dat er ook nog een andere variant is van Q-Park. Dit komt later in de presentatie aan de orde.

Wethouder Aarts deelt mee dat het verbreden van de stoepen niet in het kostenplaatje is opgenomen. Daarover moet een apart besluit worden genomen. Dat is een aparte discussie.

Het **CDA** (Geelen) vraagt waar de taxi's in de nieuwe situatie komen te staan.

Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat de taxistandplaats voor L'Empereur gesitueerd wordt.

Het **CDA** (Geelen) vraagt hoe vaak de tram per uur bij het station komt.

Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat de tram vier keer per uur kruist.

De heer **Westbroek** voegt ambtelijk toe dat de tram twee keer per uur gaat rijden (dus vier keer kruisen). Daarna kan dit uitgebreid worden naar vier keer per uur.

Presentatie NS

De heer **Alting von Geusau**, directeur van de regio Zuid van de Nederlandse Spoorwegen, schetst dat de NS hetzelfde beeld van stationspleinen overal in Nederland tegenkomt. Landelijk komt 40% van de reizigers tegen 28% in Maastricht met de fiets naar het station. Een van de oorzaken van dat verschil is dat mensen het niet prettig vinden om hun fiets in Maastricht bij het station te stallen. Het ligt dus voor de hand dat er een betere fietsenstalling moet komen. De NS moet vanuit haar concessie fietsenstallingen kostenneutraal exploiteren. De fiets wordt echter als een wegverpartikel beschouwd. De betaalde stallingen lopen leeg omdat de fiets als een wegverpartikel wordt beschouwd. De NS ziet overal veel lui reizigers die de fietsen lui parkeren. Daarom is het ook heel belangrijk om de ingang van de nieuwe fietsenstalling zeer tactisch te situeren in de vervoersstroom van de fietsers. De NS kiest daarom voor de stalling in de Stationsstraat. Bij een andere locatie zal men weer op het plein fietsen stallen.

Het nieuwe fietsplan van de NS voorziet in gratis stallingen voor de eerste 24 uur. Dit is een concept. Hieraan zitten heel veel exploitatiekosten verbonden. Daarom is gekozen voor eenderde-kostenverdeling tussen de NS, de gemeente en hopelijk het Rijk. In Amsterdam, Utrecht, Helmond en Breda is men met dergelijke proeven gestart. Daaruit blijkt dat de reiziger deze stallingen gebruikt. De pleinen blijven leeg. De NS ziet in studentensteden dat er ook vraag is naar gratis parkeren in het weekend. Dit moet nog verder worden bezien. De NS wil hiermee in Maastricht ook graag aan de slag.

De **VVD** (Moers) vraagt of de commissie ook nog vragen aan de heer Alting von Geusau kan stellen.

De voorzitter hanteert dezelfde werkwijze als bij het vorige agendapunt.

Eerste termijn

De **SP** (Bonder) merkt op dat studenten in het weekend veel gebruik zullen maken van de fietsenstalling. Bestaan er ruimere gratis stallingsmogelijkheden voor studenten?

Wethouder Aarts antwoordt dat dit nog wordt bekeken. Daarnaast kan een student aan de oostzijde van het station ook nog altijd gratis parkeren. De NS is verantwoordelijk voor de exploitatie.

De heer **Alting von Geusau** ziet bij de eerste proeven elders in het land dat men met de studenten in het weekend rekening moet houden. De NS werkt pas sinds een half jaar met dit concept. Het ziet er echter wel naar uit dat hiervoor iets wordt bedacht.

De **PvdA** (Van Ham) merkt op dat meerdere doelgroepen van variant 2 en 3 geen gebruik kunnen maken. Waarom wordt dit dan uitgezocht? Staat variant 1 wel of niet in verband met het autoluw maken van Wyck? Voor deze ambitie hebben zich immers tien van de elf fracties eerder uitgesproken.

GroenLinks (Van der Gugten) vraagt per interruptie of de Partij van de Arbeid bij de inloopbijeenkomst in de L'Empereur is geweest.

De **PvdA** (Van Ham) antwoordt ontkennend. Deze bijeenkomst viel in de vakantieperiode.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt dit heel jammer. Deze aspecten zijn toen allemaal aan de orde gekomen.

De voorzitter geeft aan dat de uitnodiging op 15 augustus 2014 is verstuurd. Het gaat echter niet aan dat GroenLinks (Van der Gugten) de commissieleden hierover iets verwijt.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt of het verbreden van de stoepen en de terrassen in een breder verband wordt meegenomen. Ten koste van welke andere plannen van Beter Benutten gaan deze plannen?

In antwoord op de vraag over het autoluw maken van Wyck geeft mevrouw **Terpstra** aan dat de gemeente een parkeeronderzoek voor geheel Wyck heeft gedaan. Daaruit blijkt dat het mogelijk is om met vergunninghouders en betaald parkeren te schuiven. Dit wordt breed bekeken. Als gevolg van de ingang aan de Stationsstraat zullen acht parkeerplaatsen in de middenberm verdwijnen. Deze kunnen in de Alexander Battalaan worden gecompenseerd. De vragen over het autoluw maken van Wyck worden onder andere ook in de werkgroep Wyck meegenomen.

Wethouder Aarts heeft begrepen dat door de commissie is gevraagd om ook andere varianten te onderzoeken. Dat is de aanleiding. Het eventueel verbreden van de stoepen is een aparte discussie en is meer een reactie op het verzoek van ondernemers om meer terrassen op de middenberm. Dit kan echter niet vanwege de veiligheid. Men zou wel de stoepen daarvoor kunnen verbreden. Dan zullen echter ook weer parkeerplaatsen vervallen.

Vanwege de komst van de fietsenstalling in de Stationsstraat zouden de parkeerplaatsen in de Alexander Battalaan ook anders ingericht moeten worden. Verder is het autoluw maken van Wyck een breder thema dat nog terugkomt. Men kan een euro echter maar een keer uitgeven. In het voorliggende financieringsvoorstel staat dat men dit via Beter Benutten en de tweede tranche Maastricht Bereikbaar wil doen. Vanuit het Rijk wordt samen met andere partners bekeken wat in die tweede tranche ingebracht zou kunnen worden. Bovendien moet dit vrij snel gaan. Het college vindt dat dit project binnen het kader van Maastricht Bereikbaar moet passen, ondanks het feit dat dit infrastructuur betreft en Maastricht Bereikbaar met name over gedragsverandering gaat. Deze discussie loopt en de wethouder hoort wisselende berichten. Daarnaast is de bijdrage van de provincie Limburg ook nog niet zeker. Mocht dit in het kader van Maastricht Bereikbaar niet lukken, dan is dat een probleem. De wethouder kan niets garanderen.

GroenLinks (Van der Gugten) vraagt of het plan een strategische relatie heeft met een eventuele doorgang. Via het rollend tapijt/tapis roulant komt men in de fietsenstalling. Waar komt de uitgang voor de voetgangers?

Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat een mogelijke ondergrondse tunnel dan wel passerelle naar oost niet extra veel bouwkosten veroorzaakt omdat hiermee al rekening is gehouden. De uitgang voor de voetgangers komt op het Stationsplein, omdat een uitgang in de stationshal te duur en te complex is om dit binnen de 12 miljoen euro te realiseren. *Spreekster toont dit alles op het kaartje.*

Partij Veilig Maastricht ([PetersPeeters](#)) heeft momenteel geen vragen.

De **VVD** (Moers) vraagt waar bakfietsen en scooters bij de andere varianten gestald kunnen worden. Welke tarief hanteert de NS na die 24 uur?

Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat men bij variant 2 en 3 hiermee nog niet aan de slag is. Wel heeft men er bij variant 1 over nagedacht om de scooters elders, bijvoorbeeld in het huidige gebouw van Aon de Stasie, te stallen. Het grote nadeel daarvan is dat men een dubbele bemensing nodig heeft en daarmee ontstaat een verdubbeling van de exploitatielasten. Een maaiveldoplossing zal ook zeker niet de voorkeur hebben.

De heer **Alting von Geusau** merkt op dat men de stalling vaak als huisstalling gaat gebruiken als een stalling gratis is. Het tarief bedraagt momenteel 1,50 euro per dag.

Stadsbelangen Maastricht (Van der Togt) vraagt hoe de scooters de stalling verlaten.

Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat men moet afstappen, de scooter moet uitzetten en met de scooter aan de hand op het tapis roulant moet stappen.

De heer **Alting von Geusau** geeft aan dat de NS hiermee in Amsterdam-Zuid heel veel ervaring heeft. De mensen wennen hieraan heel snel. Omdat er sprake is van een bewaakte stalling, is hierop ook altijd toezicht.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) heeft geen vragen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt of de hellingsgraad van de wokkel aangepast kan worden zodat scooters deze ingang toch kunnen gebruiken. De fractie vindt het argument van de heer Alting von Geusau over de luiheid van de fietser niet echt valide om niet voor de stationspleinoptie te kiezen. Waarom draagt de NS niet alle kosten als de NS verplicht is om fietsenstallingen te exploiteren?

Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat het voor een scooter lastig blijft om een wokkel te nemen vanwege de centrische beweging. Voor een tapis roulant bestaat op het plein niet de fysieke ruimte.

Het **CDA** (Geelen) vraagt per interruptie of men niet gewoon een in- en uitgang op het plein kan maken.

Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat deze optie te veel ruimte in beslag neemt. Dan is er geen ruimte meer voor de fietsenstalling.

De heer **Wiersma** antwoordt ambtelijk dat een rechte toegang circa 25 m nodig heeft. Het nadeel van een pleinoplossing is dat men heel erg veel ruimte nodig heeft. Een voetganger die het station verlaat botst dan tegen de leuning van de ingang van de stalling.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt dit op een plaatje inzichtelijk te maken. De fractie vraagt naar de hellingsgraad van de huidige tunnel. Waarom kan de huidige fietstunnel niet worden gebruikt als toegang voor de fietsenstalling?

De heer **Wiersma** antwoordt dat deze tunnel een behoorlijke lengte had. Die tunnel ligt onder De Colonel. Dit ligt op een behoorlijke afstand van het station.

De voorzitter stelt vast dat deze variant van de Liberale Partij Maastricht niet aan de criteria voldoet. De voorzitter constateert dat de rest van de commissie de Liberale Partij Maastricht niet bijvalt.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt dat deze variant uit oogpunt van de financiën ook moet worden bekeken.

Het **CDA** (Geelen) vraagt of de vierkante ingang van het Vrijthof bij het station ingepast kan worden.

De heer **Wiersma** antwoordt dat dit ook een vierkante wokkel is. Dat is een kwestie van vormgeving.

In antwoord op de opmerking van de Liberale Partij Maastricht over de luiheid van de fietser geeft de heer **Alting von Geusau** aan dat een fietser zo snel mogelijk naar het station wil. Als de ingang van een fietsenstalling niet vlak bij het station ligt, zal de fietser daar niet parkeren.

Daarom is de NS ook geen voorstander van de wakkels. Daarmee worden obstakels gecreëerd. In antwoord op de vraag over het beheer van de stalling merkt de heer Alting von Geusau op dat de NS niet de enige vervoerder in Maastricht is. Spreker vindt dat men dan de kosten over alle

vervoerders moet uitspreiden. De NS heeft er als vervoerder belang bij dat de fietsen goed worden geplaatst. Dit moet kostenneutraal gebeuren.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt of overal in Nederland de eenderde-verdeling wordt gehanteerd.

De heer **Alting von Geusau** antwoordt dat in Breda, Utrecht en Amsterdam de eenderde-verdeling wordt gehanteerd. In Helmond wordt de proef gehouden dat men de eerste tien dagen gratis mag parkeren. Dit betaalt de gemeente Helmond helemaal zelf. Waarschijnlijk gaat men daar ook over naar de eerste 24 uur gratis stallen.

De **Seniorenpartij** (Van Loo) stelt vast dat veel mensen over dit onderwerp hebben ingesproken. De fractie is benieuwd naar de signalen van de mensen die op de inloopavond aanwezig waren. Verder vraagt de fractie of de overkapping van variant 1 bij de kosten is meegenomen. Is er al overleg geweest met de ondernemers van de wekelijkse antiekmarkt? Hoe wordt dit opgelost? Mevrouw **Terpstra** antwoordt dat vijftig tot tachtig mensen aanwezig waren. Spreekster heeft de indruk dat de reacties wisselend zijn. Spreekster heeft vijftien schriftelijke reacties ontvangen, waarvan acht negatief en zeven neutraal of positief ten aanzien van variant 1. Het dak zit in de kostenraming. Momenteel wordt echter ook bekeken om de overkapping weg te laten. Verder zijn de gesprekken met de ondernemers over het verplaatsen van de antiekmarkt naar het Stationsplein gaande.

De **Seniorenpartij** (Van Loo) merkt op dat de overkapping het zicht op het stationsgebouw wegneemt.

Wethouder Aarts geeft aan dat de overkapping geen wezenlijk onderdeel van variant 1 is. Het is een mogelijkheid.

Het **CDA** (Geelen) merkt op dat de raad in december 2013 een studie van Movaris over de stationsomgeving heeft ontvangen. Daarin wordt over 6000 stallingsplaatsen gesproken. Waarom is dit aantal losgelaten? Gaat de NS nog iets met leenfietsen doen? Verder moet de gemeente in het kader van de tweede tranche van Beter Benutten een gedragsverandering bewerkstelligen. Het CDA vindt dit een goede zaak. Daarnaast is het CDA erg teleurgesteld over de reacties op het plan van de Stationsstraat. De inrichting kan immers altijd transparanter. Heeft men al reacties hierop ontvangen? Gaat de huidige exploitant meedraaien met de NS?

Wethouder Aarts kent dit rapport niet. De aantallen fietsenstallingen zijn gebaseerd op de berekeningen van de NS. Deze variëren nu tussen de 2700 en 3000 stallingsplaatsen. Bij 3000 stallingsplaatsen zou dit al een toevoeging zijn van 1000 stallingsplaatsen in vergelijking met de huidige situatie. De wethouder kan niet voor de ondernemers spreken. De ondernemers hebben de afgelopen jaren gestreden voor de verbetering van de Stationsstraat en Wyck. De wethouder kan dit alleen maar loven. De wethouder vindt net zoals de ondernemers deze entree van de stad heel belangrijk. De wethouder merkt naar aanleiding van de ervaringen met de hellingsgraad en het gratis stallen bij de Kesselskade op dat de fietser inderdaad zijn eigen weg zoekt. Het zou een echte nachtmerrie zijn als men de fietser niet faciliteert en de fietser daarom de stalling niet gaat gebruiken.

De heer **Alting von Geusau** antwoordt dat de NS in gesprek is met de huidige exploitant over de nieuwe fietsenstalling. Er bestaan verschillende mogelijkheden. In Maastricht staan ruim honderd ov-fietsen, net zoals elektrische fietsen. Deze worden heel veelvuldig gebruikt. Spreker zal straks een gratis abonnement voor het komende jaar aanbieden.

D66 (Barendse) vraagt of bij variant 1 ook gekeken is naar het verder autoluw maken van de Stationsstraat door de bus over een helft te laten rijden, waardoor men meer ruimte zou winnen. De heer **Wiersma** antwoordt dat over andere profielen van de Stationsstraat met de ondernemers is gebrainstormd. Als men de bussen van twee richtingen bijeenvoegt, wordt de weg erg breed. Dit doet afbreuk aan het karakter van de straat.

De voorzitter schorst kort de vergadering.

Schorsing van 23.30 uur tot 23.36 uur

Tweede termijn

Het **CDA** (Geelen) dankt de heer Alting von Geusau voor de twee gratis ritten. De fractie vraagt of er nog meer kaarten zijn voor de andere fracties.

De heer Alting von Geusau toont de kaarten. De aanwezigen moeten hierom lachen.

De voorzitter vraagt of de fracties een denkrichting kunnen aangeven. Op 10 november 2014 zal de commissie een definitieve aanbeveling aan de raad doen. De raad neemt vervolgens op 25 november een besluit.

De **SP** (Bonder) kiest variant 1 (A).

De **PvdA** (Van Ham) spreekt de voorkeur uit voor variant 1 en vraagt bij de uitwerking inzage in alle overwegingen van de partners.

GroenLinks (Van der Gugten) kiest variant 1. GroenLinks stelt vast dat de reacties van de ondernemers genuanceerder zijn, vooral in combinatie met de verbrede stoepen. Verder vraagt GroenLinks over het afdak nog een keer goed na te denken in verband met de zichtlijnen op het station. De fractie vindt met name de stedelijkheid van variant 1 het grootst.

Partij Veilig Maastricht (~~Peters~~Peeters) kiest variant 1. De fractie roept op werk te maken van de verbrede stoepen. Daarmee slaat men twee vliegen in een klap.

De **VVD** (Moers) hecht grote waarde aan veiligheid en optimale bereikbaarheid. De fractie opteert voor variant 1 en vraagt over het afdak nog een keer na te denken. Verder zal de VVD nog brainstormen over de stoepen, de terrassen en de parkeerplaatsen.

Stadsbelangen Maastricht (Van der Togt) spreekt de voorkeur uit voor variant 1, het liefst zonder dak en zo neutraal mogelijk. Ook is de fractie voorstander van een autoluwe Stationsstraat.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) neigt naar variant 1. Dit wordt ook nog goed in de fractie besproken.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt heel jammer dat de karakteristieke Stationsstraat door een tunnel wordt aangetast. Het plaatje misleidt bovendien omdat de fietsroutes niet zijn aangegeven. De fractie kiest voor een variant die niet in de Stationsstraat begint. Verder is het jammer dat de informatiebijeenkomst tijdens de vakantie plaatsvond. De fractie wil deze informatie graag in de commissie bespreken, samen met een presentatie van Q-Park. De Liberale Partij Maastricht mist een stuk informatie.

De voorzitter antwoordt dat dezelfde informatie vanavond ter sprake is gekomen.

De **Seniorenpartij** (Van Loo) neigt nog steeds naar variant 1.

Het **CDA** (Geelen) vindt de integraliteit belangrijk. Daarom moet de stoepen ook met de ondernemers worden besproken, zodat men nader tot elkaar kan komen. Dit zou een opdracht aan het college kunnen zijn. In het verleden is al vaker aangegeven dat men de terrassen daar wilde. Toen kon dat volgens burgemeester Hoes in het kader van de veiligheid niet. Het CDA stelt daarom voor dat de wethouder een integraal plan maakt. Het CDA neemt het stuk mee terug naar fractie.

De voorzitter stelt vast dat het CDA geen voorkeur uitspreekt.

D66 (Barendse) gaat akkoord met variant 1 en het liefste samen met de terrassen. D66 vraagt om het dak, indien noodzakelijk, zo transparant mogelijk te maken,

De voorzitter stelt vast dat de commissie in overgrote meerderheid aan de wethouder de opdracht geeft om variant 1 uit te werken, met daarbij de nodige kanttekeningen over het dak. Daarnaast vindt de commissie het wenselijk dat de wethouder met de herinrichting van de Stationsstraat aan de slag gaat. De voorzitter sluit de beraadslaging over dit onderwerp.

8. Rondvraag

De voorzitter stelt voor dat de nog niet beantwoorde rondvragen aan het einde van deze week schriftelijk worden beantwoord. Aldus wordt afgesproken.

Het **CDA** (Geelen) heeft mede namens Stadsbelangen Maastricht (Van der Togt) en GroenLinks (Van der Gugten) naar aanleiding van het stuk dat op 1 augustus 2014 in NotuDoc stond een mededeling. Deze fracties zijn niet gelukkig met de wijze waarop het college is omgegaan met haar zienswijze over de tram. Het is jammer dat de commissie van andere partijen moet horen wat de zienswijze van het college is in de richting van de adviescommissie van de Raad van State. Het CDA vindt heel erg dat de commissie hiervan niet op de hoogte is.

De voorzitter antwoordt dat het CDA doelt op het advies van de **stichting Stap**. De voorzitter heeft al geconstateerd dat dit advies in de Digitale Envelop niet te openen is. Dit moet nog worden gerepareerd. De stukken moeten inderdaad beschikbaar zijn. De volgende keer moeten de stukken linea recta naar de commissie gaan.

De voorzitter dankt de aanwezigen en sluit om 23.48 uur de vergadering.

Maastricht, 8 september 2014

Cobben
Secretaris

Schoffeleers
Voorzitter