



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van LPM  
mevrouw C.J. Nuyts

POSTADRES  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP  
Vragen ex art. 48 RvO inzake tram

DATUM  
12 oktober 2015  
Verzonden: 13-10-2015

BIJLAGEN  
--

BEHANDELD DOOR  
APJ (Astrid) Savelberg

TELEFOONNUMMER  
043 350 4515

ONZE REFERENTIE  
2015.32455

E-MAILADRES  
astrid.savelberg@maastricht.nl

FAXNUMMER  
043 - 350 4141

UW REFERENTIE  
---

Geachte mevrouw Nuyts,

Onderstaand treft U de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in kader van artikel 48 van het Reglement van Orde.

## Vraag 1:

Arcadis is als expertise bureau door de gemeente ingehuurd gedurende een groot deel van de looptijd van dit project. Arcadis was verantwoordelijk voor de projectuitvoering toen de gemeente Maastricht zich te kijk heeft gezet tegenover met name de Belgische partners omdat geen rekening is gehouden de zwakte van de Wilhelminabrug. Kennis overigens die in 1999 in de kranten stond en dus ten stadhuis bekend zou moeten zijn bij de wethouder en ook bij Arcadis/Movares. Het bureau AntheaGroup daarentegen heeft wel voldoende expertise ingebracht en heeft met het vaststellen van de dure feiten een ontsporing tijdens de uitvoering voorkomen. Had deze studie (mede gebaseerd op "Expert-Judgement") niet in een eerder stadium van het project gedaan moeten worden.

## Antwoord 1:

*Naar aanleiding van de uitkomsten van de review, welke in februari 2015 zijn gepresenteerd, en bij u bekend zijn, is besloten tot een evaluatie van het project TVM. In deze evaluatie kan dit thema in de juiste en volledige context worden beschouwd. Tijdens eerdere projectfasen zijn reeds constatering gedaan dat voor het rijden met trams over de Wilhelminabrug de brug aanpassing behoeft. In eerdere projectfasen is hiermee ook rekening gehouden. Naarmate de ontwerpnaauwkeurigheid gaandeweg het ontwikkeltraject toenam, alsmede er zeer nauwkeurige terreinmetingen beschikbaar kwamen, kwamen we tot de conclusie dat de bedachte oplossingen niet zouden voldoen. Er dienden meer indringende technische maatregelen te worden getroffen, waardoor ook de kosten fors zouden toenemen. In een infrastructureel project is het niet ongevoel dat er aan de voorkant risico's zijn en dat deze gaandeweg het vervolgtraject beter in beeld komen. Ter zake verwijzen we naar de review.*

## Vraag 2:

"Enkele essentiële uitgangspunten" "zijn nog niet beschikbaar". "Een dergelijke aanpassing kan verstrekkende gevolgen hebben" "en invloed hebben op de conclusies van dit rapport".

Zijn deze uitgangspunten inmiddels beschikbaar en zijn de verstrekkende gevolgen en hun financiële consequenties beschikbaar? Welke zijn deze?

Vragen ex art. 48 RvO



DATUM  
12 oktober 2015

**Antwoord 2:**

*De tekst is afkomstig uit TVM33.092.031 Kunstwerken-managementsamenvatting pagina 4. Deze uitgangspunten zijn beschikbaar voor het tramtracé binnen de variantenstudie tijdelijke eindhalte Mosae Forum. De gevolgen en hun financiële consequenties zijn beschikbaar en zijn verwoord in het technisch ontwerp als bijlage bij de variantenstudie.*

**Vraag 3:**

Waarom is Arcadis en niet Anthea gevraagd de projectleiding voor het vervolgtraject op zich te nemen en wat zijn de risico's van deze keuze?

**Antwoord 3:**

*Het is niet correct dat Arcadis de projectleiding voor het vervolgtraject op zich heeft genomen. De projectleiding ligt bij de projectorganisatie TVM. Arcadis is in de variantenstudie ingezet voor een opdracht (voor het uitwerken van het Voorlopig Ontwerp naar een Opgewaardeerd voorlopig ontwerp, VO+) middels een meervoudige aanbesteding waarin zij de beste aanbieding hebben gedaan. Voor de variantenstudie zijn de, op spoorgebied, 4 landelijk bekendstaande ingenieursbureaus Movares, Arcadis, Grontmij en RHDHV uitgenodigd. Antea is separaat daaraan ingeschakeld voor de controleberekeningen van de bestaande kunstwerken binnen het tramtracé van de variantenstudie tijdelijke eindhalte Mosae Forum.*

**Vraag 4:**

Het reïnspoor tussen station Maastricht en de grens bij Lanaken is gerevitaliseerd opnieuw in gebruik genomen in 2011. Dit tracé is zonder lastbeperking. Reeds in 1999 was het bekend dat de Wilhelminabrug niet geschikt zou zijn voor een zwaar voertuig als de tram/trein (60 ton leeg gewicht). Los van de feiten is ook door diverse belanghebbenden- tot op heden- gevraagd deze variant behoorlijk te onderzoeken.

Welke logica gezien bovenstaande feiten -onderbouwt de keuze van het college om een tracé over de spoorbrug per se niet mee te wegen?

**Antwoord 4:**

*Zie het raadsvoorstel dat u recent is toegestuurd voor de raadsvergadering van 20 oktober a.s., daar treft u als bijlage de quickscan spoorbrug aan.*

**Vraag 5:**

Ligt er een gedegen onderzoek naar de spoorwegvariant ten grondslag aan de keuze om die variant uit te sluiten? Indien ja kan dat onderzoek dan aan de Raad ter beschikking worden gesteld? Indien er geen onderzoek ligt op basis waarvan deze variant uitgesloten kan worden, hoe onderbouwt u dan feitelijk de stelling dat deze spoorwegvariant onmogelijk is?

**Antwoord 5:**

*Zie het raadsvoorstel dat u recent is toegestuurd voor de raadsvergadering van 20 oktober a.s., daar treft u als bijlage de quickscan spoorbrug aan.*

**Vraag 6:**

In de Koersnota van 2008 worden 4 varianten met elkaar vergeleken en onderling gewogen. In de Collegenota van 22 april 2008 komt het college tot een voorkeursvariant. Deze collegenota is gebaseerd op de Koersnota. De benaming in de nota wijkt af van die van de Koersnota. In de Koersnota wordt onder regiovariant verstaan een tram die doorrijdt naar Randwyck. Enkel de variant "Stadstram (B)" is in zijn tracé beperkt tot het station Maastricht-centraal (en heeft daarom 10 a 15% minder reizigerspotentieel).



DATUM  
12 oktober 2015

Is de door het college in de nota gekozen variant (aldaar aangeduid als "regiovariant via de stadsbrug" dezelfde variant als die in de Koersnota wordt aangeduid als "Regiotram via stadsbrug (Cs)"?

**Antwoord 6:**

*De door het college van B&W gekozen regiovariant betreft daarbinnen de zogenaamde stadsbrugvariant, die via de binnenstad (Markt of Maasboulevard) en de Wilhelminabrug tot het Station Maastricht loopt en die vervolgens op termijn uitbreidbaar is via een eigen tracé tot Randwyck.*

**Vraag 7:**

Komt de variant die het college wilde uitvoeren tot najaar 2014 (over de brug tot aan het station) niet veel sterker overeen met variant B in de Koersnota dan met variant C2?

**Antwoord 7:**

*Nee, want variant B, genaamd stadstram, beoogde een "vertrammings" van een deel van het stadsbusvervoer in de stad (dus er zou dan ook een tram gaan rijden naar wijken en niet alleen naar station). Dit betrof o.a. de busroutes naar de wijken De Heeg en Malberg. Dit idee is al in een zeer vroeg stadium verlaten, omdat dit onrealistisch werd geacht.*

**Vraag 8:**

Het bureau Anthegroup heeft vastgesteld dat vier kunstwerken niet voldoen voor het huidige gebruik. Welke maatregelen heeft het college tot op heden genomen als antwoord op deze ongeschiktheid.

**Antwoord 8:**

*Door de invoering van het bouwbesluit in 2012 zijn de Eurocodes van toepassing waarin de belastingmodellen vrijwel overeenkomen met zwaar industrieel internationaal verkeer. Deze nieuwe normen zijn nog niet naar de praktijk vertaald, immers ten tijde van het ontwerp van de bestaande kunstwerken waren minder zware normen van kracht. De nieuwe normen worden met name gebruikt voor nieuwe situaties en er gelden andere normen voor bestaande situaties. De nieuwe normen zijn in eerste instantie gehanteerd door Antea voor de toets op huidig gebruik van de bestaande kunstwerken. Antea heeft vastgesteld dat de Kindtunnel, Bassinbrug, Keerwanden Bassinbrug en de Maasboulevardtunnel niet aan de Eurocodes voldoen.*

*Vertaling naar bestaande situaties in de praktijk vindt plaats op basis van diverse factoren (ondermeer leeftijd en type kunstwerk, de werkelijke verkeerssituatie/belastingen en op basis van – eventueel- aangebrachte restricties, lees bebording met maximale aslast). Verder bepaalt ieder land zelf de maximaal toegelaten verkeersbelasting op het wegennet. De massa van voertuigen in Nederland is 50 ton, in België en Luxemburg 44 ton en daar buiten is de maximaal toelaatbare last 40 ton. Inmiddels heeft de gemeente Maastricht, Royal Haskoning DHV opdracht gegeven een quickscan uit te voeren van alle kunstwerken van de gemeente Maastricht op basis van werkelijke situaties en belastingen. Op basis hiervan is de leidraad civiele kunstwerken opgesteld die inmiddels in concept gereed is.*

*Tegen de achtergrond van de quickscan en alle beschikbare stukken wordt geconcludeerd dat de vier kunstwerken voldoen en veilig zijn en dat er voor de huidige situatie geen maatregelen behoeven te worden genomen. Conform de huidige planning wordt uw raad over deze leidraad binnen enkele maanden geïnformeerd.*



DATUM  
12 oktober 2015

**Vraag 9:**

Het bureau AntheaGroup heeft vastgesteld dat enkel de “Aanbrug Oost” geschikt is voor (het gewicht van ) de tram/trein. Indien de belastingen met meer dan 10% toenemen, dan is nader onderzoek nodig.

Voor hoeveel kunstwerken is nader onderzoek nodig? Wat zijn de kosten van dit onderzoek? Welke zijn de te nemen maatregelen en welke kosten zijn hiermee gemoed? Hoe worden de diverse kosten gedekt?

**Antwoord 9:**

*Het betreft hier situaties waarin de belastingtoename op de onderbouw c.q. fundering meer dan 10% toeneemt. Binnen de variantenstudie doet zich deze situatie ook voor bij de Bassinbrug. Door Antea is de belasting op de onderbouw van de Bassinbrug nader beschouwd in de VO+ fase. De kosten van dit onderzoek bedroegen € 6.010,- (incl. beschouwing invloed gewijzigd tracé op Bassinbrug ). De maatregel betreft detailengineering en eventuele funderingsversterking door de aannemer. De kosten hiervoor zijn opgenomen in de bouwkostenraming.*

**Vraag 10:**

Het college stelt dat niet doorrijden naar het station en de Maasboulevard als keerpunt te kiezen, zal leiden tot slechts 4% minder reizigers. In 2008 stond in de Koersnota (p.44) dat het verschil tussen wel of niet doorrijden naar Randwyck 10 a 15% aan reizigerspotentieel scheelt.

Hoe verklaart u dit grote verschil en kunt u de berekeningen ter beschikking stellen?

**Antwoord 10:**

*De verschillen zijn te relateren aan het aantal reizigers wat naar het station reist. Dit aantal is in deze vergelijking gesteld op 100%. Bij doorrijden naar Randwijck kan het aantal reizigers stijgen met 10 a 15%, dus tot een totaal van 110 a 115%. Bij de keuze voor de variant Mosae Forum treedt een vermindering op van het aantal reizigers van 4% ten opzichte van de 100% welke als uitgangspunt dient.*

*De berekeningen zijn als bijlage van de variantenstudie beschikbaar gesteld bij het raadsvoorstel dat u op 1 oktober jl. is toegestuurd.*

**Vraag 11:**

Het college heeft gesteld dat het buiten stedelijke spoor in Nederland tot lokaal spoor wordt omgevormd. In het door de raad gevoteerde budget is geen ruimte voor extra uitgaven.

Wat is de reden om daartoe te besluiten in deze laatste fase van het project? Klopt het dat dit jaarlijkse meerkosten met zich meebrengt van minimaal 1,3 miljoen Euro (zo niet welke zijn de juiste meerkosten)? Hoe zijn deze kosten berekend en hoe worden de extra kosten gedekt?

**Antwoord 11:**

*Voor zowel de argumentatie voor de keuze van de statuswijziging van het buitenstedelijke spoor, alsmede de gevolgen voor de investering- en de beheer- en onderhoudskosten wordt verwezen naar het raadsvoorstel en bijbehorende bijlagen, dat u op 1 oktober jl. is toegestuurd.*

**Vraag 12:**

De review vermeldt een vertraging door de implementatie van Lokaal Spoor van 1,5 – 2 jaar. Welke kosten brengt deze vertraging met zich mee?

**Antwoord 12:**

*Voor de consequenties van de implementatie van de statuswijziging wordt verwezen naar het raadsvoorstel en bijbehorende bijlagen, dat u op 1 oktober jl. is toegestuurd.*



DATUM  
12 oktober 2015

**Vraag 13:**

Geschatte kosten en kostentoleranties. De raad is in 2013 akkoord gegaan met projectkosten van 62,5 miljoen pp 2009?

**Antwoord 13:**

*Zie hiervoor de financiële paragraaf in het raadsvoorstel, dat u op 1 oktober jl. is toegestuurd.*

**Vraag 14:**

Wanneer denkt het college de uitvoering te moeten betalen en welke inschatting van de kosten tegen het dan geldende prijspeil hanteert het college?

**Antwoord 14:**

*Zie hiervoor de financiële paragraaf in het raadsvoorstel dat u op 1 oktober jl. is toegestuurd.*

**Vraag 15:**

De beide verkorte varianten die onderzocht zijn (ook wel aangeduid als de “vismarkttram” en de Wietboottram”) kunnen niet (helemaal gerealiseerd worden binnen het onlangs vastgestelde bestemmingsplan. Hoeveel tijd en hoeveel kosten zijn er gemoeid met een aanvullende bestemmingsplanprocedure.

**Antwoord 15:**

*Bij de Wietboottram (tijdelijke eindhalte Mosae Forum) is geen sprake van een bestemmingsplanwijziging, dus er zijn ook geen kosten, ervan uitgaande dat het huidig bestemmingsplan onherroepelijk wordt.*

**Vraag 16**

Geest van het contract”zware inspanning tot wijziging contract, constructief overleg en al het mogelijk te doen ter verzekering van nakoming”(5) vraag in welke artikelen in de kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt Maastricht is sprake van handelingen of nalatingen die bovenstaande omschrijving overschrijden en die een financieel risico voor Maastricht met zich meebrengen.

**Antwoord 16:**

*Artikel 4.4 brengt met zich mee dat de gunningsmomenten voor de betreffende opdrachten (zijnde Vlaamse Infrastructuur, die van de Nederlandse Infrastructuur en het trammaterieel) op elkaar dienen te worden afgestemd. Indien de opdrachtgever tot de conclusie komt dat een opdracht niet gegund kan worden binnen de vooraf door hemzelf gestelde kaders kan geen gunning van de opdracht, en daarmee voor het totaalproject, plaatsvinden indien de opdrachtgever niet bereid is de kaders te wijzigen. Wel dient de opdrachtgever een zware inspanning te leveren om aanpassingen of optimalisaties door te voeren om alsnog binnen de kaders te geraken zodat gunning alsnog kan plaatsvinden. Bij die inspanning hoort ook dat, in het verlengde van de samenwerkingsgedachte en de te goeder trouw (zie ook artikel 8 en 10 van de kaderovereenkomst), dit met de andere partijen besproken dient te worden zodat ook zij kunnen meedenken over mogelijkheden om alsnog binnen de kaders te geraken zodat het project voort kan gaan.*

*In de Kaderovereenkomst is niet opgenomen dat er tussen partijen in dat geval een financiële compensatie zou moeten plaatsvinden. Dat betekent dat partijen in beginsel nog vrij zijn om tijdens de onderhandelingen nadere invulling hieraan te geven.*



DATUM  
12 oktober 2015

**Vraag 17**

Graag een toelichting majeure meerkosten ten opzichte van raming 2012.

**Antwoord 17:**

*De verschillen zijn in het review rapport weergegeven. De onderbouwing heeft voor u vertrouwelijk ter inzage gelegen.*

**Vraag 18:**

Dit overzicht vermeld als grootste post 7,3 miljoen Euro als "voorbereidingskosten". Geef in een matrix de opbouw van de kosten aan en onderbouw deze.

**Antwoord 18:**

*De opbouw van deze kosten heeft ook voor u vertrouwelijk ter inzage gelegen.*

**Vraag 19:**

Heeft de gemeenteraad toestemming gegeven voor onderzoeken te doen voor meer dan 2 mln.

**Antwoord 19:**

*De gemeenteraad heeft op 18 december 2012 een besluit genomen, dat er in voorzag dat het project verder moest worden gerealiseerd. Dit binnen het financiële kader in casu 62,5 miljoen (prijsspeil 2009). Het antwoord is dus ja.*

**Vraag 20:**

Is in 2012 niet overwogen dat voorbereiding, kosten met zich mee brengt? Indien ja, welke waren deze kosten? Indien nee, waarom zijn deze niet meegeteld?

**Antwoord 20:**

*De voorbereidingskosten zijn wel meegenomen en weergegeven in de raadsnota van 2012. Tot de voorbereidingskosten behoren onder meer inzet personeel provincie en gemeente Maastricht in de projectorganisatie, inhuur externe deskundigen, advies- en ingenieursbureau's en opstellen aanbestedingsdossiers.*

**Vraag 21:**

Ontbreekt in het overzicht mogelijk de Kindtunnel?

**Antwoord 21:**

*Op basis van het VO plus is een eventuele aanpassing aan de Kindtunnel niet nodig.*

Met vriendelijke groet,

John Aarts,  
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën.

Vragen ex art. 48 RvO