



Aan het College van B&W
Gemeente Maastricht

Gemeente Maastricht

Betreft: art. 48 RvO vragen: tram
Maastricht 17 september 2015

Ingek.: 21 SEP 2015

Reg. nr.: 2015.32455

Geacht College,

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 stadhuize bekend zou moeten zijn bij de wethouder en ook bij Arcadis/Movaris. Het bureau AntheaGroup daarentegen heeft wel voldoende expertise ingebracht en heeft met het vaststellen van de dure feiten een ontsporing tijdens de uitvoering voorkomen.

1. **Vraag:** had deze studie (mede gebaseerd op "Expert-Judgement") niet in een eerder stadium van het project gedaan moeten worden?

*"Enkele essentiële uitgangspunten" "zijn nog niet beschikbaar". "Een dergelijke aanpassing kan verstrekkende gevolgen hebben" "en invloed hebben op de conclusies van dit rapport"*¹

2. **Vraag:** zijn deze uitgangspunten inmiddels beschikbaar en zijn de verstrekkende gevolgen en hun financiële consequenties beschikbaar? Welke zijn deze?
3. **Vraag:** 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?

Het treinspoor tussen station Maastricht en de grens bij Lanaken is gerevitaliseerd opnieuw in gebruik genomen in 2011. Dit tracé is zonder lastbeperkingen. 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.

4. **Vraag:** welke logica – gezien bovenstaande feiten - onderbouwt de keuze van het college om een tracé over de spoorbrug per se niet mee te wegen?
5. **Vraag:** 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?

¹ TVM33.092.031 Kunstwerken-managementsamenvatting p. 3

In de Koersnota van 2008 worden 4 varianten met elkaar vergeleken en onderling gewogen. In de Collegenota van 22 april 2008² 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 à 15% minder reizigerspotentieel)

6. **Vraag:** 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 (C2)"?
7. **Vraag:** 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?

Het bureau AntheaGroup heeft vastgesteld dat vier kunstwerken NIET voldoen voor het huidige gebruik³.

8. **Vraag:** welke maatregelen heeft het college tot op heden genomen als antwoord op deze ongeschiktheid?

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.⁴

9. **Vraag:** 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 gemoeid? Hoe worden de diverse extra kosten gedekt?

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 à 15% aan reizigerspotentieel scheelt.

10. **Vraag:** hoe verklaart u dit grote verschil en kunt u de berekeningen ter beschikking stellen?

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.

11. **Vraag:** 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?
12. De Review vermeldt een vertraging door de implementatie van Lokaal Spoor van 1,5 – 2 jaar. **Vraag:** welke kosten brengt deze vertraging met zich mee?
13. Geschatte kosten en kostentoleranties. De raad is in 2012 akkoord gegaan met totale projectkosten van 62,5 miljoen pp 2009?
14. **Vraag:** wanneer denkt het college de uitvoering te moeten betalen en welke inschatting van de kosten tegen het dan geldende prijspeil hanteert het college? Welke tolerantie hanteert het college op de totale projectkosten?

² Titel collegenota: Koersnota Tram Vlaanderen Maastricht p. 5

³ TVM33.092.031 Kunstwerken-managementsamenvatting p. 6

⁴ TVM33.092.031 Kunstwerken-managementsamenvatting p. 6

15. **Vraag** 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. **Vraag:** hoeveel tijd en hoeveel kosten zijn er gemoeid met een aanvullende bestemmingsplanprocedure?
16. **Vraag** Geest van het contract: “zware inspanning tot wijziging contract, constructief overleg en al het mogelijke 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.
17. **Vraag** Graag een toelichting majeure meerkosten ten opzicht van raming 2012
18. **Vraag** Dit overzicht vermeld als grootste post 7,3 miljoen Euro als “Vorbereidingskosten”⁵ Geef in een matrix de opbouw van de kosten aan en onderbouw deze.
19. **Vraag** Heeft de gemeenteraad toestemming gegeven voor onderzoeken te doen voor meer dan 2 mln?
20. **Vraag:** 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?
21. **Vraag:** ontbreekt in het overzicht mogelijk de Kindtunnel?

Gaarne van u vernemend,
Namens de Liberale Partij Maastricht
Kitty Nuyts

