



**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 23-01-2020
No. 2020-02464
Portefeuillehouder Krabbendam
Organisatieonderdeel Belvedere**

Aan het college van B&W van Maastricht
Postbus 1992,
6201 BZ MAASTRICHT

Maastricht, 23 januari 2020

Betreft: Art 47 vragen LPM betreffende wijziging traject tram en de lessen uit uithoflijn

Geacht college,

Vraag 1 Uithoflijn

- Heeft het college kennis genomen van de opening van de Uithoflijn in Utrecht?
- Kunt u aangeven in hoeverre dit project is overschreden, in tijd en in geld?
- Hoeveel zijn de kosten van deze lijn per kilometer?

Vraag 2 vertraging tramlijn Hasselt-Maastricht

De planning voor de tramlijn tussen Maastricht en Hasselt zijn inmiddels ook fors vertraagd (de tram zou in 2012 gaan rijden). De prijzen in de bouw zijn na de crisis sterk gestegen.

Hoeveel gaat het restant van de tramlijn (van de grens naar de Maasboulevard oostzijde) kosten naar het prijspeil van 2021?

Vraag 3 verandering tracé

Het oorspronkelijke tracé van de tram in Hasselt door de havenkom is verlaten.

- Heeft het college duidelijk wat het nieuwe tracé zal zijn?

De burgemeester van Hasselt heeft zich geschaard achter een nieuw tracé wat gebruik zal maken in Hasselt van de zg. 'Kleine Ring'. Bij dit tracé vervalt de halte bij het station van Hasselt. Nadat Maastricht ontdekte dat het station Maastricht een 'brug te ver' was voor TVM hebben de Nederlandse trampartners 6 miljoen Euro toegezegd aan de Vlaamse partners vanwege het te verwachten lagere aantal reizigers en de daardoor ongunstiger exploitatie.

- Van deze toezegging is – zover wij weten – de helft uitbetaald. Klopt dat?

Wij veronderstellen dat de inkorting van de lijn in Hasselt en het niet bereiken van het station Hasselt ook zal leiden tot minder reizigers. Daarmee zal het rendement van de investering in Nederland verminderen (minder klandizie voor de Markt, minder dan de 260 autoritten zullen vervangen worden door tramritten).

- Verwacht het college minder reizigers nu het station in Hasselt niet aangedaan wordt, of juist meer? Heeft Maastricht en Hasselt dat aantal herberekend?



Vraag 4 Nieuwe overeenkomst

Om het niet bereiken van het station in het project te verdisconteren is een nieuwe Kaderovereenkomst afgesloten tussen de partners aan weerszijde van de grens. Gezien de substantiële wijziging in Hasselt zal de huidige overeenkomst 'de lading' niet meer dekken.

- a. Gaan de partners een nieuwe overeenkomst sluiten? Neemt het College hierin initiatief?
- b. Gaat het college de afgesproken compensatie *i.v.m. het missen van het station Maastricht) herberekenen/terugvorderen? Over welk bedrag hebben we het dan?
- c. Kunnen deze middelen ingezet worden voor de financiering van het Klimaatakkoord of om het actuele realisatie-/begrotingtekort te compenseren?

Vraag 5 ongeschiktheid op vele fronten

In Maastricht werd de ongeschiktheid voor een tram van de Wilhelminabrug in 2014 door het college erkend, een feit dat de Liberale Partij Maastricht al in 2007 had gemeld, en gewezen had op de kosten 40-60 mln, maar waar het college niets mee deed. Het 'nieuwe tracé' van de burgemeester van Hasselt in 2007 is onderzocht en ongeschikt verklaard.

- a. Denkt het college dat deze ongeschiktheid invloed zal hebben op de planning van het project en wat betekent dat precies?
- b. Is het niet tijd dat zowel Maastricht als Hasselt maar eens de stekker uit dit project trekken?

Namens de liberale Partij Maastricht,
Kitty Nuyts