



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 68, 6200 AB Maastricht

Leden gemeenteraad van Maastricht

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP

Tram Vlaanderen-Maastricht

DATUM

15 oktober 2015

BIJLAGEN

1

BEHANDELD DOOR

GEMM (Guid) Bartholomé

DOORKIESNUMMER

043 - 350 4601

ONZE REFERENTIE

2015.35190

E-MAILADRES

guid.bartholomee@maastricht.nl

FAXNUMMER

-

UW REFERENTIE

Geachte dames en heren van de gemeenteraad van Maastricht,

Bijgaand treft u aan het verslag van de stadsronde van 13 oktober 2015 aangaande het dossier Tram Vlaanderen-Maastricht.

In dit verslag zijn - overeenkomstig de toezegging van de voorzitter - de vragen en de tijdens de bijeenkomst door de portefeuillehouder gegeven antwoorden verwoord. Verder zijn de nog openstaande vragen schriftelijk beantwoord.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Maastricht,

de secretaris,

de burgemeester,

Verslag van respectievelijk beantwoording van de vragen uit de stadsronde dossier Tram Vlaanderen-Maastricht

Datum : 13 oktober 2015

Locatie : raadzaal Mosae Forum

Aanwezigen : leden van de gemeenteraad, leden van het college van Burgemeester en Wethouders, insprekers, Publieke tribune, ambtelijke ondersteuning

Opening

- A. De voorzitter opent de vergadering, licht de gang van zaken toe, de stadsronde is bedoeld voor het stellen van vragen. Antwoorden worden indien mogelijk ter plekke gegeven en voorts schriftelijk beantwoord. Op donderdag 15 oktober 2015 zullen alle vragen, de mondelinge antwoorden van de wethouder en de schriftelijke beantwoording worden uitgereikt zodat deze donderdagavond in het fractieberaad kunnen worden meegenomen. Bijdragen - niet zijnde vragen - kunnen worden overhandigd aan de griffie en worden aan de raad ter kennisname aangeboden. De voorzitter vraagt de insprekers om vragen kort en bondig te formuleren en geeft de portefeuillehouder het woord om een aftrap te doen.
- B. De portefeuillehouder Mobiliteit, wethouder J. Aarts
De wethouder geeft in vogelvlucht een korte beschrijving van het tramproces en geeft aan waar we nu staan: er ligt nu een voorstel tot scopewijziging voor, gericht aan de samenwerkende partijen waaronder de gemeente. Het is aan de raad om daarover te beslissen. Desgevraagd geeft de wethouder aan dat de vraag hoe het zover is gekomen zal worden beantwoord in het evaluatieproces waartoe de raad heeft besloten. Deze vraag staat dus nu niet op de agenda. Op initiatief van leden van Provinciale Staten wordt een klankbordgroep ingesteld. Daartoe zullen ook raadsleden worden uitgenodigd. De griffiers van Provincie Limburg en gemeente Maastricht zullen daartoe onderling overleg voeren en daarna in contact treden met het overleg in fractievoorzitter verband.
- C. De vragen
1. **De heer Welters, namens het burgerinitiatief “waar een wil is, is geen grens”**
De heer Welters houdt een pleidooi voor de stedelijke agglomeraties in internationale context (Euregio) waarvan het belang in de komende decennia alleen maar zal toenemen. En daar horen goede verbindingen als voorwaarde bij. Kortom een pleidooi om het tramproject ook vanuit deze invalshoek te bekijken. De bijdrage van de heer Welters zal via de griffie worden toegezonden aan de raadsleden.
2. **De heer Van der Togt, namens Stuurgroep De Maas**
- 2.1 Als Vlaanderen ontdekt dat we de Wilhelminabrug niet over gaan, wat zullen zij dan gaan beslissen.
- 2.2 Komen we ooit de Wilhelminabrug wel over.
- 2.3 Er verschijnen steeds meer wetenschappelijke onderbouwde meningen dat het project niet haalbaar is, waarom dan toch doorzetten.

Antwoorden wethouder Aarts

- 2.1 Het is aan elke contractpartij te beslissen over de voorliggende scope-aanpassing.
- 2.2 Dit antwoord zal in de toekomst blijken. Nu wordt de ambitie uitgesproken om tot bij het Station te komen, de vraag of dat lukt, wanneer en op welke wijze zal de toekomst uitwijzen.
- 2.3 De meerwaarde van de verbinding per tram van Hasselt naar Maastricht ligt aan de oorsprong van het project. Deze meerwaarde is - ondanks alle problemen van vandaag de dag - nog steeds aanwezig. Het project is met de oorspronkelijke scope nu niet haalbaar binnen de kaders, het project is met de voorgestelde scope-aanpassing wel haalbaar.

3. De heer N. Pepels

- 3.1 Hoe kan het zijn dat een tramverbinding die niet stopt bij het Station is aan te merken als een robuuste grensoverschrijdende verbinding zoals in de stukken wordt gesuggereerd.
- 3.2 Waarom wordt niet geanticipeerd op het omhoog brengen van de Wilhelminabrug, die zal zijn voorzien omstreeks 2020 in het kader van de vierlaagsduwbakvaart.
- 3.3 Hoe zit het met de afstemming van de plannen rondom de Noorderbrug en de tram.
- 3.4 In het Provinciale Omgevingsplan Limburg (POL) wordt gepleit voor regionale vervoersverbinding en een tijdelijke eindhalte bij Mosae Forum past niet daarin. Plan is dus in strijd met het POL.

Antwoorden wethouder Aarts

- 3.1 De tramverbinding is als robuust aan te merken omdat 96% van de geprognosticeerde reizigersaantallen overeind blijft. Dat betekent slechts een zeer geringe afname. Daarbij komt dat er een afspraak ligt voor 35 jaren exploitatie door vervoersorganisatie De Lijn. Dat samen maakt de verbinding tot een robuuste.
- 3.2 Er zijn contacten met Rijkswaterstaat. Daaruit blijkt dat er geen enkele garantie kan worden gegeven over de vraag of en zo ja wanneer de bruggen omhoog gaan. Het is dan ook niet mogelijk daarop op enigerlei wijze te anticiperen.
- 3.3 Er is een raakvlakkenmanager aangesteld en er ligt een raakvlakken notitie op basis waarvan tussen beide projecten goed wordt afgestemd zowel in de voorbereiding als later in de uitvoering.

Schriftelijke afdoening vragen

- 3.4 Wij zijn van mening dat de voorgestelde scope-aanpassing past binnen de kaders van het POL. Het POL geeft kaders en ambities aan met betrekking tot (Eu)regionale verbindingen. Met de huidige invulling van Tram Vlaanderen-Maastricht wordt de verbinding Hasselt-Maastricht gerealiseerd, zij het niet in de oorspronkelijke voorziene opzet en met een overstap op het hoogfrequente Maastrichtse busnetwerk. Reizigersaantallen in de variant 'tijdelijke eindhalte Mosae Forum' blijven nagenoeg gelijk, hetgeen er op duidt dat deze variant nauwelijks onderdoet voor de oorspronkelijke. Overigens is het de ambitie om in de toekomst de tramverbinding door te trekken richting het Station Maastricht en eventueel Randwijck. Regionaal openbaar vervoer bestaat uit een samenhangend systeem van treinverbindingen aangevuld met aansluitende tramverbindingen en busverbindingen. Dit tezamen vormt een samengesteld en afgestemd geheel.

4. De heer Krebber

- 4.1 Wordt het project nu niet te zeer vanuit de emotie en mogelijke claims gedreven ergo een pleidooi voor een verzakelijking.
- 4.2 De uitkomst van de quick scan naar de Spoorbrugvariant is vrij mager. Is naar deze uitkomst toegeschreven, waarom wordt ontkend dat deze variant wel kan en dat daarvan tot eind vorige eeuw gebruik van werd gemaakt.
- 4.3 De combinatie van treinsporen en tramsporen zijn elders wel mogelijk (Amsterdam). Waarom dan niet in Maastricht.
- 4.4 Is bureau Attica, dat de quick scan heeft uitgevoerd, wel zo onafhankelijk. Het bureau was eerder ook al betrokken bij het tramproject. Is er sprake van belangenverstrengeling.

Antwoorden wethouder Aarts

- 4.1 Het project wordt vanuit een zakelijke benadering aangestuurd maar niet ontkend zal worden dat ook de mogelijke claimsituatie aan beide zijden van de grens in de overwegingen wordt betrokken als ook de bestuurlijke context dat partijen zich over en weer moeten inspannen om jegens elkaar de uiterste zorgvuldigheid te betrachten en door te gaan. Zeker tegen de achtergrond van de impact en omvang die het project inmiddels heeft gekregen aan Belgische zijde van de grens. De inspanningsverplichting ligt ook vast in de overeenkomsten. Bij de oorsprong van het project en het vervolg tot bijna een jaar geleden was er bij het project van mogelijk claimgedrag als motief om samen door te gaan geen sprake.

- 4.2 De raad heeft gevraagd om de quick scan Spoorbrug. De opdracht daartoe is in overleg met de raad geformuleerd. In de quick scan zijn de destijds gehanteerde argumenten op validiteit gecheckt en gekeken is of nog nieuwe argumenten een rol spelen. Het rapport geeft een helder beeld van de (on)mogelijkheid van de Spoorbrugvariant en trekt op basis daarvan de conclusie dat de Spoorbrug als alternatief geen soelaas biedt. Er is met andere woorden niet naar toe geschreven.

Schriftelijke afdoening vragen

- 4.3 Hoewel het in de verschijningsvorm er op lijkt dat er bijvoorbeeld op station Amsterdam Amstel sprake is van mengverkeer tussen tram- en treinverkeer, is dat niet het geval. Beide vervoersystemen rijden op strikt gescheiden infrastructuur onder hun eigen wettelijke en technische regimes ('dedicated spoorinfrastructuur'). De achtergrond van deze oplossing is dat gecombineerd gebruik van dezelfde spoorinfrastructuur niet zondermeer mogelijk is (of althans, aanzienlijke aanvullende maatregelen en daarmee investeringen vergt), hetgeen voor de Maastrichtse situatie door de quick scan Spoorbrug Tram Vlaanderen Maastricht wordt bevestigd. Overigens ook het vervoersysteem 'Randstadrail' dat in zijn verschijningsvorm overeenkomt met het concept uit het Spartacusplan kent geen mengverkeer met treinverkeer en voldoet daarmee aan het in Nederland ten aanzien van spoorsystemen van toepassing zijnde wettelijke kader.
- 4.4 Bureau Attica is door ons gevraagd om de argumenten rondom de afweging van de Spoorbrug als variant te verifiëren. In het verleden is Attica - in beperkte mate en in een ander rol - bij het project Tram Vlaanderen-Maastricht betrokken. Echter niet bij of tijdens het maken van de genoemde afwegingen. Wij zijn van mening dat Attica, ondanks eerdere betrokkenheid bij Tram Vlaanderen-Maastricht, een eigen deskundige en onafhankelijke beoordeling van deze argumenten kan maken en heeft gemaakt. Overigens is in de 'oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé d.d. 16 september 2015 ter zake navolgende opgemerkt: 'Gekozen is om een extern deskundig bureau in te schakelen, die niet eerder betrokken is geweest bij het opstellen van de gehanteerde argumenten' (aanvulling voor de begrijpelijkheid voor de lezer: 'ter zake van de mogelijkheden en belemmeringen van het Spoorbrugtracé').

5. De heer Maathuis, Fietsersbond

- 5.1 Er wordt een nadere onderbouwing gevraagd van de cijfers over de vervoerswaarde.
- 5.2 In relatie tot de (meer) kosten is het de vraag in hoeverre bij dit project belastinggeld wel op de juiste wijze wordt ingezet c.q. besteed in relatie tot andere prioriteiten.
- 5.3 Wie profiteert het meeste van deze tramverbinding in relatie tot de aanwending van gelden van de gemeente Maastricht.
- 5.4 Zijn de risicopercentages die in de kostenbegroting zijn meegenomen van voldoende omvang en solide.
- 5.5 Het tramproject met als tijdelijke eindhalte Mosae Forum heeft geen functie in Euregionaal vervoernetwerk. Waarom wordt niet gekozen voor een treinverbinding over de Spoorbrug die wel die functie kan vervullen.
- 5.6 Zijn de jaarlijkse beheerskosten wel goed berekend in het kader van de scope-aanpassing.

Antwoorden wethouder Aarts

- 5.2 Het is een gegeven dat grote infrastructurele projecten veel geld kosten, zowel in de voorbereiding als uitvoering. Nut en noodzaak zijn niet zomaar één op één naar individuele personen toe te schrijven. De besteding van gelden voor dit soort projecten en zo ook voor het tramproject is het resultaat van democratische besluitvorming.
- 5.3 Het zijn de mensen aan weerszijden van de grens ten behoeve waarvan het project wordt uitgevoerd. De duurzaamheids- en economische effecten zijn er debet aan dat de belangen van het project zich niet beperken tot de reizigers, maar dat grote groepen van mensen voordeel erbij hebben.
- 5.4 Ja.
- 5.5 Zie antwoord op vraag 4.2.

Schriftelijke afdoening vragen

- 5.1 De geprognosticeerde vervoerwaarde voor Tram Vlaanderen-Maastricht treft u aan in het rapport 'Tram Vlaanderen Maastricht Probleemanalyse en Vervoerwaarde' van 30 oktober 2012 dat onderdeel vormde van de besluitvorming over het tramdossier op 18 december 2012. Hierin wordt geconcludeerd dat de aanleg van de tramverbinding leidt tot circa 9.000 dagelijkse in- en uitstappers op de gehele tramlijn, waarvan circa 4.200 op Nederlands grondgebied. In hoofdstuk 5.1 van de Variantenstudie alsmede in de hierbij behorende bijlagen 4 en 5 treft u een uitgebreide verantwoording van de naar aanleiding van de scopewijziging aangepaste prognose aan.
- 5.6 Ja.

6. De heer Berger

- 6.1 Zijn de kosten van versteviging van de Bassinbrug in voldoende mate meegenomen in de begroting.
- 6.2 De gegevens omtrent trillingen en geluid waren in het kader van het bestemmingsplan niet goed uitgezocht en dat heeft geleid tot de tussenuitspraak van de rechter en tot het nemen van de bestuurlijke lus. Zijn de geluid en trillingen kwesties bij de scope-aanpassing wel goed meegenomen.
- 6.3 In het oorspronkelijke plan kon de tram niet volledig aan de Maaszijde worden gefaciliteerd omdat hij dan tegen het verkeer zou inrijden. Bij de scope-aanpassing blijkt dit wel te kunnen. Hoe is dat te verklaren.
- 6.4 In hoeverre is het Attica rapport objectief en het bureau onafhankelijk; dit vanwege eerdere betrokkenheid van het bureau bij het project.
- 6.5 De Spoorbrugvariant is afgefallen onder andere vanwege de onmogelijkheid van doortrekken naar Randwijck. Nu de variant met een tijdelijke eindhalte Mosae Forum ook niet naar Randwijck kan, is dit argument in de discussie niet meer onderscheidend en moet dit argument dus uit het rapport gehaald worden.
- 6.6 Wat zijn de kosten van de Spoorbrugvariant.
- 6.6 Er zijn al € 9 mio voorbereidingskosten gemaakt; de gemeentelijke bijdrage bedraagt € 18 mio. Hoe kan het project dan nog worden gerealiseerd.

Antwoorden wethouder Aarts

- 6.1 Ja, in de begroting zijn zowel kosten meegenomen voor versteviging, de spoorweginfrastructuur en asfalt en herstelwerkzaamheden. Overigens is in de totaalbegroting ook de gebruikelijke post van onvoorzien meegenomen mochten er onverhoopt kleine tegenvallers komen. Er is kortom voldoende budget voorhanden.
- 6.4 Wij verwijzen naar ons antwoord op vraag 4.4.
- 6.6 Er is in de quick scan geen uitvoerige kostenbegroting opgesteld. Er is vanuit de geschetste problematiek met betrekking tot de Spoorbrugvariant wel een indicatie te geven dat deze variant niet binnen de gestelde financiële kaders is te realiseren.

Schriftelijke afdoening vragen

- 6.2 Ja, die zijn meegenomen, het opgewaardeerd Voorlopig Ontwerp (VO+) is door Movares getoetst op geluid en trillingen. In hoofdstuk 5 van de Variantenstudie treft u een samenvatting aan van het rapport van Movares van 25 augustus 2015.
- 6.3 Eén van de ontwerpisen van De Lijn is dat tramhaltes dubbelsporig moeten worden uitgevoerd. Om aan deze eis invulling te kunnen geven zijn er ter plaatse van de tunnel Maasboulevard in hoofdzaak twee ontwerp oplossingen mogelijk:
- De tramhalte wordt -dubbelsporig- tussen de tunnel en de Maas gerealiseerd (ten oosten van de tunnel), waarbij overigens als eis geldt dat bouw van de halte niet ten koste mag gaan van het waterbergend vermogen en/of de kademuur;
 - De tramhalte wordt afhankelijk van de rijrichting ten westen van de tunnel gesitueerd (tussen de woningen aan de van Hasselkade en de tunnel Maasboulevard voor trams richting Station en tussen tunnel en Maaskade voor trams richting Lanaken).
- De eerst genoemde oplossing is bestudeerd in het kader van het oorspronkelijke plan. Daarbij is deze oplossing om een aantal redenen vervallen, waaronder genoemde reden van het 'tegen het verkeer inrijden' van de tram in combinatie met de aanwezige busbaan richting Maagdendries.

De oplossing zoals in de Variantenstudie wordt voorgesteld, kent dit probleem niet. Weliswaar rijdt de tram hier - komend vanuit Lanaken - 'tegen het verkeer in', maar doet dat op een rijstrook die specifiek voor de tram is gereserveerd en geen combinatiegebruik met bussen kent (schetsjes van de situatie zijn gevoegd bij de Variantenstudie).

- 6.5 De projectpartners wensen de mogelijkheid om met de tram naar Randwijck te kunnen rijden open te houden. Dit zoals verwoord in de Intentieovereenkomst en de Structuurvisie Maastricht 2030.

In de oorspronkelijke projectopzet is daarbij gekozen voor een fasering: in eerste instantie een tramverbinding naar station Maastricht, in een latere fase (en in een apart project) een verbinding naar Randwijck. Deze ambitie is in het project vertaald naar een eis 'doortrekking naar Randwijck mag niet onmogelijk worden gemaakt'. Deze eis geldt onverkort en daarmee ook voor de huidige voorliggende variant. Dat het project op dit moment niet voorziet in het doorrijden naar Randwijck, doet daar niets aan af. Om die reden houdt de aanname dat het argument 'doorrijden naar Randwijck' in de discussie geen stand houdt, geen stand.

7. De heer Danen, parlementslid maar thans sprekende à titre personel-grensbewoner

- 7.1 De contracten spreken van Station naar Station. De ambitie van Maastricht houdt dat uitgangspunt overeind. De Wilhelminabrug zal in het kader van de vierlaagsduwbakvaart moeten worden verhoogd en dat betekent een lange aanrij route of de brug moet worden voorzien van een klapsysteem. Blijft het dan mogelijk om ooit met de tram via de Wilhelminabrug bij het Station te komen.
- 7.2 Zouden de Nederlanders genoeg nemen met een geamputeerde tramverbinding nu deze niet rijdt tot aan Station, de plek waar zich grote ontwikkelingen voordoen van waaruit aanvullende vervoersvraag wordt geregenereerd.
- 7.3 De heer Geelen stelt via de voorzitter de open vraag aan de heer Danen in hoeverre de Belgen vasthouden aan een van de topeisen uit het contract, namelijk de topeis van Station tot Station.

Antwoorden wethouder Aarts

- 7.1 De vraag kan nu niet worden beantwoord. Op het moment dat de opdracht tot een studie naar eventuele doortrekking naar Station aan de orde is, zal de vraag op welke wijze dat zal gebeuren mede in relatie tot een aanpassing van de brug in relatie tot de vierlaagsduwbakvaart aan de orde zijn.
- 7.2 Ontkend wordt dat hier sprake is van een geamputeerde tramverbinding. De voorgestelde scope-aanpassing gaat uit van een volwaardige tramverbinding van stadscentrum naar stadscentrum, er is sprake van 4% minder reizigers en dat percentage is verwaarloosbaar. Bij station Maastricht zijn geen grote ontwikkelingen meer voorzien, in tegendeel, bij de omgeving Boschstraat-Mosae Forum zijn wel grote ontwikkelingen voorzien via de Belvédère ontwikkeling. Dat pleit er juist voor om op die tramhaltes in te zetten.
- 7.3 Als alle belangen die rondom het tramproject spelen, economie, duurzaamheid, werkgelegenheid, voorinvesteringen, kapitaalverlies, etc. etc. zouden worden afgezet tegenover het gegeven dat nu niet het Station wordt bereikt en dat dit aanleiding zou zijn om van het project af te zien, zou dat lachwekkend zijn temeer er nauwelijks sprake is van een terugloop in reizigersaantallen. Deze bedraagt slechts 4%.

Schriftelijke afdoening vragen

Niet van toepassing.

8. Mevrouw Nuyts, fractie Liberale Partij Maastricht

- 8.1 Hoe groot is de kans dat het tramproject wordt ingehaald door het project van de regionale trein.
- 8.2 Is het juist dat het belang van de tramverbinding tussen de universiteiten van ondergeschikte aard is omdat de studenten veelal rijden met de auto omdat de campussen niet centraal zijn gelegen.
- 8.3 In hoeverre is de gemeente Lanaken contractpartij. Wat zijn de belangen van Lanaken.
- 8.4 Kan de gemeente Lanaken een schadeclaim indienen bij Maastricht bij niet doorgaan van het project.
- 8.5 Wie is eigenaar van de Wilhelminabrug.
- 8.6 In hoeverre heeft Rijkswaterstaat informatie verstrekt over het ophogen van de bruggen.

- 8.7 Hoe is het verschil te verklaren tussen budget € 62,5 mio en budget € 70,1 mio.
- 8.8 Blijft de bijdrage van de Vlaamse overheid ingeval van de scope-aanpassing overeind.
- 8.9 In hoeverre zijn de kosten van aanpassing van de Bassinbrug reëel ingeschat.
- 8.10 Is de door de Raad van State aangehaalde problematiek over geluid en trillingen in het kader van de scope-aanpassing opgelost.
- 8.11 Welke krachten werken tegen het voorstel dat nu op tafel ligt.
- 8.12 Wat betekent het voor het project als niet tot Randwijck wordt gereden.
- 8.13 Waarom zouden de Belgische partners vasthouden aan de eis van Station tot Station nu daar slechts een vervoerswaarde verschil inzigt van 4%.
- 8.14 Wat betekent de ambitie om ooit tot aan het Station te komen, mag het een ambitie blijven of wordt het ooit een verplichting.
- 8.15 Wat betekent het ophogen van de Wilhelminabrug voor de hellingsgraden; kan de tram er dan nog wel overheen.
- 8.16 Zijn in het kader van de voorgestelde scope-aanpassingen alle technische vraagstukken inzichtelijk gemaakt en kunnen deze worden opgelost.

Antwoorden wethouder Aarts

- 8.2 Betwijfeld wordt in hoeverre alle studenten de beschikking hebben over een auto en daar komt bij dat mocht dat al zo zijn dan biedt de tram een snel, goedkoop en duurzaam alternatief.
- 8.3 De gemeente Lanaken is geen contractpartij. Er vinden gesprekken plaats met Lanaken in vriendelijke constructieve sfeer. De gemeente kan het belang van het tramproject zelf goed aangeven. Wat helder is geworden is dat bij diverse ontwikkelingen in de kern van Lanaken op de komst van de tram wordt geanticipeerd.
- 8.4 Iedereen kan een schadeclaim indien maar de vraag is in hoeverre daar goede gronden voor zijn respectievelijk in hoeverre de gemeente daarop aanspreekbaar is.
- 8.5 Rijkswaterstaat is eigenaar van de brug en de gemeente is eigenaar van de vork.
- 8.6 Er zijn contacten met Rijkswaterstaat over het ophogen van de brug in relatie tot de vierlaagsduwbakvaart. Deze dateren nog van 2015. Zie verder antwoord 3.2.
- 8.7 Het verschil heeft te maken met de overeenkomen indexering die in het bedrag van € 70,1 mio is meegenomen.
- 8.8 Daarover zal in het kader van het voorliggende voorstel tot scope-aanpassing worden besloten.
- 8.9 Zie antwoord op vraag 6.1.
- 8.11 De meningen over het tramproject zijn verdeeld, er zijn principiële voorstanders en principiële tegenstanders. Dat is te respecteren. Belangrijk is dat men naar elkaars argumenten luistert. En dan hoeft men het nog niet eens te worden met elkaar.
- 8.13 Vanuit de reizigersaantallen c.q. het percentage van 4% is het vasthouden van de eis van Station tot Station niet verdedigbaar te achten. Daar komt nog bij dat ook de exploitatie voordeliger lijkt als niet tot aan het Station wordt gereden. Door de Belgische partners zal dit becijferd worden. Zie verder antwoord 7.3.
- 8.14 Er is helder en duidelijk gecommuniceerd en ook in de stukken is verwoord dat het hier een ambitie betreft van waaruit geen verplichtingen voortvloeien.
- 8.15 Zie antwoord bij vraag 7.1.
- 8.16 Alle technische vraagstukken zijn onderzocht en zijn oplosbaar.

Schriftelijke afdoening vragen

- 8.1 Dit is uitgesloten. Zowel bij de totstandkoming van het Spartacusplan als onlangs heeft de NMBS aangegeven dat exploitatie van een treinverbinding tussen Hasselt en Maastricht niet tot een haalbare businesscase leidt en om die reden niet door NMBS wordt overwogen. Vanwege de in België strikt toegepaste scheiding tussen verantwoordelijkheden voor treinexploitatie enerzijds en bus-, tram-, en metro-exploitatie anderzijds, is De Lijn op de verbinding Hasselt-Maastricht gebonden aan een keuze voor een tramverbinding in plaats van een treinverbinding.
- 8.10 Zie antwoord op vraag 6.2.
- 8.12 Doorrijden naar Randwijck valt buiten de vorige en de huidige projectscope. Op dit moment heeft het 'niet doorrijden naar Randwijck' geen consequenties.

9. Mevrouw Barning, fractie Partij van de Arbeid

- 9.1 Met welke tramfrequentie wordt nu gerekend, hoe verhoudt dit zich tot de ingediende motie van de coalitie inzake sluitend openbaar vervoer netwerk van 18 februari 2014.

- 9.2 Waar zijn de reizigersaantallen - waaronder de minus 4% vervoerswaarde terugloop - op gebaseerd.
- 9.3 In het verleden lagen er meerderheids-raadsbesluiten aangaande het tramproject tot aan het Station; er ligt nu een Variantenstudie voor. Het is toch juist dat er over de Variantenstudie nog besloten moeten worden.
- 9.4 Is het een collegebreed gedeelde opvatting dat het een lachwekkende situatie zou zijn ingeval de Belgische partners niet zouden instemmen met de Variantenstudie.

Antwoorden wethouder Aarts

- 9.1 Twee keer per uur. Deze motie is door het college destijds overgenomen en als gevolg daarvan door de indieners ingetrokken. De voorliggende uitwerking van de traminfrastructuur is in beginsel geschikt voor een bedieningsfrequentie van 4 maal per uur. Alle projectpartners onderschrijven de wenselijkheid van een hoofdfrequent openbaar vervoernetwerk. Op dit moment bepaalt de Kaderovereenkomst tussen partners het minimale bedieningsniveau, dat is vastgesteld op tenminste 2 maal per uur. Eerst nadat projectpartners de scope-aanpassing geaccepteerd hebben, dan zullen projectpartners de Kaderovereenkomst hierop aanpassen. In dat kader zal ook dit aspect nader worden besproken.
- 9.3 Dat klopt.
- 9.4 Er is niet gezegd dat het niet instemmen met de Variantenstudie lachwekkend is. Immers er is nog helemaal niet bekend of en om welke reden niet ingestemd zou worden met de Variantenstudie. Wel heeft de inspreker Danen gevraagd om in heldere en duidelijke bewoordingen een reactie te geven op de stelling dat het tramproject alleen aanvaardbaar is als perse van Station tot Station wordt gehalteerd. Daarop is gezegd door de wethouder dat hij het lachwekkend zou vinden als een zodanig belangwekkend tramproject afgeblazen zou worden enkel omdat het Station niet bereikt wordt, terwijl het reizigersverlies slechts 4% bedraagt mede gezien in de context van het antwoord op vraag 7.3. Gezien de voorgestelde scopewijziging door het college komt dit inhoudelijk overeen met het collegevoorstel. Uiteraard is de woordkeuze niet vooraf afgestemd, maar op dat moment een spontane keus van de wethouder.

Schriftelijke afdoening vragen

- 9.2 De reizigersaantallen zijn gebaseerd op berekeningen uit het verkeersmodel, resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 5.1 van de Variantenstudie alsmede in de daarbij behorende bijlagen 4 en 5. Zie tevens het antwoord op vraag 5.1.

10. De heer Geelen, fractie CDA

- 10.1 Wanneer beslissen de andere partijen over de Variantenstudie.
- 10.2 Wat heeft de Variantenstudie gekost.
- 10.3 Waarom is het review rapport niet aan de Raad van State overgelegd.
- 10.4 Waarom wordt het onderzoek door de Raad van State heropend.
- 10.5 Waarom is de zitting uitgesteld.
- 10.6 Kunt u een toelichting geven omtrent de bestuurlijke lus waartoe is overgegaan in het kader van het bestemmingsplan.
- 10.7 Zijn de geluid- en trillingsproblemen die eerder speelden nu in het kader van de scope-aanpassing opgelost.
- 10.8 Het Attica rapport is vrij mager, waarom zijn alleen de argumenten uit het verleden onderzocht.
- 10.9 Is het wenselijk c.q. noodzakelijk dat de ambitie om ooit tot bij het Station te geraken van een tijdspad wordt voorzien (stip op de horizon).
- 10.10 In hoeverre is de problematiek van de Bassinbrug goed onderzocht c.q. zijn voldoende budgetten gereserveerd.
- 10.11 Kloppen de getallen rondom de reizigers.
- 10.12 In hoeverre is de aanwending van de Belgische budgetten voor een project dat niet tot aan het Station gaat nog wel te verantwoorden.
- 10.13 Kan de Bassinbrug het verkeer met auto, bus en tram wel aan qua profiel en qua draagkracht.
- 10.14 Kan op de Maasboulevard de spoorinfra qua profiel wel worden ingepast, is er voldoende ruimte om alle functies op de Maasboulevard inclusief de spoorinfra in te passen.
- 10.15 Wat zijn de risico's van stopzetten.

Antwoorden wethouder Aarts

- 10.1 Het is aan partijen zelf om dat moment te bepalen. In de stukken is opgenomen dat het oogpunt van de planning belangrijk is dat er vóór 1 januari 2016 helderheid komt. Uit de contacten is begrepen dat de Provincie op korte termijn een besluit neemt en de minister heeft aangegeven dat hij binnen enkele weken kan beslissen mits dan zijn eigen onderzoek naar de vervoerswaarde is afgerond.
- 10.2 Deze is binnen het geraamde budget van € 1,5 mio afgerond.
- 10.8 Zie antwoord op vraag 4.4.
- 10.9 Vanuit de inhoud (4% minder reizigers) is de noodzaak om tot bij het Station te komen niet aanwezig. Zie ook antwoord op vraag 8.14.
- 10.10 Zie antwoord op vraag 6.1.
- 10.12 Deze vraag moet door de Belgische partners worden beantwoord. Zoals meerdere malen is aangegeven geeft de inhoud c.q. de 4% minder reizigers geen aanleiding om het eerder genomen besluit om wel budgetten beschikbaar te stellen voor dit project thans te herzien.
- 10.13 Ja, de uitgewerkte tekeningen zijn gevoegd bij de Variantenstudie.
- 10.14 Ja, de uitgewerkte tekeningen zijn gevoegd bij de Variantenstudie.
- 10.15 Los van het feit dat daarmee de meerwaarde van het project die aan de basis ligt om tot deze tramverbinding te besluiten dan niet wordt gerealiseerd, zal moeten worden bezien in hoeverre de samenwerkende partijen jegens elkander nog rechten en plichten hebben.

Schriftelijke afdoening vragen

- 10.3 In geval van een beroep tegen het bestemmingsplan toetst de Afdeling bestuursrechtspraak of de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het plan niet uitgevoerd kan worden binnen de planperiode. Bepalend daarbij is het moment van vaststelling van het plan. Het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht is vastgesteld op 18 februari 2014. De eerste signalen dat er in het project mogelijk technische en financiële problemen waren dateren van vlak vóór de zomer 2014. Dit heeft geleid tot de opstart van de review waarvan de eerste voorlopige resultaten bekend waren in november 2014. Deze zijn op 18 november 2014 vertrouwelijk gedeeld met de colleges van Burgemeester en Wethouders en Gedeputeerde Staten. Er was geen aanleiding deze informatie over deze eerste voorlopige resultaten in de zitting van 25 november 2015 bekend te maken aan de Afdeling. Afgezien van de ex tunc beoordeling en de vertrouwelijkheid van mededeling van de eerste voorlopige resultaten, gold dat de raad zich er nog niet over uit had gelaten en het inhoudelijk overleg tussen de partijen bij de Kaderovereenkomst nog moest opstarten.
- 10.4 Verwezen wordt naar de brieven van de Raad van State van 24 en 25 september 2015. Meer informatie is niet voorhanden.
- 10.5 In de brief van 2 oktober 2015 van de Raad van State wordt geen reden voor uitstel gegeven. We menen overigens begrepen te hebben dat de reden van uitstel is gelegen in de verhindering op de zittingsdag van een of meerdere personen.
- 10.6 De bestuurlijke lus is bedoeld als middel om een definitieve beslechting van een geschil te bevorderen. Met de inwerkingtreding van de wet heeft de bestuursrechter (in dit geval de Raad van State) de mogelijkheid gekregen om hangende een beroepsprocedure het bestuursorgaan (in dit geval de gemeenteraad) de gelegenheid te bieden om gebreken in het bestreden besluit te herstellen. De gebreken die in dit geval hersteld moesten worden hadden betrekking op een aanscherping van de planregels die gaan over geluid en trillingen. Deze wijzigingen zijn formeel door de gemeenteraad vastgesteld bij besluit van 12 mei 2015.
- 10.7 Zie antwoord op vraag 6.2

11. De heer Van Gugten, fractie Groen Links

- 11.1 Is de relatie tussen de OV-concessie en het knooppunt Mosae Forum dat als gevolg van de scope-aanpassing een nog prominentere plek gaat innemen als knooppunt in de stad meegenomen.
- 11.2 In het bij de Variantenstudie toegevoegd kwaliteitsbeeld over de haltes wordt ingegaan op de kwaliteiten van de omgeving als zijnde leidend voor de kwaliteit van de haltes. Specifiek wordt daarbij gekeken naar de verharding, in hoeverre worden ook de gebouwen en de historie in de omgeving meegenomen.
- 11.3 In het kader van de scope-aanpassing krijgt de locatie Mosae Forum een nog belangrijkere positie toebedeelt als knooppunt. In hoeverre passen daar de twee boten in de Maas bij, qua beeldvorming en qua functie.

- 11.4 Wordt bij de ontwerp-opgave ook aandacht besteed aan de inpassing van de bovenleidingen, afhankelijk van de situatie (Boschstraat versus Maasboulevard).

Antwoorden wethouder Aarts
Niet van toepassing.

Schriftelijke afdoening vragen

- 11.1 Ja, in de eisen voor het nieuwe Limburgse OV-netwerk is opgenomen dat op de OV-as in Maastricht een hoge busfrequentie dient te worden aangeboden. De halte Mosae Forum is gesitueerd op deze OV-as. In combinatie met het gevraagde busaanbod ontstaat een hoogwaardige aansluiting en overstaprelatie.
- 11.2 Deze worden eveneens meegenomen. De Welstands-monumentencommissie is en wordt bij de verdere planvorming betrokken.
- 11.3 Deze vraag maakte geen onderdeel uit van de Variantenstudie. In de eventuele verplaatsing van beide boten is nu niet voorzien.
- 11.4 Ja, zie antwoord op vraag 11.2.

12. Mevrouw Van Loo-Habets, fractie Seniorenpartij Maastricht

- 12.1 Wat is de invloed van de voorgestelde scope-aanpassing op het project Station waaronder de fietsenstalling.

Antwoord wethouder Aarts

- 12.1 De invloed van het tramproject op de fietsenstalling bij het Station is verwaarloosbaar. Er waren geen effecten voor de constructie van de fietsenstalling. Het budget voor aanpassing van de openbare ruimte moest wel worden aangepast omdat een deel van de kosten hiervan via het tramproject zouden lopen.

Schriftelijke afdoening vragen
Niet van toepassing.

13. De heer Barendse, fractie D'66

Geen vragen.

14. De heer Hameleers, fractie Partij Veilig Maastricht

- 14.1 Op bladzijde 37 van de Variantenstudie worden de jaarlijkse exploitatiekosten ad € 400.000 te betalen door Vervoersorganisatie De Lijn toegelicht. In hoeverre is dat bedrag nog reëel bij de voorgestelde scope-aanpassing.
- 14.2 Op bladzijde 31 van de Variantenstudie wordt ingegaan op de draagkracht van het tunneldak. In hoeverre is dat nog een thema.
- 14.3 Op welke wijze wordt het verkeer afgehandeld als het plan Noorderbrug in uitvoering gaat, hoe is de uitvoering op elkaar afgestemd.

Antwoorden wethouder Aarts

- 14.1 Ja.
- 14.2 In het kader van het voorliggende voorstel tot scope-aanpassing is dit onderzocht en geen thema.

Schriftelijke afdoening vragen

- 14.3 Zie antwoord op vraag 3.3.

15. De heer Limpens, fractie VVD

Geen vragen.

16. De heer Gunther, fractie SP

- 16.1 Waarom wordt er in de quick scan niet diepgaander ingegaan op het gebruik van mogelijke treinen, biedt de regionale busvariant nog een mogelijkheid.

Antwoorden wethouder Aarts
Niet van toepassing.

Schriftelijke afdoening vragen

- 16.1 De opdracht voor de quick scan was om de argumenten, die destijds (o.a. Koersnota en MER) genoemd zijn, te valideren. De conclusie van de quick scan is ter zake helder; deze onderschrijft de destijds gehanteerde argumenten.

Er wordt niet ingegaan op het rijden met treinen omdat de propositie vanuit onze Vlaamse partners is dat men een tramverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht voorstelt. Met betrekking tot het standpunt van de NMBS verwijzen we naar antwoord 8.1.

De Lijn hanteert het Spartacusplan als strategische visie op het openbaar vervoer in (Belgisch) Limburg. Dit plan voorziet in drie spoorverbindingen en aansluitend hierop een stelsel van busverbindingen. Tussen Hasselt en Maastricht is een tramverbinding voorzien. De Lijn heeft deze met het gewenste vervoerconcept samenhangende systeemkeuze reeds in een eerder stadium gemaakt. Deze systeemkeuze is door alle partners in dit project reeds in de Intentieovereenkomst uit 2008 vastgelegd.

17. **De heer Hoen, fractie Maastrichtse Volkspartij**
Geen vragen.