

Tramproject is een rampproject

Voorzitter.

Wij, bewoners aan het tramtracé, en wij niet alleen, maken zich grote zorgen over de ontwikkelingen rond de tram tussen Hasselt en Maastricht. Dit project gaat de gemeente Maastricht, haar burgers en de burgers in België te veel geld kosten. De projectontwikkelaars spinnen er goed garen bij. In deze raadzaal vindt nu een stadsronde plaats waarin de burgers hun zegje kunnen komen doen. Dat zal allemaal niet veel uitmaken, omdat de partijen hun standpunten al bepaald hebben en niet meer naar argumenten luisteren. De SP was tegen, maar stemt als lid van de coalitie toch maar voor. De PvdA aarzelt, maar zal wel niet op haar standpunt terugkomen. Eén keer als draaikonten neergezet worden is genoeg.

Ik heb een viertal vragen en een oproep. Mijn tekst is een herhaling van al eerder genoemde argumenten en overwegingen, maar dienen als opfrissing van de door velen gedeelde vrees dat het tram-plan van meet af aan niet goed doordacht was en dus gedoemd om te mislukken in zijn huidige vorm.

Op dit moment, voorzitter, lijkt het er op dat de meerderheid van de Gemeenteraad van Maastricht niet durft te zeggen dat er alsnog een punt achter dit project moet worden gezet. Terwijl iedereen individueel, diep in zijn hart, weet dat dit zou moeten. Maar helaas, het raadsvoorstel is na de eerste besluiten in de raad net voor de laatste gemeenteraadsverkiezingen snel doorgedrukt door de toenmalige wethouder. De contracten zijn getekend. Politiek een persoonlijk succes voor de wethouder. Maar ja, weinig is zo weerbarstig in de politiek als terugkomen op eenmaal genomen besluiten

Onduidelijk is welke claims er over en weer dreigen als het project zou worden afgeblazen, maar die onzekerheid zorgt er wel voor dat er niet zakelijk wordt gehandeld in de besluitvorming die nu gaat komen. Het zal meer emotioneel zijn: een vlucht naar voren.

Want als je argumenten op tafel legt die aan de geloofwaardigheid van dit project raken, is het al snel dat “we die argumenten al gehoord hebben, niets nieuws onder de zon en we kunnen niet alles weer overdoen”. Toch blijven de argumenten tegen dit project onverminderd sterk.

VRAAG: WELKE CLAIMS KAN DE GEMEENTE VERWACHTEN ALS HET TRAMPLAN WORDT AFGEBLAZEN?

Voorzitter. Nut en noodzaak van het tramproject zijn absoluut onvoldoende aangetoond. De schattingen van de aantallen reizigers, jaarlijks 3 mln. in 2020, 4200 reizigers per dag op het Nederlandse deel van de tram, zijn te betitelen als luchtfietsrij. Hoop doet leven. Maar ijdele hoop niet. Kijk gewoon af en toe eens in de bus van of naar Hasselt. Soms zijn de bussen leeg.

Het is voor de OV-maatschappij de Lijn vanaf het begin een absolute voorwaarde geweest dat de tram uit Hasselt zou eindigen aan het station in Maastricht. Van station naar station. Toen duidelijk werd dat de Wilhelminabrug niet gebouwd was voor het dragen van de trams, ontstond er een omvangrijk probleem. Er moest naar alternatieven gezocht worden voor het tracé. Wederom kwam het meest voor de hand liggende traject over de spoorbrug naar het station aan de orde. Maar niet serieus. Een quick-scan. Dat was alles wat de wethouder toe kon zeggen.

Een magere quick-scan nota bene: en dat terwijl er personenvervoer was over dat spoor van 1856 tot 1954. Goederenvervoer tot 1992. In het revitaliseren van die spoorbrug en spoorlijn is in 2007 30 miljoen euro's geïnvesteerd. Er is welgeteld een trein overheen gereden op 9 juni 2009. Van Aken naar Lanaken met zand, en terug met stenen naar Roemenië. Er zou geen klandizie zijn. En ineens worden er nu allerlei technische problemen (want er is, zegt de gemeente klandizie genoeg) aangevoerd om de tram vooral NIET over de brug te laten rijden, en dat terwijl technische problemen relatief gemakkelijk oplosbaar zijn, en dat die van het stadstracé misschien wel veel grotere kwesties zullen oproepen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de brug bij het Bassin. Wordt dat ook een post meerwerk?

VRAAG: WAAROM ZO'N MAGER QUICK-SCAN EN NIET EEN VOLLEDIG NIEUW ONDERZOEK?

Een ander bezwaar: het spoor van de tram mag nergens raken aan het spoornet van de NS wordt in de quickscan gezegd. Dat is ook helemaal niet nodig. Kijk bijvoorbeeld op Amsterdam Amstel. Gescheiden netten op één station. Het kan en het mag.

Maar bovendien: in tegenstelling tot Amsterdam gaat de tram gaat bij ons niet verder dan het station, hij hoeft niet verder door te rijden naar Randwijck. En dus heeft de tram het NS-net ternauwernood nodig, veel minder althans dan de quickscan etaleert.

VRAAG: BEAAMT U DAT DE NETTEN HEEL GOED GESCHIEDEN KUNNEN FUNCTIONEREN?

Nog wat andere bezwaren. Het spoor van de tram zou het spoor van het schoonmaakstation van de NS raken. De tram belemmert het scheepvaartverkeer bij hoogwater. De tram heeft niet een zo krachtige motor dat hij vanuit stilstand

de helling van de brug kan nemen. Al die problemen worden allemaal te duur en te ingewikkeld geacht om op te lossen. Het stadstracé verdient de voorkeur. Het spoortracé is niet realistisch. Maar de problemen van het spoortracé zijn zeker wel degelijk oplosbaar en wellicht goedkoper aan te pakken dan het stadstracé.

De exploitatie van de lijn verslechterde verder toen passagiers in het voorgestelde noodtracé niet meer bij het Maastrichtse station konden uitstappen. Dit was zoals gezegd een absolute voorwaarde van de Lijn. Afgelopen maand heeft ook de Vlaamse minister president Bourgeois dit nog eens publiekelijk gemeld. Direct overstappen op trein of tram moet mogelijk blijven. Iets wat zo'n harde voorwaarde was van de toekomstige exploitant zou volgens het onderzoek van de gemeente nu ineens slechts een klein verschil maken van 400 passagiers per week op een totaal van 29.400. Aannames.

De provincie en de gemeente Maastricht hebben de afgelopen periode een **onafhankelijke** review uit laten voeren. En inderdaad, het bureau dat deze review uitvoerde was nog niet eerder bij het project betrokken. Echter: bepaalde personen die de review hebben uitgevoerd namens dit bureau zijn beiden al wel eerder bij de uitvoering van het tramproject aangetrokken geweest. Het verbaast ons dan ook niet dat de resultaten van de review bevestigen wat al bekend was. Op zijn best de schijn van belangenverstrengeling.

VRAAG: KLOPT HET DAT DE REVIEW DE SCHIJN VAN BELANGENVETSTRENGELING WEKT?

Het reviewrapport meldt dat de kosten van de nieuwe aanpassingen op 10 miljoen zijn becijferd. Dit is eigenlijk alleen maar een reservering omdat in hetzelfde rapport gemeld wordt dat voor de problematiek rond de Wilhelminabrug nog geen oplossing voorhanden is.

In de gemeenteraad van Maastricht is onlangs op initiatief van de PvdA (mevr. Barning) een kort interpellatiedebat gevoerd over de tram. Het betreffende raadslid meldde in haar inleiding – ik heb het al eerder genoemd - dat naar haar mening geen enkele fractie zich comfortabel voelde in dit dossier. En toch gaat het allemaal gewoon door. Met goed rentmeesterschap, een vitale pijler van onze samenleving, heeft dit niets te maken.

Bij elk politiek handelen moet de vraag worden gesteld: wat merkt de burger er van. En wat merkt die in dit dossier? Dat de Maastrichtenaren, en het zijn altijd de zwaksten die het meeste moeten betalen daar zal de SP het mee eens zijn, straks minder geld hebben omdat de kosten van dit prestigeproject te zwaar op de begroting van de gemeente Maastricht drukken.

Voorzitter, wij roepen de gemeenteraad van Maastricht op terug te komen op de besluiten en te bezien wat daarvan de gevolgen zijn. Want dit tramdossier zit vol met betreurenswaardige bestuurlijke koppigheid. En dat voelt niet goed. Zet het stadstracé bij in het graf van andere niet doorgegangene gemeenteplannen: de afbraak van de Servaasbrug (20-er jaren vorige eeuw), de sloop van het Stokstraatkwartier (1940) doorbreken van de westelijke Marktwand tot aan het Emmaplein (1955) en het slopen van de geheel intacte 18^e eeuwse stadswand van Hasseltkade (60-er jaren vorige eeuw).

Beter ten halve gekeerd dat ten hele gedwaald.

Dank u wel.

Dr. Th.F.W.A. Krebber
Van Hasseltkade 11
6211 CC Maastricht
Tel: 043-3250759
Mob: 06-53325811
Email: krebb105@planet.nl