

## **Voordracht stadsronde tram 13 oktober 2015**

Dames en Heren van de gemeenteraad Maastricht:

Dit tramdossier wordt naar mijn mening gekenmerkt door blunders, halve blunders, gelegenheidsargumenten en het uitgeven van heel veel belastinggeld.

### **Blunders**

Toen gemeenteraad het bestemmingsplan met de tram door de binnenstad goedgekeurde, werd al gewaarschuwd dat de Wilhelminabrug niet geschikt was om een zware tram te dragen. Wethouder Nuss reageerde met dat als er extra kosten waren hiervoor wel een potje was. Nu weten we dat deze blunder meer dan 30 miljoen gaat kosten. En dit zit niet in het potje van Nuss. De tram kan volgens het bestemmingplan niet meer doorrijden naar het station. Hoewel deze blunder al in najaar 2014 gekend was werd de Raad van State hiervan pas in zomer 2015 door gemeente op de hoogte gebracht. Dit is weer reden voor Raad van State om een extra zitting te houden over de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Op dit moment wil de gemeente de tram over de bassinbrug tot aan Mosae Forum laten lopen. Niemand weet of de bassinbrug wel geschikt hiervoor is en hoeveel het gaat kosten. Wordt het straks een tweede blunder als blijkt dat de bassinbrug voor miljoenen moet worden verstevigd?

### **Halve Blunders**

In het bestemmingsplan werden verkeerde metingen van bureau Movaris/ Arcadis opgevoerd om aan te tonen dat de trillingen en het geluid van de tram binnen de normen zou liggen. Na protest van de omwonenden en de zitting van de Raad van State werd nog eens gemeten met geheel andere uitkomstwaarden voor trillingen en geluid. Deze halve blunder leidde ertoe dat de Raad van State eiste dat er voor overschrijdingen van trillingen en geluid extra garanties kwamen in het bestemmingsplan.

### **Gelegenheidsargumenten**

Om de trillingen en geluid te verminderen werd door de omwonenden voorgesteld om de trambaan langs de kademuur van de Wilhelminakade te laten gaan i.p.v. dichtbij langs monumentale huizen werd door gemeente afgedaan met dat dit onmogelijk was omdat de tram dan tegen de rijrichting in zou moeten rijden. NU, wil de gemeente de tram juist daar laten gaan, langs te Maasmuur, dus tegen de rijrichting van het overige verkeer in. Gelegenheidsargument!

### **Gelegenheidsargumenten tegen de spoorbrugvariant**

Nu ligt er weer de lijvig rapport van onderzoeksbureau Attica, dat als je afgaat op het aantal kilobytes (36000Kb), je in gemoede je moet vragen hoeveel dit nu weer gekost heeft? Is de opdracht uitgevoerd om na te gaan of de argumenten om NIET over de spoorbrug te gaan nog valide zijn? Neen, dat kan iedereen die het leest met kennis van de situatie concluderen.

Ten eerste wordt gesteld dat het Attica bureau niet eerder is getrokken bij het tramproject. Dat is niet waar, beide onderzoekers Harald Vas Visser en Peter Kee zijn als interface manager eerder betrokken geweest bij het tramproject. Zie hun LinkedIn profielen! Zijn dit slaggers die hun eigen vlees keuren?

Hun argumenten geven aan dat zij weinig weten van de feitelijke situatie. Hun argumenten zijn mijns inziens schijnargumenten: Bijvoorbeeld:

1. Zij stellen dat de tram over de spoorbrug feitelijk niet door kan rijden naar Randwijck. Dat klopt, maar dit wordt in het bestemmingsplan ook niet als voorwaarde/doel geformuleerd. De tram door de binnenstad naar het station zou ook nooit hebben kunnen doorrijden naar Randwijck. Maar de tram komt nu helemaal niet op het station uit.
2. De tram over de spoorbrug hindert de goederentrein en leidt tot problemen bij hoogwater. Er rijden geen goederentreinen over de spoorbrug en als ze al gaan rijden doen ze dit meestal 's-nachts. De afgelopen 20 jaar hinderde hoogwater slechts twee keer het scheepvaartverkeer. Bij hoogwater is het überhaupt een veiligheidsrisico voor de scheepvaart om te varen. Bovendien zijn er voor de scheepvaart z.g. "slots" die een ongehinderde trein verkeer garanderen.
3. Technische problemen worden in de Quick Scan opgevoerd om tegen de spoorbrug te zijn. In het algemeen kunnen technische problemen opgelost worden. Dat is b.v. ook gedaan in Amsterdam waar tram, metro en trein gemengd op een station aanrijden. De kosten hiervan zullen nooit meer zijn dan de huidige plannen.
4. Pro-rail zou trams weigeren op het spoor. Juridisch is het dacht ik zo dat Pro-rail iedere erkende vervoerder op het spoor moet toelaten. Dat zijn ze verplicht.

Ik kan zo wel doorgaan met het ontkrachten van deze schijnargumenten. Tot nu toe is al veel geld voor niets uitgegeven.

Gemeenteraad: ik doe een beroep op u om dit plan van een tram niet goed te keuren. Deze tram rijdt niet door naar het station en zal veel kosten zonder dat de inwoners van Maastricht hier iets aan hebben. Een trein/tram over de spoorbrug is wat wij als stad nodig hebben. Een fatsoenlijke verbinding met Hasselt, Aken en luik met het station Maastricht als knooppunt. Dat zal onze stad pas Euregionaal op de kaart zetten.

Ik heb gezegd.

MPF Berger. inwoner van Maastricht