

Waarom eenieder baat heeft bij de tram

- de bus staat in de file
 - de bus stopt te vaak en is veel te langzaam
- de snelbus naar Hasselt werd snel opgeheven
vanwege gebrek aan klandizie
maar
- de tram stopt ook vaak en rijdt in Maastricht 30 km/u
 - de tram staat in Maastricht en in Hasselt in de file, en de autofile is extra lang
 - “structurerende werking” van de tram: als klandizie tegenvalt, zit ons geld in de grond
 - de tram komt itt. de bus niet bij het knooppunt van het station

Binnen budget?

- inmiddels is voor ruim 10 miljoen € rapporten besteld. Wat is de huidige stand?
- inmiddels is 6 miljoen € betaald als afkoopsom voor de nalatigheid mbt. de Wilhelminabrug
- worden de jaarlijks 1 € voor het beheer van lokaal spoor uit het budget betaald? Uit welk ander potje? (35 miljoen)
- gemiddeld 45% overschrijding is “normaal” voor dit soort projecten (33 miljoen)

Mogelijke kosten Maastricht
18+?+6+35+33=92 miljoen €

Waarover praten wij?

- op het voorontwerp van het bestemmingsplan TMH zijn ruim 20 zienswijzen ingediend
- het ontwerpplan $\neq$ het voorontwerpplan inclusief Zienswijzennota en Lijst van Wijzigingen
- wat is de reden dat het huidige ontwerpplan zo veel afwijkt van het voorontwerpplan?
- wat is de relatie tussen ontwerpplan en de zienswijzen op het voorontwerpplan?

Gaan opnieuw zienswijzen gevraagd worden?

Moeten ruim 3200 pagina's vergeleken worden?

Een paar minpuntjes



- minder auto's?
- overheid voed wantrouwen (WOCD ministerie van Justitie, MER vliegveld Lelystad, geluidsberekening en vliegveld Zuid-Limburg, reizigersaantallen TMH)

Bijlage B Wijziging modal split

Tabel: Modal split per alternatief

Modaliteit	Referentiesituatie		Tracé eindhalte Mosae Forum		Tracé eindhalte Markt		Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	
	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal
Auto	65,3%	336.799	65,3%	336.589	65,3%	336.708	65,3%	336.675
OV	6,4%	32.828	6,6%	33.941	6,5%	33.311	6,5%	33.482
Fiets	28,3%	145.878	28,1%	145.142	28,2%	145.558	28,2%	145.445

Pagina 596 Ontwerpbestemmingsplan TMH

Conclusie: als er meer reizigers naar Maastricht komen vanwege de tram dan zijn dat 2/3 autoritten

Wat zijn de risico's van het bestemmingplan TMH

- de Raad van State zal dit dossier van de raad van Maastricht met kritische blik ontvangen
- reizigerscijfers (prognoses voor de toekomst) waren in het vorige bestemmingsplan TVM 400% overdreven
- voor het bestemmingsplan TMH zijn bonussen bedacht om zo nog meer reizigers te voorspellen dan in de aangedikte prognose van TVM

Het is onverklaarbaar dat minder service zou leiden tot extra reizigers