



**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 21-05-2021
No. 2021.15074 (PBM)
No. 2021.15078 (Raad)**

VRAGEN T.B.V. DEBAT

Aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht
Postbus 1992,
6201 BZ MAASTRICHT

Maastricht, 21 mei 2021

Betreft: Vragen en informatie ter voorbereiding op debat TVM

Geacht college,

Ter voorbereiding op het debat hebben we de volgende vragen aan u.

- 1) Is er op basis van de “bestuursovereenkomst” tussen partijen een mogelijkheid om met het project te stoppen als de aanbesteding een overschrijding van de geraamde kosten oplevert? Waarom wel? Waarom niet?
- 2) Wat staat in de opdracht, de contracten, in het grensoverschrijdende convenant, de algemene voorwaarden wat de risico's en financiële aansprakelijkheden zijn?
- 3) Welke ontbindende voorwaarden zijn opgenomen?
- 4) Telkens wordt door u gezegd dat nu stoppen met de tram een enorme kostenpost oplevert voor Maastricht. Graag ontvangen wij een onderbouwing van dit standpunt. Waar is dit standpunt op gebaseerd en hoe hoog zijn de kosten die Maastricht nu zou moeten betalen als Maastricht uitstapt?
- 5) Wat besparen we aan kosten als we besluiten er nu mee te stoppen?
- 6) In België wordt aangegeven dat er in Hasselt geen sprake is van een scope wijziging, nu het slechts 300 meter betreft, en een vergelijking met de situatie in Maastricht van 2014 dus appels en peren vergelijken is.¹ Hoe denkt u daarover en waarom?
- 7) Ook wordt vanuit België aangegeven dat wordt gekoerst op oplevering in 2024, maar dat dergelijke projecten vaak vertraging oplopen. Wat gebeurt er met de reeds betaalde BDU als we de door het rijk genoemde harde datum (zie laatste afspraken MIRT) van realisatie niet halen? Over welk bedrag gaat dat?
- 8) In België wordt aangegeven dat nog ruim 200 onteigenen moeten plaatsvinden. Kunt u aangeven hoeveel dit er op dit nog zijn? Kunt u ook aangeven hoelang een onteigeningszaak in België kan gaan duren?

¹ <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1364855/verslag/1368806>

- 9) Er zijn destijds berekeningen gemaakt van te verwachten reizigers. Kunt u aangeven waarop de gegevens gebaseerd zijn dat in de onderzoeken zou blijken dat 12.000 reizigers per dag (+/- 100 reizigers gemiddeld per dag) met de tram zouden gaan reizen.
- 10) Wordt deze berekening nu aangepast als gevolg van de wijzigingen in het traject? Wat staat in de contracten met betrekking tot de exploitatie van het traject en welke bijdrage wordt verwacht van gemeente Maastricht? Kunt u aangeven of de trajectwijzigingen leiden tot een minder gunstige exploitatie en wat de mogelijke financiële risico's daarvan zijn voor Maastricht? Zijn hierover destijds afspraken gemaakt in het contract? Zo ja, welke; zo nee, waarom niet?
- 11) In de brief die u geschreven heeft aan minister Peeters en welke inmiddels door Maastricht openbaar is gemaakt wordt verwezen naar allerlei andere stukken en correspondentie. Mogen wij, om een compleet beeld van de situatie te krijgen, alle stukken waarnaar verwezen wordt ontvangen? Waarom wel, waarom niet?
- 12) In het coalitieakkoord "onbegrensd en ontspannen" staat over de tram het volgende opgenomen: "Realisatie Tram Hasselt-Maastricht op basis van genomen besluiten. In geval van fundamentele aanpassingen en wijzigingen worden deze integraal bekeken". Wijziging van de scope (zoals u nu België verwijt, valt hier toch onder? Een grove overschrijding van de kosten valt hier toch ook onder?
- 13) Kunt u ons het tijdpad m.b.t. de aanbesteding schetsen? Wanneer vindt de voorlopige gunning plaats?
- 14) Het eventueel afbreken van deze aanbestedingsprocedure kan toch consequenties hebben voor het eventueel opnieuw aanbesteden?
- 15) Kunt u ons laten weten hoeveel het tramdossier de stad Maastricht inmiddels gekost heeft? Hier bedoelen we mee: hoeveel geld is er vanaf de start van het project uitgegeven aan onderzoek, juridische procedures en andere kosten. Hoeveel moet Maastricht op basis van de huidige afspraken nog aan de tram betalen?
- 16) Wat is het verschil in reistijd tussen de tram en een snelbus, gerekend over het traject station Hasselt - station Maastricht? Is een snelbus voor u bespreekbaar als compromis mochten de kosten voor de tram te hoog oplopen?
- 17) Uit de stukken blijkt dat er wordt uitgegaan van een reistijd van 34 minuten. Op grond waarvan is tot deze berekening gekomen? Bent u het met ons eens dat een meer realistische berekening 45 - 55 minuten is, uitgaande van 12 stops. Van welke reistijd gaat u uit en waarop is dat gebaseerd? Wat is de huidige reistijd Hasselt – Maastricht als men reist met De Lijn? Welke reistijd verwacht u als er een snelbus zou rijden?
- 18) Kan het college een chronologisch overzicht opstellen van alle besluiten, rapporten en stappen die de afgelopen jaren zijn gezet in het dossier tram Vlaanderen – Nederland, zodat alle raadsleden zich goed kunnen voorbereiden op het debat.

Op vraag 7 over de aanbestedingsvragen antwoordt u:

" 2.5.5. Stopzetting en schorsing van de plaatsingsprocedure. "De aanbestedende entiteit behoudt zich het recht voor om op ieder ogenblik te besluiten de plaatsingsprocedure voor de opdracht te schorsen of stop te zetten. De aanbestedende entiteit noch de Nederlandse partners aanvaarden aansprakelijkheid indien de plaatsingsprocedure wordt geschorst of stopgezet".

De nu volgende vragen zijn gericht op de situatie dat er gestopt wordt (want die heeft u contractueel geregeld) niet op uw voornemen het project af te ronden!

Gelieve de vragen daar dan ook niet mee af te doen.

- 19) Zijn er redenen of criteria vermeld die vereist zijn om te schorsen of te stoppen? Kan België of Maastricht dus zonder redenen of criteria de aanbesteding/plaatsingsprocedure schorsen of stoppen?
- 20) Is er bij schorsing een termijn afgesproken om te hervatten of kan dat ook een of twee jaren of langer duren?
- 21) Wie is de aanbestedende entiteit? België, Maastricht, of beide?



- 22) Als de plaatsingsprocedure op elk moment geschorst of gestopt kan worden door België of Maastricht, dan heeft België en Maastricht dus ook met elkaar overeengekomen dat ze van elkaar accepteren, dat op enig moment een van de twee of beiden uit het project kan/ kunnen stappen? Hoe luiden die artikelen?
- 23) Als de plaatsingsprocedure op elk moment geschorst of gestopt kan worden kan België of Maastricht dan ook op elk moment zonder schadeplichtig te zijn naar elkaar een einde aan het project maken?
- 24) Hoe luidt de bepaling als zich die situatie voordoet dat er geschorst of gestopt wordt met de plaatsingsprocedure hoe België en Maastricht dan verder gaan of uiteengaan?
- 25) Op dit moment verkeren we in het stadium vóór de gunning in het aanbestedingstraject. België en Maastricht hebben de schadeplichtigheid uitgesloten tegenover de partij in de plaatsingsprocedure, dan kan van die schade alvast geen sprake zijn voor Maastricht?
- 26) Is die schadeplichtigheid nog nader omschreven?
- 27) Rest ons te vragen naar de onderlinge schadeplichtigheid als er nu geschorst of gestopt zou worden. Geef aan wat in de overeengekomen bepalingen staat opgenomen over schadeplichtigheid over en weer tussen België en Maastricht. En welke (soort) schade daaruit voortvloeit die vergoed moet worden. Hoeft niet zozeer een afgerond bedrag te zijn, kan ook een omschrijving zijn.
- 28) U gaf aan dat er al 22,18 mln. uitgegeven zijn van het budget van 62,5 mln. Van welke budgetten is dat geld afgegaan (gem. 18 m, prov. 12,3 m rijk 32,2 m)? En hoeveel van elk der budgetten? Is het geld van de provincie en rijk geormerkt om aan bepaalde zaken uit te geven, of mag dat naar eigen inzicht uitgegeven worden?
- 29) U geeft aan dat het bedrag van 62,5 mln. inmiddels is geïndexeerd tot 70,2 mln. Heeft alleen de gemeente die ophoging van die inleg betaald?
- 30) € 150.000 schade per maand zou Maastricht lijden, hoe heeft u dat bedrag berekend?

Op vraag 10 antwoordt u dat “onze inzet gericht is op een kwalitatief goede en langjarige rijksgrens-overschrijdende, regionale, openbaarvervoersverbinding conform de wens en het besluit van de meerderheid van de raad”.

- 31) Als de België nu voor een busverbinding zou kiezen, gaat u daar dan mee akkoord?
- 32) Als de Belgen nu voor een busverbinding kiezen, legt u die keuze dan voor aan de gemeenteraad of blijft u België houden aan een tram?
- 33) Zou u dan met het rijk en de provincie kunnen onderhandelen of zij toch een bijdrage willen leveren aan de inrichting voor die busverbinding? Een goede busverbinding is toch ook hoogwaardig ov?

Met vriendelijke groet,

Partij van de Arbeid
Anita van Ham

Partij Veilig Maastricht
Tiny Meese

Liberaal Partij Maastricht
Kitty Nuyts

SP
Ariane Schut

Groep Alexander Lurvink
Alexander Lurvink

PVV
Rene Betsch