

Maastricht, 6 mei 2014

Geacht raadslid,

Heeft u zich verbaasd dat het bestuur van UM zich distantieert van de tram Hasselt Maastricht? Goed voor een gehaktbal? In 2012 op 1-12 sprak datzelfde bestuur steun uit. Juist die steun vind ik vooral opmerkelijk omdat in 2008 de wethouder al besloot niet naar UM, AZM en tout Randwyck te gaan rijden, al gaf de collegenota van april 2008 een enigszins andere indruk.

De tram was maar een aspect van de boodschap over het belang van UM voor Maastricht. Niettemin zijn we met het faciliteren van de fysieke contacten tussen de universiteiten - naast de merendeels digitale - volgens het comité op het goede spoor. Jammer dat de tram/trein vóór Randwyck rechtsomkeerd maakt.

Het mag een klein incident lijken dat Maastricht geen rekening heeft gehouden met het onklaar raken van automatische defibrilatoren , maar dit is precies waarvoor gevreesd werd: de sociale paragraaf wordt het slachtoffer van de trammelant tussen Hasselt en Maastricht. Investeren in de Timmerfabriek is goed te billijken om de verhoudingen tussen de jongeren in Maastricht (onder meer studenten) en senioren te verbeteren; die tram echter heeft bij enigszins objectieve waarneming geen aangetoond maatschappelijk nut. "Daarmee acht de Commissie nut en noodzaak van de TVM nog steeds onvoldoende onderbouwd" is het diplomatiek maar duidelijk oordeel van de deskundigen, de MER-commissie Tram Vlaanderen Maastricht.

Zou deze commissie ook zo oordelen over AED's?

Ik weet dat raadsleden die voor TVM hebben gestemd (in essentie een dorpstram die in de compacte binnensteden van Hasselt en Maastricht voor veel overlast, oponthoud en onveiligheid gaat zorgen) zullen zeggen dat subsidies en reserveringen die worden gestoken in het project TVM een ander oormerk hebben. Ik heb daar begrip voor.

Raadsleden mogen geloven dat deze tram een veel groter succes wordt dan in de duur betaalde rapporten staat (bijvoorbeeld Raadsvoorstel 129-2012, bijlage 6, *in promilles*: minder dan 1 minder auto's, minder dan 1/4 extra reizigers). Daar heb ik enig begrip voor. Als belastingbetaler en als fietser heb ik vooral te maken met de harde werkelijkheid: de veiligheid van de bewoner van Maastricht wordt in dit project ondergeschikt gemaakt aan nauwelijks waarneembare middenstandsbelangen. Wel 70 extra reizigers per dag kopen een biertje en mogelijk een broek. Terwijl het SWOV spreekt over de "blinde vlek" bij plannenmakers ten aanzien van de veiligheid van het langzame verkeer in confrontatie met de tram, stapt het gemeentebestuur vrolijk op de tram.

Het bestuur en de gemeenteraad hebben geen geld gereserveerd om de door de rijksoverheid afgewentelde tekorten op de sociale regelingen op te vangen. De realiteit van de burger is dat soms het geld dat gereserveerd, geormerkt was voor de vakantie gebruikt moet worden om de kapotte auto te repareren. De tekorten van de overheveling zijn door deskundigen voorspeld. Een auto waarschuwt niet altijd voor ie kapot gaat, een subtiel verschil.

Niet iedereen wil het geloven. Maar natuurlijk gaat TVM met alle extra maatregelen (als het zo is, dan hebben we daar geld voor gereserveerd heette het in de krant met betrekking tot de haarscheurtjes in de stadsbrug) voor trillingen, booggeluid, versterken Wilhelminabrug ,

versterken en verhogen Bassinbrug en toegenomen onveiligheid op het stationsplein} meer kosten dan is begroot.

O Maastricht. let op u saeck. Beter ten halve het oormerk geactualiseerd... Grote spoorinfraprojecten kennen een gemiddelde overschrijding van 45% (op verzoek zal ik u dit documenteren). Nadat de aanbesteding goed in elkaar is gestoken, wel te verstaan, komt de aap uit de tram.

Groet,
Leo Maathuis
voorzitter comité Op het Goede Spoor
Tel. 31(0)634842345