

Maastricht, 24 april 2021

Betreft: RIB d.d. 22 april 2021 – aanbesteding reconstructie Tongerseweg

Geachte leden van de gemeenteraad van Maastricht,

Geschrokken

Eerlijk gezegd zijn wij nogal geschrokken van de RIB van eergisteren 22 april 2021 over de aanbesteding van de reconstructie van de Tongerseweg. Er gaat geëxperimenteerd worden met een onbekende methode die nog nooit in een vergelijkbare situatie is toegepast (alleen op “*buitenwegen en industrieterreinen*”, dus totaal niet vergelijkbaar qua vrachtwagendruk, totale verkeersintensiteit, snelheden en bewoning). Waar is dit dan wel niet toegepast, onder welke omstandigheden, en wat waren de concrete resultaten? Waarom zouden die hier ook gelden?

Hoe kan dat?

Wij begrijpen niet hoe over een experiment advies kan zijn gevraagd aan Kiwa als er nog niet eens laboratoriumonderzoek is gedaan. En hoe komt het dat deze techniek nu pas in beeld komt als goedkopere optie? Heeft een externe aanbestedingsadviseur dit soms ontdekt en was de begroting achteraf gezien nodeloos hoog? Dan is de deskundigheid binnen de gemeente niet bijster groot. Dit doet wederom het ergste vrezen voor de kwaliteitsbewaking bij de planning en uitvoering (in 2006 faalde die ook al volledig). Of is dit experiment een ordinaire bezuiniging omdat er nu al kostenoverschrijdingen zijn ontdekt op andere onderdelen? Dat betekent: mindere kwaliteit op het allerbelangrijkste punt van deze onderneming, het stoppen van de trillingen.

Fouten in de grondanalyse

De analyse van de ondergrond van de weg klopt totaal niet. Uit archiefonderzoek in het Frans Archief weten wij dat de materialen zijn aangevoerd vanuit de omgeving van Luik, niet uit de regio Parkstad zoals het college denkt¹. Wat weet het college nog meer niet??

Vereiste specificaties

Gezien het bovenstaande, hoe kan het college uw raad nu al zo stellig verzekeren dat de fundering de specificaties haalt die in het [Kiwa-rapport](#) (2017) worden aanbevolen? Bovendien: datzelfde rapport zegt óók dat randen absoluut moeten worden vermeden omdat ze in alle gevallen trillingen veroorzaken door de vrachtwagens die erop rijden. Die randen komen er toch, zelfs meer dan nu: ook op de stukken bij de middeneilanden bij de vele oversteekplaatsen. Het college legt in zijn [Toelichting op de ontwerpen](#) zelfs uit dat extra trillingen door die randen “worden geaccepteerd”. Dat vereist dan toch dat de fundering béter wordt dan dat Kiwa-rapport aanbeveelt?

Dure mislukking?

Kortom, we hopen maar dat u dit project scherp in de gaten houdt en alleen akkoord gaat met aanpassingen als vooraf onafhankelijk is vastgesteld dat het verbeteringen zijn. Anders zitten we straks met een dure mislukking. Aan een evaluatie achteraf heeft niemand iets. De stad heeft geen geld om wat dan ook te herstellen als de boel er eenmaal ligt.

Met vriendelijke groet,

Tongerseweg Veilig.

¹ Frans Archief, brief van de Directeur Général des Ponts et Chaussées aan de Prefect du Département de la Meuse inférieure à Maëstricht d.d. 2 december 1806: “*les pavés qu'on employe pour la construction de la Route neuve de Maëstricht à Tongres viennent du département de l'Ourthe et sont descendues sur la Meuse jusqu'à Maëstricht à très bon compte*”, - “*de stenen die worden gebruikt voor de aanleg van de nieuwe weg van Maastricht naar Tongeren komen uit het departement Ourthe en worden zeer goedkoop aangevoerd over de Maas*”. Kopie van dit archiefstuk bij ons aanwezig.