

Geacht gemeentebestuur,

Met deze brief maak ik bezwaar tegen het tramproject Spartacuslim 1 tussen Hasselt en Maastricht. Dit project is MER-plichtig. Dit betekent dat volgens het Europees recht (beschreven in de verdragen van Espo en Århus [2001]) de burger aan de overzijde van de grens mee kunnen praten over de mogelijk grensoverschrijdende milieueffecten.

Helaas heb ik geen kennisgeving van uw bestuur of van het Vlaams Gewest over dit openbaar onderzoek mogen ontvangen. Deze omissie geldt ook voor de MER die in 2006/-8 door De Lijn is uitgevoerd. Deze is onrechtmatig ook niet gepubliceerd in Maastricht. Niettemin heeft de Dienst voor de MER van de Vlaamse overheid dit rapport goedgekeurd.

Mijn bezwaar heeft algemene en specifieke argumenten.

Algemene argumenten

Voor de wederzijdse ontsluiting is het goed dat de spoorwegverbinding tussen Maastricht en Hasselt verbeterd wordt. In dit project zijn met een vroegtijdige fixatie op het tramvoertuig verkeerde uitgangspunten gekozen. Het reizigerspotentieel in dit gebied is gering. Dit verkeerde uitgangspunt heeft logischerwijze er toe geleid dat de Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse ongunstig uitvalt¹. De belastingbetaler verlangt dat de overheid belastingen en/of geld uit Europese fondsen effectief en efficiënt besteedt. Daarnaast leidt een tram op het tracé van de Internationale treinspoorlijn 20 er toe dat een goede grensoverschrijdende treinverbinding voor reizigers- EN goederenvervoer onmogelijk gemaakt wordt. Goede goederenvervoersverbindingen van groot belang om het tij van de afkalvende werkgelegenheid te keren

In 2011 is de spoorverbinding Lanaken Maastricht met 36 miljoen Euro uit Europese fondsen gerevitaliseerd. Het gewenste milieuvoordeel: verminderd vrachtverkeer op de weg, is uitgebleven omdat de koppeling aan het Belgische spoorwegennet tot nu toe niet gerealiseerd is. De verbetering van de spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht heeft de potentie dit gedeelde milieuvoordeel te reactiveren. Dit nu wordt door de fixatie op het tramvoertuig onmogelijk gemaakt.

Het is ook onnodig langs Lijn 34 een derde spoorbaan te leggen voor deze reizigersverbinding: het piekgebruik voor goederen en reizigers valt niet samen.

Diverse doelen van het project: bijvoorbeeld het verbinden van de "sites" van de universiteiten en het verminderen van het autoverkeer (minder dan 1 promille in Maastricht) worden niet of niet in enige mate bereikt.

Specifieke argumenten

In een historische binnenstad aan het gemengd verkeer toevoegen van een lightrailvoertuig (60 Ton leeggewicht, 2,65 m breed) brengt toegenomen verkeersveiligheidsrisico's met zich mee². Een goede overheid maakt zich sterk om dit soort risico's te verminderen. Dat is niet onmogelijk terwijl ook de spoorverbinding verbeterd moet worden. Er ligt namelijk in zowel Hasselt als in Maastricht een vrijliggend spoor tussen de periferie en het station. Het gemeentebestuur van Maastricht stelt dat vervoersmaatschappij De Lijn, de initiatiefnemer voor dit project, de eis heeft gesteld dat naast de oostoever ook de binnenstad op de westoever een halteplaats moet krijgen. Het bestaande spoor raakt binnenstad west Een halte voor tram of trein daar ligt voor de hand (halte Belvédère). De voorziene, extra nieuwe TRAMhalte is gepland op slechts enige honderden meter van halte Belvédère). Uit de Koersnota³ van 2008 blijkt dat een extra halteplaats op de westoever geen extra reizigerspotentieel met zich mee brengt. De verbinding doortrekken naar de Maastrichtse wijk Randwyck levert wel extra potentieel op. Dit is echter met een tram voorlopig niet realistisch, terwijl dit voor een trein routine is. Het spoor ligt er al. Daarmee is de keuze voor het tracé door de binnenstad onzakelijk en is toegenomen onveiligheid een vermijdbaar risico. Een overheid mag

1 Vlaams Rekenhof

2 trams en verkeersveiligheid

3 Koersnota

niet zonder reden de meest kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) bloot stellen aan voor een verhoogd veiligheidsrisico. De keuze voor de stadstram door de binnenstad is onbegrijpelijk en onverdedigbaar.

De luchtkwaliteit in Maastricht is op diverse plaatsen onder de (ruim gestelde) Europese norm. Voor een deel wordt deze luchtkwaliteit bepaald door het achtergrondniveau. Met overwegend westelijke winden is België medebepalend voor de luchtkwaliteit in Maastricht. Ik maak dan ook ernstig bezwaar tegen het gunnen van het ontbossen van ruim 200.000 m². De Lijn vraagt via Formulier Boscompensatie 20140402 een vergunning om 201390 m² bebossing te kappen voor de tram zonder dat daarvoor compensatie geëist wordt. Dit is een onaanvaardbaar milieueffect.

In Vlaanderen zelf is de situatie nog curieuzer: In de MER van 2008 wordt met geen woord gerept welke de te verwachten trillingniveaus in de woningen zullen zijn. In Maastricht is daar een rapport aan gewijd, en wordt momenteel aanvullend onderzoek gedaan.

Van de 30 locaties langs het tracé waar metingen zijn verricht ten aanzien van de geluidsbelasting scoort maar één locatie positief. Met de komst van Spartacuslijn 1 zullen de geluidsbelastingen toenemen en mogelijk meer locaties slechter worden⁴. Over compensatie of andere maatregelen wordt niets gemeld. Booggeluid? Niet vermeld. "Ground borne Noise" idem dito.

De Nederlandse en de Belgische burger heeft recht op helderheid en bescherming van zijn leefomgeving en zijn veiligheid.

Leo Maathuis
Jekerweg 59

Maastricht 27-07-2014



NL-6212GA Maastricht

P.S.: ik onderschrijf de verklaring van het comité zoals hieronder weergegeven:

Het comité Op het Goede Spoor ondersteunt goede grensoverschrijdende verbindingen. Het comité pleit voor de beste spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Dit is een verbinding die gebruik maakt van het bestaande treinspoor in Nederland en in België. Het bestaande treinspoor biedt betere mogelijkheden voor personen- én goederenvervoer, kost veel minder gemeenschapsgeld, is sneller, geeft betere verbindingsmogelijkheden en is veel veiliger dan een tram in het drukke binnenstadsverkeer.

N.B. alle aangehaalde documenten zijn te vinden op www.ophetgoederenspoor.eu op de pagina voor België

4 19.8.5 Berekende milieukwaliteit toekomstige situatie, MER p. 464