

D.E.M. Joskin-Vonk  
M.J.D. Joskin  
Sint Maartenslaan 2a  
6221 AX Maastricht  
043- 325 10 26  
djoeke@joskin.nl

Aan de Gemeenteraad van de Gemeente Maastricht  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht.

Maastricht, 25 augustus 2013

**Onderwerp: zienswijze op Ontwerpbestemmingsplan Tram Vlaanderen-Maastricht en het Ontwerp-milieueffectrapport Tram Vlaanderen Maastricht inclusief bijbehorende stukken**

Geachte Raad, geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Wij hebben kennisgenomen van het Ontwerpbestemmingsplan Tram Vlaanderen Maastricht alsmede het Milieueffectrapport Tram Vlaanderen-Maastricht d.d. 27 juni 2013, inclusief de bijbehorende stukken. Middels deze brief zouden wij graag ons bezwaar willen kenbaar maken inzake uw voornemen een tramtraject te realiseren route Maastricht-Hasselt v.v. en wel op de navolgende onderdelen:

#### **Traject binnenstedelijk gebied – Wyck**

Door de komst van de tram ontstaat er een toename van de verkeersbelasting langs het tramtraject. Dit hebben we reeds eerder duidelijk gemaakt middels onze zienswijze op de Nota Reikwijdte en Detailniveau Milieurapportage Tram Vlaanderen-Maastricht. Helaas geeft de gemeente hierop een nogal neutraal en voorgeprogrammeerd antwoord, te weten: *'uit het ontwerp van de tram volgt dat de tram veilig en (ruimtelijk en verkeerskundig) verantwoord kan worden ingepast...etc.'*

Enig begrip kunnen wij hieruit niet concluderen. Als bewoners van de St. Maartenslaan zijn wij van mening dat de Tram Vlaanderen-Maastricht met name op de kruispunten Wilhelminasingel – St. Maartenslaan, St. Maartenslaan – Alexander Battalaan én Sint Maartenslaan / Parallelweg de reeds bestaande onveilige verkeerssituaties alleen maar zal vergroten. Verkeersbewegingen van voetgangers, fietsers, auto's, bussen en vrachtauto's kunnen de extra druk van een tram zeker niet aan zonder dat de kans op (ernstige) verkeersongelukken exponentieel zal toenemen, zeker gezien het feit gezien dat er in de straat twee hotels liggen, waardoor de verkeersbelasting al extra is toegenomen i.v.m. hotelgasten, touringcars en leveranciers die moeten laden/lossen.

#### **Vervallen parkeerplekken**

Volgens het ontwerp bestemmingsplan wordt de Sint Maartenslaan heringericht. Dit houdt o.a. in dat de parkeerplaatsen in de lengte worden aangelegd en hierdoor zullen er minder plaatsen overblijven voor de bewoners van de St. Maartenslaan. Nu al is het voor ons overdag vrijwel onmogelijk om onze auto (met parkeervergunning) op enigszins acceptabele afstand van onze woning te parkeren. Bij het verdwijnen van veel parkeerplaatsen zal dit probleem alleen maar toenemen.

#### **Bovenleidingen in Sint Maartenslaan**

Bij de uitvoering van de tramlijn is gekozen voor elektrische bovenleidingen. Deze leidingen zullen geplaatst worden binnen een straal van 10 meter vanuit onze woning. Deze leidingen vormen elektrisch magnetische velden en/of straling. Hierdoor ontstaat voor de omwonenden een zeer ongezonde situatie. Met name op de langere termijn kan dit schadelijk zijn voor de gezondheid. Nergens in uw rapportage wordt over dit onderdeel gesproken maar onderzoeken naar straling en magnetische velden sluiten in zijn algemeenheid nooit uit dat er op korte en lange termijn wel degelijk gezondheidsklachten als bijvoorbeeld chronische vermoeidheid kunnen optreden.

### **Trillinghinder Sint Maartenslaan**

In de M.E.R. hoofdstuk 8 pagina 89 wordt expliciet vermeld dat trillingshinder kan ontstaan bij frequente passage van zwaar verkeer op korte afstand van bebouwing. De ondergrond als medium waardoor de trillingen zich verspreiden. Bij een snelheid van 30 km/uur en lager wordt de grens tussen bebouwing en medium op 20 meter gelegd. De afstand tot de bebouwing voor het tracédeel 4 (Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan/Parallelweg) is hier plaatselijk slechts 15 meter, soms zelfs maar 6 meter. De breedte van de hele Sint Maartenslaan is nagenoeg 20 meter, niet meer. Dat betekent dat conform uw rapportage ons pand absoluut trillinghinder zal gaan ondervinden bij elke passage van de tram.

### Ontbreken detaillering MER

Daarnaast merken wij op dat in genoemd rapport Hoofdstuk 8.3.2 pagina 91 het Binnenstedelijk tracé wordt benoemd, hier wordt echter alleen het tracédeel Wilhelminabrug – St. Maartenslaan benoemd en niet de kruising St. Maartenslaan – Parallelweg. Terwijl hier het tracédeel zeer dicht bij de bebouwing wordt gerealiseerd (zie bovenstaand). Bij de detaillering van de inpassing heeft Arcadis aangegeven dat de gemeente voornemens is de aslijn van het verkeer te verplaatsen richting ons woonhuis t.b.v. de bocht naar het station. Hiermee gaan wij absoluut niet akkoord en tekenen hierbij bezwaar aan tegen dit voornemen. Voor zowel de immateriële als materiële schade houden wij u als gemeente op voorhand aansprakelijk. Graag ontvingen wij van uw gemeente een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

### Gevolgen trillingen monumentale panden

Wij zijn zeer verontrust voor wat betreft deze (ondergrondse) trillingen en met name voor de gevolgen van ons monumentale herenhuis dat volgens uw bestemmingsplan Centrum (dd. 21-05-2013) behoort tot "beschermd stadsgezicht". Ons pand is gebouwd begin 1900 volgens de toen geldende bouwmaatstaven waardoor bijvoorbeeld anders dan tegenwoordig boven elkaar gelegen muren niet altijd op elkaar steunen. Daarnaast kent ons pand uitsluitend houten vloeren en dat geeft extra gevoeligheid aan trillingen van buiten. Omdat wij voorzien dat de trillinghinder van de tram gaat leiden tot beschadigingen aan ons pand en met name zal leiden tot scheurvorming in de muren stellen wij uw gemeente middels dit bezwaarschrift op voorhand aansprakelijk voor elke (toekomstige) materiële schade aan ons pand die te wijten is aan de trilling van de tram, vooropgesteld dat deze tramverbinding doorgang zal vinden. Graag ontvingen wij van uw gemeente een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

### **Schade tengevolge van uitvoeringswerkzaamheden tramtraject**

Ook de aanleg van een tramverbinding zoals door uw gemeente voorgesteld en de daarmee gepaard gaande uitvoeringswerkzaamheden zullen leiden tot overlast en mogelijke schade aan en in onze woning. Als deze schade aantoonbaar te wijten is aan de uitvoeringswerkzaamheden stellen wij nu reeds u als opdrachtgever én de aannemer van de uitvoering van deze werkzaamheden aansprakelijk voor elke schade die wij zullen lijden. Graag ontvingen wij van uw gemeente een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

### **Geluidsoverlast tramverkeer /geluidsoverlast tramverkeer in bocht**

Onder verwijzing naar het bovenstaande geven wij aan dat wij naast de trillingshinder zeer verontrust zijn t.a.v. de geluidshinder met name bij het afremmen van de tram voor onze woning en de te nemen bocht. Het blijkt dat met name bij nieuw materieel het piepend geluid voor zeer veel overlast zorgt. Wij hebben uiteraard kennis genomen van het Arcadis Rapport Akoestisch onderzoek tramverbinding Vlaanderen Maastricht (VTM) d.d. 10 juni 2013 nr. 077146317:A.3. Dit betreft een onderzoek waar een gewone burger niet wijs uitkomt. Hieruit concluderen wij dat er geen reconstructie noodzakelijk is en dat de wettelijk toelaatbare geluidsbelasting niet overschreden zou worden. Wij hebben hier onze twijfels over of wordt dit een tram op luchtbanden? Als u een bezoek brengt aan Den Haag of Delft en luistert naar de voorbijrijdende trams in m.n. de bochten, dan weet u wat geluidsoverlast is.

**Opmerking** t.a.v. genoemd Arcadis Rapport – Akoestisch onderzoek tramverbinding Vlaanderen Maastricht (VTM) d.d. 10 juni 2013 nr. 077146317:A.3 / op pagina 25 staat onder hoofdstuk Sint Maartenslaan het navolgende:

'Uit de rekenresultaten van de Sint Maartenslaan blijkt dat er voor geen enkele geluidgevoelige bestemming sprake is van een reconstructie. Ook voor deze weg is er over het algemeen een afname waarneembaar. De toename bedraagt maximaal afgerond 1 dB. De tram levert een (niet maatgevende) bijdrage op de geluidsbelasting, maar doordat de verkeersintensiteit op de Maasboulevard afneemt met circa 25% neemt ook vanwege de Maasboulevard de geluidsbelasting per saldo af. De berekeningsresultaten etc...'

Ook hier stellen wij vraagtekens bij. Wat heeft de Maasboulevard met de Sint Maartenslaan van doen? Verkeersafname met 25% op de Maasboulevard? Dit is ongetwijfeld een fout in uw rapport. Zoals al gesteld een rapport dat voor de gewone burger niet te lezen valt (opzettelijk?) en waar wij zeer grote twijfels hebben.

### **Milieu Effect Rapport Tram Vlaanderen-Maastricht d.d. 27 juni 2013**

Hoofdstuk 7.5 pagina 88: Leemten in Kennis en wij citeren het navolgende:

Hier staat letterlijk: "Booggeluid ontstaat bij krappe bogen (scherpe bochten) en leidt tot een hoog piepend geluid. Booggeluid is een complex fenomeen....enz". Hieruit blijkt daadwerkelijk en onomstotelijk dat een tram in bochten een snerpend geluid gaan voortbrengen dat niet beheersbaar is

Tot slot staat in het rapport: "aangezien deze leemte in kennis en informatie niet onderscheidend is voor de alternatieven is het niet van invloed op oordeel- en besluitvorming". Met andere woorden omdat onze kennis van dit fenomeen te kort schiet stappen we er maar overheen, ongeacht de mogelijke consequenties voor omwonenden!

Wij zijn van mening dat de gemeente zich hiermee indekt; een te makkelijke houding t.o.v. de gedupeerden. Wij verzoeken de gemeente dit onbekende fenomeen opnieuw door deskundigen die er wel verstand van hebben te laten onderzoeken. Bij vergelijkbare projecten zou onderhand toch nieuwe meetgegevens bekend moeten zijn en eventuele gevolgen daarvan.

### **Stofoverlast van metalen deeltjes / schade voor gezondheid**

Waar in uw rapportage helemaal niet over gesproken wordt is het fenomeen van de minuscuul kleine metalen deeltjes die door de trambewegingen (rijden, stoppen, optrekken, bochten) vrij komen en niet alleen voor luchtvervuiling zorgen die de grote gezondheidsrisico's met zich mee brengt (in een deel van de stad die toch al niet bekend staat om zijn zuivere lucht) maar die zich tevens vasthechten aan gevels en kozijnen van de nabijgelegen panden. Voor zowel de immateriële als materiële schade houden wij u als gemeente en de exploitant van deze tramlijn (mocht hij doorgang vinden) nu en in de toekomst aansprakelijk. Graag ontvingen wij van uw gemeente een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

### **Tramintensiteit**

Voor de dienstregeling wordt uitgegaan van een halfuur dienst voor de dag- en avondperiode.

Dit betekent dat ter tijdens de dagperiode tussen 07.00-19.00 uur **48 trams** langs ons huis rijden en gedurende de avond tussen 19.00-23.00 uur nog eens **16 trambewegingen**.

**Dus totaal 64 trams langs ons huis op één dag en dat voor één lijnverbinding!**

De gemeente Maastricht gaat uit van een frequentie van 4300 passagiers per dag (dat is gemiddeld 66 reizigers per rijdende tram!), wij hebben vernomen dat een rekenbureau uit Vlaanderen uitkomt op slechts 1800. Misschien is het goed te weten wat een reëel en internationaal aanvaard aantal passagiers zal zijn, want hierop is geen exploitatieprognose te maken.

Dat hier duidelijk sprake is van een overschatting van het aantal reizigers dat gebruik zal gaan maken van deze tramverbinding moge toch voor iedere buitenstaander duidelijk zijn. Zelfs de huidige busverbinding van De Lijn tussen Maastricht en Hasselt komt bij lange na niet aan deze dagelijkse frequentie. Daarbij komt dat elke bus van De Lijn die de St. Maartenslaan passeert nagenoeg leeg is!

Het oorspronkelijke idee dat deze tramverbinding een verbinding zou worden tussen de universiteiten van Hasselt en Maastricht komt helemaal niet meer terug in de plannen, immers deze tram stopt bij het NS station in Maastricht en kan niet verder doorrijden naar Randwijck langs de Colonel omdat dit hier te smal zou zijn. Het geprognostiseerde aantal passagiers die gebruik gaat maken van de tram is overduidelijk te rooskleurig gesteld.

Wij stellen dan ook onomwonden vast dat de cijfers, die u als gemeente publiceert aangaande het aantal te verwachten reizigers op korte en lange termijn, dusdanig gekleurd zijn en dat de gemeente dit gebruikt om de plannen voor deze tramverbinding te ondersteunen en rendabel te laten lijken!

### **Alternatief : Tracé Stationsstraat**

Bij de planvorming tracé Stationsstraat worden allerlei aspecten aangevoerd waardoor dit traject niet de voorkeur zou hebben, die ons inziens ook aan de orde zijn, indien de tram via Sint Maartenslaan / Parallelweg / Stationsplein gaat rijden. Er wordt gesproken dat de verkeeroute tussen station en centrum op een verkeersonveilige plaats kruist, maar uit impressies die de gemeente de burgers voorlegt, blijkt dat de tram nagenoeg hetzelfde traject rijdt. En hier hoor je plots niets over een geplande fietstunnel of Colonelgarage. Het tramspoor wordt toch doorgetrokken tot aan de Spoorweglaan! De tram loopt bij uw voorkeurstraject toch ook via het Stationsplein over de parkeergarage heen.

De werkelijke reden van het voorkeurstraject Wilhelmiabrug/Sint Maartenslaan/Parallelweg/ Stationsplein is gelegen in het feit dat de herinrichting van het busstation in één keer meegenomen kan worden en hierdoor gebruik kan worden gemaakt uit de subsidiepot onder het mom van 'noodzakelijke' aanpassingen tramtraject. Arcadis vond bij de presentatie van de plannen dit een belangrijk item en ja hoor, wij mochten zowaar onze voorkeur uitspreken over de verschillende inrichtingen van het busstation.

Wij zijn nog steeds van mening dat de Stationsstraat beter voldoet, gezien de inrichting en breedte van de straat (3x zo breed dan Sint Maartenslaan). De gemeente daarentegen ambieert voor deze straat als hoofdstructuur 'langzaam verkeer', autoluw maken, minder parkeren. Waar gaat u in de toekomst dan met het huidige auto- en busverkeer naar toe? Soms ook door de Sint Maartenslaan?

### **Alternatief : Spoortracé**

Verder willen wij aangeven dat wij grote voorstander zijn van het doortrekken van de reeds aanwezige spoorlijn. Geen tram maar trein. Dit is de allerbeste optie voor iedereen. Een betere facilitering maar bovenal betekent dit een besparing van vele miljoenen euro's.

Bekijken we dit alternatief tracé, dan zien we dat de spoorlijn er al ligt. Er hoeft slechts een stuk van circa 11 kilometer te worden hersteld in Vlaanderen (Lanaken). Er zullen hier en daar aanpassingen en investeringen gedaan moeten worden, maar dan beschikt men over een vervoerslijn van Hasselt naar Maastricht (uitstaphalte bij de Boschpoort blijft mogelijk ) AZM-UM naar Randwijck, Eijsden, Visé, Luik. Door het gebruik van het spoor wordt er een enorme tijd- en milieuwinst geboekt. Indien de spoorlijn Eijsden-Luik ook nog wordt gemoderniseerd (elektrificatie) kan alles prima doorrijden. Pluspunt: de binnenstad van Maastricht en Wyck hoeven niet op de schop, het busstation en het Stationsplein blijven nagenoeg ongewijzigd en er hoeft geen tramstation te komen (weg al die dure overbodige aanpassingen). Kortom een directe verbinding, voor iedereen, goed inpasbaar en kostenbesparend! Dus gemeente zet dit tramtraject uit uw hoofd en kies definitief voor dit veel beter inpasbare treinproject!

### **Waardevermindering woning**

Tot slot delen wij u mede dat wij in zijn algemeenheid bezwaar maken tegen het tramtraject gezien het feit dat tengevolge van de uitvoering van dit plan met al zijn bovengenoemde nadelige gevolgen onze woning aanzienlijk minder waard zal worden. Naast deze waardevermindering zal vanuit het toekomstig perspectief de woonomgeving behoorlijk worden aangetast en ons woongenot aanzienlijk verminderen. Daarvoor stellen wij u als gemeente Maastricht alsmede de exploitant van deze tramlijn verantwoordelijk en schadeplichtig. Indien dit bestemmingsplan onherroepelijk wordt zullen wij ons beraden op het nemen van elke juridische stap die nodig is om niet alleen dit besluit aan te vechten, maar zeer zeker om elke euro schade die wij als bewoners nu en in de toekomst zullen lijden (zowel materieel als immaterieel) van u te vorderen.

Inmiddels verblijven wij,

Hoogachtend,

D.E.M. Joskin-Vonk

M.J.D. Joskin

*Opmerking: deze brief is zowel persoonlijk afgegeven als aangetekend verzonden d.d. 26.08.2013*