



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES POSTBUS 1992, 6201 BZ MAASTRICHT

De leden van de raadscommissie SMM van
de gemeente Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.MAASTRICHT.NL

ONDERWERP
Spoorbrugtracé Tram Vlaanderen
Maastricht

DATUM
15 januari 2012

BIJLAGEN

-

BEHANDELD DOOR
R. (René) Hogerheijde

DOORKIESNUMMER
06 10508085

ONZE REFERENTIE

E-MAILADRES
rene.hogerheijde@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 350 46 50

UW REFERENTIE

-

Geachte leden van de raadscommissie SMM,

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van uw Raad op 18 december 2012 werd raadsvoorstel 129-2012; Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht behandeld.

Tijdens deze vergadering is door enkele woordvoerders van raadsfracties – (mede) naar aanleiding van maatschappelijke signalen - aan de orde gesteld of een tracering van de sneltramverbinding over de Spoorbrug niet een interessante optie is.

Ik heb – namens het college van burgemeester en wethouders – de toezegging aan uw Raad gedaan om – in aanvulling op de mondelinge beantwoording tijdens de raadsvergadering d.d. 18-12-2012 - door middel van een brief uw raadscommissie hierover nader te informeren.

Het tramdossier kent inmiddels een lange historie. De raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit (SMM) besprak op 12 november 2007 de 'Strategienotitie Tramverbinding Hasselt-Maastricht'. Deze notitie beschrijft de kaders, waarbinnen het tramproject geïntroduceerd kan worden, alsmede diverse nader te onderzoeken varianten:

- Regiovariant, die via de bestaande goederenspoorlijn en spoorbrug naar station Maastricht loopt;
- Mengvariant, die via bestaande goederenspoorlijn via de Boschstraat richting Markt rijdt, t.h.v. de Vismarkt halteert en vervolgens via de goederenspoorlijn en spoorbrug naar station Maastricht rijdt;
- Stadsvariant, die via bestaande goederenspoorlijn, de Boschstraat richting centrum rijdt via of (A) de Markt of (B) de Maasboulevard en vervolgens via Wilhelminabrug en Sint-Maartenslaan naar het stationsplein Maastricht rijdt.

De raadscommissie SMM verzocht het college van burgemeester en wethouders om de voor- en nadelen van de diverse varianten in beeld te brengen.

Op 19 mei 2008 besprak de raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit (SMM) de 'Koersnota tram Vlaanderen-Maastricht'. Deze nota beschrijft de voor- en nadelen van de diverse varianten.

PAGINA

1 van 2



DATUM
15 januari 2012

citaat 0

Over de twee varianten, die gebruik maakten van de Spoorbrug (Regiovariant en Mengvariant), concludeerde de nota:

- De varianten via de Spoorbrug kunnen niet worden uitgevoerd, omdat de tijdligging (= dienstregeling) niet passend is te regelen, vanwege de enkelsporigheid.
- Gebruik van de spoorbrug is – vanwege de enkelsporigheid – weinig toekomstvast, omdat de maximale frequentie 2 maal per uur bedraagt.
- Zelfs bij deze lage frequentie (van 2 maal per uur) is het problematisch om van de Spoorbrug gebruik te maken, vanwege de scheepvaart (o.a. doorvaarhoogte en brugopenstelling).

citaat 1

Behandeling van deze nota in de raadscommissie SMM – op 19 mei 2008 – leidde tot het besluit om de regiovariant en de mengvariant niet verder uit te werken en het college van burgemeester en wethouders te verzoeken om de stadsvarianten nader te onderzoeken. Aldus zijn de beide varianten, die erin voorzagen om de tramverbinding via de Spoorbrug te traceren, vanaf dat moment niet nader in beschouwing genomen.

citaat 0,5

Op 31 mei 2011 besloot de gemeenteraad van Maastricht om te kiezen voor een sneltramverbinding via het Maastracé; tracé via de Bosscherweg - Boschstraat-Noord – Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug – Sint-Maartenslaan – Stationsplein.

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van uw Raad op 18 december 2012 werd bij de bespreking van raadsvoorstel 129-2012; Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht, door enkele woordvoerders van raadsfracties geciteerd uit het rapport 'Tram Vlaanderen Maastricht; Rapport Voorkeursvariant Samen gebruik' (Prorail, 13 juni 2012). Meer in het bijzonder werd geciteerd – en geïnterpreteerd – over paragraaf 6.9 'Rijkswaterstaat'. De interpretatie van enkele woordvoerders was dat de Spoorbrug wel degelijk geschikt zou zijn voor goederentreinen en de sneltram. Dit is feitelijk onjuist.

citaat 2

De tekstpassage geeft juist aan dat het in de rede ligt om een afspraak te kunnen maken tussen ProRail en Rijkswaterstaat om maximaal 2 maal per uur ter plaatse een goederentrein te laten passeren. Er staat niet – en er kan ook op geen enkele wijze worden geïnterpreteerd – dat er (daarnaast of i.p.v.) ook nog een sneltramverbinding hiervan in een halfuurfrequentie (Dit zijn 4 passages per uur) gebruik kan maken. ProRail heeft ons dit voor de volledigheid ook nog eens bevestigd naar aanleiding van de gedachteswisseling op 18 december in uw Raad.

citaat 3

Ik vertrouw erop dat ik u met deze aanvullende informatie - omtrent de eerdere besluitvorming ter zake van de Spoorbrug - naar behoren heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Albert Nuss,
Wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit en Kenniseconomie.