

Rapport feitenverzameling 2013 03 07
Comité Op het Goede Spoor

tracévarianten Tram Lanaken-Maastricht

Doel van dit rapport is het aantonen met feiten dat het gekozen binnenstadstrace voor de treintram een politiek gestuurde keuze is geweest.

De feiten zijn verzameld uit de rapporten van Arcadis , Goudappel en de schriftelijke antwoorden van wethouder Nuss op de door de politiek gestelde vragen.

Ons voorstel:

A) De tramtrein over de spoorbrug tot op het station te laten rijden.

B) Het eisen dat aan Belgische zijde de oude spoorbedding zwaar genoeg blijft omdat ook goederenvervoer mogelijk is richting Hasselt / Genk/ Antwerpen. Zodat Railport Lanaken niet gedoemd is tot sluiting.

Nr	Rapport	Omschrijving	Argument voor spoorbrugvariant
100	Koersnota Goudappel 23 april 2008 blz 44	In een mooi gekleurd diagram kwam de spoorbrugvariant op alle punten beter uit de bus; Positief: 1) 20% meer passagiers, tot het station 5% meer 2) 5% minder exploitatie kosten 3) betere treindienstregeling mogelijk 4) 51 miljoen goedkoper Negatief: 5) Doorrijden naar Randwyck niet mogelijk 6) Knelpunt bij hoogwater 7) Geen toekomstperspectief Tevens: 8) goederenvervoer	20 / 5% meer pass. 5% goedkoper exploitatie 51 miljoen goedkoper
110	5) Randwyck	Doorrijden naar Randwyck over bestaand spoor zou niet mogelijk zijn! - Dit is wel degelijk heel goed mogelijk. zie Prorail rapport 13juni 2012 - De spanning van de trein tram kan wel met 1500V worden uitgerust - De treintram mag de sporen op het station wel kruisen. - De perronhoogten: er rijden al treinen met verschillende instaphoogten.	Grootste voordeel en kost niets , besparing 60 miljoen
120	6) Hoogwater	Uit het rapport van Prorail en uit de gesprekken met RWS en Prorail blijkt dat het geen probleem oplevert	hoogwater
121	6) hoogwater bewoners consultatie Koersnota Goudappel 8 oktober 2008	Uit het rapport bewonersconsultatie Koersnota 8 oktober 2008 Goudappel staan mooie grafieken afgebeeld, tijdsschema's waaruit blijkt dat het passeren van de spoorbrug bij hoogwater geen probleem is. De trein heeft voorrang op de scheepvaart. Het scheepvaartverkeer past zich aan aan de rijtijden van de treintram. De spoor- en vaart signalering en beveiliging zijn hiervoor al aanwezig. Ongelukken zijn zo uitgesloten. Hoogwater komt slechts enkele dagen per jaar voor. Mocht het desondanks gebeuren dat de tram te vroeg is , of de brug te laat sluit, dan zal de tram misschien 1 of 5 minuten vertraging oplopen. Dit is dan nog altijd minder tijdsverlies dan elke keer via het binnenstadstracé.	Passeren spoorbrug bij hoogwater geen probleem
122	6) Hoogwater Schrijven Nuss	In tegenstelling tot wat dhr Nuss schrijft in zijn antwoord aan Leo staat o.a. in de bewonersconsultatie Koersnota 8-10-2008 vermeld en in het rapport van Prorail dat goederentreinen goed inpasbaar zijn.	Goederenver goed inpasbaar

130	7) Toekomst perspectief	Uit bovenstaande blijkt dat de spoorbrugvariant wel degelijk een goed toekomst perspectief heeft ; sneller, goedkoper en uit te breiden. Gelijk doorrijden naar AZM , Eijsden en Luik is dan geen probleem meer.	Juist wel toekomst perspectief
140	8) Goederen vervoer	De tramtrein blokkeert in België uitbreiding van goederenvervoer naar Antwerpen, blokkeert in Nederland toekomstig geëlektrificeerd goederenvervoer. Nergens in de rapporten wordt goederenvervoer besproken.	Goederen vervoer Antwerpen mogelijk
150	1) vervoers waarde	In de koersnota Goudappel 23 april 2008 blz 44 staat dat de spoorbrugvariant , dus in het station i.p.v. vóór het station, zorgt voor een extra passagiers toename van 5% en bij een doorrijmogelijkheid 20%	5 à 20 % meer passagiers
160	2) exploitatie kosten gemeente	In de koersnota staat dat de exploitatie kosten 5% goedkoper zijn. In het raadsvoorstel 13-11-2012 van de gemeente moest plotseling jaarlijks een volle FTE en € 800.000,- jaarlijks door de gemeente worden opgehoest. Zie Prorail rapport blz 24 variant 1 : de exploitatie lasten voor de eerste 2 km Prorail spoor zijn 101.000,- per jaar. Inclusief de andere 2,5 km Prorail schatten wij het op € 227.000,- per jaar. Dat scheidt de gemeente elk jaar een slok op een borrel. Indien de tramtrein gebruikt maakt van Prorailspoor zijn de lasten voor de gemeente Maastricht waarschijnlijk nul, daar deze betaald worden door de exploitant of door België.	Exploitatie kosten nul! Voor de gemeente besparing 800.000,- + FTE
170	Koersnota Goudappel 8 -10-08	Conclusie: bussen door trams vervangen? 9) Hogere exploitatiekosten ! 10) Meerwaarde vervoerkundig lijkt beperkt ! 11) Inpassing Tracés	Alleen maar nadelen voor een klein voordeel!
180	51 miljoen goedkoper	Hoe komen wij aan de berekening dat de spoorbrugvariant 51 miljoen goedkoper is? In de koersnota 23 april 2008 blz 44 staat dat de spoorbrugvariant 12 a 16 miljoen kost. We weten dat het binnenstadstrace minimaal 66,4 miljoen kost. Dus het verschil is 50 miljoen. In een onderhoud met dhr Dirk Peters van het ministerie van infrastructuur bleek dat het verschil 51 miljoen bedraagt.	51 miljoen berekening
181			
270	Prorail 13 juni 12	Bij het eerste raadsvoorstel over de keuze van de twee binnentrace`s is het rapport van Prorail er niet erbij!	Rapport Prorail
272	Prorail 13-6-2012	Bij het tweede raadsvoorstel 18 dec 2012 over de definitieve doorgang, komt het rapport van Prorail van juni 2012 plotseling op de proppen. Dit rapport laat een heel ander geluid horen.	Ander geluid
274	Prorail 13 juni 2012 blz 24	Prorail meldt dat de treintram de dienstregeling bepaalt en niet de scheepvaart. In overleg met RWS worden de diensttijden bepaald, waarna de scheepvaart zich hier naar richt.	Brugtijden
276	Prorail blz 23	Prorail schrijft dat t.z.t. de treintram verbinding kan worden verhoogd naar 4 tramtreinen per uur per richting	4x per uur
278	Prorail blz 24	De eerste 2 km over het spoor gaan eenmalig slechts 13,3 miljoen kosten plus €101.000,-. Dit laatste bedrag is voor elektrificatie van het goederenspoor met 750V	2 km spoor
280	Prorail blz 24	De electrificatie tot 750V is onlogisch daar het spoornet 1500V bedraagt , een 1500V net is zelfs goedkoper. Geëlektrificeerde goederentreinen worden hierdoor geblokkeerd en zijn niet	1500V

		meer mogelijk. Weg toekomstperspectief.	
282	1500V	Prorailrapport blz 9 , Prorail adviseert 1500V als spanning voor de tramtrein. Op blz 25 dringt Prorail hier zelfs ten strengste op aan.	Advies 1500V
290	1500v / 3000V	België heeft een spoornet van 3000V, in België dient dan ook een net van 3000V te worden aangelegd. Het tramtreinstel dient dan ook geschikt te zijn voor 1500V en 3000V, technisch en qua kosten geen probleem. Dergelijk systemen worden al toegepast.	3000V
300	Kosten 3000V	Indien het net geschikt wordt gemaakt voor 3000V en 1500V kunnen goederentreinen rijden van Maastricht naar Antwerpen. Dit is van groot lokaal economisch belang. Is duurzaam, efficiënt en groen. Deze elektrificatiekosten kunnen dan ook gedeeld worden met goederenvervoer. Hierdoor krijgt het treintram projekt een zinvolle economische betekenis.	1500V /3000V goedkoper dan 750V en van economisch belang
330			
340			
350	K 8-10-2008 reistijd	De spoorvariant is in 6 minuten van Lanaken in het station Maastricht Centraal. Via het binnenstadstracé in 11 minuten . Van de 40 minuten reistijd Hasselt - Maastricht wordt maar liefst 5 minuten weggegooid.	Tijden 6 minuten ipv 11 minuten
	Reistijd	Hasselt wil de passagiers (slechts 5%) sneller met openbaar vervoer naar Maastricht vervoeren. De maximale tijd zou 40 minuten moeten bedragen, echter door te kiezen voor het binnenstadstrace klopt dit niet meer . Nuss heeft het over 55 minuten, onze deskundige komen op 64 minuten. In België zijn extra haltes erbij gekomen om gemeenten over de streep te trekken voor medewerking.	40 minuten 55 minuten 64 minuten
	Reistijd	De maximale reistijd Hasselt – Maastricht zou 40 minuten moeten zijn , hierop zijn alle voorspellingen gebaseerd. Nu ook deze tijd niet klopt, kloppen ook de aantallen verwachte reizigers niet meer .	Voorspelling aantal pass
	Reistijd	Nederland besteed 66,4 miljoen p.p.2012 uit om enkele Hasseltenaren in 55/ 64 minuten voor het station van Maastricht te krijgen. De bewoners in eigen stad in de buitenwijken doen er al 55 minuten over om voor het station te geraken.	Tijd eigen bewoners
	Projekt besluit TVM 14-11-2012	40 minuten, alle passagiers voorspellingen zijn uitgegaan van deze maximale 40 minuten welke door Nuss al zijn veranderd in 54 minuten en volgens onze deskundige 64 minuten zal bedragen.	40 min
400	Halte Bassin	Het Bassin, waarom het binnenstadstrace , een groot vraagteken, nergens staat het in de rapporten vermeld, maar denkt men dat de mensen dan op het Bassin 30 minuten gaan wachten op een Belgische treintram? Terwijl het station nog slechts 10 minuten lopen is en er elke 2 à 5 minuten een bus langs rijdt en stopt!	Bassin
410	Goudappel 30-10-12 reistijd	Drie grensbuslijnen komen te vervallen, Veldwezelt, Maasmechelen en Lanaken. Deze lijnen rijden nu rechtstreeks naar de Markt en het station Maastricht Centraal. De bedoeling nu is dat deze bussen rijden naar de treintramhalte in Lanaken waar men dan dient over te stappen op de tramtrein.	3 buslijnen opgeofferd
420	reistijd	Door dat nu de passagiers moeten overstappen is de tijdwinst gelijk weg voor deze passagiers. En dit hier voor de grootste groep.	Overstappen weg tijdwinst
430	Aantal passagiers	Goudappel 30-10-12 Het aantal passagiers zal stijgen in 2020 naar 4200 per dag. In geen enkel rapport wordt het huidige aantal passagiers vermeld.	4200 passagiers
440	Aantal	Op vragen van de Liberale Partij schrijft dhr Nuss d.d. 16-11-201 antwoord 9a dat het huidige aantal 1500 passagiers zijn per dag.	1500 passagiers

450	Aantal	Niemand van de politiek in Maastricht gelooft dan ook de juistheid van de verstrekte Arcadis aantallen.	? passagiers
460	Arcadis	Arcadis en Goudappel hebben eerst de rapporten geschreven voor de Vlaamse regering. Het is bevreemdend dat Maastricht dezelfde kantoren heeft ingeschakeld.	
465			
570	Go. 30-10-12 blz B1/12 aantal	Goudappel voorspelt dat het aantal o.v. passagiers met 200 passagiers zal toenemen. Het totaal aantal passagiers in Maastricht zal in 2020 zijn toegenomen met 800 personen. Er zullen 400 fietsers in Maastricht overstappen naar o.v.	400 fietsers
580	aantal	Er zullen 3900 passagiers per dag gebruik maken van de treintram d.w.z. circa 54 gebruikers per rit.	54 pass. per rit
590	Blz B1 -15 aantal	7% stapt op in Hasselt en 1% in Bilzen van het totaal welk Maastricht zal aandoen. D.w.z. dat slechts 8% = 312 passagiers van de verkorte reistijd profiteren	8% profiteert
600	Blz 16 aantal	Het rapport gaat uit voor het inschatten van het aantal van het stijgen van de parkeertarieven en het stijgen van benzine prijs. Knappe waarzeggers.	
610			
630	Raadscom misie SMM 12 nov 12	De MKBA waarde ligt tussen 0,4 en de 0,7 in , d.w.z. dat de economische waarde negatief is.	MKBA negatief
640	investering	In het rapport Koersnota 23 april 2008 wordt nog gesproken over een investering van slecht € 34 miljoen voor het binnenstadstracé.	€ 34 miljoen
650	investering	Raadsvoorstel 14-7-2009 kosten niet 34 miljoen maar 45 à 52 miljoen met een onder/overschrijvings-kans van 5%.	52 miljoen
660	Investering	Raadsvoorstel 13-11-2012 zijn de kosten Rijk € 32,2 milj., provincie € 12,3 milj. en gemeente € 18 milj. =totaal € 62,5 milj. prijspeil 2009. Prijspeil 2012: € 64.600.000,- excl BTW.	64,6 milj.
670	investering	In het rapport Projekt besluit TVM 14-11-12 wordt gesproken over de kosten van 64,6 miljoen met een marge van 15 à 22% dus zeg maar 78,8 miljoen.	78,8 miljoen
	Investering	Tijdens de raadsvergadering kwam ter sprake dat de investering voor Maastricht eigenlijk niet €18 miljoen bedraagt maar slechts €10 milj. daar sowieso voor € 8 milj. de straten moesten worden opgeknapt. Dus de gemeente Maastricht had / heeft weinig financieel belang om te letten op de kosten, terwijl ze wel besluiten! Van bedrijfseconomische belangen staat de coalitie schijnbaar ver weg. Goed besturen en letten op Nederlandse en Europese belastinggelden is hen vreemd.	€10 m voor Maastricht
680	investering Doortrekken naar AZM	De bedoeling is in fase twee om de treintram door te trekken naar het AZM . Men heeft geen studie hiernaar gedaan of kostenraming gemaakt van dit belangrijke aspect. Het comité schat deze kosten minimaal op 60 miljoen. Bij de spoorbrugvariant kost het niets.	60 miljoen
690	Investering	In de bewonersconsultatie Goudappel 8-10-08 heeft men de spoorbrugvariant nog eens opnieuw uitgerekend, nu komt men op €16,8 miljoen.	16,8 milj.

		Men gaat toch geen calculaties maken indien iets logistiek niet zou kunnen!	
700	Nostalgisch	De Maastrichtenaar wordt een leuk nostalgisch trammetje voorgeschoteld , zoals in de jaren 30 of zoals in Amsterdam. Echter het handelt hier om een echte trein een sprinter kan men zeggen. Even breed, even zwaar, even hoog 100 km per uur. 60 à 75m lang (zie Goudappel bewonersconsultatie 8 oktober 2008) Boogstraal 25 mtr. Vanwege het gevaar van dit gevaarte in de straten krijgt deze trein overal voorrang op de rest van het verkeer en mag de maximale snelheid slechts 25km/uur bedragen.	Een heuse trein, 75 m lang
710	Arcadis 27/8/12	Akoestiek: Booggeluid niet te voorspellen, onderhoud ruwheid slijtage 4 dB extra volgens Prorail. Volgens Arcadis 0 dB!	4 dB
720	Archeologie kosten	Vanaf 50 cm diepte verplicht tot archeologische studie.	Archeologie
800	Overbelasting Wilhelmina brug	We hebben gezien dat de oude brug geheel overbelast is , niet door auto's of bussen , welke er al jaren niet meer overheen kunnen maar door voetgangers, fietsers en brommers. De brug is vol. We weten dat het openbaarvervoer zal toenemen dat treinpassagiers met 20% zal toenemen , alsmede het autovervoer vandaar de uitbreiding van de Noorderbrug met €130 milj. en de dubbeldeks tunnel voor de A2. Het verkeer op de Wilhelminabrug bestaat uit bussen, taxi's, fietsers en brommers. Fietsers elektrische fietsers en brommer verkeer zal sterk toenemen ook de Wilhelmina brug zal wederom zijn maximale capaciteit bereiken. Nergens in de rapporten wordt deze maximale capaciteit berekend. Het zou van visie 2030 getuigen indien dit onderzocht zou zijn. De spoorbrug heeft capaciteit in overvloed, daarom ook zou het logisch zijn en van toekomstperspectief getuigen indien de treintram van de spoorbrug gebruikt maakt. Een groeisucces zoals men droomt van de tramtrein van 2 x per uur naar 4 x per uur zou extra moeten pleiten voor de spoorbrugvariant.	Logistiek Wilhelmina brug overvol
810	Hef gedeelte Wilhelmina brug	Over een aantal jaren zal tussen de sluis van Limmel en Ternaaien ook met vierlaagscontainerschepen worden gevaren. De overheid zal dan de gemeente verplichten te voldoen aan de afspraken om de Sint Servaasbrug en de Wilhelminabrug te heffen naar 9,10 mtr. hoog (het alternatief via het Cabergkanaal heeft de gemeente Maastricht hiervoor opgeofferd). Dan zal de tramtrein zeker stil komen te staan en de Wilhelminabrug overvol geraken.	Vierlaags container vaart
820	Belasting spoorbrug	Mocht de tramtrein een groot succes worden, de spoorbrug pijlers zijn gemaakt voor twee parallelle spoorbanen. Men kan dus gemakkelijk en goedkoop deze tweede baan aanleggen. Of men verhoogt de brug gelijk naar 9,10 m., zodat een hefgedeelte overbodig is.	Geen hefgedeelte spoorbrug meer
900	Schrijven dhr Nuss	In het schrijven van dhr Nuss d.d. 15-1-2012 dit dient 2013 j.l. te zijn schrijft Nuss dat de spoorbrugvariant geen alternatief is daar; - de spoorbrug enkelsporig is,? Het hele trace is enkelsporig, alleen door de smalle straten in Maastricht is het gedwongen dubbelsporig om met de richting van het verkeer mee te kunnen stromen en de tegemoetkomende bussen te kunnen laten passeren. - Zoals in bovenstaande is aangetoond en besproken met Prorail en RWS zijn de heftijden van de spoorbrug geen probleem, dit in	Nuss verteld onwaarheden

		tegenstelling tot wat dhr Nuss beweert.	
910	Provincie	Vragen van de provincie Limburg aan Maastricht	
920	Leo	Schrijven Leo antwoord dhr Nuss	

Samenvatting:

- De spoorbrugvariant is 51 miljoen goedkoper,
- In de toekomst is doortrekken naar AZM 60 miljoen goedkoper, daarna verder naar Eijsden en Luik is geen probleem,
- Is sneller,
- Levert meer passagiers op,
- Is van bedrijfs economisch van belang geworden door aansluiting op Antwerpen,
- Is veilig,
- Vernielt niet de binnenstad,
- De Nederlandse belastingbetaler bespaart 51miljoen plus 60 miljoen = 111 miljoen totaal.