

Verslag van de bespreking op woensdag 19 juni 2013 , lokatie stadhuis Maastricht.

Aanvang 14.40 uur einde 15,30uur

Doel van de bespreking; aantonen door het "comité Op het Goede Spoor" dat er geen doorslaggevende belemmeringen zijn voor de Spoorbrugvariant, de beste oplossing.

Aanwezig; Mevr. K. Nuyts van Liberale Partij Maastricht, dhr. A. Nuss Wethouder mobiliteit , dhr. R. Hogerheijde ingehuurd projectleider van de gemeente , dhr. L. Dieteren , projectleider van de provincie , dhr. A. Nijssen afdelingshoofd van de provincie en dhr. G. Visser van "comité Op het Goede Spoor"

Vi	Visser; legt een stukje geschiedenis uit over de besluitvorming, dat in 2008 dhr. Hazeu tijdens een SMM Raadscommissieverg. Heeft voorgelegd heeft om de Spoorbrug variant niet meer verder te onderzoeken. Hier is geen raadsbesluit over geweest. Ten tijde van Hazeu was de Spoorbrug op €16 miljoen geraamd en het binnenstadtracé op €30miljoen. Op basis van deze cijfers zijn beslissingen genomen . Dat nu het Binnenstadtracé € 66,4 miljoen kost plus aan onderhoud van deze 1,2km elk jaar €880.000,- , maakt een verschil van €51 miljoen.	1
Ho	Hogerheijde; legt uit dat in samenspraak met de Raadscommissie SMM besloten is de Spoorbrugvariant te laten vervallen. Het genoemde besparingsbedrag van €51 miljoen komt voor mijn rekening.	2
Vi	De Spoorbrug, het tracé Maastricht-Lanaken is met EU subsidie gereactiveerd voor 35 miljoen, 19 miljoen aan Belgische zijde en 16 miljoen aan Nederlandse zijde. Dit tracé is tot nu toe slechts door drie goederentreinen gebruikt in de eerste maand. Door nu de Spoorbrug te gebruiken voor de Tramtrein is deze investering niet voor niets geweest en ontstaat er synergie.	3
Nu	Nuss; vraagt aan Hogerheijde of deze cijfers kloppen.	4
Ho	Kan niet beamen of deze cijfers kloppen en komen voor rekening Visser. Dat de Spoorbrug bij hoogwater omhoog moet gaan voor RWS voor de scheepvaart. Dat Visser ook een notitie heeft ingediend op de Mer aankondiging.	5
Vi	Alle informatie welke het comité naar voren brengt komt uit rapportage`s van/ aan de gemeente , de provincie of andere officiële rapporten. Zo staat ook in het rapport van Goudappel dat de Spoorbrug gelijk 5% meer passagiers genereert en doorrijden naar het AZM 20% meer passagiers genereert. Dat via de Spoorbrug de reistijd Lanaken-Station slechts 6 minuten duurt i.p.v 12 minuten.	6
Nu	Dat is vreemd men zou verwachten dat een halte op de Markt/ Maasboulevard juist meer passagiers oplevert. Waar zouden dan de halten moeten komen?	7
Ho/V i	Bij Belvédère en onder de Noorderbrug /Sappi terrein/ begin Boschstraat en op het Station	8
Ho	Daarbij komt kijken dat De Lijn heeft geeist dat de tramtrein via de binnenstad moet rijden, ze zijn een busonderneming en brengen de passagiers nu ook tot op de Markt / Maasboulevard.	9
Vi	Legt een schrijven op tafel van dhr. Nuss waarin wordt beweerd dat de Spoorbrug geen alternatief is vanwege de 2 goederentreinen per uur. Echter Prorail gaat slechts uit van maximaal 4 goederentreinen per 24 uur (8 bewegingen). En daarom is de passage van slechts 4 goederentreinen ook bij hoogwater geen probleem is.	10
Di	Dieteren; inderdaad is er geprognosticeerd maximaal 4 goederentreinen per 24 uur , en kan men van dit aantal uitgaan. Echter Prorail is verplicht om voor elk stuk spoor altijd zorg te dragen dat twee goederentreinen per uur moeten kunnen rijden. Ook overdag, vraag of geen vraag.	11
Vi	Wijst erop dat dit spoor dood loopt, er nooit 2 goederentreinen per uur zullen gaan rijden. Dat het mogelijk voor Prorail is om bij overbelasting (dit gebeurd dan alleen bij hoogwater wat dit jaar niet een keer het geval geweest) van een bepaald spoor om van deze eis ontheffing te krijgen. Daarna wordt in overleg met de partijen naar een oplossing gezocht.	12
Di	Het is erg moeilijk om hier ontheffing voor te krijgen, daarom moet er worden uitgegaan van twee goederentreinen per uur	13

Vi	Ook het kruisen van het emplacement is geen probleem	14
Nij	Het kruisen van het emplacement is wel een groot probleem	15
Lo	Het kruisen van het emplacement is een groot probleem er zal dan zelfs een zijspoor moeten worden aangelegd. Trouwens het hele emplacement is voor de tramtrein een no-go area voor Prorail.	16
Vi	Het was misschien in het verleden een probleem met Prorail maar sinds 1 januari 2012 heeft Prorail ander beleid , zie Prorail rapport 13 juni 2012 ; de Prorail directie heeft besloten om Tramtreinen te faciliteren en heeft hier zelfs al kadervoorschriften / wet- en regelgeving voor opgesteld. Deze eisen ziet men terug in de twee rapporten en offertes van Prorail over het samengebruik van het eerste 2,8 km stuk Lanaken – Boschstraat.	17
Di	Het was in het verleden een no-go en het is nog steeds een no-go area voor Prorail	18
Di	Wijst erop dat de cijfers in de koersnota van Goudappel van 5% extra passagiers niet meer hoeven te kloppen en dat deze niet meer actueel zijn.	19
Vi	Onlangs heb ik gelezen dat De Lijn heeft gekozen voor ECTS beveiliging. Gelijk aan dat van Nederland	20
Di	Dit klopt niet helemaal , het is niet het juiste beveiligingssysteem om het emplacement te kruisen.	21
Vi	Dan koopt men toch het juiste systeem	22
Di	Dit kan technisch niet, geeft veel te veel problemen en is veel te duur.	23
Vi	Volgens onafhankelijk spoordeskundige is het wel mogelijk en is het waanzin om te kiezen voor het binnenstadtracé	24
Di/H o	Dat zijn uw woorden.	25
Nu	Gesteld kan worden dat het hele proces democratisch is verlopen, dat er nog via de Mer een mogelijk is voor het aantekenen van bezwaar. Dat we ons met deze democratische mogelijkheden gelukkig kunnen prijzen.	26
Vi	Toont een rapport van het Belgische Ministerie 11 nov. 2011 Inspectie van Financiën; Dit rapport trekt het geprognoseerde aantal passagiers sterk in twijfel. Ook financieel zou het project niet haalbaar zijn. “ het staat garant voor de grootste frequentie van onderbezette tramstellen in Vlaanderen” . “De I.F. (Inspectie Financiën) kan over het voorgestelde dossier geen gunstig advies verlenen.”	27
Vi	Toont een rapport Stimuli november 2005 ; De NMBS en NS zijn beide niet geïnteresseerd om een halfuurs treindienst op te zetten Hasselt – Maastricht. Het gemiddelde aantal passagiers zal slechts 33 zijn per rit.	28
		29
	De vergadering wordt gesloten	30