

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Fax. ; 070 - 456 11 11

d.d. 3-5-2013

Uw kenmerk: IENM/BSK-2013/25874  
Ons schrijven van ; 11-2- 2013 ,van 13 -2-2013 en van 7-4-2013

**Betreft; Bezuiniging infraproject tram Maastricht van 50 miljoen.**

T.a.v. ; de staatssecretaris mevr. W.J Mansveld en dhr. Dirk Dekkers

Geachte mevr. Mansveld en dhr. Dekkers,

Uit verdere gesprekken met de provincie en de gemeente en bestudering van hun eigen rapporten blijkt duidelijk dat de spoorbrugvariant de beste en goedkoopste oplossing is.

De Wethouder blijft echter roepen dat het niet mogelijk. Waar geen wil is is geen weg. Ik verwijs hiervoor naar mijn onderstaande schrijven aan dhr Nuss d.d 25 april 2013.

Wij verzoeken u in dit project tot actie en uw verantwoording te nemen als regering. U weet dat het Maastricht niet €18 miljoen kost maar slechts €8 miljoen want de nodige straten waren sowieso aan een opknapbeurt toe. U weet dat de Provincie Limburg € 1 miljard heeft liggen. Met verwijzing naar het krantenartikel van dhr Prisco Battes van het Financieel Dagblad d.d. 5 maart 2013 blijkt dat gemeenten en provincies de uitgaven in het openbaar vervoer hebben verdubbeld de laatste jaren naar maar liefst 1,9 miljard, zonder een extra passagier te vervoeren. Deze regering heeft bepaald dat fuserende gemeenten geen derde stadhuis mogen bouwen.

Met verwijzing naar onze website " [TRAMOPHETGOEDERENSPOOR.eu](http://www.tramophetgoederenspoor.eu) "

Kunt u lezen dat de financiële schade meer bedraagt als de € 51 miljoen maar uiteindelijk uit zal komen over 35 jaar op €134 miljoen zie ; <http://www.tramophetgoederenspoor.eu/fin-besparing.htm>

Wilt u mede verantwoordelijk gesteld worden voor deze waanzin,?

Mer vriendelijke groeten,

"Comite op het goede spoor "  
G. Visser  
Martenslindestraat 9  
6251 JP Maastricht

Bijlage ; schrijven aan de gemeente maastricht 25 april 2013  
Schrijven aan u d.d. 7-4-2013

Gemeente Maastricht  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

Betreft; Tramtrein Spoorbrugvariant wel de beste keus.  
T.a.v. Dhr A. Nuss

d.d.; 25 april 2013

Geachte voorzitter van TVM en Wethouder A. Nuss,

Met verwijzing naar uw schrijven aan de leden van de raadscommissie SMM van de gemeente Maastricht d.d. 15 januari 2013 en onze reactie hierop d.d. 17 januari 2013 "comite Op het goede spoor" Dhr Maathuis, ons schrijven aan de minister mevrouw Schultz d.d. 11-2-2013 en van d.d. 15-2-2013 uw antwoord hierop in naam van TVM als voorzitter d.d. 12 maart 2013 schrijven wij u.

Wij willen u gaarne bedanken voor uw reactie's en openheid van zaken, in het bijzonder het 3 uur durend uitgebreide onderhoud op 4 april j.l. welk wij samen met de LPM hebben gehad met dhr Hogerheijde en dhr Mineur van Prorail te Eindhoven. Alsmede voor het snel doen toekomen van de gecorrigeerde notulen van dit onderhoud. Ook het ter beschikking stellen via de gemeentelijke website van alle informatie over het project weten wij erg te waarderen. Mede Rijkswaterstaat danken wij voor hun uitnodiging en openheid van zaken.

*In uw schrijven van 15 januari 2013 schrijft u;*

- *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)*
- *Met verwijzing naar het rapport van Prorail 13 juni 2012)*  
*De tekstpassage geeft juist aan dat het is de rede ligt om een afspraak te maken tussen Prorail en Rijkswaterstaat om maximaal 2 maal per uur ter plaatse een goederentrein te laten passeren*

*In uw TVM schrijven van 12 maart 2013 schrijft u;*

- *De tekstpassage geeft juist aan dat het is de rede ligt om een afspraak te maken tussen Prorail en Rijkswaterstaat om maximaal 2 maal per uur ter plaatse een goederentrein te laten passeren*
- *De Spoorbrug geen toekomstvaste oplossing is*

#### **Weerwoord hoog water geen probleem;**

- 1 In elk geval betwist u niet dat de tramtrein ook bij hoog water de Spoorbrug kan passeren in een halfuurs frequentie. U zegt dat het niet mogelijk is omdat ook tegelijkertijd 2 goederentreinen per uur mee moeten passeren. Geachte heer Nuss u vergist zich, u zult bedoelen maximaal 4 goederentreinen per 24 uur. In het rapport van Prorail 13 juni 2012 blz 23/29 staat dat er **maximaal 4 goederentreinen per dag zullen passeren.**
- 2 Het 4 km lange goederenspoor grens – station is voor 17 miljoen gereactiveerd in 2009. Railport Lanaken plus aansluiting heeft nog eens 19 miljoen gekost. In 2010 heeft een test goederentrein gereden, op 10 juni 2011 twee promotie goederentreinen. Het Comite Op het goede spoor vindt het erg jammer dat Railport Lanaken niet van de grond komt. De bedoeling was dat de luchtvervuiling sterk zou verminderen en de werkgelegenheid zou groeien. Het Comite vindt het een schande dat de Tramtrein nu verdere ontwikkeling van het goederenspoor blokkeert, door de opstelling van Maastricht en van De Lijn c.q. Vlaams Limburg.
- 3 Alleen bij hoog Maaswater zal het hefgedeelte van de Spoorbrug moeten worden gehesen met circa 0,7m naar 8,50m. We praten dan over 5 a 15 dagen per jaar ( exacte gegevens hebben wij hieromtrent nog van niemand mogen ontvangen ) . Dus alleen gedurende hoogwater.  
De tramtrein rijdt vanaf circa 6.00 uur 2 keer per uur en vanaf circa 20.00uur tot 24.00uur 1 keer per uur, **aldus kunnen alle vier fictieve goederentreinen passeren bij hoogwater tussen 20.00 uur en 6.00 uur, geen probleem dus.** Zowel de tram als de goederentreinen kunnen over de spoorbrug bij hoogwater.

- 4 **Volgens het rapport Koersnota** bewoners consultatie van Goudappel 23 april 2008 en van 8 oktober 2008 Tijd- Weggrafiek , is het sowieso geen probleem dat er zowel een tram als een goederentrein 2x2 per uur de Spoorbrug over kan bij hoog water.
- 5 Prorail bestrijdt dit, Prorail stelt vast dat de goederentrein te langzaam rijdt en het 4 km lange traject geen blokbeveiliging heeft. Daarom is het niet mogelijk. Prorail stelt echter dat indien er een blokbeveiliging per kilometer wordt aangelegd dat het dan wel kan om elk uur twee goederentreinen mee te laten passeren. Prorail stelt dat dit kostbaar is. Het Comite Op het goede spoor stelt voor om dit bedrag te besparen en een machinist aan te stellen die s` morgens vroeg om 5.00 uur wil opstaan.
- 6 Stel dat de goederenmachinist niet samen wil opstaan met de marktlieden of samen met de winkeliers wil sluiten , maar fijn tussen 9.00 en 17.00 uur wil werken. Ook bij hoogwater staat de St Servaasbrug niet om het kwartier hoog, **het is mogelijk om af te spreken met Rijkswaterstaat voor een extra tijdvenster overdag.** ( met RWS heeft ook het Comite Op het goede spoor en de LPM uitvoerige gesprekken gehad)
- 7 U heeft het over de beperking van de Spoorbrug vanwege de enkelsporigheid, het hele traject Hasselt – Maastricht is enkelspoor , op wisselplaatsen na!!! Over enkelspoor is zelfs met gemak een kwartierdienst mogelijk.

#### **Weerwoord geen vaste toekomst;**

- 1 U stelt dat de Spoorbrug geen vaste toekomst heeft, dit staat ook in de koersnota Goudappel 23 april 2008 zo genoemd. Als men deze koersnota leest dan spreekt alles voor de Spoorbrug behalve dit rode punt. Omdat er geen hogere frequentie mogelijk is dan 2x per uur bij hoog water.  
Mocht het project echter een wereld succes worden en de huidige 1500 grenspassagiers stijgen met 2700 imaginaire passagiers naar 4200 imaginaire grenspassagiers en daarna nog eens stijgen zodat een extra frequentie nodig wordt.  
Wel dan heb ik goed nieuws voor u, de brugpijlers zijn berekent op dubbelspoor, sterker nog ze hebben al de goede breedte. Dus dan kan over 10 of 20 jaar er gemakkelijk een spoor erbij gelegd worden voor het geval we nog hoog water hebben. Wij zijn bang dat het niet zover zal komen. RWS en Luik zullen eisen dat binnen 20 jaar 4 laagscontainervaart mogelijk moet zijn, de Wilhelminabrug , de St Servaasbrug en de Spoorbrug zullen naar 9,10m hoogte geheven kunnen worden op kosten van RWS. U wilt toch niet ook dit transport gaan blokkeren. Het toekomstige Cabergkanaal was hier voor bedoeld maar dat project heeft Maastricht onlangs afgevoerd.  
Trouwens bij een wereld succes kunt u al beginnen met 4 frequentie`s per uur , behalve tijdens de 15 dagen hoogwater.
- 2 **Met een frequentie per kwartier, elke 7,5 minuut**, over de Wilhelminabrug jakkeren dat is juist geen vaste toekomst.
- 3 In het rapport staat dat de Spoorbrug direct **5%** meer passagiers oplevert.
- 4 In het rapport staat verder dat doorrijden naar het AZM via de Spoorbrug gelijk **20%** meer passagiers oplevert.
- 5 Nadat de sluis van Limmel ook een giga sluis is geworden, zal daarna de Wilhelminabrug verhoogd moeten worden van 8,30m naar 9,10m. VISIE 2030! Het comite adviseert om dan de hele Spoorbrug te verhogen naar 9,10m zodat er geen hefgedeelte meer nodig is, op kosten van RWS. En bij de bouw van de Noorderbrug er nu al rekening mee te houden

a

Dan staan in verdere rapporten vreemd genoeg dat het niet mogelijk is vanwege; de 750V spanning, de perronhoogten, beveiliging, spoorcapaciteit en het kruisen van baanvakken op het emplacement. Allemaal weerlegd i.s.w. met Prorail.

b

De Spoorbrug variant is € 51 miljoen goedkoper

Plus jaarlijks onderhoud is € 650.000,- goedkoper

Plus het scheelt 1 FTE ambtenaar.

Plus 5% meer kaartverkoop

Plus gelijk doorrijden naar AZM , kosten besparing met de duim € 60 miljoen.

Plus 20% meer kaartverkoop

Plus de gemeente heeft geen verantwoording en risico meer , heeft ook geen TVM voorzitter meer te leveren.

Bijlage; schrijven 17 januari 2013 van het comite waarin ookal staat dat de Spoorbrug geen probleem is.

Met vriendelijk groet,

“Comite op het goede spoor”  
G.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Fax. ; 070 - 456 11 11

d.d. 7-4-2013

Uw kenmerk: IENM/BSK-2013/25874  
Ons schrijven van ; 11-2- 2013 en van 13 -2-2013

**Betreft; Bezuiniging infraproject tram Maastricht van 50 miljoen.**

T.a.v. ; de staatssecretaris mevr. W.J Mansveld en dhr. Dirk Dekkers

Geachte mevr. Mansveld en dhr. Dekkers,

Wij verzoeken u in dit project tot actie en uw verantwoording te nemen als regering, daar de Provincie wijst naar de gemeente Maastricht en de wethouder geen belang heeft bij bezuiniging en zijn zinnen heeft gezet op een geldverslindend “nostalgische” tramtrein dwars door de stad. U de provincie en de raad wordt verkeerd geïnformeerd vanaf 2009. De hele oppositie 49% was niets voor niets fel tegen.

Hiermee doen wij u snel een klein tussenverslag toekomen over bovengenoemd tramproject te Maastricht i.v.m. de infrastructuur gesprekken vandaag in de tweede kamer. Wederom blijkt dat de spoorbrugvariant vele voordelen heeft t.o.v. het binnenstadstrace.

Op ons voorgaande twee schrijven aan u hebben wij op 12 maart 2013 een antwoord mogen ontvangen van de wethouder dhr. A. Nuss, waarvoor mijn dank. Deze faxen wij mee. Tevens heb ik op 4 april een drie uur durend onderhoud mogen hebben met Prorail en dhr. Hogerheijde projectleider van de Maastricht.

In het schrijven van dhr Nuss staat dat het tijdvenster van de spoorbrug bij hoog water vrij moet blijven, zodat er maximaal twee goederen treinen per uur gebruik van kunnen maken. Volgens Prorail is een tijdvenster van 15 minuten te krap voor de tram retour en voor een goederentrein te laten passeren.

In het kort;

Wij weten nu zeker dat het rapport van Goudappel Coffeng uit 2008 geheel klopt, in dit rapport staat dat het wel mogelijk is, dat een tijdvenster van 15 minuten voldoende is om een tramtrein en een goederentrein te laten passeren.

- a) Dhr. Nuss heeft het over maximaal 2 goederentreinen per uur. Uit het Prorail rapport en het gesprek op 4 april j.l. blijkt echter dat er slechts maximaal 4 goederentreinen per dag zullen rijden over het doodlopend spoor naar Lanaken.
- b) In 2010 zijn drie goederentreinen over de spoorbrug gereden. In 2012 en 2013 niet een trein. Het comité hoopt echter dat in de toekomst wel degelijk goederentreinvervoer plaats zal vinden.
- c) Bij hoog water: Prorail heeft bevestigd dat deze goederentreinen wel kunnen passeren. 's Nachts als de tramtrein geen dienst heeft en ook 's avonds als de frequentie van de tramtrein 1x per uur bedraagt. Er kunnen dan wel tientallen goederentreinen passeren.
- d) Prorail zegt dat het niet mogelijk is bij een tramtrein frequentie van 2x keer per uur bij hoog water, en er dus overdag geen goederentrein kan rijden bij hoog water. Dit omdat een goederentrein veel langzamer rijdt op dit traject en er geen blokbeveiliging is vanaf de grens tot het station/ perron circa 4,8 km.

In elk geval stelt het comité vast dat binnen 24 uur zowel alle goederentreinen en tramtreinen bij hoog water kunnen passeren.

Maar het stelt ook vast dat zelfs overdag goederentreinen bij hoog water kunnen passeren indien men spoorblokbeveiliging van 1000m aanlegt of indien men met RWS bijvoorbeeld afspreekt dat tussen 13.00 en 14.00 uur 3 tijdvensters ter beschikking staan of Prorail ( welke de st Servaas brug en de spoorbrug bediend ) kijkt in welk venster geen scheepvaart plaats vind. Immers niet elk tijdvenster zal door de scheepvaart benut worden, ( dan zou de St. Servaasbrug elk uur een half uur open staan ) RWS en Prorail weten al weken of dagen van tevoren wanneer en hoe laat welk schip

zal passeren. Dit is dagelijks werk. In dat extra vrije venster kan dan de goederentrein gemakkelijk overdag bij hoog water passeren.

Prorail gaat zelfs het bovenlijnsysteem op het 2,8 km spoor Grens – Noorderbrug met slechts 750V uitrusten, dit op verzoek van de Provincie en de gemeente Maastricht. Trams rijden op 750V maar nieuwere versies laat men steeds vaker op 1500 V rijden. Nederlands spoor heeft 1500 V , België 3000V dc . Belgische 3000V goederentreinen kunnen zonder aanpassing over een baanvak van 1500V rijden, wel niet op volle snelheid.

Door nu over dit stuk 750V aan te leggen wordt geëlectriceerd goederentrein verkeer geblokkeerd voor de toekomst. In de regel is 3000V bovenlijnsysteem goedkoper dan 1500V en is dit weer goedkoper dan 750V.

- e) Verder schrijft dhr. A. Nuss dat de spoorbrug geen toekomst perspectief heeft. Het is net andersom zie bovenstaand, de Wilhelminabrug heeft geen toekomst perspectief. Eerst zal de treintram 38 m lang zijn en bij succes verdubbeld worden. Momenteel maken 1500 passagiers gebruik van de 3 busdiensten over de drie grensovergangen, Goudappel denkt dat deze gaan groeien naar 4200 passagiers, dus dan pas is 2x per uur en een 78m lange treintram nodig. Pas als het dus echt een mega succes en het aantal passagiers ver boven de 4200 stijgt de spoorbrug niet meer bij hoog water. Nou dan kan er geld vrijgemaakt worden om de spoorbrug te verhogen naar 9,10m of om een tweede spoor aan te leggen.
- f) De treintram kan dan gelijk doorrijden naar het AZM / universiteit en Eijsden.
- g) Volgens Goudappel levert de spoorbrugvariant 5% meer passagiers op.
- h) Volgens Goudappel levert de spoorbrugvariant bij doorrijden naar het AZM 20% meer passagiers op.
- i) Een kortere reistijd vanaf de grens met 5 minuten, 6,5 minuut i.p.v 11,5 minuut.
- j) Geen gevaar voor verkeersdeelnemers, voor gewonden of doden.
- k) Geëlectriceerd goederen vervoer mogelijk voor hetzelfde geld.
- l) Een win – win situatie omdat de €36 miljoen geïnvesteerd in Lanaker Railport nu eindelijk gebruikt wordt .**
- m) Goederenvervoer naar Hasselt / Antwerpen een stuk dichterbij komt.
- n) De Belgen stoot men niet tegen het hoofd, immers hun tram kan gewoon rijden.
- o) **Nadeel:** geen halte op de Maasboulevard maar bij de Noorderbrug, de passagiers zullen iets verder moeten lopen naar de markt. Zeg maar even ver als een geparkeerde automobilist.

#### **Besparing:**

- 1) T.o.v. het binnenstadstracé €51 miljoen
- 2) Jaarlijkse onderhoudsbesparing €600.000,- over de contractperiode 35 jaar= € 21 miljoen
- 3) Besparing een FTE Maastrichtse ambtenaar €80.000,- x 35 jaar = €2,8 miljoen
- 4) Het doortrekken in een later stadium door Randwyck , land- ,woning- bedrijfsonteigening , verleggen van wegen. Met de dikke duim geschat op minimaal €60 miljoen
- 5) Het aanleggen van extra dure ondergrondse fietsstalling!

**Totale besparing €51+ €21+ €2,8+ €60= €134,8 miljoe**

Hoogachtend,

Het **Comité Op Het Goede Spoor**

Ing. G.H.A. Visser  
Martenslindestraat 9  
6215 JP Maastricht  
Email; [ghavisser@hotmail.com](mailto:ghavisser@hotmail.com)