

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

d.d. 3 juli 2013

Uw kenmerk: IENM/BSK-2013/25874

Ons schrijven van ; 11-2- 2013 van 13 -2-2013 van 7-4-2013 en van 3-5-2013

Betreft; Bezuinigingspotentieel infraproject grensoverschrijdende verbinding tramtrein Maastricht- Hasselt
Spoorbrugtracé.

T.a.v. : staatssecretaris mevr. W.J Mansveld , men. Dirk Dekkers en mevr. Maaïke Esberg

Geachte mevrouw Mansveld, mevrouw Esberg en meneer Dekkers,

Naar aanleiding van het laatste telefonisch onderhoud met mevr Esberg ontvangt u hiermede mijn verslag van het onderhoud op 19 juni j.l. nu met de gemeente Maastricht en met Provincie Limburg en de Liberale Partij Maastricht alsmede onze evaluatie betreffende het onderhoud van 19 juni 2013. Ook sturen wij u ter informatie het verslag van de inspectie van Financien van het Vlaams Gewest en een recent artikel.

Het comité komt tot de hieronder staande concrete conclusies.

De Spoorbrugvariant, die in 2008 gold als de beste variant, is zonder formeel raadsbesluit uit het dossier verdwenen. Deze variant in combinatie met reactiveren van spoorlijn 20 kost een fractie van de huidige projectinhoud, zal een snellere verbinding opleveren, mét mogelijkheid tot goederentransport en uitbouw richting Maastricht – Randwyck. Wij adviseren u dringend de Spoorbrugvariant en de mogelijke besparingen serieus te volgen. Er is met de tram door de binnenstad enkel het belang gediend van een heel klein gedeelte van Maastricht. De reëel te verwachten vervoersomvang rechtvaardigt geen dergelijke grote investering. De Spoorbrugvariant geeft synergie en is € 51 miljoen goedkoper en per jaar € 880.000,- goedkoper. Er kan gelijk doorgereden worden over bestaand spoor richting Luik, waarmee een volgende tientallen miljoenen kostende operatie wordt bespaard. Tevens wordt dan de investering van €36 miljoen voor het reactiveren van het spoor Lanaken - Maastricht eindelijk benut.

[Evaluatie van het Comité van het overleg Spoorbrug tracé Maastricht d.d. 19 juni 2013.](#)

Met verwijzing naar de notulen van het onderhoud op d.d. 19 juni 2013 wil het comite uit het onderhoud de volgende twee punten benadrukken.

- 1 De Belgische busexploitant De Lijn , een (semi) overheidsbedrijf, heeft geeist dat de TramTrein een halte krijgt op de Markt/ Maasboulevard. De drie buslijnen welke komen te vervallen stoppen immers nu ook op de Markt.
- 2 Voor Prorail zou het spooreplacement een No Go area zijn voor de tramtrein waardoor gebruik van de Spoorbrug geblokkeerd is.

Punt 1 is vrij duidelijk De Lijn stelt zich op als betalende (door middel van EFRO subsidies) en eisende partij.

Echter Prorail eist 1500V, de Provincie Limburg en Maastricht en De Lijn wensen een afwijkende spanning van 750V te gebruiken.

Prorail eist dat de tramtrein op treinspoor voldoet aan de Tramtrein voorwaarden. Dit betekent extra beveiligingskosten voor de rijtuigen, deze kunnen hierdoor wel twee maal zo duur worden, ook het personeel dient extra te worden opgeleid. Deze kosten komen voor rekening exploitant De Lijn. Daarom wil men niet voldoen aan de veiligheidseisen van Prorail.

Punt 2 Dat het een No Go area zou zijn voor Prorail is ongeloofwaardig, integendeel op 1 januari 2012 heeft de directie van Prorail besloten om de volle medewerking te verlenen aan tramtreinen , hier heeft Prorail ook erg voortvarend kaderveiligheidseisen voor opgesteld.

Hun volle medewerking blijkt ook uit hun twee rapporten Quick scan d.d. 2 juni 2009 en Voorkeur Samen gebruik inclusief offerte d.d. 13 juni 2012.

Argument hoogwater;

Een bewijs van alle tegenwerking voor de Spoorbrugvariant wordt tijdens het onderhoud zichtbaar;
Op mijn argument, dat de raadsleden verkeerd worden ingelicht daar de gemeente en provincie steeds aangehaald dat de Spoorbrug geen optie is omdat er geen twee goederentreinen per uur de Spoorbrug kunnen passeren bij hoogwater indien de Tramtrein er ook gebruik van maakt. (in het regenseizoen 2012/2013 hoefde de Spoorbrug geen een omhoog vanwege hoogwater).
Dit probleem is eenvoudig op te lossen door de goederentreinen buiten de spits te laten rijden.

Ook de rapporten van Goudappel stellen dat de Spoorbrug geen probleem is bij hoogwater. In alle rapporten van Goudappel en Prorail staat dat er maximaal 4 goederentreinen per 24 uur te verwachten zijn!

Met stomme verbazing hoorde ik het antwoord aan van de Provincie Limburg;

Prorail schijnt de verplichting te hebben om ten alle tijde het mogelijk te maken dat over elk spoor in heel Nederland per direct twee goederentreinen per uur op verzoek van transporteurs kunnen passeren. Dus ook op dit doorlopend stukje spoor.

Komt deze eis de provincie uit de hoge hoed ineens goed van pas! In geen enkel rapport wordt hierover gerept niet door Prorail niet door Goudappel.

Op mijn verzet dat het mogelijk is voor Prorail om bij overbelasting van bepaalde spoorstukken ontheffing aan te vragen werd beantwoord met "dat is erg moeilijk".

Nou ik kan u vertellen dat op diverse Nederlandse stukken spoor ontheffing is verleend, en dat is praktisch.

Verder discussieren met technische argumenten was met dit antwoord overbodig geworden, de variant van de Spoorbrug te onderzoeken was schijn en met andere woorden theater aangeboden aan de gemeenteraad en de burgers.

Nu blijkt dat 3x2 goederentreinen elk moment per uur over het emplacement moeten kunnen rijden dan vervalt ook het argument dat de Tramtrein het emplacement niet zou kunnen kruisen.

Hieruit concludeert het comite dat niet vanwege de technische/ logistieke problemen de Spoorbrug op een zijspoor is gezet, maar dat het vanwege een eis is van De Lijn. Om onduidelijke redenen zijn de ambtenaren van de Provincie Limburg meegegaan in deze voorkeur voor naar het binnenstadstrace. Aldus dat men de raad en burgers verkeerd heeft ingelicht door te stellen dat het technisch onmogelijk is om het Spoorbrugtrace te gebruiken.

Nadere informatie vindt u op de website www.tramophetgoederenspoor.eu

Hoogachtend,

G.H.A Visser
Martenslindestraat 9
6215 JP Maastricht
Tel 043- 3101162

Bijlage : Verslag bespreking d.d. 19 juni 2013

Rapport van de Inspectie van Financiën van het Vlaams Gewest (België)

Als volgt de reactie op de notulen van 19 juni van de Provincie Limburg;

"Geachte heer Visser,

Wij herkennen ons slechts ten dele in het door u opgestelde gespreksverslag. Wij wensen geen reactie op het verslag te geven en zullen al uw verdere vragen en opmerkingen beantwoorden middels de zienswijzes die u in het kader van de MER procedure en bestemmingsplan procedure kunt indienen.

Met vriendelijke groet,

Alain Nijssen"

Reactie op de notulen van 19 juni mevr mr K. Nuyts

Ik had het al zien aankomen.

Nochtans ik had u al een compliment gemaakt voor het verslag en dat staat nog steeds.

Met vriendelijke groet,

Kitty Nuyts

Fractievoorzitter Liberale Partij Maastricht

Verlag 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 geprognoseerd 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 gebeurt 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 geprognosticeerde 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