

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 mevr 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 goederenterin 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 vind 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 berekend 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.