

TRAMTREIN VRAGEN bespreking 4 april met Prorail – de Gemeente Maastricht en de Liberale Partij Maastricht te Eindhoven

Aanwezig ; Mevr K. Nuyts en dhr G. Visser van LPM, Dhr Ten Napel van Prorail was niet aanwezig, dhr Mineur van Prorail, dhr R. Hogerheijde,

Tijd;

Op januari 2013 heeft mevr Kitty Nuyts van de Liberale Partij Maastricht een onderhoud aangevraagd met de samenstellers van het Prorail rapport. In het bijzijn van dhr Hogerheijde - ~~projectbegeleider binnenstedelijke tramtrace in projectorganisatie TVM- van de Noorderbrug en de tram van de gemeente Maastricht~~ heeft dit nu plaats in Eindhoven ten kantore van ProRail.

Dhr Ten Napel is de Projectleider en dhr Chris Mineur is de auteur van het Prorail rapport "Voorkeursvariant Samengebruik" d.d. 13 juni 2012

Vraag 1

Zie ProRail rapport "Voorkeursvariant Samengebruik " 13 juni 2013 blz 8 ; Op 30 januari 2012 heeft de directie van Prorail beleid aangenomen om Lightrail systemen te faciliteren en medewerking te verlenen. Wil dit zeggen dat voor die tijd Prorail geen tram/trein op het spoor wilde hebben?

++ Daar er steeds meer vragen kwamen over mogelijke lightrail projecten heeft Prorail een visie- en condities opgesteld en verwoord in een beleidskader, eisen waaraan Lightrail aan moet voldoen. Zie de summiere opsomming van de punten onder wet- en regelgeving en de punten onder operationeel op blz 8/29 in paragraaf 2.4

Vraag 2 Investeringskosten

Prorail rapport voorkeursvariant p 24 h 7 "investeringskosten". Volgens het rapport heeft de gemeente gekozen voor de variant 1 te weten samen gebruikmaken van een deel van het goederentraject. Prijs €13,3 mln voor het aanleggen van een bovenlijnsysteem en jaarlijkse onderhoudskosten van € 101.000.-

- Gaat de gemeente gebruik maken van variant 1 (circa 2,8 km goederenlijn grens - Noorderbrug) ?
++Ja
- De lengte grens – Noorderbrug is circa 2,8 km. Hoelang is het trace naar het 1^e perron van het station via de spoorbrug? **++ Circa 1,5 a 2 km**
- De onderhoudskosten voor deze 2,8 km zijn geoffreerd voorgeraamd op €101.000,- per jaar. Komen hier nog andere kosten bij? Zoals energiekosten, gebruikerskosten, afschrijvingskosten, bedieningskosten of huurkosten? **++ Nee, Prorail rekent zoals aangegeven in de huidige netverklaring alleen de extra kosten door welke direct op de tramtrein betrekking hebben. Dus geen zgn. gebruiksvergoeding voor gebruikerskosten, bedieningskosten zelfs geen energiekosten daar het meten van de energie in rekening brengen niet voldoende opweegt tegen de kosten opbrengsten ervan. Zie ook het raadsvoorstel december 2012. Bij het bedrag van € 101.000 gaat het om de extra beheer- en onderhoudskosten die direct door de tramtrein worden veroorzaakt (zie het rapport voor een volledige beschrijving van de betekenis van dit bedrag). De kosten van het instandhouden van de infrastructuur en de kosten die voor de goederentrein worden gemaakt worden niet aan de gemeente doorberekend. Bij het bedrag van € 13,3 mio gaat het om alle benodigde aanpassingen van de infrastructuur van het buitenstedelijk tracé ten behoeve van de tram.**

Met opmaak: Lettertype: Vet

Met opmaak: Lettertype: Vet

Vraag 3 Hoogspanning

In uw Prorail rapport adviseert u een spanning van 1500Vdc. Het Nederlandse spoornet heeft 1500Vdc het Belgische spoor heeft 3000Vdc een transpoornet heeft in de regel 750Vdc. **++ ProRail adviseert een spanning van 750Vdc in het rapport**

- Kan een tramtrein zowel geschikt zijn voor 750 V, 1500V als voor 3000V? **++ Kan maar is buitengewoon kostbaar. Normaliter beschikt de tramtrein over een 750V spanning.**
- Zijn de kosten voor een bovenlijnsysteem van 1500 V duurder dan van 3000V? **++ Afhankelijk van de situatie kan de kostprijs verschillen.**
- Zijn de kosten voor een bovenlijnsysteem van 750V veel duurder dan van 1500V? **++ Afhankelijk van de situatie kan de kostprijs verschillen**
- De eerste 2,8 km van spoorlijn 20 Grens – Maastricht zijn nog niet geelectriceerd, alleen dieselgoederentreinen kunnen gebruik maken van dit doodlopend spoor, wordt dit stuk nu aangelegd met 750VDC of met 1500VDC hoogspanningslijn? **++ Met 750Vdc**
- Indien er een 750VDC hoogspanningslijn wordt aangelegd, wordt dan niet geelectriceerd goederentreinvervoer geblokkeerd? (Zie opmerking H6.8) **++ Nee, de maatvoering van de tramvoering is zodanig dat goederentreinen met dieseltractie van het baanvak gebruik kunnen blijven maken. We gaan ervan uit dat goederentreinen met dieseltractie blijven rijden**

omdat de Prins Albert-terminal niet is voorzien van bovenleiding o.m. omdat treinen dan makkelijker geladen en gelost worden.

- f. In uw rapport p7/29 eisen zowel de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht 750Vdc . weet u waarom zij beide dit eisen? (zie opmerking H5.14 en H9,2 Toprisico`s. **++ Beide organisaties zijn gezamenlijk opdrachtgever voor de infrastructuur op Nederlands grondgebied en zij eisen dit, omdat met de Belgische initiatiefnemers overeen is gekomen dat het gaat om een geëlectriceerde tramverbinding (750V), de aandeelhouder in het bedrijf TVM en zijn dus beide de opdrachtgever.**
- g. zie H2.4 operationeel punt 4 van het beleidskader hier wordt vermeld dat de tramtrein zich aan de 1500V infrastructuur dient aan te passen. Waarom dan wel kiezen voor 750V? **++ Op verzoek van de opdrachtgevers en daar het hier op dit traject mogelijk is en geen problemen geeft past Prorail zich aan.**

Vraag 4 Perronhoogten

Ik heb vernomen dat het 8 jaar geleden de bedoeling was dat aangeland zou worden op het eerste perron van het station in Maastricht via de spoorbrug (welke nagenoeg niet meer gebruikt wordt) en dat dit perron dus verlaagd zou worden.

- a. Bent u hiervan op de hoogte? Zou het kunnen? **++ Nee, Dhr Mineur en dhr Hogerheijde kunnen hier geen antwoord op geven zij waren toen nog niet betrokken bij de opzet,**

In het rapport van Goudappel d.d. 23 april 2008 blz 27 staat dat het niet mogelijk is om op het station aan te landen door de treintram vanwege de perronhoogte. Vanwege de verschillende perronhoogten van tramhalten en treinhaltten zou er niet aangeland kunnen worden.

- b. Er bestaan reeds tramtreinen welke geschikt zijn om in en uit te stappen op verschillende perronhoogten, deze zijn zowel geschikt op straat niveau als op spoorperronhoogten. Weet u dat dit kan en dat deze al bestaan? **++ JA Er zijn spoorvoertuigen die met verschillende perronhoogten kunnen functioneren. Er ontstaat dan wel een hoge ongelijkvloerse instap.** Rijden deze ook al in Nederland? **++ Voor zover bekend functioneren dergelijke systemen die zowel geschikt zijn voor een instap op straatniveau als op treinperronniveau niet in Nederland. Niet bekend**

Vraag 5 Reactivering spoorlijn 20

Op 10 mei 2004 werd de intentieverklaring ondertekend om de spoorlijn 20 te reactiveren Maastricht – Lanaken.

Doel het goederenvervoer via deze spoorlijn te laten verlopen, ter ontlasting van het goederenvervoer over de weg. De bijbehorende vermindering van schadelijke stoffen werd geschat op jaarlijks 16 ton koolmonoxide, 7.493 ton CO₂ , 8 ton vluchtige stoffen en 83 ton stikstofoxide. In 1995 is het overleg gestart tussen de NMBS , de bedrijven, Rijkswaterstaat, Liof, Provincie Limburg, gemeente Lanaken en Maastricht.

Het belang van spoorlijn 20 situeert zich ook op andere vlakken dan het goederenvervoer voor Limburg en voor Vlaanderen in een Europese context.

Op deze manier wordt bovendien de mogelijkheid opgehouden om op termijn terug personenvervoer te organiseren tussen Hasselt en Maastricht, hetzij in internationaal verband, hetzij via Light-railverbinding Hasselt – Maastricht.

Reactivering van de spoorlijn 20 is aan Belgische zijde circa € 300 miljoen goedkoper t.o.v. een nieuw tramtrein spoor.

- a. Wist Prorail van het bestaan van het Light-rail idee? **++ NEE, voor de tijd van dhr Mineur. ProRail gaat na of deze vraag beantwoord kan worden.**
- b. Zijn er besprekingen en briefuitwisselingen geweest tussen de gemeente Maastricht en Prorail over het eventueel gebruik maken van de spoorbrug voor de treintram? **++ NEE ProRail gaat na of deze vraag beantwoord kan worden.**
- c. Vanaf welk jaar? Mogen we inzage hebben in deze correspondentie? **++ Zijn er dus niet ProRail gaat na of deze vraag beantwoord kan worden.**
- d. Heeft prorail rekening gehouden met een eventueel gebruik van de spoorbrug door passagierstreinen of door treinrammen, immers men wist van het project af? **++ NEE, dat was niet de vraag van de opdrachtgevers.**

Vraag 6 Kosten spoor Railport Lanaken

De spoorbanen naar Lanaken zijn onlangs gereactiveerd en uitgebreid in 2011 met een grote openingsceremonie door burgemeester Hoes.

Het spoor naar Lanaken is voor € 36 miljoen is opgeknapt met Europese gelden, provincie gelden, rijks gelden, gemeentelijke gelden van Lanaken en met Vlaamse gelden. M.b.t. de verkregen Europese subsidie voor de aanleg en vernieuwing van het spoor Maastricht – Lanaken willen we weten:

- a. Wie heeft deze subsidie aangevraagd en gekregen? **++ Wordt nagegaan opgezoekt (actie dhr Hogerheijde).**
 - b. Kunnen we een copie krijgen van de aanvraag en de toekenning? **++ In principe wel. JA Wordt nagegaan door de heer Hogerheijde.**
 - c. Het 3 km lange binnenstadtracé kost jaarlijks € 800.000,- aan onderhoud, het 2,8 km lange Prorailspoor kost jaarlijks €103.000,- aan onderhoud. Kunnen we globaal stellen dat het binnenstadtracé jaarlijks €600.000,- (103+ 103 – 800) (excl. Besparing van de FTE ambtenaar) meer aan onderhoudskosten bedraagt dan de spoorbrugvariant? **++ Is-Het spoorbrugtracé is niet onderzocht. Bij de onderhoudskosten van het ProRail-spoor gaat het alleen om de extra kosten veroorzaakt door de tram.**
 - d. Het spoorbrugtracé is opgeknapt voor € 36 miljoen en wordt nagenoeg niet gebruikt. Indien de tramtrein gebruik zou maken van de spoorbrug zou het verlies voor Prorail dan minder zijn? **++ Nee, want Prorail vraagt geen gebruikersvergoeding aan de Lijn, de Belgische exploitatielijn, en brengt alleen de extra kosten in rekening die veroorzaakt worden door de tram. Het genoemde bedrag van €36 mio herkent ProRail niet**
- (De lijn is de busvervoerder welke de exploitatie van de tram Hasselt – Maastricht en van het sparticus project zal krijgen. De lijn is een publieke vervoerder in handen van de overheid)
- e. Bent u het met ons eens dat indien de kosten verdeeld worden tussen personenvervoer en de 4 goederentreinen per dag, dat er dan sprake is van een aanzienlijke kostenbesparing en er dus een win-win situatie ontstaat? **++ Niet beantwoord**

Met opmaak: Lettertype: Vet

Met opmaak: Lettertype: Vet

Vraag 7 Spoor kruisen

De tramtrein zou niet de sporen kunnen kruisen op het station in Maastricht. Trams hebben tot 1955 in Leiden en 1969 in Rotterdam spoorbanen gekruisd. Tussen Alphen en de Rijn en Gouda heeft 6 jaar een sneltram over de spoorbanen gereden.

De treintram zal voor de Inspectie I&M om over het twee km tracé Grens- Boschstraat te kunnen rijden moeten voldoen aan alle veiligheidseisen, HSWI, eventueel de Europese ERMTS, welke ook gesteld worden aan een trein.

- a. Kortom dan zal de tramtrein ook moeten voldoen aan de eisen welke ook aan een trein gesteld worden? **++ Ja, voor het 2,8km goederenspoor Grens – Noorderbrug-Boscherweg moet worden voldaan aan de relevante eisen die ook aan een trein worden gesteld, maar niet aan alle veiligheidssystemen. Alleen die welke hier noodzakelijk zijn en vereist zijn.**
- b. Gesteld wordt dat de spoorbanen niet kunnen kruisen op het station Maastricht! Toch zijn er voldoende voorbeelden in Europa. Zijn er geen voorbeelden in Nederland van spoorkruisen? **++NEE, er zijn geen andere situaties in Nederland waarbij een tram een spoorbaan kruist.**
- c. **Moet vanwege het samengebruik door de Lijn van dit 2,8 km spoor de Lijn beschikken over een nederlandse spoorvergunning? Om toegang te krijgen tot het Nederlandse spoor heeft De Lijn diverse vergunningen en attesten nodig. Ook het materieel van De Lijn moet zijn toegelaten en de trambestuurders moeten zijn opgeleid,....**

7c AZM - Eijsden

Op pagina 12 van "Bestuurlijke rapportage tram Vlaanderen- Maastricht" van Goudappel en Maastricht d.d. 14 april 2009 staat: "doorrijden over bestaand spoor is niet mogelijk in verband met beveiliging en spoorwegcapaciteit." (Vreemd, daar de tramtrein dezelfde uitrusting en beveiliging dient te hebben als een trein en er zijn meer dan voldoende voorbeelden dat het geen probleem is. En vreemd is het dat er te weinig capaciteit zou zijn. Er zullen enkele overbodige sporen verwijderd worden op het station en de intercity Maastricht – Brussel opgeheven is).

- c. Zou de treintram door kunnen rijden naar het AZM en Eijsden? **++ Niet de tramtreins tramtreinen welke momenteel besteld zullen worden. Dit is ook extra moeilijk gezien de benodigde extra**

beveiligingen . Tot en met het 1^e-perronstation heeft Maastricht een Nederlands beveiligingssysteem , na het 4^e-perronstation richting Eijsden heeft het spoor een Nederlands en een Belgisch beveiligingssysteem.

- d. Dient de trambestuurder dan een tweejarige opleiding te hebben voor treinmachinist? **++ De trambestuurders moeten zijn opgeleid. Ja, en ook zal de vervoerder over de nodige spoorvergunningen dienen te beschikken. Zie ook vraag 7c.**
- e. Nu moet de tramtrein voldoen aan de Belgische tramvoorschriften, Nederlandse tramvoorschriften en de Nederlandse spoorvoorschriften, immers hij rijdt over Belgisch tramspoor, Maastrichts tramspoor, en 2 km Nederlands treinspoor.
Indien de tramtrein gebruikt maakt van de spoorbrug vervallen de voorschriften van Nederlandse tramvoorschriften.
De tramtrein dient zowel technisch en operationeel goedgekeurd te zijn volgens de Belgische Tramvoorschriften als de Nederlandse spoorvoorschriften, kan dit ? **++ JA , dat kan. Het is de verantwoordelijkheid van materieleigenaar De Lijn dat dat kan.**

Vraag 8 Bediening hefgedeelte

Hoogten: Wilhelminabrug 8,30m, Noorderbrug 8,62 m, Kennedybrug 11m, Spoorbrug = 7m en HH 8,30m , St Servaasbrug H=6 en HH=8m.

- a. Het hefgedeelte van de Sint Servatiusbrug en de spoorbrug worden bediend door Prorail. Hoe vaak wordt de St Servaasbrug per jaar wordt geheven? Kunt u hier een aantal en datum schema van overleggen, over de afgelopen drie jaar of anderszins? **++ NIET bekend**
- b. In het Rapport voorkeursvariant van Prorail pag. 24 H 6.9 RWS staat vermeld dat de openingstijden van de brug door de dienstregeling van de tramtrein worden bepaald.
pag. 23 H 6.2. prorail verkeersleiding staat vermeld dat de verkeersleidingsystemen toekomst vast zijn, mocht de tram trein frequenties t.z.t. worden verhoogd tot 4 tramtreinen per uur per richting. Kunnen we hieruit constateren dat de tramtrein gewoon gebruik kan maken van de spoorbrug, daar het scheepvaartverkeer zich richt naar de dienstregeling van de tramtrein? **++ NEE**
- c. Klopt het dat zoals Prorail blz 24/29 aangeeft dat de dienstregeling van de tramtrein bepalend is, dat de scheepvaart zich dan aanpast aan de tramtrein tijd? **++ ProrailProRail beweert dit niet.**
- d. Er zijn in overleg met RWS venstertijden afgesproken van 2x 15 minuten t.b.v de scheepvaart bij hoog water, klopt dat? **++ NEE, deze afspraken zijn er niet, vanwege het lage aantal goederentreinen van 4 per dag in de toekomst is dit niet nodig tot nu toe. En omdat vanaf 2011 slechts 3 goederentreinen zijn gepasseerd.**
- e. In het rapport van Goudappel , bewonersconsultatie Koersnota 8 oktober 2008 is een tijdschema opgesteld waarin de tramtrein 2 x retour per uur gebruik kan maken van de spoorbrug bij hoog water, klopt dit tijdschema? **++ ProrailProRail stelt vast dat dit venster te krap is om zowel een goederentrein als wel de tramtrein 2 x retour te laten passeren.**
- f. Zelfs 4 x per uur retour zou mogelijk zijn maar dan moeilijker inpasbaar, zou 3 x per uur retour wel mogelijk zijn? **++ NEE**
- g. Treinen kunnen achter elkaar rijden met een afstand van 1 à 2 minuten, zie rapport Goudappel 23 april 2008 blz 28. D.w.z. dat in 10 minuten 5 treinen kunnen passeren over de brug bij hoog water. Kunnen tramtreinen ook met een afstand van 1 à 2 minuten rijden? **++ NEE , alleen achter elkaar in dezelfde richting, en in de regel hanteert men dan een tijd van 3 minuten. Het baanvak naar Lanaken is daarvoor niet geschikt omdat het uit veiligheidsoogpunt zodanig is ingericht dat er zich maar één voertuig tegelijk op kan bevinden. Zo wordt voorkomen dat een goederentrein een tram kan ontmoeten.**

Vraag 9 PHS beveiliging

Het kabinet heeft onlangs uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) opgenomen in het regeerakkoord. Om zo Nederland bereikbaar te houden voor zowel goederen- als passagiersvervoerders en het spoor zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Is het correct dat als nu een tramspoor aangelegd wordt die de hele spoorlijn 20 zal blokkeren in Nederland en in België, dat dit strijdig zal zijn met de doelstelling van de regering? **++ De aanleg van het tramspoor veroorzaakt niet per definitie een blokkade. Of er strijdigheid is met enige doelstelling van de regering kan alleen de regering aangeven. Weten we niet**

Vraag 10 Vierlaagscontainervaart

Binnenkort zullen over het Albertkanaal en het Julianakanaal vierlaags containerschepen varen. Het Cabergkanaal wordt niet gegraven, Raadsbesluit 2013. De spoorbruggen worden voor deze containervaart verhoogd naar de Europese standaard van 9,10m. Ook de Wilhelminabrug zal een hefgedeelte moeten krijgen.

- a. Weet u welke spoorbruggen nog niet op de juiste hoogten zijn gebouwd over deze waterwegen en wanneer dienen deze bruggen op de juiste hoogte te zijn gebracht? **++ NEE**

- b. De sluis Ternaaien is bijna klaar; de sluis in Limmel wordt binnenkort ook vergroot. Wanneer dient volgens u, bij het laatste gedeelte van de Maas, tussen Limmel en Ternaaien, het hefgedeelte van de spoorbrug naar 9,10 m verhoogd te worden? Of dient de hele spoorbrug verhoogd te worden? **++Niet bekend**

10 c Extra spoorlijn

De spoorbrug is zodanig ontworpen dat er 2 spoorlijnen naast elkaar gelegd kunnen worden. De pijlers van de brug zijn hier op berekend en zijn er breed genoeg voor om een tweede spoor naast aan te leggen. Is dat juist? **++ Niet bekend, wordt door ProRail nagevraagd.**

Klopt dit, zou het dan mogelijk toch zijn een tweede spoorbrug er naast te leggen? **++Idem**

Vraag 12 Schrijven dhr Nuss

In het schrijven van Wethouder en tevens voorzitter van de projektorganisatie Tram Vlaanderen Maastricht d.d. 12 maart 2013 gericht aan het "comite op het goede spoor" schrijft dhr Nuss;

Met verwijzing naar het Prorail rapport "Voorkeursvariant Samengebruik " 13 juni 2012 paragraaf 6.9 "rijkswaterstaat"

De interpretatie dat de spoorbrug wel degelijk geschikt zou zijn voor goederentreinen en de sneltram is feitelijk onjuist. De tekstpassage geeft juist aan dat het in 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. Er staat niet - en er kan op geen enkele wijze worden geïnterpreteerd - dat er (daarnaast of i.p.v.) ook nog een sneltramverbinding hiervan in een halfuurfrequentie (dit zijn 4 passages per uur) gebruik kan maken.

Vanaf de opening 2011 tot en met heden hebben totaal 3 goederentreinen gebruik gemaakt van het spoor Lanaken – Maastricht. **Dat is wel/niet exact bekend; wel is sprake van zeer incidenteel gebruikcorrect.** In uw rapport p22/29 H 6.2 staat dat in de toekomst volgens de CRS een groei voorzien wordt naar maximaal 4 goederentreinen per dag. **Dat is correct.**

Met opmaak: Markeren

Met opmaak: Markeren

De tramtrein heeft een frequentie van 2x per uur per richting van circa 6.00 uur tot circa 20.00 uur en daarna van 1x per uur per richting tot 23.00uur. Goederentreinen rijden hoofdzakelijk s' nachts, treinen kunnen met een afstand van 3 minuten achter elkaar rijden. **++ Goederen treinen rijden voor circa 50%zowel 's nachts alsen-50%-overdag**

Dhr Nuss verwijst naar uw rapport H 6,9 waarin o.a. in staat " Gezien het gering aantal goederentreinen uit of naar Lanaken is de brug over de Maas in de huidige situatie bijna geheel ter beschikbaar voor het scheepvaartverkeer. In de toekomst zullen de bewegingen van goederentreinen en de tramtrein via een dienstregeling verlopen. **Dat betekent dat ook de openingstijden van de brug door de dienstregeling van de tramtrein worden bepaald"**

- a. Kan ik stellen dat deze 4 hopelijk te verwachten goederentrein bewegingen per dag met gemak zijn in te passen ? **++ NEE, met de dienstregeling tramtrein geeft prorailProRail aan het stuk samengebruik van 2,8 km , op dit stuk is de dienstregeling van de tramtrein van toepassing en heeft deze voorrang. Hierdoor wordt de geldt er een venster voor het rijden van de goederentrein beperkt in het gebruik. De goederentrein moet zich aanpassen aan de openingstijden van de spoorbrug bij hoog water, dan aan de tijden van de tramtrein over de 2,8km spoor. De openingstijden van de spoorbrug worden afgestemd op het rijden van de goederentrein. Men kan deze tijden beter op elkaar afstemmen door het traject in Blokken te kappen van 1000m of 1500m, door beveiligde blokstukken te maken van elk 1000m lang. Nu moet de goederentrein wachten totdat de tramtrein helemaal gearriveerd is vanaf de grens tot op het perronstadstracé. Het enkelspoor opdelen in kortere blokken is kostbaar en dus geen praktische oplossing. Een goederentrein op dit stuk heeft een veel lagere snelheid dan de tramtrein.**
- b. Dat ook indien de tramtrein gebruik zal maken van de spoorbrug dit geen probleem hoeft te zijn. Dat zelfs bij hoog water 2x een kwartier openingstijd per uur van de hefbrug geen probleem is om de 4 goederentreinen per dag te laten passeren, hetzij overdag hetzij s' avonds hetzij s' nachts? **++ Bij een retour frequentie van 2x per uur voor de tram en 1x per uur voor de goederentrein kan het niet, bij een retour frequentie van 1x of 0x per uur voor de tram en 1x per uur voor de goederentrein kan het wel, maar een dergelijkezo magereextensieve tramdienstregeling is uit exploitatief oogpunt niet interessant. Met De Lijn is dan ook overeengekomen dat men tijdens de daguren op maandag tot en met zaterdag een halfuurfrequentie biedt. heeft geen praktisch nut.**
- c. In het rapport koersnota tram vlaanderen – Maastricht Goudappel d.d. 23 april 2008 blz 27, staat dat de spoorvariant inpasbaar is. Bij een frequentie van 2x per uur. Dit klopt dus? **++ Dit klopt NIET**

Zie koersnota bewonersconsultatie 8 oktober 2008 ;

Het tijdsdiagram geeft weer een tijdsvenster van 15 minuten voor de passage van treintram heen en weer in 15 minuten en zelfs van een goederentrein.

- d. Bewonersconsultatie 8 oktober 2008 Goudappel;
De spoorbrugvariant grens – station duurt 6 a 6,5 minuten
De Maasboulevardvariant grens – station duurt 11 a 11,5 minuten. De treintram rijdt in minder dan 10 minuten van de brug naar het station en terug. (hij moet immers binnen 40 minuten in Hasselt aankomen. Klopt dit? ++ **Ja dat staat er . De tijd van 40 minuten wordt nog steeds gehaald ondanks het binnenstadstrace en ondanks een of twee extra halten in België. Deze extra halten in België worden echter daarom slechts 1x per uur aangedaan.**
- e. Zouden er per 24 uur niet/wel tientallen goederentreinen kunnen passeren, ook met de dienstregeling van de treintram? ++ **NEE, alleen s' nachts het baanvak is toegelaten voor max. 7 goederentreinen per etmaal.**
- f. Hebben meneer Mineur en Ten Napel deel uitgemaakt van het overleg tussen Prorail en RWS m.b.t. de inpassing van de tramtrein over de brug? ++ **NEE. Er wordt nog nagegaan of een dergelijk overleg wel heeft plaatsgevonden, zie vraag 5.**
- g. Zie uw rapport H 5.15 Grontmij heeft een robuuste dienstregeling bestudeerd. De conclusie is dat een robuuste halfuurs dienst mogelijk is. Kunnen wij deze berekening ontvangen? ++ **JA De provincie gaat dat na.**

Vraag 20 Archeologie

Zie het vertrouwelijke rapport Pro-Rail d.d. 13 juni 2012;

Blz 19 hfst 5.1 Archeologie; **"In het noordwestelijke deel van het tramtrace is een behoudenswaardige vindplaats aanwezig."** Verder ; **"Wanneer de gemeente instemt met de aanbeveling in het rapport zal voor het trace een karterend booronderzoek moeten worden verricht. Ter plaatse van de neolithische vindplaats in het noordwestelijke deel van het trace wordt in eerste instantie behoud in situ geadviseerd. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn dan wordt geadviseerd om de archeologische waarden door middel van een definitieve opgraving te documenteren en veilig te stellen"**

Rapport Arcadis cultuurhistorie en archeologie d.d. 12 april 2012

Blz 19/19 indien de werkzaamheden dieper zijn als 40 cm is archeologisch onderzoek verplicht.

Blz 3/19 Archeologische zone A gebieden binnen de 1^e stadsmuur en binnen 50 mtr rondom vindplaatsen , AML gebieden van zeer hoge archeologische waarde. Binnen deze zone is preventief archeologisch onderzoek verplicht indien de graafwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 40 cm.

In een ander rapport van Arcadis staat vermeld dat niet dieper als 40 cm zal worden gegraven voor het tracé aan te leggen.

Zie echter hun opmerking blz. 7 onderaan **"Desgewenst kan in deze gevallen archeologische begeleiding plaatsvinden"**

Slechts 40 cm diep, de spoorbilzen zijn al 40 a 50 cm hoog er zal zeker 60 a 100 cm diep gegraven moeten worden , en zeker voor het verleggen van kabels en buizen. Klopt dit? ++ **JA , er hoeft slechts 40cm diep gegaan te worden omdat de rails in de stad in principe gelegd worden op platte beton platen en niet op bielzen.**

Vraag 21

Rapport Railport geluidsdecibel 55 dB extra 4 dB blz 19/29

Rapport Arcadis 27 augustus 2012, Arcadis hoort geen verschil, hoe verklaart u het verschil? ++ **In de stad is het achtergrondgeluidsniveau al hoog (zie arcadis rapport circa 62 dB a 69dB), -hHet effect van de tram trein is hier bovenop nihil, geluid zal hier niet overheen kunnen komen.**

Vraag 22

Kunnen we de rapporten vanaf 2009 genoemd op blz 28 ter beschikking krijgen?

De provincie gaat dat na.

De volgende vragen zijn niet langer relevant en zijn niet besproken.-

vraag 100 aantal passagiers

In het rapport Goudappel Coffeng Tram Vlaanderen Maastricht , Probleemanalyse en vervoerwaarde, d.d. 30 oktober 2012 staat op blz B1-12; Het aantal verplaatsingen in Maastricht in 2020 zal met 800 nieuwe ov reizigers toenemen dank zij de tram per etmaal.

(260 ex-automobilisten, 400 ex fietsers en 140 nieuwe reizigers, per etmaal)

Dit op een totaal van 538.200 verplaatsingen per etmaal.

Er wordt verwacht dat het aantal tramreizigers 4200 zal zijn in Maastricht per dag.

- a. Hoe verklaart u het grote verschil met het momentele aantal van 1500 busreizigers per dag welke vervoerd worden door de drie buslijnen Veldwezelt , Lanaken, Maasmechelen en die hiervoor komen te vervallen?
- b. Een van de veel gehoorde argumenten van een tram was de uitwisseling van studenten tussen de universiteit in Diepenbeek en de universiteit in Maastricht. Nu onlangs blijkt dat de universiteit Maastricht niet van plan is het aantal studenten met 5.000 te laten groeien naar 20.000 studenten (zoals ook in de toekomstvisie Maastricht 2030 is opgenomen). Ook zal het aantal Maastrichtenaars niet groeien naar van 123.000 naar 145.000 inwoners zoals in 2009 nog gedacht werd. De basis rapporten van Arcadis zijn van 2008 denkt u niet dat de tram aantallen niet ook achterhaald zijn?

Vraag 101

Zie H 5.12 Prorail, gaat de gemeente het Besluit m.e.r. op stellen. Een planologische procedure volgen voor het hele stuk Grens – Station?

Vraag 102

Rapport Arcadis Cultuurhistorie d.d 12 april 2012, opgesteld door Sandra Kemps te Amersfoort.

Afdeling ; Divisie mobiliteit Amersfoort.

Heeft mevr Kemps een mobiliteits achtergrond of een Cultuurarcheologische achtergrond/ studie, is zij al eens in Maastricht geweest?

Er liggen minimaal 80 monumenten langs de route.

De welstandscommissie heeft de aanleg van dit spoor dwars door de binnenstad afgekeurd.

Heeft u geen klachten gekregen van deskundigen op het gebied van archeologie en cultuurhistorie?

Vraag 103

Dhr Nuss schrijft dat de spoorbrugvariant geen toekomstperspectief heeft omdat de frequentie niet verhoogd kan worden van 2x naar 4x per uur bij hoog water.

Daar gelaten dat dit m.i. ook dan moet kunnen.

Is het niet zo dat indien de passagiers per dag inderdaad stijgen van 1500 per dag naar 4200 per dag, en daarna nog eens stijgen met 100% dan wil dat zeggen dat het projekt een mega succes heeft en zo de kosten van een tweede spoor zonder meer bekostigd kan worden.

Ook is het denkbaar dat het spoor gelijk verhoogd moet worden naar 9,20 mtr zodat geen hefbrug gedeelte meer nodig is.

Ook merkwaardig is dat het binnenstadstracé 2x zolang duurt elke rit! 11,5 minuten i.p.v. 6,5minuten, dus ookal zou de tramtrein soms vertragend oplopen van enkele minuten bij hoog water, de spoorbrug blijft sneller!