

Memorie van Antwoord

Bestemmingsplan Tram Vlaanderen Maastricht



College van Burgemeester en Wethouders
Maastricht, 11 februari 2014

Naar aanleiding van uw bespreking van raadsvoorstel 6.1. Bestemmingsplan Tram Vlaanderen Maastricht in uw raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit d.d. 3 februari 2014 bieden wij u deze Memorie van Antwoord aan.

Uw Raad heeft op 18 december 2012 een go-besluit genomen en het college verzocht de planologische procedures te starten. Afgelopen jaar hebben wij de benodigde onderzoeken en het bijbehorende ontwerp-bestemmingsplan (inclusief MER) in procedure gebracht. Burgers en belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld hierop zienswijzen in te dienen.

Het college wilt graag benadrukken dat het nu voorliggende raadsvoorstel de planologische vertaling is van uw eerdere besluiten ten aanzien van het go/no gobesluit en uw besluit met betrekking tot de tracékeuze via de binnenstad (Maasboulevard).

Tijdens de behandeling in de afgelopen commissievergadering SMM zijn verschillende thema's de revue gepasseerd en beantwoord door het college. Omwille van een volledige informatievoorziening aan uw Raad vatten wij de belangrijkste thema's (inclusief beantwoording) graag nog een keer voor u samen.

Een tram of een trein.

In 2004 besluiten de Belgische overheden om een impuls te geven aan het personenvervoer over het spoor in Belgisch Limburg. In dit proces is eerst de NMBS (Belgische Spoorwegen) benaderd. Zij hebben duidelijk aangegeven dat ze hierin geen rol willen spelen. De optie trein is daarmee dus afgefallen. De Lijn geeft daarna aan dat zij wel geïnteresseerd is in sneltramoplossingen via het Spartacusplan, waarin een samenhangende exploitatie van tramverbindingen en buslijndiensten wordt voorgesteld. Het Spartacusplan hanteert daarbij het visgraatmodel – bussen sluiten aan op tram. Dat is eenzelfde systeem als in Nederlands Limburg wordt gevoerd. Spartacus Lijn 1 is de eerste lijn in dit geheel: gepland tussen Hasselt en Maastricht.

De tracékeuze in Maastricht.

Voor de tracering van de tramverbinding in Maastricht zijn verschillende tracés onderzocht. In 2008 vond de behandeling plaats in de raadscommissie SMM over de Koernota TVM. Het resultaat van deze gedachtewisseling was dat geopteerd werd voor een tramverbinding via de binnenstad. Een tracé via de spoorbrug viel af. Op 31 mei 2011 besliste uw Raad dat het tramtracé in de binnenstad via de Boschstraat-Bassinbrug-Maasboulevard-Wilhelminabrug-St.Maartenslaan-Stationsplein zou gaan lopen. Dit tracé is – op verzoek van uw Raad – nader uitgewerkt in een planstudie en aan uw Raad voorgelegd voor een go-no gobesluit op 18 december 2012. Voor de planologische uitwerking was dit derhalve het gegeven.

Argumenten voor een tracékeuze via de binnenstad zijn gelegen in de dringende wens om reizigers te brengen en te halen bij de belangrijkste bestemming voor bezoekers uit het Belgische achterland, in casu Markt en omgeving. Ook draagt dit bij aan de doorontwikkeling van het P+R-beleid, het meer autoluw maken van de binnenstad en het stimuleren van duurzame mobiliteit (luchtkwaliteit). Verder is deze keuze ook ingegeven vanwege de belemmeringen van een tracé via de spoorbrug.

Een tracé via de spoorbrug.

De spoorbrug is geen realistisch tracé, omdat sprake is van de navolgende belemmeringen:

- Een regelmatige dienstregeling is onmogelijk, vanwege het verlengd enkelsporig tracé, de brugopeningen voor de scheepvaart en de tijdpaden voor goederentreinbewegingen;
- Frequentieverhoging van halfuurdienstregeling naar kwartierdienstregeling is onmogelijk;
- Voor de scheepvaart ligt vast dat de spoorbrug bij laagwater tenminste 15 minuten per uur en bij hoogwater twee keer 15 minuten per uur omhoog moet;

- Trams op het spooreplacement wordt in Nederland niet toegepast. Dit vanwege spoorveiligheidseisen, verschillende voltages, verschillende perronhoogtes en kruisende bewegingen met treinverkeer. Dit impliceert dus dat trams op een spooreplacement 'not done' is;
- Een noodzakelijke ingrijpende aanpassing van de spooroverweg Bosscherweg, vanwege de grote hoeveelheid trambewegingen, die deze overweg passeren in combinatie met al het centrumgerelateerde autoverkeer vanaf en naar de verlegde Noorderbrug;
- Een tracé via de spoorbrug leidt ertoe dat er geen centrumhaltes op de westelijke rivieroever (omgeving Markt en Belvédère/Eiffel) zijn, hetgeen voor De Lijn cruciaal is; dit is namelijk voor Belgische bezoekers de belangrijkste bestemming.

Bovenstaande zaken zijn ook uitdrukkelijk bevestigd door ProRail, de spoorbeherende instantie.

Tenslotte vermelden we dat de bevindingen in de 'Koersnota Tram Vlaanderen Maastricht ' (2008) gebaseerd zijn op verkennend onderzoek. Dit impliceert dat sommige bevindingen enige nuancering behoeven; dit betreft onder andere de in deze nota aangegeven globale kostenvergelijking tussen de diverse tracés.

Samenwerking en besluitvorming.

De sneltramverbinding Vlaanderen Maastricht is een Euregionaal openbaar vervoerproject. Dit impliceert dat grensoverschrijdend moet worden samengewerkt en dat sprake is van verschillende wet- en regelgeving. Ook moeten op diverse momenten en door diverse partijen afzonderlijke besluiten worden genomen. Een dergelijk project is dus complex en vereist een goede samenwerking tussen partijen, die gebaseerd is op wederzijds vertrouwen, een gezamenlijke visie en een consistente besluitvorming.

In 2008 ondertekenden wij met vele projectpartners een intentieovereenkomst om een sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht te realiseren.

Inmiddels zijn in de kaderovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, De Lijn, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht afspraken gemaakt over de rol- en risicoverdeling, de planning, de processen en de financiering. Alle betrokken partijen hebben deze overeenkomst goedgekeurd, waarmee sprake is van een pré-contractuele verhouding tussen partijen.

In België zijn alle benodigde besluiten genomen om de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht te realiseren. Het laatste benodigde besluit is het vaststellen van het bestemmingsplan aan Nederlandse zijde.

Wij stellen vast dat wij goede afspraken hebben gemaakt met onze projectpartners. Voorts stellen wij vast dat de afspraken tot stand zijn gekomen op een consistente en transparante wijze.

Het is onze overtuiging dat wij met De Lijn een sterke partner hebben; De Lijn is een Vlaamse openbaar vervoeronderneming met 5.000 werknemers, een omzet van € 1 miljard per jaar en vervoert zo'n 550 miljoen reizigers per jaar. Voorts stelt het Vlaams Gewest zich garant voor het in stand houden van deze sneltramverbinding voor een periode van 35 jaar. Hiermee is de continuïteit van deze verbinding dus adequaat geregeld.

Partijen hebben stap-voor-stap hun commitment aan het project gegeven en staan nu gereed voor het opstarten van de aanbesteding en uitvoering.

Naast genoemde thema's gaan we in deze memorie van antwoord ook in op enkele vragen, die zijn gesteld tijdens de raadscommissievergadering.

Verhoging Maasbruggen.

Om de Maas geschikt te maken voor 4 laagscontainervaart dienen vele bruggen en kunstwerken te worden aangepast. In Maastricht voldoen de navolgende bruggen niet aan de – voor 4 laagscontainervaart - vereiste doorvaarthoogte van 9.10 meter:

- Sint Servaasbrug (geopende toestand);
- Wilhelminabrug;
- Spoorbrug (geopende toestand).

Met Rijkswaterstaat hebben wij terzake - in het kader van het opheffen van het traktaat Cabergkanaal - de navolgende afspraken gemaakt:

- **Op termijn (mogelijk na 2040) verhoging van bruggen voor de 4 laags containervaart. (doorvaarthoogte 9.10 m.)**
- **Bij grootschalig onderhoud of vervanging van bruggen rekening houden met deze uitgangspunten.**
- **Aanpassingen aan bruggen om te komen tot de noodzakelijke hoogte van 9.10 m. moeten mogelijk blijven.**
- **Hefbaar maken gedeelte Wilhelminabrug is niet uitgesloten. (op termijn !)**
- **Medewerking van de gemeente Maastricht is gewenst en indien noodzakelijk worden tzt nog aanvullende afspraken gemaakt.**

Om de Wilhelminabrug te zijner tijd te laten voldoen aan de vereiste doorvaarthoogte van 9.10 meter zou hierin een hefbaar deel kunnen worden aangebracht. Over de wijze waarop een en ander zou moeten gaan functioneren zullen te zijner tijd nadere afspraken worden gemaakt, zoals hiervoor reeds is aangegeven.

Volledigheidshalve wijzen wij erop dat wij – naar aanleiding van vragen ex artikel 39 RvO d.d. 01 februari 2013 – uw Raad hierover schriftelijk hebben geïnformeerd (referentieno. 2013-06187).

Trambewegingen tijdens nachtelijke uren.

In het kader van onder meer de Wet Geluidhinder (en andere milieuwetgeving en –richtlijnen) wordt de periode tussen 23.00 uur en 07.00 uur aangemerkt als nachtelijke uren. Voor de milieuonderzoeken voor trillingshinder, geluidhinder en booggeluid hebben wij als uitgangspunt gehanteerd dat er gedurende deze periode sprake kan zijn van 18 trambewegingen. Wij hebben dit aantal gehanteerd als 'worst case'.

Op basis van de kaderovereenkomst zal naar verwachting sprake zijn van de navolgende trambewegingen tijdens deze periode tijdens werkdagen (maandag tot en met vrijdag):

23.00 uur – 24.00 uur: één trambeweging

24.01 uur – 06.00 uur: geen trambewegingen

06.01 uur – 07.00 uur: vijf trambewegingen

Op zaterdagen zal de eerste trambeweging naar verwachting pas na 07.00 uur plaatsvinden, terwijl tussen 23.00 uur en 24.00 uur naar verwachting zo'n 5 trambewegingen plaatsvinden. Na 24.00 uur vinden naar verwachting geen trambewegingen meer plaats.

Op zondagen zal de eerste trambeweging naar verwachting pas na 07.00 uur plaatsvinden, terwijl na 23.00 uur naar verwachting geen trambewegingen meer plaats zullen vinden.

Aldus is het daadwerkelijk te verwachten aantal trambewegingen lager dan het aantal waarmee in de milieuberekeningen gerekend is.