

Nota zienswijzen bestemmingsplan “Tramlijn Vlaanderen-Maastricht” 22 januari 2014

ZIENSWIJZEN

Inleiding

Het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht heeft als ontwerp van 15 juli tot en met 30 augustus 2013 voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. Op 4 juli 2013 heeft een informatieavond plaatsgevonden. Tijdens de informatieavond en gedurende en na de inzagetermijn zijn in totaal 31 zienswijzen ontvangen, waarvan er 28 ontvankelijk zijn en die navolgend zijn opgenomen. De beantwoording van de zienswijzen is cursief weergegeven.

De gemeente Maastricht heeft de zienswijzen verzameld en gebundeld (de gebundelde zienswijzen, zonder persoonsnamen en adressen van participanten, zijn bijgevoegd als bijlage aan deze Nota zienswijzen).

Iedere indiener van een zienswijze heeft een uniek nummer gekregen op basis waarvan men de eigen zienswijze kan terugvinden. Het nummer is per begeleidende brief bekend gemaakt.

De zienswijze zijn geanalyseerd en samengevat.

In deze Nota zienswijzen komt u het begrip ‘reclamant’ tegen. Hiermee worden de indieners van zienswijzen bedoeld. Het woord ‘reclamant’ kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen.

In het kader van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan zijn de navolgende zienswijzen ingediend.

Reclamant-nummer.	Registratie-nummer	Datum zienswijze	Ingekomen op:
1.	2013-29366	2 juli 2013	2 juli 2013
2.	2013-38638	4 juli 2013	4 juli 2013
3.	2013-38640	4 juli 2013	4 juli 2013
4.	2013-30668	9 juli 2013	9 juli 2013
5.	2013-34657	6 augustus 2013	5 augustus 2013
6.	2013-33600	25 juli 2013	29 juli 2013
7.	2013-33711	30 juli 2013	31 juli 2013
8.	2013-34893	7 augustus 2013	8 augustus 2013
9.	2013-35242	7 augustus 2013	8 augustus 2013
10.	2013-37134	15 augustus 2013	22 augustus 2013
11.	2013-36588	19 augustus 2013	21 augustus 2013
12.	2013-37592	15 augustus 2013	26 augustus 2013
13.	2013-38345	26 augustus 2013	29 augustus 2013
14.	2013-38346	26 augustus 2013	29 augustus 2013
15.	2013-37698	26 augustus 2013	27 augustus 2013
16.	2013-37703	25 augustus 2013	27 augustus 2013
17.	2013-38116	28 augustus 2013	28 augustus 2013
18.	2013-38123	28 augustus 2013	28 augustus 2013
19.	2013-38419	29 augustus 2013	30 augustus 2013
20.	2013-38544	30 augustus 2013	30 augustus 2013
21.	2013-38237	30 augustus 2013	28 augustus 2013
22.	2013-38599	30 augustus 2013	30 augustus 2013
23.	2013-38478	23 augustus 2013	30 augustus 2013
24.	2013-38543	30 augustus 2013	30 augustus 2013
25.	2013-38562	31 augustus 2013	31 augustus 2013
26.	2013-38480	29 augustus 2013	30 augustus 2013

27.	2013-38592	31 augustus 2013	31 augustus 2013
28.	2013-38998	29 augustus 2013	3 september 2013
29.	2013-476698	29 oktober 2013	29 oktober 2013
30.	2013-38407	28 augustus 2013	29 augustus 2013
31.	2013-38411	29 augustus 2013	29 augustus 2013

Van de mogelijkheid om mondeling zienswijzen kenbaar te maken is geen gebruik gemaakt.

Ontvankelijkheid van de reclamanten

Het ontwerp bestemmingsplan "Tramlijn Vlaanderen-Maastricht" heeft in de periode van 15 juli tot en met 30 augustus 2013 ter inzage gelegen. Gedurende die termijn kon een ieder zijn zienswijze tegen het ontwerp naar keuze schriftelijk of mondeling aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken.

De openbare kennisgeving heeft plaatsgevonden middels:

- Publicatie in de Staatscourant van 5 juli en 12 juli 2013.
- Publicatie in het huis-aan-huisblad "De Ster" van 5 juli en 12 juli 2013.
- Publicatie in de regionale krant "Belang van Limburg" van 5 juli en 12 juli 2013.
- De elektronische kennisgeving op de website van de gemeente Maastricht van 5 juli en 12 juli 2013.

De termijn van de ter inzage legging eindigde derhalve op 30 augustus 2013. Daarmee is voldaan aan de wettelijke eisen.

Er zijn zienswijzen ingediend via het e-mailadres van de gemeente. Gelet op artikel 2.15 lid 1 Awb kan een bericht elektronisch naar een bestuursorgaan worden verzonden voor zover het bestuursorgaan kenbaar heeft gemaakt dat deze weg voor het indienen van zienswijzen is geopend. Het gemeentebestuur van Maastricht heeft aangegeven dat een zienswijze elektronisch kan worden ingediend, hetgeen ook in de openbare kennisgeving is aangegeven.

Gelet op de verzendtheorie is een zienswijze tijdig ingediend als het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Het vorenstaande betekent dat 28 van de 31 ingekomen zienswijzen kunnen worden ontvangen. De reclamantnummers 25, 27 en 29 zijn niet ontvankelijk verklaard (per mail ontvangen op 31-8-2013 en 29 oktober 2013). Er is 1 proforma zienswijze ontvangen (nummer 25). Deze is echter buiten de gestelde termijn ontvangen. De nadere onderbouwing, die binnen 2 weken zou volgen, is niet ontvangen.

Opgemerkt wordt wel dat de inhoud van de zienswijze van reclamantnummer 25, 27 en 29 grotendeels overeenkomen met de zienswijzen van overige reclamanten en daarmee in het onderstaande inhoudelijk wel worden beantwoord.

Overwegingen ten aanzien van de inhoud van de zienswijzen

Alle ingekomen zienswijzen zijn genummerd, zoals hiervoor aangegeven. Gezien het beperkte aantal ontvangen zienswijzen worden deze in onderstaande niet thematisch, maar per reclamant behandeld.

Reclamant 1.

- A. Reclamant vraagt zich af waarom er een dure tramverbinding moet worden aangelegd als de bus naar Hasselt nog niet vol te krijgen is.

Reactie:

De zienswijze lijkt uit te gaan van de veronderstelling dat de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht uitsluitend wordt aangelegd als vervanging van de bestaande busverbinding. Tevens is de perceptie dat de huidige busverbinding tussen Hasselt en Maastricht restcapaciteit kent, waardoor de noodzaak voor een tramverbinding in twijfel wordt getrokken.

Het Spartacusplan komt voort uit een bredere context dan uitsluitend de wens of behoefte om bestaande busdiensten te vervangen door tramverbindingen:

- Ten aanzien van de kwaliteit van het openbaar vervoer in Belgisch Limburg constateert De Lijn dat deze op dit moment onvoldoende is. Reisafstanden zijn door de ruimtelijke ordening en locaties van voorzieningen relatief lang. Om die reden kent Belgisch Limburg een hoog auto- en een laag openbaar vervoergebruik en anders dan in Nederland het geval is, is de fiets amper een alternatief. Door de grote afstanden zijn reistijden in het openbaar vervoer niet aantrekkelijk, waarbij het openbaar vervoer per bus hinder ondervindt van de vele files die mede ontstaan als gevolg van het hoge autogebruik. In die zin is er sprake van een zichzelf steeds verder versterkend effect van hoger autogebruik en lager openbaar vervoergebruik. Railverbindingen verkorten de reistijden en verhogen de kwaliteit van het openbaar vervoer;*
- De doelgroep voor de tramverbinding is groter dan uitsluitend de huidige reizigers met de busverbinding naar Hasselt. Immers, in het Spartacusplan worden de tramverbindingen de drager van het openbaar vervoer in Belgisch Limburg. Het gehele buslijnennet wordt herzien en op een aantal plaatsen aangesloten op tramhaltes. Reizigers worden per bus naar een tramhalte gebracht en reizen per tram verder naar hun eindbestemming. Deze opbouw van het openbaar vervoersysteem wordt sinds 2006 ook door Veolia in het Limburgse openbaar vervoer toegepast. Per definitie behoren daarmee alle openbaar vervoerreizigers in het gebied tussen Hasselt en Maastricht tot de doelgroep;*
- Vanwege de kwaliteitssprong in het vervoersysteem (zowel naar reissnelheid als naar frequentie als naar kwaliteit van het voertuig) mag daarnaast worden verwacht dat de tramverbinding –meer dan met de huidige busverbinding het geval is- een alternatief voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de Euregio is. De tram brengt niet alleen Hasselt, maar ook steden als Antwerpen en Brussel voor Limburgse openbaar vervoerreizigers een stuk dichterbij en vormt een aanvulling op de bestaande treinverbinding Maastricht – Luik.*

Tot slot draagt de tramverbinding bij aan het realiseren van doelstellingen van Nederlands Limburg op het gebied van vestigingsklimaat. In de krimpregio die Limburg is, kunnen we niet zelf alle benodigde voorzieningen (op het gebied van onderwijs, gezondheidszorg, economie, etc.) voor dat vestigingsklimaat in stand houden. Voor een deel zullen we gebruik en draagvlak voor de in Limburg bestaande voorzieningen in de ons omliggende euregio dienen te verwerven, voor een ander deel zullen we meer aangewezen zijn op voorzieningen die elders in de Euregio al aanwezig zijn. Goede verbindingen zijn een randvoorwaarde om deze strategie te kunnen hanteren.

- B. Het hele wegdek moeten worden opengebrouwen om de tramrails aan te leggen en er komen lelijke stroomkabels door de mooie stad. Terwijl er een beter alternatief is in het project TOSA (zie bijlage OV PRO.NL (vakblad)). Dit betreft een draadloze trolleybus die op een halte even aankoppelt op een laadpunt boven de halte en zo wordt bijgeladen. En op het begin- en eindpunt laadt de bus 100% op in 4-5 minuten. Er is in dat geval geen extra infrastructuur nodig. Dit zou zelfs nog iets zijn voor het openbaar vervoer in Maastricht en onze provincie.

Reactie:

De bouw van de tram zal, net als elke maatregel die in de openbare ruimte wordt genomen, enige mate van overlast en hinder veroorzaken. Dat valt niet te vermijden. Afhankelijk van het deel van het tracé waaraan wordt gewerkt en de inpassingsmaatregelen die worden genomen, zijn er meer of minder vergaande maatregelen nodig. Het bouwfaseringsplan dat in samenwerking met de aannemer zal worden gemaakt, bevat maatregelen om de bouw met zo min mogelijk hinder voor de omgeving te laten verlopen.

Wat betreft de zorg over de inpassing van de bovenleiding: het inpassingsontwerp voorziet er in om de bovenleiding op een zo goed mogelijke manier in het stadsbeeld te integreren. In de verschillende ontwerpateliers die rondom de totstandkoming van het plan zijn gehouden, is dit aspect aan de orde geweest.

Het door reclamant voorgestelde alternatief is binnen het huidige project op geen enkele manier een optie: de systeemkeuze voor een tram is door de initiatiefnemer van het project – De Lijn- gemaakt en staat niet ter discussie. Daarnaast is de voorgestelde systeemtransitie voor het bestaande busvervoer in Maastricht en de provincie, als dat al aan de orde is, een op zichzelf staand project waarbij keuzes en technieken een eigen afweging vergen. Zonder nader onderzoek en verdere onderbouwing kan zeker niet worden gesteld dat de technische oplossing TOSA een beter alternatief is voor het voorliggende tramproject.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 2.

- A. Reclamant wil graag weten waar het idee is gebleven dat de muur op de Bassinbrug weg zou gaan of 'doorschijnend' zou worden. Op eerdere informatieavonden is dit besloten en met het buurtplatform besproken.

Reactie:

Op één van de consultatieavonden die in 2012 in het kader van de totstandkoming van de planstudie zijn gehouden, is de zichtbelemmerende werking van de huidige muur op de Bassinbrug als aandachtspunt genoemd en is vanuit de omgeving de wens geuit om tot een alternatief te komen waarmee de zichtlijnen op het Bassin worden verbeterd. Er is toegezegd om deze wens mee te nemen en in het kader van het project TVM te beoordelen op realiseerbaarheid. Tijdens de consultatieavond is zeker geen besluit genomen over een mogelijke oplossing, alleen al om de eenvoudige reden dat het karakter van deze avonden zich hier tegen verzet.

Het wel of niet verdwijnen van de muur op de Bassinbrug of vervangen door een 'doorschijnend' exemplaar is geen aspect dat in het bestemmingsplan een rol speelt en is in dit kader dus niet relevant. Het bestemmingsplan maakt het in ieder geval niet onmogelijk.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 3.

- A. Reclamant heeft grote bedenkingen bij de ontwikkeling van de tram. Verwacht wordt dat de tram en de bussen die richting Maasboulevardtunnel rijden voor extra overlast gaan zorgen in de vorm van files en geluid. Reclamant vindt de situatie steeds vervelender worden en de geluidsoverlast wordt er ook niet beter op. Er worden grote vraagtekens geplaatst bij de doorstroming van het verkeer daar dit nu al regelmatig vast staat. Wellicht is het mogelijk om over een geluidwal na te denken.

Reactie:

Ten aanzien van de verkeersdoorstroming het volgende: op basis van het gemeentelijk verkeersmodel 2007-2020 is beoordeeld in hoeverre de doorstroming op het lokale wegennet is gewaarborgd. In het verkeersmodel zijn alle ruimtelijke plannen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, opgenomen. Concreet zijn de tramverbinding, de A2-tunnel, de nieuwe Noorderbrug, de gewijzigde Belvédère-ontwikkeling en de autonome ontwikkelingen rondom verkeer en vervoer voor het prognosejaar 2020 meegenomen. De beoordeling is gemaakt aan de hand van de I/C-waarden (intensiteit/capaciteit-verhouding) van wegvakken uit het gemeentelijk verkeersmodel 2007-2020. Ten opzichte van de referentiesituatie is te zien dat nauwelijks tot geen sprake is van een wijziging van de verkeers-intensiteiten. De infrastructurele aanpassingen, die noodzakelijk zijn voor de inpassing van de tram, hebben dan ook geen invloed op de doorstroming van het verkeer.

Ten aanzien van geluid: de tram is beoordeeld op het aspect geluid. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met een tram met elektrische aandrijving. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van de trambaan (daar waar bundeling met wegen plaatsvindt) niet leidt tot relevant hogere geluidsbelastingen. De maximale toename bedraagt maximaal 1 dB. Dit betekent dat er op geen enkele geluidgevoelige bestemming, zoals wonen, sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en het vervolgens niet nodig is om geluidmaatregelen te treffen.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 4.

- A. Reclamant geeft aan dat in het bestemmingsplan 'Oevers en jaagpaden Zuid-Willemsvaart' de gebieden van de jaagpaden zijn bestemd zijn voor wonen (op het water). Door het opnemen van deze bepalingen lijkt het plausibel om deze woonomgeving ook mee te nemen in het MER.

Reactie:

Bij het beoordelen van de milieueffecten in het MER zijn de effecten op de woonomgeving in totaliteit, inclusief de woonarken meegenomen.

- B. Reclamant geeft vervolgens aan dat de woonbootbewoners worden beschouwd als 'normale woningen', maar als het de gemeente niet uitkomt of extra moet investeren om verantwoordelijk op te treden naar zijn inwoners, zich beroept op de Wet geluidhinder. In deze situatie is het volgen van de wet vluchten voor verantwoordelijkheden en wordt dit gezien als het onverantwoord uitvoeren van een bestuursfunctie. De betreffende situatie niet toetsen en onderzoeken op overlast, die de ingebruikname van de spoorlijn als tramverbinding met zich mee zal brengen, is discriminatie van de inwoners van Maastricht op grond van hun woonwijze. Het woongenot zal waarschijnlijk ernstig worden aangetast en dit zal ook ten koste gaan van de gezondheid.

Reactie:

Zoals onder A aangegeven, zijn de woonarken, bij het beoordelen van de milieueffecten in het MER, meegenomen.

Meer specifiek is in het kader van het MER de volgende analyse gemaakt. De betreffende woonarken liggen nabij het bestaande goederenspoor. Voor het berekenen van de geluidsbelasting van het medegebruik van de tram op dit goederenspoor is de Wet modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds (vaak aangeduid als Swung-1) van toepassing, die per 1 juli 2012 samen met de daarop gebaseerde regelgeving van kracht is geworden. Met deze wetgeving is een heel nieuw hoofdstuk in de Wet milieubeheer opgenomen (hoofdstuk 11). Hierin zijn regels en normen beschreven die in acht genomen dienen te worden bij een wijziging van een hoofdspoorweg die is opgenomen op de geluidplafondkaart. Dit goederenspoor is als zodanig opgenomen op de geluidplafondkaart. Bij de berekening van de geluidbelasting wordt in dat kader geen gebruik gemaakt van de gevels van woningen, maar wordt gerekend met referentiepunten van het geluidproductieplafond (GPP) behorende bij deze spoorlijn. De GPP's zijn echter op een hele lage (niet realistische intensiteit van 1 eenheid/bak per 10 uur) vastgesteld. Uit de rekenresultaten op de referentiepunten blijkt dat er een overschrijding van de GPP's aanwezig is. In overleg met Prorail worden de GPP's verhoogd.

Daarnaast zijn er berekeningen uitgevoerd voor de woningen/woonarken die het dichtst langs het goederenspoortracé liggen. Hieruit blijkt dat er voor geen enkele woning/woonark een hogere geluidsbelasting is berekend dan de wettelijke voorkeurswaarde van 55 dB. Ook voor de woonarken aan Jaagpad-West zijn geen overschrijdingen aanwezig. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is 55 dB een aanvaardbaar geluidsniveau.

- C. De waarde van de woonark zal in waarde verminderen door het intensieve gebruik van de spoorlijn, zeker als er geen geluidwerende maatregelen worden genomen. Reclamant pleit voor een geluidwal om hen te beschermen tegen de overlast.

Reactie:

Uit de berekeningen voor woningen/woonarken die het dichtst langs het goederenspoortracé liggen, blijkt dat er voor geen enkele woning/woonark een hogere geluidsbelasting is berekend dan de wettelijke grenswaarde van 55 dB. Ook voor de woonarken aan Jaagpad-West zijn geen overschrijdingen aanwezig. Omdat er vanwege het rail- en tramverkeer geen overschrijding aanwezig is, is het niet nodig om een geluidsmaatregel, zoals bv het aanbrengen van een geluidwal, te realiseren. De geluidsbelasting mag namelijk vrijelijk toenemen tot aan de voorkeurswaarde van 55 dB.

- D. Verder is reclamant van mening dat er recht is op een financiële tegemoetkoming in de vorm van een planschadevergoeding.

Reactie: (JURIDISCH)

Op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, biedt de wet de mogelijkheid om een schadetegemoetkoming aan te vragen indien u verwacht schade te leiden als gevolg van de realisering van het voorliggende plan. Of een tegemoetkoming in de schade wordt toegekend, wordt dan specifiek onderzocht.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 5.

- A. Reclamant stelt dat de hoge en verschillende prognoses voor passagiers en aantal ritten aannames zijn die verre van realistisch zijn.

Reactie:

Anders dan reclamant claimt, betreffen de prognoses geen aannames. De Lijn heeft ten behoeve van haar businesscase prognoses gemaakt die in de besluitvorming in Vlaanderen –ondanks het feit dat er ook andere inzichten waren- stand hebben gehouden

De Lijn verwacht dat in 2020 jaarlijks ca. 3 miljoen bezoekers gebruik maken van de tramverbinding Hasselt-Maastricht. Dit zijn circa 9.000 reizigers per dag. Daarvan zijn er 4.200 reizigers per dag met een herkomst en/of bestemming in Maastricht. Ruim 3.900 reizigers passeren per tram de grens tussen Nederland en België. Het aantal reizigers dat gebruik gaat maken is in diverse onderzoeken onderzocht. Deze onderzoeken wijzen uit dat de prognose van het aantal reizigers realistisch is.

In het kader van het bepalen van de vervoerwaarde is een modelberekening gemaakt met het multimodale Gemeentelijk Verkeersmodel 2.1 (GVM 2.1) van Maastricht. Het maken van een prognose met behulp van een verkeersmodel is een erkende onderzoeksmethode.

- B. Het Markttracé zou leiden tot meer passagiers. Het is onbegrijpelijk dat het Markttracé wordt afgevoerd, zonder dat de variant van reclamant om een enkele tramlijn in het midden van de Gubbelstraat tot en met de bocht van de Boschstraat te realiseren niet nader wordt onderzocht. Die variant zou namelijk leiden tot een geluidvermindering/-reducering, fietsers kunnen hun weg in het midden van de Gubbelstraat voortzetten, behoud van de busroutes door de Gubbelstraat, het niet verplaatsen van het Minckeleersbeeld en het ongemoeid laten van de vismarkt, de inrichting van de vrijdagmarkt en de terrassen.

Reactie:

In het Beslisdocument Stadstracé Tram Vlaanderen-Maastricht (mei 2011) is geconcludeerd dat het Markt- en het Maastracé in de reizigersprognoses geen noemenswaardige verschillen laten zien. Daarbij is tevens geconstateerd dat de (rekenkundige) prognose geen rekening kan houden met de zogenaamde 'Marktbonus': het feit dat een halte op de Markt in de optiek van reizigers waarschijnlijk aantrekkelijker is dan een halte op de Maasboulevard. Voor het overige was de conclusie dat zowel het Markt- als het Maastracé beide op vervoerkundige gronden voor- en nadelen kennen, waarmee er vanuit vervoerkundige optiek geen voorkeur voor één van beide tracés bestond. Op grond hiervan kan niet worden gesteld dat het Markttracé –bewezen- tot meer reizigers zou leiden.

In het milieueffectrapport is naast het voorkeursalternatief (Maastracé) het alternatief via Gubbelstraat en Markt (Markttracé) onderzocht. Het Maastracé scoort op vervoerkundige kwaliteit (zoals beoordeeld in het MER) iets beter dan het Markttracé, het Markttracé scoort vanuit verkeersveiligheidsoptiek (menging met langzaam verkeer in een gebied met een sterke verblijfsfunctie) minder goed. Op basis van de beoordeling van diverse milieuaspecten in het MER heeft het bevoegd gezag gekozen voor het Maastracé.

Naast het onderzoek dat in het kader van het MER is uitgevoerd, dient hier tevens te worden vermeld dat de gemeente de door reclamant genoemde variant (enkelsporig via Gubbelstraat) wel degelijk in het kader van de totstandkoming van het Beslisdocument (mei 2011) heeft onderzocht en beoordeeld. Conclusies waren:

- De voor TVM benodigde boogstralen maken een exacte inpassing op de as van de Gubbelstraat op delen van de Gubbelstraat onmogelijk: het tramtracé moet al gerend (verschuivend van links naar rechts v.v.) worden ingepast;*
- Bus-, taxi- en distributieverkeer alsmede hulpdiensten kunnen als gevolg van het gerende tracé niet tegelijkertijd met een tram gebruik maken van de Gubbelstraat. Daarmee is een tram in de Gubbelstraat geen robuuste oplossing. Daarnaast speelt ook mee dat met de ligging van de rails het fietsverkeer in de Gubbelstraat hinder ondervindt van zowel tracé als een aanwezige tram. Vanwege het belang van de Gubbelstraat als fietsstraat is niet voor deze oplossing gekozen.*

- C. Een ander argument om toch voor het Markttracé te kiezen is de samenhang met de Bassinbrug. Deze brug kan bij het Markttracé verwijderd worden. Deze historische fout handhaven leidt nooit tot een geloofwaardige opwaardering van deze unieke historische omgeving.

Reactie:

De redenering van reclamant volgend had een tramtracé via de Bassinbrug geen reële variant kunnen en mogen zijn. Echter in alle voorbereidende besluitvorming ten aanzien van het project TVM is het Maastracé - ook en vooral juist door de gemeenteraad - als te onderzoeken variant genoemd en als voorkeursvariant vastgesteld.

De Bassinbrug maakt deel uit van de ontsluitingsstructuur/parkeerroute van de binnenstad. Dit is ook herbevestigd in de "Structuurvisie Maastricht 2030" (vastgesteld 29 mei 2012).

- D. In het MER worden twee totaal tegenstrijdige varianten opgevoerd.
- a. De verlengde Maasboulevard inclusief omlegging auto-ontsluiting via Sappi; Waarom reikt deze slechts tot de Frankensingel en wordt deze niet doorgetrokken tot aan de open afritten van de Noorderbrug, temeer daar er in het definitieve bestemmingsplan Noorderbrug e.o. voor de vrachtwagens van Sappi (via de Commandeurslaan) wel is voorzien in een aan-/ontsluiting. Verlengen via de Commandeurslaan ligt voor de hand. De thans voorziene op-/afritten via de Bosscherweg (achter de spoorwegovergang) zijn dan ook niet meer nodig; deze brengen een ernstige visuele aantasting, veroorzaken bovendien stevige milieu- en geluidoverlast (26.000 verkeersbewegingen) en vereisen twee (kostbare) bruggdelen over het historische water. Overigens zou de Maasboulevard veel logischer, nagenoeg rechtdoor getrokken kunnen worden (ten koste van enkele bijgebouwen van Sappi), langs het witte monumentale fabrieksgebouw, met aansluiting aan de Fransensingel en de Commandeurslaan. De bassinomgeving wordt hierdoor vergroot en kan geluidsarm 'achter glas' worden geleid. Dit alles in samenhang met het tramtracé via de markt, zoals hierboven beschreven. Dus geen Bassinbrug meer, zelfs niet voor de tram.
 - b. Een halte variant Boschstraat (arcade) met (mogelijke) verwijdering van het Mouleursgebouw. De keuze om in het noordelijk stuk Boschstraat (tussen Mouleursgebouw en de Timmerfabriek) met zijn smalle profiel 13.600 verkeersbewegingen, 2 trambanen en 2x2 fiets-/voetpaden te willen realiseren is onbegrijpelijk. Het is onbestaanbaar dat het Mouleursgebouw zou moeten verdwijnen. Het feit dat het slechts een gemeentelijk monument is en niet gelegen in het beschermd stadsgezicht mogen geen redenen zijn. Er is te weinig samenhang met de Noorderbrug/Belvédèreplannen.

Reactie:

Ad a:

De verlengde Maasboulevard via Sappi en de ten aanzien daarvan te maken afwegingen en keuzes maken geen deel uit van de scope van het project TVM. Bij de verkenning van de varianten (Koersnota) is een tracévariant via de verlengde Maasboulevard meegewogen en – beoordeeld. Vanwege het niet beschikbaar zijn van het terrein om de verlengde Maasboulevard te realiseren, is deze variant als niet reëel alternatief voor TVM afgefallen. Een tramtracé via de verlengde Maasboulevard maakt dan ook geen deel uit van het MER.

In tabel 9 is sprake van een variant 'verlengde Mabo-variant incl. omlegging auto-ontsluiting'. Zoals de tabel ook weergeeft, betreft dit een variant voor een alternatieve locatie van de halte Belvédère. In deze-variant krijgt de halte in de Boschstraat meer ruimte door het gemotoriseerd verkeer via het Sappi-terrein te laten rijden. Alle verkeer, dus inclusief tram, over het Sappi-terrein leiden vraagt om meer ruimte, waardoor enkele vitale bedrijfsonderdelen van deze papierproducent 'geraakt' worden.

Ad b:

In de variant Arcade/Mouleursgebouw wordt het Mouleursgebouw niet geamoveerd, maar wordt in het gebouw aan de straatzijde een arcade gerealiseerd. In deze arcade wordt dan een fietspad, voetpad en tramhalte gerealiseerd, waardoor meer verkeersruimte in de Boschstraat ontstaat. Bij het ontwikkelen van de plannen is rekening gehouden met de plannen Noorderbrug/ Belvédère en heeft het bevoegd gezag, mede op basis van het milieueffectrapport gekozen voor een halte binnenstedelijk in plaats van buitenstedelijk.

- E. De in de verkeerstoets TVM (10 juni 2013) bijlage 2 en in het MER (27 juni 2013) bijlage 5, gehanteerde verkeersintensiteiten en de daarbij behorende tekeningen van de huidige situatie zijn onjuist dan wel achterhaald. Er wordt geen rekening gehouden met de ca 25.900 verkeersbewegingen die vanaf de op-/afritten van de te verleggen Noorderbrug op de Bosscherweg ten noorden van de spoorlijn tot aan de kruising Boschstraat, Frontensingel, Fransensingel zullen plaatsvinden.
De hier opgenomen tabel rammelt aan alle kanten: nummers zijn verkeerd geplaatst, sommige nummers hebben betrekking op een totaal ander wegdeel, soms ontbreken nummers.

Reactie:

De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel Maastricht 2007-2020. Dit model is ten behoeve van de ontwikkeling van de tramlijn geactualiseerd en bevat, zoals eerder aangegeven, naast de tramverbinding alle overige relevante ontwikkelingen (zoals de A2-tunnel, het nieuwe Noorderbrugtracé, de gewijzigde Belvédère-ontwikkeling en de autonome ontwikkelingen rondom verkeer en vervoer voor het prognosejaar 2020).

In de tabel zijn per abuis twee verkeerde straten benoemd; nummer 3 dient Sint Maartenslaan en nummer 12 dient Boschstraat te zijn. Echter het bedoelde wegvak is juist. In de bijbehorende figuur is nummer 15 per abuis op de verkeerde weg geplaatst. Dit wordt aangepast in de rapportage.

- F. In het MER worden allerhande mitigatiemaatregelen voorgesteld. De stapelmuren langs het spoor voor o.a. de muurhagedis voldoen door de gekozen steensoort niet als overlevingsplek. Door de snelheid van de tram (70 km/u) heeft de muurhagedis geen schijn van kans om te overleven.

Reactie:

Deze mitigatiemaatregelen zijn genomen in het kader van de revitalisering van het goederenspoor. Voor onderhavig project worden, daar waar nodig, aanvullende mitigerende maatregelen getroffen. De aanvullende maatregelen worden in relatie tot en in samenhang met de projecten Belvédère en Noorderbrug in het zogenaamde Groene raamwerk uitgewerkt. De mitigatieopgave die door en als gevolg van TVM bestaat, betreft uitsluitend het mitigeren van verlies dat optreedt door de ontwikkeling van TVM.

- G. Vanwege de opstelruimte van 400 meter ten behoeve van de goederentrein moet het spoor, deels op Nederlands grondgebied, dubbelspoors worden uitgevoerd. Op deze locatie dient echter ook de randweg Smeermaas via een viaduct onder dit spoorgedeelte te worden gerealiseerd. Dit is ook opgenomen in de Albertknoopplannen. Deze ontwikkeling dient ook te worden meegenomen in het MER, inclusief de financiële gevolgen.

Reactie:

De ontwikkeling van de tramlijn maakt de realisatie van de omleidingsweg niet onmogelijk. In het MER is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen die in een planperiode van 10 jaar gerealiseerd gaan worden. Omdat er tot op heden geen planologische reservering voor de omleidingsroute heeft plaatsgevonden, kan bij de uitwerking van het project TVM niet vooruit lopen op de realisatie van een onderdoorgang. TVM streeft er naar om bij de bouw van spoorwerken maatregelen te treffen om aanleg van de randweg op een zodanige wijze mogelijk te maken dat het spoor en het spoorverkeer geen of beperkt hinder van de bouw van de weg ondervindt. Daartoe dient een definitief en onomkeerbaar besluit ten aanzien van realisatie van de omleidingsroute te zijn genomen.

- H. Het is merkwaardig dat uitgegaan wordt van een treinlengte van 400 meter voor de goederentrein terwijl de Railport Lanaken is gebaseerd op een economische treinlengte van 600 meter.

Reactie:

ProRail stelt als eis dat treinen van en naar Lanaken maximaal 400 meter lang mogen zijn. Deze eis vloeit voort uit specificaties van de in Nederland aanwezige spoorinfrastructuur. Deze laatste is bepalend, niet de nuttige opstellengte op de terminal.

- I. Het eindpunt van de tram voor De Colonel is absoluut niet duurzaam en toekomstbestendig, aangezien het uiteindelijk 'noodzakelijk' is het tramtracé te verlengen tot aan de Universiteitscampus/AZM. Dit doortrekken is uitsluitend mogelijk via de Wilhelminasingel-Avenue Ceramique en Limburglaan etc. en niet langs het bestaande spoor.

Reactie:

Gegeven alle functies die op het Stationsplein een plaats moeten krijgen en de technische specificaties van de traminfrastructuur, is de gekozen haltlocatie de enige mogelijke. De ambitie bestaat om de tramverbinding in een tweede fase door te trekken naar Randwyck Anders dan reclamant stelt, is een tracé via de Wilhelminasingel zeker niet de enige mogelijke variant en zelfs eerder onwaarschijnlijk:

- *Een tramtracé via de Wilhelminasingel kent ten aanzien van het kruispunt Wilhelminasingel – Stationsstraat dezelfde vraagstukken zoals beschreven in bijlage 4 (pagina 172) van het MER;*
- *Gegeven het tracé door de Sint Maartenslaan vereist een doortrekking van de tram naar Randwyck via de Wilhelminasingel een tramhalte op het huidige busstation. Zoals aangegeven is de voorziene haltlocatie bij de Colonel de enige mogelijke: ruimtelijke omstandigheden in combinatie met de functionele en gebruikseisen vanuit het busstation en de tramexploitatie maken het onmogelijk een tramhalte te realiseren ter plaatse van het huidige busstation.*

Los van de inhoudelijke invulling van het tracé naar Randwyck geldt voor het project TVM de eis dat fase 1 een toekomstige doortrekking naar Randwyck niet onmogelijk mag maken. De halte bij het station en de te realiseren tailtrack voldoet aan deze eis. Daarmee is niet duidelijk op basis waarvan reclamant stelt dat doortrekking niet mogelijk zou zijn.

- J. Het gebruik van tropisch hardhouten bilzen bij de goederenterminal is niet aanvaardbaar.

Reactie:

De goederenterminal ligt op Belgisch grondgebied en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan voor de realisatie van de tramlijn. De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- K. Bij de aanleg respectievelijk in hergebruik nemen van een deel van het spoorgedeelte in België is het natuurbelang met voeten getreden. Delen zijn platgebrand ten koste van vogels, vossen en dassen. Hoe duurzaam zal de verdere aanleg zijn. De gemeente Maastricht mag haar ogen hier niet voor sluiten.

Reactie:

Het Belgisch grondgebied maakt geen deel uit van het bestemmingsplan TVM. De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- L. Het is typisch dat de gemeente dit belangrijke bestemmingsplan gedurende de vakantieperiode ter inzage legt.

Reactie:

Het moment van publiceren van het bestemmingsplan heeft te maken met de noodzakelijke vaststelling van het plan eind 2013. Het is wettelijk niet verboden om tijdens de vakantieperiode te publiceren. Een termijn van 6 weken biedt volgens de wetgever voldoende ruimte tot het indienen van zienswijzen.

De gemeente is de burgers tegemoet gekomen door op 4 juli 2013 een informatieavond te organiseren en het plan bijna 7 weken ter inzage te leggen (15 juli t/m 30 augustus 2013, tot en met twee weken na de zomervakantie in Limburg). Dit terwijl de wettelijke termijn 6 weken bedraagt.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 5E, deze is gegrond en leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 6.

- A. Reclamant vraagt zich af wat de doelgroep is? Reclamant heeft in deze procedure geen overtuigend verhaal over noodzaak voor deze railverbinding gevonden. Hoofdgroepen voor zulke railverbindingen zouden forenzen en scholieren/studenten zijn zoals elders. Dat is niet zo tussen Hasselt en Maastricht. Voor winkelend publiek zijn Hasselt en Maastricht ieder voor de eigen streek ruimschoots goed geoutilleerd. Welke doelgroepen blijven dan over?

Reactie:

Reclamant stelt dat hoofdmotieven om gebruik te maken van openbaar vervoer forenzen en scholieren/studenten zijn. In zijn algemeenheid is dit een juiste en terechte constatering. De stelligheid waarmee vervolgens wordt beweerd dat dit niet het geval is op de verbinding Hasselt – Maastricht en de verdere veronderstelling die hier uit spreekt dat er geen doelgroep voor de tramverbinding is, is echter te kort door de bocht.

Voor het overige is het zo dat, zoals eerder aangegeven, de doelgroep voor de tramverbinding niet uitsluitend bestaat uit of wordt bepaald door de huidige reizigersaantallen op de huidige openbaar vervoerverbindingen tussen Hasselt en Maastricht. De functie van de tramverbinding in het gehele openbaar vervoernetwerk van Belgisch Limburg (maar ook de Euregio) en de prognose van het aantal reizigers geeft exploitant De Lijn het vertrouwen en vormt aanleiding om de tramverbinding tot stand te willen brengen.

De veronderstelling dat winkelsteden zelf voldoende geoutilleerd zijn om te voorzien in behoeften van het winkelend publiek en dat om die reden geen verbindingen tussen steden wenselijk of noodzakelijk zijn, houdt geen stand. Maastricht staat in de (Nederlandse) top drie van bestemmingen voor dagtrips, mede met als doel 'winkelen'. Bezoekers aan Maastricht hebben ongetwijfeld op hun herkomstadres eveneens de beschikking over goed geoutilleerde winkelvoorzieningen zodat niet kan worden gesteld dat een reismotief 'winkelen' uitsluitend op functionele gronden, vanwege het ontbreken van eigen voorzieningen, tot stand komt.

- B. Bovendien zijn er weinig haltes tussen Belvédère en het station Maastricht. Er is slechts 1 tussenhalte (Markt voor Markttracé en Hasseltkade voor Maastracé). Het is zinvoller om een (stop)trein te nemen. De rails liggen er allang en ook nog gereviseerd.

Reactie:

De Lijn heeft, als initiatiefnemer van het Spartacusplan, in het verleden een afweging met betrekking tot systeemkeuze (tussen trein en tram) gemaakt. Deze afweging heeft geleid tot een invulling van het Belgische deel van de verbinding met behulp van een tram, mede als gevolg van het feit dat de NMBS (als enige bevoegde partij om in België treinverbindingen te exploiteren) niet geïnteresseerd was/is in het realiseren van een treinverbinding. Op basis hiervan is wel een initiatief gekomen voor de totstandkoming van een tramverbinding en geen initiatief tot het realiseren van een treinverbinding. De intenties met betrekking tot, voorbereiding van en besluitvorming over een railverbinding naar Hasselt gaan uit van en koersen op het realiseren van een tramverbinding. Een tram- of treinverbinding via de spoorbrug valt dienstregelingstechnisch niet zonder aanvullende infrastructurele maatregelen in te passen, waarbij opgemerkt wordt dat de tramverbinding via de spoorbrug (zoals aangegeven in andere zienswijzen) eveneens om andere redenen niet mogelijk is (zie bijlage 4 MER).

Los van het voorgaande: de conclusie dat wat betreft het aantal haltes bij een tram- of treinvariant de centrumbediening door de tram niet zinvol is, onderschrijven wij niet. Redenen hiervoor zijn:

- Het niet rechtstreeks bedienen van het centrum van Maastricht betekent voor reizigers uit en naar Vlaanderen een langere reistijd en een overstap (van trein op bus v.v. op station Maastricht) dan met de tram mogelijk is. Dit is een duidelijk andere (mindere) kwaliteit van de voorziene verbinding, ongeacht het feit dat het centrum van Maastricht slechts één halte heeft (zoals reclamant stelt);*
- In het lokale mobiliteitsbeleid van de gemeente Maastricht zet de gemeente sterk in op het beperken van autogebruik van en naar het centrum. Als alternatief biedt de gemeente aan de randen van de stad P+R-voorzieningen aan. Deze functionaliteit ontstaat ook op de tramhalte in Lanaken. Een succesvoorwaarde voor dit beleid is evenwel dat reizigers die gebruik maken van deze mogelijkheid een aansluitende openbaar vervoerverbinding naar het centrum hebben. De tram voorziet hier wel in, een treinverbinding doet dat niet of althans met een minder kwaliteit (zie hiervoor).*

- C. Het voorgestelde Maastracé is geen verbetering voor de kwaliteit van het Bassin als passantenhaven. In 2001 is het Bassin weer als passantenhaven gaan functioneren. Het Bassin zou met zijn kadekelders en veemhuizen ook als economische trekker functioneren (katalysator voor stadsontwikkeling). Echter functie en kwaliteit zijn momenteel slecht door de aanwezigheid van de verkeersbrug over het Bassin. Door het extra bestemmen van deze brug voor een tramverbinding zal deze kwaliteit zeker niet verbeteren, maar nog verder achter uithollen. Daarom zou het Markttracé een minder slechte keuze zijn.

Reactie:

De Bassinbrug maakt deel uit van de ontsluitingsstructuur/parkeerroute van de binnenstad. Dit is ook herbevestigd in de "Structuurvisie Maastricht 2030" (vastgesteld 29 mei 2013).

- D. Een andere reden voor het Markttracé is dat trampassagiers een korte loopafstand willen naar de winkels, het werk of de opleiding. Dat is in het centrum. Dus een grote halteplaats is op de Markt gewenst en makkelijk te realiseren. Voor deze passagiers is de Hasseltkade een "nowhere".

Reactie:

In het Beslisdocument Stadstracé Tram Vlaanderen-Maastricht (mei 2011) is geconcludeerd dat het Markt- en het Maastracé in de reizigersprognoses geen noemenswaardige verschillen laten zien. Daarbij is tevens geconstateerd dat de (rekenkundige) prognose geen rekening kan houden met de zogenaamde 'Marktbonus': het feit dat een halte op de Markt in de optiek van reizigers waarschijnlijk aantrekkelijker is dan een halte op de Maasboulevard. Voor het overige was de conclusie dat zowel het Markt- als het Maastracé beide op vervoerkundige gronden voor- en nadelen kennen, waarmee er vanuit vervoerkundige optiek geen voorkeur voor één van beide tracés bestond. Op grond hiervan kan niet worden gesteld dat het Markttracé –bewezen- tot meer reizigers zou leiden. Het verschil in loopafstanden tussen een halte op de Markt of op de Maasboulevard is inderdaad aanwezig, maar verschilt niet zodanig dat er sprake is van een substantieel andere kwaliteit voor reizigers. Daarnaast zijn er meerdere redenen dan uitsluitend het verschil in loopafstand van de halte naar het centrum op grond waarvan de afweging tussen Markt- en Maastracé heeft plaatsgevonden en de keuze is gemaakt om het Maastracé als voorkeur aan te wijzen.

- E. Er is nog een ander alternatief voor de tram of stoptrein of lightrail, namelijk voorbij de spoorovergang Bosscherweg onder de Noorderbrug aftakken, over het voormalige slachthuissterrein, over de Commandeurslaan om bij de brug van Sluis 20 aan te sluiten op de Van Hasseltkade.

Reactie:

De verlengde Maasboulevard via Sappi en de ten aanzien daarvan te maken afwegingen en keuzes maakt geen deel uit van de scope van TVM. Bij de verkenning van de varianten (Koersnota) is een tracévariant via de verlengde Maasboulevard meegewogen en – beoordeeld. Vanwege het niet beschikbaar zijn van het terrein om de verlengde Maasboulevard te realiseren, is deze variant als niet reëel alternatief voor TVM afgevallen. Een tramtracé via de verlengde Maasboulevard maakt dan ook geen deel uit van het MER.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 7.

- A. Reclamant geeft aan dat het bouwplan voor trambaan met halte aan de Van Hasseltkade op nog geen 8 meter van de woning komen en dat het bouwplan leidt tot aantasting van het woongenot.
In de nieuwe situatie is er vanaf de tramhalte inkijk in de woning en wordt het een stuk drukker voor de woning. De wachtende passagiers betekenen een enorme inbreuk op de bestaande situatie en een ernstige aantasting van de privacy van reclamant.
Tevens wordt het uitzicht belemmerd, vanwege uitzicht op de halte. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor reclamant een onaanvaardbare beperking.

Reactie:

De gemeente is zich er van bewust dat de realisatie van de tramhalte kan leiden tot een verminderd gevoel van privacy. De afstand tussen de gevelwand en het perron van de tramhalte bedraagt ca. 13.50 meter. Deze zone is opgebouwd uit een trottoir, een parkeer-/ laad- en losstrook, een fietsstrook, de rijbaan en de trambaan.

- B. Gezien de geringe afstand van bouwplan tot woning, vreest reclamant veel geluidsoverlast. Zo leidt de komst van het bouwplan tot een toename van wachtende en in- en uitstappende passagiers gedurende de ochtend tot laat in de avond met geluidsoverlast van dien.

Reactie:

De mogelijke geluidshinder/overlast van passagiers die ontstaat bij een (tram)halte, valt niet onder de Wet geluidhinder. Ook is er geen andere geluidwetgeving op haltes van toepassing. Lawaai of hinder van passagiers laat zich niet kwantificeren. Er kan op voorhand niet worden bepaald of er geluidsoverlast zal plaatsvinden en hinder wordt ondervonden van de halte. Wel geldt natuurlijk dat iedereen die in de openbare ruimte aanwezig is (dus ook bij een halte), de openbare orde niet mag verstoren.

- C. De halte zorgt wellicht voor een toename van licht in de omgeving. Reclamant verwacht hiervan hinder te ondervinden.

Reactie:

De gemeente is zich er van bewust dat de realisatie van de tramhalte kan leiden tot een toename van licht.

- D. De woning van reclamant is een monument. Reclamant vreest dat de aanleg van de trambaan en de halte de constructie van de woning aantasten. Daarnaast wordt gevreesd dat het remmen en optrekken van de tram bij de halte voor zijn woning voor trillingsschade zorgen.

Reactie:

De ondergrond van Maastricht bestaat uit relatief stijve grondlagen (voornamelijk zand, klei en grind op kalksteen). Dit heeft een beperkend, en daarmee gunstig effect op de trillingsniveaus bij de bron en zorgt er bovendien voor dat de trillingen met toenemende afstand tot de bron snel uitdempen. Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

- E. Reclamant vreest dat de waarde van de woning verminderd door de aanleg van de tramhalte. Reclamant is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Er wordt gesteld dat de bouw zorgt voor een zodanig waarde verminderend effect op de omringende onroerend goed zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Reactie:

Op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, biedt de wet de mogelijkheid om een schadetegemoetkoming aan te vragen indien u verwacht schade te leiden als gevolg van de realisering van het voorliggende plan. Of een tegemoetkoming in de schade wordt toegekend, wordt dan specifiek onderzocht.

- F. De gemeente dient volgens de wet een goede ruimtelijke ordening na te streven. Dit houdt onder meer in dat gedegen onderzoek moet plaatsvinden naar alternatieve locaties. Dit is niet gebeurd en uit de stukken komt ook niet naar voren waarom de halte precies op deze plek moet komen. Wellicht is dit de beste plek voor passagiers, maar niet voor reclamant en andere omwonenden. De gemeente dient de belangen zorgvuldig af te wegen. In de aanloop naar deze procedure zijn diverse andere trajecten door omwonenden aangedragen, maar daar is nooit concreet op ingegaan.

Reactie:

Reclamant stelt dat:

- *Er onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieve locaties (naar haltes);*
- *Er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieve tracés.*

Ten aanzien van de locatie van de halte op de Maasboulevard:

Gegeven de keuze voor het tracé via de Maasboulevard is bezien op welke locatie inpassing van de halte mogelijk is. Belangrijke aspecten bij de situering van een tramhalte zijn de noodzakelijke lengte van het perron, de verplichte rechtstanden voor en na een perron, de minimale boogstralen voor een tramtracé, de maten van overgangsbogen en de goede bereikbaarheid voor reizigers. Op basis van deze aspecten is binnen het Maastracé, in de nabijheid van de bestaande centrumhalte voor het busverkeer, de halte op de Van Hasselkade naast de tunnel de meest geschikte en enige mogelijke locatie.

Ten aanzien van onderzoeken naar de alternatieve tracés:

Reeds vanaf 2008 zijn in een trechteringsproces verschillende tracévarianten onderzocht, afgewogen en op basis van geschiktheid of ongeschiktheid verder meegenomen of afgefallen. Het MER bevat een weergave van de tracés zoals die, op basis van in het verleden verrichte onderzoeken, kunnen worden aangemerkt als reële varianten. Daarnaast bevat het MER beschrijvingen en argumenten waarom andere tracés geen reële varianten zijn. Gegeven de uitgebreide historie van onderzoeken, de veelheid aan varianten en de besluitvorming over deze varianten via het genoemde trechteringsproces houdt de bewering dat door omwonenden aangedragen andere trajecten, voor zo ver deze overeenkwamen met de verworpen varianten, niet zijn onderzocht, geen stand. Voor zo ver aangedragen varianten buiten alle onderzochte varianten vallen, menen wij te mogen stellen dat deze op voorhand niet voldoen aan de eisen en randvoorwaarden die met betrekking tot het project gelden en daarmee op voorhand als niet reële variant dienen te worden betiteld.

- G. Reclamant hecht eraan om nu via deze weg een alternatief voor te leggen. Reclamant wil het liefst dat het traject over de Markt gaat lopen. Dit is voor toeristen ook een betere uitstaphalte dan aan de Van Hasselkade. Als dat niet tot mogelijk en/of wenselijk is, dan stelt reclamant voor om de trambaan aan de andere zijde van de weg te laten lopen. Daar kunnen toch gewoon 2 trambanen naast elkaar lopen? Aan die zijde van de weg zijn ook geen woningen gelegen en daar is dus veel minder overlast te verwachten. Reclamant verzoekt met klem om de alternatieven nog eens goed onder de loep te nemen.

Reactie:

De afweging tussen Markt- en Maastracé heeft in het MER plaatsgevonden. Op basis van de onderzochte aspecten heeft het Maastracé de voorkeur. Het opnieuw onderzoeken van beide varianten leidt bij ongewijzigde omstandigheden niet tot een keuze voor een andere, door reclamant gewenste, variant.

Het alternatief om de tramhalte aan de oostzijde van de tunnelmond (tussen tunnel en Maaskade) te realiseren is niet mogelijk. Constructieve randvoorwaarden in combinatie met het feit dat de Maaskade een waterbergende functie heeft, sluiten uit dat het tracé en/of de halte buiten de bestaande verkeersruimte wordt gerealiseerd. Een tweezijdige halte valt daarmee niet in te passen. Voor het overige zou een halte op de voorgestelde locatie op spoortechnische en verkeerskundige inpassingsvraagstukken stuiten. Het eerste in relatie tot de Wilhelminabrug (helling van het spoor, combinatie van horizontale en verticale boog, constructie van de Wilhelminabrug), het tweede in relatie tot het kruispunt Maasboulevard – Maastrichter Grachtstraat (tram richting station moet over een druk bereden kruispunt 'oversteken', verkeerskundige functionaliteit van de koppeling met de busbaan ter plaatse - die ook in stand moet worden gehouden - gaat verloren; één en ander compliceert dit in de verkeersdoorstroming en verkeerslichtenregeling toch al ingewikkelde kruispunt nog veel meer).

- H. Daarnaast wordt een aantal oude, waardevolle bomen gekapt omdat het tracé hier moet komen te liggen. Het is erg zonde om die bomen te kappen als de trambaan ook ergens anders kan lopen.

Reactie:

Bij het vervaardigen van het trambaanontwerp is maximaal rekening gehouden met de stedelijke omgeving waarbinnen de trambaan komt te liggen. Echter bij het ontwerpen van een trambaan spelen nog enkele zeer belangrijke aspecten een rol, zoals rechtstanden, de minimale boogstralen en de maten van overgangsbogen. Op sommige plekken in de stad betekent dit dat er bomen gekapt dienen te worden. Na de aanleg van de tramlijn worden weer nieuwe bomen geplant.

- I. Tot slot vraagt reclamant zich af of er wel vanuit reizigersoogpunt echt een behoefte en een noodzaak bestaat voor dit prestigieuze project. Zijn alle miljoenen die dit project gaat kosten wel de investering waard. In alle stukken wordt gewezen op de studenten die gebruik maken van het traject. De tijdsbesparing ten opzichte van de bus is vrij groot, maar is dit noodzakelijk voor de economie van Maastricht. Zullen er meer studenten komen als de trambaan er ligt. Reclamant verzoekt de raad om de plannen ook vanuit een ander gezichtspunt te bekijken en niet alleen als een 'mooi plan', maar ook als 'is dit echt al dat geld waard in de tijd waarin we nu leven'.

Reactie:

De tram veel meer doelen dan uitsluitend de openbaar vervoerstructuur of economie in Maastricht. Exploitant De Lijn verwacht dat het aantal reizigers van, naar en in Maastricht meer dan afdoende is om een tramverbinding te realiseren, waarbij wordt aangetekend dat de doelgroep 'student' weliswaar voor de tramverbinding van belang is, maar zeker niet de enige doelgroep is waarvoor de verbinding wordt gerealiseerd.

De gemeente Maastricht deelt de kwalificatie 'prestigeproject' niet.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 7D, deze is gegrond en leidt tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose.

Reclamant 8.

- A. Reclamant geeft aan dat de trambaan is gepland voor de deur en verwacht hier veel overlast en hinder van. Dit zal het woongenot aanzienlijk beperken. In het geval de gemeente de ontwikkelingen doorzet, wordt een planschade-procedure gestart.

Reactie: (JURIDISCH)

Op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, biedt de wet de mogelijkheid om een schadetegemoetkoming aan te vragen indien u verwacht schade te leiden als gevolg van de realisering van het voorliggende plan. Of een tegemoetkoming in de schade wordt toegekend, wordt dan specifiek onderzocht.

- B. De panden zijn rijksmonumenten. Verwacht wordt dat het langsrijden van een zo zwaar voertuig de panden flinke schade kan toebrengen.

Reactie:

De ondergrond van Maastricht bestaat uit relatief stijve grondlagen (voornamelijk zand, klei en grind op kalksteen). Dit heeft een beperkend, en daarmee gunstig effect op de trillingsniveaus bij de bron en zorgt er bovendien voor dat de trillingen met toenemende afstand tot de bron snel uitdempen. Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

- C. Ook de geluidsoverlast zal aanzienlijk zijn. Dit wordt zowel door wachtende en uitstappende passagiers als door het voertuig zelf veroorzaakt. Het woongenot, de afgelopen jaren ook al ernstig in het gedrang door alle drugsoverlast, zal hierdoor opnieuw verminderen.

Reactie:

De elektrische tram vervangt enkele buslijnen. Het gaat hierbij weliswaar om een ander geluid, maar uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van de trambaan (daar waar bundeling met wegen plaatsvindt) niet leidt tot relevant hogere geluidsbelastingen. De maximale toename bedraagt maximaal 1 dB. Dit betekent dat er op geen enkele geluidgevoelige bestemming, zoals wonen, sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en het vervolgens niet nodig is om geluidmaatregelen te treffen.

De gemeente is zich ervan bewust dat er geluidseffecten kunnen optreden op de halte, maar dat hoort ook bij de stedelijke dynamiek van de binnenstad. De mogelijke geluidshinder/overlast van passagiers die ontstaat bij een (tram)halte, valt echter niet onder de Wet geluidhinder. Ook is er geen andere geluidwetgeving op haltes van toepassing. Lawaai of hinder van passagiers laat zich niet kwantificeren. Er kan op voorhand niet worden bepaald of er geluidsoverlast zal plaatsvinden en hinder wordt ondervonden van de halte. Wel geldt natuurlijk dat iedereen die in de openbare ruimte aanwezig is (dus ook bij een halte), de openbare orde niet mag verstoren.

- D. Reclamant vraagt zich af of de gemeente Maastricht het belang van het beschermde stadsgezicht, dat een belangrijk deel van de woningen aan de Van Hasseltkade zijn, wel voldoende in de planvorming heeft meegenomen. Dit beschermde stadsgezicht is zeker ook vanuit de uitstraling die dit voor Maastricht betekent, van groot economisch belang voor de stad.

Reactie:

Bij het maken van de ontwerpen voor de inpassing van de traminfrastructuur zijn de effecten op het stadsgezicht, zoals ook in het MER aangegeven, betrokken. Specifiek met betrekking tot de keuze voor het Maastracé heeft daarbij meegespeeld dat de Maasboulevard in de huidige situatie een sterke verkeersfunctie met dienovereenkomstig gebruik heeft waarbij de inrichting veel ten behoeve van het verkeer gerealiseerde verticale elementen (verkeerslichten, lichtmasten, slagbomen (in doorgaans

geopende toestand) voor de tunnel) kent. Tegen deze achtergrond zal de inpassing van de tram een minder vergaande impact hebben op het stadsgezicht.

- E. Ook de oude platanen aan de Maasboulevard zouden moeten worden gerooid. Reclamant vindt dat gezien de toch al hoge belasting van het milieu voor de deur heel erg spijtig. Zeker als er nog alternatieven zijn waarbij de bomen kunnen worden behouden.

Reactie:

Bij het vervaardigen van het trambaanontwerp is maximaal rekening gehouden met de stedelijke omgeving waarbinnen de trambaan komt te liggen. Echter bij het ontwerpen van een trambaan spelen nog enkele zeer belangrijke aspecten een rol, zoals de minimale boogstralen en de maten van overgangsbogen. Op sommige plekken in de stad betekent dit dat er bomen gekapt dienen te worden. Na de aanleg van de tramlijn worden weer nieuwe bomen geplant.

- F. Zijn er geen alternatieven? In het verleden is al een aantal keren een discussie gevoerd of het inzetten van een tram in een kleine gemeente als Maastricht wel rendabel te maken is. De betrekkelijk geringe tijdsinstroom op het traject Hasselt-Maastricht zal het aantal passagiers naar stellige overtuiging net zodanig vergroten dat er ooit sprake zal zijn van een rendabele exploitatie.

Reactie:

Reeds vanaf 2008 zijn in een trechteringsproces verschillende tracévarianten onderzocht, afgewogen en op basis van geschiktheid of ongeschiktheid verder meegenomen of afgefallen. Het MER bevat een weergave van de tracés zoals die, op basis van in het verleden verrichte onderzoeken, kunnen worden aangemerkt als reële varianten. Daarnaast bevat het MER beschrijvingen en argumenten waarom andere tracés geen reële varianten zijn. Gegeven de uitgebreide historie van onderzoeken, de veelheid aan varianten en de besluitvorming over deze varianten via het genoemde trechteringsproces houdt de bewering dat door omwonenden aangedragen andere trajecten, voor zo ver deze overeenkwamen met de verworpen varianten, niet zijn onderzocht, geen stand. Voor zo ver aangedragen varianten buiten alle onderzochte varianten vallen, menen wij te mogen stellen dat deze op voorhand niet voldoen aan de eisen en randvoorwaarden die met betrekking tot het project gelden en daarmee op voorhand als niet reële varianten dienen te worden betiteld.

De alternatievenafweging is onderwerp van de NRD en het MER. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om varianten wel of niet mee te nemen staan hierin ook verwoord.

Ten aanzien van de rentabiliteit van een tram in Maastricht: het is niet de vraag of een tram in de stad Maastricht rendabel is, het is de vraag of de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht tegen maatschappelijk verantwoorde kosten kan worden gerealiseerd en voldoende baten genereert om realisatie te verantwoorden. De uitgevoerde maatschappelijke kosten baten-analyse laat zien dat dit het geval is en heeft mede de basis gevormd voor de (Nederlandse) besluitvorming tot realisatie van de verbinding.

De gemeente deelt de overtuiging dat een reistijdswinst tussen Hasselt en Maastricht van 32 minuten (op een totale reistijd met het openbaar vervoer van 71 minuten) betrekkelijk gering is, niet.

- G. Overigens lijkt voor een zo ingrijpende verandering als het aanleggen van een compleet nieuwe tramverbinding een veel intensiever overleg met de burgers dan nu heeft plaatsgevonden voor de hand te liggen.

Reactie:

Aan de realisatie van de tramverbinding wordt sinds 2007 gewerkt. In de periode tot nu toe zijn op verschillende momenten informatie- en consultatieavonden gehouden en deelbesluiten genomen. Specifiek met betrekking tot de tracékeuze in 2011 en de uitwerking van het voorkeurstacé in 2012 is de publiekscommunicatie geïntensiveerd. De gemeente deelt de stelling dat een veel intensiever overleg met burgers had kunnen (of moeten) plaatsvinden, niet.

- H. Daarbij komt dat er meer voor de hand liggende tracés te bedenken zijn. Als het dan echt de bedoeling is de reizigers in het stadscentrum te kunnen laten uitstappen is de Markt een meer centrale plaats. Ook de optie om beide trambanen aan de Maaszijde te situeren, zou veel minder afbreuk doen aan de omgeving dan in het nu voorgedragen alternatief over de Van Hasselkade. De optie om de tram over de oude spoorbrug over de Maas naar het station te leiden, lijkt ons economisch gezien veel beter te realiseren.

Reactie:

Bij het maken van de ontwerpen voor de inpassing van de traminfrastructuur zijn de effecten op het stadsgezicht, zoals ook in het MER aangegeven, betrokken. Specifiek met betrekking tot de keuze voor het Maastracé heeft daarbij meegespeeld dat de Maasboulevard in de huidige situatie een sterke verkeersfunctie met dienovereenkomstig gebruik heeft waarbij de inrichting veel ten behoeve van het verkeer gerealiseerde verticale elementen (verkeerslichten, lichtmasten, slagbomen (in doorgaans geopende toestand) voor de tunnel) kent. Tegen deze achtergrond zal de inpassing van de tram een minder vergaande impact hebben op het stadsgezicht.

- I. Als de gemeente toch persisteert in de uitvoering van dit plan zijn er naar mening van de reclamant aanpassingen mogelijk die het plan verbeteren.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het mogelijk maken van de trambaan. De verdere vormgeving en uitvoering van de trambaan is en wordt in een separaat traject uitgewerkt, waarbij in 2012 diverse consultatieronden zijn georganiseerd voor burgers en belanghebbenden en een ieder in de gelegenheid werd gesteld om mee te denken en reacties kenbaar te maken bij het vervaardigen van het referentieontwerp.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 8B, deze is gegrond en leidt tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose.

Reclamant 9.

- A. Reclamant geeft aan dat op grond van de vooroverlegreactie de dubbelbestemming "waterstaat-stroomvoerend rivierbed" is opgenomen. Hierin wordt een onderscheid gemaakt naar bouw- en gebruiksregels. Voor activiteiten in het stroomvoerend regime is het relevant of sprake is van riviergebonden, dan wel niet-riviergebonden activiteiten. Verzocht wordt om de algemene voorwaarden uit de Beleidsregels grote rivieren ook te hanteren bij de bouwregels.

Reactie:

De ontwikkeling van de trambaan vindt plaats op de Wilhelminabrug. Deze is gelegen boven het stroomvoerend regime van de Maas. Ten behoeve van tram vinden er geen bouwactiviteiten plaats in het stroomvoerend regime. Voor de volledigheid worden de algemene voorwaarden uit de Beleidsregels overgenomen bij de bouwregels.

- B. Tevens wordt opgemerkt dat ook aanlegactiviteiten vergunningplichtig kunnen zijn in het kader van de Waterwet. Aangezien hierbij een toetsing aan de Beleidsregels aan de orde is, wordt verzocht ook deze aan de planregels te koppelen.

Reactie:

De planregels worden aangevuld met een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Hierin worden ook de beleidsregels meegenomen.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt gevolgd en geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 10.

- A. Reclamant is voorstander van de status Culturele Hoofdstad 2018 en ook van de daarbij onontbeerlijke openbaar vervoerverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Daarbij worden echter kanttekeningen geplaatst met betrekking tot de uitvoering. De tramverbinding moet grotendeels nieuw worden aangelegd. Infrastructuur betekent het openbreken van deels pas gerealiseerde aanleg (zoals het Stationsplein). Straten zullen voorzien moeten worden van rails en er zal een bovenleiding geplaatst moeten worden. Dit brengt kapitaalvernietiging en bijbehorende milieubelasting met zich mee. Een periode van 2 jaar zit Maastricht in stof en lawaai naast oponthoud en wegomleggingen.

Reactie:

Het realiseren van welk project dan ook in een stedelijke omgeving leidt altijd tot een bepaalde mate van overlast. Via de met de aannemer te maken afspraken over bouwfaserings- en –uitvoering wordt deze overlast geminimaliseerd. De stelling dat infrastructurele werken kapitaalvernietiging en milieubelasting met zich meebrengt alsmede de stelling dat Maastricht gedurende een periode van twee jaar in stof en lawaai zit en daarnaast oponthoud en wegomleggingen zal kennen, neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- B. De spoorbrug en een stuk van het tracé naar Vlaanderen is vrij recent gerestaureerd, terwijl er niets overheen rijdt of gepland is te gaan rijden.

Reactie:

De constatering van reclamant is terecht. De gemeente neemt deze reactie echter voor kennisgeving aan.

- C. De Wilhelminabrug zal rails en bovenleiding krijgen en zal open moeten gaan wanneer er een schip met vier lagen containers wil passeren. Tot Born wordt gevaren met 4 lagen containers, na Born tot Luik hooguit 3 laags. In Vlaanderen heeft men in 6,5 jaar 40 bruggen op hoogte gebracht, waardoor vaart met 4 lagen containers van Antwerpen naar Luik/Trilogiport geen enkele belemmering kent. De gemeente geeft echter aan dat de eerste 30 jaar niet met 4 lagen containers wordt gevaren.

Reclamant geeft aan wel beter te weten. Natuurlijk wordt er ook met 4 lagen containers gevaren naar Trilogiport, al was het maar om die slag niet te verliezen. Rotterdam breidt gigantisch uit, heeft nu ook de 2^e Maasvlakte en heeft nu al een zeer grote container op- en overslag. Voorts is net alleen Antwerpen-Luik een belangrijke vaarroute, maar is Rotterdam-Luik op zijn minst equivalent.

Reactie:

Als waterwegbeheerder is Rijkswaterstaat in een vroeg stadium bij het project TVM, meer specifiek bij het vraagstuk omtrent de oversteek van de Maas, betrokken. Ten aanzien van het scheepvaartverkeer constateert Rijkswaterstaat dat realisatie van een tramverbinding via de Wilhelminabrug geen belemmeringen voor het scheepvaartverkeer met zich meebrengt. Op termijn, wanneer vierlaagscontainervaart aan de orde zou zijn, moet de Wilhelminabrug wellicht van een te openen gedeelte worden voorzien. Alsdan is dat een vraagstuk voor dat moment dat nu geen deel uitmaakt of hoeft te maken van de scope van TVM. Bij het ontwerpen van de voorzieningen ten behoeve van de tramlijn is dan ook uitgegaan van de bestaande situatie.

De analyse van reclamant met betrekking tot de ontwikkeling van de vierlaagscontainervaart neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- D. Mocht de vaart met 4 lagen containers sneller komen dan verwacht, dan moet de Wilhelminabrug omhoog. Dat kan technisch niet anders dan gedeeltelijk. Er is aan de wal geen ruimte voor verbouwingen, waardoor de brug in zijn geheel omhoog zou kunnen. De Spoorbrug heeft die ruimte en lengte wel, waardoor dat gewoon de beste optie is. Indien voor het tracé de Wilhelminabrug wordt gekozen, voorziet reclamant dat tweemaal per uur een stilstand van de tram van tenminste 10 minuten. Bij de spoorbrug doet dit fenomeen zich dus niet voor.

Reclamant gaat hierbij uit van 2 trams per uur. Nederland gaat uit van 4300 passagiers per dag. Een rekenbureau uit Vlaanderen van slechts 1800. Het is goed te weten wat een reëel en internationaal aanvaardbaar aantal passagiers zal zijn, want hierop is geen exploitatieprognose te maken.

Reactie:

Zoals in ons antwoord hiervoor onder C is aangegeven, moet de Wilhelminabrug bij de totstandkoming van vierlaagscontainervaart wellicht van een te openen gedeelte worden voorzien. Dit omdat het integraal verhogen van de brug in de bestaande stedelijke omgeving naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk is. Wij nemen de stelling van reclamant, dat het integraal verhogen van de spoorbrug wel mogelijk zou zijn, voor kennisgeving aan.

Voorts stelt reclamant het verschil in raming tussen aantallen reizigers aan de orde. Als initiatiefnemer van de tramverbinding heeft De Lijn een exploitatieprognose gemaakt. Deze prognose leidt ertoe dat De Lijn de tramverbinding exploiteerbaar acht. Besluitvorming in Vlaanderen leidt ook tot deze conclusie.

In het kader van het bepalen van de vervoerwaarde is een modelberekening gemaakt met het multimodale Gemeentelijk Verkeersmodel 2.1 (GVM 2.1) van Maastricht. Het maken van een prognose met behulp van een verkeersmodel is een erkende onderzoeksmethode. Op basis hiervan verwachten wij de in het MER aangegeven resultaten. Overige analyses nemen wij voor kennisgeving aan.

- E. Wordt gekeken naar het eventueel alternatieftracé, dan zien we dat de spoorlijn er al ligt. Er hoeft slechts een stuk van 11 kilometer te worden hersteld in Vlaanderen (Lanaken) en vervolgens kan worden doorgereden tot Antwerpen. Dit is belangrijk voor een betere facilitering van het goederenvervoer in de regio en om enig rendement te behalen. Er moet een stuk geëlektrificeerd worden, maar dan is ook de beschikking over een vervoerslijn van Hasselt naar Maastricht (uitstaphalte Boschpoort blijft mogelijk), AZM-UM naar Randwyck, Eijsden, Lixhe, Visé, Luik/Triligiport. Daarmee wordt enorme milieuwinst geboekt door het gebruik van bestaand spoor en de elektrificatie van de lijn Eijsden-Luik. Voorts vindt er op het Bassin geen vervuiling plaats door de tram. De binnenstad en Wyck hoeven niet op de schop, het Stationsplein hoeft geen tramstation te herbergen en kan gebruikt worden voor een ondergrondse fietsen- en scooterstalling, waaraan grote behoefte is.

Reactie:

De gemeente neemt de analyse van reclamant voor kennisgeving aan met dien verstande dat:

- de Lijn, als initiatiefnemer van het Spartacusplan, in het verleden een afweging met betrekking tot systeemkeuze (tussen trein en tram) heeft gemaakt. Deze afweging heeft geleid tot een invulling van het Belgische deel van de verbinding met behulp van een tram, mede als gevolg van het feit dat de NMBS (als enige bevoegde partij om in België treinverbindingen te exploiteren) niet geïnteresseerd was/is in het realiseren van een treinverbinding.*
- er op basis van het voorgaande wel een initiatief is voor de totstandkoming van een tramverbinding en geen initiatief is tot het realiseren van een treinverbinding.*
- intenties met betrekking tot, voorbereiding van en besluitvorming over een railverbinding naar Hasselt uitgaan van en koersen op het realiseren van een tramverbinding.*
- een tram- of treinverbinding via de spoorbrug dienstregelingstechnisch niet zonder aanvullende infrastructurele maatregelen valt in te passen, waarbij opgemerkt wordt dat de tramverbinding via de spoorbrug (zoals aangegeven in andere zienswijzen) eveneens om andere redenen niet mogelijk is (zie bijlage 4 MER).*

In aanvulling op het voorgaande:

- er zijn geen initiatieven, vragen of behoeften bekend van goederenoperators naar de door reclamant aangegeven spoorverbinding ten behoeve van goederenvervoer. Onduidelijk is waarop de claim is gebaseerd dat realisatie van een spoorverbinding de genoemde effecten tot gevolg zou hebben;*
- reclamant gaat voorbij aan de effecten die een spoorlijn Lanaken – Hasselt heeft op de bestaande spoorlijn Luik – Hasselt (waarop ter hoogte van Munsterbilzen dient te worden ingevoegd) en laat de consequenties van te nemen investeringen op dat deel van het tracé buiten beschouwing.*

Onduidelijk is waarop de claim is gebaseerd dat gebruik maken van bestaand spoor enorme milieuwinst zou opleveren. De –bestaande- spoorlijn Maastricht – Luik is geëlektrificeerd. Overige kwalificaties van reclamant neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- F. Reclamant bemoeit zich natuurlijk niet zonder reden met deze openbaar vervoer perikelen. Over het Bassin ligt een brug, waardoor er geen sprake is van rust voor de booteigenaren. Daarbij speelt ook nog de uitstoot aan CO² en fijn stof. De haven draait commercieel slecht. De gemeente belooft betere tijden met de herontwikkeling en ingebruikname van het Eiffelgebouw, de Timmerfabriek en het Pomphuis en daarbij aandacht voor het Bassin. Reclamant geeft aan dat als de gemeente het Bassin niet als haven gaat zien, het nooit iets wordt. De brug moet verwijderd worden, het (autoluwe) verkeer moet via het Sappi-terrein worden geleid en de tram kan over de spoorbrug. Landbouwbelang moet worden gerestaureerd en graffiti dient volledig te worden verwijderd. Dit schrikt de botenbezitter af. Boulevardstraling en vlagvertoon, naast ruime draaitijden voor de sluis, moeten deze historische en industriële binnenhaven nieuw leven inblazen. Pas dan voorziet reclamant eindelijk drukte, bootjes en vertier in deze industriële erfgoedzone.

Reactie:

In alle voorbereidende besluitvorming ten aanzien van het project TVM is het Maastracé –ook en vooral juist door de gemeenteraad- als te onderzoeken variant genoemd en als voorkeursvariant vastgesteld.

Het verkeer over het Sappi-terrein leiden vraagt om meer ruimte, waardoor enkele vitale bedrijfsonderdelen van deze papierproducent ‘geraakt’ worden. Hiermee raken de belangen van de papierproducent in het geding. Het aankopen van vitale onderdelen van het Sappi-terrein zomede deze variant is daarmee niet aan de orde.

De Bassinbrug maakt deel uit van de ontsluitingsstructuur/parkeerroute van de binnenstad. Dit is ook herbevestigd in de “structuurvisie Maastricht 2030” (vastgesteld 29 mei 2012).

De opvattingen van reclamant over het functioneren van het Bassin en over de gewenste maatregelen neemt de gemeente voor kennisgeving aan. De verbetering van de kwaliteit van het Bassin is punt van aandacht van de gemeente.

- G. Een laatste argument om te kiezen voor de veel betere en goedkopere oplossing via het treinspoor is wel het feit dat er problemen zullen ontstaan met booteigenaren wanneer deze ontdekken dat de tram via stalen wielen, electromagnetisch remmen en een bovenleiding miniscuul kleine metalen deeltjes loslaat die in wolken boven het Bassin zullen hangen. Deze wolken zullen neerslaan op de boten in de haven met alle gevolgen van dien. Roest zal de gemeente deel worden en de vraag is of dat nu het floreren van deze binnenhaven zal entameren.

Reactie:

Het is onduidelijk op grond waarvan reclamant meent te kunnen stellen dat een tracévariant via de spoorbrug beter en goedkoper is dan wel op de eerste plaats een reëel alternatief is.

Er zal inderdaad slijtage plaatsvinden van rails, bovenleiding en koolsleepstukken, waarbij fijn stof emissie vrij komt. Deze emissie is echter, gezien het beperkt aantal trams, verwaarloosbaar klein.

In combinatie met de lage achtergrondconcentraties (ruim onder de grenswaarden) in het studiegebied voor TVM is er geen aanleiding slijtage van tramrails en bovenleiding mee te nemen in het onderzoek, daar het uitgesloten is dat er grenswaarden zullen worden overschreden.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 11.

- A. De spoorbrugvariant (regiovariant) is ten onrechte niet beschouwd als een reëel te beschrijven alternatief, terwijl deze in 2008 als relatief beste alternatief naar voren kwam. In de koersnota is dit afgefallen vanwege de mindere score op functionaliteit (toekomstige waarde) terwijl dat aspect nauwelijks is onderzocht.

Nu in een te vroeg stadium is geconcentreerd op de aanleg van het stadstracé, vertoont de achtergrondreportage bij het MER gebreken dan wel leemten in de opgenomen informatie. Door het vroegtijdig trechteren is er sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van het alternatievenonderzoek, dat tot de kern hoort van een m.e.r.-procedure. Vanwege het ontbreken van nader onderzoek naar en een beschrijving van de regiovariant bevat het MER onvoldoende informatie om milieueffecten een volwaardige rol in de besluitvorming te kunnen laten spelen. Het voorliggende MER voldoet dan ook niet aan de in artikel 7.7. lid 1 onder b van de Wet milieubeheer neergelegde verplichting redelijkerwijs in oenschouw te nemen alternatieven te beschrijven in het MER. De in bijlage 4 van het MER opgenomen argumenten overtuigen niet, nu gelet op de wijze van trechtering vanaf 2008 kennelijk geen of nauwelijks specifiek onderzoek is verricht naar deze knelpunten.

Reactie:

Reeds in 2004 heeft de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn, exploitant, een visie over de verbetering van het openbaar vervoer in Belgisch-Limburg gepresenteerd; het Spartacusplan. Dit plan voorziet onder meer in het completeren van het openbaar vervoernetwerk in Belgisch-Limburg door diverse regionale railverbindingen. Eén van die verbindingen is de lijn Hasselt-Maastricht en heeft in het Spartacusplan de eerste prioriteit gekregen. Een van de top-eisen die daarbij is neergelegd is een halte in het centrum nabij de Markt. In de periode daarna is de verkenningsfase gestart en zijn diverse varianten ontwikkeld voor de beoogde verbinding.

In de Koersnota van 2008 zijn 3 varianten onderzocht; de spoorvariant, stadstramvariant en regiotramvariant. Hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatie, tijd-wegdiagrammen, scheepvaartaspecten, gebruik spoor (doorrijden naar Randwyck), toekomstwaarde, ruimtelijke inpassing en investeringen.

Ten tijde van de analyses uit en het schrijven van de koersnota was al duidelijk dat de spoorbrugvariant een ernstige tekortkoming kende: de dienstregeling van tram en trein viel met de bestaande infrastructuur niet te realiseren. De combinatie van deze bevinding met de eis met betrekking tot de brugopeningstijden voor het scheepvaartverkeer leidde tot de conclusie dat de variant, zonder aanvullende investeringen, niet viel te realiseren. De verdere analyse met betrekking tot de vraagstukken rondom de spoorbrugvariant (zoals opgenomen in bijlage 4 van het MER) tonen aan dat de spoorbrugvariant niet als reëel alternatief kan worden beschouwd.

Op basis van de Koersnota heeft de gemeenteraad besloten om in de volgende fase de spoorbrug niet meer mee te nemen en uitsluitend studies te verrichten naar mogelijke tramtracés via de stadsbrug (de binnenstad). Met dit politiek gedragen voorkeursbesluit wordt het vervolgproces sterk gefocust.

In het Beslisdocument Stadstracé Tram Vlaanderen-Maastricht (2011) zijn de alternatieven voor het stadstracé onderzocht. In het kader van het opstellen van deze documenten is breed gekeken naar diverse aspecten om alternatieven tegen elkaar af te wegen, zoals uitvoerbaarheid, kosten en risico's, vervoerkundige kwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, verkeersafwikkeling, milieu en omgeving en maatschappelijk draagvlak. Op basis van deze informatie heeft de gemeenteraad een voorkeursalternatief voor het stadstracé vastgesteld; het tracé via de Maasboulevard.

In het MER is naast dit voorkeursalternatief ook het alternatief via de Markt meegenomen.

Het hanteren van een trechtering voor omvangrijkere projecten is niet ongebruikelijk, het is gedurende het besluitvormingsproces zelfs veelal onvermijdelijk en noodzakelijk. Dit wordt door de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State onderschreven. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van 7 december 2011, nr. 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1 (Buitenring) en de uitspraak van 13 februari 2012, nr. 201205534/1/R2 (A12 SALTO).

- B. Verzocht wordt om ter plaatse van de beide hotels in de Sint Maartenslaan een locatiespecifieke meting uit te voeren, teneinde te kunnen vaststellen of een toename van trillinghinder kan optreden. Indien dit niet geschiedt dan kan de gemeenteraad zich bij de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan in redelijkheid niet op het standpunt stellen, dat op basis van het verrichte onderzoek geen toename van trillinghinder wordt verwacht.

Reactie:

De ondergrond van Maastricht bestaat uit relatief stijve grondlagen (voornamelijk zand, klei en grind op kalksteen). Dit heeft een beperkend, en daarmee gunstig effect op de trillingsniveaus bij de bron en zorgt er bovendien voor dat de trillingen met toenemende afstand tot de bron snel uitdempen.

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

- C. De mitigerende maatregel voor het aspect trillingen (paragraaf 8.8.5. MER) is ten onrechte niet dwingend in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan voorgeschreven. Dit is in strijd met artikel 7.14 Wet milieubeheer.

Reactie:

Aangenomen wordt dat bedoeld wordt op de mitigerende maatregelen als bedoeld in paragraaf 8.4 van het MER.

De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder..

- D. De invloed van het booggeluid is ten onrechte niet meegenomen in het MER. De conclusie dat deze leemte in kennis en informatie niet onderscheidend is voor de alternatieven en niet van invloed op de oordeel- en besluitvorming, wordt niet gedeeld. Het hotel gelegen op de hoek St. Maartenslaan/Parallelweg kan onaanvaardbare geluidoverlast ondervinden omdat de tram ter plaatse een bocht maakt naar de eindhalte. De beheersmaatregelen zijn niet dan wel onvoldoende gegarandeerd.

Reactie:

In het MER is het mogelijk om leemten in kennis aan te geven. Dit is in casu terecht gebeurd. Het is namelijk niet mogelijk op voorhand te bepalen waar exact booggeluid (piepende geluid bij het maken van bochten) zal gaan optreden. Daarnaast wordt in de akoestische berekeningen het effect van "booggeluid" niet mee berekend en valt dit geluid buiten de regels van het toegepaste reken- en meetvoorschrift. Voor booggeluid geldt namelijk dat het lastig is te voorspellen wanneer, onder welke omstandigheden en waar dit optreedt. Het is daarmee niet goed mogelijk om er in een ruimtelijke afweging rekening mee te kunnen houden. Echter het is een plaatselijk effect dat niet permanent hoeft op te treden en is het voor wat betreft de variantenkeuze derhalve niet onderscheidend vanwege het lokale karakter van het geluid.

- E. Onvoldoende is gewaarborgd dat de noodzakelijke maatregelen worden getroffen voor hinder, geluidhinder en bereikbaarheid gedurende de bouwfase. Het MER komt niet verder dan een globale beschrijving.

Reactie:

Het realiseren van welk project dan ook in een stedelijke omgeving leidt altijd tot een bepaalde mate van overlast. De gevolgen die gepaard gaan met de werkzaamheden tijdens de aanleg van de tramlijn zijn gevolgen die betrokken worden bij de belangenafweging omtrent bestemmingsplan, maar betreffen voor het overige details over de uitvoering daarvan. Deze hoeven niet te worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Het gemeentelijk streven is erop gericht de hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Dit aspect zal aan bod komen bij de besluitvorming over de benodigde omgevingsvergunningen waarmee de concrete werkzaamheden mogelijk worden gemaakt.

In het Bouwbesluit 2012 zijn geluidniveaus opgenomen die voor (bouw)werkzaamheden worden toegestaan. Het Bouwbesluit is van kracht sinds 1 april 2012 en is gebaseerd op de systematiek van Circulaire bouwlawaaai 2010, die voor bouw- en sloopactiviteiten praktisch in zijn geheel is overgenomen.

Welke hinder exact zal optreden en voor welke periode, is in deze fase nog niet aan te geven. Dit is ook mede afhankelijk van de werkzaamheden, materiaalinzet, duur en o.a. aantal transportbewegingen. Voor de aanlegwerkzaamheden starten zal nader (akoestisch) onderzoek uitgevoerd moeten worden. Indien de geluidsbelastingen hoger worden dan in het Bouwbesluit is aangegeven, dienen er eventueel maatregelen getroffen te worden.

Daarnaast zal in het contract met de aannemer de verplichting worden opgenomen om maatregelen te treffen om geluid-, trilling- en stofhinder zoveel mogelijk te beperken en dat bij de keuze van de in te zetten techniek ten behoeve van de uitvoering en de plaats van waaruit de werkzaamheden zullen plaatsvinden, zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de hinder daarvan voor omwonenden.

- F. In Bijlage 4 van de bij het ontwerp bestemmingsplan behorende Verkeerstoets is aangegeven dat de wegcategorisering van de St. Maartenslaan en de Parallelweg na de reconstructie wijzigt van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg.

De herinrichting en functiewijziging houdt onvoldoende rekening met de aanwezige hotels in de St. Maartenslaan. In het bijzonder worden problemen voorzien met de bevoorrading die nu noodzakelijkerwijs deels vanaf de openbare weg plaatsvindt. Het bestemmingsplan geeft onvoldoende uitsluitend over de wijze waarop de bevoorrading kan worden voortgezet.

Reactie:

Het is onduidelijk op grond waarvan reclamant stelt dat de aanwezigheid van hotels bepalend is voor de classificatie van de weg waarlangs deze hotels liggen.

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het mogelijk maken van de trambaan binnen de bestaande verkeersruimte.

Ten aanzien van de zorg van reclamant omtrent de plaats voor bevoorradend verkeer in de Sint Maartenslaan: de bevoorrading van hotels kan nog steeds vanaf de openbare weg plaatsvinden. In de ontwerputwerking wordt hiervoor ruimte benoemd in de vorm van laad/losplaatsen langs de weg.

- G. De veranderende wegcategorisering mag geen gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de parkeergarage aan de Parallelweg nr 40.

Reactie:

In het referentieontwerp is reeds rekening gehouden met de parkeergarage. Ook in de ontwerputwerking zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de parkeergarage.

- H. In verband met de bereikbaarheid van de hotels is het van belang dat de huidige parkeerrouwing wordt gehandhaafd. Ook dient de bij gasten bestaande mogelijkheid tot (kort) parkeren in de St. Maartenslaan te blijven bestaan. Het bestemmingsplan geeft onvoldoende inzicht hierin en houdt daarmee geen rekening met bestaande belangen.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het planologisch mogelijk maken van de trambaan binnen de bestaande verkeersruimte.

In het referentieontwerp zijn langspaarkeervakken in de Sint Maartenslaan opgenomen. De verdere vormgeving en uitvoering van de trambaan is een separaat traject. Hierbij wordt met bestaande belangen rekening gehouden. Er verandert echter niets aan het parkeerregime, noch de parkeerrouwing.

- I. In de algemene wijzigingsbevoegdheid van artikel 17 van het ontwerp bestemmingsplan is de mogelijkheid geboden om de bestemmingsgrenzen te overschrijden met maximaal 3 meter. Dit moet niet mogelijk worden gemaakt in bochten, in het bijzonder de bocht St. Maartenslaan-Parallelweg.

Reactie:

De algemene wijzigingsbevoegdheid van artikel 17 ziet toe op de mogelijkheid om bestemmingsgrenzen met maximaal 3 meter te overschrijden. Het is daarbij evenwel juridisch niet mogelijk om bestemmingsplangrenzen te overschrijden. Immers bestemmingsplanregels kunnen slechts toezien op het plangebied zelf. In de St. Maartenslaan is slechts één bestemming aanwezig, zodat de overschrijdingsregeling uit artikel 17 hier niet geldt.

- J. Uit de plantoelichting blijkt niet dat er een planschaderisico-analyse is uitgevoerd, zodat de financiële uitvoerbaarheid van het plan niet vaststaat.

Reactie:

Er is geen wettelijke verplichting tot het opstellen van een planschaderisicoanalyse. Wel moet de gemeenteraad inzicht bieden in de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Eventueel te betalen tegemoetkomingen in planschade en een mogelijk verhaal van deze kosten kunnen daarbij een rol spelen. Bij het opstellen van het voorliggende plan is er een vergelijking gemaakt tussen het vigerende en het nieuwe planologische regime en is geconcludeerd dat het niet aannemelijk is dat, gelet op het vorige plan, zodanige planschade zal ontstaan dat geen van de bij de betrokken partijen de mogelijke schade kan dragen en dat de financiële uitvoerbaarheid niet is verzekerd.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 11B, deze is gegrond en leidt tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose.

Reclamant 12.

- A. Reclamant geeft aan geen uitnodigingen te hebben ontvangen voor een tweetal informatieavonden in 2012 (maart en mei). Voor de avond in september 2012 echter wel. Reclamant leidt hieruit af dat voorgenomen plannen 'on-going' dusdanig zijn veranderd dat reclamant's status veranderde. Een eerdere uitnodiging blijkt in retrospectief hierbij gerechtvaardigd.

Reactie:

Het is onduidelijk op basis waarvan reclamant stelt dat 'on-going' wijziging van plannen kennelijk heeft geleid tot een statuswijziging van reclamant op basis waarvan hij een uitnodiging heeft ontvangen voor de informatie-avond in september. De gemeente heeft gedurende de voorbereiding van het project betrokkenen op een zo goed mogelijke wijze willen informeren over en betrekken bij de planvoorbereiding.

Vanaf 2012 (het jaar waarin de planstudie tot stand is gekomen) is de informatievoorziening verder uitgebreid. Tijdens deze planstudie zijn 3 consultatieronden georganiseerd waar betrokkenen en belanghebbenden, maar ook overige inwoners van Maastricht kennis konden nemen van de plannen en hun inzichten konden inbrengen. Voor deze consultatieronden zijn uitnodigingen verzonden, waarbij voor alle uitnodigingen exact hetzelfde verspreidingsgebied is gehanteerd. Tevens waren er aankondigingen via de reguliere kanalen (bericht uit Maastricht (bum), de gemeentelijke pagina in De Ster), op de gemeentelijke website, op de site van de tram en spotjes van bum op tvmaastricht).

- B. Reclamant is geen tegenstander van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, maar maakt wel ernstig bezwaar tegen de voorgelegde plannen in de stationsomgeving en dan met name tegen de infrastructurele inpassing en het bovenmatige ruimtebeslag van het project. Reclamant is in de veronderstelling dat de gemeente elk gevoel van maat en realiteit uit het oog is verloren teneinde, op welke wijze dan ook, de tramhalte bij het station te realiseren.

Reactie:

Het tramontwerp is in diverse interne ontwerpateliers nader uitgewerkt in een referentieontwerp en vervolgens in een inrichtingsvoorstel voor de openbare ruimte. Belangrijke aspecten bij de situering van een halte zijn de noodzakelijke lengte van het perron, de verplichte rechtstanden voor en na een perron, de minimale boogstralen voor een tramtracé, de maten van overgangsbogen en de goede bereikbaarheid voor reizigers. Op basis van deze aspecten is de halte op het Stationsplein ontworpen. Bij het vervaardigen van dit voorstel is rekening gehouden met de kaders, zoals die door de gemeente Maastricht worden gesteld (Handboek openbare ruimte en Handboek verkeer). De kwalificaties van reclamant ten aanzien van de inpassing van het tramtracé en -halte neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- C. Reclamant is van mening dat het adviesbureau onterecht carte blanche is gegeven om er voor zorg te dragen een en ander onder alle omstandigheden in te passen in de bestaande structuur, ongeacht en onder andere mede voorbijgaand aan het noodzakelijke belang van toegang tot het station voor andere groepen verkeersdeelnemers wat geresulteerd heeft in een volstrekt idiote perceptie voor het voornemen om éénrichtingsverkeer op de Spoorweglaan en de Parallelweg te realiseren. De voorgestane invulling genereert tal van complicerende problemen op ruimtelijk, verkeerstechnisch, bereikbaarheids-, veiligheids- en geluidsniveau zodanig dat de aangedragen 'oplossingen' eerder de naam 'complicaties' rechtvaardigen.

Reactie:

Inpassing van tramtracé en -halte bij het Station in combinatie met de (technische) ontwerpeisen die op een tramsysteem van toepassing zijn, heeft gevolgen voor de bestaande omgeving. Zeker wanneer binnen deze inpassing recht moet worden gedaan aan de overige functies die op en om het Stationsplein aanwezig zijn. Voor de inpassing van de tram, openbaar vervoer en de overige functies binnen de beschikbare ruimte op en om het Stationsplein, waarbij alle belangen zijn afgewogen, is het noodzakelijk gebleken om éénrichtingsverkeer toe te passen. De gemeente is van mening dat met het voorliggend ontwerp in deze aspecten wordt voorzien, ook al heeft het ontwerp het gevolg dat op onderdelen niet meer alle functionaliteit kan worden geboden. Alle adressen blijven in de toekomstige situatie bereikbaar.

De gemeente neemt de kwalificaties van reclamant ter kennisgeving aan.

- D. Het voornemen dat onder andere het station vanuit zuidelijke richting (Spoorweglaan) niet bereikbaar is, brengt tevens met zich mee dat er sprake moet zijn van substantiële, infrastructurele verkeersmaatregelen en veranderende circulatieplannen in het oostelijke deel van Wijk met complicaties voor het Sphinxlunet, Akerstraat, Alexander Battalaan, Wilhelminasingel, Stationsstraat en Sint Maartenslaan.

Reactie:

Voor de inpassing van de tram, openbaar vervoer en de overige functies binnen de beschikbare ruimte op en om het Station, waarbij alle belangen zijn afgewogen, is het noodzakelijk gebleken om éénrichtingsverkeer toe te passen. De gemeente is van mening dat met het voorliggend referentieontwerp in deze aspecten wordt voorzien, ook al heeft het ontwerp het gevolg dat op onderdelen niet meer alle functionaliteit kan worden geboden. Alle adressen blijven in de toekomstige situatie echter bereikbaar.

- E. Vermeld wordt dat het in het recente verleden ontwikkelde Stationsplein randvoorwaarden zijn gesteld. Onder andere een plein met hoge verblijfswaarden en de mogelijkheid tot locatiegebonden activiteit. Het stationsplein dreigt een opslagplaats voor oud ijzer te worden door de huidige fietsenstalling en het toekomstige uitrangerterrein van de tram. Een absolute deformatie.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- F. Reclamant geeft aan dat een oplossing voor de ruimte, buiten het gebruik maken van de bestaande railverbindingen, gevonden kan worden in het samenvoegen van beide trambanen tot 1 trambaan vanaf de Sint Maartenslaan tot aan de Stationsstraat. Consequentie is dat de tram vanaf de Van Hasseltkade gedoseerd en gecontroleerd zal moeten worden doorgeleid, maar dat het belang van de tram zodoende tot juiste proportie moet worden teruggebracht en dat het recht doet aan de belangen van nagenoeg alle andere verkeersdeelnemers met bestemming Station. Reclamant noemt hierbij als voordelen: enorme ruimtewinst, minder overlast, minder aanpassingen, tweerichtingsverkeer blijft mogelijk, tramlijn kruist ingang Station niet, taxiplaatsen blijven behouden en toegankelijk vanuit beide richtingen, het stationsplein blijft intact en wordt geen tramuitrangerplaats met een overbodige en disharmoniserende uitloop tot de toren van De Colonel en er doet zich geen veiligheidsprobleem voor bij de uitgang van de fietstunnel op het plein.

Reactie:

De door reclamant voorgestelde oplossing (enkelsporige trambaan in een verkeerssysteem dat tweerichtingsverkeer kent) vergt juist meer ruimte dan de huidige oplossing. Immers, in het voorliggende referentieontwerp rijdt de tram mee met het bestaande verkeer op de Sint Maartenslaan en op het busstation. Een enkelsporige trambaan maakt het noodzakelijk om, om spookrijden van een tram te voorkomen, een aparte, vrijliggende berm (in midden- of randligging) te realiseren. In het wegprofiel vergt dit extra ruimte. De gekozen ontwerp oplossing is in ruimtelijke zin de oplossing met het minste ruimtebeslag.

Het gecontroleerd en gedoseerd toelaten van de tram, zoals reclamant bepleit, is geen oplossing:

- *Dienstregelings technisch is dit een niet-robuste oplossing die, gegeven de inpassing zoals die in het referentie-ontwerp mogelijk is, niet nodig is;*
- *Een tram zal in de bestaande verkeersomgeving moeten wachten op toegang tot het betreffende baanvak en blokkeert daarmee op dat moment overig verkeer.*

Reclamant bepleit een inpassing van de traminfrastructuur- en halte binnen de ruimte van het bestaande busstation ('tussen de Sint Maartenslaan en de Stationsstraat'). Uit inpassingsstudies is gebleken dat dit niet mogelijk is, ook niet met toepassing van de door reclamant aangegeven optie om de tram enkelsporig in te passen. Naast de hiervoor aangegeven redenen waarom dit niet kan, geldt vanuit de exploitatie de randvoorwaarde dat een tramhalte dubbelsporig wordt uitgevoerd.

Bij het vervaardigen van het ontwerp en het voorstel is rekening gehouden met de kaders, zoals die door de gemeente Maastricht worden gesteld (Raamplan openbare ruimte binnenstad, Handboek openbare ruimte en Handboek verkeer).

De stelling van reclamant dat de tailtrack overbodig en disharmonieënd is, neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- G. Reclamant benadrukt dat het reeds de vierde maal is in enkele decennia dat de stationsomgeving majeur wordt veranderd. Er kan van lange termijn visie en/of collectief geheugen bij de gemeenteraad maar in geringe mate sprake zijn.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 13.

- A. Reclamant geeft aan te willen reageren op bouwtijd, inrichting tramtracé, verkeerscirculatie en tram als voorziening en dat voor een belangrijk deel van het plan, namelijk het tracé door Wyck startend/eindigend bij Station Maastricht via de Parallelweg, door de Sint Maartenslaan naar de Wilhelminabrug.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- B. Er dient rekening te worden gehouden met een aanzienlijke bouwperiode, zelfs langer dan 1 jaar voor de Sint Maartenslaan en omgeving. Dit brengt niet alleen de nodige overlast mee betreffende geluid en trillingen, maar zal ook de bereikbaarheid van woningen en bedrijven negatief beïnvloeden. Het is onacceptabel dat woningen en bedrijven een dergelijk lange periode negatief betrokken zijn bij de aanleg van het tramtracé.

Reactie:

Het realiseren van welk project dan ook in een stedelijke omgeving leidt altijd tot een bepaalde mate van overlast. De gemeente tracht dit echter tot een minimum te beperken.

- C. De verkeersinfrastructuur ter plaatse is krap. Het wordt passen en meten om een tram binnen de gestelde normen van comfort en veiligheid in te passen. Door deze krappe inpassing wordt verwacht dat het bestaande verkeer, waaronder ook bewoners met auto's en fietsen, veel hinder zullen ondervinden. Er zullen gevaarlijke situaties ontstaan niet alleen door de inpassing, maar ook vanwege de snelheid en daarmee samenhangende remweg van een tram. Er worden met name knelpunten verwacht bij:
- het Station: weinig ruimte voor halteren en hiermee met name conflicten met voetgangers.
 - de hoek Parallelweg/ Sint Maartenslaan: krappe boogstraal voor tram om in te kunnen draaien, waardoor conflicten met andere verkeerssoorten. Er is ook sprake van snelheidsveranderingen waardoor extra geluid geproduceerd wordt bij optrekken en afremmen. De krappe boogstraal zorgt ook voor contactgeluid (piepen) van de tramwielen op de rails.
 - De Sint Maartenslaan: de tram heeft hier geen halte. Dit betekent dat de tram hier op snelheid kan komen of al is. Dit zorgt voor geluidsoverlast doorremoverlast. Er wordt gezocht om een maximale snelheid voor de tram op de Sint Maartenslaan toe te passen, die lager ligt dan 40 km/u, zodat removerlast zoveel mogelijk wordt vermeden. Hierbij kan sprake zijn van verhoogde koperemissies als gevolg van slijpen van de pantograaf langs de bovenleidingen.

Reactie:

Het ontwerp van de tram en de inpassing in de bestaande omgeving voldoet aan de inpassingseisen die aan traminfrastructuur worden gesteld. Het resultaat van de verkeersveiligheidsaudit ondersteunt de zorg omtrent gevaar niet. Tot slot is niet duidelijk op grond waarvan reclamant veronderstelt dat de snelheid en de remweg van een tram anders zijn dan van het overige wegverkeer: de tram rijdt mee met het reguliere wegverkeer en zal bogen met aangepaste snelheid nemen.

- D. Om de tram 'vrij baan' te geven is kennis genomen van de mogelijkheid dat ingrijpende verkeersmaatregelen genomen dienen te worden betreffende de verkeerscirculatie. Hierdoor zal de bereikbaarheid van woningen en bedrijven sterk negatief beïnvloed worden met mogelijk ook waardedaling ten gevolg.

Reactie:

Bij de inpassing van de traminfrastructuur is het uitgangspunt gehanteerd dat de tram ruimtelijk en verkeerskundig in de bestaande verkeersomgeving past. Dit heeft gevolgen voor de manier waarop woningen en bedrijven kunnen worden benaderd (via een andere route). Wijziging van de verkeerscirculatie blijft beperkt tot de Parallelweg en de Spoorweglaan. De woningen en bedrijven blijven echter bereikbaar.

- E. Reclamant verwacht niet dat de tram als voorziening een positieve bijdrage levert aan het leefmilieu in Wyck. Er wordt eerder een verdichting door opeenhoping van functies verwacht met drukte tot gevolg.

Reactie:

Het ontwerp van de tram laat zien dat inpassing mogelijk is. De vraag of de tram als voorziening een positieve bijdrage levert aan het leefmilieu in Wyck is van persoonlijke aard en hangt samen met het standpunt van eenieder ten aanzien van het project. Zonder dit aspect te willen ontkennen is het volgende van belang:

- *De verwachting of een project een positieve bijdrage levert aan een leefmilieu maakt geen deel uit van een MER;*
- *Hoewel één van de doelstellingen van het tramproject is om de tram met respect voor de bestaande omgeving in te passen, volgt uit dit doel niet automatisch dat dat betekent dat er ook sprake moet zijn van het leveren van een positieve bijdrage aan het leefmilieu.*

De gemeente ziet geen aanleiding om te veronderstellen dat er door de komst van de tram sprake is van een verdichting en als gevolg daarvan een opeenhoping van functies (die leiden tot het niet leveren van een positieve bijdrage aan het leefmilieu in Wyck). De stationsomgeving heeft een functie in het openbaar vervoersysteem en maakt daarmee deel uit van de stedelijke dynamiek. Deze functie is zodanig dat het alleszins redelijk is om de transferfunctie voor reizigers op deze plaats te borgen, zo mogelijk te versterken en juist –bewust– te kiezen voor het realiseren van een tramhalte in deze stationsomgeving. Bestaande functies in het openbaar vervoersysteem en stedelijke dynamiek lijken hier op gespannen voet te staan met de wens van reclamant om tot een positieve bijdrage aan het leefmilieu in Wyck te komen. Naar aard en functie van de stationsomgeving moet het eerste prevaleren ten opzichte van het tweede, als al kan worden gesteld dat een stationsomgeving een negatieve bijdrage aan het leefmilieu levert.

- F. Keer op keer wordt de Alexander Battalaan genoemd als een van de mooie straten van Maastricht. Dit is niet in de laatste plaats te danken aan de inzet van bewoners die er alles aan doen om de straat en de panden in optimale staat te brengen en te houden. Dit ondanks het feit dat de straat ook te kampen heeft met veel en zeer hinderlijke randverschijnselen van de (binnen)stad. Dit maakt het voor bewoners extra zwaar om het bekende kwaliteitspeil hoog te houden.

Reactie:

De gemeente stelt de inspanningen van de bewoners van de Alexander Battalaan zeker op prijs. Echter de Alexander Battalaan maakt geen deel uit van het tramtracé.

- G. Reclamant verzoekt gemeente te voorzien in een ordentelijke 0-meting voor wat betreft geluid, trillingen en (koper)emissies en deze meting halfjaarlijks te evalueren. De bouwperiode aanzienlijk te verkorten en hierbij overlast in te perken zeker wat betreft de lengte van de bouw en geen ingrijpende verkeersmaatregelen te nemen die de bereikbaarheid van woningen en bedrijven negatief beïnvloed.

Reactie:

In het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen voor de situatie 1 jaar voor wijziging (peiljaar 2014) in beeld gebracht. Dit kan gezien worden als de 0-meting voor geluid. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met een tram met elektrische aandrijving. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van de trambaan niet leidt tot relevant hogere geluidsbelastingen. De maximale toename bedraagt maximaal 1 dB. Dit betekent dat er op geen enkele geluidgevoelige bestemming, zoals wonen, sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

Er zal inderdaad slijtage plaatsvinden van rails, bovenleiding en koolsleepstukken, waarbij fijn stof emissie vrij komt. Deze emissie is echter, gezien het beperkt aantal trams, verwaarloosbaar klein. In combinatie met de lage achtergrondconcentraties (ruime onder de grenswaarden) in het studiegebied voor TVM is er geen aanleiding slijtage van de bovenleiding mee te nemen in het onderzoek, daar het uitgesloten is dat er grenswaarden zullen worden overschreden.

Bij de nadere uitwerking van de bouwfaserings en in het contract met de aannemer zullen maatregelen worden getroffen om eventuele overlast en hinder tijdens de bouw zo veel mogelijk te beperken.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 14.

- A. Reclamant geeft aan te willen reageren op bouwtijd, inrichting tramtracé, verkeerscirculatie en tram als voorziening en dat voor een belangrijk deel van het plan, namelijk het tracé door Wijck startend/eindigend bij Station Maastricht via de Parallelweg, door de Sint Maartenslaan naar de Wilhelminabrug.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- B. Er dient rekening te worden gehouden met een aanzienlijke bouwperiode, zelfs langer dan 1 jaar voor de Sint Maartenslaan en omgeving. Dit brengt niet alleen de nodige overlast mee betreffende geluid en trillingen, maar zal ook de bereikbaarheid van woningen en bedrijven negatief beïnvloeden. Het is onacceptabel dat woningen en bedrijven een dergelijk lange periode negatief betrokken zijn bij de aanleg van het tramtracé.

Reactie:

Het realiseren van welk project dan ook in een stedelijke omgeving leidt altijd tot een bepaalde mate van overlast. De gemeente tracht dit echter tot een minimum te beperken.

- C. De verkeersinfrastructuur ter plaatse is krap. Het wordt passen en meten om een tram binnen de gestelde normen van comfort en veiligheid in te passen. Door deze krappe inpassing wordt verwacht dat het bestaande verkeer, waaronder ook bewoners met auto's en fietsen, veel hinder zullen ondervinden. Er zullen gevaarlijke situaties ontstaan niet alleen door de inpassing, maar ook vanwege de snelheid en daarmee samenhangende remweg van een tram. Er worden met name knelpunten verwacht bij:
- het Station: weinig ruimte voor halteren en hiermee met name conflicten met voetgangers.
 - de hoek Parallelweg/ Sint Maartenslaan: krappe boogstraal voor tram om in te kunnen draaien, waardoor conflicten met andere verkeerssoorten. Er is ook sprake van snelheidsveranderingen waardoor extra geluid geproduceerd wordt bij optrekken en afremmen. De krappe boogstraal zorgt ook voor contactgeluid (piepen) van de tramwielen op de rails.
 - De Sint Maartenslaan: de tram heeft hier geen halte. Dit betekent dat de tram hier op snelheid kan komen of al is. Dit zorgt voor geluidsoverlast doorremoverlast. Er wordt verzocht om een maximale snelheid voor de tram op de Sint Maartenslaan toe te passen, die lager ligt dan 40 km/u, zodat removerlast zoveel mogelijk wordt vermeden. Hierbij kan sprake zijn van verhoogde koperemissies als gevolg van slijpen van de pantograaf langs de bovenleidingen.

Reactie:

Het ontwerp van de tram en de inpassing in de bestaande omgeving voldoet aan de inpassingseisen die aan traminfrastructuur worden gesteld. Het resultaat van de verkeersveiligheidsaudit ondersteunt de zorg omtrent gevaar niet. Tot slot is niet duidelijk op grond waarvan reclamant veronderstelt dat de snelheid en de remweg van een tram anders zijn dan van het overige wegverkeer: de tram rijdt mee met het reguliere wegverkeer en zal bogen met aangepaste snelheid nemen.

- D. Om de tram 'vrij baan' te geven is kennis genomen van de mogelijkheid dat ingrijpende verkeersmaatregelen genomen dienen te worden betreffende de verkeerscirculatie. Hierdoor zal de bereikbaarheid van woningen en bedrijven sterk negatief beïnvloed worden met mogelijk ook waardedaling ten gevolg.

Reactie:

Bij de inpassing van de traminfrastructuur is het uitgangspunt gehanteerd dat de tram ruimtelijk en verkeerskundig in de bestaande verkeersomgeving past. Dit heeft gevolgen voor de manier waarop woningen en bedrijven kunnen worden benaderd (via een andere route). Wijziging van de verkeerscirculatie blijft beperkt tot de Parallelweg en de Spoorweglaan. De woningen en bedrijven blijven echter bereikbaar.

- E. Reclamant verwacht niet dat de tram als voorziening een positieve bijdrage levert aan het leefmilieu in Wyck. Er wordt eerder een verdichting door opeenhoping van functies verwacht met drukte tot gevolg.

Reactie:

Het ontwerp van de tram laat zien dat inpassing mogelijk is. De vraag of de tram als voorziening een positieve bijdrage levert aan het leefmilieu in Wyck is van persoonlijke aard en hangt samen met het standpunt van eenieder ten aanzien van het project. Zonder dit aspect te willen ontkennen is het volgende van belang:

- *De verwachting of een project een positieve bijdrage levert aan een leefmilieu maakt geen deel uit van een MER;*
- *Hoewel één van de doelstellingen van het tramproject is om de tram met respect voor de bestaande omgeving in te passen, volgt uit dit doel niet automatisch dat dat betekent dat er ook sprake moet zijn van het leveren van een positieve bijdrage aan het leefmilieu.*

De gemeente ziet geen aanleiding om te veronderstellen dat er door de komst van de tram sprake is van een verdichting en als gevolg daarvan een opeenhoping van functies (die leiden tot het niet leveren van een positieve bijdrage aan het leefmilieu in Wyck). De stationsomgeving heeft een functie in het openbaar vervoersysteem en maakt daarmee deel uit van de stedelijke dynamiek. Deze functie is zodanig dat het alleszins redelijk is om de transferfunctie voor reizigers op deze plaats te borgen, zo mogelijk te versterken en juist –bewust– te kiezen voor het realiseren van een tramhalte in deze stationsomgeving. Bestaande functies in het openbaar vervoersysteem en stedelijke dynamiek lijken hier op gespannen voet te staan met de wens van reclamant om tot een positieve bijdrage aan het leefmilieu in Wyck te komen. Naar aard en functie van de stationsomgeving moet het eerste prevaleren ten opzichte van het tweede, als al kan worden gesteld dat een stationsomgeving een negatieve bijdrage aan het leefmilieu levert.

- F. Keer op keer wordt de Alexander Battalaan genoemd als een van de mooie straten van Maastricht. Dit is niet in de laatste plaats te danken aan de inzet van bewoners die er alles aan doen om de straat en de panden in optimale staat te brengen en te houden. Dit ondanks het feit dat de straat ook te kampen heeft met veel en zeer hinderlijke randverschijnselen van de (binnen)stad. Dit maakt het voor bewoners extra zwaar om het bekende kwaliteitspeil hoog te houden.

Reactie:

De gemeente stelt de inspanningen van de bewoners van de Alexander Battalaan zeker op prijs. De Alexander Battalaan maakt geen deel uit van het tramtracé.

- G. Reclamant verzoekt gemeente te voorzien in een ordentelijke 0-meting voor wat betreft geluid, trillingen en (koper)emissies en deze meting halfjaarlijks te evalueren. De bouwperiode aanzienlijk te verkorten en hierbij overlast in te perken zeker wat betreft de lengte van de bouw en geen ingrijpende verkeersmaatregelen te nemen die de bereikbaarheid van woningen en bedrijven negatief beïnvloed.

Reactie:

In het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen voor de situatie 1 jaar voor wijziging (peiljaar 2014) in beeld gebracht. Dit kan gezien worden als de 0-meting voor geluid. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met een tram met elektrische aandrijving. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van de trambaan niet leidt tot relevant hogere geluidsbelastingen. De maximale toename bedraagt maximaal 1 dB. Dit betekent dat er op geen enkele geluidgevoelige bestemming, zoals wonen, sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

Er zal inderdaad slijtage plaatsvinden van rails, bovenleiding en koolsleepstukken, waarbij fijn stof emissie vrij komt. Deze emissie is echter, gezien het beperkt aantal trams, verwaarloosbaar klein. In combinatie met de lage achtergrondconcentraties (ruime onder de grenswaarden) in het studiegebied voor TVM is er geen aanleiding slijtage van de bovenleiding mee te nemen in het onderzoek, daar het uitgesloten is dat er grenswaarden zullen worden overschreden.

Bij de nadere uitwerking van de bouwfaserings en in het contract met de aannemer zullen maatregelen worden getroffen om eventuele overlast en hinder tijdens de bouw zo veel mogelijk te beperken.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 15.

- A. Het plan leidt tot aantasting van het woongenot van reclamant. Daarbij wordt met name gewezen op:
- Aantasting privacy: tramhalte vlakbij woning, Het wordt hierdoor drukker voor de woning en vanuit de halte kan men rechtstreeks binnen kijken.
 - Uitzicht: wordt onaanvaardbaar beperkt door de aanwezigheid tramhalte.
 - Lichthinder: halte zal extra lichtvoorzieningen vragen en dit wordt met het plan ook mogelijk gemaakt.
 - Geluidhinder: vanwege de trams (remmen en optrekken alsmede piekgeluiden) en de in- en uitstappende, aankomende, vertrekkende en wachtende passagiers. En dit gedurende de hele dag.
 - Trillingsschade: Woning reclamant is een monument. Gevreesd wordt dat de constructie van de woning wordt aangetast. Ook remmen en optrekken op deze locatie zal kans op trillingsschade verhogen. In de plantoelichting is aangegeven dat op rechte stukken minder trillinghinder te verwachten is, maar daarbij is geen rekening gehouden met remmen en optrekken.

Reactie:

- De gemeente is zich er van bewust dat de realisatie van de tramhalte kan leiden tot een verminderd gevoel van privacy. De nadere detaillering/uitwerking van de halte moet nog plaats vinden.*
- De gemeente is zich er van bewust dat de realisatie van de tramhalte kan leiden tot een verminderde beleving van uitzicht. De kwalificatie 'onaanvaardbaar' deelt de gemeente echter niet. De nadere detaillering/uitwerking van de halte moet nog plaats vinden.*
- De gemeente is zich er van bewust dat de realisatie van de tramhalte kan leiden tot een toename van licht. De nadere detaillering/uitwerking van de halte moet nog plaats vinden.*
- De mogelijke geluidshinder/overlast van passagiers die ontstaat bij een (tram)halte, valt niet onder de Wet geluidhinder. Ook is er geen andere geluidwetgeving op haltes van toepassing. Lawaai of hinder van passagiers laat zich niet kwantificeren. Er kan op voorhand niet worden bepaald of er geluidsoverlast zal plaatsvinden en hinder wordt ondervonden van de halte. Wel geldt natuurlijk dat iedereen die in de openbare ruimte aanwezig is (dus ook bij een halte), de openbare orde niet mag verstoren. Het tramvoertuig zelf levert ter hoogte van de halte geen extra geluidseffect op ten opzichte van een rijdende tram. Dit komt doordat de rijsnelheid lager is en er met het moderne materieel geen extra geluid wordt veroorzaakt door het remmen (moderne trams zijn namelijk uitgerust met schijfremmen). Wel zijn er andere geluiden waarneembaar, zoals het openen van deuren en het optrekgeluid van een tram) Doorgaans zijn de geluidsniveaus van deze geluiden ten opzichte van het omgevingsgeluid (overig wegverkeer) te verwaarlozen.*
- De ondergrond van Maastricht bestaat uit relatief stijve grondlagen (voornamelijk zand, klei en grind op kalksteen). Dit heeft een beperkend, en daarmee gunstig effect op de trillingsniveaus bij de bron en zorgt er bovendien voor dat de trillingen met toenemende afstand tot de bron snel uitdempen.*

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

- B. In de plantoelichting is aangegeven dat het afhankelijk is van het gekozen materieel of en in welke mate hinder zal voorkomen. Het bestemmingsplan regelt echter niets ten aanzien van het materieel. De onderzoeken hadden in dat geval moeten worden uitgevoerd op basis van het meest overlast veroorzakende materieel. Dit is niet geschied, zodat de plantoelichting op dit punt onzorgvuldig is.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het planologisch mogelijk maken van de trambaan en niet de keuze van het materieel. In het akoestisch onderzoek is echter rekening gehouden met het tramtype "Regio Citadis", een stil tramtype. De verdere invulling van het trammaterieel maakt onderdeel uit van het contract met de aannemer en moet voldoen aan de in het programma van eisen gestelde eisen en richtlijnen.

Op het moment dat de tram daadwerkelijk gaat rijden, moet er nog een vergunning 'indienststelling spoorvoertuigen' verleend worden, daarbij wordt eveneens gekeken naar het in te zetten trammaterieel en de eisen die daaraan gesteld worden in het programma van eisen dat ten grondslag ligt aan het contract met de aannemer.

De planregels zullen op dit vlak worden aangevuld waarbij in de specifieke gebruiksregels zal worden opgenomen dat het gebruik ten behoeve van het in lid 1 van de betreffende bestemming genoemde tramverkeer uitsluitend toegestaan is overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens het uitgevoerde geluidsonderzoek, ten grondslag hebben gelegen aan het geluidsonderzoek.

Specifieke gebruiksregels

- a. het gebruik ten behoeve van het in artikel 4 lid 1 sub i en artikel 6 lid 1 sub j genoemde tramverkeer is uitsluitend toegestaan overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens hoofdstuk 3 en bijlage 2 van het Akoestisch onderzoek Tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM) (toegevoegd als bijlage 4 behorende bij de toelichting) ten grondslag hebben gelegen aan het akoestisch onderzoek;*
- b. het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;*
- c. een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.*

- C. Er wordt een waardevermindering van de woning verwacht, zodat een planschadeclaim zal worden ingediend.

Reactie:

Op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, biedt de wet de mogelijkheid om een schadetegemoetkoming aan te vragen indien u verwacht schade te leiden als gevolg van de realisering van het voorliggende plan. Of een tegemoetkoming in de schade wordt toegekend, wordt dan specifiek onderzocht.

- D. De bouw van de halte zal een dusdanige waardevermindering van het omringende onroerend goed met zich meebrengen dat het plan financieel mogelijk niet meer haalbaar is. Gevraagd wordt dan ook te zoeken naar alternatieve locaties, waar geen of minder planschade te verwachten is.

Reactie:

Gegeven de keuze voor het tracé via de Maasboulevard is bezien op welke locatie inpassing van de halte mogelijk is. Belangrijke aspecten bij de situering van een tramhalte zijn de noodzakelijke lengte van het perron, de verplichte rechtstanden voor en na een perron, de minimale hoogstraten voor een tramtracé, de maten van overgangsbogen en de goede bereikbaarheid voor reizigers. Op basis van deze aspecten is binnen het Maastracé, in de nabijheid van de bestaande centrumhalte voor het busverkeer, de halte op de Van Hasseltkade naast de tunnel de meest geschikte en enige mogelijke locatie.

Ten aanzien van onderzoeken naar de alternatieve tracés:

Reeds vanaf 2008 zijn in een trechteringsproces verschillende tracévarianten onderzocht, afgewogen en op basis van geschiktheid of ongeschiktheid verder meegenomen of afgefallen. Het MER bevat een weergave van de tracés zoals die, op basis van in het verleden verrichte onderzoeken, kunnen worden aangemerkt als reële varianten. Daarnaast bevat het MER beschrijvingen en argumenten waarom andere tracés geen reële varianten zijn.

Gegeven de uitgebreide historie van onderzoeken, de veelheid aan varianten en de besluitvorming over deze varianten via het genoemde trechteringsproces houdt de bewering dat door omwonenden aangedragen andere trajecten, voor zo ver deze overeenkwamen met de verworpen varianten, niet zijn onderzocht, geen stand.

Voor zo ver aangedragen varianten buiten alle onderzochte varianten vallen, menen wij te mogen stellen dat deze op voorhand niet voldoen aan de eisen en randvoorwaarden die met betrekking tot het project gelden en daarmee op voorhand als niet reële variant dienen te worden betiteld.

Bij het maken van de ontwerpen voor de inpassing van de traminfrastructuur zijn tevens de effecten op het stadsgezicht, zoals ook in het MER aangegeven, betrokken. Specifiek met betrekking tot de keuze voor het Maastracé heeft daarbij meegespeeld dat de Maasboulevard in de huidige situatie een sterke verkeersfunctie met dienovereenkomstig gebruik heeft waarbij de inrichting veel ten behoeve van het verkeer gerealiseerde verticale elementen (verkeerslichten, lichtmasten, slagbomen (in doorgaans geopende toestand) voor de tunnel) kent. Tegen deze achtergrond zal de inpassing van de tram een minder vergaande impact hebben op het stadsgezicht.

- E. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient onderzoek plaats te vinden naar alternatieve locaties voor de tramhalte. Uit de stukken blijkt nergens dat dit alternatievenonderzoek heeft plaatsgevonden. Nergens wordt gemotiveerd waarom gekozen is voor deze locatie. Wellicht is het de beste locatie voor passagiers, maar zeker niet voor reclamant en overige omwonenden.

Reclamant heeft een voorkeur voor het Markttracé. Dit is ook een betere uitstaphalte voor toeristen. Als dit niet mogelijk is wordt gevraagd om de trambaan aan de andere zijde van de weg te laten lopen, zodat minder overlast wordt ondervonden.

Nogmaals wordt gevraagd om alternatieven te bestuderen.

Reactie:

De stelling van reclamant dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek dient plaats te vinden naar alternatieve locaties voor de tramhalte houdt geen stand. De gemeente is gehouden om in het kader van het MER reële alternatieven te onderzoeken. Ten aanzien van de inpassing van de halte op de Van Hasselkade geldt, dat dit ter plaatse de enige reële variant is. Zie eveneens ons antwoord hiervoor onder D.

- F. Het is zonde om de oude waardevolle bomen te kappen als de trambaan ook ergens anders kan lopen.

Reactie:

Bij het vervaardigen van het trambaanontwerp is maximaal rekening gehouden met de stedelijke omgeving waarbinnen de trambaan komt te liggen. Echter bij het ontwerpen van een trambaan spelen nog enkele zeer belangrijke aspecten een rol, zoals rechtstanden, de minimale boogstralen en de maten van overgangsbogen. Op sommige plekken in de stad betekent dit dat er bomen gekapt dienen te worden. Na de aanleg van de tramlijn worden weer nieuwe bomen geplant.

- G. Nut en noodzaak voor het onderhavige tracé is nergens aangetoond. Is de miljoenen-investering voor dit project wel verantwoord?

Reactie:

In het MER zijn 'nut en noodzaak' van het project nader onderbouwd. Tevens is voor het project een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. De MKBA leidt tot een waarde tussen de 0,4 en 0,7. Daarmee is deze voorgenomen ontwikkeling vergelijkbaar met vele andere OV-projecten en daarmee, in termen van een openbaar vervoerproject, verantwoord.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 15Ae, deze is gegrond en leidt tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose en een deel van de zienswijze onder 15B, deze is gegrond en leidt tot een aanvulling op de regels.

Reclamant 16.

- A. Reclamant geeft aan dat er een toename ontstaat van de verkeersbelasting langs het tramtraject. Dit heeft reclamant reeds eerder duidelijk gemaakt middels een zienswijze op de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) . Uit het antwoord op de zienswijze op het NRD kan reclamant enig begrip niet concluderen. Als bewoners van de Sint Maartenslaan is reclamant van mening dat de tram met name op de kruispunten Wilhelminasingel-Sint Maartenslaan, Sint Maartenslaan-Alexander Battalaan en Sint Maartenslaan-Parallelweg de reeds bestaande onveilige verkeerssituaties alleen maar zal vergroten. Verkeersbewegingen voor voetgangers, fietsers, auto's , bussen en vrachtauto's kunnen de extra druk van een tram zeker niet aan zonder dat de kans op (ernstige) verkeersongelukken exponentieel zal toenemen, zeker gezien het feit dat er in de straat 2 hotels liggen, waardoor de verkeersbelasting al extra is toegenomen in verband met hotelgasten, touringcars en leveranciers die moeten laden/lossen.

Reactie:

De zorg van reclamant over de verkeersveiligheid van het tramtracé wordt niet ondersteund door de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit. Om de inpassing mogelijk te maken, worden de kruispunten Wilhelminasingel-Sint Maartenslaan, Sint Maartenslaan-Alexander Battalaan en Sint Maartenslaan-Parallelweg gereconstrueerd. De kruispunten worden compacter vormgegeven waardoor het overzicht op de kruispunten wordt vergroot en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Bovendien worden op de Sint Maartenslaan fietssuggestiestroken aangebracht en wordt haaksparkeren vervangen door langsparkeren. De genoemde maatregelen komen de verkeersveiligheid op de Sint Maartenslaan ten goede.

- B. Volgens het bestemmingsplan wordt de Sint Maartenslaan heringericht. Dit houdt onder andere in dat de parkeerplaatsen in de lengte worden aangelegd en hierdoor zullen er minder plaatsen overblijven voor de bewoners van de Sint Maartenslaan. Nu is het al vrijwel onmogelijk om onze auto (met parkeervergunning) op enigszins acceptabele afstand van onze woning te parkeren. Bij het verdwijnen van parkeerplaatsen zal dit probleem alleen maar toenemen.

Reactie:

Het aantal parkeerplaatsen in de Sint Maartenslaan vermindert door de introductie van het veiligere langsparkeren. Dit heeft gevolgen voor de aanwezige capaciteit. De totale parkeerbalans voor Wyck blijft echter ongewijzigd, mede als gevolg van de realisatie van extra parkeerplaatsen in de stationsomgeving (P&R).

- C. Bij de uitvoering van de tram is gekozen voor elektrische bovenleidingen. Deze leidingen zullen geplaatst worden binnen een straal van 10 meter vanuit de woning. Deze leidingen vormen elektrisch magnetische velden en/of straling. Hierdoor ontstaat voor omwonenden een zeer ongezonde situatie. Met name op de lange termijn kan dit schadelijk zijn voor de gezondheid. Nergens in de rapportage wordt over dit onderdeel gesproken, maar onderzoeken naar straling en magnetische velden sluiten in zijn algemeenheid nooit uit dat er op korte en lange termijn wel degelijk gezondheidsklachten als bijvoorbeeld chronische vermoeidheid kunnen optreden.

Reactie:

Bij bovenleidingen voor o.a. trams is sprake van gerichte veldsterkten en daarmee samenhangend een geringe omvang van elektromagnetische velden. De intensiteit van een bovenleiding bedraagt in de directe nabijheid tussen de 10 en 100 microtesla (μT , eenheid van de magnetische fluxdichtheid). Deze waarden zijn vergelijkbaar met de intensiteit van het aardmagnetisch veld, dat op onze breedtegraad ongeveer $50 \mu T$ bedraagt. De intensiteit daalt vervolgens vrij snel naarmate de afstand tot de bron (bovenleidingen) toeneemt. Doorgaand gebeurt dit omgekeerd evenredig met het kwadraat van de afstand tot de bron ($1/R^2$). Een rekenvoorbeeld laat zien dat bij een bovenleiding met een intensiteit van bv $50 \mu T$ de intensiteit op 5 meter afstand al gedaald is tot $2 \mu T$ ($50 \times 1/5^2$) en op 10 meter al gedaald is tot $0,5 \mu T$ ($50 \times 1/10^2$). De Europese Commissie beveelt een maximale blootstellingsintensiteit aan van $100 \mu T$ voor laagfrequente bronnen, zoals bovenleidingen.

Er is voorts geen indicatie bekend dat gezondheidsklachten zijn toe te schrijven aan de aanwezigheid van bovenleidingen van trams.

- D. Reclamant geeft aan dat in het MER expliciet wordt vermeld dat trillinghinder kan ontstaan bij frequente passage van zwaar verkeer op korte afstand van bebouwing. De ondergrond als medium waardoor de trillingen zich verspreiden. Bij een snelheid van 30 km/u en lager wordt de grens tussen bebouwing en medium op 20 meter gelegd. De afstand tot de bebouwing van het tracédeel Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan/Parallelweg is hier plaatselijk slechts 15 meter, soms zelfs maar 6 meter. De breedte van de hele Sint Maartenslaan is nagenoeg 20 meter. Dat betekent dat conform de rapportage ons pand absoluut trillinghinder zal ondervinden bij elke passage van de tram. Tevens merkt reclamant op dat in het MER alleen het tracédeel Wilhelminabrug-Sint Maartenslaan wordt benoemd en niet de kruising Sint Maartenslaan-Parallelweg. Terwijl hier het tracédeel zeer dicht bij de bebouwing wordt gerealiseerd. Bij de detaillering en inpassing wordt vervolgens aangegeven dat de gemeente het voornemen heeft de aslijn van het verkeer te verplaatsen richting reclamant's woonhuis ten behoeve van de bocht naar het station. Hiermee gaat reclamant niet mee akkoord en tekent hierbij bezwaar aan tegen dit voornemen. Voor zowel de immateriële als materiële schade wordt de gemeente op voorhand aansprakelijk gesteld. Reclamant ontvangt graag een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

Reactie:

De ondergrond van Maastricht bestaat uit relatief stijve grondlagen (voornamelijk zand, klei en grind op kalksteen). Dit heeft een beperkend, en daarmee gunstig effect op de trillingsniveaus bij de bron en zorgt er bovendien voor dat de trillingen met toenemende afstand tot de bron snel uitdempen. Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

Aansprakelijkheidstelling is op dit moment niet aan de orde. Op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, biedt de wet de mogelijkheid om een schadetegemoetkoming aan te vragen indien u verwacht schade te leiden als gevolg van de realisering van het voorliggende plan. Of een tegemoetkoming in de schade wordt toegekend, wordt dan specifiek onderzocht.

- E. Reclamant is zeer verontrust wat de betreft de (ondergrondse) trillingen en met name voor de gevolgen van het monumentale herenhuis dat behoort tot het beschermd stadsgezicht. Het pand is begin 1900 gebouwd volgens de toen geldende bouwmaatstaven, waardoor bijvoorbeeld muren niet altijd boven elkaar liggen en het pand voorzien is van houten vloeren. Dit geeft extra gevoeligheid aan trillingen van buiten. Reclamant voorziet dat de trillinghinder van de tram gaat leiden tot beschadigingen aan het pand en met name zal leiden tot scheurvorming in de muren. Reclamant stelt de gemeente hierbij op voorhand aansprakelijk voor elke (toekomstige) materiële schade aan het pand die te wijten zijn aan trilling van de tram, vooropgesteld dat deze tramverbinding doorgang zal vinden. Reclamant ontvangt graag een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

Reactie:

Zie ons antwoord hiervoor onder D.

- F. Ook de aanleg van een tramverbinding zoals door de gemeente voorgesteld en de daarmee gepaarde gaande uitvoeringswerkzaamheden zullen leiden tot overlast en mogelijke schade aan en in de woning. Als deze schade aantoonbaar te wijten is aan de uitvoeringswerkzaamheden stellen wij nu reeds de opdrachtgever en de aannemer van de uitvoering aansprakelijk voor elke schade die wij zullen lijden. Reclamant ontvangt graag een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

Reactie:

Het realiseren van welk project dan ook in een stedelijke omgeving leidt altijd tot een bepaalde mate van overlast. Bij de nadere uitwerking van de bouwfaserings en in het contract met de aannemer zullen maatregelen worden getroffen om eventuele overlast en hinder tijdens de bouw zo veel mogelijk te beperken.

Aansprakelijkheidstelling is op dit moment niet aan de orde.

- G. Naast trillinghinder is reclamant ook verontrust over de geluidhinder met name bij het afremmen van de tram voor de woning en de te nemen bocht. Het blijkt dat met name bij nieuw materieel het piepend geluid voor overlast zorgt. Reclamant vindt het akoestisch onderzoek een onderzoek waar de gewone burger niet wijs uit komt. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een reconstructie en dat de wettelijk toelaatbare geluidsbelasting niet overschreden wordt. Reclamant heeft hierbij twijfels. Tevens wordt aangegeven dat reclamant vraagtekens heeft bij hetgeen op pagina 25 van het akoestisch onderzoek wordt gesteld over de koppeling van de afname van de verkeersintensiteit op de Maasboulevard met de Sint Maartenslaan.

Reactie:

Het is onduidelijk op basis waarvan reclamant tot de stelling komt dat met name bij nieuw (tram)materieel piepend geluid voor overlast zorgt. Het voorspellen of booggeluid optreedt, is op voorhand moeilijk. Booggeluid treedt met name op bij krappe bogen, vaak in combinatie met een te hoge rijsnelheid. Met booggeluid kan bij het ontwerp van de trambaan al rekening worden gehouden, door bijvoorbeeld bogen/bochten zo ruim mogelijk te ontwerpen (ruime boogstralen) en door de snelheid in bochten (indien nodig) laag te houden. Vanwege de ligging van het tramtracé (en daarmee van de bogen) in de bestaande verkeersomgeving is de verwachting dat de rijsnelheden niet (te) hoog zullen zijn. Daarnaast kan als maatregel een smeervoorziening in het traject of in het materieel worden opgenomen. Het smeersel/gel wordt op de rails/loopvlak wielen aangebracht, waardoor er geen, minder of minder vaak booggeluid ontstaat. Naar aanleiding van het advies van de commissie MER is een aanvullende notitie opgesteld over booggeluid. Deze is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de eisen die aan dergelijk onderzoek worden gesteld. Dat de materie ingewikkeld is en dat de gewone burger hier niet –eenvoudig– wijs uit komt, is wellicht een feit. Dat is echter geen aanleiding om te veronderstellen dat de resultaten van het onderzoek onjuist zijn of in twijfel kunnen worden getrokken.

Voor wat betreft de verwijzing naar de Maasboulevard in de paragraaf met tekst over de Sint Maartenslaan. Hier staat Maasboulevard aangegeven, echter wordt hier de Sint Maartenslaan bedoeld. Het gaat hier om een tekstuele fout in het akoestisch rapport. Deze fout zal worden hersteld.

- H. Reclamant is van mening dat de gemeente zich indekt ten aanzien van booggeluid door in het MER aan te geven dat deze leemten in kennis en informatie niet onderscheidend is voor de alternatieven en daardoor niet van invloed is op de oordeel- en besluitvorming. De mogelijke consequenties voor omwonenden zijn daarmee niet meegenomen en is een te makkelijke houding richting gedupeerden. Reclamant verzoekt de gemeente dit onbekende fenomeen opnieuw door deskundigen te laten onderzoeken. Bij vergelijkbare projecten zouden onderhand toch nieuwe meetgegevens bekend moeten zijn en eventuele gevolgen daarvan.

Reactie:

In het MER is het mogelijk om leemten in kennis aan te geven. Het is namelijk niet mogelijk op voorhand te bepalen waar exact booggeluid zal gaan optreden. Daarnaast wordt in de akoestische berekeningen het effect van "booggeluid" (piepende geluid) niet mee berekend en valt dit geluid buiten de regels van het toegepaste reken- en meetvoorschrift. Booggeluid is namelijk lastig te voorspellen wanneer, onder welke omstandigheden en waar dit optreedt. Het is daarmee niet goed mogelijk om er in ruimtelijke afweging rekening mee te kunnen houden. Daarnaast is het een plaatselijk effect wat niet permanent hoeft op te treden en is het voor wat betreft de variantenkeuze niet onderscheidend vanwege het lokale karakter van het geluid.

- I. Reclamant mist in de rapportage is het fenomeen van de minuscuul kleine metalen deeltjes die door de trambewegingen vrijkomen en niet alleen voor luchtvervuiling zorgen die grote gezondheidsrisico's met zich meebrengt maar die zich tevens hechten aan gevels en kozijnen van de nabijgelegen panden.

Voor zowel de immateriële als de materiële schade houdt reclamant de gemeente en de exploitant van de trambaan nu en in de toekomst aansprakelijk. Reclamant ontvangt graag een bevestiging van deze aansprakelijkheidstelling.

Reactie:

Er zal inderdaad slijtage plaatsvinden van bovenleiding en koolsleepstukken, waarbij fijn stof emissie vrij komt. Deze emissie is echter, gezien het beperkt aantal trams, verwaarloosbaar klein. In combinatie met de lage achtergrondconcentraties (ruime onder de grenswaarden) in het studiegebied voor TVM is er geen aanleiding slijtage van de bovenleiding mee te nemen in het onderzoek, daar het uitgesloten is dat er grenswaarden zullen worden overschreden. Aansprakelijkheidstelling is op dit moment niet aan de orde.

- J. Voor de dienstregeling wordt uitgegaan van een halfuurdienst voor de dag- én avondperiode. Dit betekent dat er tijdens de dagperiode tussen 7.00 uur en 19.00 uur 48 trams langs het huis rijden en gedurende de avond (19.00 tot 23.00 uur) nog eens 16 trambewegingen. Dit betekent 64 trams langs het huis op één dag en dat voor één lijnverbinding.

Reactie:

De exacte dienstregeling voor de tram in 2018 is nog niet definitief. Volgens de meest recente informatie rijden tijdens de dagperiode, tussen 07.00 en 19.00 uur, gemiddeld 2 trams per uur per richting. In de vroege avondperiode, tussen 19.00 en 20.00 uur, rijden gemiddeld 2 trams per uur per richting en in de late avondperiode, tussen 20.00 en 23.00 uur, rijdt gemiddeld 1 tram per uur per richting.

- K. De gemeente Maastricht gaat uit van een frequentie van 4300 passagiers per dag (dat is 66 personen per tram). Reclamant heeft vernomen dat een Belgisch rekenbureau uitkomt op 1800. Misschien is het goed te weten wat een reëel en internationaal aanvaardbaar aantal passagiers zal zijn, want hierop is geen exploitatieprognose te maken. Er is hier sprake van een overschatting van het aantal reizigers dat gebruik zal maken van deze tramverbinding. Zelfs de huidige busverbinding komt bij lange na niet aan deze dagelijkse frequentie. De bus van de De Lijn die de Sint Maartenslaan passeert is nagenoeg leeg. Reclamant stelt vast dat de cijfers die de gemeente publiceert aangaande het aantal te verwachten reizigers op korte en lange termijn, gekleurd zijn en dat de gemeente dit gebruikt om de plannen voor deze tramverbinding te ondersteunen en rendabel te laten lijken.

Reactie:

Als initiatiefnemer van de tramverbinding heeft De Lijn een exploitatieprognose gemaakt. Deze prognose leidt ertoe dat De Lijn de tramverbinding exploiteerbaar acht. Besluitvorming in Vlaanderen leidt ook tot deze conclusie. Anders dan reclamant claimt, betreffen de prognoses geen aannames. De Lijn heeft ten behoeve van haar businesscase prognoses gemaakt die in de besluitvorming in Vlaanderen –ondanks het feit dat er ook andere inzichten waren- stand hebben gehouden. Daarnaast verwachten wij op basis van eigen reizigersprognoses de in het MER aangegeven resultaten. In het kader van het bepalen van de vervoerwaarde is een modelberekening gemaakt met het multimodale Gemeentelijk Verkeersmodel 2.1 (GVM 2.1) van Maastricht. Het maken van een prognose met behulp van een verkeersmodel is een erkende onderzoeksmethode.

- L. Het oorspronkelijke idee dat deze tramverbinding een verbinding zou worden tussen de universiteiten van Hasselt en Maastricht komt helemaal niet meer terug in de plannen. Immers deze tram stopt bij het NS Station in Maastricht en kan niet verder doorrijden naar Randwyck langs De Colonel omdat het hier te smal zou zijn.

Reactie:

De ambitie bestaat nog steeds om de tramverbinding in een tweede fase door te trekken naar Randwyck. Voor het project TVM geldt dan ook de eis dat fase 1 een toekomstige doortrekking naar Randwyck niet onmogelijk mag maken. De halte bij het station en de te realiseren tailtrack voldoet aan deze eis.

- M. Bij de planvorming tracé Stationsstraat worden allerlei aspecten aangevoerd, waardoor dit traject niet de voorkeur zou hebben, die volgens reclamant ook aan de orde zijn indien de tram via de Sint Maartenslaan/Parallelweg/Stationsplein gaat rijden. Er wordt gesproken dat de verkeersroute tussen station en centrum op een verkeersonveilige plaats kruist, maar uit impressies blijkt dat de tram nagenoeg hetzelfde traject rijdt. En hier hoort men niets meer over een geplande fietstunnel of Colonel-garage.
- Het tramspoor wordt toch doorgetrokken tot aan de Spoorweglaan. De tram loopt bij het voorkeustracé toch ook via het Stationsplein over de parkeergarage heen.
- Reclamant geeft aan dat de werkelijke reden van het voorkeustracé is gelegen in het feit dat de herinrichting van het busstation in één keer meegenomen kan worden en hierdoor gebruik kan worden gemaakt van de subsidiepot onder het mom 'noodzakelijke' aanpassingen tramtraject.
- Reclamant is van mening dat de Stationsstraat beter voldoet, gezien de inrichting en breedte van de straat. De gemeente ambieert daarentegen voor deze straat als hoofdstructuur langzaam verkeer, autoluw maken en minder parkeren. Moet het autoverkeer in de toekomst dan ook door de Sint Maartenslaan.

Reactie:

In het MER is aangegeven dat een tramtracé via de Stationsstraat er toe leidt dat de tram de voetgangersstroom van station richting centrum (v.v.) vóór de hoofdingang van het station kruist, waarbij tevens is aangegeven dat de tram hier door een boog (richting Colonel) rijdt. Dat laatste is vanuit de verkeersstroom ongewenst. Het verschil met het tracé via de Sint Maartenslaan en de Parallelweg zit in het feit dat de tram weliswaar ook hier deze voetgangersstroom kruist, maar dat haaks op deze stroom doet.

Daarnaast is het zo dat de minimaal vereiste boogstralen voor een tram bij een tracé via de Stationsstraat leiden tot tracé dat over het dak van de parkeergarage bij de Colonel heen gaat. Dat dak is daarop niet berekend. Het tracé via de Sint Maartenslaan en de Parallelweg kan geheel naast de parkeergarage worden gelegd en kent dit probleem niet. Zowel het aspect van de voetgangersstroom als het aspect van het draagvlak van het dak van de parkeergarage is in bijlage 4 van het MER aangegeven.

De stelling van reclamant ten aanzien van de financiering van het busstation nemen wij voor kennisgeving aan.

In dit bestemmingsplan blijven beide straten toegankelijk voor al het verkeer. Het eventueel verkeersluw maken van de Stationsstraat maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan.

- N. Reclamant is grote voorstander van het doortrekken van de reeds aanwezige spoorlijn. Geen tram maar een trein. Dit is volgens reclamant de beste oplossing voor iedereen. Een betere facilitering maar bovenal een besparing van enkele miljoenen euro's.
- De spoorlijn ligt er al. Slechts een gedeelte van circa 11 kilometer dient te worden hersteld in Vlaanderen (Lanaken). Er zullen hier en daar aanpassingen en investeringen gedaan moeten worden, maar dan beschikt men over een vervoerslijn van Hasselt naar Maastricht (uitstaphalte bij Boschpoort blijft mogelijk), AZM-UM naar Randwyck, Eijsden, Visé en Luik. Door het gebruik van het spoor wordt een enorme tijd- en milieuwinst geboekt. Indien de spoorlijn Eijsden-Maastricht ook nog wordt gemoderniseerd (geëlektrificeerd) kan alles prima doorrijden. Pluspunt: de binnenstad van Maastricht en Wyck hoeven niet op de schop, het busstation en het Stationsplein blijven nagenoeg ongewijzigd en er hoeft geen tramhalte te komen. Kortom, een directe verbinding voor iedereen, goed inpasbaar en kostenbesparend.

Reactie:

De gemeente neemt de analyse van reclamant voor kennisgeving aan met dien verstande dat:

- De Lijn, als initiatiefnemer van het Spartacusplan, in het verleden een afweging met betrekking tot systeemkeuze (tussen trein en tram) heeft gemaakt. Deze afweging heeft geleid tot een invulling van het Belgische deel van de verbinding met behulp van een tram, mede als gevolg van het feit dat de NMBS (als enige bevoegde partij om in België treinverbindingen te exploiteren) niet geïnteresseerd was/is in het realiseren van een treinverbinding;*
- Er op basis van het voorgaande wel een initiatief is voor de totstandkoming van een tramverbinding en geen initiatief is tot het realiseren van een treinverbinding;*

- *Intenties met betrekking tot, voorbereiding van en besluitvorming over een railverbinding naar Hasselt uitgaan van en koersen op het realiseren van een tramverbinding;*
- *Een tram- of treinverbinding via de spoorbrug dienstregelingtechnisch niet zonder aanvullende infrastructurele maatregelen valt in te passen, waarbij opgemerkt wordt dat de tramverbinding via de spoorbrug (zoals aangegeven in andere zienswijzen) eveneens om andere redenen niet mogelijk is (zie bijlage 4 MER).*

In aanvulling op het voorgaande:

- *er zijn geen initiatieven, vragen of behoeften bekend van goederenoperatoren naar de door reclamant aangegeven spoorverbinding ten behoeve van goederenvervoer. Onduidelijk is waarop de claim is gebaseerd dat realisatie van een spoorverbinding de genoemde effecten tot gevolg zou hebben;*
- *reclamant gaat voorbij aan de effecten die een spoorlijn Lanaken – Hasselt heeft op de bestaande spoorlijn Luik – Hasselt (waarop ter hoogte van Munsterbilzen dient te worden ingevoegd) en laat de consequenties van te nemen investeringen op dat deel van het tracé buiten beschouwing.*

Onduidelijk is waarop de claim is gebaseerd dat gebruik maken van bestaand spoor enorme milieuwinst zou opleveren. De –bestaande- spoorlijn Maastricht – Luik is geëlektrificeerd. Overige kwalificaties van reclamant neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- O. Tot slot deelt reclamant mee in zijn algemeenheid bezwaar te maken tegen het tramtraject gezien het feit dat ten gevolge van de uitvoering van dit plan met al zijn eerdergenoemde nadelige gevolgen reclamants woning aanzienlijk minder waard zal worden. Naast deze waardevermindering zal vanuit het toekomstig perspectief de woonomgeving behoorlijk worden aangetast en het woongenot aanzienlijk verminderen. Daarvoor stelt reclamant de gemeente Maastricht alsmede de exploitant van deze tramlijn verantwoordelijk en schadeplichtig.

Reactie:

Aansprakelijkheidstelling is op dit moment niet aan de orde.

Op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, biedt de wet de mogelijkheid om een schadetegemoetkoming aan te vragen indien u verwacht schade te leiden als gevolg van de realisering van het voorliggende plan. Of een tegemoetkoming in de schade wordt toegekend, wordt dan specifiek onderzocht.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 16D en 16E, deze zijn gegrond en leiden tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose, en een deel van de zienswijze onder 16G, deze is gegrond en leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 17.

- A. Reclamant juicht de ontwikkeling van een tramverbinding tussen Vlaanderen (Hasselt) en Maastricht van harte toe.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- B. Reclamant geeft vervolgens aan dat de plangrens ter plaatse van de Boschstraat de oostelijke bebouwingsgrens overschrijdt. Het betreft hier een overschrijding van de rooilijn van de voormalige sanitairfabriek op de hoek van de Boschstraat en de Fransensingel/Noorderbrug. Uit het plan kan echter nergens worden afgeleid wat de reden is voor het oprekken van de plangrens over de bestaande bebouwing. Deze bebouwing is aangemerkt als gemeentelijk monument. In reclamants optiek dient dit pand, als onderdeel van een waardevol en uiterst zeldzaam gebouwenensemble, op alle manieren tegen sloop beschermd te worden. Reclamant verzoekt hier om een aanpassing van de plangrens.

Reactie:

De betreffende overschrijding heeft te maken met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-tramhalte'. Op dit moment is nog onbekend hoe de halte in de Boschstraat eruit zal zien. In het MER is te lezen dat een mogelijke variant de arcade/Mouleursgebouw betreft. In deze variant Arcade/Mouleursgebouw wordt het Mouleursgebouw niet geamoveerd, maar wordt in het gebouw aan de straatzijde een arcade gerealiseerd. In deze arcade wordt dan een fietspad, voetpad en tramhalte gerealiseerd, waardoor meer verkeersruimte in de Boschstraat ontstaat. Daarbij zal uiteraard rekening worden gehouden met de cultuurhistorische waarde van het gebouw en de te doorlopen procedure. Op basis van voorstaande wordt de plangrens op dit punt niet aangepast.

- C. Volgens reclamant is de tramtracé-optie over/langs het Sappi-terrein niet voldoende onderzocht. Reclamant vraagt zich af waarom het niet mogelijk is om de tram vanaf de kruising Bosscherweg/Noorderbrug over de (vrijwel) ongebruikte Commandeurslaan zuidwaarts te laten rijden, aan de westzijde van de Zuid-Willemsvaart. Hiermee wordt een drukke bundeling van verkeer in het smalle, noordelijke deel van de Boschstraat voorkomen. Hierdoor blijft het ook mogelijk om de Bassinbrug op termijn aan te passen of te verwijderen. Ook is een dure, ingewikkelde verkeerskruising ter plaatse van de overgang Bosscherweg/Boschstraat dan niet meer noodzakelijk. Tenslotte kan, mits het tramtracé een eventuele "Bassin-halte" langs de westelijke oever van de Zuid-Willemsvaart op een aardlichaam gelegen is, het cultuurhart rondom de Timmerfabriek spectaculair doch eenvoudig ontsloten worden middels een voetgangersbrug.

Reactie:

Onduidelijk is, waar reclamant de stelling op baseert dat een tracévariant over / langs het Sappi-terrein onvoldoende is onderzocht. Reeds vanaf 2008 zijn in een trechteringsproces verschillende tracévarianten onderzocht, afgewogen en op basis van geschiktheid of ongeschiktheid verder meegenomen of afgevallen. Het MER bevat een weergave van de tracés zoals die, op basis van in het verleden verrichte onderzoeken, kunnen worden aangemerkt als reële varianten. Daarnaast bevat het MER beschrijvingen en argumenten waarom andere tracés geen reële varianten zijn. Gegeven de uitgebreide historie van onderzoeken, de veelheid aan varianten en de besluitvorming over deze varianten via het genoemde trechteringsproces houdt de bewering van reclamant geen stand. In deze trechtering is geconstateerd dat een tracévariant via het Sappi-terrein geen reëel alternatief is.

Ten aanzien van de Bassinbrug het volgende:

- In alle voorbereidende besluitvorming ten aanzien van het project TVM is het Maastracé –ook en vooral juist door de gemeenteraad- als te onderzoeken variant genoemd en als voorkeursvariant vastgesteld;*
- De Bassinbrug maakt deel uit van de ontsluitingsstructuur/parkeerroute van de binnenstad. Dit is ook herbevestigd in de "structuurvisie Maastricht 2030" (vastgesteld 29 mei 2013).*

De gemeente neemt de zienswijze met betrekking tot de voetgangersbrug voor kennisgeving aan.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 18.

- A. Reclamant geeft aan dat het tracé van de tramlijn op de bestaande spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht in het kader van de Spartacuslijn 1 op Nederlands grondgebied (ook Tram Vlaanderen-Maastricht genoemd) in de omgeving van de Belgisch-Nederlandse grens de nog aan te leggen omleidingsweg rond Smeermaas (Lanaken) kruist, is het noodzakelijk dat in de m.e.r.-procedure rekening wordt gehouden met het feit dat deze kruising via een tunnel onder de tramlijn zal moeten worden gerealiseerd.
- Omdat de bestaande spoorlijn reeds op een verhoging loopt, is het aangewezen dat in het kader van de m.e.r.-procedure rekening wordt gehouden met de mogelijke aanleg van een voldoende brede tunnel voor de nog aan te leggen omleidingsroute (onder 2 sporen), omdat het nog niet duidelijk is waar de wissel tussen de 2 sporen op Belgisch grondgebied en het separaat spoor op Nederlands grondgebied zal worden gerealiseerd. De omleidingsroute rond Smeermaas is als reservatiestrook voorzien op het gewestplan Limburgs Maasland en is eveneens opgenomen in de gewenste ruimtelijke structuur volgens de Albertknooppvisie. Deze reactie is door reclamant ten tijde van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau reeds ingediend, maar is naar aanleiding van het antwoord niet meegenomen in het MER en blijft voor reclamant dus gelden.

Reactie:

De ligging van de omleidingsweg is inderdaad vastgelegd in het gewestplan als reservatiestrook. Echter de aansluiting en ligging op Nederlands grondgebied en daarmee de locatie van een onderdoorgang is nog onderwerp van gesprek. Daarmee is de ligging van een onderdoorgang onvoldoende robuust verankerd om in het MER als vaststaande ontwikkeling te worden meegenomen. Thans is aan de orde de procedure met betrekking tot de ontwikkeling van de tramlijn. Bij deze procedure wordt de realisatie van de omleidingsweg niet onmogelijk gemaakt in casu er is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen die in de planperiode van 10 jaar gerealiseerd kunnen worden. Omdat er tot op heden geen planologische reservering voor de omleidingsroute heeft plaatsgevonden, wordt bij de uitwerking van het project TVM niet vooruit gelopen op de realisatie van een onderdoorgang.

Voor de omleidingsroute zal te zijner tijd een afzonderlijke planologische procedure gevolgd moeten worden. Wel wordt al bekeken of, en zo ja, op welke wijze vanuit de operationaliteit wel al rekening kan worden gehouden met zowel de ontwikkeling van de tramlijn als met de omleidingsroute.

- B. Vervolgens geeft reclamant aan dat in het milieueffectrapport gesteld wordt dat het buitenstedelijk tracé over het reeds aanwezige goederenspoor loopt en dat er geen alternatieven worden onderzocht. In de rapportage is echter sprake van een aantal aanpassingen die moeten worden doorgevoerd aan het buitenstedelijk tracé ten behoeve van de elektrische tram, zoals de aanleg van een bovenleiding, het bouwen van een onderstation en een aantal spooraanpassingen ten behoeve van de functionaliteit en de spoorveiligheid. Het lijkt reclamant dan ook noodzakelijk om de effecten van deze aanpassingen mee te nemen in het MER. De mogelijke impact van de aanleg van een voldoende brede tunnel voor de nog aan te leggen omleidingsweg rond Smeermaas (onder 2 sporen) wordt in het milieueffectrapport niet onderzocht.

Reactie:

Aspecten als aanleg van een bovenleiding, het bouwen van een onderstation en een aantal spooraanpassingen ten behoeve van de functionaliteit en de spoorveiligheid maken integraal onderdeel uit van de ontwerp-opgave van het project. Uitwerking van deze aspecten volgt uit de van toepassing zijnde regelgeving en richtlijnen.

De ontwikkeling van de tramlijn maakt de realisatie van de omleidingsweg niet onmogelijk. Zie tevens het antwoord onder A.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 19.

- A. Heeft het bestemmingsplan en de bijbehorende nota van zienswijzen niet kunnen vinden op de landelijke website ruimtelijkeplannen.nl. Tevens zijn bijlagen anders genummerd of anders benoemd.

Reactie:

Het bestemmingsplan staat op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Om deze te kunnen benaderen staan er twee mogelijkheden open. De eerste methode is het aanklikken van de balkjes 'regels' of 'toelichting' zoals deze ook staan op de door u meegestuurde schermafdruk. De andere methode is het aanklikken van het lettertje "i" (informatie) en daarna klikken op de kaart op het beeldscherm. Daarna verschijnt in de rechterbalk de mogelijkheid om de bestemmingsplandocumenten te openen. De gemeente is wettelijk verplicht om de plannen op deze website te publiceren. Met betrekking tot uw constatering ten aanzien van verschillende benamingen en nummers van bijlagen en andere documenten kan worden opgemerkt dat een deel van de bijlagendocumenten behoort bij het MER en een ander deel van de (bijlage)documenten bij het bestemmingsplan.

- B. Er is in de zienswijzen op het NRD verzocht om de Spoorbrugvariant mee te nemen. Dit is immers een reëel en gunstig alternatief. In het MER is dit toch niet meegenomen. Worden insprekers wel serieus genomen? Het MER wordt immers geacht de alternatieven te vergelijken en niet ze te negeren.

Reactie:

De zienswijze van reclamant in het kader van de NRD verzoekt om de spoorbrug in de afweging van varianten mee te nemen. Argument hiervoor is, zo betoogt reclamant, dat de spoorbrugvariant een reëel en gunstig alternatief is. Onduidelijk is, op grond van welke veronderstelling reclamant tot de conclusie komt dat de spoorbrug een reële en gunstige variant is.

In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet in het MER mee te nemen staat hierin ook verwoord.

Voor het overige neemt de gemeente dit deel van de zienswijze voor kennisgeving aan.

- C. De gemeente Maastricht zou niet-ontvankelijk moeten worden verklaard omdat ze een rommelig, incompleet, onleesbaar en op plaatsen onjuist document heeft aangeleverd en weigert alternatieven mee te wegen.

Reactie:

Het document zoals dat op www.ruimtelijkeplannen.nl is gepubliceerd geeft een complete weergave van de benodigde documenten. De documenten zijn correct geordend. Uw voorbeeld dat op de diverse tekeningen de Noorderbrug niet juist is weergegeven is geen fout in de documenten. Deze documenten geven de huidige, feitelijke situatie weer waarin de ontwikkeling TVM is ingetekend. Dit is gebruikelijk en ook correct. Dat de tekeningen in de Verkeerstoeits bij verder inzoomen niet goed meer leesbaar zijn, is niet merkwaardig. De documenten zouden veel te zwaar (en daarmee te groot) worden om op het Internet te plaatsen.

- D. Gevraagd wordt om een betere zoekfunctie op de website van de gemeente Maastricht zodat relevante informatie beter ontsloten wordt. Als voorbeeld kan worden gewezen op de resultaten van de trefwoorden MER TVM.

Reactie:

De gemeente neemt uw suggestie in het kader van de zienswijzen op dit MER voor kennisgeving aan.

- E. In hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat het Vlaams Gewest, De Lijn, Gemeente Maastricht en Provincie Limburg een overeenkomst hebben ondertekend waarin de afspraken zijn vastgelegd over de realisatie van TVM. Deze overeenkomst is niet terug te vinden in het dossier.

Reactie:

De gemeenteraad dient in het bestemmingsplan inzicht te bieden in de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

In november 2012 hebben vertegenwoordigers van De Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn, het Vlaams Gewest, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht een kaderovereenkomst opgesteld. In de kaderovereenkomst is vastgelegd dat aanbesteding, gunning en voortgang van de uitvoering nauwgezet en frequent tussen partijen wordt afgestemd. De kaderovereenkomst is echter geen openbaar stuk.

- F. De in het MER, pagina 11, 1^e alinea, genoemde maatregelen aan het Dynamisch verkeersmanagement heeft de nodige gevolgen. Dit heeft betrekking op 30.000 voertuigen per dag en brengt veel stilstaand verkeer met zich.

Reactie:

Het wel of niet toepassen van dynamisch verkeersmanagement is geen keuze die tot de scope van het MER van Tram Vlaanderen Maastricht behoort. Dynamisch verkeersmanagement maakt integraal deel uit van het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Maastricht en is om die reden op deze plaats in het MER benoemd.

De gemeente Maastricht uw constatering voor kennisgeving aan.

- G. In het MER, pagina 11, 3^e alinea, staat dat “de realisatie van de tramhalte daarom is gekoppeld aan het project Herstructurering Stationsomgeving”. Hopelijk wordt hier bedoeld dat het sluitend voltooid project Herstructurering Stationsomgeving conditio sine qua non is voor TVM.

Reactie:

Maastricht is een dynamische stad en dus altijd volop in beweging. De werkzaamheden rondom de A2-zone en de inpassing van de tram Hasselt - Maastricht leiden in het gebied tussen A2, Centraal Station en de binnenstad tot uitdaginge herinrichtingvraagstukken.

De metamorfose van de A2-zone verleidt de stad er ook toe om andere verkeerskundige en stedenbouwkundige knelpunten in deze zone aan te pakken. Samen met adviesbureau Goudappel Coffeng is de gemeente een verkenning gestart naar de toekomstige inrichting van de stationszone. Al sinds de aanleg van het huidige stationsgebouw rond 1916 verdeelt het spoor de stad in twee delen; een drukke, dominante westzijde met de binnenstad en een min of meer onzichtbare oostzijde. Over een lengte van maar liefst 1,4 kilometer – in een stedelijke zone - is er geen passagemogelijkheid van het spoor. Het brengt omrijdafstanden voor zowel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer met zich mee. Juist de vervoersmiddelen die de gemeente de komende jaren wil stimuleren.

De verkenning heeft een tweeledig doel. Dit is enerzijds een ruimtelijk doel waarbij de twee stadsdelen dichter naar elkaar gebracht worden door het realiseren van een nieuwe verbinding. De oostzijde moet een volwaardige ingang van het station worden, met bijbehorende voorzieningen. Anderzijds is dit een verkeerskundig doel waarbij het openbaar vervoer en/of het langzaam verkeer een extra mogelijkheid gegeven wordt om het spoor te passeren.

- H. In het MER, pagina 12, staat dat er geen nieuw ruimtebeslag nodig is, waardoor er geen effecten op RO zijn.
Wellicht niet qua ruimtebeslag maar wel qua geluid. En er staan meerdere passages in het MER die vergelijkbaar zijn.

Reactie:

De passage waar naar wordt verwezen betreft de samenvatting van het MER voor het buitenstedelijk tracé. In het MER deel B heeft per milieuaspect een uitgebreide effectbeoordeling plaatsgevonden.

- I. In het MER, pagina 14. Effectbeoordeling en –vergelijking tracé binnenstedelijk.
Het risico van een confrontatie tussen een tram en een fietser, zeker in het krap bemeten centrum van Maastricht kan niet afgedaan worden met “In beide alternatieven is nauwelijks tot geen sprake van een wijziging van de verkeersintensiteiten, waardoor er geen invloed is op de verkeersafwikkeling in de binnenstad”.
Twee tram/ treinen per uur is niet veel, maar de impact in een stad die niet de ruimte heeft voor trams en een bevolking die niet aan deze voertuigen gewend is, kan niet afgedaan worden met nauwelijks invloed.

Reactie:

Gegeven het feit dat het mogelijk is gebleken om tot een referentieontwerp voor de inpassing van de tram te komen, delen wij de opvatting dat 'Maastricht niet de ruimte heeft voor trams' niet.

Ook hier geldt, dat de passage waarnaar wordt verwezen de samenvatting van een uitgebreide analyse betreft. Gelet op de veelheid aan beoordeelde aspecten (zoals in tabel 5 genoemd) houdt de uit de zienswijze sprekende suggestie als ware uitsluitend gekeken naar verkeersintensiteiten, geen stand. In zijn totaliteit en in de context van deze samenvatting blijft de op pagina 14 genoemde conclusie gerechtvaardigd. Immers, de verkeersintensiteiten (waarvan in beide varianten geldt dat deze nauwelijks of niet wijzigen) zeggen niets over de aanwezigheid en de beleving/ervaring van de tram in de binnenstad.

J. MER, Pagina 15: Tabel 5: Effectbeoordeling binnenstedelijk tracé.

Deze tabel is niet juist qua opzet en dientengevolge niet juist ingevuld. Op die plaatsen waar OV en auto in het geding zijn, heeft de (extra) tram natuurlijk een hinderende werking op de doorstroming van het autoverkeer. Hoogst bizar (of – waarschijnlijker – doortrapt) om OV en auto samen in een enkele score te vangen. Zo worden negatieve aspecten van deze twee modaliteiten op elkaar verduisterd.

Reactie:

De passage waar naar wordt verwezen betreft de samenvatting van het MER voor het binnenstedelijk tracé. In het MER deel B heeft per milieuaspect een uitgebreide effectbeoordeling plaatsgevonden. Het doel van de tramverbinding is de bestaande openbaar vervoerverbinding tussen Maastricht en Hasselt te optimaliseren. Op de regionale verbinding is een forse afname van de reistijd waarneembaar bij beide tracés, waardoor sprake is van een zeer positief (++) effect ten opzichte van de referentiesituatie (=huidige situatie).

Eén van de conclusies van dit MER is verder dat de verkeersintensiteit in Maastricht door de komst van de tram nauwelijks of niet wijzigt. Daarmee wijzigt de verkeersdoorstroming ook nauwelijks of niet. De gemeente neemt de kwalificaties van reclamant ter kennisgeving aan.

K. MER, p15: Vervoerskundige kwaliteit tramverbinding.

In beide alternatieven is per saldo sprake van een toename van het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer”.

Bezoekers uit de omgeving van Veldwezelt zullen juist meer gebruik gaan maken van de auto omdat de bus komt te vervallen. Veel mensen zullen niet via de omweg Lanaken willen reizen. Aangezien de spoorbrugvariant sneller het station bereikt zal deze enige potentie hebben dit nadeel te compenseren.

Reactie:

Het MER constateert terecht dat er per saldo sprake is van een positief effect in het aantal verplaatsingen dat met name in het openbaar vervoer wordt gemaakt.

Daarmee is niet gezegd dat bij elke denkbare reisrelatie sprake is van een toename in het gebruik en dat is ook niet als zodanig in het MER verwoord.

Het is ons volstrekt onduidelijk hoe de spoorbrugvariant voor reizigers uit Veldwezelt een verbetering kan zijn. Als de spoorbrugvariant al een reëel alternatief zou zijn (hetgeen niet het geval is), dan zouden reizigers uit Veldwezelt nog steeds eerst richting Lanaken moeten reizen. Reistijdtechnisch verschilt een variant via de spoorbrug (als die al aan de orde zou zijn) niet ten opzichte van de voorkeursvariant.

L. MER, p15: Reistijden.

“een forse afname van de reistijd waarneembaar van 71 naar ongeveer 39 minuten bij beide tracés. Doordat beide alternatieven leiden tot een forse afname van de reistijd is er sprake van een zeer positief (++) effect ten opzichte van de referentiesituatie”. Een dergelijke afname van de reistijd is onmogelijk door het grote aantal haltes en het oponthoud in het stedelijk verkeer in Hasselt en Maastricht en zal niet gerealiseerd worden, wat directe repercussies heeft voor het aantal reizigers. De kwalificatie moet niet ++ zijn maar hoogstens +.

Reactie:

Uit de dienstregeling van lijn 20a tussen Hasselt en Maastricht (de snelste en meest directe verbinding, maatgevend voor de reistijdvergelijking met de tram) blijkt dat de meest voorkomende rijtijd 71 minuten bedraagt. Uit de door De Lijn uitgevoerde reistijdsimulaties volgt, dat de tram in 39 minuten van Hasselt naar Maastricht (v.v.) rijdt. Dat is inclusief de voorgenomen haltes en inclusief de stadstracés. Zonder nadere onderbouwing kan niet worden gesteld dat de reistijdberekeningen onjuist of onvolledig zijn.

Het oordeel van reclamant over de kwalificatie van de reistijd in het MER neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- M. MER, p. 16: Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer.

De spoorbrugvariant scoort hier natuurlijk beter omdat allerlei conflictsituaties, die gecreëerd worden door trams op daarvoor te smalle wegen, achterwege blijven.

Reactie:

Een rechtstreekse treinverbinding tussen Maastricht en Hasselt voorziet niet in de mogelijkheid om de binnenstad aan de westoever van de Maas rechtstreeks te bedienen en daarmee samenhangend een aantrekkelijke en comfortabele route te bieden. Daarnaast is de spoorbrug enkelsporig waardoor de spoorlijn onvoldoende capaciteit biedt om per uur 4 tramritten (2x2) én de uit de Netverklaring Prorail geldende eis van ten minste 1x per uur per richting een goederenrit te faciliteren. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging om en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staat hierin ook verwoord.

Het is onduidelijk waarop reclamant zijn oordeel baseert dat 'een tram op te smalle wegen tot allerlei conflictsituaties leidt'. Op het Maastracé in Maastricht rijdt de tram mee met het overige verkeer. De stelling van reclamant impliceert dat de huidige weginfrastructuur te smal is voor de afwikkeling van het verkeer. In de huidige situatie is geen sprake is van 'allerhande conflictsituaties als gevolg van te smalle wegen'. Het referentieontwerp van de tram laat zien dat inpassing in Maastricht op verantwoorde wijze mogelijk is. En daarnaast wijst de verkeersveiligheidsaudit eveneens uit dat inpassing op verantwoorde wijze kan plaatsvinden.

- N. MER, p. 16: Verkeersveiligheid langzaam verkeer.

"Het alternatief Maastracé maakt gebruik van het bestaande wegennet. Nieuwe potentiële conflictsituaties voor de langzaam verkeersstromen ontstaan daarom niet."

Dit is een gotspe. Overal waar de tram/ trein rijdt over het bestaande wegennet, ontstaan nieuwe conflictsituaties, doordat de trein/ tram altijd voorrang heeft, zeer breed is en de spoorrails obstakels vormen voor met name de fietser. Dit slaat in het bijzonder op de geplande tramhaltes op de Maasboulevard en de splitsing aan de westzijde van de Wilhelminabrug.

De inschatting "licht negatief" is dan ook een grove onderschatting Het is ook zonder meer duidelijk dat de spoorbrugvariant hier veel beter scoort.

Reactie:

Het aantal conflictsituaties (conflictpunten) blijft gelijk omdat de tram mee rijdt met het overige verkeer. Nieuwe conflictsituaties of conflictpunten ontstaan pas bij de aanleg van extra infrastructuur. In alle alternatieven is bij de bestaande potentiële conflictsituaties sprake van een toenemend risico op een conflict, met name op de route nabij het station, wat resulteert in een afname van de verkeersveiligheid. Daarom is de verkeersveiligheid licht-negatief beoordeeld. Dit laatste ondanks het feit dat de verkeersveiligheidsaudit uitwijst dat inpassing van de tram op verantwoorde wijze kan plaatsvinden.

Fietsoversteken, zoals bij de Maasboulevard en Wilhelminabrug, worden haaks op de tramrails aangelegd waardoor de tramrails geen gevaar vormen voor fietsers.

De kwalitatieve analyse van reclamant bij de beoordeling alsmede de opmerking over de spoorbrugvariant neemt de gemeente voor kennisgeving aan. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staan hierin ook verwoord.

O. MER, p. 16: Geluid.

Op het moment dat een tram passeert zal deze wel hoorbaar zijn. Het effect wordt daarom beoordeeld als licht negatief (0/-)".

Dit is een zeer summiere benadering. Vooral in bochten zal het geluid behoorlijk hinderlijk zijn. En ook schijfremmen kunnen piepen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat gedurende de tijd dat dit dossier ter inzage ligt al aan de specificaties getornd wordt omdat men – om geld te besparen op dit onrendabele project – wil gaan kiezen voor een goedkope – en dus lawaaiige – beddingvariant.

Reactie:

Of geluid als hinderlijk wordt ervaren of niet, is subjectief. Vanwege het feit dat de perceptie kan bestaan dat tramgeluid hinderlijk is, is gekozen voor de beoordeling licht negatief.

De overige bevindingen en constatering van reclamant vallen onder zijn verantwoordelijkheid. Op deze plaats neemt de gemeente daar kennis van.

P. MER, p. 17: Natuur.

"dat een generieke ontheffing wordt aangevraagd" Het zal duidelijk gemaakt moeten worden wanneer deze generieke ontheffing loopt.

Reactie:

Het MER constateert dat het noodzakelijk is om een generieke ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aan te vragen. De looptijd van deze ontheffing wordt bepaald bij de verlening van een ontheffing en maakt als zodanig geen deel uit van het MER.

De gemeente heeft inmiddels een generieke ontheffing Flora- en faunawet aangevraagd voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in het Belvédère-gebied, waaronder TVM. Deze procedure loopt. Zodra de ontheffing is verkregen zal deze onder meer worden gehanteerd voor het plan TVM.

Q. MER, p. 17: Beïnvloeding landschap en cultuurhistorie.

"In de omgeving van het Bassin en de Maasboulevard is het wegprofiel al sterk afgestemd op het gemotoriseerd verkeer en de daarbij horende voorzieningen, zoals hoge verlichtingsmasten. De beïnvloeding van landschap en cultuurhistorie wordt hier licht negatief beoordeeld is (0/-)" De omgeving van het Bassin is met de Bassinbrug sterk achteruit gegaan, en zal met een verbreding i.v.m. de tram/ trein of bovenleiding nog verder achteruitgaan, hetgeen als meer dan 'licht negatief' is te kwalificeren. Te meer daar de gemeente de pretentie heeft dit gebied aantrekkelijk te maken voor bezoekers en watersporters.

Reactie:

De beïnvloeding wordt beoordeeld aan de hand van effecten op de bestaande structuur van de gebieden waar het tramtracé gepland is. Bij de beoordeling wordt gelet op de consequenties voor de totale ruimtelijke samenhang voor het gebied en de betekenis van de zelfstandige, te onderscheiden elementen, zoals deze tot uitdrukking komen in de visueel ruimtelijke kenmerken. Hierbij spelen de volgende onderdelen een rol: de fysieke kwaliteit (gaafheid, uniciteit en conservering), de inhoudelijke kwaliteit (samenhang, zeldzaamheid en representativiteit) en beleefde kwaliteit (herkenbaarheid, beeldbepaling en zichtbaarheid).

De gemeente neemt de kwalificatie over de achteruitgang van het Bassin door de Bassinbrug voor kennisgeving aan.

R. MER, p. 17: Groepsrisico.

"De onderlinge afstand tussen de traminfrastructuur en de spoorinfrastructuur is in de orde van 15 tot 60 meter, afhankelijk van het gebruikte spoor."

Dit is onjuist: de tram/ trein maakt gedeeltelijk gebruik van het goederenspoor zelf, waardoor het groepsrisico groter is dan beschreven.

Reactie:

De passage waar naar wordt verwezen betreft de samenvatting van het MER voor het binnenstedelijk tracé. In het MER deel B heeft per milieuaspect een uitgebreide effectbeoordeling plaatsgevonden. Met de spoorinfrastructuur wordt in dit geval de spoorinfrastructuur bedoeld waar transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Specifiek gaat het daarbij om de spoorinfrastructuur op station Maastricht (in relatie tot de traminfrastructuur en – halte op het Stationsplein). Het goederenspoor zelf behoort niet tot de spoorinfrastructuur waarop vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Volgens de Netverklaring van ProRail is vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar Lanaken op dit moment niet toegestaan.

S. MER, p. 18 Tabel 6.

In deze tabel zijn meerdere aanvechtbare scores te vinden. Ten voorbeeld: Reistijden voor tram en autoverkeer op tramroutes.

Het is correct dat in de referentiesituatie nvt. wordt vermeld. Het is echter voor een klein kind duidelijk dat op de Boschstraat-noord de auto, de tram/trein, het langzaam verkeer elkaars reistijden negatief zullen beïnvloeden. En het is zonder meer duidelijk dat de “verkeersafwikkeling binnenstad” negatief beïnvloed zal worden door een dergelijke tram. Dit zal tijdens de spits tot verkeersinfarcten leiden.

Ook in deze tabel zal de spoorbrugvariant verrassend afwijkende positieve scores laten zien.

Reactie:

Uit het verkeersmodel, waar de situatie zowel met tram als zonder tram is doorgerekend, blijkt dat de toevoeging van de tram niet leidt tot een wijziging van de verkeersintensiteiten. De infrastructurele aanpassingen, die noodzakelijk zijn voor de inpassing van de tram, hebben dan ook geen invloed op de doorstroming van het verkeer.

Reclamant gaat voorbij aan het feit dat de spoorbrug geen reële variant is. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staan hierin ook verwoord.

T. MER, p. 19.

Er is kennelijk sprake van haastwerk: hier worden om onduidelijke redenen dezelfde titels gebruikt als op p.15. Vervoerskundige kwaliteit tramverbinding

“Naarmate de halte echter verder van de voorzieningen af komt te liggen (Belvédère buitenstedelijk) neemt het aantal overstappers af. Daarom heeft de halte ‘Belvédère buitenstedelijk’ een licht positief effect (0/+) terwijl de andere haltes een positief effect (+) hebben ten opzichte van de referentiesituatie.”

De redenering is correct, de conclusie is fout. ‘Belvédère buitenstedelijk’ biedt OV voor de gehele wijk Bosscherpoort en het industrieterrein Bosscherveld, terwijl voorzieningen nog steeds op korte loopafstand bereikbaar zijn. Kennelijk tellen deze mensen niet mee.

Reactie:

Voor alle varianten, zoals tracés en haltes, worden ten aanzien van de effectbeoordeling dezelfde titels gebruikt.

Een halte Belvédère binnenstedelijk heeft een groter bereik voor overstappers dan een halte Belvédère buitenstedelijk, vanwege de stedelijke voorzieningen die in de nabijheid liggen.

De gemeente deelt de constatering van reclamant dat ‘de redenering correct is, maar de conclusie fout’ dan ook niet.

U. MER, p. 20: RO - Gebruikswaarde bestaande voorzieningen.

“De haltevariant Arcade Mouleursgebouw leidt ertoe dat het Mouleursgebouw verwijderd moet worden. Dit leidt tot een zeer negatieve beoordeling (--).”

Dit lijkt onterecht, want dubbelop, immers het Mouleursgebouw wordt niet gebruikt. Een negatieve beoordeling tav. cultuurhistorie zou terecht zijn, maar tav. RO onterecht.

“Op dit moment is nog niet bekend of en hoe de benodigde fietsenstalling kan worden ingepast. De beoordeling van de haltevariant Voorplein Station is daarom negatief (-).”

Dit is een understatement: de fietsenstalling – een essentieel onderdeel in de vervoersketen fiets-trein wordt i.h.k.v. dit project opgeheven en inhoudelijk noch financieel opgelost of gecompenseerd. Dit verdient minimaal de kwalificatie “--”

Reactie: (VERKEER en VERVOER)

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden om een halte te realiseren in het Mouleursgebouw. In de variant Arcade/Mouleursgebouw wordt het Mouleursgebouw inderdaad niet geamoveerd, maar wordt in het gebouw aan de straatzijde een arcade gerealiseerd. In deze arcade wordt dan een fietspad, voetpad en tramhalte gerealiseerd, waardoor meer verkeersruimte in de Boschstraat ontstaat. Het effect dat beoordeeld wordt, is 'gebruikswaarde bestaande voorzieningen', waarbij gekeken wordt naar de kansen en belemmeringen die de aanleg van de tramverbinding/haltes heeft voor de aanwezige functies.

De fietsenstalling wordt niet opgeheven. Een locatie voor de fietsenstalling op het Stationsplein wordt nader onderzocht in het kader van de verkenning naar de toekomstige inrichting van de stationszone. Reclamant gaat er in zijn betoog overigens aan voorbij dat de stallingsvoorzieningen zoals nu op het Stationsplein zijn gerealiseerd, een tijdelijke oplossing betreffen.

V. MER, p. 21: Tabel 7.

Het is zonneklaar dat de onderstations effecten hebben m.b.t. RO. Deze evaluatie wordt gemist.

Het station Maastricht/Centraal als zoeklocatie voor een onderstation is natuurlijk een slechte keuze: op weinig plekken in Maastricht is het ruimtelijk aanbod zo klein t.o.v. de vraag van diverse functies.

Reactie:

De passage waar naar wordt verwezen betreft de samenvatting van het MER voor het binnenstedelijk tracé. In het MER deel B heeft per milieuaspect een uitgebreide effectbeoordeling plaatsgevonden. Het zoekgebied voor het onderstation bij het station bevindt zich in dicht bebouwd stedelijk gebied. Binnen het zoekgebied zijn er mogelijkheden om het onderstation dusdanig in te passen dat er geen effecten zijn op de gebruikswaarde van bestaande voorzieningen. Tevens biedt het onderstation geen kansen/ belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

W. MER, p.22: Buitenstedelijk tracé.

"Deze maatregelen staan beschreven in paragraaf 10.3.1 en deze worden in de vorm van eisen aan de aannemer meegegeven."

Vraag: hoe is hier de frequentie van passage verwerkt.

Reactie:

Op het buitenstedelijk tracé dienen twee keer twee trampassages per uur (twee trams per uur per richting) en één goederenpad per uur per richting mogelijk te zijn.

X. MER, p. 22 Binnenstedelijk tracé.

"Op het binnenstedelijk tracé is het type effecten als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden anders dan op het buitenstedelijk tracé. Hier wordt de trambaan met bijbehorende voorzieningen aangelegd in stedelijk gebied, een gebied waar mensen wonen werken en recreëren. De aanleg leidt mogelijk tot verkeers- en geluidshinder."

De aanleg zal ook leiden tot inkomstenderving en onveiligheid op omleidings-/ sluiproutes.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

Y. MER, p. 22: Geluid.

"Booggeluid kan worden beperkt door beheersmaatregelen in de vorm van regelmatig onderhoud (slijpen wielen en rails) en smeren van de rails".

Dit is met name te verwachten op de splitsing Maartenslaan/ Parallelweg en bij de westelijke aanlanding van de Wilhelminabrug. Is voor dit "regelmatig onderhoud" budget opgenomen?

Hoe overleeft dit onderhoud de huidige besparingsmaatregelen?

Reactie:

Er is rekening gehouden met adequaat beheer en onderhoud van de trambaan. Hiervoor zijn budgetten voorzien.

Z. MER, p. 22: Trillingen

“Uit de kwalitatieve analyse blijkt dat er enige locaties zijn waar mogelijk een toename van trillingshinder”. In een MER verwacht men de resultaten van onderzoek hiernaar.

Reactie:

In het MER kan in principe worden volstaan met een kwalitatieve beoordeling van het effect ‘trillingshinder’. Een onderzoek naar de werkelijke trillingshinder van de tram kan pas plaatsvinden op het moment dat de tramlijn is gerealiseerd.

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

AA. MER, p. 22: Ruimtelijke ordening

“In samenhang met de aanleg van de tramverbinding vindt herstructurering van de stationsomgeving plaats. De ruimte om alle voorzieningen opnieuw in te passen, na realisatie van de tramhalte, is zeer beperkt. Op dit moment is nog niet bekend of en hoe de benodigde fietsenstalling van 7000 fietsen kan worden ingepast.”

Het is niet acceptabel dat dit project doorgang vindt, terwijl dit – door het project gegenereerde RO-probleem – niet is opgelost binnen het budget.

Reactie:

De fietsenstalling wordt niet opgeheven. Een locatie voor de fietsenstalling op het Stationsplein wordt nader onderzocht in het kader van de verkenning naar de toekomstige inrichting van de stationszone. Voor het overige neemt de gemeente de kwalificatie van reclamant voor kennisgeving aan.

BB. MER, p. 26

“In voorliggend MER worden tevens de reële tracéalternatieven met hun mogelijke milieueffecten in beeld gebracht. In hoofdstuk 3 is een nadere toelichting opgenomen op het voorkeursalternatief en de reële alternatieven. Voor het MER zijn de reeds beschikbare informatie en onderzoeken zoveel mogelijk gebruikt en waar nodig aangevuld.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de ‘moederprocedure’. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, in dit geval de bestemmingsplanprocedure voor de TVM.”

Simpele vraag: waarom is het reële tracéalternatief (Spoorvariant) niet onderzocht. Het lijkt erop dat de moeder is overleden. Een helder en begrijpbaar geformuleerd bestemmingsplan is in de map van ruimtelijke plannen niet te vinden.

Reactie:

De spoorbrugvariant is geen reëel alternatief. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staat hierin ook verwoord.

Het document zoals dat op www.ruimtelijkeplannen.nl is gepubliceerd geeft een complete weergave van de benodigde documenten, waaronder het bestemmingsplan.

CC. MER, p. 29: paragraaf 2.1.1

“De bestaande spoorinfrastructuur en dienstverlening biedt onvoldoende mogelijkheden en vrijheden om tot verbetering te komen.”

Lees: de mogelijkheden en vrijheden worden om politieke redenen onvoldoende gebruikt ter verbetering. Daardoor worden de plannen duur en ineffectief.

“De specifieke gebiedskenmerken van Belgisch Limburg leiden tot een openbaar vervoernetwerk dat onvoldoende kan bijdragen aan het realiseren van de beoogde mobiliteitsdoelstellingen. Met name de relatief lage snelheid (of lange reistijd) is een voor reizigers cruciaal punt waardoor openbaar vervoer niet als (goed) alternatief voor de auto wordt gezien. Het is, vanwege de gebiedskenmerken, echter ook een punt dat met behulp van

een bussysteem niet eenvoudig kan worden opgelost.”

Dit politieke probleem (de onwil in sommige gelederen om momenteel bestaande infrastructuur te reactiveren) zal ook niet opgelost kunnen worden d.m.v.. een tram die in ieder gat stopt.

Reactie:

De betreffende passages komen uit het Spartacusplan en hebben betrekking op het spoorwegnetwerk in Belgisch-Limburg. In de betreffende paragraaf is daarbij tevens aangegeven dat het door reclamant genoemde citaat in relatie tot het feit moet worden gelezen dat het spoorwegnet in Belgisch Limburg beperkt van omvang is en tot de uitlopers van het netwerk behoort. De kwalificatie van reclamant dat mogelijkheden en vrijheden op dit spoornetwerk om politieke redenen onvoldoende worden gebruikt, is geheel voor rekening van reclamant.

De gemeente neemt uw reactie voor het overige voor kennisgeving aan.

DD.MER, p. 31

“Ook speelt de tram een rol in het Maastrichtse P+R-beleid (door de realisatie van een P+R-voorziening net over de grens met België bij de halte Lanaken).”

Deze P+R voorziening zal betaald parkeren in Lanaken introduceren, hetgeen de concurrentiepositie t.o.v. Maastricht niet bevordert. Bovendien leidt dit tot milieueffecten in Lanaken die een hernieuwde MER in Vlaanderen noodzakelijk maakt.

Reactie:

In de betreffende paragraaf is nergens gesteld dat de P+R nabij de halte Lanaken een betaalde parkeervoorziening wordt, noch is hier in de planvoorbereiding sprake van.

Voorts onderschrijven wij uw stellingname dat een betaalde P&R voorziening de concurrentiepositie niet zou bevorderen niet. Immers in Nederland zijn vele P&R voorzieningen betaald en functioneren op uitstekende wijze. Uw opmerking over de eventuele noodzaak van een herziening van het MER in Vlaanderen acht de gemeente niet relevant in het kader van onderhavige procedure.

EE. MER, p. 32, hoofdstuk 2.2 Doelstelling

“Het Vlaamse openbaar vervoerbedrijf De Lijn beoogt met het Spartacusplan een kwaliteitsimpuls te geven aan het openbaar vervoer in Belgisch Limburg opdat dit vervoer, beter dan nu het geval is, een alternatief kan zijn voor het autoverkeer. “

In deze doelstelling kan belanghebbende zich geheel herkennen. Daarnaast heeft het goederenvervoer ook belang bij een kwaliteitsimpuls. De burger heeft behoefte aan een effectieve en efficiënte impuls.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

FF. MER, p. 32, 2.2: “Doelstelling THM België

... Het plan omvat het optimaliseren en verbeteren van het openbaar vervoer, onder andere door de bouw van drie sneltramlijnen....”.. naar wij aannemen zijn tramlijnen geen doel, hooguit een middel. “... aankomst- en vertrektijden van treinen richting Antwerpen en Luik in Hasselt...” in dit rijtje ontbreekt merkwaardigerwijze de trein uit/ naar de hoofdstad van België, Brussel.

Reactie:

De betreffende passages komen uit het Spartacusplan. De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

GG. MER, p. 32: (voetnoot) 4

“Bij de verkenning naar realisatiemogelijkheden voor het Spartacusplan heeft De Lijn samenwerking gezocht met de Belgische Spoorwegen om te bezien of in het verleden gesloten spoorlijnen (waaronder Munsterbilzen – Maastricht) konden worden gereactiveerd. De Belgische Spoorwegen hebben aangegeven reactivering niet te overwegen. Om een railgeoriënteerde kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer in Belgisch Limburg te realiseren was De Lijn – vanwege de strikte scheiding in verantwoordelijkheden tussen trein en overig openbaar vervoer in België – aangewezen op het tot stand brengen van een

tramsysteem. In het MER Spartacus lijn 1 Hasselt – Maastricht is het Spartacusplan nader toegelicht en onderbouwd.

Tevens is in dat MER de onderbouwing opgenomen waarom voor lijn 1 gekozen is voor een tramverbinding in plaats van een andere vorm van openbaar vervoer.”

De huidige politieke werkelijkheid is – afwijkend van het boven beweerde - dat met medewerking van de NMBS deze scheiding van verantwoordelijkheden inmiddels is achterhaald in die zin dat het Vlaams Gewest investeringen in het federale treinspoorweginet heeft bekostigd, afwijkend van de federale verdeelsleutel.

Reactie:

Reclamant gaat geheel voorbij aan het feit dat er in België een strikt juridische scheiding is van taken op het gebied van openbaar vervoer. De NMBS verzorgt treinverkeer, de regionale openbaar vervoerbedrijven (De Lijn en TEC) verzorgen het regionale openbaar vervoer per bus en tram (en eventueel (pre)metro), de MIVB verzorgt het stedelijk openbaar vervoer in Brussel. Of het Vlaams Gewest wel of geen investeringen in het federale spoorweginet heeft bekostigd, doet aan deze scheiding van verantwoordelijkheden rondom de exploitatie van openbaar vervoer in België in het geheel niets af.

HH.MER, p. 33: Doelstelling THM België en Nederland

Deze doelstelling zal door een treinspoorverbinding tussen de hoofdstations van Hasselt en Maastricht aanzienlijk beter vervuld worden.

Reactie:

Het is niet de vraag of deze ene doelstelling beter met een treinverbinding wordt ingevuld, het is de vraag of alle doelstellingen beter met een treinverbinding worden ingevuld. Dat is echter niet het geval. Daar waar de trein alleen halteert bij Station Hasselt en Station Maastricht, halteert de tram nog op 11 haltes tussen deze 2 stations, waardoor voorzieningen aan weerszijden van de grens beter worden ontsloten.

II. MER, p. 33: Doelstellingen TVM Nederland

“De TVM is direct gekoppeld aan de realisatie van de Spartacuslim 1. Als doelstelling voor de TVM geldt eveneens het realiseren van een ontbrekende schakel in het euronale spoornetwerk, zoals hierboven geformuleerd.”

Deze doelstelling zal door een treinspoorverbinding tussen de hoofdstations van Hasselt en Maastricht die via de spoorbrug halte maakt op Maastricht centraal aanzienlijk beter vervuld worden. Er is immers vervoersvraag voorbij Maastricht voorstelbaar (Randwyck, Eijsden, Luik, Aken...). De verbinding met de site van de Uni in Maastricht was en is een van de uitgangspunten van TVM.

Reactie:

Een aanvullend doel is dat de tram als vervoersproduct niet alleen vervoerswaarde heeft voor (eu)regionale reizigers door het verbinden van de OV-knopen Hasselt en Maastricht, maar ook voor de Belgische bezoekers van de binnenstad van Maastricht (als alternatief voor de auto). Voor deze reizigers dient de binnenstad van Maastricht aan de westoever van de Maas door de TVM bediend te worden met een halte binnenstad. De ambitie bestaat nog steeds om de tramverbinding in een tweede fase door te trekken naar Randwyck.

JJ. MER, p. 33 Onder “Doelstellingen TVM Nederland” heet het (daarnaast):

“Het doel is daarnaast om de TVM zo te realiseren dat de tram als vervoersproduct niet alleen vervoerswaarde heeft voor (eu)regionale reizigers door het verbinden van de OVknopen Hasselt en Maastricht, maar ook voor de Belgische bezoekers van de binnenstad van Maastricht (als alternatief voor de auto). Voor deze reizigers dient de binnenstad van Maastricht aan de westoever van de Maas door de TVM bediend te worden met een halte binnenstad.”

Dit kan gerealiseerd worden met de halte Belvédère, op een goede steenworp van de binnenstad-west.

Reactie:

Dit kan dan uitsluitend een halte Belvédère buitenstedelijk betreffen. De gemeente deelt de opvatting van reclamant dat een halte Belvédère buitenstedelijk een goed alternatief is voor reizigers met

bestemming binnenstad, niet. Met het aanvullende doel TVM Nederland wordt echter een halte in de binnenstad van Maastricht bedoeld met een loopafstand van maximaal 400 meter.

KK. MER, p. 34 Hoofdstuk Randvoorwaarden

Hier worden de kaders aangegeven (p. 34) en (p. 35 ev.) de “afspraken, keuzes, eisen en wensen” m.b.t. “functionaliteit, kosten en uitvoerbaarheid”

Wat betreft de toetsing aan de functionaliteitsaspecten: Uitvoerbaarheid dienstregeling, binnenstedelijke functionaliteit, buitenstedelijke functionaliteit, bedieningsfrequentie en functionele afstemming zou het alternatief Spoorbrugvariant in het MER een volwaardig en dus een mee te wegen alternatief zijn.

Getoetst aan de Doelstellingen zou de Spoorbrugvariant ook volwaardig alternatief zijn.

Immers de halte Belvédère kan functioneren als een halte binnenstad (afstand naar de Markt < 1000 m).

Reactie:

Reclamant betoogt dat het functionele aspect ‘uitvoerbaarheid van de dienstregeling’ één van de argumenten is waarom de spoorbrugvariant een reëel alternatief is. Juist het niet uitvoerbaar zijn van de dienstregeling is (onder andere) één van de argumenten waarom de spoorbrugvariant geen reëel alternatief is. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging om en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staat hierin ook verwoord.

De gemeente deelt de opvatting van reclamant dat een halte belvédère buitenstedelijk een goed alternatief is voor reizigers met bestemming binnenstad, niet. Bij een halte in de binnenstad van Maastricht gaat men uit van een maximale loopafstand van 400 meter. Een buitenstedelijke halte Belvédère voldoet hier niet aan.

LL. MER, p. 34: Tabel 8

Het is evident dat doelstellingen D3 en D4 zeer duidelijk meer gebaat zijn met een treinspoorverbinding die ook het goederenvervoer faciliteert.

Reactie:

Daar waar de trein alleen halteert bij Station Hasselt en Station Maastricht, halteert de tram nog op 11 haltes tussen deze 2 stations, waardoor voorzieningen aan weerszijden van de grens beter worden ontsloten.

MM. MER, p. 35: “Functionaliteit

Binnenstedelijke functionaliteit. ...Dit betekent dat binnenstedelijk zoveel mogelijk van dubbelspoor wordt uitgegaan... ...De inpassing van de tram moet zodanig plaatsvinden dat overige verkeersfuncties met gelijkwaardige kwaliteit blijven functioneren. Verder dient de tramlijn binnenstedelijk verenigbaar te zijn met de overige aanwezige functies rondom het tracé.”

Gelijkwaardige kwaliteit zal niet gerealiseerd kunnen worden t.p.v. Boschstraat-noord en met name het kruispunt met de (nieuwe) Noorderbrug.

Reactie:

De gemeente neemt kennis van de opvatting van reclamant.

NN. MER, p. 35 - “Buitenstedelijke functionaliteit.

Op het buitenstedelijk tracé moeten ten minste twee goederentreinbewegingen per uur worden gefaciliteerd. Dat betekent dat de dienstregeling van tram en trein moet voorzien in het bieden van twee treinpaden om treinbewegingen van het emplacement in Maastricht naar de Albertterminal in Lanaken (v.v.) mogelijk te maken.”

Dit zal een duidelijke eis t.a.v. de tram/ treinbeveiliging met zich mee brengen als ware het een “full size” trein. Goederenvervoer kan gefaciliteerd worden buiten de spitstijden.

Reactie:

De gemeente herkent zich niet in de opmerking van reclamant en ontvangt graag de door onafhankelijke bronnen bij ProRail gegeven bevestiging van de stelling van reclamant dat afwikkeling van goederentreinen buiten de uurblokken dat de tram met vier passages per uur gebruik maakt van de infrastructuur, mogelijk is. Voor de goede orde: zoals in het kader van de door ProRail uitgevoerde

variantenstudie is aangegeven en onlangs op ons verzoek opnieuw is bevestigd, mogen aan goederenverkeer geen gebruiksbepalingen worden opgelegd.

Samenvattend luidt de reactie als volgt:

- *De spoorweg is opengesteld behoudens wettelijke beperkingen. Andere beperkingen (bijvoorbeeld in tijd) zijn niet aan de orde;*
- *Alleen wanneer er sprake is van een overbelastverklaring van de spoorlijn (de gevraagde treincapaciteit overstijgt de beschikbare capaciteit), mogen aan goederentreinen beperkingen worden opgelegd. In dat geval dient goederenverkeer buiten de spits tenminste van één pad per uur gebruik te kunnen maken (artikel 8 lid 1 sub c Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur).*

Per definitie betekent het voorgaande dat ten aanzien van ontwerp van infrastructuur en planning van dienstregelingen een randvoorwaarde is meegegeven waaraan niet valt te tornen.

OO. MER, p. 35

“Om in de toekomst de dienstverlening te kunnen uitbreiden, dient een bedieningsfrequentie van vier keer per uur per richting niet onmogelijk te worden gemaakt.”

Dit is een groteske overweging. Met een half uur dienst met twee rytuigen is de jaarcapaciteit 15 miljoen passagiers voor het hele traject. Te veronderstellen dat dit aantal overschreden wordt getuigt van enig gebrek aan realiteitszin (ook wel groothedswaan genoemd).

Reactie:

Het ontwerp voor de tramverbinding is zodanig dat een frequentie van 4x per uur niet onmogelijk wordt gemaakt. Het is goed gebruik dat nieuwe infrastructuur op een zodanige wijze wordt ontworpen en gebouwd dat wijzigingen richting toekomst op relatief eenvoudige wijze mogelijk zijn of tenminste niet onmogelijk worden gemaakt. Dit toekomstvast ontwerpen is exact wat met de hier genoemde eis wordt beoogd.

De gemeente neemt de kwalificatie van reclamant voor kennisgeving aan.

PP. MER, p. 35: Kosten

Algemeen:

De kosten worden niet alleen bepaald door wat de gemeente Maastricht moet bijdragen. Een bedieningsfrequentie van vier keer per uur per richting kan men feitelijk niet als functionele eis opvoeren omdat hiervoor geen reizigerspotentieel is aan dit project. De burger is als belastingbetaler direct belanghebbend. De burger moet ook betalen voor de bijdrage door de Provincie, door het Rijk en door de Europese Commissie. Om die reden mag de burger verwachten dat overheden op iedere nivo investeringen beoordelen op effectiviteit en efficiëntie. Daarnaast moet ook de gemeente Maastricht minimaal aantonen dat de exploitatie (die in dit project door andere overheden betaald wordt) aannemelijk en haalbaar is. Dit is niet duidelijk als een door de gemeente ingehuurd bureau met reizigersaantallen komt die een factor 2,5 hoger zijn dan de aantallen die de Universiteit van Hasselt heeft berekend.

Specifiek

“Aanlegkosten: de tramverbinding dient binnen het budget van € 66,4 miljoen (Prijspeil 2012 en excl. BTW). “

De vraag stelt zich: wie betaald de BTW? Volgens de collegenota van augustus 2013 betaald het rijk slechts de helft van de BTW, waardoor nog ongeveer 10 miljoen ongedekt blijft.

Exploitatiekosten: “...Tracékeuzen die de reistijden ongunstig beïnvloeden, zijn ongewenst.”

De reistijd tussen Bosscherveld en Maastricht Centraal is natuurlijk het meest gunstig bij de spoorbrugvariant.

Reactie:

In paragraaf 2.3 worden de randvoorwaarden benoemd voor het project TVM. Het aspect kosten is geen aspect dat beoordeeld wordt in het kader van het MER.

Het gaat er niet om of aan Nederlandse zijde een bedieningsfrequentie van vier keer per uur wordt geëist, het gaat er om dat ontwerp en bouw van het project zodanig dient te geschieden dat, mocht dat aan de orde zijn, er nu geen maatregelen worden getroffen die (al dan niet met toevoeging van extra infrastructuur) deze uitbreiding onmogelijk maken.

Ten behoeve van het project is een Maatschappelijke Kosten-Batanalyse gemaakt. Op basis van het resultaat van deze analyse is het bestuurlijke besluit genomen om de tramverbinding te realiseren.

De gemeente neemt de opmerking over reizigersaantallen alsmede over de spoorbrugvariant voor kennisgeving aan.

QQ. MER, p. 36

“Een binnenstedelijk tracédeel van circa 1200 meter: het stadstracé vanaf het uittakwissel goederenspoorlijn nabij de Noorderbrug tot aan station Maastricht (voorplein).”
Is deze 1200 m correct? Onwaarschijnlijk!

Reactie:

Het binnenstedelijke tracé heeft tussen station Maastricht en het einde van de Boschstraat een lengte van ca. 1.800 meter. Tot de uittakwissel bedraagt de afstand ca. 2.000 meter.

RR. MER, p. 36: 2.5 Alternatieven

In paragraaf 2.5.1 staat: “Zoals beschreven in paragraaf 1.1 loopt de voorbereiding van de tramverbinding al enkele jaren en zijn in deze periode diverse onderzoeken uitgevoerd en rapporten opgesteld.”

In de Koersnota komt de spoorbrugvariant zeer duidelijk naar voren als de positieve variant. In de hier op volgende uitwerking is deze variant op onduidelijke wijze van het toneel verdwenen. Er is geen raadsbesluit bekend waarin deze zeer gunstig beoordeelde variant om (politieke of zakelijke) redenen buiten het bestek is geraakt. Kennelijk is dit ook aan de gemeenteraad voorbij gegaan immers betrokken raadsleden hebben: hierover geen sluitend verhaal. Ook een medewerker van de gemeente Maastricht heeft op navraag geen stuk kunnen overleggen.

“... In het Beslisdocument zijn het Maastracé via Bassinbrug en het Markttracé als realistische alternatieven geselecteerd. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad van Maastricht een bestuurlijk besluit genomen en gekozen voor het Maastracé als voorkeursalternatief.”

Op navraag van belanghebbende heeft de gemeente Maastricht geen enkel toepasselijk besluit kunnen tonen.

Reactie:

De gemeente deelt de opvatting van reclamant dat in de Koersnota de spoorbrugvariant als meest gunstige naar voren komt dan wel de als zeer gunstig beoordeelde variant zou zijn, niet. De conclusies in de Koersnota zijn onomwonden (citaat) ‘Regiotram via stadsbrug heeft meeste perspectief’ en ‘Spoorbrug weinig toekomstperspectief’. Samengevat wordt over de spoorbrugvariant verder het volgende gezegd:

- *de inpassing van brugopeningen bij hoogwater is een knelpunt;*
- *de frequentie (van de tram) kan maximaal 2* per uur zijn;*
- *doorrijden over bestaand spoor naar Randwyck is niet mogelijk;*
- *er is feitelijk geen mogelijkheid om de binnenstad als belangrijk bestemmingspunt rechtstreeks te bedienen.*

In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staan hierin ook verwoord.

Op 22 april 2008 is door het college de Koersnota Tram Vlaanderen Maastricht vastgesteld. Daarin is aangegeven dat op basis van de Koersnota besloten is om het spoorbrugtracé niet verder uit te werken en in te stemmen met nader onderzoek naar mogelijke tracévarianten via de binnenstad en doortrekking van het tracé naar Randwyck.

Op 31 mei 2011 heeft de gemeenteraad op basis van het Beslisdocument het besluit genomen voor het Maastracé.

SS. MER, p. 37

“Vanaf de Belgische grens wordt over een lengte van ca. 400 meter een intakspoor aangelegd om de tram. Mag belanghebbende zodoende concluderen dat op dat moment de tram rijdt over een spoor afwijkend van het tracé van de voormalige Lijn 20?”

Reactie:

In België rijdt de tram op een eigen spoor. De bestaande sporen voor de Albertterminal worden niet door de tram gebruikt. Het intakspoor zorgt voor de aantakking op het goederenspoor op Nederlands grondgebied. De tram volgt het tracé van lijn 20.

TT. MER, p. 38: Samenvatting trechtering tracé binnenstedelijk

“Voor het binnenstedelijk tracé zijn de alternatieven in twee stappen getrechterd:

1. Regiotracé versus stadstracé.
2. Stadstracés: het selecteren van realistische stadstracés.”

Hier dient te worden opgemerkt dat er geen naspeurbare trechtering ad 1 heeft plaatsgehad ondanks de hier aangehaalde Koersnota (2008) die dat behandeld zou moeten hebben.

Reactie:

Op 22 april 2008 is door het college de Koersnota Tram Vlaanderen Maastricht vastgesteld. Daarin is aangegeven dat op basis van de Koersnota besloten is om het spoorbrugtracé niet verder uit te werken en in te stemmen met nader onderzoek naar mogelijke tracévarianten via de binnenstad en doortrekking van het tracé naar Randwyck.

UU.MER, p. 38

“Voor de afweging tussen regio of stadstracé zijn drie alternatieven onderzocht:

- Alternatief regiotracé: de tramverbinding loopt via de bestaande goederenspoorlijn en spoorbrug naar station Maastricht.
- Alternatief stadstracé: de tramverbinding loopt via de bestaande goederenspoorlijn met een aftakking ter hoogte van de Noorderbrug naar een tracé door het centrum (met halte) via de Wilhelminabrug naar de halte bij station Maastricht.
- Alternatief gemengd: de tramverbinding loopt via de bestaande goederenspoorlijn met een aftakking ter hoogte van de Noorderbrug naar een tracé door het centrum, echter met kop maken in de Boschstraat, via de bestaande spoorbrug over de Maas en verder via de goederenspoorlijn naar de halte bij station Maastricht.”

Hier heeft iemand zijn huiswerk niet goed gedaan. De bij het eerste aanhalingsteken aangehaalde variant heette toen de spoor(brug)variant (variant A). De derde variant heette de regiotram (variant C) zie afbeelding in de meegestuurde Bijlage.

Reactie:

Dat is correct. De beschrijvingen behoren echter wel bij de betreffende varianten.

VV. MER, p. 39: Samenvatting van in dit MER te beoordelen alternatieven

Voor het buitenstedelijke tracé wordt alleen het alternatief samengebruik meegenomen in het MER. Voor het binnenstedelijke tracé zijn vanuit de trechtering twee alternatieven overgebleven die in dit MER verder uitgewerkt en onderzocht zijn: Het gaat daarbij om:

- Maastracé (voorkeursalternatief).
- Markttracé

De zodanig beperkte keuze gaat overduidelijk voorbij aan vragen vanuit de NRD. Hierbij veronderstellen wij dat een NRD een processtap is om goede suggesties van de burger de ruimte te geven om onderzocht te worden. Dit raakt niet alleen aan het serieus nemen van de burger en de procedure. Het raakt ook de burger direct en indirect in de portemonnee.

Reactie:

In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. Voor het overige nemen de gemeente de reactie voor kennisgeving aan.

WW. MER, p.42: Afbeelding 5

De afbeelding laat twee parallelle sporen zien van af even voor de grens. Aan de NL zijde is dit i.v.m. opstellen, aan B kant is dit onduidelijk. In ieder geval zou dit beeld een tweede brug impliceren over de tak naar Neerharen van het Albertkanaal.

Reactie:

De Albertterminal is (via spoor) uitsluitend vanuit Maastricht bereikbaar. De (nieuw gerealiseerde) spoorinfrastructuur van de terminal ligt op de oostoever van het kanaal. Daarmee is niet duidelijk op basis waarvan de veronderstelling ontstaat dat ook aan Belgische zijde een uithaal- en wachtspoor

noodzakelijk zou zijn en dat, bijvoorbeeld als gevolg daarvan, met de realisatie van het project TVM een tweede brug over het Albertkanaal nodig is.

XX. MER, p. 47: 3.1 Beoordelingsmethodiek

“...De effectbepaling betreft een kwalitatieve beoordeling op basis van een deskundigenoordeel. Waar relevant en beschikbaar wordt de beoordeling onderbouwd met kwantitatieve gegevens.”

In een dergelijk rommelig dossier kan het bepalen van de relevantie moeilijk overgelaten worden aan de opstellers.

Reactie:

De gemeente onderschrijft het oordeel van reclamant de het dossier rommelig zou zijn, niet.

YY. MER, p. 48: Autonome ontwikkeling

Kennelijk is het bij de makers van dit deskundigenrapport niet bekend dat er een vergunningprocedure loopt voor een verbrandingsinstallatie nabij BASF.

Reactie:

In paragraaf 3.2 zijn de relevante autonome ontwikkelingen voor de studie benoemd. De vergunningsprocedure voor de verbrandingsinstallatie is bekend.

ZZ. MER, p. 51: Tabel 11

De aanleg van een tramspoor heeft i.t.t. de mening die in de tabel geventileerd wordt, wel degelijk invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van een verbinding voor goederen-/personenverkeer over het buitenstedelijk tracé.

Reactie:

Het aspect RO wordt beoordeeld op gebruikswaarde bestaande voorzieningen en kansen/belemmeringen ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Omdat de tram over het reeds bestaande goederenspoor loopt is er geen verandering van gebruikswaarde op bestaande voorzieningen. Het goederenspoor is al aanwezig en betreft dus geen ruimtelijke ontwikkeling.

Voor het overige: reclamant geeft in een eerdere zienswijze zelf aan dat de afwikkeling van het goederenverkeer buiten de spitsuren van de tram zou kunnen plaatsvinden. In de beantwoording op dat aspect van de zienswijze hebben wij aangegeven dat –per uur- het goederenverkeer dient te worden gefaciliteerd. Juist dit faciliteren van het goederenverkeer draagt er toe bij dat verbindingen voor goederenverkeer via het buitenstedelijk tracé mogelijk zijn en blijven.

AAA. MER, p. 60: 4.1 DOEL EVALUATIE

“Het evaluatieprogramma zal in een later stadium door het bevoegd gezag opgesteld worden en heeft een drieledig doel:

1. Voortgaande studie naar leemten in kennis.

Bij de beschrijving van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de optredende effecten is een aantal leemten in kennis en informatie naar voren gekomen. Het effect van deze leemten op de kwaliteit van de thans plaatsvindende besluitvorming wordt zeer gering geacht”.

Deze inschatting van het effect van zaken die men niet weet, doet afbreuk aan beoordeling o.b.v. des”kundig”heid.

Reactie:

De genoemde aspecten in paragraaf 4.1 onder punt 1 spelen bij de beoordeling van de varianten geen onderscheidende rol, waardoor het effect op de kwaliteit van de thans plaatsvindende besluitvorming zeer gering wordt geacht.

BBB. MER, p. 60: Geluid

“Booggeluid kan worden beperkt door beheersmaatregelen in de vorm van regelmatig onderhoud (slijpen wielen en rails) en smeren van de rails.”

Natuurlijk kan booggeluid in een situatie van meerdere soorten weggebruikers vanwege slipgevaar NIET beperkt worden door smeren van de rails. Dus zal het booggeluid een probleem blijven.

“Verder zal in de praktijk moeten blijken in hoeverre en wanneer er slijping van rails en wielen optreedt.”

Een MER wordt juist uitgebracht om problemen vooraf te signaleren en te pareren, zodat deze in de praktijk juist niet zullen blijken.

“Indien dit geconstateerd wordt dan kunnen de wielen en eventueel de rails worden geslepen.” Hier vervalt de auteur weer eens in herhaling. Terwijl deze activiteit niet gebudgetteerd is.

Reactie:

Eén van de mogelijkheden om booggeluid tegen te gaan is het aanbrengen van water of gel op spoorstaaf of wiel. De technische term hiervoor is smeren. De veronderstelling van reclamant dat ‘smeren’ leidt tot het treffen van maatregelen die tot slijpgevaar leiden, is niet juist, net zo min als de conclusie dat ‘booggeluid dus een probleem zal blijven’.

Opmerking van reclamant dat het MER juist is bedoeld om vooraf problemen te signaleren (met de veronderstelling dat dat niet gebeurt) is niet terecht. In de aangegeven passage benoemt het MER het aspect booggeluid en mogelijke maatregelen om dat tegen te gaan.

De stelling dat de maatregelen om slijpen en smeren mogelijk te maken niet zou zijn gebudgetteerd is niet juist. Maatregelen maken deel uit van het reguliere beheer en onderhoud van de infrastructuur en vormen als zodanig onderdeel van de beheer- en onderhoudskosten zoals in de besluitvorming aangegeven.

Overige kwalificaties neemt de gemeente ter kennisgeving aan.

CCC. MER, p. 61: Trillingen

“Uit de kwalitatieve analyse blijkt dat er enige locaties zijn waar mogelijk een toename van trillingshinder kan optreden en mitigerende maatregelen wenselijk kunnen zijn. Hiervoor dienen locatiespecifieke metingen te worden uitgevoerd om de lokale situatie nader in kaart te brengen.”

Een MER wordt juist uitgebracht problemen vooraf te signaleren, zodat deze in de praktijk juist niet zullen blijken. Belanghebbende weet dat deskundigen hierdoor actueel verrast worden.

Reactie:

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder..

DDD. MER, p. 61: Ruimtelijke ordening

“In samenhang met de aanleg van de tramverbinding vindt herstructurering van de stationsomgeving plaats. De ruimte om alle voorzieningen opnieuw in te passen, na realisatie van de tramhalte, is zeer beperkt. Ten aanzien van capaciteit van de fietsenstalling geldt bijvoorbeeld dat (van de beoogde 4000 stallingsplaatsen in de directe omgeving van het station) op dit moment nog niet bekend is op welke wijze 2000 plaatsen zullen worden ingepast. Deze inpassingsopgave wordt separaat van het project TVM door de gemeente Maastricht uitgewerkt.”

Het is natuurlijk struisvogelpolitiek om i.h.k.v. het project TVM een fietsenstalling op te heffen en de oplossing voor dit probleem door te schuiven naar de toekomst, zeker in het licht reeds bestaande grote renteverplichtingen van de gemeente Maastricht.

Reactie:

De fietsenstalling wordt niet opgeheven. Een locatie voor de fietsenstalling op het Stationsplein wordt nader onderzocht in het kader van de verkenning naar de toekomstige inrichting van de stationszone. Reclamant gaat er in zijn betoog overigens aan voorbij dat de stallingsvoorzieningen zoals nu op het Stationsplein zijn gerealiseerd, een tijdelijke oplossing betreffen.

EEE. MER, p. 61

“2. Toetsing van de voorspelde effecten aan de daadwerkelijk optredende effecten
De daadwerkelijke optredende effecten kunnen anders blijken te zijn dan in het MER zijn omschreven, bijvoorbeeld doordat:

- De gehanteerde voorspellingstechnieken tekort schieten.
- De gebruikte rekenmodellen niet betrouwbaar blijken te zijn.
- Bepaalde effecten niet werden voorzien.
- Er elders onvoorziene, maar invloedrijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden.
- Nieuwe inzichten.”

Het lijkt voor de hand te liggen om rekenmodellen tevoren te toetsen om onaangename niet voorspelde effecten te voorkomen.

Reactie:

Op het moment van het opstellen van het MER zijn de wettelijk verplichte rekenmodellen gebruikt en is het gebruikte verkeersmodel getoetst. De hier geciteerde passage uit het MER geeft aan dat de prognoses zijn gemaakt aan de hand van rekenmodellen die een benadering van de werkelijkheid zijn, waardoor effecten in de praktijk anders kunnen zijn. Tijdens en na realisatie van het project dient het bevoegd gezag het project te evalueren en dient een toetsing plaats te vinden aan de voorspelde effecten en de daadwerkelijk optredende effecten.

FFF. MER, p.63: Hoofdstuk 5.1

“De effectbepaling betreft een kwalitatieve beoordeling op basis van een deskundigenoordeel. Waar relevant en beschikbaar wordt de beoordeling onderbouwd met kwantitatieve gegevens.”

Men zou zeggen dat kwantitatieve onderbouwing de regel zou zijn. Onderhavige deskundigen verwachten 2,5 maal zo veel reizigers als de Universiteit Hasselt.

Reactie:

De inhoudelijke eisen aan het MER zijn vastgelegd in art. 7.7 (m.e.r.-plichtige plannen) van de Wet milieubeheer. Het inhoudsvereiste ten aanzien van ‘effecten’ is: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.

De Lijn heeft ten behoeve van haar businesscase prognoses gemaakt die in de besluitvorming in Vlaanderen –ondanks het feit dat er ook andere inzichten waren- stand hebben gehouden. De Lijn verwacht dat in 2020 jaarlijks ca. 3 miljoen bezoekers gebruik maken van de tramverbinding Hasselt-Maastricht. Dit zijn circa 9.000 reizigers per dag. Daarvan zijn er 4.200 reizigers per dag met een herkomst en/of bestemming in Maastricht. Ruim 3.900 reizigers passeren per tram de grens tussen Nederland en België. Het aantal reizigers dat gebruik gaat maken is in diverse onderzoeken onderzocht. Deze onderzoeken wijzen uit dat een prognose van het aantal reizigers realistisch is.

GGG. MER, p. 66/68

“Tabel 18: Beoordeling vervoerskundige kwaliteit tramverbinding per werkdag”

Toe-/afname aandeel openbaar vervoer in de modalsplit

Paragraaf 6.2 Huidige situatie: De modal split van de huidige situatie is niet bekend”.

Het is systematisch onduidelijk hoe een toe- of afname bepaald kan worden als de huidige modal split onbekend is.

Reactie:

De effecten worden niet getoetst aan de huidige situatie maar aan de referentiesituatie voor het prognosejaar. Hiermee is een eerlijke vergelijking tussen “niets doen” en de alternatieven.

Tabel 18 geeft de wijze van beoordeling aan voor het aspect ‘vervoerskundige kwaliteit tramverbinding per werkdag’ Als zodanig is deze tabel geen beoordeling. De constatering in paragraaf 6.2 dat de modal split op de huidige verbindingen tussen Maastricht en Hasselt onbekend is, is juist. De modal split in de huidige situatie over de gehele verbinding is echter geen aspect dat in het kader van dit MER een beoordelingskader vormt.

Methodologisch: het aantal reizigers op de huidige verbindingen (referentiesituatie) is bekend. Wijzigingen in dit aantal als gevolg van de realisatie van TVM voor het gehanteerde prognosejaar levert een delta in de modal split op. Deze delta is het beoordelingskader dat hier wordt gehanteerd.

HHH. MER, p. 69

“Uit de analyse is gebleken dat er relatief weinig ongevallen plaatsvinden op en direct rondom het toekomstige tramtracé.”

Uit de analyse zal gaan blijken dat er redelijk wat meer ongevallen plaatsvinden op en rondom het toekomstige tramtracé.

“De belangrijkste constatering uit de ongevallenanalyse zijn dat de meeste ongevallen zich hebben voorgedaan rondom het kruispunt Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg, Wilheminasingel - Sint Maartenslaan en dat rondom het station sprake is van relatief veel ongevallen met letsel. Dit laatste is verklaarbaar doordat op deze wegen veel langzaam verkeer rijdt met als bestemming het NS-station.”

Dit laatste is verklaarbaar doordat deze wegen qua inrichting niet aangepast zijn aan de logische en bekende grote stroom van langzaam verkeer met bestemming het NS-station. Met de komst van de tram in dit stadsverkeer wordt dat ongetwijfeld beter.

Reactie:

Door een goede inpassing van de weg, waarbij voldoende rekening wordt gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers zorgen we voor een verkeersveilige omgeving. De stelling van reclamant dat ‘uit de analyse zal gaan blijken dat er redelijk wat meer ongevallen plaatsvinden op en rondom het toekomstige tramtracé’ wordt ook niet ondersteund door de veiligheidsanalyse en veiligheidsaudit waaraan het referentieontwerp is getoetst.

De gemeente neemt de analyse van de situatie en de kwalificatie van reclamant voor kennisgeving aan.

III. MER, p.69: Reistijden voor autoverkeer en openbaar vervoer op tramroutes

“De reistijden voor het openbaar vervoer in de huidige situatie zijn voor de binnenstad van Maastricht niet bekend. Op de route Maastricht – Hasselt bedraagt deze echter 71 minuten. De reistijd voor het gemotoriseerd verkeer bedraagt op dezelfde route 38 minuten.”

Ongetwijfeld is bij deze 38 minuten geen rekening gehouden met het zoeken naar een parkeerplek of zijn de kosten voor een plaats in een parkeergarage genegeerd. De snelbusverbinding Maastricht Hasselt is overigens opgeheven wegens gebrek aan belangstelling.

Reactie:

Uit de dienstregeling van lijn 20a tussen Hasselt en Maastricht (de snelste en meest directe verbinding, maatgevend voor de reistijdvergelijking met de tram) blijkt dat de meest voorkomende rijtijd 71 minuten bedraagt.

Er is geen rekening gehouden met de reistijd van het voor- en natransport van zowel het autoverkeer (bijvoorbeeld het stallen van de auto) en het openbaar vervoer (reistijd van/naar de halte). Deze onderdelen van de reistijd zijn namelijk variabel (afhankelijk van beschikbaarheid van parkeerplaatsen en het al of niet aanwezig zijn van wachtrijen, voor- en natransport ten opzichte van de halte is afhankelijk van de herkomst en bestemming van de reiziger). Om deze variabele uit te sluiten is alleen de reistijd op het traject zelf bepaald. Als gevolg van de komst van de tram zal het parkeerzoekgedrag en/of de vraag naar parkeerplaatsen en/of het aanbod van parkeerplaatsen niet veranderen. Deze factor is daarmee indifferent in de variantenvergelijking. Het verschil in natransporttijd voor OV-reizigers in de twee varianten (Markt- en Maastracé) is weliswaar aanwezig, maar ten opzichte van de totale reistijd niet zodanig materieel dat deze substantieel impact zouden hebben op de beoordeling van de varianten.

De gemeente neemt de opmerking over de snelbusverbinding voor kennisgeving aan.

JJJ.MER, p. 70: Verkeerskundige kwaliteit tramverbinding

“Het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split (inclusief vracht) is ongeveer 6,7% op de lokale verbinding en 5,4% op de regionale verbinding.”

Weten wij het dus toch wel? Hoe valt dit te rijmen met punt 6.2

Reactie:

Zoals hiervoor aangegeven, is de modal split op de verbindingen tussen Hasselt en Maastricht onbekend. De modal split in Maastricht zelf is wel bekend en wordt hier weergegeven.

KKK. MER, p. 70: Verkeersafwikkeling binnenstad

“Er is in de referentiesituatie uitgegaan van de laatste sociaal economische ontwikkelingen, de openstelling van de A2-tunnel, de realisatie van Belvédère en de aanpassing van de Noorderbrug.”

Het moge ook bij de schrijvers van dit rapport bekend zijn dat Belvédère voorlopig NIET gerealiseerd wordt. Hiervan kan dus ook niet met droge ogen worden uitgegaan. Daarnaast is het dossier op verschillende punten niet aangepast aan de aanpassing Noorderbrug.

“Als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen wijzigen de verkeersintensiteiten in en rondom de stad. De aanpassingen hebben echter nauwelijks effect op de wegen rondom het station.

De I/C-verhoudingen wijzigen hier nauwelijks. Op de Maasboulevard, de Franciscus Romanusweg en de Bosscherweg is sprake van een afname van de I/C-verhoudingen.

Deze afname wordt veroorzaakt door de aanpassingen op de Noorderbrug en de nieuwe infrastructuur (verlengde Fort Willemweg) rondom Belvédère. Op deze wegen is echter sprake van hoge I/C-verhoudingen van respectievelijk 90% en 93% waardoor congestie aanwezig is.”

Ook op de Boschstraat Noord zal een duidelijke congestiesituatie ontstaan, zeker i.s.m. een tram door de binnenstad.

Reactie:

In het MER is gebruik gemaakt van het meest recente verkeersmodel. Dit verkeersmodel houdt in het prognosejaar rekening met alle op dat moment vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder Belvédère en de aanpassing van de Noorderbrug. Dat de ontwikkeling van Belvédère is uitgesteld of dat de situatie rondom de Noorderbrug is gewijzigd, is daarbij niet van belang.

De relevante afstemming met het project Noorderbrug heeft plaatsgevonden. Gelet op eerdere onderdelen van deze zienswijze menen wij te mogen veronderstellen dat reclamant duidt op de gebruikte tekeningen / ondergronden. Deze documenten geven de huidige, feitelijke situatie weer waarin de ontwikkeling TVM is ingetekend. Dit is gebruikelijk en ook correct.

LLL. MER, p.71, paragraaf 6.3.1.

“Resumerend is in beide alternatieven per saldo sprake van een toename van het aantal verplaatsingen met de tram, echter heeft dit in de alternatieven niet een even grootte verschuiving van de modal-split tot gevolg. In het Maastracé is sprake van een licht positief (0/+) effect en bij het Markttracé is sprake van een neutraal (0) effect ten opzichte van de referentiesituatie.”

Hier wordt nergens de hogere ritprijs (tov. de bus) genoemd, die een afname teweeg zal brengen Ook dit zou gekwantificeerd moeten worden.

Reactie:

De ritprijs is geen (milieu)effect dat beoordeeld wordt in het kader van het MER.

MMM. MER, p.72: Verkeersveiligheid langzaam verkeer.

“Het alternatief Maastracé maakt gebruik van het bestaande wegennet. Nieuwe potentiële conflictsituaties voor de langzaam verkeersstromen ontstaan daarom niet.”

Deze opmerking hebben we eerder gezien. Juist de introductie van de tram op het bestaande wegennet brengt nieuwe conflictsituaties met zich mee. Conflicten betekenen afname van verkeersveiligheid.

Reactie:

Reclamant refereert aan zijn eerdere opmerking over dit aspect bij de samenvatting van het MER. Voor onze beantwoording verwijzen wij naar het antwoord aldaar.

NNN. MER, p. 75

Een ligplaats voor woonschepen is alleen geluidsgevoelig indien de ligplaats is vastgelegd in een bestemmingsplan.

Reactie:

De stelling in het MER is correct. Een ligplaats voor woonschepen is inderdaad alleen als geluidsgevoelig terrein aan te merken indien deze ligplaats is bestemd in een bestemmingsplan. Dit is met name bedoeld om te voorkomen dat illegale ligplaatsen beschermd zouden worden. Ook voor ligplaatsen voor woonschepen die alleen zijn vastgelegd in een gemeentelijke verordening geldt dat deze niet worden aangemerkt als geluidsgevoelig terrein.

OOO. MER, p. 76

“De berekeningen zijn uitgevoerd met rekenmodellen (Geomilieu v2.14) die zijn opgesteld volgens standaard rekenmethode 2 van bijlage III (binnenstedelijke gedeelte tramlijn, bundeling weg) en bijlage IV (buitenstedelijke gedeelte tramlijn, samengebruik spoorlijn) van het “Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012” (RMG 2012). “

Het moge duidelijk zijn dat de spoorbrugvariant veel minder geluidgevoelige bestemmingen kent dan de stadstracés.

Reactie:

De passage in het MER geeft een verantwoording van de gebruikte rekenmodellen. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staan hierin ook verwoord.

PPP. MER, p. 77

“De etmaalintensiteiten en de verdeling tussen lichte en zware motorvoertuigen is overgenomen uit de aangeleverde verkeersmodellen (Gemeentelijk verkeersmodel Maastricht 2007-2020, Goudappel Coffeng, 4 juli 2011 en Goudappel Coffeng, 7 oktober 2011).“

De verdeling in de tijd van de soorten motorvoertuigen roept nog steeds vragen op: waarom veranderen die verhoudingen in de richting van voertuigsoorten die minder geluid produceren.

Reactie:

Het verkeersmodel is gekalibreerd op basis van verkeerstellingen die recent op straat zijn uitgevoerd. Deze verkeerstellingen geven de verdeling van het verkeer tussen lichte en middelzware voertuigen weer en de verdeling van het verkeer per etmaal weer.

QQQ. MER, p. 82, 83

“In Tabel 25 en Tabel 26 is het aantal geluidbelaste (geluidgevoelige) bestemmingen respectievelijk het geluidbelast oppervlak weergegeven van het buitenstedelijk tracé ten opzichte van de referentiesituatie”.

Kortom, het deskundigenrapport van Arcadis beweert dat het dagelijks laten rijden van 4 treinachtige voertuigen per uur de geluidhinder vergroot met 0,1 %. M.a.w. dat de geluidsbelasting eigenlijk niet significant beïnvloed wordt door geluidsbronnen. Graag willen wij de berekeningen in detail inzien.

Reactie:

De akoestische effecten zijn voor de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) en het Buitenstedelijk Tracé binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied voor zowel het tram- en railverkeerslawaaai als het wegverkeerslawaaai bepaald (cumulatief). In de situatie met Tram is er wel degelijk sprake van een extra effect langs de spoorlijn (waar de geluidsbelasting zal toenemen vanwege het railverkeer), allen zijn er ook wegen waar de intensiteit zal afnemen (bv Bosscherweg richting Lanaken. Daarnaast dient bij het cumuleren van verschillende geluidsbronnen de regels in acht te worden genomen zoals beschreven in bijlage 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Hierbij wordt geluid gewogen op hinderlijkheid. Railverkeer wordt als minder hinderlijk ervaren dan wegverkeer. Uit de berekeningen blijkt dat er per saldo praktisch een te verwaarlozen effect aanwezig is binnen het buitenstedelijk gebied.

De berekeningen worden uitgevoerd met rekenprogramma's. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen als bijlage bij het akoestisch onderzoek.

RRR. MER, p. 86: Mitigerende en compenserende maatregelen

“Toetsing van de wettelijke grenswaarden (huidig versus toekomst met planalternatief/variant) geeft voor het binnenstedelijke deel aan dat er geen sprake is van een toename in effecten dus is er geen sprake van een reconstructie. Er zijn geen mitigerende maatregelen nodig indien getoetst wordt aan de wettelijke normen voor reconstructie uit de Wet geluidhinder. Ondanks dat er voor het buitenstedelijk deel van de tramlijn (bundeling met de spoorlijn) geen sprake is van toenames in de effecten, blijkt dat er wel sprake is van een overschrijding van het vastgestelde GPP.

Indien met de prognose de geluidbelasting wordt berekend voor de dichtst bij de spoorlijn liggende geluidgevoelige bestemmingen (woningen maximaal 55 dB, woonboten maximaal 53 dB), kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting de grenswaarde van 55 dB niet overschrijdt. Er is dus geen negatief effect en het treffen van schermmaatregelen is dan niet nodig/niet doelmatig”.

Het aantal geluidbelaste bestemmingen > 53 dB is volgens Tabel 25 424. Hoe rijmt dit?

Reactie:

Alinea 1 van de reactie betreft het binnenstedelijke tracédeel. Alinea 2 gaat over het buitenstedelijke tracé. Het binnenstedelijke en buitenstedelijke tracé zijn niet met elkaar vergelijkbaar.

SSS. MER, p. 88

“Er zal een plafondverhogingsprocedure doorlopen moeten worden. Hiermee kunnen hogere plafondwaarden worden vastgesteld voor het tracé” Het plafond als farce.

Reactie:

Binnen de huidige geluidwetgeving voor Rijksinfrastructuur (Spoorwegen en Rijkswegen, Hfst 11 Wet milieubeheer) die in het geluidregister zijn opgenomen, kan na afwegen van maatregelen de geluidproductieplafonds (GPP's) worden verhoogd. Hierbij dienen eerst bronmaatregelen onderzocht te worden, waarmee de overschrijding ongedaan kan worden gemaakt. Gezien de mate van overschrijding komen bronmaatregelen niet aan de orde. Bij het afwegen van overdrachtbeperkende maatregel (geluidsschermen of wallen) dient een afweging plaats te vinden. Bij de afweging wordt onderzocht welke maatregel financieel doelmatig is. Maatgevend bij de afweging is het aantal woningen en de overschrijding van de voorkeurswaarde van 55 dB. Hoe meer woningen een overschrijding hebben, hoe meer maatregelen er getroffen kunnen worden binnen dit criterium. Omdat er voor geen enkele woning of woonboot sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 55 dB, is het niet nodig om geluidmaatregelen te treffen. Wel dient een nieuwe plafondwaarde te worden vastgesteld.

De kwalificatie van reclamant over de plafondwaarde nemen wij ter kennisgeving aan.

TTT. MER, p. 89

Door de Commissie m.e.r. wordt in zijn algemeenheid aangehouden dat voor wegverkeer met een rijsnelheid van 50 km/h of hoger de hindergrens op circa 50 m ligt. Bij een snelheid van 30 km/uur en lager wordt deze grens op 20 m gelegd. Voor treinverkeer wordt doorgaans gehanteerd dat binnen 50 m van het spoor trillingen voelbaar kunnen zijn en dat op een afstand groter dan 100 m het effect van trillingen niet meer voor de mens waarneembaar is.

Reactie:

De stelling in het MER is correct.

UUU. MER, p. 90

Op het laatste gedeelte van het buitenstedelijk tracé ligt er ten noordoosten van de Zuid-Willemsvaart woonbebouwing. Door een minimale afstand van 45 m tussen spoor en deze bebouwing is trillingshinder in deze woningen niet te verwachten.

Reactie:

Op basis van de kwalitatieve beoordeling is dit correct.

VVV. MER, p. 93

“Aan de hand van de nulsituatiemetingen kan vervolgens een voorspelling van de hinderbeleving voor de toekomstige situatie worden opgesteld en nader worden bepaald welke, relatief eenvoudige, mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn voor isolatie van de bron en daardoor ter beperking van de hinder. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan maatregelen die te treffen zijn in de bovenbouwconstructie, waarmee de emissie van trillingen naar de omgeving worden beperkt. In Afbeelding 19 zijn een tweetal voorbeelden van dergelijke maatregelen gegeven. In welke mate de trillingsniveaus kunnen worden teruggebracht met mitigerende maatregelen is vooralsnog onzeker”.

Ongetwijfeld zullen deze mitigerende maatregelen extra kosten met zich meebrengen die de totale projectkosten doen uitstijgen boven het gestelde plafond. Daarnaast is het de bedoeling van een rapport als dit om juist de rechtsonzekerheid weg te nemen. Dat lukt kennelijk niet. (Zie ook 8.5 Leemten in kennis). Nader onderzoek is gewenst.

Reactie:

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

WWW. MER, p. 97: Autonome ontwikkeling

“Het eerste jaar na realisatie is het jaar 2018. Omdat zowel de achtergrondconcentraties als emissiefactoren voor wegverkeer jaarlijks dalen, is dit jaar voor het aspect luchtkwaliteit het maatgevende jaar. In meer toekomstige jaren zullen de achtergrondconcentraties voor zowel stikstofdioxide als fijn stof lager liggen.”

Het RIVM heeft geconstateerd dat die VERWACHTE daling niet gerealiseerd wordt.

Daarnaast gaat de grove middeling die in de afbeeldingen 21 t/m 23 is toegepast voorbij aan overschrijdingen op wegvaknivo. Mensen wonen op het nivo van een wegvak en niet in een gemiddelde situatie.

Reactie:

In de wettelijk voorgeschreven GCN (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) gegevens is een dalende trend waarneembaar. Deze is op sommige locaties inderdaad beperkt, zo ook het RIVM (die mede verantwoordelijk is voor de totstandkoming van deze GCN kaarten) aangeeft. De verwachte GCN gegevens worden voor toekomstige jaren jaarlijks in maart gepubliceerd door het ministerie van I&M. Deze GCN kaarten laten geen toenames zien voor meer toekomstige jaren. Daarnaast wordt het wagenpark in Nederland schoner door strengere eisen aan geproduceerde voertuig-motoren. Dit leidt er toe dat voor luchtkwaliteit het maatgevende jaar (en wettelijk voorgeschreven toetsjaar) het eerste jaar na realisatie is.

De gehanteerde achtergrondconcentraties zoals weergegeven in genoemde afbeeldingen zijn wettelijk voorgeschreven (Regeling beoordeling luchtkwaliteit). Deze worden bepaald en gepubliceerd in kilometervakken. De middeling die hierbinnen plaatsvindt, kan op sommige plaatsen voor een overschatting en op sommige plaatsen voor een onderschatting zorgen. Deze achtergrondconcentraties geven echter wel een goede indicatie of er dreigende grenswaardeoverschrijdingen zijn.

XXX. MER, p. 99: Buitenstedelijk tracé

“Op het buitenstedelijk tracé vindt een toename plaats van het tramverkeer en een afname van het aantal busbewegingen. Omdat het elektrische trams betreft, zijn als gevolg hiervan geen relevante luchtkwaliteitsemissies te verwachten en dus ook geen effecten op de concentraties NO₂ of PM₁₀.”

Door op een hoger nivo te denken valt hierop wel af te dingen. Ook electriciteitscentrales hebben emissies, die zich onder meer uiten in hoge achtergrondconcentraties, zoals wij die in Nederland al jaren kennen.

Het reactiveren van de voormalige spoorlijn 20 tussen Maastricht en Hasselt, waarbij de infrastructuur geschikt voor (personen- en goederen)treinen weer in orde wordt gemaakt, heeft een potentie om meer goederenvervoer per trein en per schip te bevorderen, waarmee de luchtkwaliteit en met name de achtergrondconcentraties sneller verbeterd zouden worden. En dit tegen lagere kosten. Er is nog een (spoor)weg te gaan om de 300 vrachtwagens te realiseren die genoemd zijn door toenmalig burgemeester Leers – genoemd i.v.m. opening van Railport Lanaken.

Reactie:

De energiecentrale maakt geen deel uit van het project. De emissie van de energiecentrale is geregeld in haar eigen vergunning. Bij eventuele uitbreiding van de capaciteit van een centrale dient zij dit zelf in haar vergunning te regelen.

De opmerking over het reactiveren van de spoorlijnen neemt de gemeente voor kennisgeving aan, zeker in relatie tot de opmerking over emissies van elektriciteitscentrales. Ook voor treinen (en schepen) geldt, dat deze emissies hebben. Voor elektrische treinen geldt dat deze zich, net zoals in de zienswijze aangegeven ten aanzien van de tram, op een hoger niveau uiteten in hogere achtergrondconcentraties.

YYY. MER, p. 111

“Effecten op POG

Ecologische inrichting van de Belvédère-berg (hagen, stenige biotopen) in het kader van het groene raamwerk Belvédère waar het project TVM ook in participeert. Hiermee wordt het kwalitatieve verlies aan POG binnen het plangebied Belvédère in ruime mate gemitigeerd, voor zover dit formeel gezien überhaupt noodzakelijk is.”

Deze maatregelen vormen extra kosten waarmee in het budget denkkelijk geen rekening is gehouden.

Reactie:

Het project TVM houdt in de bekende en gecommuniceerde financiële ramingen rekening met de kosten voor mitigatiemaatregelen.

ZZZ. MER, p. 132

HOOFDSTUK 12 Ruimtelijke ordening

“Kansen/belemmeringen ruimtelijke ontwikkelingen

De aanleg van de tramverbinding kan dienen als katalysator voor stadsontwikkeling. Beide binnenstedelijke alternatieven leiden, zij het voor een iets andere locatie, tot het aantrekken van bezoekers voor het binnenstedelijk gebied. Dit leidt tot bevordering van het winkel- en horecagebied (+).”

Het is de vraag of het aanbieden van deze nieuwe vorm van openbaar vervoer veel extra bezoekers zal opleveren. Bovendien is het de vraag of Maastricht zich eenzijdig op winkelen en cafébezoek moet richten. En dit soort werkgelegenheid kan ook uitstekend uitgebouwd worden een de oostelijke kant van Maastricht, waar de duizenden toeristen zullen uitstappen als voor de spoorbrugvariant wordt gekozen.

Reactie

In tegenstelling tot dat wat reclamant beweert, is er geen sprake van een of-of keuze: in de beoordeling voor ruimtelijke ordening is aangegeven wat de consequenties voor winkels en horeca in Maastricht zijn. Daarmee is in het geheel niet gezegd dat hieruit volgt dat tramreizigers alleen met het motief winkelen of horecabezoek naar Maastricht komen en/of dat Maastricht zich alleen op de ontwikkeling van winkelen of horecabezoek moet richten en houdt de conclusie dat dit p basis van de beoordeling wel het geval is, geen stand.

Ook ten aanzien van de ontwikkeling van werkgelegenheid kan niet worden gesteld dat deze of ten westen of ten oosten van de Maas plaatsvindt dan wel dat de tram daarin bepalend is. Per definitie bedient de tram zowel de west- als de oostoever van de Maas, dus het is onduidelijk op basis waarvan reclamant meent een onderscheid te kunnen maken ten aanzien van de verwachte of na te streven ontwikkelingen.

De opmerking over de spoorbrugvariant en de kennelijke veronderstelling van het gebruik van die verbinding door toeristen neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staan hierin ook verwoord.

AAAA. MER, p. 133: Halte Station Maastricht

"In samenhang met de aanleg van de tramverbinding vindt herstructurering van de stationsomgeving plaats. De ruimte om alle voorzieningen opnieuw in te passen, na realisatie van de tramhalte, is zeer beperkt. Ten aanzien van capaciteit van de fietsenstalling geldt bijvoorbeeld dat (van de beoogde 4000 stallingsplaatsen in de directe omgeving van het station) op dit moment nog niet bekend is op welke wijze 2000 plaatsen zullen worden ingepast. Deze inpassingsopgave wordt separaat van het project TVM door de gemeente Maastricht uitgewerkt. De beoordeling is negatief (-)."

De waardering zou -- moeten zijn. De oplossing voor dit dilemma is de spoorbrugvariant en halte maken aan het spoorperron in plaats van voor het station.

Separaat betekent dat een probleem dat geschapen wordt door project TVM financieel wordt afgewenteld op een ander project. Door hond of kat wordt de belanghebbende in ieder geval nog een keer gebeten.

Reactie:

De opmerking over de spoorbrugvariant nemen wij voor kennisgeving aan. Ten aanzien van de fietsvoorzieningen op het station het volgende. Reclamant stelt, dat het project TVM een probleem veroorzaakt met betrekking tot de stallingsvoorzieningen voor fietsen en dat de kosten van dat probleem op andere projecten worden afgewenteld. Voor de goede orde: de opgave om te komen tot stallingsvoorzieningen voor fietsen is bekend en wordt door de gemeente Maastricht in een separaat traject verkend. Immers, ook als het project TVM niet zou worden gerealiseerd, bestaat de opgave om te komen tot een invulling van het stallingsvraagstuk. Vooruitlopend op de invulling van deze opgave is op het Stationsplein –tijdelijk- extra stallingscapaciteit gerealiseerd. De relatie met het project TVM is uitsluitend een relatie in tijd: zodra de start van de werkzaamheden ten behoeve van TVM op het Stationsplein plaatsvindt, dient een alternatieve tijdelijke maar het liefst binnen de scope van het project fietsenstalling een definitieve een oplossing te zijn gevonden voor dit vraagstuk. De suggestie dat het project TVM inhoudelijk en financieel een probleem veroorzaakt met betrekking tot de fietsenstalling is niet juist.

De gemeente neemt de kwalificatie van reclamant voor kennisgeving aan.

BBBB. MER, p. 133: Kansen/belemmeringen ruimtelijke ontwikkelingen

"Alle haltes leiden tot het aantrekken van extra reizigers ten opzichte van de referentiesituatie en tot betere bereikbaarheid van de omgeving. Dit biedt in alle haltevarianten kansen voor ontwikkeling van het gebied en/of bevordering van het winkelen horecagebied (+). Per halte verschilt echter de locatie waarvoor dit het geval is. Zo is een tramhalte in de Boschstraat, bij de Vismarkt, een nadrukkelijke herbevestiging van de Markt als publiekstrekker en winkel- en horecaconcentratiegebied, dat deels aan de noordzijde van de Markt ligt. De halte aan de Maasboulevard biedt in dit opzicht juist voordelen voor de bedrijven aan de Gubbelstraat en Mosae Forum." De beoordeling met + voor de kansen is overdreven.

Reactie:

De gemeente neemt de kwalificatie van reclamant voor kennisgeving aan, maar zien geen aanleiding om deze te wijzigen

CCCC. MER, 12.5 LEEMTEN IN KENNIS

"In samenhang met de aanleg van de tramverbinding vindt herstructurering van de stationsomgeving plaats. De ruimte om alle voorzieningen opnieuw in te passen, na realisatie van de tramhalte, is zeer beperkt. Op dit moment is nog niet bekend of en hoe de benodigde fietsenstalling van 7000 fietsen kan worden ingepast. Aangezien de halte Station Maastricht onderdeel is van beide alternatieven, is dit niet onderscheidend en staat het zodoende de oordeel- en besluitvorming niet in de weg"

Dit is wel een zeer fraaie manier om de angel te verwijderen uit een leemte, een gat in het project en in de begroting. Het is onaanvaardbaar een niet compleet project af te doen met dat beide varianten niet compleet zijn. De spoorbrugvariant kent dit probleem totaal niet.

Reactie:

Ten aanzien van de opmerking van reclamant over de fietsenstalling verwijzen wij naar ons antwoord bij AAAA. De opmerking over de spoorbrug nemen wij voor kennisgeving aan.

DDDD. MER, p. 135: Externe veiligheid

"Mobiele objecten, c.q. reizigers en personeel in de tram behoren niet tot de kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen die bij risicoanalyses voor de externe veiligheid meetellen. Evenmin zijn tramhaltes als zodanig benoemd."

Het feit dat door de schrijvers tramhaltes niet genoemd worden is een ontoereikende reden deze niet te betrekken bij externe veiligheid.

Reactie:

Ondanks de formele criteria dat mobiele objecten c.q. reizigers en tramhaltes in het kader van een beoordeling van de externe veiligheid niet tot de kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen behoren, is in het MER toch aandacht besteed aan risicobronnen die nabij het tramtraject zijn gelegen. De invloed daarvan op personen in het tramverkeer is daarbij kwalitatief in beeld gebracht.

EEEE. MER, p. 144: Bijlage 2 Beleidskader

"- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen" (nationaal belang 5).

- "Beter benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem" (nationaal belang 6).

- "Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen" (nationaal belang 7)".

Het is duidelijk dat de spoorbrugvariant beter aansluit bij deze drie geformuleerde nationale belangen dan de stadsvarianten.

Reactie:

Een tramverbinding sluit eveneens aan bij deze nationale belangen en draagt bij aan het realiseren van de doelstellingen zoals die met betrekking tot het project zijn geformuleerd. Dit laatste geldt niet voor de spoorbrugvariant.

FFFF. MER, p. 154: Fietsplan Maastricht

"Bij het ontwerp van de tramlijn is tot in detail gekeken naar het verkeersontwerp en inrichting van de infrastructuur. Het initiatief is dan ook niet in strijd met dit beleid."

De getoonde plannen laten een verandering zien van fietsroutes met smalle fietsstroken en opstaande randen die duidelijk niet overeenstemmen met het fietsbeleid zoals geformuleerd in het Fietsplan.

Reactie:

Op 22 september 2009 heeft de gemeenteraad het Fietsplan Maastricht vastgesteld. Hierin is de volgende passage opgenomen:

"In het centrum (binnen de singels) ligt de nadruk op de kwaliteit van de openbare ruimte. De auto is ondergeschikt; aparte vrijliggende fietsvoorzieningen zijn in het hoofdnetwerk en het aanvullende netwerk niet nodig. In deze zone ligt de nadruk meer op de kwaliteit en kwantiteit van de voorzieningen (kwaliteit van het wegdek, bewegwijzering, voorrang, fietsparkeren) en zoals overal maximale verkeersveiligheid.

In het overige deel van de bebouwde kom (exclusief het centrum), zijn aparte duidelijk herkenbare voorzieningen getroffen. Het hoofdnet bestaat uit comfortabele voorzieningen in de vorm van een tweerichtingenpad op een eigen onafhankelijk tracé (bijvoorbeeld door groenvoorzieningen), hetzij in de vorm van parallelle gescheiden fietsvoorzieningen langs ontsluitingswegen, hetzij in de vorm van fietsstraten door verblijfsgebieden. Op de hoofdroutes richting de binnenstad moet de gemiddelde snelheid van de fietsers zo hoog mogelijk zijn. Dat betekent dat op deze verbindingen de wachttijden bij belangrijke kruispunten maximaal 60 seconden zijn, de infrastructuur voldoende breed is, er geen last is van obstakels.

Het referentieontwerp is hiermee niet strijdig.

GGGG. MER, p. 159

"Intentieverklaring Tram Vlaanderen Maastricht. Ook op 30 juni 2008 ondertekenden de gemeente Maastricht, De Lijn en de provincies Belgisch- en Nederlands-Limburg een intentieverklaring om te komen tot realisatie van het project TVM."

De intentieverklaring liep tot 2012.

Reactie:

De intentieverklaring is inmiddels opgevolgd door de Samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente Maastricht en provincie Limburg en de Kaderovereenkomst die door De Lijn, de gemeente Maastricht en de provincie Limburg reeds eerder (in november 2012) en door het Vlaams Gewest op 11 oktober jongstleden is bekrachtigd.

HHHH. MER, p. 164: Bijlage 4 Trechtering alternatieven en varianten - Vergelijking alternatieven "Regiotracé".
Het alternatief regiotracé voldoet op een aantal punten niet aan de doelstellingen en randvoorwaarden van het project. Ten eerste voorziet het regiotracé niet in de mogelijkheid om de binnenstad aan de westoever van de Maas als belangrijk bestemmingspunt rechtstreeks te bedienen. "

Met deze variant wordt de spoorbrugvariant bedoeld. Inderdaad heeft deze variant wel een halte in Maastricht-west, iets dat vervoersmaatschappij geëist heeft. Ze betalen tenslotte 35 jaar lang € 400.000,- aan Maastricht. Alleen ligt de halte een paar honderd meter verder van de Markt.

Reactie:

Bediening van het centrum van Maastricht volgt uit de doelen die ten aanzien van het project gelden (onder andere ten aanzien van lokaal mobiliteitsbeleid in Maastricht en een verbeterde bereikbaarheid van het centrum van Maastricht voor bezoekers uit Belgisch Limburg) en vanuit exploitatieve overwegingen van De Lijn: reizigers willen kunnen reizen van en naar bestemmingen die relevant zijn. Hoe meer aan dat uitgangspunt wordt voldaan, hoe meer reizigers gebruik zullen maken van de verbinding;

De voorgestelde halte voor centrumbediening aan de spoorlijn is, anders dan reclamant beweert, geen alternatief dat bijdraagt of voldoet aan doelstellingen en/of in de optiek van reizigers een aantrekkelijk alternatief is. De gemeente deelt de constatering dat een halte aan de spoorlijn 'dus een halte in Maastricht west is en daarmee een alternatief is' niet.

III. MER, p. 165

"De benodigde robuustheid van de dienstregeling staat daarmee onder druk (4 brugpassages per uur binnen de dienstregeling)"
Dit is onzin. Rapporten van ProRail, contacten met Rijkswaterstaat en de Koersnota laten zien dat de brugpassage geen probleem is voor vier passages per uur.

Reactie:

In de Koersnota is, op basis van de in 2008 beschikbare informatie en de toen gemaakte globale rijtjedianalyse, geconstateerd dat tram via de spoorbrugvariant inpasbaar is. ProRail constateert in de in 2009 gemaakte quickscan naar de varianten 'samengebruik' en 'separaat' dat de analyse uit de Koersnota geen rekening houdt met de benodigde tijd voor brugopening en -sluiting. De dienstregelinganalyse die ProRail in het kader van de Variantenstudie in 2012 heeft uitgevoerd laat zien, dat trein via spoorbrug en tram via stadstracé (met samengebruik van de spoorlijn naar Lanaken) mogelijk is en dat de brugopeningseisen zijn in te passen. Bepalend hiervoor zijn de volgende aspecten:

Vanaf het emplacement Maastricht is de spoorlijn naar Lanaken enkelsporig. Daarmee is het niet de vraag of het aantal tram- en treinbewegingen (binnen de eisen voor brugopeningstijden) over de spoorbrug kan worden afgewikkeld, maar is het de vraag of het aantal tram- en treinbewegingen (binnen de eisen voor brugopeningstijden) over het gehele tracé naar Lanaken kan worden afgewikkeld. Specifiek voor trambewegingen is daarbij maatgevend:

- *De rijtijd van de halte Lanaken naar het voorziene uittakpunt naar het stadstracé (dan wel via de spoorbrug naar het emplacement) vice versa;*
- *De dienstregeling van de tram die bepaalt dat de tram richting Maastricht op het zelfde moment op de halte Lanaken is als de tram richting Hasselt. In combinatie met de aansluitseisen van de tram in Hasselt ligt de tijdligging van de trambewegingen vast;*
- *De rijnsnelheid van de tram over het gehele tracé (inclusief versnelling en vertraging van het voertuig, bijvoorbeeld als gevolg van het stoppen bij haltes, niet vrijgegeven rijweg of opgelegd door beperkingen van de baanvaknsnelheid).*

Specifiek voor de treinbewegingen is daarbij maatgevend:

- De rijtijd van de Albertterminal naar het emplacement Maastricht vice versa;
- De tijdligging van de tram in combinatie met de tijdligging van treinbewegingen op het emplacement in Maastricht;
- De eisen ten aanzien van brugopeningstijden;
- De rijnsnelheid van de trein over het gehele tracé (inclusief versnelling en vertraging van het voertuig bijvoorbeeld als gevolg van niet vrijgegeven rijweg of opgelegd door beperkingen van de baanvaksnelheid).

De combinatie van al deze aspecten maakt, dat vier trampassages inclusief het per uur per richting bieden van één goederenpad inclusief het kunnen voldoen aan de eisen voor brugopeningsstijden niet met de bestaande infrastructuur via de spoorbrug valt af te wikkelen.

JJJJ. MER, p.165

“Doordat de spoorlijn tussen Maastricht en Lanaken (via de Spoorbrug) enkelsporig is, biedt de spoorlijn onvoldoende capaciteit om per uur vier tramritten (2* richting Maastricht, 2* richting Lanaken) en de uit de Netverklaring ProRail geldende eis van ten minste 1* per uur per richting een goederenpad te faciliteren.”

De tram of trein heeft een frequentie van 4 passages per uur tussen 7 en 20 uur.

Goederentreinen kunnen buiten dit venster rijden. Dit wordt bevestigd door onafhankelijke bronnen bij ProRail.

Reactie:

De gemeente herkent zich niet in de opmerking van reclamant en ontvangen graag de door onafhankelijke bronnen bij ProRail gegeven bevestiging van de stelling van reclamant dat afwikkeling van goederentreinen buiten de uurblokken dat de tram met vier passages per uur gebruik maakt van de infrastructuur, mogelijk is. Voor de goede orde: zoals in het kader van de door ProRail uitgevoerde variantenstudie is aangegeven en onlangs op ons verzoek opnieuw is bevestigd, mogen aan goederenverkeer geen gebruikbeperkingen worden opgelegd. Samenvattend luidt de reactie als volgt:

- De spoorweg is opengesteld behoudens wettelijke beperkingen. Andere beperkingen (bijvoorbeeld in tijd) zijn niet aan de orde;
- Alleen wanneer er sprake is van een overbelastverklaring van de spoorlijn (de gevraagde treincapaciteit overstijgt de beschikbare capaciteit), mogen aan goederentreinen beperkingen worden opgelegd. In dat geval dient goederenverkeer buiten de spits tenminste van één pad per uur gebruik te kunnen maken (artikel 8 lid 1 sub c Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur).

Per definitie betekent het voorgaande dat ten aanzien van ontwerp van infrastructuur en planning van dienstregelingen een randvoorwaarde is meegegeven waaraan niet valt te tornen.

KKKK. MER, p. 165

“Een tracévariant via de Spoorbrug betekent een toename van het treinverkeer op de spoorwegovergang Bosscherweg. Een toename van het aantal treinbewegingen op een spoorwegovergang leidt tot een hoger veiligheidsrisico. Vanuit het in Nederland geldende stand still -principe rondom spoorwegveiligheidsrisico's moet dit hogere veiligheidsrisico met behulp van maatregelen worden teruggebracht tot het oorspronkelijke niveau. Concreet kan dit bijvoorbeeld het opheffen of ongelijkvloers maken van een spoorwegovergang betekenen. Opheffen van de spoorwegovergang Bosscherweg is geen optie (want dat sluit de wijk Boschpoort af van Maastricht), ongelijkvloers maken is met de aanwezige watergangen en de Noorderbrug naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk en vergt alsdan een aanzienlijke investering”.

Opheffen van de spoorwegovergang Bosscherweg zou niet de wijk Bosscherveld afsluiten, maar de goederenlijn over de spoorbrug. Overigens snijdt dit argument hout. Maar er zijn spoorwegovergangen in Maastricht (bijvoorbeeld Duitse Poort) waar aanzienlijk meer passages per uur zijn.

Reactie:

Het opheffen van een spoorwegovergang treft het verkeer dat de spoorlijn kruist, in dit geval onder andere verkeer van en naar de wijk Boschpoort. Immers, een spoorwegovergang is voor een trein- of tramsysteem geen voorziening die nodig is om het vervoersysteem te laten functioneren, een spoorwegovergang is een voorziening om kruisend (weg)verkeer te faciliteren.

De opmerking over de overige spoorwegovergangen in Maastricht is in zoverre niet relevant dat op deze spoorwegovergangen geen wijziging in intensiteit optreedt wanneer een spoorverbinding naar Hasselt wordt gerealiseerd. Wel geldt, dat maatregelen om het veiligheidsrisico dat ontstaat door extra bewegingen op een specifieke overweg met maatregelen op andere overwegen mag worden gecompenseerd. Vanwege de specifieke omstandigheden nabij de spoorwegovergang Duitse Poort lijkt het zoeken naar en treffen van compenserende maatregelen (in plaats van bij de spoorwegovergang Bosscherweg) een minstens zo lastige opgave. Voor het overige neemt de gemeente uw reactie voor kennisgeving aan.

LLLL. MER, p. 165

“Een variant via de Spoorbrug en het emplacement bemoeilijkt (op termijn) doortrekking van de verbinding vanuit Lanaken naar Randwyck. De tram of trein uit Hasselt moet, binnen de treinbewegingen die op dat moment in de reguliere treindienstregeling van en naar Maastricht worden uitgevoerd, ingevlochten worden. Dat legt beslag op de beschikbare capaciteit op het emplacement en perrons en is mede bepalend voor de dienstregelingen (van hetzij de verbinding uit Lanaken, hetzij de verbindingen richting Randstad, Heerlen en/of Luik). Complicerende factor daarbij is dat treinen of trams die via bestaand spoor naar Randwyck rijden, dat in tegenstelling tot dat wat gangbaar is in Nederland, al links rijdend doen. Dit betekent in de richting van Randwyck een aanvullende capaciteitsbelasting voor het emplacement. Daarnaast is de perroncapaciteit op station Randwyck beperkt. Op dit moment keren zowel de stoptrein naar Roermond als de stoptrein naar Kerkrade op Randwyck. Een verdere bezetting van de perroncapaciteit zal nader moeten worden onderzocht. Op voorhand kan niet worden verondersteld dat trams (onder andere beveiligingstechnisch, spoorveiligheidstechnisch, energetisch) gebruik mogen maken van de spoorlijn Maastricht – Luik. Om die reden gaat bij een doortrekking van de tram naar Randwyck de voorkeur uit naar een tracé apart van de bestaande spoorbundel met een eigen halte bij of in de buurt van station Randwyck of naar een tracé door de stad.”

Zoveel woorden om niets te zeggen is (gelukkig) een zeldzaamheid. Een trein vanuit Hasselt (of vanuit Luik) heeft geen problemen (beveiligingstechnisch, spoorveiligheidstechnisch, energetisch).

Reactie:

Zoals in het MER aangegeven, is een afweging in systeemkeuze (trein of tram) gemaakt in het kader van het Vlaamse MER. Er is een initiatief voor een tramverbinding met Hasselt en niet voor een treinverbinding. De opmerking over een trein doet derhalve hier niet ter zake en gaat inhoudelijk voorbij aan het punt dat hier in het MER wordt gemaakt: bewegingen van trein (als dat al aan de orde zou zijn) of tram leggen beslag op spoorcapaciteit op baanvakken, emplacementen en perrons. Dat is niet vrij in te passen en reeds in de Koersnota is aangegeven dat er sprake is van een knelpunt. Voor het overige neemt de gemeente uw reactie voor kennisgeving aan.

MMMM. MER, p.166

“Aanvullend geldt dat de tram via de goederenspoorlijn op het emplacement van Maastricht terecht komt. Het emplacement moet hierop worden aangepast. Er moeten beveiligingsmaatregelen worden getroffen, aanpassingen ten behoeve van de energievoorziening voor de tram te worden gerealiseerd en er dient een doorsteek te worden gemaakt van het emplacement naar het voorplein van het station. Een tram kan vanwege een aanzienlijk hoogteverschil met een trein, niet op een treinperron stoppen. Dit betreffen relatief dure inpassingsmaatregelen.”

Deze bezwaren zijn ficties. De voorkeursvariant is een trein of lightrailvoertuig (zoals ook gebruikt door Veolia) dat aangepast is aan eisen van beveiliging en perronhoogte, een voertuig dat via de spoorbrug in het station halte maakt. Dit is duidelijk te eenvoudig voor sommigen.

Reactie:

Stellen dat de (persoonlijke) voorkeursvariant (van reclamant) ook de voorkeursvariant in het kader van het MER zou moeten zijn, gaat geheel voorbij aan het feit dat er sprake is van een initiatief voor een tramverbinding (en niet voor een treinverbinding) en aan de afwegingen die in het kader van het MER worden gemaakt. De gemeente neemt deze zienswijze voor kennisgeving aan.

NNNN. MER, p. 166

“De tram rijdt op een bovenleidingspanning van 750V, het emplacement (en de spoorlijn naar Randwyck) heeft een bovenleidingspanning van 1500V. Voor een relatief beperkte afstand (ten opzichte van de totale lengte van de tramverbinding naar Hasselt) moeten tramvoertuigen bicourant (=geschikt voor twee bovenleidingspanningen) worden uitgerust of dient het emplacement in Maastricht (en in een latere fase eveneens de spoorlijn naar Randwyck) een bovenleiding met schakelbare spanning te hebben (hetgeen wellicht een technische mogelijkheid is, maar tot op heden nog niet op deze wijze is toegepast en praktische gevolgen voor de operatie zal hebben). Beide maatregelen zijn –wellicht technisch mogelijk maar vergen een zeer hoge investering, hoge onderhoudskosten, een grotere kans op storingen en brengen door de complexiteit een hoog technisch risico met zich mee”. Dit zijn technisch aandoende argumenten die niet bestaande problemen naar voren schuiven. Er rijden treinen van België naar Nederland vice versa Het gebruik van verschillende spanningen werkt weliswaar kostenverhogend. Maar een motorregeling voor 3000 VDC (B) kan prima functioneren bij 1500 VDC (NL).

Reactie:

De stelling doet niets af aan de argumenten: treinen die zijn gebouwd om op een spanning te rijden van 3000V kunnen zonder aanpassingen gebruik maken van baanvakken waarop voeding met 1500V plaatsvindt ('Belgische treinen kunnen in Nederland rijden'). Een voertuig dat op 750V rijdt (zoals de tram) kan zonder aanvullende voorzieningen geen gebruik maken van baanvakken met een hogere bovenleidingspanning (bijvoorbeeld 1500V, zoals aanwezig op het Nederlandse spoornet). De kwalificatie dat het hier een (niet ter zake doend) technisch argument betreft is niet juist. Voorts herkennen wij ons niet in de aanvullende kwalificatie dat het MER hier een 'niet bestaand probleem naar voren schuift'. Naast de technisch-inhoudelijke aspecten zijn er ook financiële overwegingen en argumenten om wel of niet voor bepaalde oplossingen te kiezen. Wat betreft niet bestaande problemen: de genoemde bovenleidingspanningen van 1500v en 3000V zijn (naast de niet genoemde Duitse bovenleidingspanning) aanwezig in de Euregio en vormen één van de redenen waarom de totstandkoming van grensoverschrijdende treinverbindingen geen eenvoudige opgave is. De keuze voor 750V voor de tram is eveneens een vaststaand feit.

O000. MER, p. 166

“Vanuit beveiligingsoptiek is het niet wenselijk om tram en trein op het emplacement te mengen. Het emplacement kent geen beveiliging die stoptonend seinpassages bewaakt. Wellicht valt dit in de infrastructuur op te lossen. Naar alle waarschijnlijkheid ontstaat daarmee wel een raakvlak met voertuigen. Dat is een raakvlak dat geldt voor alle spoorvoertuigen van alle operatoren (NS, Veolia, goederenoperatoren), niet alleen voor de voertuigen op de verbinding naar Hasselt. Aanpassingen aan materieel zijn, vanwege de omvang van het betreffende park, zeer kostbaar. De noodzaak tot het doen van deze investeringen wordt bij voorkeur op voorhand uitgesloten. Ook hier gelden hoge exploitatiekosten, een grotere kans op storingen en een hoog technisch risico;”
Zie vorig punt.

Reactie:

De stelling doet niets af aan de onze argumenten: links- of rechtsom, alle spoorvoertuigen moeten aan de technische vereisten voldoen om gebruik te mogen maken van het spoor en het emplacement, waarbij de beveiliging van al het spoorverkeer -terecht- moet voldoen aan hoge standaarden en onder alle omstandigheden moet functioneren. Hieruit vloeien harde randvoorwaarden voort ten aanzien van dat wat wel en niet mogelijk is. Spoorwegveiligheid afdoen als 'Dit zijn technisch aandoende argumenten die niet bestaande problemen naar voren schuiven' doet geen recht aan de complexiteit en het belang van dit aspect in de gehele afweging.

PPPP. MER, p. 166

“Mede op basis van voorgaande argumenten sluit ProRail (als spoorbeheerder in Nederland) trams op emplacementen uit, tenzij deze geheel via eigen spoor en los van het overige treinverkeer over het emplacement worden geleid ('dedicated infrastructuur') . De facto betekent dit dat vanaf de Spoorbrug een afzonderlijk tramtracé dient te worden gebouwd naar station Maastricht alwaar eveneens een dedicated perron dient te worden gebouwd.

De gewenste spoorfunctionaliteit op het emplacement in Maastricht (reguliere treinenloop, rangeerbewegingen van en naar de wasstraat, rangeerbewegingen van en naar Nedtrain en opstel terrein) alsmede de beperkte fysieke ruimte in de omgeving van het station sluit deze optie vrijwel uit.”
Zie vorig punt

Reactie:

De stelling doet niets af aan de argumenten. Wij verwijzen naar de antwoorden bij NNNN en OOOO.

QQQQ. MER, p.166

“De wielen van de tram wijken af van de normaal toegepaste wielen voor treinstellen. Dit omdat de wielen van een tram ook geschikt moeten zijn voor toepassing op stadspoor. Daar waar de tram in medegebruik met de trein rijdt, worden in de infrastructuur maatregelen getroffen om de spoorgeleiding te waarborgen (bijvoorbeeld door het toepassen van aangepaste wissels). Het emplacement heeft deze wissels niet. Vanuit spoorveiligheidsoptiek (ontsporinggevaar) mag een tram niet op het emplacement rijden, tenzij de wissels hiertoe geschikt worden gemaakt;”

Ongetwijfeld waar, maar weinig ter zake. Overigens heeft ProRail haar beleid aangepast aan trams op treinspoor. Hierbij wordt niet gesproken over andere wissels. De snelheden rond het station zijn laag en vormen dus ook in die zin geen beletsel.

Reactie:

De stelling doet niets af aan de argumenten. De stelling ‘weinig ter zake ‘mag in de beleving van reclamant juist zijn (vanuit een persoonlijke voorkeur voor een treinverbinding), in het kader van het initiatief tot een tramverbinding doet dit aspect zeer ter zake. Wanneer een tram over het emplacement van station Maastricht rijdt, blijft aanpassing van wissels noodzakelijk. Opmerkingen over het beleid van ProRail en het feit of daarbij wel of niet over wissels wordt gesproken, zijn niet relevant.

RRRR. MER, p. 167

“De vloerhoogte van de tram (35 centimeter boven bovenkant spoor) is lager dan de vloerhoogte van een trein (doorgaans 75 centimeter boven bovenkant spoor). Dat betekent dat een tram op station Maastricht aanpassing van de perronhoogte vergt. Een aangepast perron is functioneel uitsluitend door een tram te gebruiken. Vanwege de wens om op termijn te kunnen doorrijden naar Randwyck, moet de tram op één van de perrons langs de doorgaande sporen halteren. Los van het feit dat de spoorbezetting hier al relatief hoog is, beperkt een specifiek voor de tram ingericht perron hier de afwikkelingsmogelijkheden van treinen (met daarmee weer effect op de afwikkeling van trams) aanzienlijk”.

Er zijn tram/ treinen die met vloerhoogte kunnen variëren, iets wat ze overigens niet gratis doen. Een trein kent dit probleem niet.

Reactie:

De stelling doet niets af aan de argumenten. De keuze voor een tram in relatie tot tracés door de binnenstad (zo al niet in Maastricht, zoals reclamant betoogt, dan toch in elk geval wel in Hasselt) brengt met zich mee dat de vloerhoogte van het voertuig 35 centimeter bedraagt. Andere vloerhoogtes zijn mogelijk maar zijn niet aan de orde omdat dat consequenties heeft voor de inpasbaarheid van haltes in stedelijke omgevingen. De opmerking over een trein neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

SSSS. Inventarisatie, p.15 document - WAARDERING

De historische stadskern behoort uit cultuurhistorisch, architectonisch en stedenbouwkundig oogpunt tot de meest waardevolle delen van de gemeente. Het bestaat uit een gevarieerd stadsbeeld van overwegend oude panden die sfeer- en beeldbepalend zijn voor Maastricht. Niet alleen de historie en het bestaande is van belang, maar ook de ontwikkeling. Stedelijk gebied verkeert in voortdurende metamorfose. Het bestaande karakter van de bebouwing in de historische stadskern is zeer waardevol en vraagt om een zeer zorgvuldig beheer. Ook de openbare ruimten dragen daartoe bij.

Reactie:

Betreffende passage is overgenomen het deelrapport Inventarisatie behorende bij de regels van het bestemmingsplan. De inventarisatie is gebaseerd op het Maastrichts Planologisch Erfgoed (MPE), dat het kader vormt voor cultuurhistorische- en archeologische waarden in de stad Maastricht.

TTTT. Akoestisch onderzoek, p. 18: Booggeluid

“Booggeluid ontstaat bij krappe bogen (scherpe bochten) en leidt tot een hoog piepend geluid. Hierbij speelt het type wiel en de wielophanging een rol. In het ontwerp zijn bochten met en krappe boogstraal zoveel mogelijk voorkomen. Booggeluid is een complex fenomeen. Door de vele aspecten die hierop invloed hebben, zoals het weer, smering, slijtage etc., is het vrijwel onmogelijk om booggeluid te voorspellen. In de akoestische berekeningen wordt, ondanks dat booggeluid als zeer hinderlijk wordt ervaren, geen rekening gehouden met het ontstaan van booggeluid.”

Het feit dat de akoestici dit zeer hinderlijke fenomeen niet in getallen kunnen vangen is geen reden het voor lief te nemen, te meer daar er een goed alternatief is: de treinspoorlijn via de spoorbrugvariant

Reactie:

Voor de inhoudelijke analyse van booggeluid en de te treffen maatregelen verwijzen wij naar onze eerdere antwoorden. De relatie die reclamant legt met het spoorbrugtracé als zijnde een goed alternatief voor booggeluid nemen wij voor kennisgeving aan.

UUUU. Akoestisch onderzoek, p. 24: Boschstraat/Bosscherweg

“Uit de rekenresultaten van de Boschstraat/Bosscherweg blijkt dat er voor geen enkele geluidgevoelige bestemming sprake is van een reconstructie. Er is voor geen enkele woning of andere geluidgevoelige bestemming sprake van een toename van de geluidsbelasting. De tram levert een (niet maatgevende) bijdrage op de geluidsbelasting, maar doordat de verkeersintensiteit op de Boschstraat met circa 40%, afneemt, neemt de geluidsbelasting vanwege de Boschstraat/Bosscherweg per saldo af. “

Dit lijkt in flagrante tegenspraak met de verkeersintensiteiten in het Verkeersonderzoek ihkv. Noorderbrug eo.

Reactie:

Er kunnen verschillen optreden tussen de verkeersintensiteiten zoals gehanteerd in de verkeerstoets en het akoestisch onderzoek. In de verkeerstoets worden namelijk werkdaggemiddelden gehanteerd en geluid hanteert wekdaggemiddelden. Daarnaast moeten beide onderzoeken uit het model wel op exact dezelfde plaats de intensiteiten overnemen. Bij het gebruik van verschillende wegvakken kan er een zone-aansluiting zitten waardoor de intensiteiten kunnen afwijken.

VVVV. Akoestisch onderzoek, p.25: Maasboulevard

“Maasboulevard

Uit de rekenresultaten van de Maasboulevard blijkt dat er voor geen enkele geluidgevoelige bestemming sprake is van een reconstructie. Uit de resultaten kan worden geconcludeerd dat er vanwege deze weg over het algemeen een afname van de geluidsbelasting waarneembaar is. De tram levert een niet maatgevende bijdrage op de geluidsbelasting, maar doordat de verkeersintensiteit op de Maasboulevard met circa 50% afneemt, neemt de geluidsbelasting vanwege de Maasboulevard per saldo af. De berekeningsresultaten van de Maasboulevard zijn weergegeven in Bijlage 3.

Omdat er geen sprake is van reconstructie is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist. Ook is het niet nodig hogere waarden vast te stellen.

Sint Maartenslaan

Uit de rekenresultaten van de Sint Maartenslaan blijkt dat er voor geen enkele geluidgevoelige bestemming sprake is van een reconstructie. Ook voor deze weg is er over het algemeen een afname waarneembaar. De toename bedraagt maximaal afgerond 1 dB. De tram levert een (niet maatgevende) bijdrage op de geluidsbelasting, maar doordat de verkeersintensiteit op de Maasboulevard afneemt met circa 25%, neemt ook vanwege de Maasboulevard de geluidsbelasting per saldo af. De berekeningsresultaten van de Sint Maartenslaan zijn weergegeven in Bijlage 3.

Omdat er geen sprake is van reconstructie is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist. Ook is het niet nodig hogere waarden vast te stellen.“

Bovenstaande is geen regelrecht copy/ paste maar wel erg onwaarschijnlijk (25 % afname is geen 50 % afname, de Maasboulevard is niet de Maartenslaan)

Reactie:

Hier is inderdaad sprake van een foutieve benaming van de weg. Waar onder het kopje Sint Maartenslaan Maasboulevard is aangegeven, dient Maasboulevard vervangen te worden door de Sint Maartenslaan. Deze tekstuele wijziging zal in het akoestisch rapport worden aangepast.

WWWW. Akoestisch onderzoek, p. 25/26

“Parallelweg

maar doordat de verkeersintensiteit op de Parallelweg met circa 10% afneemt

Spoorweglaan

maar doordat de verkeersintensiteit op de Parallelweg met circa 15% afneemt “

Kennelijk een mislukte copy/ paste.

Het is frappant dat overal de verkeersintensiteiten afnemen (en dus de geluidsbelasting). Dat is het voordeel van de hoge door Arcadis geprognosticeerde reizigersaantallen voor TVM.

Deze aantallen zijn zeer onwaarschijnlijk gezien de huidige reizigersaantallen en de ontbrekende belangstelling voor de snelbus.

Reactie:

Het eerst genoemde punt betreft een schrijffout. Deze tekstuele wijziging zal in het akoestisch rapport worden aangepast.

De overige kwalificaties nemen wij ter kennisname aan.

XXXX. Akoestisch onderzoek, p. 26: Indirecte effecten (Artikel 99 Wgh)

“... Ook is er geen relevant akoestisch effect te verwachten door het wijzigen van verkeersstromen/verkeersintensiteit op wegen buiten het onderzoeksgebied als direct gevolg vanwege het project.”

Verschuiving van verkeersstromen a.g.v. de veranderde situatie bij het station (o.a. eenrichtingsverkeer) zal zeker leiden tot wijzigingen buiten het plangebied > 2 dB.

Reactie:

Het effect van de tram(baan) zelf wordt beperkt tot het tramtracé en leidt niet tot een toename van de geluidsbelasting buiten het onderzoeksgebied.

YYYY. Akoestisch onderzoek, p. 28: Conclusies

“Binnenstedelijk tramtracé (bundeling weg)

Uit de rekenresultaten blijkt dat er ter plaatse van geen enkele geluidgevoelige bestemmingen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde bedraagt maximaal 1 dB”.

Deze conclusie gaat voorbij aan het nog niet vastgestelde booggeluid, hetwelk ook niet met smeren bestreden kan worden.

“Omdat er geen sprake is van een reconstructie, is het niet nodig geluidmaatregelen te treffen. Omdat er geen sprake is van een reconstructie is het niet nodig de saneringssituaties binnen het onderzoeksgebied op te lossen binnen dit project. Ook leidt de aanleg van de trambaan niet tot relevant hogere geluidsbelastingen langs wegen elders, buiten het onderzoeksgebied (indirecte gevolgen). Ook hier is het niet nodig geluidmaatregelen te treffen.“

De aanleg leidt WEL tot indirecte gevolgen.

Reactie:

De bouw van de tram zal, net als elke maatregel die in de openbare ruimte wordt genomen, enige mate van overlast en hinder veroorzaken. Dat valt niet te vermijden. Afhankelijk van het deel van het tracé waaraan wordt gewerkt en de inpassingsmaatregelen die worden genomen, zijn er meer of minder vergaande maatregelen nodig. Het bouwfaseringsplan dat in samenwerking met de aannemer zal worden gemaakt, bevat maatregelen om de bouw met zo min mogelijk hinder voor de omgeving te laten verlopen.

ZZZZ. Verkeerstoets

De tekeningen in dit document zijn van een schaamteloos slechte kwaliteit, zodat dit document eigenlijk niet goed beoordeeld kan worden. Ongetwijfeld zijn hiervan versies met een hogere resolutie. Wel valt te onderscheiden dat in figuur 5 aan de oostkant van de Maasboulevard-Zuid geen fietsstrook is ingekleurd. Dit is geen Duurzaam Veilige oplossing. Ook is te onderscheiden dat de veelvoorkomende fietsbeweging van de fiets van de Wilhelminabrug naar de zuidpoot is geëlimineerd.

Reactie:

De kwalificatie ten aanzien van de tekeningen neemt de gemeente ter kennisname aan. Ten aanzien van de noodzaak om een fietsstrook te realiseren: het betreffende wegvak is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Menging van langzaam en snelverkeer op dit type weg is toegestaan, waarbij een fietsstrook een geaccepteerde oplossing is.

De zuidpoot maakt geen deel uit van het bestemmingsplan. Aan de zuidpoot van de Wilhelminabrug vinden dan ook geen wijzigingen plaats ten opzichte van de huidige situatie.

AAAAA. Verkeerstoets, p. 5

“Voor alle wegen waar het tramtracé doorheen loopt, geldt dat deze wegen gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, tenzij anders aangegeven. Het snelheidsregime bedraagt 50 km/uur.”

De vraag rijst: houdt de tram ook het regime van 50 km/u aan. Dit heeft consequenties voor geluid.

Reactie:

De maximumsnelheid voor verkeer binnen de bebouwde kom bedraagt 50 km/u. Aangezien de tram deel uitmaakt van het verkeerssysteem en nergens binnen de bebouwde kom over eigen infrastructuur (met een snelheidsregime met een hoger vastgestelde maximum snelheid) rijdt, bedraagt de maximumsnelheid voor de tram eveneens 50 km/u.

BBBBB. Verkeerstoets, p. 5

“Figuur 3: Kruispunt Boschstraat/Fransensingel/Frontensingel.”

Deze figuur lijkt in de verste verte niet op de “autonome” situatie van de verlegde Noorderbrug. Dit is ook al gesignaleerd bij de NRD.

Reactie:

Figuur 3 geeft de situatie weer na inpassing van de tram. De figuren geven de huidige, feitelijke situatie weer waarin de ontwikkeling TVM is ingetekend. Dit is gebruikelijk en ook correct.

CCCCC. Verkeerstoets, p. 6 Langzaam verkeer

“Oversteekmogelijkheden zijn aanwezig ter hoogte van de parallelweg Noorderbrug (figuur 2)”. Dit is allerminst duidelijk op figuur 2.

Reactie:

Oversteekvoorzieningen voor voetgangers zijn op het kruispunt Boschstraat /Frontensingel aanwezig aan de oost- en zuidzijde van het kruispunt, voor fietsers aan noord- en oostzijde.

DDDDD. Verkeerstoets, p. 6 Tramhalte

“Voor de tramhalte in de richting staduitwaarts ontstaan door het halteren geen wachtrijen, dit doordat twee rijstroken staduitwaarts beschikbaar zijn.”

... en een der banen nu niet gebruikt wordt? Gezien de ligging van het tramspoor op de linker baan, zal het perron staduitwaarts mogelijk op de rechter baan komen? Ter plaatse van de halte stadinwaarts lijken de uitstappende passagiers kleine conflicten te krijgen met het

langzaam verkeer als men op die strook uitstapt. Voor zover te zien valt op deze slechte tekeningen.

Reactie:

De technische uitwerking van de halte Boschstraat vindt binnen de kaders van het bestemmingsplan en binnen de aangeduide verkeersbestemming plaats. In de verdere uitwerking van de haltes wordt dit meegenomen. Er is daarbij uiteraard aandacht voor de veiligheid van de uitstappende reizigers.

EEEE. Verkeerstoets, p. 9 Langzaam verkeer

“Naast de Maaspromenade is door ruimtegebrek geen fietspad aanwezig. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via de rijbaan. Dit principe is conform de wegcategorysering.”

Waarschijnlijk is TVM de enige regiotram die over een weg gaat die gemakshalve als erftoegangsweg is gecategoriseerd. Dit heeft geen enkele consequentie voor de verkeersveiligheid.

Reactie:

De tram maakt in het referentieontwerp op de Maaspromenade/Van Hasselkade gebruik van een trambaan die niet toegankelijk is voor het overige verkeer. Menging met de overige verkeersdeelnemers vindt dan ook niet plaats. Inpassing van de tram heeft op dit wegvak dan ook geen consequentie op de verkeersveiligheid.

FFFF. Verkeerstoets, p. 10 Oversteek Bassin

“Idealiter wordt er op dit een punt een volledige verkeersinstallatie aangebracht. Hier is in het ontwerp niet vanuit gegaan, omdat het hierom een weinig gebruikte oversteek gaat. In feite maken alleen fietsers en voetgangers gebruik van deze oversteek, die vanaf Sappi komen en richting de Wilhelminabrug moeten. Het gaat hier om beperkte intensiteiten.”

Nu al, maar zeker als een tram gaat rijden over de Boschstraat-Noord geven regelmatig fietsers de voorkeur de route via de Commandeurslaan te volgen. Deze mensen en ook – maar niet alleen – mensen die van Sappi komen, mogen verwachten dat deze onveilige oversteek anders geregeld gaat worden.

Reactie:

De verkeersveiligheid op deze oversteek wordt gewaarborgd door de tramwaarschuwingslichten. Dit betekent dat de komst van de tram niet resulteert in een verslechtering van de verkeersveiligheid.

GGGG. Verkeerstoets, p.10 Kruispunt Boschstraat/Frontensingel/Fransensingel

“Op dit kruispunt vervalt de zuidelijke fiets- en voetgangersoversteek. Deze is fysiek niet meer inpasbaar, zonder dat dit grote gevolgen heeft voor de doorstroming van het verkeer op dit kruispunt. Dit heeft als gevolg dat de Biesenwal vanuit de Maastrichter Grachtstraat minder goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Voor voetgangers komen er wel oversteken, zodat de tramperrons bereikt kunnen worden. De toegangen van de tramperrons zijn voorzien van een hekwerk, om te voorkomen dat mensen de Maasboulevardtunnel inlopen.”

Dit is serieus niet te volgen: de tunnel van de Maasboulevard ligt op 500 m van genoemd kruispunt.

Reactie:

De inrichting van beide locaties hangt met elkaar samen om een eenduidig ontwerp te verkrijgen. Op beide plekken wordt rekening gehouden met bestaande fiets- en voetgangersroutes en oversteekpunten.

HHHH. Verkeerstoets, p.10 Oversteek Wilhelminabrug – Gubbelstraat

“Verdere voordelen hiervan zijn dat de snelheid van de fietsers hiermee wordt afgeremd en dat fietsers beter zicht op de kruising hebben.”

Dit is een echt voordeel, vergelijkbaar met de toffe oversteken van de Kennedybrug/-singel.

Reactie:

De gemeente neemt u reactie voor kennisgeving aan.

IIII. Verkeerstoets, p. 13 - Langzaam verkeer

“(Brom)fietsverkeer wordt afgewikkeld via de rijbaan. Conform de wegcategorysering worden geen oversteekvoorzieningen voor voetgangers aangelegd. Nabij de tramhaltes op het station moet aandacht besteed worden aan een verkeersveilige inpassing van de tram, dit in verband met het doorkruisen van de langzaam verkeer routes die daar aanwezig zijn. De wijze waarop dit wordt ingevuld is nog niet bekend.”

De wijze om dit eventuele probleem in te vullen is: de tramsporen vanuit de Maartenslaan, terwijl ze de bocht maken naar de Parallelweg, samen te voegen. Enkel spoor is voldoende bij een eindhalte. Zo nodig stappen de reizigers voor de andere richting vanaf een perron aan de andere zijde van de tram in. Maar er is geen reden voor dubbelspoor hier. De Spoorvariant kent deze problemen en onzekerheden niet.

Reactie:

Constatering van reclamant dat enkelspoor ter plaatse volstaat, is niet juist. Ook op het busstation rijdt de tram mee met het (bus)verkeer. Enkelspoor betekent dat de tram (afhankelijk van de ligging van het spoor) in één richting spook rijdt of (bij middenligging) ander verkeer op het moment van een trampassage onmogelijk maakt. Aangezien beide situaties ongewenst zijn, is er anders dan reclamant beweert, zeker reden voor dubbelspoor.

De opmerking ‘enkelspoor is voldoende bij een eindhalte’ is onjuist. Niet de in- en uitstapfaciliteit voor reizigers is bepalend (het is indifferent of reizigers in- en uitstappen op het zelfde perron), maar de functionaliteit van de infrastructuur vanuit de exploitatie. Een enkelsporige tramhalte beperkt deze functionaliteit (want stelt aanvullende eisen aan de dienstregeling) en is, in geval van verstoringen, niet robuust. Een voertuig dat op de eindhalte defect raakt of om andere redenen niet kan vertrekken, legt bij gebrek aan uitwijkmogelijkheden het tramverkeer van en naar Maastricht stil. Immers, de keermogelijkheid via de enkelsporige halte is bezet en er is geen (extra) opstel­mogelijkheid voor aankomende voertuigen. Tevens geldt de eis dat een tramhalte dubbelsporig wordt uitgevoerd.

De toevoeging dat de spoorvariant deze problemen niet kent, neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

JJJJJ. Verkeerstoets, p.16

“3.2 KRUISPUNTBEREKENINGEN

In het tracé zijn drie kruispunten opgenomen die na planrealisatie met verkeerslichten zijn geregeld. Het gaat daarbij om:

- T035: Boschstraat/Frontensingel/Fransensingel (inclusief op- en afritten van de bestaande Noorderbrug);
- T045: Maasboulevard/Boschstraat;
- T055: Maasboulevard/Maastrichter Grachtstraat/Biesenwal.”

Dit is een onzinnige oefening: een berekening te maken voor een kruispunt (T035) dat op het tijdstip van de eventuele aanleg van de tram niet meer in die vorm bestaat. In de “autonome situatie” (vernieuwde Noorderbrug) gaan er ongeveer 30000 voertuigen per etmaal rijden over de Bosscherweg/ Boschstraat-Noord. Dit heeft denk­lijk ook invloed op T045 “De bestaande verkeersregelin­stallatie op het kruispunt Boschstraat / Frontensingel / Fransensingel wordt uitgebreid en aangepast in zowel de tijdelijke situatie met de bestaande Noorderbrug als bij de situatie met de verlegde Noorderbrug.”

Dit zal dus extra wachttijden veroorzaken voor de 30000 voertuigen met consequenties voor de luchtkwaliteit.

Reactie:

De kruispuntberekeningen zijn uitgevoerd op basis van het referentieontwerp en de verkeersintensiteiten uit het prognosejaar. De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel 2007-2020. Dit model is ten behoeve van de ontwikkeling van de tramlijn geactualiseerd en bevat naast de tramverbinding alle overige relevante ontwikkelingen (zoals de A2-tunnel, de nieuwe Noorderbrug, de gewijzigde Belvédère-ontwik­keling en de autonome ontwikkelingen rondom verkeer en vervoer voor het prognosejaar 2020). Extra wachttijden zijn daarom niet te verwachten en hebben geen consequenties voor de luchtkwaliteit, mede vanwege het feit dat Maastricht zeer lage achtergrondconcentraties (ruim onder de grenswaarden) heeft.

KKKKK. Verkeerstoets, p. 16

“Indien de Nota wordt losgelaten, blijkt dat het kruispunt in staat is om het verkeer te kunnen verwerken.”

Wat is het nut van een dergelijke Nota?

Reactie:

Verkeerskundig wordt een cyclustijd tot 120 seconden geaccepteerd. De nota verkeerslichten van de gemeente Maastricht betreft een beleidsdocument waarin ten aanzien van deze maximale cyclustijd scherpere keuzes zijn gemaakt.

LLLLL. Verkeerstoets, p. 16

“Door middel van het inzetten van DVM maatregelen (aanpassen groentijden) zijn de eventuele negatieve effecten op het tramverkeer te voorkomen.”

DVM, Dynamisch Verkeers management, korte uitleg: de route die u wilt rijden krijgt rood; u krijgt groen voor de route die u liever niet zou rijden

Reactie:

De gemeente neemt het standpunt de kwalificatie van reclamant ten aanzien van DVM voor kennisgeving aan.

MMMMM. Verkeerstoets, p.17 “Bijlage 1 Wegcategorisering”

Dit beeld komt niet helemaal overeen met de tekst, waar sprake is dat sommige delen van het tramtracé vreemd genoeg een Erftoegangsfunctie krijgen.

Reactie:

De bijlage t.a.v. de wegcategorisering is inmiddels achterhaald. De wegcategorisering in de hoofdtekst is leidend. De betreffende bijlage wordt verwijderd.

NNNNN. Verkeerstoets, p.17 Bijlage 2 Gehanteerde verkeersintensiteiten.

Het is niet zinvol deze tabel te bekijken als (ten minste ten dele) uitgegaan is van een onjuiste situatie. Overigens zijn voor de Noorderbrug wel de juiste intensiteiten opgegeven. Maar die doen er voor dit project niet toe.

Reactie:

De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel 2007-2020. Dit model is ten behoeve van de ontwikkeling van de tramlijn geactualiseerd en bevat naast de tramverbinding alle overige relevante ontwikkelingen (zoals de A2-tunnel, de nieuwe Noorderbrug, de gewijzigde Belvédère-ontwikkeling en de autonome ontwikkelingen rondom verkeer en vervoer voor het prognosejaar 2020). In de tabel zijn per abuis twee verkeerde straten benoemd (nummer 3 dient Sint Maartenslaan en nummer 12 dient Boschstraat te zijn). Echter het bedoelde wegvak is juist. Dit wordt in de tabel aangepast.

De gemeente herkent zich niet in de constatering dat is uitgegaan van een onjuiste situatie.

OOOOO. Verkeerstoets, p.20 Figuur Locatie verkeerscijfers

Minimaal punt 15 klopt niet. Deze burger heeft de buik vol.

Reactie:

In het bijbehorende figuur is nummer 15 per abuis op de verkeerde weg geplaatst. Dit zal op de kaart worden hersteld.

PPPPP. Voortoets Milieubeschermingswet, p. 22

“Oppervlakte geluidbelast gebied (Ha)

49 – 53 dB 54 – 58 dB 59 – 63 dB 64 – 68 dB > 68 dB Totaal > 48 dB

Referentie situatie

88,9 61,5 34,2 15,2 5,4 205,2

Buitenstedelijk tracé

89,1 61,7 33,7 15,1 5,4 205,0

Tabel 13 Oppervlakte geluidbelast gebied buitenstedelijk”

Dit mag men een knap staaltje genoemd worden: men brengt een extra lawaaibron aan en het geluidbelast gebied NEEMT AF. Hoe is dit verklaarbaar?

Reactie: (GELUID)

De akoestische effecten zijn voor de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) en het buitenstedelijk tracé binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied voor zowel het tram- en railverkeerslawaai als het wegverkeerslawaai bepaald (cumulatief). In de situatie met tram is er wel degelijk sprake van een extra effect langs de spoorlijn (waar de geluidsbelasting zal toenemen vanwege het railverkeer), alleen zijn er ook wegen waar de intensiteit zal afnemen (bv Bosscherweg richting Lanaken). Daarnaast dienen bij het cumuleren van verschillende geluidsbronnen de regels in acht te worden genomen zoals beschreven in bijlage 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Hierbij wordt geluid gewogen op hinderlijkheid. Railverkeer wordt als minder hinderlijk ervaren dan wegverkeer. Uit de berekeningen blijkt dat er per saldo praktisch een te verwaarlozen effect aanwezig is binnen het buitenstedelijk gebied.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 19Z, 19CCC en 19VVV, deze zijn gegrond en leiden tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose, en een deel van de zienswijze onder 19VVVV, 19WWWW, 19MMMM, 19NNNN en 19OOOO, deze zijn gegrond en leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 20.

- A. Het binnenstadstracé is in vergelijking met het Spoorbrugtracé een zeer duur, risicovol, inefficiënt, onveilig, ontsierend en milieuvriendelijke:
- Zeer duur: onderhoud kost minimaal 20 miljoen euro over 35 jaar. Het plan is tientallen miljoenen duurder dan het Spoorbrugtracé.
 - Zeer risicovol: Maastricht heeft geen enkele ervaring met dit soort projecten. Dit blijkt al uit de schatting van plus 20%. Nauwkeuriger begroting kan niet worden overgelegd. Een budgetoverschrijding bij de Spoorbrugvariant is 10 miljoen euro minder ingrijpend.
 - Zeer inefficiënt: doorrijden naar AZM is niet mogelijk, tenzij tegen zeer hoge meerkosten. Bovendien duurt het binnenstadstracé vanaf de Boschstraat 9 minuten. Via de spoorbrug is dat slechts 3 minuten. Dus 3x langzamer en daarmee 3x milieuvriendelijker.
 - Zeer onveilig: tramongelukken met dodelijke afloop komen nationaal en internationaal veelvuldig voor. In de zeer smalle en drukke straten van Maastricht ligt dit gevaar sterk op de loer. Het Spoorbrugtracé kent alleen de spoorwegovergang Boscherweg als gevaarlijk punt.
 - Zeer ontsierend: Verminking van monumenten en de binnenstad.
 - Zeer milieuvriendelijk: onderhoud kost minimaal 20 miljoen euro over 35 jaar; het tracé blokkeert de toekomstige vierlaagscontainervaart, het toekomstig elektrisch aangedreven goederenspoorvervoer naar Railport Lanaken en het toekomstig financieel goederenvervoer Lanaken-Hasselt. Het plan is niet duurzaam, niet robuust en niet groen.

Reactie:

De gemeente herkent zich niet in deze bevindingen en het beeld dat hier uit spreekt.

- a *beheer- en onderhoudskosten spelen, ongeacht de tracévariant, een rol. De gemaakte kostenramingen zijn ramingen op LCC-basis (Life Cycle Basis; alle kosten voor dagelijks beheer, en vervanging van systeemcomponenten gedurende 105 jaar zijn geïnventariseerd en meegenomen). Dit is een geaccepteerde methodiek en basis om –integraal- de kosten voor een project in beeld te brengen.*
De suggestie die uit de zienswijze spreekt (het stadstracé vergt € 20 mln.,- beheer- en onderhoudskosten en de spoorbrug is aanzienlijk goedkoper) is niet juist: de huidige kosten voor beheer- en onderhoud van de spoorlijn bedragen € 600.000,- per jaar waarbij dient te worden aangetekend dat het gebruik dat van de lijn wordt gemaakt, marginaal is. Daarmee is er amper sprake van slijtage. Een intensiever gebruik leidt ook tot een hogere kostenpost voor beheer- en onderhoud, los van het feit dat de spoorbrugvariant –zo die al mogelijk zou zijn- aanvullende investeringen vergt in systeemcomponenten (uitbreiding spoorcapaciteit, elektrificatie, beveiliging, maatregelen stand still-beginsel spoorwegovergang Bosscherweg, perron, etc.)
Voor de stelling dat ‘het plan tientallen miljoenen duurder is dan het Spoorbrugtracé’ ontbreekt elke onderbouwing. Uit bijlage 4 van het MER blijkt, dat investeringen in een spoorbrugvariant aanzienlijk zullen zijn.
- b *De kostenraming voor het stadstracé kent op dit moment een nauwkeurigheid van + of – PM %. Dat is voor deze fase van het project een normale nauwkeurigheid. De suggestie dat hieruit onervarenheid spreekt, onderschrijven wij in het geheel niet. Het is volstrekt onduidelijk waarop de stelling is gebaseerd dat de spoorbrugvariant wat dat betreft € 10 mln.,- ‘minder ingrijpend’ zou zijn.*
- c *Er is geen enkele reden om te veronderstellen dat doorrijden naar Randwijck niet mogelijk zou zijn. Het project wordt uitgewerkt binnen de randvoorwaarde ‘het project mag doorrijden naar Randwijck niet onmogelijk maken’ en voldoet hieraan. De reistijdvergelijking is een rijtijdvergelijking. Als de spoorbrug al mogelijk is, dan rijdt het voertuig via de Spoorbrug sneller van de Boschstraat naar het Station dan via het stadstracé. Echter, hier is niet de rijtijd van het voertuig relevant, maar de reistijd voor de reiziger. Reizigers met bestemming centrum zijn via de spoorbrug langer onderweg en hebben een overstap.*
- d *Voor de stelling dat tramongelukken met dodelijke afloop nationaal en internationaal veelvuldig voorkomen ontbreekt in de zienswijze elke basis. De veiligheidsaudit laat zien dat de verkeerveiligheid is geborgd, het referentieontwerp laat zien dat de tram inpasbaar is. De gemeente herkent zich niet in het beeld dat inpassing van het stadstracé plaatsvindt in ‘straten die veel te smal en te druk zijn’.*

De intensiteit van railverkeer op de spoorwegovergang Bosscherweg mag omwille van veiligheidsredenen niet toenemen.

- e Het tramtracé wordt ingepast in een verkeersomgeving en maakt –grotendeels- gebruik van de OV-as. Wij herkennen ons niet in het beeld dat de binnenstad hiermee verminkt wordt.*
- f Wij herkennen ons niet in het beeld dat het opvoeren van beheer- en onderhoudskosten onderstreept dat een project of tracé niet milieuvriendelijk zou zijn. Er is geen enkele basis om te veronderstellen dat een tramtracé via de binnenstad de vierlaagscontainervaart blokkeert, er is nog minder basis om te veronderstellen dat goederenvervoer van en naar Lanaken met behulp van elektrische tractie kan en zal plaatsvinden (noch de spoorlijn zelf noch de terminal is voorzien van bovenleiding; dit laatste is ook niet mogelijk vanwege het beladen van treinen in Lanaken zodat elektrische tractie functioneel niet mogelijk is) en er is nog veel minder basis om te veronderstellen dat er plannen zijn om infrastructuur te realiseren om goederentreinen tussen Hasselt en Lanaken mogelijk te maken. De kwalificatie ten aanzien van het plan nemen wij voor kennisgeving aan.*

- B.** De motivatie om niet te kiezen voor het Markttracé zou ook moeten gelden voor de Maasboulevard. Straks rijdt er elke twee minuten een bus over de Maasboulevard, zodat er voor passagiers geen reden is om te wachten op de tramtrein. Deze is hier overbodig. Bovendien wordt de halte Belvédère opgeschoven naar de Boschstraat; op 1,2 km komen drie tramtreinhalten? Ook daarmee is de Maasboulevardhalte overbodig geworden.

Reactie:

De tram is een regionale tramverbinding, voornamelijk mede bedoeld voor reizigers van en naar Hasselt en de tussenliggende Belgische stations. Reizigers binnen Maastricht kunnen met de tram reizen, maar zullen vanwege de frequentie van de busverbindingen een voorkeur voor de bus hebben. De conclusie dat de tram daarmee overbodig is, deelt de gemeente niet, net zo min als de conclusies ten aanzien het overbodig zijn van haltes.

Op het traject is om de 600 meter een tramhalte voorzien, terwijl het invloedsgebied van een tramhalte normaliter 400 tot 500 meter bedraagt. Een halte aan de Van Hasselkade/Maasboulevard is daarmee gerechtvaardigd.

- C.** In plaats te zorgen voor synergie met het juist voor veel geld gereactiveerde spoortracé Lanaken-Maastricht en te zorgen voor het reactiveren van spoorlijn 20 waardoor gezorgd wordt voor groen duurzaam goederen- en passagiersvervoer, gaat Maastricht goederenvervoer voor de toekomst blokkeren waardoor de geleden verliezen verder zullen toenemen. Er moet zowel in Lanaken als in Maastricht gebruik worden gemaakt van het bestaande spoor. Alleen dan faciliteert men het bedrijfsleven, de economie en de werkgelegenheid.

Reactie:

Het is niet duidelijk waar reclamant deze zienswijze op baseert: in Nederland maakt de tram, op het tracé waar dat mogelijk is, gebruik van de goederenspoorlijn. Hiermee wordt maximale synergie behaald.

Ten aanzien van de opmerking over het reactiveren van spoorlijn 20: dat is binnen het project TVM niet de vraag en derhalve niet aan de orde. Het Spartacusplan betreft het realiseren van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Voor dit laatste is een initiatief, voor het reactiveren van spoorlijn 20 niet. De vraag of lijn 20 wordt gereactiveerd, is een Belgische aangelegenheid. Mocht de spoorlijn worden gereactiveerd, dan maakt de tram goederenverkeer niet onmogelijk. Sterker nog, het project kent de randvoorwaarde dat goederentreinen van en naar de terminal in Lanaken moeten kunnen rijden. Dit laatste is juist één van de redenen waarom een tramverbinding via de Spoorbrug niet mogelijk is. De stelling dat Maastricht voor de toekomst goederenvervoer blokkeert, is –gegeven deze randvoorwaarde- volstrekt onterecht.

- D.** Uit het rapport van Goudappel Coffeng Koersnota april 2008 blijkt dat de Spoorbrugvariant als beste eruit komt. Er is gekozen voor het binnenstadtracé onder andere omdat dit slechts 30 miljoen euro zou kosten. Alleen al uit het samengebruik van 2,8 km Prorail spoor van Lanaken tot de Boschstraat blijkt dat de spoorweg mogelijk is en dit voor een vaste prijs van 13,3 miljoen euro en een onderhoudsprijs van 100.000 euro per jaar.

Uit de beschikbare info kan worden afgeleid dat de Spoorbrugvariant voor het tracé Maastricht minimaal 50 miljoen euro goedkoper is, goedkoper is in onderhoud, tweemaal zo snel is, 5% meer passagiers trekt en, wanneer er direct door wordt gereden naar het AZM zelfs 20% meer passagiers trekt.

Ook uit een onderhoud op 4 april met onder meer Prorail en de gemeente blijkt dat er geen technisch probleem is voor het realiseren van de spoorbrugvariant. Er wordt echter niet gekozen voor de spoorbrugvariant omdat De Lijn dan meer moet investeren in de rijtuigen om te voldoen aan de Spoorwegwet.

Reactie:

Wij herkennen ons niet in de voorstelling van berekeningen en getallen en de suggestie die uit de voorstelling van zaken spreekt dat de spoorbrug een reële variant is.

Voor de financiële onderbouwing van de kosten van het project verwijzen wij naar het gemeenteraadsbesluit van 18 december 2012.

Voor de goede orde: de Koersnota geeft een toename in reizigerskilometers voor het gehele openbaar vervoer in Maastricht, niet in toename van het aantal passagiers. De toename van het aantal reizigerskilometers bij een tracé via de spoorbrug -zo dat al mogelijk zou zijn- wordt grotendeels veroorzaakt doordat regionale tramreizigers met bestemming centrum aanvullend met de bus van en naar het centrum moeten reizen.

De conclusie waarom niet voor de spoorbrugvariant wordt gekozen, is geheel voor rekening van reclamant.

- E. De gemeentelijke stelling dat een stopplaats op de Markt een eis is van De Lijn, is niet correct. Uit ingewonnen informatie blijkt dat De Lijn wel aangedrongen heeft op een centrumhalte.

Reactie:

Zowel de gemeente als De Lijn hebben in het project als doelstelling een bediening van het centrum. De gemeente om beleidsmatige redenen (zoals genoemd in paragraaf PM van het MER), De Lijn als exploitant van de verbinding die reizigers een reismogelijkheid naar relevante bestemmingen wenst te bieden.

- F. De provinciale stelling dat voor Prorail het emplacement een No-Go area is, klopt evenmin. Dit is enkel het geval als De Lijn niet wil voldoen aan de eisen uit de Spoorwegwet.

Reactie:

De stelling doet niets af aan de argumenten: links- of rechtsom, alle spoorvoertuigen moeten aan de technische vereisten voldoen om gebruik te mogen maken van het spoor en het emplacement, waarbij de beveiliging van al het spoorverkeer moet voldoen aan hoge standaarden en onder alle omstandigheden moet functioneren. Hieruit vloeien harde randvoorwaarden voort ten aanzien van dat wat wel en niet mogelijk is.

De constatering dat deze redenering niet klopt, is voor rekening van reclamant.

- G. De stelling van de Wethouder dat de Spoorbrug technisch onmogelijk is omdat bij hoogwater ook nog tweemaal per uur een goederentrein moet kunnen rijden over de burg is ook niet correct. Uit rapporten blijkt dat er maximaal 4 goederentreinen rijden per etmaal. Bovendien kan Prorail ontheffing bij het ministerie aanvragen, zodat deze eis bij hoogwater niet hoeft te gelden. Voorts wordt erop gewezen dat in overleg met RWS en Prorail is bepaald dat RWS rekening kan en wil houden met de tramtrein, een kwartierdienst voor het Spoorbrughefgedeelte in geval van hoogwater is geen probleem. Het afgelopen jaar is de Spoorbrug geen enkele keer omhoog gegaan. Bovendien is het enkele weken van tevoren bekend welke goederenshippen te verwachten zijn. Gelet op de doorganghoogten van de overige bruggen ligt het in de lijn der verwachtingen dat de Spoorbrug nooit omhoog hoeft bij hoogwater omdat de andere bruggen al een eerder obstakel vormen.

Reactie:

In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staan hierin ook verwoord.

*Als waterwegbeheerder is Rijkswaterstaat in een vroeg stadium bij het project TVM, meer specifiek bij het vraagstuk omtrent de oversteek van de Maas, betrokken. Ten aanzien van het scheepvaartverkeer constateert Rijkswaterstaat dat realisatie van een tramverbinding via de Wilhelminabrug geen belemmeringen voor het scheepvaartverkeer met zich meebrengt. Op termijn, wanneer vierlaagscontainervaart aan de orde zou zijn, moeten wellicht bruggen van een te openen gedeelte worden voorzien. Alsdan is dat een vraagstuk voor dat moment dat nu geen deel uitmaakt of hoeft te maken van de scope van TVM.
De gemeente neemt het overige voor kennisgeving aan.*

- H. Voor het realiseren van viercontainervaart in de (nabije) toekomst dient een verhoging van diverse bruggen plaats te vinden. Daarbij zal de Wilhelminabrug een hefgedeelte krijgen en de Spoorbrug in zijn geheel verhoogd worden. Dat betekent dus dat de tramtrein straks stil komt te staan voor de Wilhelminabrug. Of wil de gemeente deze groene, duurzame, ruimtebesparende ontwikkelingen gaan blokkeren?
De verhoging wordt verwacht in ieder geval in 2040 plaats te vinden en dat is eerder dan 2053 (2018+ 35 jaar).

Reactie:

*Als waterwegbeheerder is Rijkswaterstaat in een vroeg stadium bij het project TVM, meer specifiek bij het vraagstuk omtrent de oversteek van de Maas, betrokken. Ten aanzien van het scheepvaartverkeer constateert Rijkswaterstaat dat realisatie van een tramverbinding via de Wilhelminabrug geen belemmeringen voor het scheepvaartverkeer met zich meebrengt. Op termijn, wanneer vierlaagscontainervaart aan de orde zou zijn, moet de Wilhelminabrug wellicht van een te openen gedeelte worden voorzien. Alsdan is dat een vraagstuk voor dat moment dat nu geen deel uitmaakt of hoeft te maken van de scope van TVM.
De analyse van reclamant met betrekking tot de ontwikkeling van de vierlaagscontainervaart de gemeente voor kennisgeving aan.*

- I. De Lijn wil zo goedkoop mogelijke rytuigen hebben. Het verschil tussen een tram en een trein tram zoals Prorail die eist, kan wel 2 miljoen euro bedragen. Is dit de reden waarom De Lijn, de Provincie en de gemeente Prorail zo hard mogelijk tegenwerken in het willen uitvoeren van de Spoorwet. Moet de burger hierdoor voor tientallen miljoenen gedupeerd worden?
Dit terwijl tramtreinen nationaal en internationaal gezien niet ongewoon zijn.

Reactie:

De stelling dat De Lijn zo goedkoop mogelijke voertuigen wil hebben, is nergens op gebaseerd. De Lijn, als initiatiefnemer van het Spartacusplan, heeft in het verleden een afweging met betrekking tot systeemkeuze (tussen trein en tram) gemaakt. Deze afweging heeft geleid tot een invulling van het Belgische deel van de verbinding met behulp van een tram, mede als gevolg van het feit dat de NMBS (als enige bevoegde partij om in België treinverbindingen te exploiteren) niet geïnteresseerd is in het realiseren van een treinverbinding.

De opmerking over het verschil in investeringslasten tussen een tram en een trein neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

De stelling dat De Lijn, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht ProRail tegenwerken in het uitvoeren van de Spoorwegwet is nergens op gebaseerd, net zo min als dat dit zou betekenen dat de burger voor tientallen miljoenen wordt gedupeerd. Opmerkingen komen geheel voor rekening van reclamant.

- J. Er bestaan tramtreinen met verschillende instaphoogten die ook geschikt zijn voor invaliden. Geadviseerd wordt om een verlaagd perron aan te leggen in Randwyck en op het emplacement plaats genoeg.

Reactie:

*Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in de realisatie van de tramverbinding tussen Station Maastricht en de Belgische grens. Het ontwerp maakt het echter niet onmogelijk om in de toekomst (fase 2) de tram door te trekken naar Randwyck. Op dit moment is echter onduidelijk op welke wijze en wanneer deze doortrekking zal gaan plaatsvinden.
De gemeente neemt het advies van reclamant voor kennisgeving aan.*

- K. Zoals gezegd, stelt de wethouder dat er op elk moment elke twee uur twee goederentreinen moeten kunnen rijden over de Spoorbrug (hetgeen in de praktijk niet het geval is) en dan zou er geen plaats zijn voor een tramtrein elk half uur op het emplacement? Tegenwoordig kunnen 2 treinen op 2 minuten afstand van elkaar rijden.

Reactie:

Als beheerder van het spoor moet ProRail (via de Netverklaring) de eis stellen dat de spoorlijn beschikbaar is en blijft voor goederenvervoer. Deze eis materialiseert zich in het (moeten) aanbieden van twee goederenpaden per uur. Het is niet relevant of goederentreinen gebruik maken van deze paden.

De genoemde tijd bedraagt feitelijk twee à drie minuten en is de opvolgtijd voor treinen op het zelfde baanvak in de zelfde richting. Zoals vaker aangegeven, is de spoorlijn naar Lanaken enkelsporig. Twee treinen richting Lanaken kunnen –in theorie, want ook afhankelijk van de beschikbare capaciteit op het emplacement in Maastricht- richting Lanaken vertrekken. Een tram uit de richting Hasselt moet in Lanaken op de halte blijven wachten totdat de uit Maastricht afkomstige tram op de halte is aangekomen of de goederentrein op de terminal is. Pas dan kan dit voertuig richting Maastricht vertrekken. Het zelfde principe geldt voor een vertrekkende trein van de terminal naar Maastricht. De capaciteitsvraag wordt bepaald door de alternerende bewegingen Maastricht – Lanaken en Lanaken – Maastricht op de gehele verbinding, niet door de vraag of er sprake is van twee minuten opvolgtijd.

- L. In plaats dat de exploitatie van de tramtreinlijn wordt aanbesteed conform de eisen van de EU, wordt een concessie verleend voor maar liefst 35 jaren. Maastricht moet hier niet aan willen meewerken.

Reactie:

Europese aanbestedingsregels kennen geen plicht tot het aanbesteden van openbaar vervoer. Deze plicht ontstaat pas wanneer lidstaten een aanbestedingsplicht vastleggen in nationale wetgeving. België heeft dit laatste niet gedaan, Nederland wel. Nederlandse wetgeving kent echter de mogelijkheid van uitzonderingen. Daar valt de tram ook onder. Het standpunt van reclamant neemt de gemeente ter kennisname aan.

- M. De onderbouwing van de groei van het aantal passagiers is onvoldoende. Uit andere bronnen waaronder een masterthesis aan de KUL blijkt dat de cijfers zwaar overschat zijn.

Reactie:

De Lijn verwacht dat in 2020 jaarlijks ca. 3 miljoen bezoekers gebruik maken van de tramverbinding Hasselt-Maastricht. Dit betekent circa 9.000 reizigers per dag. Daarvan zijn er 4.200 reizigers per dag met een herkomst en/of bestemming in Maastricht. Ruim 3.900 reizigers passeren per tram de grens tussen Nederland en België. Het aantal reizigers dat gebruik gaat maken is in diverse onderzoeken onderzocht. Deze onderzoeken wijzen uit dat een prognose van het aantal reizigers realistisch is. De Lijn heeft ten behoeve van haar businesscase prognoses gemaakt die in de besluitvorming in Vlaanderen –ondanks het feit dat er ook andere inzichten waren- stand hebben gehouden. De zienswijze dat de onderbouwing van het aantal passagiers onvoldoende is, deelt de gemeente niet.

- N. Tussen 1996 en 1998 is een project opgestart waarbij er twee jaar lang een snelbus tussen Hasselt en Maastricht reed in 32 minuten. Slechts 5 Hasseltenaren werden per rit geteld. Graag zou een evaluatie van dit project worden ontvangen.

Reactie:

De analyse van reclamant met betrekking tot de reizigers in de snelbus neemt de gemeente voor kennisgeving aan.

- O. Drie buslijnen (63, 45 en 20a) komen te vervallen. Het betreft de bussen Veltwezelt-Lanaken-Maasmechelen; deze bussen stoppen op diverse plaatsen in Maastricht, al deze haltes worden opgeheven. De meeste van de 1500 grenspassagiers komen uit kleine omliggende dorpjes om te werken of te studeren. Dit zijn vaste klanten. Deze worden nu eerst gebracht naar de tramhalte in Lanaken, om de tram te vullen. Voor al deze passagiers geldt een langere reistijd. Tevens kunnen ze alleen uitstappen in het centrum en niet zoals nu ook in de aangrenzende wijken. Slechts de 5 personen uit Hasselt hebben het voordeel van de snellere tijd.

Reactie:

Tussen station Maastricht en station Hasselt liggen 11 haltes waar de reiziger gebruik van kan maken. Dit betekent niet dat alle reizigers eerst naar de halte in Lanaken vervoerd hoeven te worden. De opvatting dat het visgraatmodel is bedoeld 'om de tram te vullen' is juist, echter zonder de negatieve bijklank die reclamant er aan geeft: de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht vormt de drager van het OV-systeem. De grootste groep reizigers heeft tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen met de tram een kortere reistijd (dan met de bus). Een aantal busreizigers dat voorheen gebruik kon maken van rechtstreekse busverbindingen, moet de overstap op de tram maken. De verbinding van de overstaphalte richting respectievelijk Hasselt of Maastricht is met de tram altijd sneller dan wanneer de zelfde reis met de bus wordt gemaakt. Ook deze groep reizigers heeft derhalve baat bij de tram.

Reclamant spreekt hier zijn eigen argumenten tegen. In onderdeel B betoogt reclamant dat de halte Maasboulevard niet nodig is (vanuit de nabijheidsgedachte bij bestemmingen), hier betoogt reclamant dat uitstappen in de buitenwijken van Maastricht wel relevant is. Het aantal uit België afkomstige reizigers waarvoor dit relevant is, zal zeer laag zijn. In het grotere geheel gaat de grootste groep reizigers er met de komst van de tram op vooruit. Belgische reizigers naar een buitenwijk in Maastricht kunnen deze reis, met een overstap op het lokale bussysteem in Maastricht, nog steeds maken.

De opmerking dat het voordeel van een snellere reistijd uitsluitend voor 5 reizigers geldt, deelt de gemeente niet en neemt de gemeente ter kennisname aan.

- P. De Kostprijs voor Maastricht kan oplopen tot een bedrag van 39,44 miljoen euro. Dit blijkt uit het sommetje dat gemaakt kan worden aan de hand van de diverse kostenposten. Dit terwijl de kosten momenteel 0 euro zijn.

Reactie:

De gemeente neemt uw kostenanalyse voor kennisgeving aan. Voor de financiële onderbouwing van de kosten van het project verwijzen wij naar het gemeenteraadsbesluit van 18 december 2012. Reclamant betoogt voor het overige dat het goedkoopste project geen project is. Dat is feitelijk juist, maar betekent ook dat er geen verbetering op de openbaar vervoerverbinding naar Hasselt wordt gerealiseerd.

- Q. De tramtrein zal gedurende 35 jaren alle ruimte definitief opeisen en daarmee zal De Lijn gedurende 35 jaar bepalen wat er in de straten gebeurt waar de tram doorheen gaat. Het verplaatsen van een route is er niet bij. Allerhande evenementen, waaronder carnavalsoptochten, zullen hiervoor moeten wijken.

Reactie:

De gemeente deelt de zienswijze dat de tram gedurende 35 jaar alle ruimte definitief opeist en dat De Lijn bepaalt wat er in de straten van Maastricht gebeurt, niet. Op de eerste plaats: het referentieontwerp laat zien dat de tram inpasbaar is. Daarbij is er geen sprake van 'alle ruimte definitief opeisen'. Op de tweede plaats: De Lijn is, net als alle andere verkeersdeelnemers, een weggebruiker. Beschikbaarheid van de weg (en daarmee van de traminfrastructuur) kan door de wegbeheerder worden beperkt, bijvoorbeeld ten behoeve van evenementen of onderhoudswerkzaamheden. Hierover worden met De Lijn afspraken gemaakt. Niet De Lijn bepaalt wat er gebeurt, de gemeente Maastricht in haar rol als wegbeheerder doet dat.

- R. In plaats dat de Bassinbrug wordt afgebroken, zoals beloofd door de politiek, moet deze voor veel geld extra worden gestut. Is deze versterking van de Bassinbrug meegenomen in de begroting van december 2012? Reclamant ontvangt graag een gedetailleerde/betere begroting.

Reactie:

Het project TVM kent geen doelstelling om de Bassinbrug af te breken. Ook is hierover geen bestuurlijk besluit genomen. Wel is een bestuurlijk besluit genomen over de functie van de Bassinbrug: de Bassinbrug maakt deel uit van de ontsluitingsstructuur/parkeerroute van de binnenstad. Dit is ook herbevestigd in de "Structuurvisie Maastricht 2030" (vastgesteld 29 mei 2012). De begroting is opgesteld op basis van het referentieontwerp, waarin alle noodzakelijke werkzaamheden om tot aanleg te komen zijn meegenomen. De onderliggende planexploitatie is geen openbaar stuk.

- S. De Wilhelminabrug en tunnel zijn niet berekend op het gewicht van de tramtrein. De marges worden opgezocht tot de maximaal toelaatbare grens. Het is zo kritisch dat de trambanen 1 meter uit elkaar getrokken moeten worden en dat het hart precies in het midden moet liggen; hierdoor worden de fietspaden extra smal. Of wordt deze brug straks versterkt uit een ander financieel potje?
De Spoorbrug is natuurlijk berekend op zware goederentreinen. Het gewicht van de tramtrein is geen probleem. De Spoorbrug kan gemakkelijk verhoogd worden naar 9,10 meter. Dit is zelfs ter sprake gekomen in de planning toen het spoor gereactiveerd werd in 2010. Het nu verhogen van de Spoorbrug naar 9,10 meter is vele malen goedkoper dan het binnenstadstracé. Het is zelfs mogelijk om op de pijlers een tweede spoor aan te leggen dat geschikt is voor de tramtrein. De hoogte van de aanlanding van de noorderbrug dient dan wel niet in de weg te staan, anders blokkeert de gemeente wederom innovatie. Houdt het college hier rekening mee?

Reactie:

De gemeente deelt de stelling 'dat de marges worden opgezocht tot de maximaal toelaatbare grens' niet, net zo min als dat de ligging van de tramsporen om deze reden '1 meter uit elkaar moeten worden getrokken'. Ligging van het tramspoor komt voort uit het feit dat de tram meerrijdt met het reguliere verkeer, waarbij de tramsporen zodanig moeten worden aangelegd dat het profiel van vrije ruimte gewaarborgd blijft.

De stelling dat de spoorbrug gemakkelijk kan worden verhoogd, deelt de gemeente eveneens niet. Zowel aan de oost- als westzijde van de brug zijn ruimtelijke beperkingen (aanwezigheid emplacement respectievelijk spoorwegovergang Bosscherweg) die in combinatie met de maximale hellingshoek bepalend zijn voor de maximale hoogte van de spoorbrug. De nieuwe Noorderbrug is in dit verband niet relevant.

- T. Ook de kosten voor het Belgisch gedeelte van de tramlijn lopen zwaar uit de hand.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- U. De stad wordt verminkt. Uit het Arcadis rapport blijkt dat er 80 beschermde gevels (monumenten) worden gepasseerd met het binnenstedelijk tracé. Geconcludeerd wordt dat nu de gevels niet worden geraakt door de masten er geen schade wordt berokkend. De welstandscommissie wordt pas achteraf om goedkeuring gevraagd. Een professionele kenner is er niet aan te pas gekomen.

Reactie:

Tijdens de planstudie zijn diverse consultatieronden georganiseerd waar betrokkenen en belanghebbenden, maar ook overige inwoners van Maastricht kennis konden nemen van de plannen en hun inzichten konden inbrengen. Ten behoeve van deze consultaties heeft de opdrachtgever intern meerdere ontwerpateliers georganiseerd waarin naast mogelijke varianten ook rekening is gehouden met het beschermd stadsgezicht en de aanwezige monumenten.

Tevens is rekening gehouden met de kaders zoals die door de gemeente Maastricht worden gesteld (Raamplan openbare ruimte binnenstad, Handboek openbare ruimte en Handboek verkeer). Aan de ontwerpateliers namen onder andere de stedenbouwkundigen, de landschapsarchitect verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte en de verkeerskundigen deel. Het deelrapport Inventarisatie dat als bijlage is opgenomen bij de regels is vervaardigd door de archeologen/cultuurhistorici van de gemeente Maastricht. De gemeente neemt de kwalificatie van reclamant voor kennisgeving aan.

- V. Door restauratiewerkzaamheden aan het spoor in 2010 is het aantal muurhagedissen met tientallen procenten afgenomen. Dit ondanks alle voorzorgen en goede bedoelingen van Prorail. Ook nu wordt weer te weinig rekening gehouden met de muurhagedissen.

Reactie:

De stelling van reclamant dat onvoldoende rekening wordt gehouden met flora en fauna deelt de gemeente niet. Specifiek voor de drie projecten, te weten; Belvédère, Noorderbrug en TVM is het zogenaamde Groene Raamwerk ontworpen, een overkoepelend plan waarin mitigatiemaatregelen via een gebiedsgerichte aanpak tot stand wordt gebracht. Via dit plan en het met het plan te realiseren ecologische netwerk (stelsel van natuurkernen en verbindingzones) wil de gemeente juist de populatie muurhagedissen op gebiedsniveau duurzaam behouden.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 21.

- A. Reclamant geeft aan dat een trambaan door de binnenstad een stap achteruit betekent voor het fietsklimaat. Ten eerste is de inpassing van de tram in de binnenstad een bedreiging voor de prettige afwikkeling van het fietsverkeer en voor de fietsparkeervoorzieningen bij het station. Ten tweede wordt binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente en de provincie opnieuw gekozen voor investeren in nieuwe voorzieningen voor openbaar vervoer terwijl er voor de uitvoering van vastgesteld fietsbeleid nauwelijks personeel wordt ingezet en geen eigen budget beschikbaar is.

Reactie:

De gemeente herkent zich niet in het beeld dat de tram een bedreiging voor de prettige afwikkeling van het fietsverkeer is. De tram maakt gebruik van de wegenstructuur in de stad en voegt zich als verkeersdeelnemer naar de geldende regels. Voor fietsers betekent de komst van de tram in die zin een wijziging dat de tramrails mogelijk beperkingen opleggen aan de plaats en wijze waar fietsers de trambaan kunnen oversteken/kruisen. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de hoek waaronder deze overstek plaatsvindt. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden door geleiding van het fietsverkeer. Het tramontwerp is in diverse interne ontwerpafdelingen nader uitgewerkt in een referentieontwerp en vervolgens in een inrichtingsvoorstel voor de openbare ruimte. Bij het vervaardigen van het ontwerp en het voorstel is rekening gehouden met de kaders, zoals die door de gemeente Maastricht worden gesteld (Raamplan openbare ruimte binnenstad, Handboek openbare ruimte en Handboek verkeer).

Ten aanzien van de fietsparkeervoorzieningen bij het station kan gemeld worden dat een locatie voor voor de fietsenstalling op het Stationsplein nader wordt onderzocht in het kader van de verkenning naar de toekomstige inrichting van de stationszone. Reclamant gaat er in zijn betoog overigens aan voorbij dat de stallingsvoorzieningen zoals nu op het Stationsplein zijn gerealiseerd, een tijdelijke oplossing betreffen.

- B. Het inpassen van een tram binnen het compacte centrum van Maastricht leidt tot kwaliteitsverlies voor fietsers. Er is een uitgebreide bijlage bij de zienswijze gevoegd met een inventarisatie van de (negatieve) gevolgen voor fietsers bij de uitvoering van het meest recente ontwerp.

Reactie:

De gemeente herkent zich niet in uw stelling dat er sprake is van kwaliteitsverlies voor fietsers. Inpassing van het gehele tramtracé, en meer specifiek daarbinnen van fietsvoorzieningen, voldoet overall aan de minimumeisen conform CROW (landelijke ontwerprichtlijnen).

De fietsersbond is, als belangrijke stakeholder, in het voortraject van ontwerpafdelingen en consultatieronden nadrukkelijk betrokken bij het ontwerpproces en heeft daarbij waardevolle suggesties verstrekt.

De gemeente is bekend met de genoemde punten en neemt hierbij wederom kennis van de inventarisatie van de (negatieve) gevolgen voor fietsers.

- C. Volgens reclamant zijn verdere verbeteringen mogelijk en daarom worden enkele suggesties gedaan. Reclamant geeft daarbij aan dat er ook punten zijn die om praktische of principiële redenen onoplosbaar zijn. Er wordt in de zienswijze een opsomming gegeven van de onoplosbare problemen van het binnenstadtracé.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het mogelijk maken van de trambaan. De gemeente neemt kennis van de voorgestelde suggesties.

- D. Reclamant is van mening dat oplosbare knelpunten binnen of tenminste in samenhang met het project moeten worden opgelost. Reclamant benoemt daarbij de volgende concrete maatregelen:
- Maak tijdig uitnodigende fietsparkeervoorzieningen bij het station.
 - Vergroot de scheiding op de Wilhelminabrug.
 - Zet van de Wilhelminabrug naar Gubbelstraat overstekende fietsers en voetgangers in de voorrang.

- d. Continueer de fietsroute over de Maasboulevard bij de bushaltes.
- e. Plaats bij de Maasmolendijk een VRI in plaats van een tram/buslicht.
- f. Verduidelijk de voorrangsregeling op de Parallelweg.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het planologisch mogelijk maken van de trambaan. De voorgenomen herinrichting van het Stationsplein is een separaat traject. De gemeente neemt kennis van de genoemde maatregelen en zal daar waar mogelijk nog optimalisaties door (laten) voeren in het definitieve ontwerp voor de tramlijn.

- E. De komst van de tram biedt ook een kans waar tot nog toe niet aan lijkt te zijn gedacht. Het gebruik van de fiets bij voor- en natransport vergroot het bereik en dus ook de betekenis van de tram aanzienlijk. Naast goede fietsenstallingen bij de haltes zou daarom idealiter in iedere tram een grote, goed toegankelijke open ruimte moeten zijn voor fietsen, kinderwagens en hulpmiddelen voor gehandicapten. Het ontbreken van een tarief is een middel om grensoverschrijdend fietsvervoer een stuk minder gecompliceerd te maken. Het kunnen meenemen van de eigen fiets heeft ook betekenis voor werknemers en studenten die zijn gericht op de steden en op andere momenten voor recreanten en fietstoeristen die zijn gericht op het landelijk gebied.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- F. In het centrum van Maastricht ligt nauwelijks ongebruikte ruimte. Daardoor leidt het toevoegen van een nieuwe voorziening onherroepelijk tot minder ruimte voor andere voorzieningen. Voor Maastricht zou het tracé over de spoorbrug een fietsvriendelijk alternatief zijn geweest, vooral als het uitgespaarde geld zou worden ingezet om aan de spoorbrug een fiets-/voetgangersbrug toe te voegen.

Reactie:

Een tramtracé via de spoorbrug is geen reële variant. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging om en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staat hierin ook verwoord.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 22.

- A. Reclamant geeft aan dat uit verschillende rapporten blijkt dat de spoorbrug geschikt is, en dus geen aanpassingen behoeft, voor de voorgestelde tram. De aanleg zou bij gebruik van de spoorbrug daarmee beduidend goedkoper uitvallen, de reistijd zou significant korter zijn en er zouden nog hogere passagiersaantallen worden verwacht. Bovendien zou de tram gebruik kunnen maken van het gewone spoor, niet vóór station Maastricht, maar op het station eindigen en door kunnen rijden naar station Randwyck, waardoor bijvoorbeeld het academisch ziekenhuis zou kunnen worden bereikt.

Reactie:

De gemeente herkent zich niet in het beeld dat een tramtracé via de spoorbrug mogelijk is en alsdan goedkoper is. In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging om en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staat hierin ook verwoord.

De gemeente neemt u analyse voor kennisgeving aan.

- B. Recent is besloten om in plaats van een halte Belvédère een halte Boschstraat aan te leggen. Vanuit die halte is het centrum van Maastricht goed bereikbaar en kan de tram de Maas oversteken over de spoorbrug. Vanuit station Maastricht kan een overstap worden gemaakt op een bus, waardoor ook andere gebieden in Maastricht snel bereikbaar zijn. Het is onder deze omstandigheid niet te verklaren dat er wordt gekozen voor een traject over de Wilhelminabrug en de Sint Maartenslaan. Het belangrijkste argument voor dit traject is dat er zo 'eindelijk weer een tram' komt te rijden in Maastricht. De nostalgie die de wethouder ervaart kan en mag niet opwegen tegen de prijs die hiervoor wordt betaald. Telefonische navraag wijst uit dat de gemeente kiest voor het traject over de Wilhelminabrug en de Sint Maartenslaan een economisch interessantere route is. Indien de route over de spoorbrug niet als een volwaardig alternatief wordt uitgezocht is dit een vrij oppervlakkig standpunt. Bovendien is aangegeven dat de exploitant van de tram (De Lijn) en sterke voorkeur voor deze route heeft geuit. Daarbij rijst de vraag wat de invloed van deze voorkeur op de besluitvorming is geweest.

Reactie:

De voorgenomen halte Boschstraat ligt op het stadstracé. Vanaf de halte is er geen tracé denkbaar dat via de spoorbrug naar het station voert, los van de inhoudelijke aspecten die een tramtracé via de spoorbrug niet mogelijk maken.

Het bieden van een rechtstreekse verbinding (met de tram) naar het centrum van Maastricht is één van de doelstellingen van het project. Alternatieven die een overstap op een bus noodzakelijk maken, zijn binnen deze doelstellingen niet te realiseren. De stelling dat 'onder deze omstandigheid niet valt te verklaren dat er wordt gekozen voor een traject over de Wilhelminabrug en Sint Maartenslaan' houdt daarmee geen stand, net zo min als de kwalificatie dat het enige argument zou zijn 'dat er zo eindelijk weer een tram in Maastricht komt'.

In bijlage 4 van het MER is uitgebreid toegelicht hoe de selectie van de (reële) alternatieven heeft plaatsgevonden. De afweging om en de argumenten om de Spoorbrugvariant niet mee te nemen in het MER staat hierin ook verwoord. Het oordeel van reclamant over het niet als volwaardig alternatief meenemen van de spoorbrug is voor rekening van reclamant. Besluitvorming heeft plaatsgevonden door het college van Burgemeester en Wethouders van Maastricht en de gemeenteraad van Maastricht. De Lijn is weliswaar belanghebbende (net zoals andere partijen dat ook zijn), maar zit niet aan tafel om in Nederland besluiten te nemen.

- C. Uit het milieueffectrapport blijkt dat in het binnenstedelijk tracé trillinghinder wordt voorzien. Ter hoogte van de kruising Alexander Battalaan en Sint Maartenslaan moet rekening gehouden worden met extra trillingen als gevolg van verkeer dat de sporen kruist. Het plan bevat echter geen concrete informatie voor mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen ten aanzien van trillinghinder.

Reactie:

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Hierin zijn tevens mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen benoemd.

- D. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er voor de Sint Maartenslaan in het algemeen een afname van het geluidsniveau waarneembaar zal zijn en dat de toename van het geluidsniveau afgerond maximaal 1 dB zal zijn. De vraag is echter of deze rekenresultaten representatief zijn. Bovendien wordt voorbij gegaan aan het optreden van booggeluid dat ontstaat bij bochten en leidt tot een hoog piepend geluid. In het onderzoek wordt gesteld, dat dit booggeluid als hinderlijk wordt ervaren, maar wordt er toch geen rekening mee gehouden in de akoestische berekeningen.

Reactie:

In de akoestische berekeningen wordt het effect van “booggeluid” (piepende geluid) niet mee berekend en valt buiten de voorschriften van het reken- en meetvoorschrift. Voor booggeluid geldt dat het namelijk lastig is te voorspellen wanneer, onder welke omstandigheden en waar dit optreedt. Het is daarmee niet goed mogelijk om er in een ruimtelijke afweging rekening mee te kunnen houden. Bij het ontwerp van de trambaan kan echter wel rekening worden gehouden, door bijvoorbeeld bogen/bochten zo ruim mogelijk te ontwerpen (ruime boogstralen) en door de snelheid in bochten laag te houden. Daarnaast kan een smeervoorziening in het traject of in het materieel worden opgenomen. Het smeersel/gel wordt op de rails/loopvlak wielen aangebracht, waardoor er geen of minder booggeluid ontstaat. Naar aanleiding van het advies van de commissie MER is een aanvullende notitie opgesteld over booggeluid. Deze is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

- E. Een in bedrijf zijnde tram zorgt voor slijtage aan zowel de bovenleidingen als de sleepstukken van de stroomafnemers die op de tram zijn gemonteerd en leidt tot emissie van koper, lood en fijn stof. Afgezien van het negatief beïnvloeden van de luchtkwaliteit kan de emissie van koper en lood leiden tot schade aan bijvoorbeeld auto's. De gevolgen van slijtage voor de omgeving van de tram worden niet in het plan besproken.

Reactie:

In het dagelijkse gebruik zal er inderdaad slijtage plaatsvinden van rails, bovenleiding en koolstofsleepstukken, waarbij fijn stof emissie vrij komt. Deze emissie is echter, gezien het beperkt aantal trams, verwaarloosbaar klein.

In combinatie met de lage achtergrondconcentraties (ruime onder de grenswaarden) in het studiegebied voor TVM is er geen aanleiding slijtage van de bovenleiding mee te nemen in het onderzoek, daar het uitgesloten is dat er grenswaarden zullen worden overschreden.

- F. In het milieueffectrapport wordt gesteld dat de verkeersveiligheid niet tot nauwelijks zal wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Uit de gemeentelijke notitie verkeersveiligheid analyse Maastricht blijkt dat de kruising van de Sint Maartenslaan met Wilhelminasingel wordt gekwalificeerd als een 'gevaarlijk kruispunt' en wordt zelfs samen met de kruising van de Franciscus Romanusweg-Wilhelminabrug aangemerkt als het 'gevaarlijkste kruispunt'. De afgelopen jaren hebben zich in de buurt van de Sint Maartenslaan dan ook veel ongevallen met letsel voorgedaan. Volgens reclamant zal de toevoeging van een extra verkeersdeelnemer (tram) dan ook leiden tot negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Uit het milieueffectrapport blijkt niet van maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten en er worden bovendien geen maatregelen getroffen tegen risico's die zich voordoen in relatie tot sleufrails evenals de veranderende voorrangssituatie (toepassing van waarschuwingsinstallaties).

Reactie:

Beide kruispunten worden in het kader van de realisatie van de tramlijn gereconstrueerd. De kruispunten worden compacter vormgegeven waardoor het zicht op de kruispunten wordt verbeterd.

Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Fietsoversteken worden haaks op de tramrails aangelegd waardoor de tramrails geen gevaar vormen voor fietsers. Het ontwerp van de tram en de inpassing in de bestaande omgeving voldoet aan de inpassingseisen die aan traminfrastructuur worden gesteld. Het resultaat van de verkeersveiligheidsaudit ondersteunt de zorg omtrent gevaar niet.

- G. Op dit moment bestaat er geen enkele garantie dat de uitvoering van het plan niet veel duurder uit zal vallen, bovendien bemoeilijkt de summere informatievoorziening het vergelijken van alternatieven. De aanleg van het binnenstedelijke tracé kost minimaal 45 miljoen (gemeentelijke website) zonder de onderhoudskosten. Een specificatie van de kosten ontbreekt. Hierdoor is niet in te schatten of met alle relevante omstandigheden rekening is gehouden en in hoeverre een verhoging van de prijs is te verwachten. Wanneer niet duidelijk is hoeveel het project zal kosten en waar de financiële risico's liggen, is er geen sprake van afdoende informatievoorziening naar burgers.

Reactie:)

In het kader van het bestemmingsplan dient de gemeenteraad inzicht te bieden in de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voor het onderhavige plan zijn de kosten anderszins verzekerd en is de uitvoering van het plan gegarandeerd. Voor de financiële onderbouwing van de kosten van het project verwijzen wij naar het gemeenteraadsbesluit van 18 december 2012.

- H. Volgens het plan zullen jaarlijks ongeveer 3 miljoen reizigers gebruik maken van de nieuwe verbinding. Dit aantal zal naar verwachting in 2020 worden bereikt. Uit het plan blijkt echter niet waarop dit aantal is gebaseerd. Deze passagiersaantallen lijken onrealistisch.

Reactie:

De Lijn heeft ten behoeve van haar businesscase prognoses gemaakt die in de besluitvorming in Vlaanderen –ondanks het feit dat er ook andere inzichten waren- stand hebben gehouden. De Lijn verwacht dat in 2020 jaarlijks ca. 3 miljoen bezoekers gebruik maken van de tramverbinding Hasselt-Maastricht. Dit betekent circa 9.000 reizigers per dag. Daarvan zijn er 4.200 reizigers per dag met een herkomst en/of bestemming in Maastricht. Ruim 3.900 reizigers passeren per tram de grens tussen Nederland en België. Het aantal reizigers dat gebruik gaat maken is in diverse onderzoeken onderzocht. Deze onderzoeken wijzen uit dat een prognose van het aantal reizigers realistisch is.

- I. De uitvoering van het plan zou resulteren in een snellere verbinding tussen Hasselt en Maastricht. De website geeft aan dat de nieuwe tramverbinding de reisduur van 71 minuten verkort tot 39 minuten. Reclamant vraagt zich af waarom een afwijkende reistijd wordt gemeld, daar de reistijd van de huidige bus slechts 57 minuten (lijn 20a tussen station Maastricht en Hasselt Molenpoort) bedraagt. De reistijd zal voor reizigers langer uitvallen doordat zij vanuit kleinere dorpen komen die niet in het tracé liggen en/of geen halte zullen hebben, dit in tegenstelling tot de huidige busverbindingen. De tijdswinst zal daardoor niet groot zijn.

Reactie:

Uit de dienstregeling van lijn 20a tussen station Hasselt en station Maastricht (de snelste en meest directe verbinding, maatgevend voor de reistijdvergelijking met de tram) blijkt dat de meest voorkomende rijtijd 71 minuten bedraagt. Er is derhalve geen sprake van het hanteren van een afwijkende reistijd. De opmerking dat de reistijd voor reizigers uit kleine dorpen langer uitvalt, delen wij niet. Ook deze reizigers hebben, op het deel van het traject dat zij met de tram afleggen, reistijdwinst. De tijd die nodig is voor voortransport naar de tramhalte en wacht-/overstaptijd weegt doorgaans op tegen de reistijd die nodig zou zijn geweest wanneer het gehele traject per bus wordt afgelegd.

- J. Reclamant geeft aan dat ondanks een technisch probleem het einde van de terinzagetermijn niet is verschoven, terwijl de startdatum wel is verschoven. Betrokkenen hebben hierdoor een kortere termijn gekregen om zienswijzen voor te kunnen bereiden. Het vertrouwensbeginsel is op deze wijze geschonden. Tevens wordt verwezen naar een webpagina waarop het plan is te vinden. Echter dit bleek een niet werkende link naar het plan te zijn. Er mag toch vanuit worden gegaan dat er met een mate van zorgvuldigheid wordt gehandeld in de communicatie richting burgers.

Reactie:

De gemeente is de burgers tegemoet gekomen door op 4 juli 2013 een informatieavond te organiseren en het plan al vanaf 5 juli 2013 te publiceren. Echter door een technische storing is de publicatie met een week vertraagd. Ondanks de technische storing heeft het bestemmingsplan bijna 7 weken ter inzage te leggen (15 juli t/m 30 augustus 2013). Dit terwijl de wettelijke termijn 6 weken bedraagt.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 23.

- A. Reclamant heeft geen reactie op het dossier, maar wil er echter wel op wijzen dat dit dossier een belangrijk onderdeel is om het Spartacusplan Lijn 1 te realiseren.

Reactie:

Wij nemen deze zienswijze ter kennisgeving aan.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 24.

- A. Reclamant geeft aan dat in het milieueffectrapport een aantal zaken ontbreekt die cruciaal zijn voor de bescherming van streng beschermde soorten hagedissen op grond van de Flora- en faunawet. Indien de halte Belvédère buitenstedelijk komt te liggen, zal de locatie bij de Fort Willemweg zijn. In het milieueffectrapport wordt niet nader ingegaan op de verschillende alternatieven die op deze locatie mogelijk zijn. Ten aanzien van de vernietiging van leefgebied van reptielen zijn er echter aanzienlijke verschillen in effect tussen de alternatieven te verwachten.

Reactie:

In het MER is de buitenstedelijke halte negatief beoordeeld ten aanzien van het aspect natuur. Het bevoegd gezag heeft op basis van het milieueffectrapport besloten om geen halte buitenstedelijk te realiseren. Het bestemmingsplan TVM voorziet dan ook niet in de realisatie van een buitenstedelijke halte. Nader onderzoek naar alternatieven voor deze haltes is derhalve overbodig.

- B. Indien een onderstation buitenstedelijk wordt gerealiseerd nabij de halte Belvédère, zal de locatie bij de Fort Willemweg zijn. In het milieueffectrapport wordt niet nader ingegaan op de verschillende alternatieven die op deze locatie mogelijk zijn. Ten aanzien van de vernietiging van leefgebied van reptielen zijn er echter aanzienlijke verschillen in effect tussen de alternatieven te verwachten.

Reactie:

De gemeente is zich bewust van de aanwezige natuurwaarden en zoekt in het kader van de generieke ontheffing nog naar de meest geschikte locatie voor het buitenstedelijke onderstation. In dat kader is een zoekgebied opgenomen in het bestemmingsplan.

- C. In de natuurtoets is onvoldoende aandacht besteed aan de actuele natuurwaarden en specifiek de aanwezige reptielen. De natuurtoets waarnaar in het MER wordt verwezen gaat in onvoldoende mate in op de effecten van alle ingrepen en beschouwd alleen het verwijderen van vegetatie, verbreding van spoortalud en exploitatie van de tramlijn.

Reactie:

In de natuurtoets is gebruik gemaakt van voldoende actuele natuurgegevens (waaronder reptielen) conform de wettelijke richtlijnen. De relevante ingrepen en effecten op natuur zijn in beeld gebracht, getoetst en beoordeeld.

- D. Er wordt onterecht het beeld geschetst dat met het wegvangen en verplaatsen van beschermde soorten, zoals de muurhagedis, de effecten in voldoende mate gemitigeerd kunnen worden. Nergens wordt blijk gegeven van de status van de muurhagedispopulatie in het plangebied. Mocht wegvangen en verplaatsen inderdaad een oplossing zijn, dan is in het MER niet aangegeven waarheen de individuen van beschermde soorten verplaatst gaan worden.

Reactie:

In de natuurtoets is nadrukkelijk de relatie gelegd met het Groene raamwerk Belvédère (betreft bijlage 5). In dit overkoepelende plan wordt onder meer de mitigatie op gebiedsniveau geregeld voor de muurhagedis rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en de mogelijkheden om natuurkernen en verbindingszones te ontwikkelen en/of te versterken. In de bestemmingsplannen Noorderbrug e.o. en Bosscherlaan Noord zijn deze ontwikkelingen planologische geregeld en daarmee juridisch geborgd. Reclamant is ook betrokken bij het Groene raamwerk Belvédère.

- E. Een generieke ontheffing op de Flora- en faunawet acht reclamant belangrijk, omdat de vele ontwikkelingen in het gebied op elkaar ingrijpen en een gestapeld effect veroorzaken dat groter is dan de som der delen. Reclamant verwacht dat voorafgaand aan ingrepen in het plangebied ten behoeve van de tramlijn, de generieke ontheffing daadwerkelijk wordt verkregen.

Reactie:

De gemeente heeft een generieke ontheffing Flora- en faunawet aangevraagd voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in het Belvédère-gebied, waaronder TVM. Deze procedure loopt. Zodra de ontheffing is verkregen zal deze onder meer worden gehanteerd voor het plan TVM.

- F. De aanleg van een tramhalte buitenstedelijk wordt in het MER sterk negatief beoordeeld. Voor de plaatsing van de buitenstedelijke halte zijn echter meerdere alternatieven (onderzoek Spikmans en Bosman). Deze alternatieven worden in het MER niet beschouwd.

Reactie:

In het MER is de buitenstedelijke halte negatief beoordeeld ten aanzien van het aspect natuur. Het bevoegd gezag heeft op basis van het milieueffectrapport besloten om geen halte buitenstedelijk te realiseren. Beschouwing van meerdere alternatieven is derhalve overbodig.

- G. Er is in het MER noch in de bijbehorende natuurtoets geen gebruik gemaakt van de resultaten uit het in 2011 voor Prorail uitgevoerde onderzoek (RAVON 2011) naar de verwachte effecten van de tramlijn op reptielen.

Reactie:

Het betreffende onderzoek is mede als basis gebruikt voor de natuurtoets en daarmee MER en bestemmingsplan. In de natuurtoets wordt hier ook nog specifiek naar verwezen.

- H. Volgens reclamant wordt onvoldoende rekening gehouden met het gegeven dat de populatie muurhagedis op de huidige goederenspoorlijn nog herstellende is van de eerdere ingreep (revitalisering goederenspoorlijn). Nieuwe ingrepen daarboven op én het gebruik van het spoor door trams heeft naar verwachting tot gevolg dat het gestelde doel van de maatregelen die in 2008 zijn genomen niet realiseerbaar is.

Reactie:

Voor het huidige plan TVM dient wettelijk gezien alleen rekening te worden gehouden met de actuele functie van het spoortalud voor de muurhagedis. Het feit dat de reptielenpopulatie nog herstellende is van de vorige ingreep in het plangebied dient te worden afgekaart op basis van de toentertijd gemaakt afspraken. Dat neemt niet weg dat de gemeente juist de populatie van deze soort op gebiedsniveau duurzaam wil behouden door het ecologische netwerk (stelsel van natuurkernen en verbindingzones) te versterken door middel van de ontwikkeling van het Groene raamwerk. Het plan TVM maakt hier nadrukkelijk deel van uit.

- I. Indien het verlies van leefgebied binnen het plangebied wordt gecompenseerd door inrichting van de Belvédèreberg, dient er rekening mee te worden gehouden dat dit vervangende leefgebied volledig functioneel is op het moment dat het oorspronkelijke leefgebied wordt verstoord/vernietigd. Het MER geeft geen inzicht of hiermee rekening wordt gehouden.

Reactie:

Tijdige ontwikkeling van mitigatie van reptielenleefgebied is een voorwaarde vanuit de Flora- en faunawet en wordt ook als uitgangspunt gehanteerd door de gemeente. De Belvédèreberg maakt geen onderdeel uit van het plangebied.

- J. De aanleg van een halte nabij de Fort Willemweg zal resulteren in de vernietiging van leefgebied van de streng beschermde muurhagedis en hazelworm. Er staan op deze locaties onder meer stapelmuren die mogelijk verdwijnen door de aanleg van een halte.

Reactie:

In het MER is de buitenstedelijke halte negatief beoordeeld ten aanzien van het aspect natuur. Het bevoegd gezag heeft op basis van het milieueffectrapport besloten om geen halte buitenstedelijk te realiseren.

- K. In het MER is het voorgenomen dubbelspoor op een traject van enkele honderden meters pal aan de Belgische grens niet benoemd. Dit is het leefgebied van de levendbarende hagedis, die hier in lage dichtheid voorkomt als gevolg van voorgaande ingrepen. Deze populatie is zeer kwetsbaar en geplande dubbelspoor zal mogelijk het uitsterven van deze populatie tot gevolg hebben. Het MER dient volgens reclamant de effecten van dit beoogde dubbelspoor expliciet te behandelen.

Reactie:

Het dubbelspoor maakt deel uit van alle alternatieven omdat realisatie hiervan vanuit veiligheidsvoorschriften noodzakelijk is. Daarmee is een apart alternatief c.q. variant niet aan de orde. Een en ander betekent dat de genoemde effecten op de levendbarende hagedis dus in alle alternatieven op dezelfde wijze is meegewogen in de beoordeling voor natuur.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 26.

- A. Reclamant verzoekt de gemeente om met betrekking tot de besluitvorming tot de aanleg van de tram op te nemen dat daar waar dit noodzakelijk is, vooraf aan de uitvoering van het project een 'nul-meting' trillingen uitgevoerd gaat worden en dat de uitkomsten van deze metingen aan de respectievelijke eigenaren wordt medegedeeld. Reclamant vraagt vervolgens hoe hiermee wordt omgegaan en of deze zaak in de besluitvorming betrokken kan worden.

Reactie:

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze is gegrond en leidt tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose.

Reclamant 28.

- A. Reclamant geeft aan dat het geplande rangeerspoor in de Spoorweglaan zorgt voor continue overlast (geluid) alsmede een gevaarlijke verkeerssituatie voor de woning.

Reactie:

Er wordt in de Spoorweglaan geen rangeerspoor gerealiseerd. De 'tail-track' achter het perron is bedoeld om de tram te laten wachten voordat de tram aan een nieuwe rit begint en biedt de mogelijkheid om de tram van spoor te laten wisselen, zodat hij bij vertrek op het goede spoor staat. Per aankomende tram is er één rijbeweging richting tail-track en, vlak voor het moment van het vertrek van de eerstvolgende rit richting Hasselt, één rijbeweging naar het vertrekperron. Dit leidt niet tot continue (geluids)overlast. Wat dit laatste betreft: het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van een reconstructie Wet geluidhinder. Hierbij wordt onderzocht in hoeverre er sprake is van een relevante toename van de geluidsbelasting. Volgens de wetgever is er sprake van een relevante toename, indien de geluidsbelasting toeneemt met afgerond 2 dB. Uit het onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting vanwege de spoorweglaan inclusief trambaan beperkt blijft tot maximaal 1 dB. Er is dus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is de toename acceptabel.

De gemeente deelt het beeld dat de rijbewegingen van en naar de tail-track voor gevaarlijke situaties zorgt, niet.

- B. Door de aanleg van de tram zal de waarde van de woning fors dalen. De WOZ-waarde daalt met 35% als gevolg van de trambaan voor de deur.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- C. Het verlengen van de muur van de fietstunnel maakt de lunchroom in kantoorgebouw De Colonel onzichtbaar vanaf de straatzijde.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het mogelijk maken van de trambaan. Het tramontwerp is in diverse interne ontwerpateilers nader uitgewerkt in een referentieontwerp en vervolgens in een inrichtingsvoorstel voor de openbare ruimte. Bij het vervaardigen van ontwerp en het voorstel is rekening gehouden met de kaders, zoals die door de gemeente Maastricht worden gesteld (Raamplan openbare ruimte binnenstad, Handboek openbare ruimte en Handboek verkeer).

De huidige muur van de fietstunnel dient, indien noodzakelijk voor de veiligheid van fietsers, te worden verlengd. De hoogte van dit muurtje wijzigt echter niet, dus voetgangers en fietsers kunnen er overheen kijken. De beoogde verlenging (ca. 8,50 meter) ontnemt het zicht op de lunchroom niet.

- D. De voorgestelde fietsenstalling op het Stationsplein isoleert de lunchroom vanaf het Station en geeft een zeer rommelig aanblik. De fietsenstalling onder het Stationsplein is de beste optie.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het mogelijk maken van de trambaan. De voorgenomen herinrichting van het Stationsplein is een separaat traject.

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

- E. Het opheffen van de parkeerplaatsen ten behoeve van het rangeerspoor kost de lunchroom klanten, omdat veel gasten parkeren aan de Spoorweglaan.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het mogelijk maken van de trambaan. De voorgenomen herinrichting van het Stationsplein is een separaat traject.

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Reclamant 30.

- A. Reclamant geeft aan dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met nachtritten. Tijdens de informatiebijeenkomst (4 juli 2013) zijn hierover vragen gesteld door reclamant. Later is reclamant teruggebeld met de mededeling dat er tussen 6.00 en 24.00 wel trams rijden. Dit betekent dat de akoestische berekeningen ook de nachtritten dienen te beslaan. Men gaat er vanuit dat in de toekomst het aantal bewegingen per spoor te verdubbelen. Daarmee zou eveneens rekening gehouden moeten worden in de onderzoek.

Reactie:

In het projectbesluit van 2012 (managementsamenvatting) is aangegeven dat er geen nachtritten zouden plaatsvinden. Dit is ook de basis geweest voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek. In een later stadium is bekend geworden dat er in de nachtelijke uren toch trams gaan rijden. Het akoestisch onderzoek is op dit punt dan ook aangevuld.

- B. In het akoestisch onderzoek TVM wordt aan gegeven dat uitgegaan wordt van Regio Citadis materieel van Alstrom. De Regio Citadis is al lang op de markt en met deze bepaling geeft de gemeente de uitbater van het spoor de mogelijkheid om oudere tram's op dit traject in te zetten. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de nieuwe stille trams uit deze serie, (men spreekt over de inzet van stil en modern materieel) maar omdat er ook oud materieel ingezet kan worden, zal het onderzoek met de hogere geluidswaarden dienen te worden uitgevoerd. Bij De Lijn is men nog niet zeker van het model en merk, zij geven aan dat de aanbesteding nog moet plaatsvinden en er ook nog andere spelers zijn. Het rapport dekt dus niet de lading. Het zal over gedaan dienen te worden met het juiste type en merk tram dat daadwerkelijk gaat rijden.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het planologisch mogelijk maken van de trambaan en niet de keuze van het materieel. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het tramtype "Regio Citadis", een stil tramtype. De verdere invulling van het trammaterieel maakt onderdeel uit van het contract met de aannemer en moet voldoen aan de in het programma van eisen gestelde eisen en richtlijnen.

Op het moment dat de tram daadwerkelijk gaat rijden, moet er nog een vergunning 'indienststelling spoorvoertuigen' verleend worden, daarbij wordt eveneens gekeken naar het in te zetten trammaterieel en de eisen die daaraan gesteld worden in het programma van eisen dat ten grondslag ligt aan het contract met de aannemer.

De planregels zullen op dit vlak worden aangevuld waarbij in de specifieke gebruiksregels zal worden opgenomen dat het gebruik ten behoeve van het in lid 1 van de betreffende bestemming genoemde tramverkeer uitsluitend toegestaan is overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens het uitgevoerde geluidsonderzoek, ten grondslag hebben gelegen aan het geluidsonderzoek.

Specifieke gebruiksregels

- a. het gebruik ten behoeve van het in artikel 4 lid 1 sub i en artikel 6 lid 1 sub j genoemde tramverkeer is uitsluitend toegestaan overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens hoofdstuk 3 en bijlage 2 van het Akoestisch onderzoek Tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM) (toegevoegd als bijlage 4 behorende bij de toelichting) ten grondslag hebben gelegen aan het akoestisch onderzoek;*
- b. het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;*
- c. een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.*

- C. Reclamant geeft aan dat er geen exploitatieplan mede wordt vastgesteld omdat het kostenverhaal anderszins is geregeld, echter dit is nodig om de juiste gegevens te kunnen gebruiken (dienstregeling welke tram).

Reactie:

Het exploitatieplan is een plan waarin de juridische basis wordt gelegd voor het kostenverhaal in het plangebied op het moment dat er nog gronden zijn die in bezit zijn van particulieren. Voor het plangebied van de tram is dit niet het geval.

De exploitatie van de tram zelf ligt in handen van de De Lijn en zij zorgen bij de in dienststelling van de tram voor de dienstregeling. Daarbij dienen als randvoorwaarden wel de aantallen en tijden waarmee in de onderzoeken is gerekend.

- D. Reclamant geeft aan dat voor het onderstation een zoekgebied wordt aangegeven ter hoogte van de Fort Willemweg bij Sluis 19. Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk gemaakt dat van het zoekgebied wordt afgeweken en dat het onderstation nabij de verffabriek zal worden gesitueerd. Het grootste risico van een onderstation is brand en onze mening is dat het onderstation dan ook in het originele zoekgebied dient te worden gesitueerd. Ook eventueel optredende geluidsoverlast die voor de onderstations op 45 db is vastgelegd, is daar voldoende afgeschermd.

Reactie:

Het zoekgebied blijft gehandhaafd in het bestemmingsplan. Er wordt echter nog wel gezocht naar alternatieve locaties voor het onderstation binnen bedrijventerrein Bossherveld-Noord.

De gemeente neemt uw reactie verder voor kennisgeving aan.

- E. Reclamant geeft aan dat in geen enkel stuk de Industrieweg wordt genoemd of gebruikt in de berekeningen. Deze weg is de aan- en afvoerroute van de puinbreker en de aanvoerroute voor de vergunde biomassacentrale. Over deze weg, die in zeer slechte staat gehouden wordt door de gemeente, wat extra geluidsoverlast met zich meebrengt, verplaatst zich een grote hoeveelheid aan vrachtwagens. Deze weg dient mee genomen worden in de berekeningen, gezien ook de bestemming nog niet duidelijk is.

Reactie:

Cumulatie is alleen aan de orde bij relevante blootstelling door meerdere bronnen. Dit is uitsluitend het geval indien de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van de onderscheiden bronnen wordt overschreden. In dat geval is er geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde, zodat cumulatie achterwege kan blijven.

- F. Bij het passeren van de puinbreker zal de tram door de zuigende werking stof meenemen van het uitwaaien van de puinbreker en het opwaaien door de vrachtwagens op de Industrieweg. Dit stof zal een grote overlast gaan worden bij de woonschepen. Hier zal een oplossing voor dienen te komen.

Reactie:

Dit is een aspect dat speelt bij de vergunningverlening van de betreffende inrichting. Het stofhinderaspect hoort thuis in de milieuvergunning van de betreffende bedrijven.

- G. Het geluid weerkaatst op het spar-gebouw (Belvédèrehaven) dit is niet meegenomen in de berekeningen.

Reactie:

Ter plaatse van het spar-gebouw (Belvédèrehaven) rijdt de tram over het bestaande spoortraject (samengebruik, bundeling met overige treinverkeer). Voor het spoortraject zijn geluidproductieplafonds vastgesteld en dient het extra geluid van de trams getoetst te worden aan de vastgestelde plafondwaarden (Hoofdstuk 11 "Geluid" Wet milieubeheer). De toetsing aan de plafondwaarden vindt plaats op referentiepunten op 50m van de spoorlijn. Toetsing heeft dan ook plaats gevonden zonder rekening te houden met de omgeving. In paragraaf 4.1 van bijlage 5 van het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012 (RMG 2012) is hierover het volgende opgenomen:

"Het systeem met geluidproductieplafonds moet bijdragen aan een goede, heldere en logische scheiding tussen verantwoordelijkheden van de beheerder en die van gemeenten. In de memorie van toelichting bij Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is dit uitgebreid beschreven. Voor deze scheiding is het noodzakelijk om bij de berekening van de geluidproductie geen rekening te houden met allerlei specifieke kenmerken van de omgeving. Gebouwen, harde bodemgebieden en andere obstakels in de omgeving worden daarom genegeerd in de berekening.

Dit is een wezenlijke afwijking van berekeningen van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten. Hierdoor is de geluidproductie onafhankelijk van wijzigingen in de omgeving. Dit is logisch omdat een weg- of spoorbeheerder geen invloed heeft op dergelijke wijzigingen. Zijn nalevingstaak inzake het geluidproductieplafond is gericht op wijzigingen van de bron. Dat zijn immers de zaken waar de beheerder wel over gaat.”

- H. Reclamant geeft aan dat booggeluid ontstaat bij krappe bogen (scherpe bochten) en leidt tot een hoog piepend geluid. Hierbij speelt het type wiel en de wielophanging een rol. In het ontwerp zijn bochten met en krappe boogstraal zoveel mogelijk voorkomen. Booggeluid is een complex fenomeen. Door de vele aspecten die hierop invloed hebben, zoals het weer, smering, slijtage etc., is het vrijwel onmogelijk om booggeluid of de mate van booggeluid te voorspellen. Booggeluid kan worden beperkt door beheersmaatregelen in de vorm van regelmatig onderhoud (slijpen van rails en afdraaien wielen) en smeren van de rails. Verder zal in de praktijk moeten blijken in hoeverre en wanneer er slijtage van rails en wielen optreedt. Indien dit geconstateerd wordt dan kunnen de wielen en eventueel de rails worden geslepen. Dit is (inmiddels) een gebruikelijke oplossing die door de NS en ProRail op trajecten en aan materieel wordt toegepast in de praktijk. Gebleken is dat de geluidsproductie door het regelmatige slijpen van rails en wielen aanzienlijk kan worden beperkt. Uit het bovenstaande blijkt dat er een oplossing is voor dit fenomeen. Echter hier worden alleen de Nederlandse verantwoordelijke voor de bestrijding van booggeluid genoemd. De Belgische uitbater dient ook gesommeerd te worden om deel te nemen aan deze oplossing.

Reactie:

De gemeente neemt uw reactie voor kennisgeving aan. Overigens kan worden opgemaakt dat beheersmaatregelen worden getroffen op plekken waar booggeluid zou kunnen worden verwacht.

- I. Voor de woonschepen wordt gesteld dat trillingen niet voorkomen. Echter de spoordijk bestaat tot aan de kade uit een zwaar spoor fundament en trillingen kunnen zich tot aan de kade voortplanten. Water is een prima geleider voor trillingen (zie hoe een sonar werkt) en trillingen kunnen zich verplaatsen door het water en overlast veroorzaken. De oudere schepen zijn van metaal en vormen een grote resonantie doos die deze trillingen kunnen versterken. Daar de tram met 100 km/uur langs komt is er gevaar voor ontstaan van hinderlijke trillingen.

Reactie:

De ondergrond van Maastricht bestaat uit relatief stijve grondlagen (voornamelijk zand, klei en grind op kalksteen). Dit heeft een beperkend, en daarmee gunstig effect op de trillingsniveaus bij de bron en zorgt er bovendien voor dat de trillingen met toenemende afstand tot de bron snel uitdempen.

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

- J. In de uitwerking van het evaluatieprogramma zal ook de werkelijke hinder bij omwonenden dienen te worden meegenomen, en ruimte (financiën) bieden voor oplossingen van hinder.

Reactie:

De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

- K. De buitenstedelijke halte zal zover mogelijk van de woonschepen gesitueerd dienen te worden. Er zal met het perron over de Fort Willemweg heen gewerkt dienen te worden. Op deze manier ligt het station centraal aan de Fort Willemweg (een tweezijdige opgang kan gerealiseerd worden) en het ligt vrij van de woonschepen. Schaduwwerking wordt op deze manier vermeden en vooral geluidsoverlast zal tot een minimum worden beperkt. Ook zal het bet situeren van het perron met de tweezijdige opgang de sociale veiligheid verbeteren.

Reactie:

Het bestemmingsplan TVM voorziet niet in de realisatie van een buitenstedelijke halte. Bij het ontwikkelen van de plannen is rekening gehouden met de plannen Noorderbrug/Belvédère en heeft het bevoegd gezag gekozen voor een halte binnenstedelijk in plaats van buitenstedelijk.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 30A en 30I, deze zijn gegrond en leiden tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose en een aanvulling op het akoestisch rapport.

Reclamant 31.

- A. Reclamant geeft aan dat voor het onderstation een zoekgebied is opgenomen ter hoogte van de Fort Willemweg bij sluis 19. Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk gemaakt dat van het zoekgebied wordt afgeweken en dat het onderstation nabij de verffabriek zal worden gesitueerd recht tegen over zijn woonboot. Het grootste risico van een onderstation is brand en reclamant is van mening dat het onderstation dan ook in het originele zoekgebied dient te worden gesitueerd en niet op het terrein van een verffabriek. De hoogte van de spoordijk in het zoekgebied is hoger dan de spoordijk op zijn hoogte. Ter hoogte van de woonboot van reclamant is de spoordijk slechts 1.80 meter hoog en het onderstation zal boven de dijk uitsteken met gevolg dat er meer overlast zal plaatsvinden. De eventueel optredende geluidsoverlast die voor de onderstations op 45 Db is vastgelegd zal in het zoekgebied door de hoge dijk volledig worden afgeschermd.

Reactie:

Het zoekgebied blijft gehandhaafd in het bestemmingsplan. Er wordt echter nog wel gezocht naar alternatieve locaties voor het onderstation binnen bedrijventerrein Bosscherveld-Noord.

De gemeente neemt uw reactie verder voor kennisgeving aan.

- B. In geen enkel stuk wordt de Industrieweg genoemd of gebruikt in de berekeningen. Deze weg is de aan en afvoerroute naar de puinbreker en de aanvoerroute van brandstof voor de vergunde biomassacentrale. Over deze weg die in zeer slechte staat gehouden wordt door de gemeente (wat extra geluidsoverlast met zich meebrengt) verplaatst zich een grote hoeveelheid aan vrachtwagens. Gezien de geringe hoogte van de dijk is de geluidsoverlast aanzienlijk te noemen. In het Belvédère plan is het de bedoeling deze weg uit het verkeer te onttrekken, maar de laatste ontwikkelingen is dat er onderzoek wordt gedaan naar het privatiseren en het behouden van deze weg voor vrachtverkeer. Deze weg dient daarom mee genomen te worden in de berekeningen.

Reactie:

Cumulatie is alleen aan de orde bij relevante blootstelling door meerdere bronnen. Dit is uitsluitend het geval indien de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van de onderscheiden bronnen wordt overschreden. In dat geval is er geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde, zodat cumulatie achterwege kan blijven.

- C. Bij het passeren van de puinbreker zal de tram door de zuigende werking uitwaaiend stof meenemen van de puinbreker en het opgewaaide stof door de vrachtwagens uitgereden van de puinbreker op de Industrieweg. Dit stof zal een grote overlast gaan worden bij mijn woonschip. Hier zal een oplossing voor dienen te komen.

Reactie

Dit is een aspect dat speelt bij de vergunningverlening van de betreffende inrichting. Het stofhinderaspect hoort thuis in de milieuvergunning van de betreffende bedrijven.

- D. Voor de woonschepen wordt gesteld dat trillingen niet voorkomen. Echter de spoordijk bestaat tot aan de kade uit een zwaar spoor fundament en trillingen kunnen zich tot aan de kade voortplanten. Water is een prima geleider voor trillingen (zie hoe een sonar werkt) en trillingen kunnen zich verplaatsen door het water en overlast veroorzaken. Mijn woonboot is van metaal en vormt een grote stalen drum die deze trillingen kunnen versterken. Daar de tram met 100 km/uur langs komt is er gevaar voor ontstaan van hinderlijke trillingen. Op de info avond werd duidelijk dat er niet aan de tijden genoemd in het ontwerp besluit gehouden gaat worden en er in de nachtperiode gereden gaat worden. Dit betekent bij overlast door trillingen de nachtrust van reclamant in gevaar komt. Hier dient een oplossing voor te komen.

Reactie:

De ondergrond van Maastricht bestaat uit relatief stijve grondlagen (voornamelijk zand, klei en grind op kalksteen). Dit heeft een beperkend, en daarmee gunstig effect op de trillingsniveaus bij de bron en zorgt er bovendien voor dat de trillingen met toenemende afstand tot de bron snel uitdempen.

Door middel van trillingsmetingen tijdens reguliere verkeerspassages in de huidige situatie kan de nul-situatie worden vastgelegd en vervolgens nader worden ingeschat (er is voor trillingen geen genormaliseerde berekeningsaanpak) of er voor de toekomstige situatie een risico is op trillingsintensiteiten die de hindergrens overschrijden. De gemeente heeft op meerdere representatieve locaties langs het tramtracé een nul-meting uit laten voeren om vervolgens een prognose van de trillingsniveaus als gevolg van de tram in de bebouwing te bepalen. Het betreffende onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder.

- E. De buitenstedelijke halte zal zover mogelijk van de woonschepen gesitueerd dienen te worden. Er zal met het perron over de Fort Willemweg heen gewerkt dienen te worden. Op deze manier ligt het station centraal aan de Fort Willemweg (een tweezijdige opgang kan gerealiseerd worden) en het ligt vrij van de woonschepen. Schaduwwerking wordt op deze manier vermeden en vooral geluidsoverlast voor de woonschepen zal tot een minimum worden beperkt.

Reactie:

Het bestemmingsplan TVM voorziet niet in de realisatie van een buitenstedelijke halte. Bij het ontwikkelen van de plannen is rekening gehouden met de plannen Noorderbrug/Belvédère en heeft het bevoegd gezag gekozen voor een halte binnenstedelijk in plaats van buitenstedelijk.

- F. Reclamant geeft aan dat het deugd doet te vernemen dat er niet in de nachtperiode gereden wordt. Echter toen later contact werd opgenomen werd mij medegedeeld dat er wel degelijk in de nachtperiode gereden gaat worden. Dit is een heel ander verhaal, want nergens is dit opgenomen, maar blijkt dus al wel besloten. Ik voel mij eigenlijk zwaar belazerd want wat is nog wel waar aan hele verhaal als op zo een cruciaal punt er al willens en wetens wordt afgeweken.

Reactie:

In het projectbesluit van 2012 (managementsamenvatting) is aangegeven dat er geen nachtritten zouden plaatsvinden. Dit is ook de basis geweest voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek. In een later stadium is bekend geworden dat er in de nachtelijke uren toch trams gaan rijden. Het akoestisch onderzoek is op dit punt dan ook aangevuld.

- G. Er wordt aangegeven dat schaduwwerking niet in de MER staat en dat is juist omdat het er niet is in gezet ondanks mijn Zienswijze op Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieu effectrapport Tram Vlaanderen-Maastricht. De tram zal wel zeker lichtstoring veroorzaken in de wintermaanden wanneer de begroeiing zijn bladeren heeft verloren en de zon in de middag laag staat achter de dijk. Als ik uit mijn raam kijk zittend in de woonkamer liggen de rails halverwege mijn ramen en de tram zal bij passeren een zeer hinderlijke storing geven op het invallend licht in mijn woonboot. Dit punt zal naar mijn mening zeer serieus genomen dienen te worden omdat dit het leefgenot van reclamant zwaar zal benadelen.

Reactie:

Gelet op het beperkt aantal passages per uur en de hoge snelheid waarmee de tram zich op dit traject voortbeweegt, is de schaduwwerking niet dusdanig dat van wezenlijke overlast kan worden gesproken.

Eindconclusie:

De kenbaar gemaakte zienswijze wordt niet gevolgd en geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, met uitzondering van een deel van de zienswijze onder 31D en 31F, deze zijn gegrond en leiden tot een aanvulling op het bestemmingsplan met een trillingsprognose en een aanvulling op het akoestisch rapport.

Lijst van Wijzigingen

Wijzigingen n.a.v. de ingebrachte zienswijzen

In onderstaand overzicht is aangegeven welke wijzigingen in het bestemmingsplan zijn aangebracht n.a.v. de ingebrachte zienswijzen.

- In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder n.a.v. de resultaten van de opgestelde prognose trillingen.
- In het bestemmingsplan is in de specifieke gebruiksregels opgenomen dat het gebruik ten behoeve van de betreffende bestemming genoemde tramverkeer uitsluitend toegestaan is overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens het uitgevoerde geluidsonderzoek, ten grondslag hebben gelegen aan het geluidsonderzoek.
- De algemene voorwaarden uit de Beleidsregels zijn overgenomen bij de bouwregels van artikel 11 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed'.
- De planregels van artikel 11 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed' zijn aangevuld met een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Hierin zijn ook de beleidsregels meegenomen.
- Enkele tekstuele fouten in het akoestisch rapport zijn hersteld.
- In de tabel in bijlage 1 van de verkeerstoets TVM waren twee verkeerde straten benoemd; nummer 3 dient Sint Maartenslaan en nummer 12 dient Boschstraat te zijn. Echter het bedoelde wegvak is juist. In de bijbehorende figuur was nummer 15 op de verkeerde weg geplaatst.
- Bijlage 2 t.a.v. de wegategorisering van de verkeerstoets TVM is inmiddels achterhaald. De betreffende bijlage is verwijderd.

Ambtshalve wijzigingen

Naast wijzigingen die zijn aangebracht vanwege de zienswijzen, zijn ook ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. In onderstaand overzicht is aangegeven om welke punten in de toelichting het gaat. De regels en verbeelding zijn niet aangepast.

- In paragraaf 1.4. is toegevoegd dat het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1954, (geactualiseerd t/m oktober 1980) per 1 juli 2013 is vervallen. Vanaf deze datum geldt voor de betreffende gebieden de Bouwverordening van de gemeente Maastricht.
- Paragraaf 4.1. 'Doelstelling' is uitgebreid met een toelichting over nut en noodzaak van de voorgenomen realisatie van de tramlijn.
- Paragraaf 5.1. is aangevuld met het advies van de commissie voor de m.e.r. Naar aanleiding van het advies is een oplegnotitie MER opgesteld die als bijlage 2 van de toelichting is opgenomen.
- In paragraaf 5.2.5. is het wateradvies van het Waterschap Roer en Overmaas verwerkt. Het advies zelf is opgenomen in bijlage 3 van de toelichting.
- Paragraaf 5.3 is aangepast n.a.v. het doorvoeren van de aanpassingen in het akoestisch onderzoek als gevolg van de ingekomen zienswijzen.
- Paragraaf 5.10 is aangepast n.a.v. het doorvoeren van de resultaten van de opgestelde prognose trillingen n.a.v. de ingekomen zienswijzen.
- Bijlage 9 Natuurtoets TVM Buitenstedelijk is vervangen door het definitieve rapport en als zodanig benoemd in paragraaf 5.11.
- Bijlage 11 Voortoets Natura 2000 TVM is vervangen door het definitieve rapport en als zodanig benoemd in paragraaf 5.11.
- In hoofdstuk 6 is een uitleg opgenomen over de in de regels opgenomen voorwaardelijke verplichtingen ten aanzien van de aspecten geluid en trillingen.
- Hoofdstuk 7 is aangevuld met de kaderovereenkomst, een beknopte toelichting op de economische uitvoerbaarheid en de vermelding dat een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd.
- Paragraaf 9.2 is ingevuld naar aanleiding van de gehouden procedure ex artikel 3.8 Wro.
- De Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is als bijlage 13 van de toelichting opgenomen.
- Er hebben diverse redactionele en tekstuele aanpassingen plaatsgevonden, die niet van belang zijn voor de inhoud.