


Oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé

TVM-nr.:	TVM33.200.001			
Datum:	16-09-2015			
Versie:	v. 02			
	Naam	Functie	Datum	Paraaf
Opgesteld:	R. Hogerheijde	PrI. WLS		
Goedgekeurd:	J. Couvreur	Pr. Man.		
Vrijgegeven:	J. Couvreur	Pr. Man.		

Maastricht, 16 september 2015

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting.....	3
2.	Het proces rondom de tracékeuze	4
3.	De aanleiding	5
4.	De aanpak.....	5
5.	De resultaten en conclusies	6
6.	Alternatief materieel in relatie tot spoorbrugvariant	6
7.	Bijlage.....	7

1. Samenvatting

Het Spartacusplan voorziet in een tramverbinding tussen de steden Hasselt en Maastricht. De keuze voor het tracégedeelte op Nederlands grondgebied is middels een proces van trechtering en stapsgewijze besluitvorming tot stand gekomen.

In de Strategienota van 2007 zijn drie varianten benoemd voor het tracé van de tramverbinding op Nederlands grondgebied. Deze varianten zijn uitgewerkt in de Koersnota (2008). Op 22 april 2008 heeft het college B&W uit de drie voorliggende alternatieven gekozen voor het tracé via de binnenstad. Daarbij is tevens besloten de tracévariant via de spoorbrug niet verder uit te werken. Voor het tracé via de binnenstad waren nog twee varianten in beeld. Op 31 mei 2011 besliste de gemeenteraad van Maastricht om te kiezen voor het tracé via de Bassinbrug en Maasboulevard. Naar aanleiding van dit besluit is de definitieve tracékeuze opgenomen in de Kaderovereenkomst welke tussen de Vlaamse en Nederlandse projectpartners is afgesloten en in de Samenwerkingsovereenkomst van Gemeente Maastricht en Provincie Limburg.

Naar aanleiding van de reviewresultaten is opnieuw de vraag gesteld om onderzoek te doen naar een variant via de spoorbrug.

Het college van B&W heeft aan de raad toegezegd de destijds bij de besluitvorming gehanteerde argumenten op een rij te zetten en te toetsen op validiteit.

Voor dit onderzoek is een extern deskundig bureau ingezet, in casu Attica Advies.

Het onderzoek is gedaan middels een bureaustudie van de beschikbare documenten en middels gesprekken met direct betrokken partijen (Rijkswaterstaat en ProRail).

Tevens is gebruik gemaakt van de recente standpunten van NMBS.

Conclusie:

De argumenten om niet te kiezen voor een tracé via de Spoorbrug zijn in te delen in drie groepen, te weten:

- Logistieke argumenten;
- Technische argumenten;
- Argumenten inzake wet- en regelgeving

In de quick scan zijn alle genoemde hieraan onderliggende aspecten opnieuw beoordeeld. Elk van de beoordelingen leidt op zichzelf staand tot de conclusie dat de spoorbrug geen reël alternatief is. Deze conclusie geldt des te meer wanneer de spoorbrug vanuit een integraal of gecombineerd perspectief wordt bekeken. Ter zake wordt verwezen naar bijgevoegd rapport 'Quick Scan Spoorbrug Tram Vlaanderen Maastricht' (Attica, 24-08-2015, TVM33.200.002, Versie 1).

Voorts wordt erop gewezen dat naast deze logistieke, technische en juridische argumenten. Voorts sprake is van een meer strategische vervoerkundig argument, te weten partijen hebben de ambitie om niet alleen de steden Hasselt en Maastricht met elkaar te verbinden, maar in het bijzonder ook de stedelijke centra. Daartoe is een centrumhalte op de westoever van Maastricht onontbeerlijk.

Tenslotte wordt vermeld dat het ondenkbaar is dat gelet op de in benoemde argumenten en de daaruit voortvloeiende benodigde ingrepen (c.q. investeringen) een alternatief tracé via de Spoorbrug binnen de vigerende budgettaire kaders gerealiseerd zou kunnen worden.

2. Het proces rondom de tracékeuze

Waarom niet werd gekozen voor de spoorbrugvariant

In 2007 heeft de gemeente Maastricht een plan van aanpak opgesteld om richting te geven aan de verdere uitwerking van het Spartacus plan. Deze uitwerking heeft via een stapsgewijze trechtering, gekoppeld aan besluitvorming, op een gestructureerde en toetsbare wijze geleid tot de keuze van het tracé van de tramverbinding op Nederlands grondgebied.

De inhoudelijke kaders voor de verdere uitwerking zijn vastgelegd in de Strategienota (2007). Hierin worden drie varianten beschreven, de te onderzoeken aspecten benoemd en de uitgangspunten voor het onderzoek beschreven.

De in de Strategienota beschreven varianten zijn:

- Regiovariant via de bestaande goederenspoorlijn en spoorbrug naar station Maastricht;
- Stadsvariant via de bestaande goederenspoorlijn met een aftakking ter hoogte van de Noorderbrug naar een tracé door de stad – met verschillende opties voor het tracé door de stad;
- Mengvariant via de bestaande goederenspoorlijn met een aftakking ter hoogte van de Noorderbrug, met als karakteristiek kenmerk het keren in de Boschstraat en dan weer via de spoorbrug naar het station.

Op 30 oktober 2007 heeft het college B&W besloten het in de strategienota beschreven onderzoek conform het beschreven voorstel uit te voeren.

Dit onderzoek heeft geleid tot de Koersnota in 2008.

De Koersnota geeft de resultaten van het onderzoek en formuleert een voorstel voor het verdere vervolg.

In de Koersnota worden drie varianten vergeleken:

- Spoorvariant via de bestaande goederenspoorlijn en spoorbrug naar station Maastricht;
- Stadstramvariant
- Regiotram met twee opties
 - Via de spoorbrug
 - Via de Wilhelminabrug

Op 22 april 2008 kiest het college op basis van de argumenten in de Koersnota voor het tracé door de binnenstad, waarbij twee alternatieven worden benoemd. In dit besluit valt de tracévariant via de spoorbrug af op basis van de analyse in de Koersnota. De koersnota is als bijlage toegevoegd. Op basis van dit besluit is de verdere uitwerking van het project opgepakt.

Op 31 mei 2011 besliste de gemeenteraad van Maastricht om te kiezen voor het tracé via de Bassinbrug en Maasboulevard.

Naar aanleiding van dit besluit is de deze tracékeuze opgenomen in de Kaderovereenkomst, welke in 2014 tussen de Vlaamse en Nederlandse projectpartners is afgesloten en in de Samenwerkingsovereenkomst van Gemeente Maastricht en Provincie Limburg (2011).

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is in 2013 een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. De MER gaat in op de voorgenomen realisatie van het gekozen tracé en beoordeelt de reële alternatieven. Hierin komen ook weer dezelfde overwegingen aan de orde welke bij de besluitvorming voor het tracé een rol hebben gespeeld. Het bestemmingsplan is op 18 februari 2014 door de gemeenteraad van Maastricht vastgesteld.

De argumenten om niet te kiezen voor een variant via de spoorbrug worden dus in twee documenten benoemd: in de Koersnota en in de MER.

Dit zijn daarmee de basisdocumenten voor de gehanteerde argumenten en daarom zijn deze documenten het uitgangspunt van de quick scan.

Voorts wordt erop gewezen dat naast deze logistieke, technische en juridische argumenten. Voorts sprake is van een meer strategische vervoerkundig argument, te weten partijen hebben de ambitie om niet alleen de steden Hasselt en Maastricht met elkaar te verbinden, maar in het bijzonder ook de stedelijke centra. Daartoe is een centrumhalte op de westoever van Maastricht onontbeerlijk.

Tenslotte wordt vermeld dat het ondenkbaar is dat gelet op de in benoemde argumenten en de daaruit voortvloeiende benodigde ingrepen (c.q. investeringen) een alternatief tracé via de Spoorbrug binnen de vigerende budgettaire kaders gerealiseerd zou kunnen worden.

3. De aanleiding

In het kader van de presentatie van de reviewresultaten op 25 februari 2015 zijn door leden van de gemeenteraad en Provinciale Staten vragen gesteld over de spoorbrugvariant. Naar aanleiding daarvan is bij brief van 5 maart 2015 een uittreksel toegezonden afkomstig uit het op raadsniveau vastgestelde MER-rapport daterende uit 2013 aangaande deze variant. Het uittreksel bevat de argumentatie op grond waarvan de spoorbrugvariant destijds als zijnde niet realistisch afgevoerd.

Tijdens de inloopdagen van 6 en 13 maart 2015 is het MER-rapport inclusief uittreksel ter inzage gelegd voor de gemeenteraad en Provinciale Staten.

Door de fractie van de PvdA is een motie opgesteld ten behoeve van de raadsvergadering van 17 maart 2015 met het verzoek om een onderzoeksvorstel voor te leggen aan de raad aangaande de spoorbrugvariant met kostenraming en tijdpad en om daarbij de Belgische partners te betrekken.

Naar aanleiding van deze motie is door het college van Burgemeester en Wethouders aangegeven dat de overeenkomsten tussen de partijen geen ruimte bieden om de spoorbrugvariant toe te voegen aan de variantenstudie; in de raadsvergadering van 17 maart 2015 is toegezegd dat de argumenten die destijds zijn gebezigd om niet te kiezen voor de spoorbrugvariant nogmaals op een rij worden gezet en getoetst worden op validiteit.

Toegezegd is dat de resultaten daarvan gepresenteerd zouden worden gelijktijdig met de presentatie van de resultaten van de variantenstudie.

4. De aanpak

De toezegging van B&W aan de raad is opgepakt door de projectorganisatie TVM en is separaat georganiseerd van de variantenstudie. Het onderzoek heeft de vorm gekregen van een quick scan. Uitgangspunt was om een objectieve analyse te laten uitvoeren waardoor door de verschillende belanghebbenden vertrouwen in de uitkomst kan worden gesteld.

Gekozen is om een extern deskundig bureau in te schakelen die niet eerder betrokken is geweest bij het opstellen van de gehanteerde argumenten.

De opdracht voor de quick scan is daarom gegeven aan het bureau Attica Advies.

Dit bureau is gespecialiseerd in procesmatige en technische vraagstukken rondom railvervoer en railinfrastructuur.

In het doorlopen proces van de tracékeuze spelen twee documenten een belangrijke rol daar waar het gaat om het benoemen van argumenten voor of tegen een alternatief: de Koersnota en de MER.

De opdracht is daarom als volgt geformuleerd:

1. Welke argumenten zijn ten tijde van de Koersnota en de MER gehanteerd met betrekking tot het niet nader onderzoeken van varianten welke gebruik maken van de spoorbrug?
2. Zijn de destijds benoemde argumenten nog steeds valide?

Het bureau Attica Advies heeft daartoe een bureaustudie gedaan op de genoemde documenten en de documenten welke daarbij als onderbouwing zijn gehanteerd.

Tevens zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en ProRail om de door deze organisaties geformuleerde uitgangspunten nogmaals te doorlopen.

5. De resultaten en conclusies

De studie van Attica Advies is integraal opgenomen in de bijlage.

De conclusies zijn samengevat als volgt:

Elk van de beoordelingen leidt op zichzelf stand tot de conclusie dat het tracé via de spoorbrug niet reëel is.

Deze conclusie geldt derhalve des te meer wanneer deze variant vanuit een integraal of gecombineerd perspectief wordt bekeken.

De destijds gehanteerde argumenten zijn nog steeds valide.

Ontwikkelingen sinds 2008, het moment van de tracékeuzes, in wetgeving en specificaties hebben geen wezenlijke invloed op de uitkomst van de beoordeling.

Het onderzoek heeft een aantal aanvullende inzichten opgeleverd die het eerdere besluit van B&W om spoorbrugalternatieven niet in overweging te nemen ondersteunen. Er zijn geen nieuwe argumenten gevonden ten faveure van het spoorbrugtracé.

De conclusie van de quick scan naar de spoorbrugvariant is dat de argumenten die destijds zijn gebezigd in het kader van de besluitvorming rondom de spoorbrugvariant nog steeds valide zijn.

6. Alternatief materieel in relatie tot spoorbrugvariant

In de discussies over een tracé over de spoorbrug komt de vraag terug of dit tracé niet beter geschikt is resp. gemaakt kan worden voor exploitatie met treinen in plaats van met light-rail.

Alhoewel deze vraag buiten de scope van de quick scan valt en daarnaar door de projectorganisatie TVM in samenwerking met De Lijn gekeken.

Het rijden met een trein over het tracé Hasselt – Maastricht is geen reële optie. De exploitatie van treinverkeer is in België voorbehouden aan de NMBS. De NMBS heeft op meerdere momenten laten weten geen interesse te hebben voor de exploitatie van deze verbinding. Dit is recent nogmaals bevestigd in het investeringsplan “NMBS 2013 – 2025 en de Vlaamse Spoorwegstrategie”.

7. Bijlage

- Quick Scan Spoorbrug, Tram Vlaanderen – Maastricht
Attica Advies, 24 augustus 2015
TVM33.200.002 versie 1