



Geachte voorzitter der Stadsronde TVM,
Geachte griffie,

Wij allen zijn belast met het dossier TVM, het hoofdpijndossier pur sang.

Sta mij toe aan te geven waarom wij toch zo fel gekant zijn tegen de tram in het algemeen en dit tracé in het bijzonder.

ANTI TRAM

Een tram is al sinds haar introductie een lokaal vervoerder. Voor grotere afstanden zoals tussen dorpen en steden is een treinverbinding veel meer geschikt.
Sneller, groter en op eigen rail!

Een tram moet zich niet slechts zelden door het verkeer wurmen, daarbij helaas ook dikwijls onveilige verkeerssituaties veroorzakend.

Een tram veroorzaakt booggeluid en trillingen die als zeer hinderlijk worden ervaren. Voorts leert de ervaring ons dat deze trillingen ernstige schade kunnen veroorzaken aan riolering en historische panden.

De beste oplossing voor het nijpend openbaar vervoersprobleem is dus de inzet van een trein. (Aken, Heerlen, Maastricht, Hasselt, Brussel, etc. etc.) en daarbij de mogelijkheid van het inzetten van goederenvervoer.

ANTI TRACÉ

Waarom zijn wij tegen het tracé?

Omdat er

- a) een spoorbrug ligt die recent is gerestaureerd voor 36 miljoen euro en waar NIETS overheen rijdt
- b) twee bruggen in dit tracé liggen die verbouwd/vervangen dienen te worden.
De Bassinbrug ligt ook nog te laag en snijdt de historische binnenhaven in tweeën.
De Wilhelminabrug is niet voor railverkeer ontworpen en dient in totaliteit, inclusief fundamente! vervangen te worden ivm een opklapbaar gedeelte tbv de vierlaags containervervoer.
- c) de smalle Boschstraat tussen Timmerfabriek en Sphinx, de smalle gedeelten op de Van Hasseltkade zorgen voor onveilige verkeerssituaties, mede gelet op het feit dat de tram zich juist op deze tracégedeelten tussen het gewone verkeer rijdt.
- d) dit tracé een totaal nieuwe infra (rails) vereist terwijl deze er al jaren ongebruikt en gerestaureerd ligt.
- e) passagiersaantallen bij lange na niet gehaald gaan worden en de rijtijden ten minste een

vol uur zullen zijn. 13 haltes, twee minuten per halte en 35 km reis maken tezamen ten minste een vol uur! De snelheid mag op sommige deeltrajecten niet hoger liggen dan 30km/uur.

Tijdwinst is er dus niet en de exploitatie zal gedurende de voor ons liggende 30 jaar een ernstig tekort opleveren. Zodanig hoog dat er per verkocht ticket een fors bestanddeel subsidie aan te pas moet komen om het vermaledijde ding überhaupt te kunnen laten rijden!

droomsценario:

Trein voor het verbinden van de steden Maastricht en Hasselt in het tracé Aken Belgische kust, streek- en lokaal vervoer met elektrische bussen.

Wilhelminabrug:

Te oud, te zwak niet gebouwd voor tramverkeer en zeker niet voor light-rail dient voorzien te worden van versteviging. Kosten? 40 miljoen euro.

Daarna zal het opklapgedeelte in de brug moeten komen voor de vierlaags containervaart die rond 2020 kan gaan verschijnen. Deze vaart wordt verwacht door de derde grootste binnenhaven met 57 miljoen afnemers in de directe regio, Trilogiport. In Vlaanderen zullen in 2020 43 bruggen op hoogte zijn gebracht en waar wacht Nederland dan nog op? Rotterdam Luik is een, ten minste, even belangrijke Ten-T-as als die van Antwerpen – Luik!

Er moet een totaal nieuwe brug worden gebouwd die dan een opklapgedeelte krijgt en niet meer gefundeerd wordt op mergel. De bouwtijd lang, zal de tram niet kunnen rijden op dit tracé. En de kosten worden twee keer gemaakt!

Zie behoefte van Luik : zie brief Trilogiport aan College februari 2014.

Bassinbrug ligt te laag; zie brief SRN februari 2014 aan College.

Los van deze info kunnen wij melden dat de Bassinbrug omwille van het floreren van de historische binnenhaven 't Bassin gesloopt moet worden. Het verkeer uit de tunnel via een andere route afwerken en laten aansluiten op de nieuwe Noorderbrug. Een station/halte bouwen voor de trein op de kop van de Boschpoort en de reiziger kan simpel een elektrisch minibusje pakken naar de Markt of het Vrijthof.

Het Bassin kan floreren en een waar centrum worden voor Belvédère.

Een andere reden om van dit megaloom project af te zien is de enorme weerstand onder de bevolking van Maastricht en Vlaanderen.

Niemand schijnt er behoefte aan te hebben en het voegt ook niets toe aan het bestaand openbaar vervoer ter stede.

Wij vragen ons af waar de halsstarrigheid vandaan komt waarmee wij gedwongen worden de tram te accepteren. Geen onze argumenten wilt u serieus meewegen en uw argumenten zijn van financieel en/of technische aard en vaak weinig of niet terdege onderbouwd.

Wij hebben de volgende vragen:

VRAGEN

1. Wat gaat er gebeuren als Vlaanderen over een paar jaar ontdekt dat we niet over de brug komen/kunnen?
2. denkt u dat we überhaupt ooit over de brug kunnen?
3. waarom wordt er zo halsstarrig aan dit project vastgehouden ondanks de legio wetenschappelijk onderbouwde argumentatie tegen?

Was getekend,

SGM

Hans van der Togt

College B&W der gemeente Maastricht,
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht.

Datum: - 17 februari 2014
Onze referentie: - SRN 20140217
Onderwerp: - brug over historische vaarroute in Maastricht

Amsterdam, 17 February 2014

Geachte College,

Door StuurGroepdeMaas werden wij op de hoogte gesteld over mogelijke wijzigingen van de doorvaarthoogte onder de Bassinbrug van de haven 't Bassin te Maastricht in verband met plannen voor de aanleg van een Lightrail verbinding over de eerdergenoemde brug.

De haven 't Bassin te Maastricht maakt onderdeel uit van de Historische vaarroute Maastricht Vlaanderen en is opgenomen in de vigerende Beleidsvisie RecreatieToervaart Nederland incl. de kaart (BRTN 2008). Onze stichting heeft enige jaren geleden als cofinancier opgetreden bij de reconstructiewerkzaamheden van de haven 't Bassin. Voor deze investeringen gelden een 20 jarige termijn van gestanddoening.

Bij werkzaamheden aan de Bassinbrug wordt verwacht dat deze voldoet aan de in de BRTN genoemde doorvaarthoogte en -diepte. Volgens de BRTN(kaart) valt de Maas en de verbinding via 't Bassin en de sluizen nrs. 20 en 19 naar de Zuid-Willemsvaart onder de BRTN categorie AM. Dat wil zeggen boten met een diepgang van 1.5 m. (waterdiepte 1.7 m.) en een opbouwhoogte van 3.4 m. (doorvaarthoogte 3.7 m.) bij een vaste brug. Bij een beweegbare brug moet men hier vlot kunnen passeren. In het voor-,na- en zomerseizoen dient er continue bediening van een beweegbare brug te zijn als schepen een opbouwhoogte van > 3.4 m. hebben.

Hoogachtend,


Stichting Recreatietoervaart Nederland

Mevrouw M. Maarleveld
directeur



Werkade 2
1033 RA Amsterdam
Postbus 37111
1030 AC Amsterdam

t 020 705 14 80
f 020 705 14 81
e srn@srn.nl
www.srn.nl

IBAN NL43INGB0000380253
BIC INGBNL2A
KvK Den Haag nr. 41158796



Van:

Port Autonome de Liège,
Emile Louis Bertrand,
Directeur général.

Aan:

SGM
Monsieur Van der Togt,
Notenborg 52
6228CX Maastricht,

Geachte voorzitter,

kenmerk: vierlaags containervaart CEMT Vb

Uw e-mailbericht van 7 februari jongstleden met betrekking tot het onder kenmerk genoemd onderwerp heeft onze speciale belangstelling.

In Vlaanderen is het besluit genomen de bruggen over het Albertkanaal te verhogen om vierlaags containervaart toe te kunnen staan.

Bovendien, hebben België en Nederland forse investeringen gedaan om een nieuwe sluisolk te Ternaaien te kunnen realiseren.

Het zou de hoge investeringen schaden als de gecreëerde capaciteit beperkt zou worden door de drielaags containervaart.

Daarom en met het oog op de doelstellingen van Europa, (de oprichting van een efficiënt vervoersnetwerk en de opheffing van knelpunten op de vaarroutes) en de reeds gedane hoge investeringen, vinden wij het zeer belangrijk verhoging van de bruggen te overwegen ten behoeve van de vierlaags containervaart tegen het jaar 2030.

Wij staan ter uwer beschikking,

Hoogachtend,

Anne-Sylvie Lonnoy,
Emile Louis Bertrand,

secretaresse economie Port autonome de Liège
algemeen directeur Port autonome de Liège

Vertaling behorend bij het origineel door SGM (StuurGroepdeMaas) 2014-02-17