

Kanne, 5 november 2017

**Zeer geachte leden van de Gemeenteraad, Burgemeester en Wethouders,
inzake het bestemmingsplan Tram Hasselt.**

Als oud-medewerker die met alle liefde en toewijding gewerkt heeft voor eerst de energieke Provincie Limburg en daarna het mooie Maastricht, geeft mijn bedrijf NIEC BvBa in bijgevoegd rapport een nota kansrijke oplossing zienswijze. Sinds ruim zes jaar werk ik voor NIEC BvBa, een projectmanagement bureau dat gewerkt heeft voor o.a. uw buurgemeenten, Heerlen, Sittard, Provincie, Zuyd, Arcadis en diverse andere organisaties.

In 2008 en 2009 heb ik de EU-aanvraag in een bijzondere duo-presentatie te Londen, samen met de projectmanager van de lijn uit Mechelen (B), mogen uitvoeren. Dit leverde o.a. Euro 2,7 mln op voor onderzoeken. Alle thema's die nu spelen werden toen ook al besproken, inclusief de meerkosten Wilhelminabrug, tracé en brugverhoging.

Na uitvoerige gesprekken met vele mensen, die anoniem moesten blijven, heb ik bijna 2 jaar geleden een gesprek op het stadhuis met Wethouder van Grootheest gevoerd. De rapportage die U bijgevoegd aantreft, werd als ruw concept in 2-voud ook voor de collega-wethouder achtergelaten. Al in 2014 is mondeling e.e.a. uitgebreid met de Maastrichtse ambtelijk coördinator, de een-op-een ingehuurd projectmanager, alsmede de voormalige Wethouder besproken.

Welnu, om een lang verhaal kort te houden, waarom de tekst paragraaf 4.4.1 Spoorbrug feitelijk onjuist is in het bestemmingsplan:

Maastricht heeft al 10 jaar 3 ontwerpeisen voor de tram naar Hasselt:

1 Maastricht houdt vast aan goederentreinen door de stad. Tram en goederen gaan niet samen. Nu in 2017 is na 5 jaar geen gebruik te zijn gemaakt van het spoor het contract met Railport Lanaken BvBa opgeheven. Zowel Infrabel als ook Prorail hebben het oude baanvak buiten gebruik gesteld, omdat zij deze jaren onderhoud moesten plegen en zonder goederentrein de spoorbrug moesten bedienen.

2 Maastricht wil 4x per uur per richting. Dat is te luxe. 2x Per uur is standaard, ook voor Hasselt-Lanaken. De ambitie is de huidige trein (1x per uur) diensten te verdubbelen naar Aken, Luik en Düsseldorf. 2x Per uur kan voor de tram op enkelspoor van Hasselt tot station Maastricht perron 1. 2x per uur is ook akkoord voor RWS voor de oude spoorbrug. De brug staat altijd open en zakt alleen voor een tram.

3 Maastricht wil op termijn de tram via een eigen nieuw spoor doortrekken naar Randwijck. Er zijn nu 5 treinen per richting per uur en dat gaat hopelijk naar 6 treinen (een extra trein naar Luik). 10 Minuten frequentie, zoals NS Amsterdam-Eindhoven. Altijd een perfecte overstap. Er is helemaal geen zicht op doortrekken van de tram naar het station. De Wilhelminabrug gaat spoedig t.g.v. EU CORE NETWERK status Vaarweg (hoogste klasse gelijk aan HSL zuid en Betuwelijn) door RWS verhoogd worden of er komt een hefgedeelte in (beiden onmogelijk i.c.m. een tram). Peperduur een apart nieuw tramspoor aanleggen vanaf het station naar Randwijck, is geen onderdeel van het bestemmingsplan (er is geen budget voor en is dus ook helemaal niet aan de orde).

Het is uiteraard onmogelijk de tram te laten rijden over gewoon spoor bij het station (kruising naar spoor 4, 5 of 6 en samenloop met goederen- en IC treinen). Perron 1 is de enige mogelijkheid, losgekoppeld van het Prorail hoofdnet (opheffen wissels en lossysteem bovenleiding spanning 750 KV ipv 1500 KV treinspoor). De NS vindt dat ook interessant, dit verhoogt de overstap, is snel en de NS staat hier positief tegenover om zo meer reizigers te krijgen via station Maastricht.

Randwijck is rendabel en het drukste bereden stukje spoorweg in Limburg. Het is verstandig een 3^e spoor aan te leggen of de vraag aan de NS te stellen of ze de intercity willen doortrekken.

Dus: 2x per uur, perron 1 station met eigen apart baanvak en eenvoudige verlaging instaphoogte van 75cm naar 37cm hoog en je hebt de ontbrekende snelste en meest rendabele verbinding Maastricht-Hasselt. Er kan dan één extra tramhalte komen (boschpoort/belvedere 300m noordelijker). Een trein tram combi is ook mogelijk met dubbele deuren (instaphoogte 75 en 37 cm en bi-courant 750 en 1500 KV) of de keuze voor een trein conform Aken en Luik.

De verwachte vervoercijfers zijn niet onderbouwd (geen bron en meetmethode). De verwachte reizigersaantallen zijn vééls (100%+) te hoog en zijn louter gebaseerd op een model van een commercieel bedrijf dat keer op keer één op één zonder aanbesteding wordt ingehuurd. U roept wij draaien, geldt voor sommige adviesbureaus. Zie het rapport Eijdsen dat wel wetenschappelijk onderbouwd is (=controleerbaar, herhaalbaar, onafhankelijk, voldoende steekproeven over meerdere maanden/uren etc. en representatief).

Uw college van B&W heeft mij als oud-ambtenaar een aanbeveling geschreven, juist omdat ik met De Lijn inzake de verbinding naar Hasselt heel fijn samenwerkte (23-5-2011, kenmerk 24405).

Lief lui váán Mestreech, ja dit is voor mij een dossier waarbij ik ook Vlaanderen hoogacht. Na ons voorstel op eigen initiatief voor de spoorlijn Aken-Maastricht, de recente analyse Luik, de binnengehaalde 50% EU steun voor de Limburgse spoorlijnen hoopt NIEC BvBa U professioneel en oprecht positief bedoeld en onderbouwd de enige oplossing te bieden voor het dossier tram. Aan de Vlaamse kant ben ik meermaals uitgenodigd op topniveau o.a. te Brussel en Hasselt. De Vlaamse partijen willen dit echt niet. Ze hebben geen bestemmingsplan, geen volledig grondeigendom en nog geen budget. Wel krijgen Limburg en Vlaanderen een trein Antwerpen-Hamont-Weert. Die reactivering van de oude spoorlijn heeft de tram Maastricht ingehaald. De aanbesteding loopt aan Vlaamse zijde en met een grote 40% EU steun ! Zelfs het nieuwe Kabinet heeft via het Regeerakkoord positief besloten en Euro 20 mln gereserveerd.

In tegenstelling tot de uitgenodigde adviesbureaus heb ik nooit betaald gekregen. Dit dilemma kostte mijn bedrijf NIEC BvBa omzet. Mocht U hiervoor kiezen dan zitten er 336 uur in tegen een bescheiden, fatsoenlijk tarief dat gebaseerd is op een nette ambtelijke aanstelling. Het is juridisch niet afdwingbaar, maar een kwestie van waardering. Uiteraard kon ik met name uit dank aan Vlaanderen dat mijn gezin veel gesteund heeft niet anders dan U deze echte visie bezorgen. En als steun voor uw plan voor stad en spoor.

Fijne dag verder, zorg goed voor de stad, haar Euregio en elkaar,

