



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Tramlijn Vlaanderen – Maastricht

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 oktober 2013 / rapportnummer 2818-59



1. Oordeel over het MER

Om de bereikbaarheid tussen Belgisch en Nederlands Limburg te verbeteren werken de Vlaamse en Nederlandse overheden samen om een elektrische tramverbinding tussen het centraal station in Hasselt (België) en het centraal station in Maastricht tot stand te brengen. De totale lengte bedraagt 35 kilometer. Het bestemmingsplan 'Tram Vlaanderen–Maastricht (TVM)' beoogt de ca 5 kilometer tramverbinding op Nederlands grondgebied vanaf de Belgisch–Nederlandse grens ter plaatse van Lanaken met daarbij ook enkele haltes juridisch/planologisch vast te leggen. Als voorbereiding op de besluitvorming over het bestemmingsplan is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (verder 'de Commissie')¹ is van oordeel dat nog niet alle essentiële informatie in het MER aanwezig is om het milieubelang voldoende te kunnen laten meewegen in de besluitvorming. De tekortkomingen hebben betrekking op:

- de onderbouwing van nut en noodzaak;
- de beschrijving van de effecten van trillingen;
- de beschrijving van de effecten van geluid.

De Commissie adviseert op deze onderdelen het MER aan te vullen. In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Nut en noodzaak

Uit het MER blijkt dat de Tramverbinding Vlaanderen–Maastricht (TVM) zorgt voor een toename van het aantal verplaatsingen en reizigerskilometers met het openbaar vervoer in Maastricht met 2% respectievelijk 12%. De Commissie acht, op grond van ervaringen in steden met een trambedrijf elders in Nederland, het aantal verplaatsingen daarbij overigens dusdanig laag dat dit mogelijk tot exploitatietekorten leidt. Dit volgt feitelijk ook uit de MKBA.² Met de TVM neemt het aandeel openbaar vervoer in de modal split zeer beperkt toe (0,1% regionaal, 0,3% lokaal).

Met de aanleg van de TVM blijft de reistijd tussen Maastricht en Hasselt voor auto en bus nagenoeg gelijk. De reistijd voor het openbaar vervoer wordt met de tram verkort van 71 naar 39 minuten. Daarbij moet bedacht worden dat reizigers gemiddeld genomen slechts een beperkte afstand met de tram afleggen en dus ook slechts van een deel van deze reistijdwinst profiteren. Ook moet in vergelijking tot auto en bus met de tram in veel gevallen met

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

² Ecorys (2012), MKBA Tramlijn Vlaanderen–Maastricht.

een langere voor- en natransporttijd rekening gehouden worden. Het aantal grensoverschrijdende reizigers neemt door de aanleg van de TVM naar verwachting met 5–15% toe. Dit komt neer op enkele honderden reizigers per dag. Uit het MER wordt niet duidelijk in welke mate de TVM daarmee bijdraagt aan de beoogde versterking van de ruimtelijk-economische kwaliteit van de grensregio en van de bediende steden als vestigingsplaats voor bewoners en bedrijven. Ook is niet getoetst in hoeverre de TVM bijdraagt aan de gewenste ontsluiting van arbeids-, onderwijs-, cultuur- en recreatieve voorzieningen in de grensregio en daarmee aan toenemende grensoverschrijdende samenwerking.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, vanuit zowel Maastrichts perspectief als vanuit het perspectief van de Euregio / Vlaanderen (Spartacusplan), de keuze voor en nut en noodzaak van de TVM nader te onderbouwen.

Presenteer als onderlegger voor de onderbouwing op overzichtelijke wijze de gevolgen van het al dan niet realiseren van de TVM in zowel Nederland als België. Doe dit voor het referentiejaar 2020 met een doorkijk naar 2030.

Gebruik, naast het inzicht in de vervoersstromen, zo veel mogelijk toetsbare criteria³ voor het bepalen van de bijdrage van de TVM aan het versterken van de ruimtelijk-economische kwaliteit van de grensregio en de grensoverschrijdende samenwerking.

2.2 Trillingen

In het MER is aangegeven dat er enkele binnenstedelijke locaties zijn waar trillingshinder niet uitgesloten kan worden. Deze locaties zijn gebaseerd op gehanteerde afstandscriteria. De trillingsterkten in gebouwen zijn evenwel sterk afhankelijk van lokale omstandigheden⁴ waar een afstandscriterium voor de beoordeling alleen niet voldoende voor is. Een kwantitatieve bepaling van de verwachte trillingsterkten ontbreekt echter, evenals een voorspelling in welke mate richtwaarden voor de trillingsterkten⁵ worden overschreden en met welke mitigerende maatregelen de hinder teruggebracht kan worden. In het MER worden wel mogelijke mitigerende maatregelen in algemene zin aangegeven, maar die zijn volgens de Commissie niet geschikt voor het reduceren van laagfrequente trillingen. Ook in het MER zelf wordt getwijfeld aan het effect van deze maatregelen.

De Commissie adviseert vóór de besluitvorming nader inzicht te geven in de omvang van de mogelijke trillingproblematiek, mede gezien de zorgen bij bewoners hierover en de eventuele te treffen mitigerende maatregelen met bijbehorende kosten. De mogelijkheden voor het nemen van mitigerende maatregelen 'achteraf', d.w.z. nadat de tramlijn is aangelegd, zijn beperkt.

³ Zoals, maar niet uitputtend: werkgelegenheidseffecten, mogelijkheden voor studentenuitwisseling, groei in bezoekersaantallen.

⁴ De trillingsterkte wordt bepaald door de oplegging van de rails, het type materieel, de rijnsnelheid, eventuele overgangen, de bodemeigenschappen, fundering, vloerafmetingen en vloeropbouw.

⁵ Richtwaarden volgen uit Richtlijn B van de Stichting Bouw Research: "Hinder voor personen in gebouwen". Schade aan gebouwen zal bij het voldoen aan de richtwaarden voor hinder voor personen, in het algemeen niet optreden. Mensen zijn 'gevoeliger' voor trillingen dan gebouwen.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de trillingsterkten kwantitatief te bepalen. Geef aan in welke mate de richtwaarden worden overschreden en in welke mate met mitigerende maatregelen de hinder teruggebracht c.q. uitgesloten kan worden.

2.3 Geluid

Het akoestisch onderzoek gaat uit van de inzet van een modern tramtype. De geluidemissie daarvan wordt aanzienlijk lager verondersteld dan de geluidemissie van een tram volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Door de lage geluidemissie en het uitgangspunt van twee trams per uur per richting tussen 07.00 en 23.00 uur (dus niet in de nachtperiode) wordt de reeds heersende geluidbelasting in het binnenstedelijk tracé niet of slechts beperkt hoger. Er zijn geen maatregelen vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk. De Commissie acht de veronderstelde lage geluidemissie haalbaar, mits de fabrikant afdoende garanties daarvoor heeft afgegeven. Gegeven ervaringen met tramverbindingen elders in Nederland adviseert de Commissie nader inzicht te geven in de bandbreedte van mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de bandbreedte aan mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid aan te geven en te beoordelen. Geef aan in welke mate de effecten van booggeluid gemitigeerd kunnen worden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: het college van burgemeester en wethouders van gemeente Maastricht

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van Maastricht

Besluit: vaststellen van het bestemmingsplan voor de tramverbinding Vlaanderen–Maastricht

Categorie Besluit m.e.r.: C.2

Activiteit: Tot stand brengen van een ca 5 km lange tramverbinding van de Belgisch-Nederlandse grens ter plaatse van Lanaken tot Maastricht Centraal Station

Procedurele gegevens:

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 5 juli 2013

ter inzage legging MER: 8 juli t/m 30 augustus 2013

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 8 juli 2013

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 24 oktober 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Drs. ing. J. Bout (voorzitter)

Dr. G.P.J. Draaijers (werkgroepsecretaris)

Ir. J.A. Huizer

Ir. J. Termorshuizen

Ir. R.F. de Vries

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Omdat de Commissie niet is geraadpleegd bij de voorbereiding op het MER heeft ze een locatiebezoek afgelegd om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Tram Vlaanderen–Maastricht, Arcadis, 27 juni 2013;
- Vooronwerp–bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen–Maastricht, Arcadis, 2013;
- Akoestisch onderzoek Tramverbinding Vlaanderen–Maastricht incl. bijlagen, Arcadis, 2013;
- Planstudie stadstrace Tram Vlaanderen Maastricht. Ecologische aspecten. Mogelijke effecten op beschermde planten en dieren, Arcadis, 2013;
- Planstudie stadstrace Tram Vlaanderen Maastricht. Ecologische aspecten. Mogelijke effecten op natuurgebieden EHS en POG, Arcadis, 2013;
- Planstudie stadstrace Tram Vlaanderen Maastricht. Ecologische aspecten. Mogelijke effecten op natuurgebieden Natura 2000 en Beschermde Natuurmonumenten, Arcadis, 2013;
- Natuurtoets TVM Buitenstedelijk, Arcadis, 25 januari 2013;
- Natuurtoets en Raamwerk Natuur voor Ruimtelijke Ontwikkelingen Belvédère, Arcadis, 5 april 2013;
- Reptielen in Maastricht voor de toekomst behouden. Naar duurzame metapopulaties binnen het stadsvernieuwingsgebied Belvédère, Stichting RAVON, februari 2013;
- Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 Tram Vlaanderen–Maastricht (TVM), Arcadis, 5 juni 2013;
- Bestuurlijke rapportage Tram Vlaanderen–Maastricht, Goudappel Coffeng, 14 april 2009;
- Gemeentelijk verkeersmodel Maastricht (2007–2020). Technische rapportage, gemeente Maastricht, 4 juli 2011;
- Koersnota Tram Vlaanderen–Maastricht, Goudappel Coffeng, 23 april 2008;
- Optimalisatie Boschstraat. Alternatieve route over het Sappi–terrein, Goudappel Coffeng, 6 maart 2013;
- Strategienotitie Tramverbinding Hasselt–Maastricht, Goudappel Coffeng, 5 oktober 2007;
- Quick–Scan TramTrein Vlaanderen–Maastricht. Resultaten quick–scan en advies omtrent exploitatiemogelijkheden, ProRail, 2 juni 2009;
- Planstudie Stadstracé tram Vlaanderen–Maastricht incl. bijlagen, Arcadis, 1 november 2012.

De Commissie heeft kennis genomen van 27 zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Tramlijn Vlaanderen – Maastricht



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
w www.commissiemer.nl

