



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Tramlijn Vlaanderen – Maastricht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

8 januari 2014 / rapportnummer 2818-73





# 1. Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

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. Met de tramverbinding wordt invulling gegeven aan het Spartacusplan, dat beoogt openbaar vervoerreizen over grotere afstanden met een relatief snel voertuig mogelijk te maken.<sup>1</sup> De totale lengte van de tramverbinding bedraagt 35 kilometer. Het bestemmingsplan 'Tram Vlaanderen–Maastricht (TVM)' beoogt de ca. 5 kilometer tramverbinding op Nederlands grondgebied vanaf de Belgisch–Nederlandse grens bij Lanaken met daarbij ook enkele haltes juridisch/planologisch vast te leggen. Ter onderbouwing van de besluitvorming over het bestemmingsplan is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder 'de Commissie')<sup>2</sup>, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is/ geen juist beeld geeft. De tekortkomingen betreffen:

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

Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER te maken.<sup>3</sup>

## Onderbouwing van nut en noodzaak

De aanvulling op het MER bevat geen nadere informatie ter onderbouwing van de keuze voor de TVM als implementatie van het Spartacusplan. Wel is nadere informatie gegeven over nut en noodzaak van de TVM. Aangegeven is dat de tramverbinding vooral gezien moet worden als een kans om de ruimtelijk–economische kwaliteit binnen Maastricht te verbeteren en de economische samenwerking in de Euregio Maas–Rijn te stimuleren. Becijferd is dat de TVM licht positieve effecten heeft op de arbeidsmarkt, de toeristisch–recreatieve bestedingen, de stedelijke leefbaarheid en de vastgoed– en woningprijzen. De Commissie acht de gepresenteerde effecten op diverse punten onvoldoende navolgbaar en gedane aannames niet of zwak onderbouwd. Ook ontbreekt inzicht in de mogelijke bandbreedte in effecten. Daarmee acht de Commissie nut en noodzaak van de TVM nog steeds onvoldoende onderbouwd.

---

<sup>1</sup> De Commissie signaleert dat de scope van het initiatief zich beperkt heeft tot het realiseren van een tramverbinding. De tramverbinding wordt als een essentiële voorwaarde gezien voor het implementeren van het Spartacusplan. De Vlaamse overheid heeft de keuze voor de tram al gemaakt. Andere alternatieven zoals de inzet van een (snel–)bus en/of HOV+ zijn niet nader onderzocht (Goudappel Coffeng (2012), Tram Vlaanderen–Maastricht, Probleemanalyse en vervoerwaarde).

<sup>2</sup> 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 zijn, voor zover digitaal beschikbaar, ook te vinden via [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl) onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

<sup>3</sup> Zie voor data en termijnen bijlage 1.

### **Trillingen**

In de aanvulling op het MER is informatie gegeven over de te verwachten trillingssterkten in woningen. Terecht wordt geconcludeerd dat met het toepassen van een zogeheten 'floating slabconstructie' als mitigerende maatregel voldaan kan worden aan de streefwaarden voor voelbare trillingen voor de dag- en avondperiode. De Commissie verwacht dat in geval van nachtelijke tramritten niet aan de streefwaarde voor de nachtperiode kan worden voldaan. Uit de aanvulling wordt niet duidelijk of, en zo ja hoe met andere mitigerende maatregelen daar eventueel wel aan voldaan kan worden.

### **Geluid**

In de aanvulling op het MER zijn de geluidniveaus bij woningen door booggeluid aangegeven en beoordeeld. Terecht wordt geconcludeerd dat, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, het booggeluid als zeer hinderlijk zal worden ervaren. De Commissie adviseert om er bij besluitvorming rekening mee te houden dat de piekgeluidniveaus zelfs nog hoger liggen dan de geluidniveaus die in de aanvulling zijn gepresenteerd.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming over het bestemmingsplan bovenstaande kanttekeningen bij de aanvulling in beschouwing te nemen. In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie over het MER en de aanvulling nader toegelicht.

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling bij haar advies kunnen betrekken. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

## **2. Toelichting op het oordeel**

### **2.1 Nut en noodzaak**

#### **MER**

Uit het MER blijkt dat de Tramverbinding Vlaanderen-Maastricht (TVM) zorgt voor een toename van het aantal verplaatsingen in Maastricht met 2% en reizigerskilometers met het openbaar vervoer met 12%. De Commissie acht, op grond van ervaringen in andere Nederlandse steden met een trambedrijf, het aantal verplaatsingen daarbij overigens dusdanig laag dat dit mogelijk tot exploitatietekorten leidt. Dit volgt feitelijk ook uit de MKBA.<sup>4</sup> Met de TVM neemt het aandeel openbaar vervoer in de modal split zeer beperkt toe (0,3% lokaal en 0,1% regionaal).

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 reistijd-

---

<sup>4</sup> Ecorys (2012), *MKBA Tramlijn Vlaanderen-Maastricht*.

winst profiteren. Ook moet in vergelijking tot auto en bus met de tram in veel gevallen met een langere voor- en natransporttijd rekening gehouden worden. In 'Goudappel Coffeng (2012), Tram Vlaanderen-Maastricht, Probleemanalyse en vervoerwaarde' is aangegeven dat het aantal grensoverschrijdende reizigers door de aanleg van de TVM naar verwachting met enkele honderden reizigers per dag toeneemt. Bijlage 6 van het MER laat zien dat met de TVM de toename van het totaal aantal regionale verplaatsingen echter beperkt blijft tot enkele tientallen 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-, culturele en recreatieve voorzieningen in de grensregio en daarmee aan toenemende grensoverschrijdende samenwerking.

De Commissie heeft geadviseerd 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.

Geadviseerd is als onderlegger voor de onderbouwing op overzichtelijke wijze de gevolgen van het al dan niet realiseren van de TVM in zowel Nederland als België te presenteren voor het referentiejaar 2020, met een doorkijk naar 2030. Naast het geven van inzicht in de vervoerstromen is geadviseerd zo veel mogelijk toetsbare criteria<sup>5</sup> voor het bepalen van de bijdrage van de TVM aan het versterken van de ruimtelijk-economische kwaliteit van de grensregio en de grensoverschrijdende samenwerking te gebruiken.

#### **Aanvulling op het MER**

In de aanvulling op het MER is nadere informatie gegeven over nut en noodzaak van de TVM. Aangegeven is dat de noodzaak van de TVM primair lijkt te zijn ingegeven vanuit de ambitie om het openbaar vervoer te verbeteren en niet zozeer als een oplossing moet worden gezien van een verkeersprobleem. Ook wordt de nadruk gelegd op de kans om met de TVM de ruimtelijk-economische kwaliteit binnen Maastricht te verbeteren en de economische samenwerking in de Euregio Maas Rijn (EMR) te stimuleren. Verondersteld wordt dat deze economische samenwerking onvoldoende wordt gefaciliteerd door de huidige verbindingen, zowel over de weg als per openbaar vervoer.

De aanvulling geeft aan dat de TVM resulteert in:

- een beperkte toename van het aandeel openbaar vervoer in de modal split van 6.3% naar 6.5% voor Maastricht als geheel en van 5.9% naar 6.4% op de corridor Hasselt-Maastricht. Aangegeven is dat hierbij vermoedelijk sprake is van een onderschatting van de werkelijke effecten omdat nog geen rekening is gehouden met een actief stimuleringsbeleid gericht op het openbaar vervoer door de gemeente Maastricht;
- een licht positief effect op de arbeidsmarkt. Becijferd is dat met de TVM 15 extra banen in Maastricht worden gecreëerd (een toename van 0,03% t.o.v. het totale arbeidsvolume). Verder kunnen 15.570 potentiële werknemers extra binnen 45 minuten met het openbaar vervoer Maastricht bereiken (een toename van 18%);
- een lichte toename van de toeristisch-recreatieve bestedingen. Becijferd is dat met de TVM er in Maastricht, door 11.690 extra verblijfstoeristen en 51.361 extra dag-

---

<sup>5</sup> Zoals, maar niet uitputtend: werkgelegenheidseffecten, mogelijkheden voor studentenuitwisseling, groei in bezoekersaantallen.

toeristen, 1,7 miljoen euro extra besteed zal worden (een toename van 1,6% t.o.v. de huidige bestedingen);

- een neutrale tot geringe verbetering van de stedelijke leefbaarheid van Maastricht. Daarbij wordt gewezen op een licht positief effect op de veiligheid en de emissies (verschuiving voertuigkilometers van auto en bus naar tram) als ook een positief effecten op de parkeerdruk. Extra geluid- en trillinghinder worden nihil verondersteld;
- een licht gunstig effect op de vastgoed- en woningprijzen. Becijferd is dat een betere bereikbaarheid van potentiële werknemers resulteert in een stijging van de gemiddelde WOZ-waarde per woning in Maastricht met 350 euro (een toename van 0,2% t.o.v. de huidige gemiddelde WOZ-waarde).

De Commissie merkt op dat het veelal gedetailleerde puntschattingen betreft waardoor een grotere nauwkeurigheid gesuggereerd wordt dan, gegeven de onzekerheden in de effectbepalingen, waargemaakt kan worden. Geen inzicht is gegeven in de bandbreedte van mogelijke effecten en in welke mate de genoemde ruimtelijk-economische effecten van de TVM generatieve of distributieve effecten zijn.<sup>6</sup> De gepresenteerde effecten zijn bovendien op diverse punten onvoldoende navolgbaar en daarbij gedane aannames zijn niet of zwak onderbouwd. Ter illustratie:

- Als concrete maatregelen ter stimulering van het openbaar vervoergebruik door de gemeente Maastricht worden genoemd: de realisatie van een P+R nabij halte Lanaken (150 parkeerplaatsen) en het bieden van extra ruimte voor bedrijven om het openbaar vervoergebruik van hun werknemers te bevorderen. Geen inschatting is gegeven in welke mate hiermee als gevolg van de TVM het aandeel openbaar vervoer in de modal split verder verhoogd kan/zal worden.
- In de aanvulling is aangegeven dat Belgische bezoekers in Maastricht 140 miljoen euro per jaar besteden (op een totaal van 335 miljoen euro. Om misverstanden te voorkomen merkt de Commissie op dat het hier bestedingen betreft van mensen uit Belgisch Limburg Noord en Zuid en Luik samen en niet alleen van Belgische bezoekers uit het invloedsgebied van de TVM. De vertaling van de toename van het aantal lokale en regionale verplaatsingen als gevolg van de TVM, zoals gepresenteerd in het MER, naar het aantal extra verblijfs- en dagtoeristen (en daarmee op de extra toeristisch-recreatieve bestedingen) is niet navolgbaar.
- De TVM zorgt zowel lokaal als regionaal voor een zeer beperkte afname van het aantal autoverplaatsingen per dag (<0,2%). De veiligheid, emissies en parkeerdruk wijzigen naar de mening van de Commissie dan ook niet noemenswaardig. Op verschillende plaatsen zal sprake zijn van zeer hinderlijk booggeluid en kan, in geval van nachtelijke tramritten, waarschijnlijk niet aan de streefwaarde voor trillinghinder worden voldaan (zie ook paragraaf 2.2 en 2.3 van dit advies). De neutrale tot licht positieve beoordeling van de TVM waar het gaat om de gevolgen voor de stedelijke leefkwaliteit acht de Commissie dan ook voor discussie vatbaar.
- De berekening van de toename van de gemiddelde WOZ-waarde in Maastricht als gevolg van een betere bereikbaarheid van potentiële werknemers is niet navolgbaar. De WOZ-waarde van woningen wordt mede bepaald door bijvoorbeeld de stedelijke leefkwaliteit. Zoals hierboven aangegeven is de beoordeling van de gevolgen van de TVM voor de stedelijke leefomgeving voor discussie vatbaar. Ook kan verwacht wor-

---

<sup>6</sup> Gaan bijvoorbeeld de extra arbeidsplaatsen in Maastricht ten koste van arbeidsplaatsen elders in de regio?

den dat de gevolgen voor de WOZ-waarde in Maastricht een aanzienlijke ruimtelijke spreiding zullen vertonen.

- Geen aandacht is besteed aan de gevolgen voor de effectbepalingen van de verwachte (sterke) krimp van de (potentiële beroeps-) bevolking in de regio vanaf nu tot aan 2040. Verder is verondersteld dat de gepresenteerde effecten niet alleen gelden voor 2020 maar, gezien de verwachte socio-economische ontwikkelingen, ook voor 2030. De aanvulling bevat geen nadere onderbouwing van deze veronderstelling.

Uit het MER en de aanvulling komt het beeld naar voren dat de doelstelling van de TVM om de ruimtelijk-economische kwaliteit binnen Maastricht te verbeteren en de economische samenwerking in de EMR te stimuleren slechts (zeer) beperkt gerealiseerd wordt. Uit de MKBA volgt dat de baten-kostenratio aanmerkelijk lager is dan 1 (0,4-0,7). Daarin is bovendien nog alleen uitgegaan van een optimistisch (hoog) economisch groeiscenario. Ook is qua kosteninschatting van een taakstellend budget waarvan niet duidelijk is of dit een reële inschatting betreft. Kosten voor de realisatie van een floating slabconstructie (zie paragraaf 2.2 van dit advies) lijken daarin in ieder geval nog niet meegenomen.

De aanvulling op het MER bevat geen nadere informatie ter onderbouwing van de keuze voor de TVM. De TVM wordt als essentiële voorwaarde gezien voor het implementeren van het Spartacusplan. Ook de Vlaamse overheid heeft al een keuze voor de tram gemaakt. Het is daardoor niet goed mogelijk een (globale) vergelijking te maken met de mate van doelrealisatie en kosteneffectiviteit van andere transport-<sup>7</sup> en niet-transport gerelateerde opties<sup>8</sup> om de ruimtelijk-economische kwaliteit binnen Maastricht te verbeteren en de economische samenwerking in de EMR te stimuleren.

Gezien bovenstaande acht de Commissie nut en noodzaak van de TVM nog steeds onvoldoende onderbouwd.

## 2.2 Trillingen

### MER

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 echter sterk afhankelijk van lokale omstandigheden<sup>9</sup> 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

---

<sup>7</sup> In de studie van Goudappel Coffeng (2012), *Tram Vlaanderen-Maastricht, Probleemanalyse en vervoerswaarde* worden de volgende opties genoemd: 1) bus Vlaanderen - Maastricht, 2) snelbus/HOV Vlaanderen - Maastricht en 3) HOV+ Vlaanderen - Maastricht. De Commissie heeft van het bevoegd gezag geen studies ter beoordeling gekregen waarin de mate van doelrealisatie en kosteneffectiviteit van deze opties zijn vergeleken met die van een tramverbinding.

<sup>8</sup> Denk bijvoorbeeld aan het verminderen van de pendelstromen van studenten door de huisvestingsmogelijkheden te vergroten, bijvoorbeeld door leegstaande kantoren om te bouwen tot studentenhuisvesting.

<sup>9</sup> De trillingsterkte wordt bepaald door de oplegging van de rails, het type materieel, de rijsnelheid, eventuele overgangen, de bodemeigenschappen, fundering, vloerafmetingen en vloeropbouw.

mate richtwaarden voor de trillingsterkten<sup>10</sup> 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 heeft geadviseerd 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. Door de trillingsterkten kwantitatief te bepalen kan aangegeven worden in welke mate de streefwaarden worden overschreden en in welke mate met mitigerende maatregelen de hinder teruggebracht c.q. uitgesloten kan worden.

### **Aanvulling op het MER**

In de aanvulling op het MER is een prognose gegeven van de te verwachten trillingssterkten in woningen. Uit het onderzoek blijkt dat zonder maatregelen de streefwaarden voor trillinghinder overschreden zullen worden. Als mogelijke mitigerende maatregel wordt een zogeheten floating slabconstructie<sup>11</sup> genoemd. De Commissie onderschrijft de conclusie in de aanvulling dat hiermee een reductie bereikt kan worden voor de voelbare trillingen, uitgaande van de streefwaarden die daarvoor gelden voor de dag- en avondperiode. In de aanvulling wordt echter gemeld dat er ook trams gaan rijden in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur: 1,125 trams per uur per richting ofwel in totaal 18 trams). Voor de nachtperiode gelden strengere A2-streefwaarden voor de gebouwfuncties gezondheidszorg en wonen<sup>12</sup>. De Commissie vermoedt dat met een floating slabconstructie niet overal aan deze strengere streefwaarde voor de nachtperiode kan worden voldaan. De inzet van een lichter tramtype, die in de aanvulling als mogelijke mitigerende maatregel wordt genoemd, lijkt de Commissie minder realistisch. De gewenste rijnsnelheid vraagt immers om voldoende botssterkte en daarmee voldoende massa van de tram. Daarbij is het, zoals ook aangegeven in de aanvulling, bovendien nog onzeker of hierdoor een voldoende verlaging van de trillingssterkte kan worden behaald. Uit de aanvulling wordt niet duidelijk of met nog andere mitigerende maatregelen eventueel wel aan de streefwaarde voor de nachtperiode voldaan kan worden.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming over het bestemmingsplan bovenstaande kanttekeningen bij de informatie in de aanvulling in beschouwing te nemen.

---

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Dit is een betonplaat waarop de rails bevestigd zijn en die trillingsgeïsoleerd is opgelegd op een betonnen onderconstructie.

<sup>12</sup> Op pagina 26 van het trillingrapport van de aanvulling wordt getoetst aan de streefwaarden die gelden voor de dag- en avondperiode, niet voor de nachtperiode. De maatgevende A2 streefwaarde is een factor 2 lager in de nachtperiode.



## 2.3 Geluid

### **MER**

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)<sup>13</sup> wordt de al 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 heeft geadviseerd in een aanvulling op het MER de bandbreedte aan mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid aan te geven en te beoordelen, en aan te geven in welke mate de effecten van booggeluid gemitigeerd kunnen worden.

### **Aanvulling op het MER**

In de aanvulling op het MER zijn de geluidniveaus bij woningen door booggeluid aangegeven en beoordeeld. Ook is aangegeven in welke mate de effecten gemitigeerd kunnen worden.

Voor het bepalen van de geluidniveaus is gebruik gemaakt van een rapport van AEA Technology Rail betreffende de booggeluidemissie van vergelijkbaar materieel voor het TramPlus-project in IJsselmonde. Uitgegaan is van gemeten *gemiddelde* geluidniveaus op 7,5 meter afstand van 96 dB(A) aan de binnenzijde en 86 dB(A) aan de buitenzijde van de bocht. Dit zijn dus geen piekgeluidniveaus, zoals gesuggereerd wordt op pagina 3 van de aanvulling. Deze liggen volgens het AEA Technology Rail rapport (gemiddeld over verschillende tramstellen) 6 dB(A) hoger, dus op 102 dB(A). De piekgeluidniveaus bij de woningen liggen dus 6 dB(A) hoger dan in tabel 1 in de aanvulling gepresenteerd wordt.

De Commissie merkt verder op dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met toepassing van een floating slabconstructie als maatregel tegen trillingshinder (zie paragraaf 2.2. van dit advies). Een dergelijke constructie zal resulteren in een extra toename van de geluidemissie van 2 tot 3 dB(A).

Zoals terecht geconcludeerd in de aanvulling zal, ook na het treffen van mitigerende maatregelen<sup>14</sup>, vanwege het hoogfrequente en tonale karakter, booggeluid als zeer hinderlijk worden ervaren. In het akoestisch onderzoek TVM van 4 november 2013 is aangegeven dat ook gedurende de nachtperiode (maximaal 18) trams gaan rijden. In de akoestische berekeningen is geen rekening gehouden met het ontstaan van booggeluid. Verwacht kan worden dat vooral in de nachtperiode booggeluid als zeer hinderlijk zal worden ervaren.

---

<sup>13</sup> In het akoestisch rapport van 26 november 2013 wordt wel uitgegaan van een aantal nachtelijke ritten; zie ook paragraaf 2.2. Dit leidt tot een hogere geluidbelasting dan in het akoestisch rapport van 10 juni 2013 beschreven, maar niet zodanig dat daarmee de heersende geluidbelasting significant wordt verhoogd.

<sup>14</sup> Waarbij de frictieverbeteraar als concrete maatregel wordt genoemd.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming over het bestemmingsplan bovenstaande kanttekeningen bij de informatie in de aanvulling in beschouwing te nemen.

## **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

aanvulling MER bij de Commissie m.e.r.: t.a.v. geluid: 22 november 2013; t.a.v. trillingen: 26 november 2013; t.a.v. nut en noodzaak: 3 december 2013

toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop uitgebracht: 8 januari 2014

### **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

Prof dr. G.P. van Wee

### **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](http://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;
- Voor de kwaliteit van Limburg. Hoofdlijnenschets Pol 2014, provincie Limburg, 2 juli 2013;
- Structuurvisie Maastricht 2030. Ruimte voor ontmoeting, gemeente Maastricht, juli 2012;
- Koersnota Tram Vlaanderen–Maastricht, Goudappel Coffeng, 23 april 2008;
- Tram Vlaanderen–Maastricht. Probleemanalyse en vervoerwaarde, Goudappel Coffeng, 30 oktober 2012;
- MKBA Tramlijn Vlaanderen–Maastricht. Kosten en Baten voor Nederland, Ecorys, 8 november 2012;

- Tram Vlaanderen–Maastricht. Simulatie en mogelijke dienstregeling. Open-track simulatie voor de tram te Maastricht, De Lijn, 26 juni 2012;
- Akoestisch onderzoek tramverbinding Vlaanderen–Maastricht (TVM), Arcadis, 6 juni 2013;
- Aanvulling MER TVM: Geluidseffecten Booggeluid, Arcadis, 21 november 2013;
- Aanvulling MER: Tram Vlaanderen–Maastricht prognose Trillingen, Arcadis, 26 november 2013;
- Aanvulling MER Tram Vlaanderen–Maastricht (TVM). Analyse van Nut en Noodzaak, Ecorys, 2 december 2013;
- Akoestisch Onderzoek Tramverbinding Vlaanderen Maastricht, Arcadis, 4 november 2013;
- Grenzeloos Winkelen 2009, BRO, 27 mei 2009;
- Rees en MKBA. Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280–West, Ecorys, 10 januari 2012;
- Hoe ziet de toerist Maastricht? Analyse toeristische kerncijfers Maastricht 2008–2012 en imago onderzoek, ZKA Consultants en Planners, juli 2013;
- Stad en Land, Centraal Planbureau, december 2010;
- Marketingplan 2012 VVV Maastricht, VVV Maastricht, 28 november 2011.

De Commissie heeft voor haar advisering kennis genomen van 27 zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.





Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Tramlijn Vlaanderen – Maastricht en de aanvulling  
daarop

ISBN: 978-90-421-3838-4



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

