

Nota vooroverleg bestemmingsplan “Tram Maastricht-Hasselt”

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestuursorgaan dat is belast met de voorbereiding van een bestemmingsplan verplicht om daarbij overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten, waterschappen en de diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening.

Het concept ontwerpbestemmingsplan “Tramlijn Maastricht-Hasselt” (“TVM”) is op 29 juni 2017 aan de volgende instanties en overheden voorgelegd, met het verzoek om binnen 4 weken hun reactie te geven.

- Ministerie I&M/Rijkswaterstaat.
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.
- Provincie Limburg.
- Waterschap Limburg.
- Waterschapsbedrijf Limburg.
- Veiligheidsregio Zuid-Limburg, onderdeel brandweer.
- N.V. Nederlandse Gasunie.
- Enexis B.V.
- ProRail.
- Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
- Provincie Belgisch Limburg.
- Gemeente Lanaken.

De onderstaande reacties zijn ontvangen:

1. Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, Domeinen en Infrastructuur, Motstraat 20, 2800 Mechelen, email ingekomen op 18 juli 2017.
2. Enexis B.V., Engineering & Aanleg Maastricht, Willem Alexanderweg 80, 6222 NC Maastricht, Postbus 856, 5201 AW 's-Hertogenbosch, per email ingekomen op 28 juli 2017.
3. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen, ingekomen per email op 14 juli 2017.
4. Gemeente Lanaken, Gemeenteplein 4, 3620 Lanaken, ingekomen per email op 27 juli 2017
5. ProRail, Tulpenburgh 1.08, Moreelsepark 2, 3511 EP Utrecht, Postbus 2038, 3500 GA Utrecht, ingekomen per email op 24 juli 2017.
6. Provincie (Belgisch) Limburg, Afdeling Ruimtelijke Planning en Beleid, Universiteitslaan 1, 8-3500 Hasselt, ingekomen op 27 juli 2017.
7. Provincie (Nederlands) Limburg, Cluster Ruimte, Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht, ingekomen per email op 25 juli 2017.
8. Ministerie I&M/Rijkswaterstaat, Afdeling NOV, Postbus 25, 6200 MA Maastricht, ingekomen per email op 6 juli 2017.
9. Veiligheidsregio Zuid-Limburg / Brandweer, Holstraat 35, 6269 AW Margraten, Postbus 35, 6269 ZG Margraten, ingekomen per email op 27 juli 2017.
10. Waterschap Limburg, Maria Theresialaan 99, 6043 CX Roermond, Postbus 2207, 6040CC Roermond, ingekomen per email op 3 augustus 2017.

Van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en het Waterschapsbedrijf Limburg zijn geen reacties ontvangen.

In het onderstaande volgt een korte weergave van hetgeen in de reacties op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening wordt aangevoerd. Alle reacties zijn integraal als bijlage aan deze nota toegevoegd.

Reactie 1. Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

1. Verzocht wordt om een overleg aan te gaan waarbij toelichting op de voorliggende stukken wordt gegeven en waarbij van de zijde van De Lijn opmerkingen en aandachtspunten de revue zullen passeren.

Antwoord:

Er zal in overleg worden getreden met Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Reactie 2. Enexis B.V.

1. Enexis heeft diverse grootschalige en complexe verleggingswerkzaamheden heeft binnen het plangebied ten gevolgen van de aanleg. Hier gaan wij graag over in gesprek zodra de randvoorwaarden vanuit de spoorbeheerder bekend zijn.

Antwoord:

Voor de uitvoering zal met Enexis in overleg worden getreden.

2. Verder ontvangen wij graag tijdig een definitief ontwerp met beschikbare verleggingstracés en een definitief ontwerp van het openbaarverlichtingsplan. Hiermee kan Enexis aan de slag om haar plannen t.a.v. verleggingen op te stellen.

Antwoord:

Wanneer de definitieve ontwerpen beschikbaar komen, zullen deze aan Enexis worden toegezonden.

3. Er is diverse elektra (transport bundels) in het gebied aanwezig, en deze worden niet benoemd in het bestemmingsplan.

Antwoord:

Het betreft hier kabels en leidingen die geen planologische bescherming behoeven in een bestemmingsplan. Wel zal de toelichting behorende bij het bestemmingsplan worden aangevuld met een passage waarin wordt aangegeven dat er nog andere kabels en leidingen binnen het plangebied gelegen zijn waarmee bij de uitvoering rekening moet worden gehouden en dat voor de uitvoering met de betreffende leidingbeheerders in overleg zal worden getreden.

Reactie 3. NV Nederlandse Gasunie

1. Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Reactie 4. Gemeente Lanaken

1. Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Reactie 5. ProRail

1. Het plan geeft in dit stadium van de procedure geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Reactie 6. Provincie (Belgisch) Limburg

1. Het plangebied situeert zich enkel op het grondgebied van de gemeente Maastricht, zodat er geen provinciale belangen spelen die rechtstreeks binnen de plangrenzen aan de orde zijn.

Antwoord:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Vanwege het belang van de realisatie van het Spartacusplan als geheel en lijn 1, met name de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht als onderdeel hiervan, wordt gewezen op het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan waarin het hoofdstuk betreffende de openbaar vervoersstructuur is afgestemd op het Spartacusplan van De Lijn.

Antwoord:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Reactie 7. Provincie (Nederlands) Limburg

1. Wat betekent de onttrekking aan de Hoofdspoorweginfrastructuur voor de geluidseisen en – berekeningen en het proces om te komen tot ophoging van het Geluidsproductieplafond? Zijn berekeningen en proces onverkort van toepassing?

Antwoord:

Op dit moment betreft het nog altijd Hoofdspoorweginfrastructuur en daar moet in het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken dan ook vanuit worden gegaan.

2. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt gesteld dat de brug over de Zuid-Willemsvaart wordt vervangen door een betonnen brug. Dit is niet correct. De (nog niet bestaande) trambrug naast de Bosscherweg (vanaf het kruispunt met de Fransensingel tot aan de spoorwegovergang Bosscherweg) wordt in beton uitgevoerd. De bestaande (diagonaal gelegen) stalen spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart blijft als stalen brug gehandhaafd.

Antwoord:

De toelichting zal op dit onderdeel worden aangepast.

3. Ten aanzien van de regels wordt een aantal opmerkingen gemaakt die betrekking hebben op het doorvoeren van de Wet en Besluit Lokaal Spoor in de regeling. Het gaat om de opmerkingen ten aanzien van de artikelen 5.1., 5.3, 6.3, 7.4.3, 7 t/m 9 (voor zover het betreft het stellen van nadere eisen), 7.2, 8.2 en 9.2, 8 t/m 11 en artikel 19 alsmede het toevoegen van een nieuw lid 15.4 onder c en een nieuw sub b in artikel 16.

Antwoord:

Op dit moment zijn de Wet en Besluit Lokaal Spoor nog niet van toepassing op het plangebied. Hierop kan ook niet worden vooruitgelopen. Wel zal worden gekeken welke minder Wet- en Besluitspecifieke onderdelen kunnen worden overgenomen.

Wel moet in dat kader nog worden opgemerkt dat na de statuswijziging naar Lokaal Spoor de provincie bevoegd gezag wordt en in het kader van het overdragen van de beheerstaak aan de gemeente voorwaarden kan opleggen die moeten borgen dat gebruik, onderhoud en instandhouding van dat lokaal spoor gegarandeerd zijn. Indien daartoe aanvullende planologisch relevante maatregelen nodig zijn, zal daarvoor een partiële herziening van het bestemmingsplan plaatsvinden.

4. Ten aanzien van artikel 5.1. onder h, i en j van de regels wordt gevraagd of hiermee de primaire railverkeersfunctie van het talud niet tekort wordt gedaan.

Antwoord:

De bestemming is in eerste instantie gericht op railverkeer. Op specifieke plekken is aanvullend een aanduiding opgenomen omdat de gronden hier tevens een natuurfunctie hebben. De railverkeersfunctie blijft ter plaatse dus gewoon gelden.

5. Ten aanzien van artikel 5.2.3. van regels wordt de vraag gesteld ten opzichte van wat de hoogte wordt gemeten en of het hier om het kunstwerk exclusief of inclusief bovenleidingmasten en seinen gaat.

Antwoord:

In artikel 2 (wijze van meten) is aangegeven dat de bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil. In artikel 1 (begrippen) is vervolgens bepaald dat het peil in dit geval het afgewerkte maaiveld is. Dit betekent dat de hoogte van een kunstwerk wordt gemeten exclusief bovenleidingmasten en seinen.

6. Ingevolge artikel 13 is de bouw antennemasten en zendmasten niet toegestaan. Hoe verhoudt zich dit tot voor tramverkeer benodigde communicatie- of reisinformatiesystemen? Die zullen naar hun aard niet het karakter van een antenne- of zendmast hebben zoals bedoeld in dit artikel. Strikt geïnterpreteerd zijn deze voorzieningen voor de tram hiermee ook uitgesloten. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Antwoord:

Om onduidelijkheid te voorkomen is voor de betreffende voorzieningen een uitzondering opgenomen in het betreffende artikel.

7. In artikel 15.4 onder b van de regels is aangegeven 'mits de belangen vanuit railverkeer niet in het gedrang komen'. Dat is te beperkt geformuleerd. Gevraagd wordt om deze tekst te vervangen door de volgende: 'mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen lokale spoorweg; vooraf dient de beheerder van de lokale spoorweg hiermee in te stemmen.

Antwoord:

Het voorstel wordt overgenomen, behoudens voor zover wordt verwezen naar 'lokale' spoorweg en voor zover de regeling afhankelijk wordt gesteld van instemming van de beheerder. Het woord 'lokale' wordt niet overgenomen. Het afhankelijk stellen van instemming van de beheerder is in strijd met de jurisprudentie. Het horen van de beheerder blijft op dit onderdeel gehandhaafd.

8. Gevraagd wordt om in paragraaf 2.2.3 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan tevens het Programma van Eisen Concessie Openbaar Vervoer Limburg dec. 2016-dec. 2031 en de Mobiliteitsaanpak (in ontwerp) te noemen.

Antwoord:

Het programma van Eisen Concessie Openbaar Vervoer Limburg ziet niet toe op de tram en heeft daarmee geen meerwaarde voor de toelichting. De Mobiliteitsaanpak heeft ook nog geen status en zal daarom niet worden meegenomen.

9. In paragraaf 4.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat vermeld dat de tramverbinding in 2021 operationeel dient te zijn. Dat is op grond van de vigerende integrale planning niet haalbaar.

Antwoord:

Het is correct dat de planning inzake de realisatie van de tramlijn inmiddels in tijd is doorgeschoven. De toelichting behorende bij het bestemmingsplan, de aanvulling op het M.E.R. en alle bijbehorende onderzoeken zullen hierop worden aangepast.

10. Ten aanzien van paragraaf 5.5. van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan worden aanvullende opmerkingen gemaakt op het punt van verkeersveiligheid, hulpdiensten en veiligheid van het tramsysteem.

Antwoord:

De opmerkingen zullen worden meegenomen.

11. Ten aanzien van paragraaf 5.10 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt opgemerkt dat de tram als risicobron inderdaad geen extern -veiligheidsaspect is, maar wel een Wet lokaal spoor aspect (traminfrastructuur dient zodanig ontwerpen en gebouwd te zijn dat deze geschikt is voor het gebruik dat er van wordt gemaakt). Verder wordt opgemerkt om de aanbeveling 'een stevig hek' te plaatsen moet worden geschrapt omdat dit een weinig doeltreffende maatregel is.

Antwoord:

De opmerkingen zullen worden meegenomen.

12. Met betrekking tot de verbeelding wordt aangegeven dat ter hoogte van de spoorbrug Brusselweg ook een opgang van hulpdiensten voorzien is, terwijl dit niet uit de verbeelding blijkt. Op andere plekken zijn deze voorzieningen ook in beeld gebracht op de verbeelding.

Antwoord:

Ter plaatse van de Brusselseweg is de opgang al mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan en hoeft dus niet in dit bestemmingsplan te worden geregeld. Op de plekken waar opgangen/onderdoorgangen wel in het bestemmingsplan TMH zijn meegenomen, kunnen deze niet gerealiseerd worden op basis van het vigerende bestemmingsplan.

13. Op de verbeelding is het tracé van de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug niet aangeduid. Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan is dit echter wel het actuele tracé.

Antwoord:

Op de verbeelding zal op deze locatie de aanduiding 'brug' worden toegevoegd. Voor zover de opmerking bedoeld is om te vragen of de loop van de brug zelf kan worden ingetekend, wordt opgemerkt dat dit een onderdeel is van de ondergrond. In de meest recente ondergronden is de brug nog niet ingetekend.

Reactie 8. Rijkswaterstaat

1. Aangegeven wordt dat een heel klein deel van het bestemmingsplan samenvalt met het stroomvoerend regime, waarbij de vraag wordt gesteld of hier ontwikkelingen zijn voorzien en zo ja, dat dan Rijkswaterstaat tijdig moet worden betrokken.

Antwoord:

Er is inderdaad een heel klein strookje grond dat samenvalt met het 'stroomvoerend regime' vanwege de Maas. Hier zijn geen ontwikkelingen voorzien. Voor de duidelijkheid is besloten het plangebied op dit punt aan te passen en het betreffende strookje grond buiten het plangebied te houden.

Reactie 9. Veiligheidsregio Zuid Limburg / Brandweer

1. Geadviseerd wordt om bij de aanleg van het tramtracé rekening te houden met de ligging van de hogedrukaardgastransportleidingen en bij het gebruik van de tram met de scenario's die mogelijk invloed kunnen hebben op de tram. Om de effecten van deze scenario's te beperken, worden de volgende maatregelen geadviseerd:
 - a. Tram uitvoeren met voorzieningen om binnendringen van toxische gassen te voorkomen of uit te stellen. Hieronder wordt verstaan de tram uit te voeren met ventilatie beperkende maatregelen (uitschakelbare ventilatie die centraal kan worden aangestuurd en automatisch sluitende ramen en deuren).
 - b. Tramhalte aan de Boschstraat (tegenover het Eiffelgebouw) minimaal een 25-tal meters naar het zuiden verplaatsen ten opzicht van de gasleiding ter hoogte van de Fransensingel.
 - c. Bij aanleg tramtracé (graafwerkzaamheden) rekening houden met de ligging van de hogedrukaardgastransportleiding.
 - d. Risicocommunicatie richting tramchauffeurs om het risicobewustzijn te vergroten met het oog op een toxisch scenario (sluiten van ramen en deuren en ventilatie-inrichting tram).
 - e. Bereikbaarheid buitentracé uitvoeren met de afgesproken bereikbaarheidsfaciliteiten.
 - f. In overleg met de brandweer invulling geven aan het gebrek aan bluswatervoorzieningen.

Antwoord:

Ten aanzien van het advies onder a en d wordt opgemerkt dat dit zal worden meegegeven aan de exploitant van de tram, De Lijn.

Met betrekking tot het advies onder b wordt opgemerkt dat de meest noordelijke punt van tussenhalte voor de tram op circa 70 meter van de Fransensingel is gelegen. Dit is ruim voldoende in het kader van externe veiligheid. In andere steden zijn vele voorbeelden van veel kortere afstanden, zelfs minder dan 10 meter, een willekeurig voorbeeld in Amsterdam-Oost (halte Lijn 9, kruising van Middenweg en Kruislaan).

Terzijde wordt nog opgemerkt dat een verplaatsing van de tussenhalte van de tram in zuidelijke richting verkeerstechnisch niet tot de mogelijkheden behoort.

Ten aanzien van het adviespunt onder c wordt opgemerkt dat de hogedruk aardgasleiding in het vigerende en in het nieuwe bestemmingsplan wordt beschermd via een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden.

Indien op de betreffende locatie werkzaamheden worden uitgevoerd die impact kunnen hebben op de hogedruk aardgasleiding dan dient hier een omgevingsvergunning voor te worden aangevraagd. De betreffende leidingbeheerder wordt in dat geval gehoord. Op deze wijze is deze leiding afdoende planologisch beschermd.

Met betrekking tot de adviespunten onder e en f wordt opgemerkt dat hieraan zal worden voldaan.

Reactie 10. Waterschap Limburg

1. De gemaakte opmerkingen zijn overgenomen, zodat er geen reactie meer wordt ingediend.

Antwoord:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Memo



Tram Maastricht • Hasselt

Kenmerk	TMH4.1 089, versie 0.4
Datum	7 augustus 2017
Betreft	Reacties instanties vooroverleg Bestemmingsplan



ENEXIS

Van: Wolters, Niels [<mailto:Niels.Wolters@enexis.nl>]

Verzonden: vrijdag 28 juli 2017 13:09

Aan: Post Gemeente Maastricht

Onderwerp: 2017.24750/reactie voorontwerpbestemmingsplan BP-Tram Maastricht-Hasselt tav dhr. Jans

Geachte heer Jans,

Uw verzoek is uiteindelijk bij mij terecht gekomen daar onze collega dhr. Handels sinds 2 jaar van zijn pensioen geniet. Ik ben nog niet in staat geweest de documenten geheel te bestuderen.

Wel kan ik u aangeven dat Enexis diverse grootschalige en complexe verleggingswerkzaamheden heeft binnen het plangebied ten gevolgen van de aanleg.

Hier gaan wij graag over in gesprek zodra de randvoorwaarden vanuit de spoorbeheerder bekend zijn.

Verder ontvangen wij graag tijdig een definitief ontwerp met beschikbare verleggingstracés en een definitief ontwerp van het openbaarverlichtingsplan.

Hiermee kan Enexis aan de slag om haar plannen t.a.v. verleggingen op te stellen.

Als laatste zijn er artikelen voor Gas, Water en riool opgenomen.

Elektra (transport bundels), welke in het gebied aanwezig zijn, wordt niet benoemd.

Graag zien wij de gevraagde gegevens tegemoet om de voorbereiding te kunnen opstarten.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

Niels Wolters
Engineer

ENEXIS B.V. Engineering & Aanleg Maastricht / Willem Alexanderweg 80 / 6222 NC Maastricht / Postbus 856 / 5201 AW 's-Hertogenbosch
/ M +31 (0)6 11 95 17 46 / niels.wolters@enexis.nl
www.enexis.nl



GASUNIE

Van: Cozijne van der A. [<mailto:A.van.der.Cozijne@gasunie.nl>]

Verzonden: vrijdag 14 juli 2017 9:31

Aan: Akkermans, Connie

Onderwerp: RE: vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan en aanvullend MER 'Tram Maastricht-Hasselt'.

Geachte mevrouw Akkermans,

Hartelijk dank voor de toezending van het bovengenoemde plan.

Het plan geeft voor mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Indien u het plan ongewijzigd in procedure in brengt, voor wat betreft onze belangen, dan zien ik geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.

Ik wens u veel succes met het vervolg van de procedure.

Met vriendelijke groet

Tonny van der Cozijne

Adviseur Omgevingsmanagement Juridische zaken

E: A.van.der.Cozijne@gasunie.nl

M: +31 6 4309 9082

I: www.gasunie.nl

N.V. Nederlandse Gasunie

Omgevingsmanagement Oost

Postbus 19

9700 MA Groningen

Concourslaan 17



Denk alstublieft aan het milieu voordat u deze e-mail print.



GEMEENTE LANAKEN

Van: Patricia Kusters [<mailto:Patricia.Kusters@lanaken.be>]

Verzonden: dinsdag 25 juli 2017 11:15

Aan: Post Gemeente Maastricht

CC: Akkermans, Connie; William Vandeynenbreugel; Daniëlle Starren; Sofie Martens

Onderwerp: Vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan/aanvullend MER "Tram Maastricht-Hasselt"

Tav de heer K. Jans, Ruimte

Geachte

Wij hebben uw verzoek om reactie omtrent bovenstaande onderwerp ontvangen.

We delen u mee dat er geen opmerkingen namens ons zijn en wensen u veel succes met de verdere procedure.

Met vriendelijke groet,

Patricia Kusters
Ruimtelijk planner



Gemeente Lanaken

Gemeenteplein 4, 3620 Lanaken

T 089 73 07 69

info@lanaken.be , www.lanaken.be



PRORAIL

Van: marc.heinen@prorail.nl [mailto:marc.heinen@prorail.nl]

Verzonden: maandag 24 juli 2017 9:58

Aan: Post Gemeente Maastricht

Onderwerp: 2017.24190/T.a.v. de heer K. Jans, Ruimte - Maastricht; Tram Maastricht-Hasselt

Geacht heer Jans,

Dank voor het aan ProRail doen toekomen van het voorontwerpbestemmingsplan en het aanvullend Milieu Effect Rapport "Tram Maastricht – Hasselt".

Ik kan u mededelen dat ProRail in dit stadium van de procedure nog geen opmerkingen heeft.
Wel behouden wij ons het recht voor om in een volgende fase alsnog opmerkingen/zienswijzen in te dienen.

Met vriendelijke groet,

Marc Heinen

Medewerker Ondersteuning | Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed | ProRail

088 231 1436 | 06 1926 8907 | www.prorail.nl Tulpenburgh 1.08, Moreelsepark 2, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht



PROVINCIE LIMBURG (B)



p r o v i n c i e Limburg

Directie Omgeving

De heer Koos Jans, Ruimte
Gemeente Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

Gem

Ruimtelijke Planning en Beleid

Reg nr 2017-24850

Reg nr 2017-24850

Betreft: vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan en aanvullend MER 'Tram Maastricht-Hasselt'

Op datum van 5 juli 2017 ontvingen we per brief uw verzoek tot het uitbrengen van een advies over het voorontwerpbestemmingsplan en het aanvullend MER in het kader van overleg volgens art. 3.1.1. van het Besluit Ruimtelijke Ordening.

Het bestemmingsplan "Tram Maastricht-Hasselt" bestemt een deel van de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht, ook wel lijn 1 van het Spartacusplan genoemd.

Het voorliggend plangebied situeert zich enkel op het grondgebied van de gemeente Maastricht, bijgevolg zijn er geen provinciale belangen die rechtstreeks binnen de plangrenzen aan de orde zijn.

Omwille van het belang van de realisatie van het Spartacusplan als geheel en lijn 1, met name de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht als onderdeel hiervan, willen we wel wijzen op ons provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (<http://www.limburg.be/rspl>).

Hoewel de volledige implementatie van het Spartacusplan niet mogelijk is binnen de planperiode tot 2012, wilde de provincie de uitwerking van dit plan helpen waarmaken door de elementen ervan reeds in haar ruimtelijk beleid te integreren. Hiertoe werd bij de actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL) in 2013 het hoofdstuk betreffende de openbaar vervoersstructuur afgestemd op het Spartacusplan van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Met achting

Namens de deputatie

Renata Camps
provinciegriffier

Inge Moors
gedeputeerde

Contactpersoon: Martine Baptist
Telefoonnummer: 011 23 83 56
Kenmerk: 124.03.10/S2017N093267
Dossier: 2017N024392
Bijlage: /

Correspondentieadres Provincie Limburg, Universiteitslaan 1, B-3500 Hasselt

Telefoon 011 23 83 05 Fax 011 24 92 35

roplangroep@limburg.be www.limburg.be

Bij antwoord kenmerk, dossier en datum vermelden



PROVINCIE LIMBURG (NL)

Van: Jaspars, Richard [<mailto:rvmh.jaspars@prvlimburg.nl>]

Verzonden: dinsdag 25 juli 2017 14:31

Aan: Post Gemeente Maastricht

CC: Jans, Koos; Dieteren, Loek

Onderwerp: Bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand treft u, in het kader van het vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro, de reactie aan van de provincie Limburg op het voorontwerpbestemmingsplan "Tram Maastricht-Hasselt".

Met vriendelijke groet,

R.V.M.H. (Richard) Jaspars | [rayonplanoloog](#)

Provincie Limburg | Cluster Ruimte

T +31 (0)43 389 73 93 | M +31 (0)6 46 26 57 85

E rvmh.jaspars@prvlimburg.nl

Gemeente Maastricht
College van burgemeester en wethouders
t.a.v. de heer K. Jans
Postbus1992
6201 BZ MAASTRICHT

Cluster	RMT	Behandeld	R.V.M.H. Jaspars
E-mail	rvmh.jaspars@prvlimburg.nl	Telefoon	+31 43 389 73 93
Ons kenmerk	<00000>	Uw kenmerk	2017 / 19670
Vpl.nummer		Maastricht	25 juli 2017
Bijlage(n)		Verzonden	25 JULI 2017

Onderwerp

Artikel 3.1.1 Bro

Vooroverleg bestemmingsplan "Tram Maastricht-Hasselt", hierna te noemen het plan.

Geacht College,

Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen.

De beoordeling van het plan geeft aanleiding tot het maken van opmerkingen. Indien u in het plan onderstaande opmerkingen adequaat verwerkt, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen. De opmerkingen betreffen de volgende aspecten:

Onderdeel Geluid

Paragraaf 3.4.4

Met de inzichten van vandaag zal de spoorlijn Maastricht – Lanaken worden onttrokken aan de HoofdspoorwegInfrastructuur. Daarna wordt de spoorlijn aangewezen als lokaal spoor in de zin van de Wet lokaal spoor. Dit is een andere juridische route dan oorspronkelijk voorzien (van status hoofdspoor naar status lokaal spoor). Wat betekent de onttrekking aan de HSWI voor de geluidseisen en – berekeningen en het proces om te komen tot ophoging van het Geluidsproductieplafond? Zijn berekeningen en proces onverkort van toepassing?

Paragraaf 3.4.4. pagina 25, onderdeel 'stalen spoorbruggen'

'De brug over de Zuid-Willemsvaart wordt vervangen door een betonnen brug'. Naar mijn weten geldt dat de (nog niet bestaande) trambrug naast de Bosscherweg (vanaf het kruispunt met de Fransensingel tot

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

aan de spoorwegovergang Bosscherweg) in beton wordt uitgevoerd. De bestaande (diagonaal gelegen) stalen spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart blijft als stalen brug gehandhaafd.

Onderdeel Regels

Artikel 5:

5.1: toetsen op / in overeenstemming brengen met 'artikel 2 Besluit lokaal spoor, elementen die tot de lokale spoorinfrastructuur behoren'. Binnen de bestemming railverkeer moet realisatie van deze elementen, voor zo ver aanwezig en benodigd, mogelijk zijn.

5.1: de onder h, i en j genoemde onderdelen begrijp ik vanuit een flora- en faunacontext. Echter, artikel 2 Besluit lokaal spoor geeft aan dat het talud bij de lokale spoorweginfrastructuur hoort.

Dienovereenkomstig is een bestemming 'railverkeer' op zijn plaats. Ter overweging: wellicht is het denkbaar dat er naast de reguliere bestemming railverkeer een bijzondere bestemming railverkeer wordt gecreëerd, namelijk 'railverkeer tevens ecologische zone'.

5.2.3. d: hoogte ten opzichte van wat? En is dat sec het kunstwerk exclusief bovenleidingmasten en seinen (a + d, 10 meter + 10 meter) of inclusief bovenleidingmasten en seinen (10 meter totaal)? Dit laatste lijkt bouwtechnisch niet mogelijk. Graag de eerste interpretatie hier toevoegen.

5.3: toevoegen: B&W kunnen ook nadere eisen stellen vanuit hun (beoogde) beheerdersrol voor de lokale spoorweg in de zin van de Wet lokaal spoor. Het betreft eisen ten aanzien van het beheer, het onderhoud, de instandhouding, het gebruik, het betrouwbaar functioneren en de veiligheid van de lokale spoorweg.

Artikel 6

6.3: toevoegen: B&W kunnen ook nadere eisen stellen vanuit hun (beoogde) beheerdersrol voor de lokale spoorweg in de zin van de Wet lokaal spoor. Het betreft eisen ten aanzien van het beheer, het onderhoud, de instandhouding, het gebruik, het betrouwbaar functioneren en de veiligheid van de lokale spoorweg.

6.4.1: interne verwijzing in artikel is niet correct, vermoedelijk was in oorspronkelijke tekst sprake van a t/m d.

6.4.2: verwijzing naar 6.1 j is niet correct, moet zijn 6.1 e.

Artikel 7

7.4.3: toevoegen aan toelaatbaarheid (ten aanzien van 7.2, 7.3 en 7.1.4):

1. bouwwerken geen gebouw zijnde en/of voorzieningen die nodig zijn voor het beheer, het onderhoud, de instandhouding, het gebruik en de veiligheid van de lokale spoorweg. Toestemming van de beheerder van de leiding voor daadwerkelijke bouw van bouwwerken of voorzieningen lokaal spoor benodigd;

2. werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg die door of namens de beheerder van de lokale spoorweg worden uitgevoerd ten behoeve van het beheer, het onderhoud, de instandhouding, het gebruik en de veiligheid van de lokale spoorweg;
3. werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg die op grond van artikel 12 Wet lokaal spoor vergunningplichtig zijn en waarvoor de beheerder van de lokale spoorweg vergunning verleent of heeft verleend.

7.4.3: daar waar een omgevingsvergunning in het domein van een gasleiding ook de lokale spoorinfrastructuur raakt of mogelijk schaadt, dient ook de beheerder van de lokale spoorweg ten minste toestemming en in voorkomende gevallen vergunning te verlenen voor het uitvoeren van werkzaamheden.

7.4.3 Vergunningplicht Wet lokaal spoor geldt binnen een nader vast te stellen omgrenzingsprofiel, dus ook in het geval de beheerder van de gasleiding werkzaamheden binnen dit profiel op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg wenst uit te voeren.

Artikel 7 t/m 9

- Hier graag toevoegen dat B&W nadere eisen of regels kunnen stellen aan de bouw alsmede het beheer en onderhoud van leidingen en riool op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg.
- 7.2, 8.2 en 9.2: ik kan niet op voorhand voorzien of de hier aangegeven voorwaarde strijdigheid oplevert met het ontwerp van de tram en –belangrijker- met regels uit Wet, Besluit of Regeling lokaal spoor. Een toets hier op lijkt me wenselijk.

Artikel 8 t/m 11

Opmerkingen met betrekking tot artikel 7 gelden ook voor de artikelen 8, 9, 10 en 11 (en hun respectievelijke beheerders), met dien verstande dat deze opmerkingen in artikel 10 alleen de groenvoorziening betreffen. Daar waar de groenvoorziening hinderend of belemmerend werkt voor:

1. veilig en doelmatig gebruik van de traminfrastructuur en/ of
2. het in goede staat houden, betrouwbaar functioneren en beschikbaar zijn van de traminfrastructuur, prevaleert de wettelijke zorg voor de traminfrastructuur.

Artikel 13

13.2: bouw antennemasten en zendmasten niet toegestaan. Hoe verhoudt zich dit tot voor tramverkeer benodigde communicatie- of reisinformatiesystemen? Die zullen naar hun aard niet het karakter van een antenne- of zendmast hebben zoals bedoeld in dit artikel. Strikt geïnterpreteerd zijn deze voorzieningen voor de tram hiermee ook uitgesloten. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Artikel 15

15.4b: 'mits de belangen vanuit railverkeer niet in het gedrang komen'. Dat is te beperkt geformuleerd. 'mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen lokale spoorweg; vooraf dient de beheerder van de lokale spoorweg hiermee in te stemmen.

(Artikel 5 Wet lokaal spoor (geldt bij aanleg maar overeenkomstig artikel 20 WLS ook bij het beheer van de lokale spoorweg) geeft het kader.)

15.4c (nieuw):

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:

1. Verbod

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- het aanbrengen van hoogopgaande beplantingen en/of bomen;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ophoging;
- het permanent opslaan van goederen.

Het is tevens verboden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen zonder daartoe verleende vergunning van gedeputeerde staten dan wel in geval van overdracht van de bevoegdheid tot vergunningverlening aan het college van B&W van de gemeente Maastricht, een vergunning van burgemeester en wethouders.

2. Uitzondering

Het in artikel 15.5, onder a sub 1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- het normale onderhoud betreffen en/of
- voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
- op het tijdstip van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn, dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagd vergunning of anderszins mogen worden uitgevoerd.

3. Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in artikel 15.4, onder a sub 1 zijn slechts toelaatbaar, indien door die werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan, hetzij direct, hetzij indirect, te verwachte gevolgen geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen lokale spoorweg; vooraf dient de beheerder van de lokale spoorweg hier vergunning voor te verlenen.

Artikel 16

Sub b: toevoegen 'mits dit niet leidt tot een aanmerkelijke wijziging in de zin van de Wet lokaal spoor'.

Artikel 19

Graag overleg over voorrangregels dubbelbestemmingen: railverkeer / verkeer over lokale spoorweg dient hier een positie in te krijgen waarmee

1. veilig en doelmatig gebruik van de traminfrastructuur en/ of
2. het in goede staat houden, betrouwbaar functioneren en beschikbaar zijn van de traminfrastructuur is geborgd.

Onderdeel Toelichting

Paragraaf 2.2.3

Naast PVVP tevens noemen:

- Programma van Eisen Concessie Openbaar Vervoer Limburg dec.2016-dec.2031
- Mobiliteitsaanpak (in ontwerp)

Paragraaf 4.2

Randvoorwaarden: 'de tramverbinding dient in 2021 operationeel te zijn'. Dat is op grond van de vigerende integrale planning niet haalbaar.

Paragraaf 5.5

Verkeersveiligheid: in het Integraal Veiligheidsplan TMH is opgenomen dat het ontwerp van TMH moet voldoen aan de uitgangspunten van duurzaam veilig en dat ten aanzien van het tramverkeer het stand still beginsel geldt.

Hulpdiensten: in het Integraal Veiligheidsplan TMH is opgenomen dat het niveau van hulpverlening po en bij het tramtracé niet nadelig mag worden beïnvloed door TMH.

Veiligheid van het tramsysteem is (onder andere) onderwerp van de Systeem Risico-Inventarisatie en wordt aangetoond met behulp van een safetycase.

Paragraaf 5.10

Overig: 'tram als risicobron voor omgeving' is geen extern-veiligheidsaspect, maar een Wet lokaal spoor-aspect (traminfrastructuur dient zodanig ontworpen en gebouwd te zijn dat deze geschikt is voor het gebruik dat er van wordt gemaakt). De aanbeveling ('een stevig hek') zeker weglaten. Bij een voertuig met een massa van een tram is dat niet eens een weinig doeltreffende maatregel, maar in het geheel geen maatregel.

Onderdeel Verbeelding

Naar mijn mening is ter hoogte van de spoorbrug Brusselseweg ook een opgang voor hulpdiensten en werkverkeer gepland. Daar waar deze opgangen in de verbeelding ter hoogte van de onderdoorgangen Sillebergweg en Fort Willemweg wel zijn aangeduid, lijkt deze bij de Brusselseweg te ontbreken.

Het tracé van de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug is op de verbeelding niet aangeduid. Ten tijde van vaststellen van dit bestemmingsplan is dit echter wel het actuele tracé.

C.B.H.P. Deben-Erens
wnd. clustermanager Ruimte



RIJKSWATERSTAAT

Van: Rooij, Wesley van (ZN) [<mailto:wesley.van.rooij@rws.nl>]

Verzonden: donderdag 6 juli 2017 13:29

Aan: Post Gemeente Maastricht

CC: ZN FB roplannenzuidnederland; Hennen-Meijer, Gusta (ZN); Lieben, Ger (ZN)

Onderwerp: 2017.21678/Vooroverlegreactie voorontwerpbestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt (t.a.v. de heer K. Jans, Ruimte)

Geachte heer Jans,

In het kader van het vooroverleg heb ik van u het voorontwerpbestemmingsplan en de aanvulling MER voor de Tram Maastricht-Hasselt ontvangen. Ik heb de stukken beoordeeld op de beheerdersaspecten, zoals deze door Rijkswaterstaat Zuid-Nederland worden behartigd.

Een zeer klein deel van het plangebied is, cf. de kaarten behorende bij de Beleidsregels grote rivieren, gelegen in het stroomvoerend regime. Het is momenteel nog niet duidelijk of in dat deel van het plangebied ontwikkelingen zijn voorzien. Mocht dit toch het geval zijn, dan verzoek ik u Rijkswaterstaat, als rivierbeheerder en vergunningverlener Waterwet, tijdig te betrekken. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer G. Lieben, intaker vergunningverlening (bereikbaar via: ger.lieben@rws.nl of 06-51365996). Ik verzoek u de uitkomsten hiervan, voor zover ruimtelijk relevant, te verwerken in dit bestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,

Drs. W.M.H. (Wesley) van Rooij

Adviseur Ruimtelijke Ordening

.....

Afdeling Netwerkontwikkeling en Visie (NOV)

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

M 06 54 90 17 46

wesley.van.rooij@rws.nl

VEILIGHEIDSREGIO / BRANDWEER

Van: Ponjé, Maarten (BRWZL) [<mailto:m.ponje@brwzl.nl>]

Verzonden: donderdag 27 juli 2017 14:02

Aan: Akkermans, Connie

Onderwerp: RE: Vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan/aanvullend MER "Tram Maastricht-Hasselt"

Geachte mevrouw Akkermans, beste Connie,

Bijgevoegd reeds per mail het conceptadvies. Het origineel zal met de post gestuurd worden.

Met vriendelijke groet,

Maarten Ponjé

ir. M.M.W. Ponjé

Adviseur Pro-actie

Brandweer Zuid - Limburg

T. 088-4507119

M. 06-50203421

Gemeente Maastricht
t.a.v. mevr. Akkermans
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Holstraat 35
6269 AW Margraten
Postbus 35
6269 ZG Margraten
Telefoon (088) 450 74 50
Fax (088) 450 74 51
info@brwzl.nl
www.brwzl.nl

Datum	27 juli 2017	Telefoon	088-4507119	Bijlage-
Onze referentie	2017.1081.0021	Fax		
Uw referentie		Behandeld door	Dhr. M. Ponjé	
Uw mail van	29 juni 2017	Onderwerp	Advies bestemmingsplan "Tram Maastricht-Hasselt"	

Geachte mevrouw Akkermans,

Op 29 juni 2017 is het verzoek binnengekomen te adviseren in het kader van het bestemmingsplan "Tram Maastricht-Hasselt". Onderstaand vindt u het advies dat gebaseerd is op de volgende stukken: Regels, toelichting en verbeelding voorontwerpbestemmingsplan "Tram Maastricht-Hasselt" met diverse bijlagen.

Advies

Om de effecten van mogelijke incidenten (qua externe veiligheid) zoveel mogelijk te beperken, adviseren wij u de onder "beheersmaatregelen" genoemde maatregelen te treffen of middels de planregels mogelijk te maken.

Voor de brandweer relevante veranderingen

Zoals in de stukken is aangegeven, brengt de toekomstige aanwezigheid van traminfrastructuur en voertuigen geen wijziging in het plaatsgebonden risico en groepsrisico met zich mee. Wel kunnen gebruikers betrokken raken bij incidenten met gevaarlijke stoffen.

Risicobronnen in het gebied of van invloed op het gebied

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water (Maas), wegen (nieuwe Noorderbrug) en door buisleidingen.

Inventariseren scenario's

Als gevolg van het vervoeren van gevaarlijke stoffen over het water, de weg en door buisleidingen kunnen meerdere scenario's plaatsvinden. De scenario's met invloed op het trajectgebied van de tram zijn een giftige wolk (incident op spoor, water of weg), een koude BLEVE (water of weg) en een fakkelbrand (buisleiding).

BRANDWEER

Algemene opmerkingen

In de toelichting is vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg meegenomen. Hierbij wordt echter niet ingegaan op het verleggen van de Noorderbrug en de consequenties daarvan voor dit vervoer en voor het tramtracé.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen. Mensen zijn vaak niet op de hoogte van de mogelijke gevaren betreffende externe veiligheid. Door risico-communicatie richting de trammaatschappij kunnen trambestuurders hiervan op de hoogte worden gebracht.

Een koude BLEVE is zo snel dat van zelfredzaamheid nauwelijks sprake is. Wel kan gevlucht worden voor de ontstane effecten met name de branden die bij een koude BLEVE optreden.

Zelfredzaamheid bij een toxisch scenario is alleen mogelijk indien er tijdige alarmering plaatsvindt of door het zien van een gekleurde wolk, het ruiken van een vreemde geur of het voelen van een prikkelende neus of mond. Hierbij moet de trambestuurder snel de mogelijkheid hebben om het binnendringen van toxische gassen te voorkomen of uit te stellen. Hieronder wordt verstaan de tram uit te voeren met ventilatie beperkende maatregelen (uitschakelbare ventilatie die centraal kan worden aangestuurd en waarmee automatisch de ramen en deuren van de tram gesloten kunnen worden). Zonder het treffen van deze maatregelen zal de concentratie van de vrijgekomen stoffen in de tram, na verloop van tijd, zodanig oplopen dat er meer slachtoffers vallen.

Bij een fakkelbrand is men aangewezen op het zo snel mogelijk schuilen of vluchten uit het zicht van de fakkel onder dekking van constructies. Het tramtraject loopt deels gedeeltelijk met de gasleiding mee en op een andere locatie kruist het tracé een gasleiding. Alleen indien een gasleidingincident op grotere afstand plaatsvindt (1% letaliteit 100 meter) of het incident vindt plaats nadat de tram is gepasseerd (tram kan snel doorrijden) is sprake van zelfredzaamheid.

Bestrijdbaarheid

Afhankelijk van de geschetste scenario's kunnen de effecten van (een) incident(en) met risicovolle activiteiten worden beperkt. Door het beschouwen van de bestrijdbaarheid wordt inzicht gegeven in de mogelijkheden van een operationele inzet en de noodzakelijkheid daarvan. Om snel te kunnen optreden dient de brandweer snel gealarmeerd te worden en op te komen. Verder dient het gebied bereikbaar te zijn over 2 verschillende routes vanuit twee tegengestelde windstreken, is er voldoende water nodig en een dekkend systeem om aanwezig in het effectgebied te waarschuwen. Bij de alarmering is de brandweer afhankelijk van anderen. Opkomst en een dekkend systeem zijn aanwezig. Voor het binnenstedelijk tracé is de bereikbaarheid op orde, echter voor het buitenstedelijk tracé niet.

BRANDWEER

Bereikbaarheid

Om het buitenstedelijke tracé bereikbaar te maken, dienen er op meerdere locaties toegangen voor de hulpdiensten aanwezig te zijn. In vooroverleg over ontwerpvoorwaarden zijn de in onderstaande tabel 1 opgenomen locatie aangewezen als toegangen tot de baan. Naast bereikbaarheid is de aanwezigheid van voldoende bluswater van belang. Langs het buitentracé is slechts op 1 locatie een brandkraan aanwezig binnen 40 meter. Om een sneller inzet uit te kunnen voeren zijn bluswatervoorzieningen nodig ter hoogte van de bereikbaarheidslocaties.

13. Op het buitenstedelijk tracé dienen op de volgende plaatsen toegangen tot de baan aanwezig te zijn:				
km	Zijde	Bereikbaar vanaf	Te realiseren faciliteiten	Opmerkingen
37.75	n.v.t.	Boscherweg	—	natuurlijke toegang vanaf overweg
38.1	west	Fort Willenweg / Industrieweg	Verharding van pad naar toegangshek (grasstenen of honingraatmatten)	bestaande toegang
38.5	west	Industrieweg	Taludtrapje, toegangshek	nieuwe toegang
38.9	west	Industrieweg	Taludtrapje, toegangshek	nieuwe toegang
39.25	oost	Sillebergweg	Verharding van pad naar toegangshek (grasstenen of honingraatmatten)	bestaande toegang
39.95	west	Brusselseweg	Taludtrapje	bestaande toegang
40.2	oost	Kantoorweg	Hoge taludtrap aan noordzijde tunnel, toegangshek	nieuwe toegang

Tabel 1: Invullingsvoorwaarden bereikbaarheid voor de hulpdiensten

Beheersmaatregelen

Geadviseerd wordt bij de aanleg van het tramtracé rekening te houden met de ligging van de hogedrukaardgastransportleidingen en bij het gebruik van de tram met de scenario's die mogelijk invloed kunnen hebben op de tram. Om de effecten van deze scenario's te beperken, adviseren wij de volgende maatregelen te treffen:

Effectmaatregelen

- Tram uitvoeren met voorzieningen om binnendringen van toxische gassen te voorkomen of uit te stellen. Hieronder wordt verstaan de tram uit te voeren met ventilatie beperkende maatregelen (uitschakelbare ventilatie die centraal kan worden aangestuurd en automatisch sluitende ramen en deuren).
- Tramhalte aan de Boschstraat (tegenover het Eiffelgebouw) minimaal een 25-tal meters naar het zuiden verplaatsen t.o.v. de gasleiding ter hoogte van de Fransensingel.
- Bij aanleg tramtracé (graafwerkzaamheden) rekening houden met de ligging van de hogedrukaardgastransportleiding.

Mogelijke maatregelen om de zelfredzaamheid te verhogen t.a.v. een toxische scenario zijn:

- Risicocommunicatie richting tramchauffeurs om risicobewustzijn te vergroten (sluiten van ramen en deuren en ventilatie-inrichting tram).

BRANDWEER

Overige maatregelen:

- Bereikbaarheid buitentracé uitvoeren conform tabel 1.
- In overleg met de brandweer invulling geven aan het gebrek aan bluswatervoorzieningen.

Restrisico

Ondanks dat er maatregelen getroffen kunnen worden, kan een incident niet uitgesloten worden. Het daadwerkelijk optreden van een van de beschreven scenario's, kan leiden tot slachtoffers in de tram, echter ook tot grote aantallen gewonden en doden de tram. Dit soort incidenten zijn voor de hulpdiensten (brandweer, politie en ambulance) per definitie niet bestrijdbaar. Het is aan het bevoegd gezag dit "restrisico" expliciet te accepteren en in het besluit te verantwoorden binnen de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Indien u nog vragen of opmerkingen heeft, kunt u contact opnemen met Maarten Ponjé van Brandweer Zuid-Limburg op telefoonnummer 06-50203421 of per e-mail m.ponje@brwzl.nl.

Hoogachtend,

Commandant Brandweer Zuid-Limburg
Namens deze:

De heer R.J.G. van den Bergh Mba
Teamleider Risicomanagement

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN (18 juli 2017, 11:44 uur)

Beste Guid

Wij komen terug op onderstaand schrijven en hebben gezien het zeer korte tijdsbestek (deze week begon immers - zoals u weet - ons zomerreces) toch getracht het lijvig bundel door te nemen.

We hebben vastgesteld dat diverse punten een nadere toelichting behoeven (van jullie zijde uit) en opmerkingen/aandachtspunten langs onze zijde toch wat kadering nodig hebben.

Zoals eerder aangegeven lijkt het ons aangewezen/ noodzakelijk , met het oog op risico-beheersing en ijk van de vorige raad van state om bi-lateraal hierover overleg te plegen .

Graag had ik u hier over gesproken maar dat is niet gelukt (zie ook mijn ingesproken bericht op uw antwoord-apparaat en mijn mail van donderdag 11.). Ik heb echter wel uw collega's John Kerstjens en Jeff Couvreur hierover gesproken en zij konden zich wel vinden in deze aanpak.

Natuurlijk willen wij hier zo snel als mogelijk over samen komen teneinde de vooropgestelde timing te kunnen handhaven . Ik zal - zoals afgesproken met John Kerstjens - per afzonderlijke mail enkele data-voorstellen te doen.

Voor de goede orde stuur ik deze mail eveneens naar de heer Jans die de formele reacties verzameld.

Met vriendelijke groeten

Sabrina Linders

Contractor

Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

Domeinen & Infrastructuur

Motstraat 20 - 2800 Mechelen

gsm +32(0)479 78 68 45

sabrina.linders.ext@delijn.be



Waterschap Limburg

Van: Lara Savelkoul [<mailto:L.Savelkoul@waterschaplimburg.nl>]

Verzonden: donderdag 3 augustus 2017 16:50

Aan: Post Gemeente Maastricht

Onderwerp: Tram Maastricht-Hasselt

T.a.v. K. Jans

De opmerkingen die wij als Waterschap Limburg hebben gemaakt zijn overgenomen.

Wij zullen geen reactie meer indienen.

Met vriendelijke groet,

Lara Savelkoul
adviseur vergunningen
+31 619000280
waterschaplimburg.nl