



Tramtrein Maastricht–Hasselt

Met één overstap in Antwerpen

Door een ambitieus tramproject van De Lijn ziet Maastricht de verbinding met Vlaanderen aanzienlijk verbeteren. Tussen Maastricht en Hasselt gaat een tramtrein rijden, vanaf 1 januari 2018. De gemeente Maastricht grijpt de aanleg van de tramlijn aan om een deel van de stad opnieuw in te richten.

AUTEUR EDUARD DE JONG

Bijna tien jaar geleden nam de Vlaamse provincie Limburg het initiatief om het openbaar vervoer te verbeteren door de aanleg van drie tramlijnen (het Spartacusplan), waarvan de verbinding tussen Hasselt en Maastricht als eerste wordt aangelegd. De Nederlandse provincie Limburg en de gemeente Maastricht deden vanaf 2007 mee aan het voorbereiden van de plannen. In juni 2008 ondertekenden de Vlaamse en Nederlandse overheden een intentieovereenkomst voor de aanleg van de tramreinverbinding. Vervolgens trokken beide landen hun eigen plan. Vorig jaar december keurde de gemeenteraad van Maastricht het projectbesluit Tram Vlaanderen–Maastricht goed om de tramlijn op het

grondgebied van Maastricht aan te leggen. Voor de aanleg in Nederland is 66,4 miljoen euro beschikbaar, inclusief de herinrichting van de stationsomgeving. De kosten van beheer en instandhouding van het Nederlandse traject zijn 8 ton per jaar. De Lijn betaalt een jaarlijkse gebruiksvergoeding van 4 ton. De provincie Limburg betaalt de andere helft.

Vismarkt

Voorzitter van de Stuurgroep Tram Vlaanderen–Maastricht en PvdA-wethouder van Maastricht is Albert Nuss. “De Vlaamse en Nederlandse partijen hebben elkaar gevonden in het afromen van het verkeer en het verbinden van beide

universiteitssteden met openbaar vervoer. Maastricht is een bloeiende stad die jaarlijks zo'n 20 miljoen bezoekers trekt, waarvan een groot deel uit Vlaams Limburg. Het forensenverkeer over de grens groeit. Vooral het Academisch Ziekenhuis Maastricht en de Universiteit Maastricht trekken veel reizigers. De tramtrein Vlaanderen–Maastricht past in de Euregio-gedachte en sluit aan bij Brainport 2020 om Zuidoost-Nederland koploper te maken in de internationale kenniseconomie. Maastricht is de tweede monumentenstad van Nederland en heeft zich kandidaat gesteld als Culturele Hoofdstad van Europa 2018. Op 6 september valt de beslissing over onze kandidatuur. De bereikbaarheid van

Maastricht per tramtrein is daarvoor cruciaal.” Het Belgische Lanaken gaat een groot P+R-terrein aanleggen, waar automobilisten kunnen parkeren om vervolgens over de stappen op de tram. Enkele minuten later staan ze in het centrum van Maastricht. “Vooral op vrijdag komen de Vlamingen in groten getale naar Maastricht om te winkelen en inkopen te doen op de wekelijkse vismarkt”, zegt Nuss.

“De tramtrein is niet alleen van belang voor Maastricht, maar heeft ook een functie in de Euregio, een gebied met 4 miljoen inwoners met steden als Düsseldorf, Aken, Leuven en Luik. De tramtrein bepaalt de bereikbaarheid en de vestiging van woningen en bedrijven. Antwerpen, dat met het ov vanuit Maastricht nu bijna onbereikbaar is, komt met één overstap in Hasselt een stuk dichterbij te liggen.”

Stadstracé

Voor het tracé van de tramtrein door Maastricht zijn verschillende varianten bekeken. De lijn gaat via de Maasboulevard en het Bassin (op het kaartje tracé A). Nuss: “Vervoertechnisch ligt een traject via de Gubbelstraat, de Markt en de Boschstraat meer voor de hand. Maar dat betekent het opnieuw inrichten van de Markt en het verplaatsen van de vrijdagse vismarkt en het standbeeld van Minckeleers, een icoon van de stad. Verder zouden we een oplossing moeten vinden voor het ruimtegebrek in de nauwe Gubbelstraat. De halte op de Maasboulevard ligt op korte afstand van de Markt en past ook beter bij de nieuwe ov-as in oost-westrichting. Als de

Een tracé langs de markt was te ingewikkeld. Het wordt variant A.



tram in dienst komt gaan ook de bussen in de oost-westrichting rijden, via het Bassin en de Maasboulevard. De tram- en bushalte Maasboulevard wordt een ov-knooppunt en de Markt wordt vrij van obstakels.”

Naast de haltes bij het station en op de Maasboulevard komt er een derde halte binnen de singels; in de Boschstraat-Noord. Nuss: “De oorspronkelijk geplande halte Belvédère buiten de singels gaat niet door. De ontwikkeling van woongebieden blijft achter bij de verwachtingen en de meerwaarde van een halte binnen de singels is groter.”

Het stadstramtraject krijgt overal dubbelspoor. Enkele straten krijgen een volledig nieuwe inrichting: de Maartenslaan, Boschstraat-Noord en de Parallelweg bij het station. Het Stationsplein gaat op de schop voor de stadsbussen en de tramtrein. Bij het station komt ook een fietsenstalling, ‘bij voorkeur ondergronds’.

Hoofdspoorweg

Tussen de Noorderbrug (de stadsrand) en de Nederlands-Belgische grens gebruikt de tramtrein de in 2011 heropende goederenspoorlijn tussen Maastricht en Lanaken. Erg druk is het nog niet op deze lijn. Incidenteel rijdt er een goederentrein. Nuss: “Ik houd het er op dat de ambities van Lanaken met de railterminal nog niet zijn bereikt.”

“De goederenspoorlijn is hoofdspoor, in beheer bij ProRail. We onderzoeken de voordelen van een wijziging in lokaalspoor. Lokaalspoor geeft de gemeente als beheerder meer flexibiliteit bij het beheer, inclusief het stadstraject. Dan zitten we niet vast aan de spelregels van ProRail.” Samen gebruik door goederentrein en tramtrein komt in Nederland niet vaak voor. In beide scenario's wordt een veiligheidsdossier opgesteld dat wordt getoetst door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport. Vanaf de grens tot aan de splitsing bij de Noorderbrug rijdt de tramtrein onder de beveiliging Ertms niveau 1 met een snelheid van 100 kilometer per uur. Binnen de stad rijdt hij op zicht en maximaal 50 kilometer per uur. De raillijn tussen Hasselt en Maastricht krijgt over de volledige lengte een bovenleiding met een spanning van 750 Volt.

Vervoerprognose

Volgens De Lijn reizen jaarlijks 2,7 miljoen passagiers op het traject van de tramtrein. Met de bus reizen nu een half miljoen reizigers per jaar. Naar en van Maastricht verwacht De Lijn



De Maastrichtse wethouder Albert Nuss is voorzitter van de Stuurgroep Tram Vlaanderen-Maastricht.

4200 reizigers per dag, waarvan er 3900 de grens over gaan. De Lijn wordt voor 35 jaar de exploitant, voor eigen rekening en risico. Limburg verleent De Lijn een ontheffing om de verbinding op Nederlands grondgebied te exploiteren. Omdat de verbinding de grens over gaat, is geen concessie nodig.

Kosten en planning

Nuss: “Dit en volgend jaar bereiden we de aanbesteding voor. Eind 2014 nemen we het gunningsbesluit. Voor de aanleg van het stadstraject en de aanpassing van de goederenspoorlijn hebben we 2,5 jaar uitgetrokken, van begin 2015 tot halverwege 2017. In de tweede helft van 2017 wordt er getest. De exploitatie gaat van start op 1 januari 2018. Als Maastricht dan ook nog Culturele Hoofdstad van Europa is, is wat mij betreft het feest compleet.”

Twee maal per uur

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn opent op 1 januari 2018 een internationale railverbinding tussen de universiteitssteden Hasselt en Maastricht. De tramtrein doet over het traject van 35 kilometer 40 minuten, en is daarmee zo'n 30 minuten sneller dan de bus. Exploitant De Lijn gaat rijden met tramtreinen van 40 meter lengte. Bij de aanleg en aanpassing van de haltes wordt rekening gehouden met twee gekoppelde voertuigen met een totale lengte van 80 meter. De frequentie van de tramtrein is tweemaal per uur. 's Avonds en op zondag rijdt de tramtrein eenmaal per uur. De maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de tramtreinverbinding laat een negatieve verhouding zien tussen kosten en baten van 0,4 tot 0,7. In Nederland moet de verhouding minimaal 1,0 zijn wil het Rijk financieel bijdragen.