

Met een Belgische tram van Maastricht naar Vlaanderen

Na afwezigheid van bijna een eeuw keert de tram terug in het straatbeeld van Maastricht. Dat is mogelijk geworden nu de Vlaamse regering geld heeft vrijgemaakt voor de aanleg van een sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. De Belgische trams van De Lijn rijden op hetzelfde spoor als goederentreinen en mengen zich in het stadsverkeer.

GASTAUTEUR RIK LÉBOUILLE (GEMEENTE MAASTRICHT)



De tram rijdt vanaf het stationsplein over de Wilhelminabrug naar de westoever van Maastricht.

De verbindingen tussen de Limburgse provinciehoofdsteden Hasselt en Maastricht zijn op het moment niet optimaal. Noch met de auto, noch met het openbaar vervoer. Een rit met buslijn 20a van De Lijn duurt nu nog 76 minuten. In 2017 brengt de tram de reiziger in minder dan 40 minuten van station naar station. Dat is bijna twee keer zo snel en concurrerend met de reistijd per auto. Door een goede aansluiting op treinknoop Hasselt verkort de tram ook de reistijd tussen Maastricht en Antwerpen.

Het initiatief tot de tramverbinding komt van vervoerbedrijf De Lijn. De Lijn bedacht in 2004 het Spartacusplan dat het openbaar vervoer in Belgisch Limburg sterk moet verbeteren. Het spoornet laat

grote delen van de dunbevolkte provincie nu nog onbediend. Spartacus voorziet in een stelsel van hoogwaardige verbindingen en knooppunten. In de knooppunten komen treinen, sneltrams en bussen uit allerlei richtingen tegelijkertijd bij elkaar, zodat de reiziger kan overstappen op andere lijnen in verschillende richtingen. Het grote aantal directe lijnen nu kent een lage bezetting. In aanvulling op de spoorlijnen van de NMBS biedt Spartacus drie sneltramverbindingen en diverse snelbusdiensten. De eerste lijn die vervoerbedrijf De Lijn gaat realiseren is lijn 1 tussen Hasselt en Maastricht. Gekozen is voor een sneltram omdat die vanwege de relatief krappe bochten en de beperkte voertuigbreedte goed

inpasbaar is in de steden. Daar zal de tram tussen de 10 en 35 kilometer per uur rijden. Buiten de stad rijdt de sneltram op een eigen baan of op treinsporen maximaal 100 kilometer per uur. Het materieel moet De Lijn nog aanbesteden.

Stroomversnelling

Aan Nederlandse zijde is het project in een stroomversnelling geraakt nadat begin 2010 in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer afspraken zijn gemaakt over de financiering van de tram op Nederlands grondgebied. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht hebben zich verbonden aan een budget van 45 miljoen euro. Vervolgens is een projectorganisatie opgezet en zijn afspraken op papier gezet. De Lijn werkt in opdracht van de Vlaamse overheid en gaat de verbinding risicodragend exploiteren. In Nederland zijn de gemeente Maastricht en de provincie Limburg, verenigd in de projectorganisatie Tram Vlaanderen-Maastricht, verantwoordelijk voor de aanleg van het spoor en de haltes. Er is geen overkoepelende projectorganisatie, een stuurgroep coördineert beide deelprojecten. Over de aan het tramsysteem te stellen eisen vindt over een weer overleg plaats. Na de oplevering van het traject op Nederlands grondgebied wordt de gemeente Maastricht verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het tramspoor en de bijbehorende voorzieningen.

Planstudies

Veel energie is gestoken in het analyseren van verschillende tracés door de binnenstad van Maastricht. Op 31 mei van dit jaar koos de gemeenteraad voor een tracé door het centrum van Maastricht via het Bassin en de Maasboulevard naar het Centraal Station. Na een brede verkenning zijn de twee meest kansrijke stadstracés A en C onderzocht op vervoerkundige kwaliteit, ruimtelijke inpassing, verkeersafwikkeling en kosten. Kort gezegd rijdt de



tram in variant A langs de markt en in C over de markt. Bij de beoordeling waren de verschillen tussen de tracés niet groot. De vervoerprestaties bleken vergelijkbaar. Op grond van met name de kosten en de bedrijfszekerheid tijdens evenementen en weekmarkt is gekozen voor tracé A.

In de komende maanden worden twee planstudies uitgewerkt. ProRail onderzoekt of het mogelijk is om de tram te laten rijden over de recent gereactiveerde goederenspoorlijn Maastricht–Lanaken. Een tweede planstudie staat aan de basis van een definitief ontwerp voor het stadstracé. Beide studies moeten eind 2012 gereed zijn. Zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad moeten dan instemmen met een uitvoeringsbesluit. Tot nu toe is de lokale politiek kritisch, maar in meerderheid positief ten aanzien van de tram. Het politieke gesternte is gunstig. Zowel op gemeentelijk, provinciaal als landelijke niveau hebben bestuurders het belang van grensoverschrijdend openbaar vervoer expliciet benoemd in hun bestuursakkoorden respectievelijk regeerakkoord.

Het tracé

Het Nederlandse tracé ligt volledig op het grondgebied van de gemeente Maastricht en bestaat uit ongeveer 5 kilometer spoor en drie haltes: treinstation Maastricht, Centrum en Belvédère. Startend in Maastricht rijdt de tram vanaf het stationsplein via de Sint Maartenslaan en de Wilhelminabrug naar de westoever van de Maas. Op de Maasboulevard ligt halte Centrum, direct bij het winkelcentrum van Maastricht. Vervolgens rijdt de tram via de Bassinbrug en de Boschstraat in noordelijke richting. Bij de Noorderbrug takt de tram aan op een goederenspoor. Tot dit punt wordt een volledig nieuw stadstracé aangelegd. Het grootste deel hiervan is tweesporig en loopt vanaf het treinstation gelijk met de huidige ov-as richting Maastricht West. Dit deel van de ov-as verwerkt nu zo'n 850 lijnbussen per dag. Een tweesporig tracé is nodig vanwege het gebrek aan ruimte. De tram moet meerijden met de auto, fiets en/of stadsbus. Daarnaast biedt een tweesporig tracé meer flexibiliteit in de exploitatie.

Belvédère

Vlak bij het aantakpunt op het goederenspoor is halte Belvédère gepland. De halte komt te liggen in de gelijknamige stadsuitbreiding aan de noordzijde van de binnenstad en ligt op loopafstand van de wijk Boschpoort. Hoewel het aantal woningen en andere vastgoedontwikkelingen in Belvédère naar beneden is bijgesteld, is nog steeds sprake van een grootschalige stadsuitbreiding. De bouw van woningen, cultuur- en onderwijsinstellingen, detailhandel en een

bedrijventerrein op Belvédère begint spoedig. Via een enkelsporig goederentracé vervolgt de tram zijn weg richting Belgische grens. Vanaf de grens legt De Lijn op de bedding van een voormalige spoorlijn een nieuwe trambaan aan. De sneltram bedient in België eerst Lanaken, waar een belangrijk knooppunt ligt met buslijnen naar onder meer Maasmechelen en Maaseik.

Ten westen van de eerstvolgende stop in Munsterbilzen volgt de tram het tracé van de spoorlijn Hasselt–Luik. Vanwege het gebrek aan capaciteit rijdt de tram van Beverst naar Diepenbeek op een eigen baan aan de noordzijde van de spoorlijn. Na halte Diepenbeek takt het tramtracé af richting campus van de Universiteit Hasselt. Na halte Campus rijdt de tram op eigen baan naar Hasselt. In Hasselt komt de tram na de halte Provinciehuis opnieuw op een stadstracé. De tram rijdt dan deels apart en deels samen met het overige verkeer. In Hasselt stopt de tram nog op het Kolonel Dussartplein, bij halte Kanaalkom en tot slot aan de noordzijde van het treinstation Hasselt.

Stationsgebied

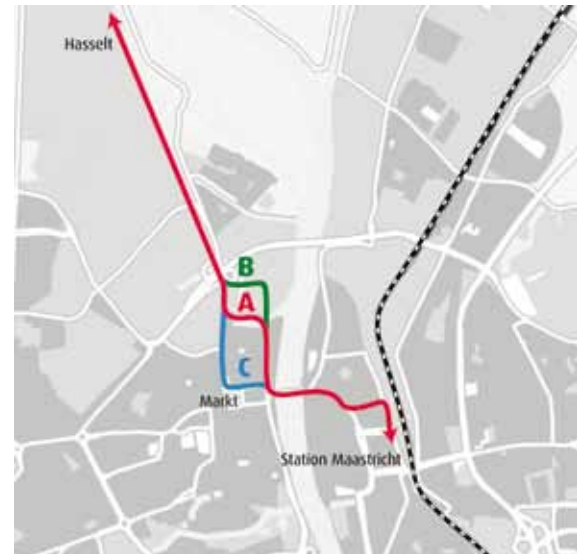
De inpassing van een eindhalte bij station Maastricht wordt geen eenvoudige opgave. De tram heeft veel ruimte nodig in verband met een uithaalspoor waarmee de tram van spoor en rijrichting kan veranderen. Voor de stadsbussen is in het stationsgebied geen andere plaats, zodat bus en tram op dezelfde plek moeten halteren. Er komt een geheel nieuw voorplein met tram- en busperrons, logische voetgangersroutes en fietsenstallingen. Op termijn kan het tracé worden doorgetrokken naar het zuidelijk gelegen Randwyck. Op deze grootschalige werklocatie zijn onder meer het Academisch Ziekenhuis Maastricht en de Universiteit Maastricht gevestigd.

Goederenspoor

Momenteel wordt onderzocht of het mogelijk is om de tram vanaf de binnenstadsgrens van Maastricht tot de Belgische grens te laten rijden over de recent gereactiveerde goederenspoorlijn Maastricht–Lanaken. Een alternatief zou een nieuw tramspoor naast het goederenspoor zijn. Het enkelspoor lijkt genoeg capaciteit te hebben voor samengebruik met goederentreinen. Een apart spoor hangt voornamelijk af van twee andere aspecten: de aanwezigheid van beschermde diersoorten en de spoorveiligheid.

Muurhagedis

Al tijdens de revitalisering van het goederenspoor is veel aandacht uitgegaan naar compensatie van



nadelige effecten van de treinen op de habitat van onder meer de muurhagedis. Dit heeft geleid tot een zorgvuldige bouwmethode en een scala aan maatregelen langs het spoor zoals muurtjes, waarmee het leefgebied van de hagedis is vergroot. Voor de trams zijn aanvullende maatregelen nodig omdat ze met een hogere frequentie en hogere snelheid over het goederenspoor gaan.

Veiligheid

Samengebruik van goederentreinen en trams op hetzelfde spoor is niet zonder meer mogelijk. De goederentreinen zijn doorgaans beveiligd met het relatief eenvoudige treinbeïnvloedingsstelsel ATB (vv). De tram krijgt de Europese beveiliging ERTMS. Daarnaast bestaan er verschillen in rijnsnelheid. De goederentreinen rijden maximaal 40 kilometer per uur, de trams maximaal 100. Tot slot verschilt de botssterkte van de voertuigen. Onlangs is het opstellen van een safety case gestart.

Stuurgroep

Voordat de sneltram in 2017 gaat rijden tussen Hasselt en Maastricht moeten nog veel zaken worden aangepakt. Partijen aan beide zijden van de grens zullen intensief moeten samenwerken. Dit geeft een boeiende dimensie aan het tramproject. De partijen kunnen niet terugvallen op een overkoepelende projectorganisatie. Zaken als projectscope, randvoorwaarden en eisen zijn vastgelegd door een stuurgroep. In deze stuurgroep zijn behalve de provincie en de gemeente ook ProRail, De Lijn en Belgisch Limburg vertegenwoordigd. De samenwerking met De Lijn wordt in de loop van 2012 vastgelegd in een overeenkomst waarin ook alle wederzijdse afhankelijkheden en verantwoordelijken komen te staan.

Vervoerwaarde

De Lijn verwacht dat het aantal ov-verplaatsingen met de komst van de tram sterk zal groeien. Door de sneltramlijn en het ondersteunende busnet stijgt het

agenda

Slim Onderhoud

woensdag 14 december in Utrecht
workshop van Lloyds Register Rail
over materieelonderhoud
t 030 7524700
e opleidingen@lrrail.com
i www.lr.org

OV-Netwerkdag 2011

woensdag 14 december,
Antropia in Driebergen
bijeenkomst van het KpVV
t 030 2918200
e marcel.sloot@kpvv.nl
i www.kpvv.nl

Dag van de Lightrail

woensdag 25 januari, Zoetermeer
congres van Nederlands Instituut
voor de Bouw
t 040 2978 610
e w.voermans@bouw-instituut.nl
i www.bouw-instituut.nl

InfraCampus 2012

donderdag 26 januari, Ahoy Rotterdam
thema: infra-ambities waarmaken
t 010 2933204
e s.vernooij@ahoy.nl
i www.infracampus.nl

IT Trans

woensdag 15 - vrijdag 17 februari
in Karlsruhe, Duitsland
IT Solutions for Public Transport
t 0049 72137202345
e daniela.walburg@kmg.de
i www.it-trans.org

Nationaal Congres Openbaar Vervoer

donderdag 15 maart, Hotel Breukelen
congres van SBO
t 040 2972742
e m.de.vries@sbo.nl
i www.congres-openbaarvervoer.nl

GulfRail 2012

dinsdag 17 - woensdag 19 april, Dubai
International exhibition & conference
t 030 6981800
e dlwaterreus@railevents.eu
i www.gulfraildubai.com

Transports Publics 2012

zondag 5 - dinsdag 7 juni, Porte de
Versailles in Parijs
tentoonstelling over duurzame mobiliteit
t 0033 148740482
e salon@objectiftransportpublic.com
i www.transportspublics-expo.com



Animatie van de halte Maasboulevard, kijkend in noordelijke richting.

totale ov-gebruik binnen, van en naar de provincie Belgisch Limburg met 6,8 miljoen verplaatsingen per jaar. Dit komt neer op zo'n 20.000 verplaatsingen per dag. Een deel van deze verplaatsingen is grensoverschrijdend. Momenteel maken reizigers tussen Maastricht en Vlaanderen ongeveer een half miljoen busritten per jaar, zo'n 1500 per dag. De projectorganisatie Tram Vlaanderen-Maastricht verwacht na een ingroeiperiode 1,3 tot 2,3 miljoen reizigersritten van en naar Maastricht, zo'n 4000 tot 7000 ritten per dag.

Na de komst van de tram rijden drie buslijnen van De Lijn niet langer meer op Maastricht of komen te vervallen: lijn 45 (Genk), lijn 20a (Hasselt) en lijn 63 (Eisden). Lijn 62 (Maastricht - Vroenhoven - Tongeren) blijft rijden.

Financiën

In totaal gaat de aanleg van de rails, de haltes en andere voorzieningen, plus de aanschaf van 12 elektrische sneltrams in België en Nederland ruim 275 miljoen euro kosten. Hierin zitten aan Belgische zijde ook investeringen die ten goede komen aan de overige sneltramlijnen binnen het Spartacusplan. De projectonderdelen aan Nederlandse zijde zijn in de verkenningsfase geraamd op ongeveer 45 miljoen euro. Dit bedrag is exclusief de eindhalte bij station Maastricht. Het geld komt van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gemeente Maastricht, provincie Limburg en de Europese Unie.

Rik Lebouille is senior beleidsmedewerker bij de gemeente Maastricht en omgevingsmanager projectorganisatie Tram Vlaanderen-Maastricht

Katalysator voor Belvédère

Albert Nuss, de Maastrichtse wethouder Mobiliteit, Bereikbaarheid, Duurzaamheid en Kenniseconomie en tevens bestuurlijk opdrachtgever is een sterk voorstander van de tram. "De grens werkt nog steeds als een barrière, maar er vindt wel steeds meer uitwisseling plaats bijvoorbeeld tussen de universiteit in Hasselt en die in Maastricht. Ook gaan steeds meer forenzen en ondernemers de grens over. De tram is voor velen van hen een absolute aanwinst. We verwachten dat het maatschappelijk en economisch functioneren aan beide kanten van de grens een impuls krijgt. Voor Maastricht is daarnaast niet onbelangrijk dat de tram een katalysator kan zijn voor stadsontwikkeling Belvédère. En in 2018, als Maastricht Culturele Hoofdstad van Europa hoopt te zijn, ligt er een prachtige, directe verbinding met partnerstad Hasselt en het Belgische achterland."

Planning tram Vlaanderen-Maastricht

december 2011	afronding planstudie samengebruik goederenspoor
zomer 2012	afsluiten overeenkomst met De Lijn
oktober 2012	afronding planstudie stadstracé
december 2012	uitvoeringsbesluit door gemeenteraad Maastricht en Provinciale Staten
2013/2014	doorlopen benodigde ruimtelijke procedures en vergunningentraject
2014-2016	contractering en aanleg infrastructuur
2016	proefbedrijf
2017	start exploitatie

Kenmerken tram Vlaanderen-Maastricht

trajectlengte	35 kilometer, waarvan 5 kilometer op Nederlands grondgebied
aantal haltes	11, waarvan 3 op Nederlands grondgebied
aantal trams	12
lengte tram	ongeveer 35 meter, gekoppeld 70 meter
breedte tram	2,65 meter
spoorbreedte	1,435 meter
tractie	elektrisch via bovenleiding, mogelijk deels op accu's
frequentie	2 trams per uur per richting