

[www.tramophetgoederenspoor.eu](http://www.tramophetgoederenspoor.eu)  
[www.vriendenbinnenstadmaastricht.nl](http://www.vriendenbinnenstadmaastricht.nl)  
[www.stuurgroepdemaas.nl](http://www.stuurgroepdemaas.nl)

<http://hasseltmaastricht.petities.nl/>

## Verbindingen met visie

Gelegen in de Euregio aan de Maas kan de ontwikkeling van Maastricht niet los gezien worden van nationale- en internationale ontwikkelingen. Grensoverschrijdende verbindingen zijn zonder meer van vitaal belang.

Een antwoord op de groei van het wegverkeer op de A2 heeft geleid tot de tweelaags tunnel die nu gebouwd wordt. De binnenstad snakt ernaar de auto juist buiten te houden om in een autoluwe omgeving de voetganger, fietser en het openbaar vervoer ruimte te geven. Over de (lands)grenzen heen zal het openbaar vervoer (railverkeer) verbeterd moeten worden en ook de ontwikkeling van recreatie en vervoer op het water moeten we in samenhang zien.

Deze samenhang is zeer kritisch en ontwikkelingen in de verschillende deelgebieden zullen zonder visie elkaar in de wielen rijden. Want, terwijl sociale voorzieningen landelijk worden uitgeteeld of half gedekt worden doorgeschoven naar de gemeenten, is er – mede door de crisis – veel minder ruimte voor investeringen of het aangaan van leningen.

België en Nederland werken samen aan de verbinding tussen Maastricht en Hasselt. Beide landen bereiden zich ook voor op de groei van containervervaart en scheepsgrootte. (CEMT Vb) Hiervoor zullen bruggen opgehoogd moeten worden of beweegbaar worden gemaakt. Goede treinspoorverbindingen zijn essentieel bij voor- en natransport van goederen, maar ook voor passagiersvervoer. Luik, Hasselt en Aken moeten beter bereikbaar worden vanuit Maastricht. In dit kader is de grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Maastricht en Hasselt een actueel thema. De wereld waarin lang de uitgangspunten geformuleerd werden, is niet meer dezelfde. Aan beide zijden van de grens rijzen inmiddels vragen op over de kosten, over de opbrengsten en over de tracés. Zowel in Vlaanderen als in Maastricht is toenemende steun te horen voor de effectieve en efficiënte oplossing van een grensoverschrijdende verbinding via bestaand treinspoor.

Omdat de vleespotten van Europa (gelukkig) steeds beter bewaakt worden, omdat de Nederlandse overheid miljarden bezuinigen wil, omdat het Vlaams Gewest geld nodig heeft om werkgelegenheid te stimuleren (SALK), omdat de provincies hun reserves ook maar één keer kunnen uitgeven, omdat de steden moeten passen en meten om de sociale samenhang enigszins op peil te houden, kunnen we ons niet veroorloven geld over de balk te smijten. Het is dan ook van essentieel belang dat bij het ontwikkelen en vormgeven van deze verbinding rekening wordt gehouden met nieuwe tendensen in scheepvaart en spoorverkeer. Wij gaan hier nader op in:

### 4-laags containervervaart

Plannen hiervoor worden ontwikkeld in België en Nederland. Om gemeenschapsgeld effectief en efficiënt te investeren is nieuw spoor over de Wilhelminabrug kortzichtig. Zolang de bruggen nog niet opgehoogd zijn, biedt de spoorbrugvariant dezelfde functionaliteit tegen fors lagere kosten. Als het beweegbare deel van de Wilhelminabrug open gaat, staat alle verkeer stil. De opgehoogde spoorbrug biedt dan een onbelemmerde doorgang.

Met het laten aflopen van het autoverkeer via het Sappiterrein (Fransensingel), kan dan ook de grootste belemmering (de Bassinbrug) voor het floreren van de naamgevende binnenhaven en de omgeving van de Timmerfabriek worden opgeheven.

### **Spoorverbindingen**

Naast Maastricht - Hasselt heeft Maastricht ook belang bij de grensoverschrijdende verbinding naar Luik en naar Aken. Deze verbindingen maken gebruik van het treinspoor. De TVM-trein/ tram komt op het treinspoor de grens over en stopt aan het treinspoor op wat halte / station Belvédère heet. De verbindingen tussen Maastricht, Luik, Aken, Eindhoven, zelfs die naar Randwyck starten op station Maastricht-Centraal. Het is niet logisch om het treinspoor bij de Boschstraat te verlaten en halte te laten maken vóór het station. Alle andere verbindingen stoppen immers op het station.

### **Autoluwe binnenstad**

Het is voor de Maastrichtenaar wennen, maar Wyck is ook Maastricht. De afstand tussen Maastricht-Centraal en het midden van de Servaasbrug is 600 m. Diegene, voor wie deze afstand groot lijkt, kan op krachten komen in de ambiance van Wyck. Het hart van Maastricht aan beide zijden van de Maas is zo klein dat auto's van bezoekers hier geweerd kunnen worden omdat de afstanden geen belang hebben. Bezoekers parkeren hoort in de periferie aan OV-assen. Dit schept ruimte om in de stad de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer prioriteit te geven. De verkeersveiligheid wordt bedreigd door een tram ter grootte van een trein.

### **Personen EN goederen**

Het goederenspoor tussen station Maastricht en Railport Lanaken is met € 36.000.000,00 gemeenschapsgeld gereactiveerd. Momenteel is het rendement nul. Dit spoor is geschikt voor 2x2 treinen / trams per uur. Buiten de spits is voldoende ruimte voor goederentransport. Dit goederentransport is van vitaal belang voor de economische ontwikkeling van de regio aan weerszijden van de grens. Om die reden moet in België het treinspoor op de bedding van Lijn 20 gereactiveerd worden, voor een **fractie** van de kosten van de tramlijn. De treinverbinding is overigens ook aantrekkelijk voor reizigersvervoer tussen Maastricht en Antwerpen. Het tracé in Maastricht over de spoorbrug kost ook een fractie van de stadstracés.

### **Vervoerswaarde, investeringen en exploitatie**

De afname van het autoverkeer dankzij de tram:  $< 1 \text{ ‰}$ <sup>1</sup>. 800 extra OV-reizigers (toename < 3%), waarvan 400 fietsers. De projectkosten zijn gestegen van € 40.000.000,00 (2008) tot € 66.400.000,00. (2012) De Provincie Limburg en – via De Lijn – het Vlaams Gewest betalen onderhoud en exploitatie. Als de reizigersaantallen lager zijn dan het bureau Arcadis inschat (2,5 keer de aantallen die de Universiteit Hasselt schat, 2 keer de aantallen uit het Raadsvoorstel), moeten de belastingbetalers hiervoor extra bloeden. 50% van de BTW op de projectkosten is momenteel niet gedekt.

### **Conclusie**

Een tram / trein over de Wilhelminabrug is onveilig, spaart weinig auto's en is te duur. De Spoorbrugvariant is een beter grensverbinding en bevordert de werkgelegenheid, kost veel minder en anticipeert beter op komende ontwikkelingen. Er is alle reden het tracé van de tram / trein te heroverwegen.

En daarom:

---

<sup>1</sup> Raadsvoorstel 129-2012 Bijlage 6 p. B1-12

Wij, burgers van Maastricht, constateren dat voor de Tram Hasselt – Maastricht:

1. het spoorbrugtracé veel gunstiger is dan het tracé dwars door de binnenstad en dat de keuze voor het stadstracé onbegrijpelijk is
2. de argumenten die ten grondslag hebben gelegen aan deze keuze, bij nadere bestudering onjuist, onvolledig en in elk geval ondeugdelijk zijn gebleken.

daarom verzoeken wij de Raad:

1. de keuze van het tracé voor TVM opnieuw te overwegen, in volle omvang in de Raad ter discussie te stellen en voor de beste oplossing te kiezen
2. bij de discussie over de belangrijke Euregionale verbinding alle nieuwe ontwikkelingen en nieuw verworven inzichten – zeker wat de kosten betreft - te betrekken.

<http://hasseltmaastricht.petities.nl/>