

Licht op groen voor omstreden sneltram Hasselt - Maastricht



■ Zo zal het Kolonel Dusartplein in Hasselt in de toekomst ogen.

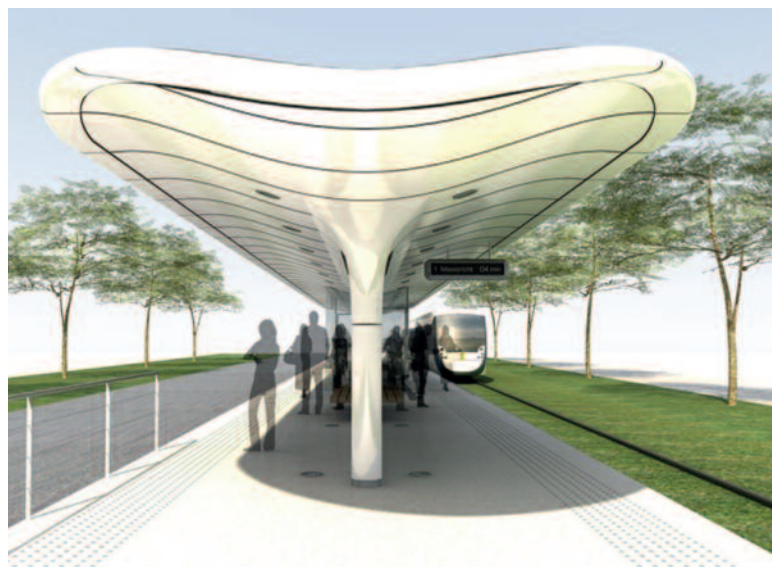
De Vlaamse regering heeft de omstreden sneltramverbinding Hasselt-Maastricht (zie PV 04 2009) definitief goedgekeurd. Eind 2017 zou de tram moeten rijden. De investering in de infrastructuur op Belgisch grondgebied wordt geraamd op 217 miljoen euro, prijspeil augustus 2014. Of het voor dat bedrag kan, is zeer de vraag. Het is wel nog wachten op de definitieve goedkeuring van de tramplannen door de gemeenteraad van Maastricht in februari 2014.

De Vlaamse regering, gevormd door de partijen CD&V, N-VA en sp.a, heeft een klassiek politiek middel gevonden om de circa 38 km lange sneltramlijn Hasselt-Maastricht definitief goed te keuren. De door de N-VA aangevochten sneltram, door velen gezien als een duur speeltje van de sp.a, werd vastgeklonken aan een dringend én verantwoord Antwerpse tramdossier van 400 miljoen euro. En omdat N-VA-voorzitter Bart De Wever ook burgemeester is van Antwerpen was de zaak snel geregeld.

De principebeslissing werd al in het najaar van 2011 genomen. De definitieve beslissing omvat ook de goedkeuring van de biedingsleidraad en de erkenning als pps-project. De Lijn kan nu het bestek publiceren zodat de kandidaat-bouwconsortia hun offerte kunnen indienen.

De infkakosten voor de sneltram op Belgisch grondgebied bedragen volgens het Vlaams ministerie van Mobiliteit 217 miljoen euro. Of het voor dat bedrag kan, zal blijken nadat de bouwconsortia hun offerte op tafel hebben gelegd. Experts vinden 217 miljoen een te lage kostenraming.

De spoorinfrastructuur slurpt 135,5 miljoen op. Van dit bedrag neemt Hasselt 1,8 miljoen voor zijn rekening voor een grondige aanpassing van de Stokerijstraat en de uitbreiding van de ondergrondse parkeergarage aan het Kolonel Dusartplein. Lanaken draagt 2 miljoen euro bij voor de aanleg van twee pleinen.



■ Een impressie van de sneltramhalte in Munsterbilzen. Toen werd nog uitgegaan van een hybride tram.

Gehuurde trams

Het verwerven van de nodige terreinen wordt op 9,1 miljoen euro begroot. Dat betaalt De Lijn via haar gewone investeringsbudget. De bouw van de remise en werkplaats in Hasselt wordt geraamd op 25 miljoen euro en wordt eveneens via pps gerealiseerd.

De 12 elektrische sneltrams wil men huren. Gerekend wordt met een aankoopwaarde van 56,4 miljoen. Maar zitten de constructeurs te wachten op een dergelijke huurovereenkomst?

Wellicht heeft Alstom interesse. De Citadis Dualis van de Franse trein- en trambouwer is geknipt voor de sneltramverbinding. Deze tram-trein is leverbaar in drie lengtes (33 m, 42 m en 52 m) en twee breedtes (2,4 en 2,65 m).

Hasselt – Maastricht wordt een met ETCS niveau 1 beveiligde, met 750 Volt gelijkspanning geëlektrificeerde normaalsporige sneltramlijn waarop maximaal 100 km per uur kan worden gereden. In Hasselt en Maastricht wordt er als in andere steden 'op zicht' gereden.

Er zijn 13 haltes, 10 in België en 3 in Maastricht. De reistijd Hasselt – Maastricht - circa 38 km - is berekend op 38 minuten. Dat betekent een zeer hoog gemiddelde van 60 km/u. Is dat wel reëel, rekening houdend met de langzame trajecten in Hasselt en Maastricht? Ter vergelijking: de spoorlijn Aken – Keulen, een traject van 80 km, topsnelheid 140/160 km/u. Een Regional Express (RE) doet er 53 minuten over. Het langste stuk zonder halte is 18 km. Gemiddelde snelheid 75 km per uur.

Eind 2017 zou de sneltram moeten gaan rijden. De Lijn betaalt voor het gebruik van de traminfrastructuur in Nederland een gebruiksvergoeding van 1.000 euro per dag. Daar staat tegenover dat alle inkomsten uit kaartjes en abonnementen voor De Lijn zijn.

'Betere ontsluiting'

Minister van Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V) verdedigt de beslissing van de Vlaamse regering. "De sneltramlijn zorgt voor een betere ontsluiting van de provincie Limburg. Het is een stap in de uitbouw van een fijnmazig, multimodaal ov-netwerk waar tram, bus, fiets en trein vlot op elkaar aansluiten."

De sneltram inclusief de aansluitende buslijnen zouden moeten resulteren in 6,8 miljoen instappende reizigers op jaarbasis. De tram zelf zou er 3,5 miljoen voor zijn rekening nemen. Of circa 9.600 reizigers per dag. Andere studies spreken over slechts 3.900 gebruikers per dag.

"Sinds de start van het project zijn er op verschillende momenten

met verschillende instrumenten inschattingen gemaakt betreffende het potentieel”, zegt Crevits. “Dat is niet onlogisch gezien er door de jaren heen ook voortschrijdend inzicht is ontstaan op het vlak van inschattingen, zowel wat de detaillering van het project betreft als de berekeningsmodellen. Ook de Nederlandse partner heeft inschattingen voor het potentieel gemaakt. Met een eigen model en met resultaten die in dezelfde orde van grootte liggen.”

Spoorlijn 20

Het Comité lijn 20 dat al jaren de sneltramlijn te vuur en te zwaard bevecht, is ontgoocheld. “De reactivering van de spoorlijn Hasselt –



■ Het interieur van een 2,65 m brede Citadis Dualis. Foto Alstom Transport

Maastricht is veel goedkoper en sneller te realiseren. Bovendien creëer je een treinverbinding met Antwerpen en maak je de overslagterminal in Lanaken levensvatbaar. Het is toch van de gekke dat minister Crevits doodleuk verklaart dat de terminal via Maastricht bereikbaar is. De minister snapt echt niets van goederenverkeer”, merkt een woordvoerder van het comité op.

De NMBS stelt dat er onvoldoende potentieel is voor de reactivering van het baanvak Hasselt – Maastricht. Maar volgens oud-vakbondsvoorman Jos Digneffe van de socialistische vakbond ACOD-Spoor moet je dat baanvak zien als een onderdeel van een intercityverbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht. In 1983 beloofde de toenmalige nationale verkeersminister Herman De Croo die treinverbinding. Maar toen al kon je er al vergif op innemen dat die verbinding er nooit zou komen. Het was een zoethouder voor Vlaanderen.

Onzin voor Maastricht?

Hoewel er een kaderovereenkomst ‘Tram Vlaanderen-Maastricht’ is gesloten tussen De Lijn, het Vlaams Gewest, de stad Maastricht en de Nederlandse provincie Limburg zou het Vlaamse sneltramproject nog altijd kunnen stranden op een ‘njet’ van de Maastrichtse gemeenteraad. Die moet in februari 2014 een definitieve beslissing nemen over de tram.

Kan de gemeenteraad in een tijd van forse besparingen op de zorg en andere nuttige voorzieningen akkoord gaan met een bijdrage van 18 miljoen voor een traminfrastructuur die geen ov-meerwaarde voor de stad oplevert? In totaal wordt er in Nederland 65 miljoen euro in het tramproject geïnvesteerd.

Dr. ir. Harry Hondius, onafhankelijk adviseur en publicist op gebied van openbaar vervoer, vraagt zich af wat Maastricht met die tram moet. “Kunnen die miljoenen niet aan iets nuttigers worden besteed? Kan het eigenlijk gekker?”

Vandaag rijden er langs twee routes 12 m-bussen een halfuurdienst tussen Hasselt en Maastricht. Dat aanbod lijkt voldoende. Hondius: “Leg alleen dan een nieuwe tramlijn aan als het economisch verantwoord is en je hem echt nodig hebt, dus vanaf circa 40.000 reizigers per lijn per dag.”

Trams zijn inderdaad een peperduur ov-speelgoed. Bovendien vergeten beleidsmakers gemakshalve dat de spoorinfrastructuur na 25 jaar versleten is en aan vervanging toe is. Ook de vervanging van de sneltrams komt dan in zicht.

Historie van een omstreden project:

2004

Steve Stevaert, de spraakmakende voorzitter van de Vlaamse sociaaldemocraten (sp.a) presenteert het ov-plan Spartacus voor de provincie Limburg met onder meer drie sneltramlijnen: Hasselt-Maastricht, Hasselt-Maasmechelen en Hasselt-Lommel.

2007

• Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt (sp.a) neemt Spartacus op in haar ambitieuze mobiliteitsplan. De sneltram Hasselt-Maastricht krijgt absolute voorrang. Hij moet in 2012 rijden. Kostenraming 55 miljoen.



■ Een Citadis Dualis voor het Pays de Loire. Foto Alstom Transport

• De christelijke vakbond ACV geeft de voorkeur aan de reactivering van de spoorlijn naar Maastricht. Sneller en goedkoper te realiseren. Het Comité lijn 20 is het met die visie eens.

2008

In juli begint nabij het station van Hasselt de aanleg van een vrije baan voor sneltram en bus.

2009

De Vlaamse regering keurt in oktober het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Spartacus Diepenbeek-Bilzen goed.

2010

• In november is al 11,3 miljoen uitgegeven aan studiewerk voor Spartacus.

• In december wordt de gerenoveerde spoorlijn Lanaken-Maastricht ingewijd. Een omstreden investering. Er is geen directe verbinding met de Vlaamse havens.

2011

• De Vlaamse regering kiest in september voor een volledig elektrische tramverbinding Hasselt-Maastricht. De kosten bedragen al 193 miljoen. De tram moet jaarlijks 6,8 miljoen reizigers vervoeren. Dat is 18.000 per dag.

• In mei besluit Maastricht dat de tram via de Maasboulevard moet rijden en niet via de Markt. De kosten voor de 6 km tramlijn op Nederlandse bodem worden op 64 miljoen euro geraamd.

• De Inspectie van Financiën maakt in december brandhout van het Spartacusdossier: onvolledig, ondoorzichtig, meer dan verdubbeling van de kosten en vage inkomstenramingen.

2012

De gemeenteraad van Hasselt gaat in juni akkoord met het tramtracé in de stad. Burgemeester Hilde Claes wil dat de Hasselaren gratis met de tram kunnen rijden.

2013

• September. De Vlaamse regering kiest voor een trein in plaats van een sneltram tussen Hasselt en Neerpelt. De reactivering van lijn 18 wordt ingeschreven in het investeringsplan 2013-2025 van de spoorwegen.

• Oktober. De Vlaamse regering keurt de realisering van de sneltramlijn Hasselt-Maastricht definitief goed.

2014

In februari moet de uittreedende gemeenteraad van Maastricht de komst van de sneltramlijn nog definitief goedkeuren.