

Aanwinst of dood spoor?

Met de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht keert 1 januari 2018 mogelijk een 'oude bekende' terug in de stad. Maar niet

iedereen juicht de komst toe. Tot 30 augustus, de dag dat de bestemmingsplanprocedure afloopt, kan er bezwaar worden ingediend.

door **Job Tiems**; afbeeldingen **gemeente Maastricht/MGL**



Artist impressions van de tram op de Sint Maartenslaan en Basinbrug. Inzet links: het tracé door de binnenstad.

beeld Arcadis en gemeente Maastricht

'Stukje nostalgie terug'

Als uiterlijk op 1 januari 2018 tussen Hasselt en Maastricht trams gaan rijden, zal dat elk jaar tussen de 3,8 en 5 miljoen euro aan banen en ander economisch gewin door extra bezoekers opleveren. Alleen dat al is volgens de Maastrichtse wethouder van mobiliteit Albert Nuss (PvdA) een reden om het tramtracé tussen Hasselt en Maastricht als aanwinst te zien. „Maastricht heeft dan alle grote projecten op het gebied van infra. De A2-tunnel, het verleggen van de Noorderbrugaanlanding en het stukje nostalgie dat terugkomt met de tram. Welke stad heeft zoveel toonaangevende projecten?” Met de komst van het vervoermiddel, dat al een historie kent in Maastricht, is een in-



vestering van ruim 300 miljoen euro gemeoid. Maastricht hoeft hiervan 'slechts' 18 miljoen euro te bekostigen. Daar komt nog een jaarlijkse kostenpost bij van 800.000 euro voor beheer en onderhoud, waarvan de Belgische vervoersmaatschappij De Lijn de helft op zich neemt. Het Rijk en de provincie dragen 65 miljoen bij voor aanpassingen in de binnenstad en het traject tot de grens bij Lanaken en completeren daarmee de Nederlandse bijdrage. De Belgische overheid betaalt dik 200 miljoen. „Maar

als je de investering per kilometer spoor berekent, betalen België en Nederland ongeveer hetzelfde. Bovendien zal ook de Belgische grensstreek profiteren van de verbinding. Maastrichtenaren zullen zeker ook in Hasselt gaan winkelen”, stelt Nuss. Er is onderzoek gedaan naar drie stadstracés, maar de keuze om de tram dwars door het centrum te laten rijden, is volgens Marcel Hendrixx, projectleider van de provincie, volkomen logisch. „Een tram moet op plekken stoppen waar mensen zijn. Op de Markt hoort natuurlijk een tram te stoppen en niet achter Sappi.” Daarbij bleken technische aspecten doorslaggevend. „De tram bijvoorbeeld op het goederenspoor laten rijden is gevaarlijk en zou funest zijn voor eventuele uitbreidingsmogelijkheden”, zegt Hendrixx. „Dit is de enige passende optie in een klein, maar druk centrum.”

'Die vermaledijde tram'

De monumenten langs het tramtracé, verkeersoverlast, de verstoring van de rust en 'het goedkopere alternatief'. Een kleine opsomming die Guy Visser van comité Op Het Goede Spoor geeft tegen de komst van de tramverbinding. „Ik woon niet in een buurt waar de tram langskomt, dus eigenlijk heb ik er geen belang bij”, zegt Visser. „De gemeente wil een dure tram, dus hij komt er. Dit is wanbeleid.” Visser noemt een soortgelijke tramverbinding in Charleroi. „Deze lijdt veel verlies, waarom zou het in Maastricht anders zijn?” Visser heeft zich met een aantal medestanders, bijna allemaal met een technische achtergrond, in de materie verdiept en is van oordeel dat het veel goedkoper kan. „Het gebruik van de aanwezige spoorbrug scheelt miljoen-



belangen van de sport- en recreatievaart in Maastricht en omgeving, spreekt van het einde van 't Bassin en dat terwijl hij weet dat het al niet zo goed gaat met de binnenhaven. „Als de tram over de Basinbrug komt, kunnen ze er beter direct een parkeergarage van maken”, zegt hij. „De deeltjes die vrijkomen door de stalen welen, het elektromagnetisch remmen en de bovenleiding zijn slecht voor de boten. Als de vaarders hier notie van krijgen, zullen ze massaal wegblijven.” Hij sluit zich dan ook helemaal aan bij het voornemen van comité Op Het Goede Spoor. „We zijn strijdslustig en zullen alles in het werk stellen tegen die vermaledijde tram.” Comité Op Het Goede Spoor en SGM hebben elkaar gevonden en hun krachten gebundeld. Gistermiddag zijn ze in Lanaken gaan flyeren tegen de tram.