

SNELTRAM VANUIT HASSELT MOET MEER SHOPPENDE LIMBURGERS NAAR MAASTRICHT LOKKEN

Maastricht verwacht dat tram 5 miljoen opbrengt

MAASTRICHT/HASSELT - De sneltram Hasselt-Maastricht zal de stad Maastricht beter bereikbaar maken voor extra bezoekers uit België. Dat leidt tot meer (toeristische) bestedingen in Maastricht. De stad verwacht een toename van de werkgelegenheid en indirecte effecten ter waarde van 3,8 tot 5 miljoen euro. In de stationsomgeving van Maastricht, die heringericht wordt voor de tram, verwacht men nog eens effecten ter waarde van 1 miljoen euro.

Dat staat in de kennisgeving van het milieueffectrapport (mer) van de sneltram Hasselt-Maastricht op Nederlands grondgebied. De nota ligt tot en met 3 juni ter inzage in Maastricht en er kunnen tot die dag reacties gegeven worden. De nota die nu openbaar gemaakt wordt, is de eerste in een zeven stappen tellende procedure die eind dit jaar moet uitmonden in een goedgekeurd mer en bestemmingsplan.

Voor het Belgische gedeelte Hasselt-Lanaken is in 2008 al een mer en in 2009 het ruimtelijk uitvoeringsplan goedgekeurd. In het Maastrichtse mer zal men ook aandacht besteden aan grensoverschrijdende effecten. De tramlijn wordt 35 km lang, waarvan 5 km in Maastricht. Eens over de Nederlandse grens zal de tram 3,8 km over het bestaande goederenspoor rijden. Er wordt gerekend op maximaal 4 goederentreinen per dag op het traject Lanaken-Maastricht. Vanaf de Noorderbrug tot aan het station van Maastricht wor-

den over een afstand van 1,2 km nieuwe tramsporen aangelegd.

Drie haltes

De tram Hasselt-Maastricht moet ten laatste op 1 januari 2018 twee keer per uur gaan sporen omdat Maastricht dat jaar culturele hoofdstad hoopt te zijn. Men rekt op een reistijd van 40 minuten om de tram aantrekkelijk te maken voor reizigers. Maastricht zelf krijgt drie haltes op de sneltram: een halte Belvédère (binnen- of buiten de stadskern, dat hangt af van de omleiding van het autoverkeer), een halte in de binnenstad nabij de Wilhelmijnabrug op de Maasboulevard en een halte aan het station.

De tram stopt op het voorplein van het station in Maastricht en niet op de treinsporen. Door de komst van de tramhalte moeten het busstation en de taxistandplaats aan het station opnieuw ingericht worden.

De tramlijn speelt ook in op het park & ride-systeem van Maastricht. Meer bepaald aan de tramhalte in Lanaken komt er een autoparking. Maastricht verwacht

hierdoor minder wagens in de stad en toch meer bezoekers uit België.

Exploitatiekosten

De totale kostprijs voor de aanleg van de tramsporen en onderstations in Nederland bedraagt 66,4 miljoen euro (prijzen 2012), waarvan de stad Maastricht 18 miljoen euro betaalt. De rest wordt bekostigd door de provincie Nederlands-Limburg en het Rijk. In ruil voor het gebruik en onderhoud van de sporen betaalt De Lijn jaarlijks 400.000 euro aan Maastricht. De Lijn neemt ook

voor minstens 35 jaar de exploitatie voor haar rekening, dat zijn de kosten en opbrengsten van de tramlijn (aankoop en onderhoud tramstellen, energie, conducteurs, ...). Bij De Lijn heeft men nog geen zicht op die exploitatiekosten omdat de loonkosten en energieprijzen nog niet bekend zijn. Nog voor de zomer hoopt men een definitief 'ja' van de Vlaamse regering te krijgen.

Guy THUWIS



Een simulatie van de sneltram in Maastricht. Foto HBVL