



“to whom it may concern”...

Al sinds jaar en dag staat het logo van MCH 2018 in onze afdeling van brieven en e-mailberichten.

Wij zijn voorstander van de status Culturele Hoofdstad 2018 en ook van de daarbij onontbeerlijke openbaarvervoersverbinding Hasselt-Maastricht.

Daarbij plaatsen wij echter doordachte kanttekeningen m.b.t. de uitvoering.

Het ligt in de lijn der bedoelingen een tramverbinding aan te leggen tussen Hasselt en Maastricht, de zogenaamde TVM.

Het lijkt op zich een leuk plan, maar wij hebben er serieuze bedenkingen tegen.

Onderstaand sommen wij enige argumenten op om onze ideeën te verduidelijken:

De tramverbinding moet grotendeels nieuw worden aangelegd. Infrastructuur betekent het openbreken van deels pas gerealiseerde aanleg (zoals het Stationsplein). Straten zullen voorzien moeten worden van rails en er zal een bovenleiding moeten worden geplaatst. Dit brengt kapitaalvernietiging en de bijbehorende milieubelasting met zich mee.

Een periode van twee jaar zit Maastricht in stof en lawaai naast oponthoud en wegomleggingen.

De spoorbrug en een stuk van het tracé naar Vlaanderen is vrij recent gerestaureerd voor € 36.000.000,00 Europees geld, terwijl er niets overheen rijdt of gepland is te gaan rijden.

De Wilhelminabrug zal rails en bovenleiding krijgen en zal open moeten gaan wanneer er een schip met vier lagen containers wil passeren.

Tot Born vaart men vierlaags; na Born tot Luik hooguit drielaags.

In Vlaanderen heeft men over minder dan 6,5 jaar 40 bruggen op hoogte gebracht, waardoor vierlaagscontainervaart van Antwerpen naar Luik/Trilogiport geen enkele belemmering kent.

“In Nederland vaart men de eerste dertig jaar niet met vier lagen containers.” Althans dat doet gemeente Maastricht ons geloven.

Wij weten wel beter. Wij willen natuurlijk ook met vier lagen containers varen naar Trilogiport, al was het maar om die slag niet te verliezen. Rotterdam breidt gigantisch uit, heeft nu ook de Tweede Maasvlakte en heeft nu al een zeer grote container op- en overslag! Voorts is niet alleen Antwerpen-Luik een TEN-T as, maar is Rotterdam-Luik op z'n minst een equivalent!

Stel dat de vierlaags containervaart sneller z'n intrede doet dan binnen dertig jaar! In dat geval moet de Wilhelminabrug omhoog.

Dat kan technisch niet anders dan gedeeltelijk. Er is aan de wal (R+L) geen ruimte voor verbouwingen waardoor de brug **in z'n geheel** omhoog zou kunnen. De spoorbrug heeft die ruimte (en lengte) wel, waardoor dat gewoon de beste optie is. Indien tracé de Wilhelminabrug gekozen zou worden voorzien wij tweemaal per uur een stilstand van de tram van tenminste 10 minuten! Bij de spoorbrug doet zich dit fenomeen dus niet voor.

We gaan hierbij uit van een frequentie van twee passagierstrams per uur. Nederland gaat uit van 4300 passagiers per dag, maar een rekenbureau uit Vlaanderen op slechts 1800. Misschien is het goed te weten wat een reëel en internationaal aanvaard aantal passagiers zal zijn, want hierop is geen exploitatieprognose te maken!

Bekijken we het eventueel alternatieftracé, dan zien we dat de spoorlijn er al ligt. Er hoeft slechts een stuk van 11 kilometer te worden hersteld in Vlaanderen (Lanaken) en vervolgens kan worden doorgereden naar Antwerpen. Dit is belangrijk voor een betere facilitering van het goederenvervoer in de regio en om enig rendement uit de voorheen genoemde 36 miljoen te halen. Er moet een stuk worden geëlektrificeerd, maar dan beschik je over een vervoerslijn van Hasselt naar Maastricht (uitstaphalte bij de Boschpoort blijft mogelijk) AZM-UM naar Randwijck, Eijsden, Lixhe, Visé, **Trilogiport** en Luik. Je boekt enorme milieuwinst door het gebruik van bestaand spoor (niet meer hoeven aanleggen van de tramlijn) en de elektrificatie van de lijn Eijsden Luik!

Voorts vindt er op 't Bassin geen vervuiling plaats door de tram.

De binnenstad en Wyck hoeven niet op de schop, het Stationsplein hoeft geen tramstation te herbergen en kan gebruikt worden voor een ondergrondse fietsen- en scooterstalling, waaraan grote behoefte is.

StuurGroepdeMaas bemoeit zich natuurlijk niet zonder reden met deze openbaar vervoer perikelen.

Over 't Bassin ligt een brug die gebruikt wordt door automobilisten, fietsers, wandelaars etc.. De stadsbus en taxi's rijden eveneens af en aan en van rust voor de booteigenaren is geen sprake. Dan kennen we nog een behoorlijke uitstoot CO₂ en fijnstof en het drama is compleet. De haven draait commercieel heel slecht. De gemeente belooft betere tijden met het in gebruik nemen van het Eiffelgebouw, de Timmerfabriek en het Pomphuis te herbestemmen en aandacht voor het Bassin te vragen.

StuurGroepdeMaas heeft in diverse gesprekken en rapporten aangegeven het volstrekt oneens te zijn met de visie van de gemeente.

"Als men 't Bassin niet als haven ziet, wordt het nooit iets", aldus SGM.

Die brug moet worden verwijderd, het (autoluwe) verkeer moet via het Sappiterrein worden geleid en de TVM (tram) kan over de spoorbrug.

Het Landbouwbelang moet worden gerestaureerd en graffiti dient volledig te worden verwijderd; het schrikt de bootbezitter af!

Boulevarduitstraling en vlagvertoon, naast ruime draaitijden voor de sluis, moeten deze historische en industriële binnenhaven nieuw leven inblazen.

Pas dan voorzien wij eindelijk drukte, bootjes en vertier in deze industrieel erfgoed zone.

Een laatste argument om te kiezen voor de veel betere en goedkopere oplossing via het treinspoor (tram kost een half miljard, de trein eventueel 80 miljoen) is wel het feit dat er problemen zullen ontstaan met booteigenaren wanneer deze ontdekken dat de tram via stalen wielen, elektromagnetisch remmen en bovenleiding minuscule kleine metalen deeltjes loslaat die in wolken boven 't Bassin zullen hangen. Deze wolken zullen neerslaan op de boten in de haven met alle gevolgen van dien.

Roest zal uw deel worden en de vraag is of dat nu het floreren van deze binnenhaven zal entameren!?

Wilt u meer weten? www.tramophetgoederenspoor.eu

pamflet NL voorzijde www.stuurgroepdemaas.nl/ng/media/m104.pdf

pamflet B voorzijde www.stuurgroepdemaas.nl/ng/media/m105.pdf

pamflet NL en B achterzijde www.stuurgroepdemaas.nl/ng/media/m106.pdf

Mede namens Comité Op het Goede Spoor,
dank voor uw belangstelling!

StuurGroepdeMaas

Maastricht
15 augustus 2013