



## OVER DE GRENS AUTEUR | KAROLIEN VAN WIJK

VANAF 2018 RIJDT ER WEER EEN TRAM TUSSEN MAASTRICHT EN HASSELT. DEZE LIGHTRAILVERBINDING PAST IN DE GROEIENDE POPULARITEIT VAN DE TRAM, MAAR GAAT OOK EEN BELANGRIJKE ROL SPELEN IN DE EUREGIO MAAS-RIJN.

Limburg kan zich een van de meest internationale gebieden van Europa noemen. De provincie maakt deel uit van maar liefst vier Euregio's. Een Euregio is een grensoverschrijdend samenwerkingsverband tussen een aantal Europese regio's of gebieden. Het zuiden van Limburg is het middelpunt van de Euregio Maas-Rijn, die al in 1976 is opgericht. De Euregio Maas-Rijn bestaat uit zuiden van de provincie Limburg (Nederland), de provincie Limburg (België), de provincie Luik (België), de regio Aachen e.v. (Duitsland) en de Duitstalige Gemeenschap (België).

Bjorn Koopmans is coördinator van de Euregio Maas-Rijn, die in Eupen zetelt. Hij is positief over de ontwikkeling van de sneltramlijn tussen Maastricht en Hasselt. "Er is natuurlijk een gedeeld verleden tussen beide steden; 175 jaar geleden waren beide delen van Limburg nog één. Nederlands-Limburg, en zeker Zuid-Limburg, heeft meer affiniteit met Belgisch-Limburg dan met bijvoorbeeld de Randstad, en dat geldt ook voor de andere kant van de grens. Culturele organisaties zoals de schuttersverenigingen, maar ook de moderne cultuurtempels als het Theater aan het Vrijthof en

Cultuurcentrum Hasselt weten elkaar goed te vinden." De sterke culturele relaties zijn terug te zien in de sterke economische banden binnen de Euregio. Dat zorgt voor veel grensoverschrijdend verkeer. Koopmans: "Er wordt vooral vanuit Belgisch-Limburg naar Nederlands-Limburg gependeld; vanzelfsprekend zitten daar ook Nederlanders bij die in Belgisch-Limburg wonen, maar in Nederlands-Limburg werken. In het Academische Ziekenhuis in Maastricht werken bijvoorbeeld heel wat mensen uit Belgisch-Limburg. Ook voor Belgische studenten is Maastricht University aantrekkelijk, omdat Engels er de voertaal is. Verder zijn Hasselt en Maastricht winkelsteden bij uitstek."

John Aarts, wethouder Mobiliteit in de gemeente Maastricht: "Op het gebied van verkeer is vaak ingezet op nationale ontwikkelingen, terwijl de verbinding op euregionaal niveau wat achtergebleven is. De sneltram is van grote toegevoegde waarde voor de regio en kan concurreren met de auto. Ik denk dat de inwoners snel elkaars stad zullen weten te vinden als de sneltram af is. Dat is een goede impuls voor Maastricht. Ik ben in Duitse steden met dergelijke projecten geweest en heb gezien dat trams voor groei kunnen zorgen."

### SPARTACUS

Wie nu met het openbaar vervoer van Hasselt naar Maastricht wil, mag daar de tijd voor nemen. De snelste busverbinding heeft 61 minuten nodig. Met de auto kost de



rit veertig minuten, maar met name Maastricht probeert de auto te verplaatsen naar de randen van de (binnen)stad. Van oudsher loopt er een spoorlijn tussen Hasselt en Maastricht, maar die werd in 1954 gesloten voor personenvervoer. Met de nieuwe sneltramverbinding duurt de reis nog maar 38 minuten. De tramlijn gaat 13 haltes tellen, waarvan drie in Hasselt en drie in Maastricht.

Jeff Couvreur, projectmanager Techniek bij de provincie Limburg, projectorganisatie Tram Vlaanderen Maastricht: "België startte in 2004 met het Spartacusplan, waar drie sneltramlijnen onderdeel van uitmaken. De sneltramlijn naar Maastricht is voor hen tramlijn 1. Met het Spartacusplan wil de Vlaamse vervoerder De Lijn een beter aansluitend OV-netwerk ontwikkelen, met gegarandeerde overstappen. Vanaf 2007 zijn de provincie Limburg en de gemeente Maastricht met het tekenen van een intentie-overeenkomst aangehaakt bij het plan voor een sneltramverbinding. Het tracébesluit in Maastricht volgde in 2011. In de analyses van De Lijn zie je dat sommige lijnen in deze regio heel geschikt zijn voor een sneltram vanwege het hoge aantal reizigers, maar ook omdat ze aansluiten op grote knooppunten." De nieuwe sneltram begint en eindigt bij een treinstation, waardoor ook het treinverkeer over de grens beter ontsloten wordt. Op die manier is het straks mogelijk om vanuit Maastricht met slechts een overstap naar Antwerpen reizen.

De sneltram is belangrijk voor de Maastrichtse ontwikkelingslocatie Belvédère. Hier verrijzen een aantal nieuwe woningbouwprojecten, maar ook diverse instellingen op het gebied van kunst en cultuur. Wethouder John Aarts: "Het is momenteel soms moeilijk om met de auto Maastricht in te komen, terwijl Maastricht zoveel attracties heeft. Een van de mogelijkheden die met de komst van de sneltram ontstaat, is om de auto op het P+R terrein in Lanaken te zetten en verder te reizen met de sneltram." Jef Couvreur: "Door de komst van de tram wordt het gebied tussen Maastricht en Hasselt aantrekkelijker als woongebied voor mensen die in een van beide steden werken. Het is een prachtige regio, maar er is weinig OV en de wegen zijn vaak erg smal."

John Aarts: "Er is in ruime mate draagvlak onder de Maastrichtse bevolking voor de sneltram. In 2008 was 85% van de bevolking voor de komst van de tram. Tijdens de recente bezuinigingen zakte dat in. Als er wordt bezuinigd op de WMO, terwijl er anderzijds wordt geïnvesteerd in de aanleg van een sneltram, ziet niet iedereen direct het nut en noodzaak van die investering. Men legt dan vaak een oneigenlijk verband

tussen de keuze voor een tram en een besparing op het andere terrein. Gelukkig staat het merendeel van de bevolking achter het project."

#### WACHTTIJD

Onderzoeksbureau R en M Matrix becijferde dat de sneltram zo'n 8000 reizigers per dag kan trekken. Ruim 3000 van deze reizigers reizen nu met ander vervoer dan OV, voornamelijk met de auto. De respondenten die nu nog niet tussen Hasselt en Maastricht reizen, of dat met de auto doen, verwachten dat zij de tram vooral zullen gaan gebruiken om te winkelen, of op een andere manier aan vrijetijdsbesteding te doen. Adviesbureau Ecorys waarschuwt in haar kosten/baten-analyse van de tram dat met name de Nederlandse reizigers niet van de kortere reistijd per sneltram gaan profiteren. Zij reizen veelal binnen Nederland en zijn, inclusief voor- en natransport, zelfs vaak meer tijd kwijt aan reizen dan met het huidige OV. Hun winst zit vooral in de wachttijd; omdat een sneltram betrouwbaarder is dan een bus, vertrekken ze korter van tevoren van huis en hebben minder wachttijd.

Bij de ontwikkeling van de sneltram is bewust gekozen voor lightrail. Tymon de Weger, voorzitter van het Platform DO LightRail is blij met de keuze: "Lightrail is snel, en trekt snel op. Dat past bij een regionale verbinding met veel haltes. Personenvervoer per trein is op deze lijn niet rendabel, maar lightrail kan wel uit. Ik vind het wel jammer dat ze in Maastricht niet hebben gekozen voor een halte in het centrum, maar op de winderige Maasboulevard. Als ik kijk naar het langetermijnplaatje, zou ik kiezen om de lightrailverbinding uit te breiden naar Heerlen en Aken. Het is een groep steden met nauwe banden. Ook in Luik wordt gewerkt aan de ontwikkeling van lightrail. Overigens maakt de combinatie met het goederenspoor de tramlijn op Nederlands grondgebied nodeloos complex. De Belgen zijn pragmatischer; die leggen de trambaan gewoon parallel aan het hoofdspoor."

De verwachtingen voor de sneltram zijn hooggespannen; het is de bedoeling dat de sneltram in 2020 jaarlijks 3,5 miljoen passagiers trekt. Voor andere grensregio's in Nederland kan de ontwikkeling van de sneltram inspiratie vormen om op zoek te gaan naar kansen over de grens. De eerste nieuwe passagier voor de sneltram is in elk geval gewonnen. Euregio-coördinator Bjorn Koopmans: "Persoonlijk zal ik ook zeker de tram nemen als die er ligt, in plaats van de wagen vanuit mijn woonplaats Hasselt."