

TRAMPLANNING

- December 2012: besluit gemeenteraad
- 2013: openbare aanbesteding Maastrichtse tracé
- Najaar 2014: start bouw (drie jaar voor uitgetrokken)
- Inschatting bouwtijd per locatie: Bosscherweg (o.a. nieuwe trambrug 1,5 jaar), Boschstraat (1,5 jaar), Bassinbrug (verbreding, 1,5 jaar), Maasboulevard/Van Hasseltkade (2,5 jaar), Wilhelminabrug (1,5 jaar), Sint Maartenslaan (1,5 jaar), Stationsomgeving (3 jaar)
- Oplevering: eind 2016
- 2017: testperiode o.a. van veiligheidssystemen



'Een overwinning voor het openbaar vervoer'

'Als het allemaal gaat lukken wordt de inpassing van de tram in het Maastrichtse straatbeeld een overwinning voor het openbaar vervoer. We doen dit om mensen bij elkaar te brengen. Daarvoor zijn verbindingen heel belangrijk. Als het dan ook nog op duurzame wijze kan, is dat alleen maar positief.'

Albert Nuss, verkeerswethouder Maastricht

Nieuweling in verkeer

Eind dit jaar moet de gemeenteraad definitief besluiten of Maastricht het tramproject met Vlaanderen doorzet.

Op weg naar dat moment wordt vanavond de complexe technische inpassing in het straatbeeld toegelicht.

door John Hoofs

Een extra ruimtevreterende verkeersdeelnemer van veertig meter lengte inpassen in een compacte, drukke stad: het is geen klus die elke dag langskomt. Maastrichtse verkeersadviseur René Hogerheide vat het tramproject dan ook treffend samen: „Geen verhaal van wat rails leggen en we kunnen rijden. Daar komt heel wat meer bij kijken. De ingreep is fors en complex, maar technisch is alles oplosbaar, doenbaar en verantwoord.”

Een halfjaar was advies- en ingenieursbureau Arcadis bezig met onderzoek naar alle aspecten van inpassing van de tram. Sluisjes, tunneltjes, wegprofielen, brugdekken, alles werd bekeken. De bevindingen worden vanavond tijdens een informatieavond (19.00-21.00 uur, infocentrum Belvédère, Boschstraat) toegelicht. Het is de derde openbare bijeenkomst over het tramproject, dat naar finale besluitvorming wordt gelooft. In december moet de gemeenteraad ja of nee zeggen tegen de tramverbinding Hasselt-Maastricht. De gedetailleerde uitwerking ligt nu gereed, maar of het budget van zo'n 75 miljoen euro voor alle wensen toereikend is, moet nog blijken. Voor het tramproject zocht Maastricht „een manager van wie de handen naar spoorbielzen ruiken”, zoals projectleider Hogerheide het plastisch samenvat.

Een tram is een bijzondere nieuweling in de ingewikkelde Maastrichtse verkeersstructuur, die zich als een levend organisme ontwikkelt. Ga maar na: na de A2-ondertunneling is het de beurt aan de Noorderbrug die verlegd moet worden, terwijl gelijktijdig rails door de stad moeten worden gevlochten en de stationsomgeving grondig op de schop gaat (zie kader hiernaast). Het eerste stuk (goederen)spoor vanaf de grens met Lanaken is simpel. Het ligt er al en er zijn geen conflicten met andere weggebruikers.



Inpassingsvisualisatie van de tram in de Sint Maartenslaan ter hoogte van

het bedrijfsverzamelgebouw, waar parkeerplekken verdwijnen om ruimte te winnen.

beeld Arcadis

De eerste moeilijkheid doemt op bij de brug over de Zuid-Willemsvaart. Vanuit een overzichtelijk 'monopoliegebied' krijgt de tram ineens te maken met bussen, auto's, fietsers, vrachtverkeer, scooters. Gemengd gebruik van de weg, heet het in verkeersjargon. De tram wordt een gewone verkeersdeelnemer. Een nieuw fenomeen, dat bovendien 'in principe' altijd voor-

rang heeft. Dat wordt voor iedereen heel erg wennen. Het is de reden dat over de Zuid-Willemsvaart een nieuwe spoorbrug moet komen naast de bestaande. „Een eigen stukje infrastructuur om de tram op een soepele manier richting centrum te loodsen, afgestemd op de gevolgen die het verleggen van de Noorderbrug straks voor de verkeersafwikkeling

heeft”, licht Hogerheide toe. Vanaf de kop van de Boschstraat gaat de tram vervolgens met het gewone verkeer meerijsen richting Wilhelminabrug. Daarvoor moet de Bassinbrug tussen de drie en vier meter verbreed worden. Een extra rijbaan is noodzakelijk, ook al om de fietser een eigen afgeschermd strook te kunnen gunnen. Want fietsers en rails vormen een linke

combinatie. Het zogenoemde 'gleufrijden', valpartijen als gevolg van voorwielen die komen vast te zitten in de sleuven in het wegdek waarin de sporen zijn weggewerkt, is berucht. Daarom worden op alle risicoplekken verkeerskundige ingrepen gepland die fietsers zo veel mogelijk dwingen om haaks de rails te kruisen. Veiligheid gaat voor alles.

Op de Van Hasseltkade wordt de tram over de ventwegen geleid. Er komt een halteplaats waar - op termijn - trams van 80 meter lengte moeten kunnen stoppen. Want overal wordt rekening mee gehouden. Mocht de tram een succes worden - het optimisme is groot - dan moet de vervoerscapaciteit op drukke (Belgen)dagen verdubbeld kunnen worden. Voor het inpassen op de Van Hasseltkade is ruimte genoeg, maar om de tram soepel de Wilhelminabrug op te kunnen laten rijden is aanpassing en versteviging van de noordelijke brugvork nodig.

Het gaat vervolgens naar Wyck, waar de rails van de Wilhelminasingel afbuigen naar de Sint Maartenslaan en verder. Het wordt volgens Hogerheide een perfect voorbeeld van hoogwaardige inpassing in een stedelijke omgeving. „Wat we gaan doen is in feite een openhartoperatie uitvoeren, terwijl de patiënt gewoon blijft functioneren zoals elke dag. Het is een illusie te denken dat dit zonder hinder kan.”