

2025

De nieuwe tram in Luik



Dirk Claes

VZW Reizigersbond

13-5-2025

De nieuwe tram in Luik.

De start van de nieuwe tramlijn.

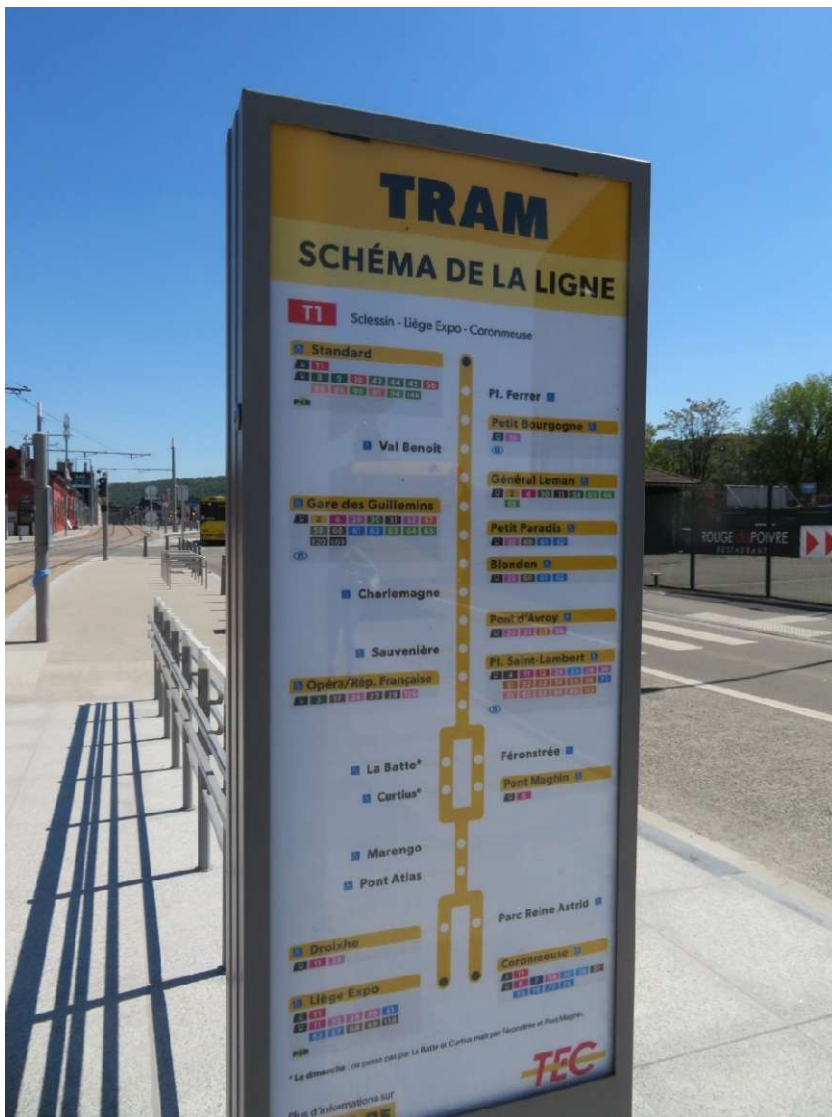
Voor het eerst sinds 1968 rijdt er terug een tram in Luik. De werken begonnen in 2019 en door verschillende omstandigheden, waaronder financiering, was er een vertraging van 2,5 jaar. Maar we zijn gelukkig dat de tram terug rijdt en dat de stad een opwaardering heeft gekregen. Als bezoeker en OV-liefhebber is het een aanwinst voor de stad en het OV in het algemeen in België. Wat de Luikenaar en OV-gebruiker ervan vindt weet ik niet, maar op 1 mei 2025 waren er alleszins veel gebruikers.



Aanleg trambaan 18 april 2023

Op 28 april 2025 verkondigde de Waalse vervoersmaatschappij TEC in de morgen: "De tram is vertrokken", na 2 maanden testen.

De tramlijn loopt van de halte 'Standard', bij het stadion van de gelijknamige voetbalploeg, via het treinstation Luik-Guillemins en het stadscentrum naar Coronmeuse of Luik Expo. Een traject van 11,7 kilometer. In totaal worden 23 haltes bediend, met tijdens de spits een tram om de 5 minuten.



Infobord met het schema van de tramlijn.

Het kostenplaatje van het project bedraagt 785 miljoen euro, zo'n 250 miljoen euro meer dan oorspronkelijk begroot. De bouw van de lijn, aankoop en schoonmaak van de trams en het onderhoud van dit alles zijn vervat in een PPS-contract.

De nieuwe tramlijn in Luik vormt voorlopig slechts een deel van het oorspronkelijke plan. Van de geplande 19 kilometer is enkel het centrale traject van 11 kilometer gerealiseerd. Het eerdere plan voorzag verlengingen naar het bus- en treinstation van Jemeppe-sur-Meuse in het zuiden en Herstal in het noorden, maar in 2024 is besloten deze niet als tram maar als buslijn aan te leggen.

Daarmee heeft Luik, vergeleken met de Belgische tramsteden Brussel, Antwerpen, Gent en Charleroi, nog wel het kleinste aantal kilometers tramnet per 10.000 inwoners.

De TEC wil het verkeer in het stadscentrum met 30 procent terugdringen, maar het is afwachten of die ambitie werkelijkheid wordt.

Een beetje geschiedenis.

De tram tussen 1871 en 1968

De eerste trams in Luik waren paardentrams uit 1871. Elektrificatie van de lijnen vond plaats in 1893, een primeur voor België. Gedurende de volgende tien jaar breidde het net sterk uit. Nieuwe lijnen werden zowel naar het zuiden als het noorden van de stad aangelegd. In 1899 bereikte een lijn de pont de Wandre, in 1897 verbond een andere lijn Luik met de stad Chênée en in 1905 werd de stad Angleur ook aangesloten op het tramnetwerk. Voor de wereldtentoonstelling van 1905 werd Luik voorzien van een vierde tramlijn. In het begin waren er verschillende concurrerende trammaatschappijen maar deze werden gereduceerd tot 3 maatschappijen, namelijk RELSE (Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions), TULE (Tramways Unifiés de Liège et Extensions) en de SNCV/NMVB met haar metersporige buurtspoorlijnen. Deze buurttramlijnen werden afgebouwd na de Tweede Wereldoorlog tot december 1961, toen de laatste lijn werd vervangen door een bus. De gele TULE-stadstrams lijn 1 en 4 reden in 1964 voor het laatst en de groene RELSE-trams naar Seraing stopte met exploitatie in 1968. Onder het motto "moderne bussen zouden winstgevender zijn" werden deze tramlijnen gestaakt. Luik kende van 1930-1971 ook een trolleybusnet, maar dit netwerk met 20 lijnen op de hoogdagen moest er ook aan geloven.

Een metro of een automatische metro?

Een metro was dan een mogelijke opvolger. Het is bij een plan gebleven in de jaren '70 en een 750 meter lange tunnel, gebouwd - inclusief een station in ruwbouw - onder de kaaïen van Saint-Léonard en la Batte.

In de jaren '80 kreeg de Société des Transports Intercommunaux de Liège (STIL) belangstelling voor een nieuw transportsysteem, de TAU (Transport Automatisé Urbain). Dit volledig geautomatiseerde systeem vertoonde veel overeenkomst met de VAL (Véhicule Automatisé Léger), die in Lille in gebruik is. De treinen zouden bestaan uit 1, 2 of 3 tweerijtuigstellen; per rijtuig zouden er slechts 10 zitplaatsen en 24 staanplaatsen zijn. Een verschil met de VAL was dat de TAU-rijtuigen op draaistellen zonder vaste assen reden: ieder wiel kon zich dus afzonderlijk in een boog instellen, waardoor zeer krappe bogen mogelijk waren. Voor de TAU was een proefbaan gebouwd te Jumet (Henegouwen). Er werd gedacht aan een 11 km lange lijn met 26 stations van Seraing via Luik naar Licourt/Herstal. Men rekende op een voorstudie van een jaar en een bouwtijd van zeven jaar.

In 1989 was het automatische metroproject TAU, dat door BN (La Brugeoise et Nivelles) en ACEC (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi) in samenwerking met het onderzoekcentrum van het Waalse Gewest in Jumet werd uitgetest, van de baan. De Waalse minister van Verkeer Dalem besliste dat het project in Luik geen doorgang zou vinden.

Dan maar een moderne tram

Sinds 2008 bestond er een consensus bij de burgemeesters van het Waalse Gewest en bij de OTW (Opérateur du Transport de Wallonie) over de terugkeer van de tram in Luik. Het moest het stijgende autoverkeer in de Luikse agglomeratie

terugdringen. De eerste lijn zou Seraing met Herstal verbinden via het centrum van Luik en het centraal station Luik-Guillemins.

Zelfs een tweede lijn was in gedachte, namelijk de lijn van Ans naar Chênée of Vaux-sous-Chèvremont.

De ingebruikname van de eerste lijn was gewenst voor 2015, maar in 2009 werd het reeds 2018. Op 21 oktober 2011 legde de Waalse regering het definitieve tracé van lijn 1 vast. Op 22 december 2011 werd de Waalse regering het eens over de realisatie van de eerste fase van lijn 1, tussen Sclessin en Coronmeuse.

De aanbesteding van de tramaanleg verliep moeizaam, mede doordat Eurostat in 2015-2016 tot driemaal toe een negatief advies gaf over het financiële dossier. Uiteindelijk heeft CAF 20 trams van het type Urbos geleverd, uitgerust met batterij omdat een deel van het tracé zonder bovenleiding zal zijn. De aanleg van de eerste fase van lijn 1, tussen Sclessin en Coronmeuse, was gepland van 2019 tot 2023. De bouw liep vertraging op als gevolg van het stilleggen van de werf aan het begin van de coronapandemie, waardoor de openingsdatum met een jaar verschoven is.

Het nieuwe netwerk

Uiteindelijk werd het op 28 april 2025 dat de tram door het grote publiek in gebruik werd genomen. Samen met de introductie van de tram was er een grote herstructurering van het busnet, waarbij 4 HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) buslijnen in dienst werden gesteld. Deze buslijnen vervangen ook de verlengingen van de tramlijn die voorzien waren.

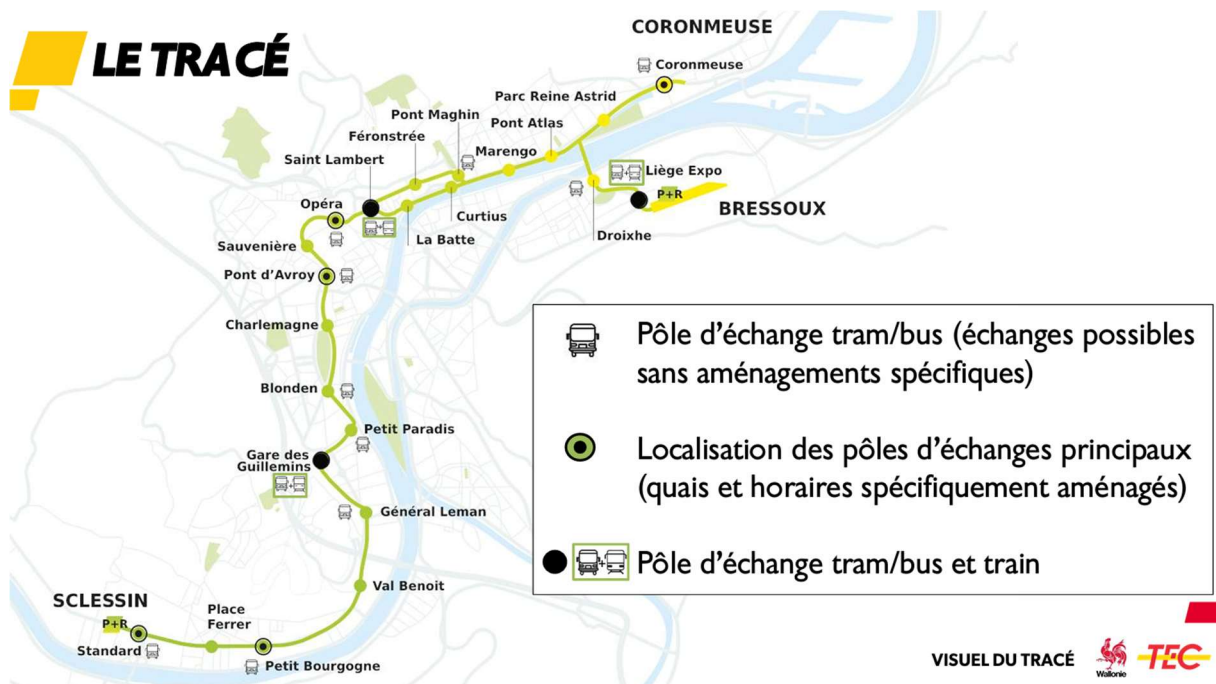
Het grootste deel van het tracé ligt op de linkeroever van de Maas, alleen via de aftakking naar Bressoux met de haltes Droixhe en Liège Expo bereikt de tram via de Pont Atlas de rechteroever.

Het grootste deel van de lijn is in dubbelspoor uitgevoerd. Het deel tussen Saint-Lambert en Marengo is gesplitst in twee enkelsporige trajecten. Normaliter volgen trams oostwaarts de route over La Batte, langs de Maaskade, terwijl trams westwaarts de route via Féronstrée volgen. Op zondagen is op La Batte markt, dan rijden trams in beide richtingen via Féronstrée. De halte Féronstrée ligt aan een kort dubbelsporig traject, zodat trams uit beide richtingen elkaar hier kunnen passeren. Bijzonderheid hier is dat trams bij deze halte het linkerspoor kiezen, omdat alleen aan de noordkant ruimte was voor een wachthuisje.

Enkele delen van het traject worden zonder bovenleiding uitgevoerd, de tram rijdt hier op batterijen. Het gaat om de secties Général Leman - Blondin, Opéra - Pont Maghin/Curtius en het trajectdeel over de Pont Atlas.

De stalling en werkplaats bevinden zich bij de halte *Liège Expo*, naast het station Bressoux.

Er is een mogelijkheid om rechtstreeks van Bressoux naar Coronmeuse te rijden, maar deze optie wordt tijdens de normale dienstuitvoering niet gebruikt.



Het rollend materieel

Door CAF, een van de partners in de aanleg, zijn 20 trams geleverd van het type Urbos 100.

De technische eigenschappen van deze stellen zijn:

- Gewicht: 64 t (per stel).
- Hoogte: 3,6 m
- Lengte: 45 m
- Breedte: 2,65 m
- Capaciteit: 372 personen, waarvan 62 zitplaatsen

De eerste tram arriveerde op vrijdag 15 juli 2022 na een reis van vier dagen uit het Spaanse Baskenland in de haven van Zeebrugge. Op twee vrachtwagens arriveerde de tram zaterdag 16 juli 2022 bij het CDMR (le Centre De Maintenance et de Remisage) in Bressoux / Liège Expo. De andere trams werden nadien geleverd.



De CAF tram type Urbos 100.

Enkele bedenkingen bij de verkenning van de nieuw etramlijn:

Ik heb gemakkelijk dagkaarten op mobib kaarten kunnen zetten via de automaat aan de haltes. In de tram staan de ontwaarders. (Eén defecte gezien). Er waren ook controleurs onderweg.



De halte met het wachthuisje en de automaat.



De ontwaarder op de tram.

Het is een mooie tram en binnenin is hij zeer breed. Hij rijdt natuurlijk ook op normaalspoor. Heel veel zitplaatsen zijn er niet en de beenruimte tussen twee tegenoverliggende zetels is nogal smal.



Er is een mooie gelijkvloerse aansluiting tussen de tram en het perron. Ook zijn de perrons van blindengeleiders voorzien.





De haltes zijn mooi ingericht en elk perron bevat een wachthuisje, een automaat, goed geplaatste zitjes, informatie en een elektronisch bord met de aankondiging van de 2 volgende trams. Het zijn eenvoudige schermen, maar goed leesbaar. De naam van de halte is op de zijkant van het wachthuisje aangebracht, maar nogal klein. De naam is ook aangebracht op de rand van het dak aan de kant van de sporen. Maar vanuit de tram zijn de namen bijna niet leesbaar. Natuurlijk is er een aankondiging op een elektronisch bord in de tram aanwezig en wordt ook de halte auditief aangekondigd.



Daarnaast is het ook aan de halte mogelijk om de tekst op de elektronische borden van het perron te horen, dankzij een infoknop en een luidspreker in het wachthuisje. Spijtig genoeg heb ik wel eentje gehad dat niet werkte.





Daar de trams lang zijn en de perrons ook, is het soms omlopen om gelijkgronds aan het juiste perron te geraken. Ook zie je dat er toch nog moet afgewerkt worden!





De tram heeft een mooie omgeving gekregen. De groene beddingen van de tram vallen wel op. Het gras was ook heel groen: zou er een sproeisysteem voorzien zijn?

Bij de verkenning op 1 mei (feestdag) was de frequentie om de 10 minuten op het gemeenschappelijk deel (Standard – Pont Atlas) en op sommige plaatsen was het zelfs druk in de tram niettegenstaande er geen winkels open waren in de stad.



De eindpunten van de lijn hebben aansluiting op buslijnen. Het busnet is ook aangepast en er zijn nieuwe busstations gemaakt om de overstap vlot te laten verlopen, maar het is soms wel wat stappen.

Coronmeuse



Sclessin

halte
Standard

Er is geen speciale beveiliging van de trambaan aanwezig, wel verkeersborden en soms verkeerslichten.





Op een plaats heb ik "ontoegankelijke overloopstenen" gezien (zie foto), maar het is een beetje onduidelijk waarom deze daar liggen en op andere plaatsen niet!



Het is fijn dat zo nog iets gerealiseerd wordt in België. Maar spijtig dat er te weinig geld wordt vrijgemaakt om dit nog beter en groter te kunnen realiseren. Plannen maken is één, maar uitvoeren is wat anders.

Bezoek en geniet van het nieuwe tramnet in Luik.

Informatie voor deze tekst is o.a. gekomen via de webstekken: [Luikse tram - Wikipedia](#), [Page d'accueil - Mon nouveau réseau liégeois](#) en <https://nvbs-actueel.com/>

Dirk Claes

18 mei 2025