

We spreken hier over de Euregio Hasselt-Luik-Maastricht-Parkstad (Heerlen eo), Aachen. Het algemene verhaal is natuurlijk dat goede verbindingen voor veel mensen en ondernemingen belangrijk zijn. Het is daarom logisch dat daarvoor vaak publieke gelden worden gebruikt. Het is anderzijds ook duidelijk dat het publieke geld schaars is, al is het maar doordat er veel geld in de bancaire sector verdwijnt.

Daarom is het belangrijk dat betrokken bestuurders in een brede coalitie zich sterk maken om het publieke geld goed te besteden.

Helaas wordt deze evidentie niet altijd recht gedaan. We hebben politici ingehuurd om publiek geld te besteden en om daarbij appels tegen peren af te wegen. Voor politici spelen ook politieke kosten een rol. Partijbelangen zijn niet vreemd in de politiek. Daarom is het aan ons om het publiek en de politici te informeren over het brede verhaal, het te laten ontstijgen aan de politieke spelletjes. .

De situatie: Vlaanderen wil betere spoorverbindingen naar Nederland (met name vanuit de provincie Limburg). Een prima idee, want daar scheelt wel iets aan. De concrete voorstellen waarmee men dit wil realiseren zijn helaas verre van optimaal.

Ik noem de voorbeelden Tram Hasselt Maastricht en de revitalisering Goederenspoor Maastricht Lanaken.

Om met het tweede voorbeeld te beginnen: een vijftal jaren geleden is men begonnen met een railport aan te leggen aan het Albertkanaal in Lanaken. Dit werd gecombineerd met het revitaliseren van de spoorverbinding tussen Sappi Lanaken, Railport Lanaken, Sappi Maastricht en station Maastricht. Kosten ruim 30 miljoen, gedekt (voornamelijk) uit Europese subsidies. Sindsdien hebben er 3 treinen gereden over dit in Lanaken naar de kant van België doodlopend spoor.

In het eerste geval dreigen honderden miljoenen op te gaan aan nieuw spoor voor een tram (light rail) op een verbinding waar weinig reizigers zijn, terwijl tegen fors lagere kosten de voormalige internationale treinspoorverbinding (Lijn 20) tussen Hasselt en Maastricht gerevitaliseerd kan worden.

Politiek ligt treinspoor lastig in België, vanwege het federale karakter..

Het moge duidelijk zijn dat met het revitaliseren tussen Bilsen en Lanaken van deze internationale verbinding er via treinspoor goederen kunnen worden vervoerd tussen Railport Lanaken en Belgische voorland, en natuurlijk kunnen ook de optimistisch geschatte 4200 reizigers tussen Hasselt en Maastricht vervoerd worden. Ook voor het verbinden van de universiteiten is deze verbinding van belang. Een trein kan via Maastricht Centraal doorrijden naar de universiteit(-s ziekenhuis) en verder naar Luik.

Naast de grensoverschrijdende verbinding tussen B en NL zijn er ook plannen voor betere verbindingen tussen NL en D. Ook hier is aan de openbare verbindingen nog een potentieel aan verbeteringen mogelijk. Het grensoverschrijdende industriegebied Avantis tussen Kerkrade en Aachen is naast de RWTH en Klinikum Aachen een "hot spot" om (ook) via openbaar vervoer met elkaar en met het Nederlandse spoornet te verbinden. Ook daar ligt ten dele het (trein)spoor te wachten om opnieuw gebruikt te worden. Daarnaast zien we in Aachen plannen om voor ruim 200 miljoen een nieuwe tramlijn aan te leggen.

Een revitalisering van het treinspoor kan voor een (groot deel van deze) transportbehoefte voorzien. Het Verkeersverbund Aachen bijvoorbeeld geeft ondersteuning aan genoemde verbindingen. Overigens ook aan de plannen voor de tramlijn. Maar ook in Duitsland zal men financiële keuzes moeten maken.

Burgers, die vanuit verschillende hoeken bezig zijn met mobiliteit, maken zich zorgen over de besteding van de beperkte budgetten, die beschikbaar gesteld worden voor mobiliteit. Anderzijds onderschrijven wij het belang van investeringen in tijden van lage economische groei. Plannen waarin de (partij)politieke overwegingen doorslaggevend zijn, zullen (opnieuw) getoetst moeten worden aan de huidige realiteit.

De bedoeling van dit initiatief is om een brede coalitie te vormen, die zo voldoende druk kan uitoefenen om aan deze heroverweging een nieuwe visie tav. de Euregionale

grensoverschrijdende verbindingen te koppelen.