

PERSBERICHT Spoorverbinding Hasselt Maastricht

Spoorverbindingen zijn duur en star. Daarom moeten deze ontwikkeld worden vanuit een visie.

De tramverbinding Hasselt Maastricht is resultaat van Belgische federale onmacht en de behoefte aan ontsluiting van Belgisch Limburg. Zo'n beperkte benadering leidt logischerwijze tot beperkte resultaten.

Het karakter van het project Tram Vlaanderen Maastricht (NL) en Spartacus 1 (BE) is onvoldragen:

- “een stadstram door de velden” en “een volwassen trein door de straten van de binnenstad”
- een krampachtige poging de autonomie van het Vlaams Gewest te tonen
- een initiatief met enorm hoge kosten en veel te weinig reizigers
- een aanslag op de verkeersveiligheid van met name kwetsbare weggebruikers
- een schoolvoorbeeld van kapitaalvernietiging: het is daarom niet duurzaam
- perspectief: als de doorvaarthoogte groter moet worden, is de Wilhelminabrug knelpunt nr.1

Goede grensoverschrijdende verbindingen worden ontwikkeld vanuit een visie. Een visie kijkt vooruit, met een brede blik en met oog voor het verleden.

De beste verbinding tussen Hasselt en Maastricht is een trein over de spoorbrug: een snellere verbinding met één station west (Belvédère of Ossekop), een probleemloze, ongehinderde Maasoversteek en één station oost (Maastricht-centraal), een halte met overstapmogelijkheden
Karakteristieken:

- voor goede verbindingen schep je knooppunten, geen eindpunten
- hierdoor wordt het reizigerspotentieel groter (richting Randwyck, Eijsden, Luik en andere richtingen)
- integratie van goederenvervoer over het spoor – belangrijk voor werkgelegenheid
- Knooppunt Maastricht: integratie van treinverbindingen naar Hasselt (Antwerpen), Luik, Aken, Eindhoven. De reiziger zal daarvoor dankbaar zijn
- verbinden van meerdere universiteitscentra ligt voor de hand
- de ontwikkeling van het Bassin krijgt kansen
- rendabel maken van de spoorbrug (voor 36 miljoen gerevitaliseerd)
- heringericht Stationsplein hoeft niet andermaal op de schop
- de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers wordt niet aangetast
- de dekkingsgraad of het bekostigingspercentage komt op een acceptabel niveau
- geen dubbele vervoerssystemen die elkaars marge (en weggebruik) ondermijnen

In 2008 is een keuze gemaakt. Bepaalde aspecten zijn hetzelfde gebleven, veel zijn ook veranderd. Gezien de verslechterende gemeentelijke financiën is de *duurste oplossing* met een *ondermaats rendement* misplaatst.

De burger wil dat de overheid effectief en spaarzaam omgaat met belastinggeld. Het is niet te verkopen dat de gemeente Maastricht kiest voor de duurste uitvoering die *nota bene minder reizigers* trekt dan het alternatief (ik verwijs naar de Koersnota). In maart 2014 zijn de gemeenteraadsverkiezingen. Of de gemeenteraad van Maastricht dit dossier serieus en zorgvuldig zal heroverwegen, zal de stembusuitslag kleuren.

Een gemeenteraad bespreekt neemt terecht niet graag opnieuw een besluit. Als er goede gronden zijn (zoals nieuwe omstandigheden) kan men trots op zijn de discussie. Het comité Op het Goede Spoor en diverse groepen in en buiten Maastricht verzoeken de gemeenteraad een open discussie aan te gaan.

Het comité Op het Goede Spoor daagt daarnaast de politieke partijen uit tot een openbaar debat over de tram als opmaat voor de verkiezingen.

Inlichtingen: Leo Maathuis voorzitter Op het Goede Spoor
0634832345
ophetgoedespoor2013@gmail.com