

HISTORIEK VAN DE SPOORWEGEN IN LIMBURG

De jaren 50 werden gekenmerkt door een **grote afbouw van de spoorwegen in het ganse land**. Limburg werd toen zwaar getroffen en talrijke lijnen werden opgeheven voor het reizigersverkeer. Alle heil werd verwacht van het busvervoer.

In Limburg werden volgende lijnen volledig gesloten:

Maastricht – Bilzen

Tongeren – St Truiden – Tienen

Maaseik – As

Leopoldsburg – Diest

Genk – Houthalen – Neerpelt – Eindhoven en het deel Neerpelt – Weert

Aan de rand van de provincie viel ook de verbinding van Diest naar Tienen weg.

In de jaren 60 en 70 kennen we dan **nog een groot aantal sluitingen van stations en stopplaatsen**

In het begin van **de jaren 80** als de bussen zich steeds meer vastlopen in het verkeer **komt er stilaan een wending** in de spoorwegpolitiek en stopt men overal in het land met het sluiten van stations. **In Limburg doet men toch nog verder** en sluit men zelfs nog de verbinding met Maasmechelen Eisdonk ondanks hevige protest uit verschillende hoeken. Ook stations als Hoeselt, Schulen, Beringen mijn, enz worden nog gesloten. Positief voor Limburg is begin van de jaren 80 de bouw van het nieuwe station van Genk

Eindelijk waait er een verse wind

Minister De Croo komt met een eerste globaal plan voor de NMBS op de proppen. Naast een groot aantal HST lijnen komt hij ook met een Nationaal IC – IR plan die de organisatie van de spoorweg toekomstgericht moet maken. Ook in het buitenland is overal een relance bezig van het spoorvervoer.

Voor Limburg zijn er 2 IC assen voorzien

Er is een IC lijn die vertrekt vanuit Genk naar Hasselt – St Truiden en verder naar de Kust

De tweede en grote Vlaamse transversale as loopt vanuit Rijsel naar Kortrijk en Gent via Antwerpen naar Hasselt en Maastricht en verder naar Aachen. Dringende opmetingen worden uitgevoerd op het hiervoor ontbrekende stuk Bilzen - Maastricht.

In afwachting wordt de IC lijn Antwerpen – Luik ingelegd.

Om deze transversale snel te realiseren moet er in Wallonië een bocht aangelegd worden van de lijn Maastricht – Luik naar de lijn richting Montzen en Aachen. Gevolg de werken worden uitgesteld.

In 1990 komt het eerste grote 10jarenplan op tafel (Horizon 2000)

Voor Limburg vinden wij hierin terug:

Het op 120 Km/h brengen van de lijn Hasselt – Mol, maar deze is dan reeds voor 50% aangepast

Realiseren van de lijn Hasselt –Maastricht, ontdubbelen van het lijnstuk Alken – St Truiden en de realisatie van de lijn naar het Fenix project en een verbindingsbocht in Leuven.

Vele Limburgse politici steigeren dat er slechts 3 miljard voorzien is voor Limburg

Wij stelden vast dat in 1993 de NMBS plannen maakte om de lijn Hasselt Mol te sluiten en enkel door acties van ACV Transcom en een aantal Limburgse en Kempische CD&V- mandatarissen werd deze lijn behouden. Toch werden in Limburg Alken en Zolder gesloten

In 1995 wordt het investeringsplan aangepast:

Hasselt –Mol blijft behouden, Alken Sint-Truiden wordt doorgeschoven, er wordt voorzien in een nieuwe geëlektrificeerde spoorbundel van zes sporen in Winterslag voor de goederen en het spoor naar het nieuwe ERC project of ander project indien er meer dan 1 miljoen bezoekers verwacht worden op jaarbasis. Hasselt – Maastricht komt nog enkel als studie project voor.

Ook dan is er protest van Limburgse politici tegen de slechte bedeling van Limburg.

In 2001 krijgen wij dan het nieuwe investeringsplan 2002 tot 2012

En wat zien wij voor Limburg.

Hasselt – Mol is voor 80 % uitgevoerd en is afgevoerd, Hasselt – Maastricht is verdwenen, de spoorbundel in Winterslag en elektrificatie voor 750 milj BF is voorzien in 2003, de bocht in Leuven is voorzien voor 2004 -2005.

Aansluiting aan ERC of ander project is verdwenen (Leisure Valley heeft nochtans meer dan 1 milj bezoekers per jaar). Voor ST Truiden is er een vliegende kruising voorzien van 3 Km gepland in 2007. Verder is er een studie voorzien voor 2010 voor de lijn Hasselt Neerpelt.

Eigenaardig genoeg Politiek Limburg zwijgt en er is geen protest

Wat heeft Limburg gekregen sedert 1980

Ongeveer 250 miljoen BF voor de lijn Hasselt – Mol en de elektrificatie van een sporenbundel in Winterslag, kostprijs 850 milj BF. De bocht van Leuven werd ook gerealiseerd voor een bedrag van

Persmap Maaseik Doc. 2

1 miljard BF en werd door de spoorweg steeds verkocht als een Limburgs project. Doch tot op de dag van vandaag wordt hij enkel gebruikt voor enkele piekuur treinen zodat het voor Limburg slechts een minimale verbetering inhoudt.

Geen Hasselt – Maastricht, geen ontdubbeling van Alken naar landen, geen spooraanluiting naar Leisure Valley, geen IJzeren Rijn en geen lijn van Hasselt naar Neerpelt.

Samengevat kunnen wij zeggen dat Limburg zonder de bocht van Leuven, want dit is nog steeds Brabant, ruim 1 miljard BF gekregen heeft van een investeringstotaal van ongeveer 250 miljard BF of **ongeveer 0,35% van het investeringsbudget.**

Waar blijft hier de stem van politiek Limburg, hebben wij geen recht op een goed spoorvervoer, het wordt nochtans ook met ons belastinggeld betaald.

Voor de Limburgse reiziger is er slechts een verbetering van de reistijd gekomen voor de pendelaar die kan gebruik maken van de enkele piekuurtreinen die de bocht in Leuven gebruiken. Al de andere reizigers hebben een verlenging van de reistijd gezien; denken wij aan de afschaffing van de rechtstreekse IC van Hasselt naar Antwerpen, verlenging van de reistijd naar Brussel via St Truiden, de verslechtering van de verbinding van Genk naar Antwerpen, enz.

Gelukkig dat er in Limburg nog enkele werkgroepen zijn die gezorgd hebben voor de heropening van enkele stopplaatsen zoals Diepenbeek, Alken, Zolder en Geel en die hopen dat Hamont, Zonhoven en Beringen binnenkort aan dit lijstje kan toegevoegd worden.

Want wat stellen wij vast, dat al deze stations voldoende volk aantrekken en dat een verbetering van de dienstverlening zoals op de lijn Hasselt – Mol duidelijk meer reizigers aantrekt.

Het wordt echter hoog tijd dat alle Limburgse politici eisen dat er een ernstige aanpak en uitbouw gebeurt van het spoor in Limburg want wij hebben op dit ogenblik een halve eeuw achterstand.

In 1930 reed men reeds in 70 minuten van Hasselt naar Brussel, vandaag is de gewone reistijd 72 minuten naar Brussel centraal.