

Een toekomstvisie op de mobiliteit in Limburg.

1. INLEIDING

Wij vinden het jammer dat in de context van Spartacus de laatste tijd steeds meer gesproken wordt over een globaal mobiliteitsplan voor Limburg. De provincie Limburg had eerst degelijke studies moeten laten uitvoeren over de vervoersstromen van reizigers en goederen in onze provincie en het hinterland en aan de hand hiervan eerst een globaal mobiliteitsplan moeten opstellen voor onze Provincie. De Lijn had dan de behoeften kunnen invullen voor dat deel waarvoor zij in aanmerking komen.

Hetgeen vandaag gebeurd met het Spartacus plan is eerst een deelplan opstellen en dan zien hoe wij de rest hieraan kunnen koppelen. Dit is de kar voor het paard zetten.

Daarom ontwikkelen wij in dit document een andere en meer globale visie op de mobiliteit in Limburg dat ook meer rekening houdt met de goederen stromen in onze provincie.

2. AUTOWEGEN

Zoals overal, in elk land en alle provincies gaan wij voor de hoofdassen uit van autowegen en spoorwegen en kanalen, deze laatste voor de goederenstromen.

Autowegen

Op dit vlak hebben wij in Limburg nog de missing link van de Noord Zuid as betreffende de ontsluiting naar Eindhoven en de aansluiting naar de autoweg Lummen – Maasmechelen – Heerlen.

De meeste industriegebieden zijn vlakbij deze autowegen gelegen of met expreswegen hiermee verbonden. Verbeteringen dringen zich hier op voor het industriegebied van Lanaken en in het Noorden van onze Provincie waarbij de voltooiing van de Noord – Zuid as een belangrijke rol speelt.

Alle industriegebieden hebben er natuurlijk ook belang bij om zo veel mogelijk multimodaal ontsloten te zijn en goede verbindingen te hebben met het buitenland. Wij mogen niet uit het oog verliezen dat meer dan 85% van de geproduceerde goederen in Limburg bestemd zijn voor de export.

3. SPOORWEGEN

Op dit vlak is er in Limburg een belangrijk gebrek, vooral door het feit dat Limburg geen ontsluiting heeft richting Nederland en zo verder naar Duitsland en verder.

Limburg beschikt nu slechts over enkele spoorlijnen

Luik – Tongeren - Hasselt – Aarschot – Antwerpen of Leuven Brussel

Genk – Hasselt – Sint Truiden - Brussel

Hasselt – Mol – Neerpelt

En de goederenlijn Winterslag – Bilzen

De eerste twee zijn geëlektrificeerd, de twee andere zijn uitgerust in dieseltractie.

4. VERBETERINGEN VOOR LIMBURG

Wat moet er verbeteren om Limburg te ontsluiten op het vlak van de spoorwegen dit zowel voor goederen als voor reizigers.

Voor de goederen:

- 1 Het realiseren van de IJzeren Rijn om alzo het Noorden van Limburg de zo noodzakelijke ontsluiting en verbinding te geven met Nederland, Duitsland en verder naar het Oosten.
- 2 Het elektrificeren van de Lijn Winterslag naar Bilzen om de omweg via Hasselt richting het Zuiden (Frankrijk en Italië) te vermijden.
- 3 De heraanleg van de lijn Hasselt Maastricht om het overslagstation van Lanaken meer armslag te geven en het bijhorende industriegebied grotere kansen te geven; deze lijn kan ook een bijkomende uitweg bieden richting Duitsland.
- 4 Het reactiveren van de lijn Winterslag – Houthalen – Neerpelt om zo voor de industrie van Genk een aansluiting te realiseren met de IJzeren Rijn en het bijhorende hinterland.

Voor de reizigers

- 1 De heraanleg van de lijn Hasselt – Maastricht voor een snelle verbinding tussen de beide Provincie hoofdsteden . Op deze lijn moeten wij van Lanaken een aansluitingsknooppunt maken met goede busverbindingen om de zuidelijke Maaskant op een goede manier te ontsluiten. De lijn Hasselt – Maastricht moet deel uitmaken van een grotere as richting Antwerpen en een goede aansluiting verzekeren in Hasselt richting Brussel en Mol.
- 2 De lijn Antwerpen – Neerpelt moet doorgetrokken worden naar Hamont en Weert en alhier aansluiting geven op het Nederlandse net.
- 3 Reactivering van de lijn Hasselt – Winterslag – As – Maasmechelen met als eindpunt een knooppunt ter hoogte van “ Leisure Valley” hetwelk een duidelijke attractie pool is voor Limburg. Voor dit traject voorzien wij twee treindelen te koppelen in Hasselt met bestemming Brussel – Gent. Deel een vertrekt te Maasmechelen met haltes te As, Waterschei en Winterslag , deel twee vertrekt Genk met haltes te Bokrijk en Kiewit. Deze delen worden gekoppeld te Hasselt om vervolgens als eindbestemming Gent of de Belgische kust te krijgen.
- 4 Reactivering van de lijn Hasselt - Neerpelt –Weert met halte plaatsen Zonhoven – Houthalen – Wijgmaal en Neerpelt. Op deze wijze krijgen wij een snelle ontsluiting van het Noorden van de Provincie met Hasselt.
- 5 Optimalisering van de lijn Hasselt – Mol met weder in gebruik name van haltes in Zonhoven en Beringen centrum. Deze laatste krijgt een mini knooppunt functie voor plaatselijk busvervoer
- 6 Verhoging van de frequentie op de as Genk – Hasselt naar Twee treinen per uur en op deze wijze een betere verbinding met Antwerpen realiseren.

Hasselt wordt op deze wijze een belangrijk spoorwegknooppunt en op deze spoorwegassen kunnen wij belangrijke busknooppunten uitbouwen.

5. KNOOPPUNTEN

Behandelen wij even deze knooppunten en de mogelijkheden die hierdoor ontstaan

Spoorknooppunt Lanaken

Om het Maasland te ontsluiten opteren wij hier voor een snelbus vertrekkende van Maaseik (knooppunt) naar Tongeren (knooppunt) met stops in Elen, Rotem, Dilzen, Lanklaar, Maasmechelen (knooppunt Leisure Valley), Maasmechelen, Rekem, Lanaken (knooppunt), Veldwezelt en Riemst. Voor deze snelbus dient bij de heraanleg van de rijksweg een busbaan voorzien met voorrangsregeling aan de kruispunten om een optimale verkeerstroom te verkrijgen. Leisure Valley, Lanaken en Tongeren zijn de knooppunten met de spoorinfrastructuur en bieden de mogelijkheid tot aansluiting voor verdere verplaatsing. Een snelbus van Genk, Zutendaal, Rekem, Lanaken, naar Maastricht dient ook uitgewerkt.

Busknooppunt Maaseik

Naast de snelbus richting Tongeren is het aangewezen vanuit Maaseik nog enkele snelbussen te voorzien. Een tweede snelbus zou een verbinding moeten zijn met Neerpelt (knooppunt) met stops in Kinrooi, Bree, Bocholt, Kaulile en Sint Huibrechts Lille. Op deze wijze kan men Maaseik en Bree verbinden met Antwerpen.

Een derde snelbus gaat van Maaseik via Neeroeteren, Opoeteren, Niel bij As, As en verder naar Genk. Hierdoor krijgt men verschillende overstapmogelijkheden op de trein naar Hasselt en Brussel.

Een vierde snelbus is aangewezen tussen Maaseik, Bree, Peer (eventueel ook Erperheide), Wijgmaal (aansluitingspunt), Hechtel en Leopoldsburg (aansluitingspunt) of Beringen als hier de aansluiting met de spoorwegen kan gerealiseerd worden.

In een later stadium is het ook aangewezen om Hamont te verbinden met Bree en zo naar Genk en Bilzen via een snelbus om een meer oostelijke mini N-Z as te verkrijgen en Bree ook snel met Genk te verbinden.

Via deze snelbussen krijgen wij een degelijke ontsluiting van de gemeenten Bree en Maaseik, en het hele omliggende gebied, dat in het huidige Spartacusplan slecht bedeed is, zowel richting Brussel, Antwerpen en Luik.

Voor het zuiden van Limburg dient men ook een snelbus te voorzien van Tongeren naar St. Truiden en Tienen met aansluiting op de trein naar en van Brussel te St Truiden.

Alle knooppunten krijgen een sterfunctie voor het plaatselijk busvervoer en dient voorzien van een parkeerplaats en fietsenstalling.

Door het creëren van knooppunten bieden wij iedereen de mogelijkheid om via een goede en vlotte overstap zijn reis verder te zetten.

6. BESLUIT

Door het terug in gebruik nemen van deze spoorwegassen en de hier aansluitende snelbussen, creëren wij 3 snelle verbindingen van Oost naar West en van Noord naar Zuid en wordt zowel het Noorden als het Oosten van onze provincie ontsloten.

Bovendien hebben wij 2 bijkomende verbindingen naar Nederland zowel voor reizigers als voor goederen.

7. RAMING VAN DE KOSTEN

Voor de spoorwegen gaan wij uit van het realiseren van de lijnen Hasselt – Maastricht en Genk – Maasmechelen in elektrische tractie. De andere lijnen voorzien wij in dieseltractie.

De eerste twee lijnen dienen elektrisch uitgerust omdat zij deel uitmaken van verdere verbindingen respectievelijk richting Antwerpen en Gent (kust). De andere lijnen staan in voor een plaatselijke verbinding of worden gekoppeld aan op dit ogenblik met dieseltractie bediende lijnen.

1 - Hasselt – Maastricht: hier dient slechts het gedeelte van vertakking Bilzen tot Lanaken volledig vernieuwd en heraangelegd met eventueel structuurverbeteringen aan de bruggen en elektrificatie van het traject Bilzen – Maastricht en uitrusting met seinen en beveiliging volgens de internationale regels. Baserend op cijfers uit diverse studies en cijfers van de NMBS worden deze kosten geraamd op 65 miljoen Euro voor het geheel.

2 - Genk – Maasmechelen: Op dit ogenblik wordt dit traject deels gebruikt door de NMBS tot even voorbij Winterslag vorming (dit gedeelte is uitgerust voor elektrische tractie) en deels door de NV Kolenspoor voor toeristische doeleinden. Ter hoogte van Leisure Valley dient ongeveer 3 Km nieuw spoor voorzien.

Het weder in gebruik nemen van deze sporen, aanleg nieuw deel, elektrificatie van Winterslag tot Maasmechelen en optimalisering van de seinen voor het traject, samen met het uitrusten van de stopplaatsen, mogen we ramen Op 115 miljoen Euro.

3 – Houthalen – Neerpelt: deze lijn is opgenomen in een studie van de NMBS en voorzien in het investeringsplan tot 2012 van de NMBS. Hier dient vanaf Houthalen tot Neerpelt het volledige spoor terug aangelegd. Onteigeningen zijn niet nodig omdat op de vroegere bedding een fietspad is aangelegd. Raming van de kosten in dieseluitbating bedraagt ongeveer 85 miljoen Euro.

4 – Neerpelt – Weert: Deze spoorlijn is nog in gebruik er dienen enkel aanpassingen te gebeuren aan de seinen en aan enkele overwegen zodat de snelheid kan verhoogd worden. Stopplaats Hamont is voorzien om in 2012 uitgerust te worden.

5 – Genk – Houthalen: deze lijn is een aansluiting voor het goederen vervoer naar de IJzeren Rijn en dient eerst uigevoerd tegen voltooiing van deze laatste. Gezien de moeilijkheden die zich nog steeds in Nederland stellen kunnen wij hier nog geen datum op plakken en is een budgettering moeilijk. Op dit ogenblik mogen wij voor dit lijnstuk in dieseltractie uitgevoerd rekenen op ongeveer 32 miljoen €.

Moeten wij ook vermelden dat de vliegende kruising te Sint Truiden die voorzien was in het investeringsplan van de NMBS voor de periode 2007 – 2009 dringend dient uitgevoerd te worden om het verkeer naar Brussel via St Truiden te kunnen versnellen. Een volledige ontubbeling van het traject van Alken tot Landen is zeker wenselijk om een goede reorganisatie van het vervoer via deze lijn mogelijk te maken.

Wij kunnen besluiten dat voor een som van 300 miljoen € de spoorwegen in Limburg kunnen uitgebouwd worden tot dat wat zij moeten zijn, de steunpilaar voor een goed, doeltreffend en snel openbaar vervoer in Limburg en dit zowel voor de reizigers als voor de goederenstromen;

Indien de NMBS er onvoldoende middelen voor heeft kan gezien het laatste regeerakkoord het Vlaamse gewest er de nodige budgetten voor vrij maken. Ten opzichte van de huidige geplande tramlijnen zou dit zelfs voor Vlaanderen een aanzienlijke besparing betekenen.

De vrij gekomen budgetten kunnen dan geïnvesteerd worden in bijkomende snelbusverbindingen, busbanen waar eventuele remmen kunnen ontstaan voor deze snelbussen, en optimalisering van de dienstverlening.

In het kader hiervan dienen alle trein – bus en bus – bus knooppunten voorzien van degelijke (verhoogde)perrons, gesloten schuilplaatsen voor reizigers, sonoriatie en degelijke reizigersinfo, fietsenstallingen en beperkte parkeerzone. Mogelijke akkoorden met privé onderneming kunnen afgesloten worden om op deze knooppunten kiosken te voorzien voor verkoop van tickets , dagbladen, frisdranken en versnaperingen. Dit verhoogt de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de aantrekkingskracht.

Alle andere bushaltes en trein haltes die een overstapfunctie hebben dienen ook uitgerust met verhoogd perron, degelijke schuilplaatsen die afschermen tegen wind en regen, moderne info middelen zoals sonoriatie, infoborden of schermen met wachttijden, zitplaatsen en fietsenstalling .

Overige bushaltes moeten de minimale uitrusting voor de reiziger bevatten zoals , schuilplaats, zitgelegenheid, info over wachttijden, fietsenstalling en de veiligheid garanderen.

Wij hopen met deze uiteenzetting een belangrijke bijdrage te leveren op de zienswijze hoe het openbaar vervoer dient uitgebouwd in onze Provincie om een maximale dienstverlening te verkrijgen met een rationeel gebruik van de middelen. Op deze wijze voorzien wij in optimale verbindingen voor alle gemeenten van Limburg onderling en voor snelle verbindingen naar de ons omringende provincies en verder.

Namens

Actiecomité "Lijn 20	vzw Geen sneltram	Actiecomité Dusartplein	Limburgse	Natuurpunt Limburg
Lanaken	door de Maten - Genk	Hasselt	Milieukoepel	