

## MOGELIJK MODEL VOOR EEN SNELBUSSENPLAN.

### MAASLAND Busknooppunt Maaseik

Om het Maasland infrastructuur te ontsluiten, moet zeker bijzondere aandacht besteed worden aan het busvervoer, om voluit te kunnen inspelen op het spoorplan dat nu voorgesteld wordt, dit in de vorm spoorknooppunten die ontwikkeld werden.

In dit kader is het meer dan noodzakelijk het busvervoer naar deze spoorknooppunten te optimaliseren, daarom wordt zoveel mogelijk geopteerd dit doen door gebruik te maken van bestaande in dienst zijnde busverbindingen.

Voor Maaseik komen in aanmerking drie bestaande busverbindingen :

- **Lijn 45 te laten functioneren als snelbus op de N 78 tussen Maaseik - Maasmechelen** (spoorknooppunt)
- **Lijn 61 Maaseik – Maasmechelen (spoorknooppunt) - Lanaken (spoorknooppunt) - Vroenhoven - Tongeren (spoorknooppunt)**
- **Lijn 11 Maaseik - Neeroeteren - As – Genk**

**Lijn 45** Komt het best voor deze **snelbusverbinding** in aanmerking als meest volwaardiger snelbuslijn.

Dit met tussenstops voor deze zeer snelle busverbinding te Elen – Rotem – Stokkem – Dilsen – Lanklaar Maasmechelen Leisure Vally, dan verder naar Genk via campus Diepenbeek Hasselt.

Om dit te kunnen realiseren moeten bij de heraanleg van de rijksweg N 78 busbanen voorzien worden, dit met voorrangregeling aan de kruispunten + verkeerslichtbeïnvloeding om zo een optimale doorstroming van deze snelbussen te verkrijgen (Analoog met modellen in Zwitserland, Duitsland, Nederland).

Voor Maaseik is deze “ **zeer snelle** “ busverbinding met Maasmechelen Leisure Vally (spoorknooppunt oranje) de garantie in voor optimale treinaansluitingen van deze regio Maaseik bij het (spoorknooppunt oranje) Maasmechelen Leisure Vally. voor verbindingen naar Brussel – Antwerpen en internationaal

**Lijn 61** kunnen ook van Maaseik en verder “enigszins” gelijkaardige faciliteiten voorzien worden voor de deelstukken **na** Maasmechelen door het “voornamelijk” optimaliseren van de doorstroming:

- Maasmechelen – Rekem - Lanaken (spoorknooppunt geel)
- Vroenhoven - Riemst - Tongeren ( spoorknooppunt roze) .

Maasmechelen Leisure Valley, Lanaken en Tongeren zijn de knooppunten met de spoorinfrastructuur en bieden de mogelijkheid tot aansluiting voor verdere bestemmingen.

Tongeren ( roze) + Lanaken (geel) zijn spoorknooppunten voor lijn 61

Voor de regio Vroenhoven – Riemst biedt lijn 61 de mogelijkheid gebruik te maken van

spoorknoppunt geel Lanaken (geel) - of spoorknoppunt Tongeren (roze).

In deze context moet gezien worden door het optimaliseren van de doorstroming van lijn 61 als een **versnelde** busverbinding.

- **Lijn 11 Maaseik - Neeroeteren - As – Genk**

De “**westelijke regio van het Maasland**” om deze optimaal te ontsluiten moet **buslijn 11** eveneens een **versnelde** busverbinding worden, door het optimaliseren van doorstroming in de dorpskernen, om vanuit deze regio's het spoorknoppunt oranje As te bereiken.

Dit kan gebeuren door lijn 11 te optimaliseren - sneller te maken tussen Maaseik – Neeroeteren – Opoeteren - Niel bij As .

**As** spoorknoppunt (oranje 2) voor deze lijn 11 garandeert voor deze regio een veel snellere verbinding met Hasselt, Brussel, Antwerpen en internationaal, dit kan gerealiseerd worden door de tijdswinst die gemaakt wordt door het feit dat As een eerder bereikbaar spoorknoppunt is het spoorknoppunt Genk (oranje 1) 20 minuten verder ligt voor lijn 11  
( Voor de tijdswinst voor deze regio zie bijlage)

Na As volgt deze buslijn 11 haar normale verdere reisweg naar Genk station (spoorknoppunt) .

### **NOORD LIMBURG Busknoppunt Bree**

- **Lijn 8 Overpelt – Neerpelt – St. Hubrechts - lille – Bocholt - Bree (busknoppunt-) Gruitrode – Opglabbeek – Waterschei (spoorknoppunt) – campus Bret - Genk station (spoorknoppunt)**

Om de regio Noord optimaal te ontsluiten, wordt ook weer gekozen voor het optimaliseren van deze bestaande busverbinding lijn 8 wordt eveneens een **versnelde** busverbinding.

Waterschei (Hoevenzavel spoorknoppunt oranje 2). dit spoorknoppunt biedt de mogelijkheid voor aansluitingen voor verdere bestemmingen Hasselt – Brussel, internationaal. ( dit geeft een tijdswinst t.o.v. spoorknoppunt Genk van 15 minuten)

Waterschei Hoevenzavel zal “een zeer belangrijk spoorknoppunt “ oranje lijn worden. Zeer belangrijk voor deze versnelde buslijn 8 die enorm zullen bijdragen om de grote regio BREE optimaal – te bedienen met snelle verbindingen klokvast aansluiting te geven met het spoorknoppunt Hoevenzavel.

De garantie wordt hierdoor aan deze regio Bree - Gruitrode te genieten van zeer snelle verbinding vanuit dit spoorknoppunt naar Hasselt, Brussel , Antwerpen en Internationaal.

( Voor de tijdswinst voor deze regio zie bijlage)

Verwezen moet worden dat spoorknoppunt Hoevenzavel voor deze regio Noord “zeer belangrijk” zal zijn tot de realisatie van de lijn 18 – 19 - 15 (purper ) Eindhoven -Weert - Hamont – Neerpelt – Houthalen – Zonhoven - Hasselt (Brussel).

*De oranje lijn heeft het voordeel dat alle spoorinfrastructuur nog aanwezig is, deels er gebruik van gemaakt wordt als een toeristische lijn nog vrij behoorlijke staat kan hierdoor op korte termijn een snelle oplossingen bieden voor betere ontsluiting van de regio Neerpel- Bree.*

### Noord .

De lijn 19 – 18 - 15 ( purper ) Eindhoven -Weert - Hamont – Neerpelt – Houthalen – Zonhoven - Hasselt (Brussel).

In functie van lijn 18 wordt Wijchmaal een belangrijk spoorknoppunt purperlijn waar ook de te versnellen buslijn – 14 een belangrijke rol zal spelen in de ontsluiting van deze regio Noord West

### Midden Limburg

Opstappunt Munsterbilzen (gele lijn) hiervoor wordt Lijn 10 in Beeld gebracht Genk – Bilzen - Tongeren

### Zuid Limburg

Lijn 23 a de fruitlijn of fruittransversale St. Truiden – Borgloon – Tongeren met twee spoorknoppunten + busknoppunten Tongeren (roze) - St. Truiden (oranje).

Gezien deze buslijn 23 a al enigszins deze functie vervuld moet zeker ook geopteerd worden voor het optimaliseren van de doorstromingen in de dorpskernen, om door deze ingreep een versnelde busverbinding te bekomen .

Voor deze regio moet zeker “ bijkomend” opgemerkt worden, dat bij de ontdubbeling van spoorlijn 21 Landen – Alken wat reeds toegezegd werd in de investeringsplannen NMBS 2001 – 2012, dit meer dan ooit moet geëist worden in verband met ontsluiting Maasland.

Indien dit punt investeringsplannen 2001 2012 zou uitgevoerd geweest was waren L treinen voorzien van Leuven – Tienen - Landen – St. Truiden - alken Hasselt – Schulen – Diest – Aarschot Leuven.

Gezien deze L lijn reeds dienst verzekert tussen Leuven en Landen deze via Hasselt naar Leuven dan doorgetrokken worden zouden op dit deelstuk Landen Hasselt Velm, Kortenberg - Zepperen, (St. Lambrechts Herk ? ) kunnen bediend worden.

### CAMPUSSEN Super snelbusverbinding

Genk Station – Genk Campus Z. O. L - Diepenbeek U Campus – Hasselt – Ethias + Provinciehuis – Hasselt Dusart - Hasselt Kanaalkom- Hasselt Station

Een van de bekommernissen van Genk en zijn stadsbestuur, aansluiting Campus Z.O.L. Campus U Diepenbeek, kunnen door de beschikbare ruimte op de ringen rond Genk zeer eenvoudig busbanen aangelegd worden.

Wat een zeer efficiënte ,snelle zeker een kostengunstige oplossing zal kunnen bieden.

Dit de route die voorgesteld wordt :

- Genk Station

- Genk Europalaan , gebruik van bestaande busbaan;
- Genk Oostring ZOL Limburg - eigen busbaan ;
- Genk Zuiderring eigenbusbaan;
- Genk Westring eigenbusbaan;
- Genk Bouwdewijnlaan eigenbusbaan;
- **Campus Diepenbeek**
- Universiteitslaan Hasselt **Eigen busbaan**
- Koning Bouwdewijnlaan eigen busbaan midden of aan de zijkanten
- 
- Martelaerenlaan eventueel eigenbusbaan
- Kanaalkom via busbaan aan te leggen Stokerijstaart richting Station.

Hier kunnen verschillende types van bussystemen (gelede, dubbelgelede, gelede hybride dubbel gelede hybride ) in aanmerking genomen worden, dit kan dan aangepast worden aan de studentenbevolking van de Campus Diepenbeek.

**Goederenlijnen Groen, Geel** ( zie plan goederen)

### Lijn Geel

In het kader van dit spoorplan Limburg, krijgt het goederenvervoer een zeer prominente rol, zeker in het kader van de aansluiting met logistiek Vlaanderen, de Vlaamse Zeehavens, maar nog meer in wat door de Limburgse politiek al decennia wordt uitgedragen “ **De Logistiek Poort Limburg** ”.

Limburg beschikt inderdaad door zijn zeer gunstige geografische ligging over twee zeer belangrijke internationale logistieke spoorlijnen .

De meer dan gekende **Ijzeren Rijn** (groen) voor Limburg de lijn 15, 18, 19 waar al decennia politiek om gedanst wordt, Vlaams maar zeker Limburgs, opgenomen in de TEN, maar **niet in de TEM**.

We kunnen ons bij deze voor Vlaanderen - Vlaamse zeehavens dan de zeer belangrijke vraag stellen waarom deze internationale spoorlijn goederen Ijzeren Rijn niet is opgenomen in de TEM.

De vraag kan eveneens gesteld worden voor de minder gekende, zwaar verwaarloosde uit het politiek gezichtsveld verdwenen internationale lijn 20 (geel), die ook een zekere belangrijke internationale betekenis had in het goederenverkeer tot 1992.

Sinds haar stillegging lijn 20 1992, helaas uit het Limburgs politiek gezichtsveld was verdwenen, de vraag kan zeker gesteld worden waarom deze lijn niet is opgenomen geworden of heeft laten opnemen als Vlaams logistieke lijn in de TEN.

Deze lijn 20 is door het ontnemen van internationale status voor personenvervoer op 4 april 1953 uit

## persmap Maaseik Doc 5

de Vlaamse – Limburgse politieke aandacht verdwenen.

Deze lijn 20 heeft vanaf haar oprichting 1856, samen met haar zusterlijn 1853 420 Aken – Maastricht – Rotterdam, een grote logistieke betekenis gehad. Voor lijn 20 spitste zich dat toe trafiek op vanuit het oosten naar de haven van Antwerpen en trafiek tussen het Akens en het Ned. Limburgs - Limburgs Kolenbekken.

In 2000 heeft men gelukkig deze logistieke waarde opnieuw onder ogen gezien, zijn er politiek stappen Vlaams en Limburgs gezet om ze deze lijn 20 terug haar logistiek betekenis te geven.

Daar werd tussen 2000 en 2004 in dit kader een overeenkomst gesloten, tussen beide provincies Limburg, met ondersteuning van toenmalig GOM Limburg, LIOF, Vlaamse gemeenschap, Stad Maastricht - gemeente Lanaken, betoelaging met EFRO kredieten, door de oprichting van het gemeentelijke overslagbedrijf AGB Lanaken, om op deze wijze heel wat goederen wegverkeer van de weg te halen, naar het spoor.

Hierdoor werden in feite de grondvesten gelegd voor een Trilogiepoort, waar vandaag politiek Limburg mee uitpakt.

In 2003 was er Vlaams en Limburgs politiek, de vaste intentie deze AGB Rail Port Lanaken via het te reactiveren gedeelte Lanaken- Beverst aan te sluiten met de Vlaamse zeehavens + Vlaamse Hinterland

De Vlaamse, Limburgse politiek gingen er toen van uit, dat het als " een vanzelfsprekendheid" zou zijn een reactivering dit deelstuk lijn 20, de aansluiting met de Vlaamse Zeehavens er sowieso zou komen.

Daar waren toen zelfs 2002-2003 toezeggingen van NMBS dit te realiseren, die tot op de dag van vandaag niet zijn nagekomen.

Pro Rail zag in 2002 reeds de logistiek waarde in van deze lijn 20 haar overslagbedrijf AGB, dat dit juist door Pro rail werd ingeschat, mag blijken door de geweldige investeringen die Pro Rail deed tussen 2006 en 2008 in het deelstuk spoorlijn 20 Maastricht - Lanaken.

Door Europees juridische problemen kon pas in 2006 begonnen worden met de werken voor het operatief maken van deze Rail Port - Trilogiepoort.

De eerste goederentrein vertrok in mei 2011 sindsdien is er hoegenaamd geen spooractiviteit vastgesteld op deze belangrijke Trilogiepoort Lanaken.

Op een parlementaire vraag die gesteld 2009, in het vooruitzicht van de opening Rail Port Lanaken over de verbinding van deze Trilogiepoort Lanaken met Vlaamse Zeehavens + Vlaamse Hinterland, antwoordde minister Vanackere CD&V, dat om aansluiting te krijgen met de Vlaamse Zeehavens men gebruik diende te maken van de lijn Maastricht – Luik lijn 40 zo via Luik lijn 24 naar Antwerpen te sporen.

Bij dit antwoord moet dan wel de volgende vraag gesteld worden, " welke vervoerder " ? bij deze Trilogiepoort Lanaken , of... zij het van de haven van Antwerpen richting Trilogiepoort Lanaken, bereid kan gevonden worden, een te betalen omweg te maken van **84 km de kostprijs van 900 Euro extra te betalen per vervoerde treinwagon**

Geheel deze zaak wordt nog duidelijker! Schrijnender ! door een nieuwe federale parlementaire vraag vanuit de oppositiegesteld juni 2011, aan voormalig minister Vervotte CD&V over de

## persmap Maaseik Doc 5

logistieke verbinding met het Vlaams Hinterland.

Haar antwoord was meer dan duidelijk, dat van bij de opening mei 2011 er “geen enkele vraag of interesse was”, van gelijk welke spooroperator ! ook niet van B Logistics om gebruik te maken van deze Trilogiepoort.

Daar is gebleken dat er duidelijke interesse van de havenbedrijven van Antwerpen om deze Trilogiepoort als “**hup**” te gebruiken.

Hierdoor zou zelfs de mogelijkheid ontstaan het scheppen van 100 à 150 actieve arbeidsplaatsen, maar dan moet er wel een directe verbinding komen via het te reactiveren deelstuk lijn 20 Lanaken – Beverst verder naar Vlaamse Zeehavens.

Deze Trilogiepoort moet zich ook duidelijk inschrijven in het project- plannen van Kreis Aachen Parkstad Limburg “, **spoorboog Herzogenrath**” onderdeel van de verbinding van lijn Eindhoven – Born - Maastricht – Heerlen via deze spoorboog met de lijn Aken - Mönchengladbach.

Dit zou enorme perspectieven bieden als een tijdelijk alternatief voor IJzeren Rijn, door haar profiel lijn 20 en een verkorting van 28 km t.o.v. De Montzenlijn.

Door dit feit zou deze Trilogiepoort Lanaken volledig geïntegreerd worden in de context van grotere netwerken zoals de as Duinkereken - Rijsel – Kortrijk – gent- Antwerpen – Hasselt – Maastricht – Sittard Geleen (Born) - Heerlen - Aken – Mönchengladbach / Eifeltor Frechen .

(Zie kaart)

Door hierin mee in te stappen kan deze Trilogiepoort zich infrastructureel logistisch haar enorme logistieke mogelijkheden aanbieden, kan ook haar grote attractiviteit ten volle uitspelen.

Uiteindelijk kan dan wel ! duidelijk geantwoord worden door de Vlaams Limburgse politiek, kan wel iets aangeboden worden, kan ingegaan worden; dit op reacties die in het Ned. Limburgs parlement zeer onlangs zijn geuit, waar duidelijk gezegd werd dat men zich meer infrastructureel, economisch verbonden voelde met provincie Luik, Kreis Aachen en voor wetenschappelijke samenwerking met Aken, Luik en Leuven.

In geheel deze context moet zeker tenslotte aan deze zijde duidelijk de politieke vraag gesteld worden, of..... omwille van een tramlijn die er uiteindelijk niet nodig is, deze enorme mogelijkheden van deze Trilogiepoort Lanaken als logistiek “een enorme troef voor onze provincie” ook aan werkverschaffing, blijvend kan gehypothekeerd worden.

Lijn GROEN – BLAUW

In het kader van de onderlinge Limburgse spoornetwerken moeten meer dan belangrijke vragen gesteld worden.

De realisatie van de vervetting IJzeren Rijn met lijnen 19 via lijn 18 met Genk Goederen en via de lijn 21 D Genk goederen - Genk haven via een te plannen spoorboog bij Beverst lijn 20 lijn 21 D met deze Trilogie Poort Lanaken.

## persmap Maaseik Doc 5

Uiteindelijk in de optiek van het antwoord van voormalig minister Vanackeren ligt de ze Trilogipoort Lanaken op **120 spoor km** van Genk goederen Genk haven te liggen.

Blijft ook de broodnodig aansluiting van Genk Goederen te integreren in het inter regio gebied uit. Of wie hier nog van Limburgse netwerken kunnen spreken is een nader vraag, ook de vraag welke vervoerder of operator hieraan geïnteresseerd is.

### PROGNOSES REIZIGERS

In dit willen wij ook enige uitleg geven over tijd prognoses van deze treinontsluiting

We trachten **een eerste voorlopig beeld te geven**, van de tijden maar reeds een grote grond van zekerheid:

We geven dit eerst voor de **treinverbinding** Maasmechelen Village, As, Hasselt

Maasmechelen - As	9,5 km	8 minuten
As – Waterschei – Zwartberg Winterslag	12 km	13 minuten
Winterslag – Hasselt	13 km	10 minuten
Totaal		<b><u>31 minuten</u></b>

Treinsnelheid heeft een toegelaten snelheid van 140 km/u

Koppeling Hasselt stellen Genk + Maasmechelen – Hasselt – St. Truiden – Leuven – Brussel

- **Koppeling te Hasselt 6 minuten**

Reistijd Hasselt – St. Truiden – Leuven - Brussel .

Hasselt - St. Truiden	9 minuten
St. Truiden - Leuven	34 minuten
Leuven - Brussel Noord	19 minuten

**Hasselt – St. Truiden – Leuven - Brussel** **kan in 62 minuten afgelegd worden**

- **Huidige snelheid op het deelstuk Hasselt – Landen wordt van 120 km/u opgetrokken naar 140 km u**
- **Deze snelheid 140 km/u is op het deelstuk Landen Brussel aanwezig**

*Dit model was opgenomen in de investeringsplannen NMBS vliegende kruising Alken St. Truiden 2001 – 2012 waar door de Limburgse politiek in die periode geen enkel initiatief is genomen om dit door te zetten.*

Dit resulteert voor de verbinding spoor Maasmechelen Village – Hasselt – St. Truiden – Leuven- Brussel Noord komt men op **93 minuten**

Maken we nu in dit kader een projectie naar pendelaars de P treinen.

## persmap Maaseik Doc 5

Verplaatsen we nu een P trein van Genk naar Maasmechelen .

We laten hem in Maasmechelen vetrekken, met stopplaatsen, As, Waterschei, Zwartberg, Winterslag .

We rijden “niet “station Hasselt in gebruiken de spoorboog Kuringen via lijn35 met de bestaande stopplaatsen voor deze P trein Diest en Aarschot dan via spoorboog Leuven Brussel Noord dit geeft een reistijd van :

**80 minuten**

**Maaseik (snelbusbaan) - Maasmechelen - Brussel**

Als snelbus via eigen busbanen op  
Maasmechelen – Brussel 93 ‘ + 23’ bus

23 minuten

**116 minuten**

Oranje 1 Genk - Bokrijk – Kiewit - Hasselt – St. Truiden – Leuven – Brussel Noord

Genk – Bokrijk – Kiewit – Hasselt  
Hasselt – Brussel oranje 2

17 minuten

62 minuten

Brussel Noord komt men op

**79 minuten**

Reistijden oranje lijn 2, As, Waterschei, Zwartberg, Winterslag, Hasselt, St. Truiden, Leuven, Brussel Noord

**Spoorknooppunt As** - Waterschei, Zwartberg, Winterslag, Hasselt  
Hasselt - Brussel ( oranje)

23 minuten

65 minuten

Brussel Noord komt op

**88 minuten**

**Tijdswinst** bijkomend wordt bekomen door Genk spoorknooppunt lijn 11 niet aan te doen - **20minuten**

**Spoorknooppunt Waterschei** Zwartberg, Winterslag, Hasselt  
Hasselt - Brussel ( oranje)

19 minuten

65 minuten

Brussel Noord komt op

**84 minuten**

**Tijdswinst** bijkomend wordt bekomen door Genk spoorknooppunt lijn 8 niet aan te doen - **12 minuten**

Al deze tijden zijn berekend op een toegelaten snelheid van 140 km/u

**Reistijden Gele lijn 2, Maastricht – (Maastricht West) - Lanaken – Munsterbilzen – Diepenbeek Hasselt, Antwerpen- (Brussel)**

**Maastricht Hasselt 36 km**

Maastricht - Lanaken

6 km

8 minuten

Lanaken - Hasselt

30 km

16 minuten

Totaal

**24 minuten**

Halte Munsterbilzen

+3 minuten

Halte Diepenbeek

+3 minuten



## persmap Maaseik Doc 5

### Hasselt

**30 minuten**

Tijden zijn berekend op een toegelaten snelheid van 120 km/u

IR C Hasselt - Antwerpen

67 minuten

Maastricht - Antwerpen kom te liggen op

**107 minuten**

Maastricht Brussel Noord eventuele koppeling Hasselt via **bocht van Leuven**

Hasselt – Brussel Noord

52 minuten

**Maastricht** – Lanaken – Munsterbilzen – Diepenebeek – **Hasselt**

30 minuten

+ 5 minuten overstap koppeling

5 minuten

Maastricht – Hasselt – Brussel Noord

**87 minuten**

**Reistijden blauwe Lijn** Hamont – Neerpelt – Wijchmaal – Houthalen - Zonhoven - Hasselt

Hamont - Neerpelt

9,5 km

8 minuten

Neerpelt – Wijchmaal – (Houthalen Lillo ?) – Houthalen Y aansluiting 32 km

23 minuten

Houthalen Y – Zonhoven Halve weg – Hasselt

15 km

15 minuten

Totaal

**46 minuten**

Koppelen te Hasselt met IC E Hasselt – Diest – Aarschot (bocht Leuven) - Brussel Noord 52 minuten

+ 5 minuten overstap koppeling

5 minuten

Hamont – Hasselt – Brussel Noord

**103 minuten**

Berekend aan een toegelaten snelheid van 140 km/u