

Een toekomstvisie op de mobiliteit in Limburg.

1. INLEIDING

In de context van het Spartacusplan wordt de laatste tijd steeds meer gesproken over het ontbreken van een globaal mobiliteitsplan voor Limburg. De Bestendige Deputatie had eerst degelijke studies moeten laten uitvoeren over de vervoersstromen van reizigers en goederen in onze provincie en haar hinterland. Aan de hand hiervan had zij dan een globaal mobiliteitsplan moeten opstellen voor de hele provincie. De Lijn had pas dan de behoeften kunnen invullen voor dat deel waarvoor zij in aanmerking komt.

Met het Spartacusplan is het omgekeerde gebeurd. Eerst werd een deelplan opgesteld en nu gaat men pas nagaan hoe wij het geheel hieraan kunnen koppelen. Dit is de kar voor het paard spannen.

Daarom ontwikkelen wij in dit document een andere en meer globale visie op de mobiliteit in Limburg die ondermeer rekening houdt met de grote goederenstromen in onze provincie.

2. AUTOWEGEN

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

Wat betreft de autowegen 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. Voor ons kan die verbinding alleen als ondertunneling van de bestaande wegen door Helchteren en Houthalen wordt gebouwd.

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 waar 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
- 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 zo het noorden van Limburg de zo noodzakelijke ontsluiting en verbinding te geven met Nederland, Duitsland en verder naar het oosten. *Een MER zou hier moeten duidelijkheid brengen waar het tracé zo weinig mogelijk schade aanbrengt aan de natuur. Er zal moeten rekening gehouden worden met het “**Nationaal Park de Meinweg**” net over de Nederlandse grens.*
- 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. *(Belangrijk! Als de sneltramlijn Hasselt-Maastricht eventueel gebouwd wordt moet eraan één spoor vrijblijven voor de reactivering van deze belangrijke treinspoorlijn!)*
- 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. *Elk mogelijk traject tussen Winterslag en Houthalen en vandaar richting Noord-Limburg zal ecologisch waardevolle gebieden (SBZ en VEN) doorkruisen. NMBS zal alleszins een plan-MER moeten opstellen. Wij pleiten voor een traject dat het minste schade aanbrengt aan de natuur.*

Voor de reizigers

- 1 De heraanleg van de **lijn Hasselt – Maastricht** voor een snelle verbinding tussen de beide provinciehoofdsteden. Op deze lijn moeten wij van **Lanaken** een aansluitings**knooppunt** maken met goede busverbindingen om de **zuidelijke Maaskant** op een goede manier te ontsluiten. De lijn Hasselt – Maastricht is een essentieel onderdeel van een grotere as richting Antwerpen. Ze is ook noodzakelijk voor een goede aansluiting in Hasselt richting Brussel en Mol.

2. De **lijn Antwerpen – Neerpelt** moet doorgetrokken worden naar Hamont en Weert en daar 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” wat een duidelijke attractie pool is voor Limburg. Voor dit traject voorzien wij twee treindelen te koppelen in Hasselt met bestemming Brussel – Gent. Deel één 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.
*Er moet een ander traject genomen worden dan door het natuureservaat de **Mechelse Heide**.*
4. Reactivering van de **lijn Hasselt - Neerpelt –Weert met haltes in Zonhoven – Houthalen – Wijchmaal 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 weer 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 zo 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, Dilsen, Lanklaar, Maasmechelen (knooppunt Leisure Valley), Maasmechelen, Rekem, Lanaken (knooppunt), Veldwezelt en Riemst. Voor deze snelbus dient men bij de heraanleg van de rijksweg een busbaan te voorzien met voorrangregeling 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, Kaulille 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), Wijchmaal (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 en zo Weert (Nederland) te verbinden met Bree en zo naar Genk en Bilzen via **een vijfde 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 als Antwerpen en Luik.

Voor het zuiden van Limburg dient men ook een **zesde 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 men ongeveer 3 km nieuw spoor te voorzien.

Het weer 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 men vanaf Houthalen tot Neerpelt het volledige spoor terug aan te leggen. 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 goederenvervoer 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 vrijmaken**. Ten opzichte van de huidige geplande tramlijnen zou dit zelfs voor Vlaanderen een **aanzienlijke besparing** betekenen.*

De vrijgekomen 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 te worden van degelijke (verhoogde) perrons, gesloten schuilplaatsen voor reizigers, sonorisatie en degelijke reizigersinfo, fietsenstallingen en parkeerzones. 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 treinhalttes die een overstapfunctie hebben dienen ook uitgerust te worden met verhoogd perron, degelijke schuilplaatsen die afschermen tegen wind en regen, moderne info middelen zoals sonorisaatie, infoborden of schermen met wachttijden, zitplaatsen en fietsenstalling.

Alle haltes moeten rolstoelers (ook elektrische) een toegang geven tot het vervoermiddel.

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

Actiecomité 'Lijn 20' Lanaken

Actiecomité de 'vzw 'Geen sneltram door de Maten !', Genk

Actiecomité 'Dusartplein', Hasselt

Natuurpunt Limburg

Limburgse Milieukoepel