

# Lightrailverbindingen in Limburg: meer openbaar vervoer voor minder geld

Kim De Witte & Jeske Linten | PVDA Limburg

1	Mobiliteitsknoop in Limburg.....	2
1.1	Steeds minder openbaar vervoer.....	2
1.2	Spartacusproject vertrekt niet van de bestaande mogelijkheden.....	2
2	Nood aan trein- én tramverbindingen (lightrail).....	3
2.1	Het voorbeeld van Karlsruhe.....	3
2.2	De nieuwe verbindingen in kaart gebracht.....	4
3	Nood aan een ander woonbeleid.....	5
3.1	Meer betaalbare woningen in de stad.....	5
3.2	Nieuwe voorzieningen plaatsen naast de grote openbare vervoerslijnen.....	6
4	Besluit.....	6

## Samenvatting

De verkeersdrukke in Vlaanderen neemt toe. De files worden langer, ook in Limburg. Koning Auto heerst in onze provincie. Niet uit luxe, wel uit noodzaak. Want veel alternatieven hebben we niet. In onze versnipperde provincie zit elke investering in openbaar vervoer muurvast.

De regering antwoordt op het fileleed met meer asfalt en minder openbaar vervoer. De aanleg van extra rijstroken wordt gecombineerd met gigantische besparingen bij de NMBS, tariefverhogingen voor trein en bus en een verschraling van het aanbod bij De Lijn. Het Spartacusproject, dat de provincie op de openbaarvervoerkaart moest zetten, zit in het slop. De ontwarring van de mobiliteitsknoop in Limburg staat niet hoog op de agenda.

In samenwerking met Willy Miermans, docent verkeerskunde aan de UHasselt, werkte PVDA een mobiliteitsplan uit voor Limburg. Kies voor trein én tram door lightrailverbindingen op de bestaande spoorbeddingen, zoals dat gedaan werd in Karlsruhe, Duitsland. Daarmee besparen we heel wat kosten en energie. Combineer dit met een verstandig woon- en voorzieningenbeleid. Dan gaan we het groeiende probleem van mobiliteit echt kunnen omkeren.

# **1 Mobiliteitsknoop in Limburg**

Driekwart van de Limburgers (72,3%) gebruikt dagelijks de auto voor verplaatsingen. Bijna één derde meer dan in Vlaanderen (56,3%). Dat hoog autogebruik laat zich voelen in de toenemende verkeersdruk in onze provincie. De files waren nooit langer dan voorheen. Op de E313 in Limburg staan we dagelijks gemiddeld 53 minuten in de file. De E313 is daarmee voor het eerst drukker in Limburg dan in Antwerpen. Ook de gewestwegen slibben dicht.

## **1.1 Steeds minder openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer biedt vandaag geen alternatief voor de Limburgers. Veel beterschap is er niet in zicht. In plaats van te investeren in openbaar vervoer, bespaart de federale regering drie miljard euro op de toelage van de NMBS (600 miljoen euro per jaar gedurende heel de legislatuur). Niet alleen blijven nieuwe investeringen in het Limburgse spoor en in de verloederde stations uit, de dienstverlening wordt er ook niet beter op. De verbinding tussen Antwerpen-Hasselt-Genk is nog trager geworden. In het meest recente investeringsplan van de NMBS komt Limburg nauwelijks aan bod (in het investeringsplan 2013-2025 was 1,55 procent voor Limburg voorzien). De beloofde 42 miljoen voor de renovatie van het Hasselts station is intussen gereduceerd tot 11 miljoen euro. Wat krijgen we daarvoor terug? Treintickets die weer drie procent duurder worden vanaf 2017.

Ook het nemen van een bus wordt voor Limburgers alsmaar minder fijn. In februari 2017 zullen bepaalde tickets meer dan tien procent duurder worden. Hiertegenover staat een verschraving van het aanbod. Vroege en late bussen worden geschrapt. Busritten duren langer. Het kleiner aantal bussen moet immers grotere omwegen maken om een minimumdienst te kunnen verlenen in het kader van de basismobiliteit. Bovendien zijn hele gebieden in Limburg verstoken van trein of bus. Gevolg: Limburgers doen weinig beroep op het openbaar vervoer. Bij gebrek aan alternatief blijft Koning Auto heersen, met alle gevolgen van dien voor onze gezondheid, de economie, het klimaat en de verkeersveiligheid.

## **1.2 Spartacusproject vertrekt niet van de bestaande opportuniteiten**

Het Spartacusproject moest soelaas bieden. Maar ook Spartacus zit in het slop. Het plan werd op twaalf jaar tijd steeds minder ambitieus. Daar waar oorspronkelijk drie sneltrams werden gepland, stelt Ben Weyts (N-VA) nu een sneltram tussen Hasselt en Maastricht voor (Lijn 1), trambussen tussen Hasselt en Maasmechelen via Genk (Lijn 2) en een treinverbinding tussen Hasselt en Neerpelt (Lijn 3). Een versnipperd voorstel waarvan de kosten de pan uit swingen door de schaalverkleining en de absurde idee om naast de bestaande spoorlijnen nieuwe sneltramlijnen te trekken.

## **2 Nood aan trein- én tramverbindingen (lightrail)**

### **2.1 Het voorbeeld van Karlsruhe**

Limburg is een provincie van pendelaars. Eén vierde van de werkende bevolking werkt buiten de provincie. De grote meerderheid van die pendelaars gebruikt de auto. Maar ook voor woon-werkverkeer en andere dagelijkse verplaatsingen binnen de provincie, gebruikt de Limburger overwegend de auto. De huidige lightversie van Spartacus voorziet in een treinverbinding tussen Hasselt en Neerpelt, trambussen naar het Maasland en een sneltram naar Maastricht. Dit plan biedt geen structurele oplossing om zowel de vele pendelaars als de meer lokale reizigers te bedienen, aldus professor Miermans.

Treinen zijn een goede oplossing voor vervoer tussen grote steden, omdat ze langere stukken kunnen doorrijden aan hoge snelheid. Ideaal voor pendelaars die in Hasselt of buiten de provincie moeten zijn. De trein tussen Neerpelt en Hasselt zal vooral 's morgens en 's avonds pendelaars vervoeren. De rest van de dag niet. Voor kortere afstanden buiten de piekuren is een sneltram dus interessanter. Die kan snel stoppen en accelereren, om de vijf kilometer bijvoorbeeld.

Om zowel de pendelaar als de lokale reiziger te bedienen, pleit de PVDA voor een combinatie van trein en sneltram op hetzelfde spoor. Het gaat om lightrailverbindingen die op de bestaande treinsporen kunnen rijden. De sneltram kan rijden op lage bovenleidingspanning.

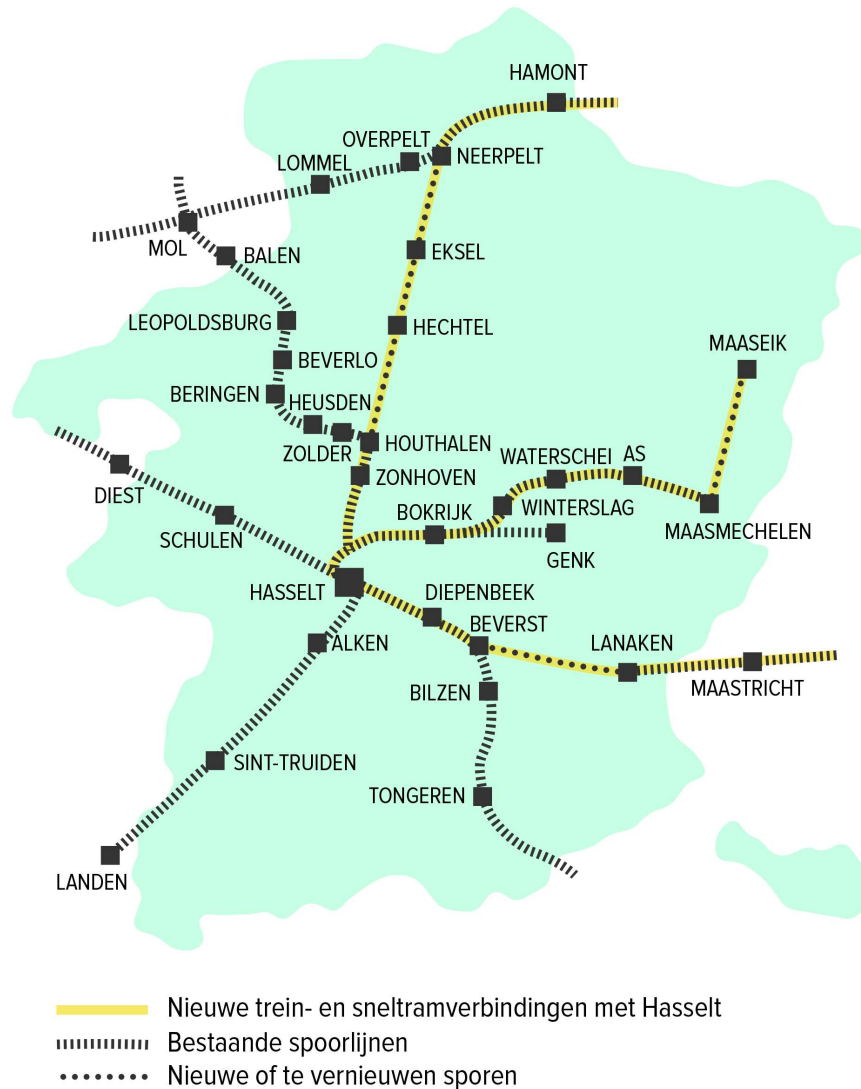
Voor dit plan hoeven nauwelijks nieuwe sporen aangelegd. Het grootste deel van de sporen of de spoorbeddingen ligt er al. Het systeem laat toe snelle treinen te laten rijden die grote steden verbinden (intercity) en de provincie te verbinden met de rest van het land. Tegelijkertijd kunnen op dezelfde sporen flexibele en frequente sneltrams rijden die snel kunnen stoppen in alle kleinere steden en gemeenten. Door voldoende zijsporen aan te leggen, kunnen de treinen de trams voorbijsteken.

Zo'n dubbel vervoersysteem bestaat al in Duitsland, Nederland en Frankrijk. Het vervoerssysteem van Karlsruhe in Duitsland is het bekendste voorbeeld van zo'n tram-treinmodel. Het tram-treinspoornet, dat in 1992 werd aangelegd, bestaat intussen uit 500 kilometer sporen. Het reizigersaantal is tot op heden spectaculair toegenomen door de vlotte aansluitingen voor reizigers tussen knooppunten en de stadscentra.

Dit systeem van dubbel gebruik van de bestaande sporen laat toe twee doelstellingen te combineren: studenten en werknemers die pendelen naar grotere steden binnen en buiten de provincie zijn snel op hun school of werk met een trein die enkel in grotere steden stopt. En ook inwoners die op en af reizen naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis, de middelbare of hogeschool, een winkelcentrum, de bioscoop, zijn met de tram snel ter plaatse. Door nieuwe voorzieningen voortaan te bouwen in de buurt van de tramlijnen, wordt het openbaar vervoer niet alleen voor pendelaars interessant, maar ook voor dagdagelijks gebruik. Naast betere verbindingen met de rest van het land en het buitenland, biedt dit systeem grote regionale ontwikkelingskansen voor de provincie.

## 2.2 De nieuwe verbindingen in kaart gebracht

De gele lijnen op de kaart geven de nieuwe trein- en sneltramverbindingen aan tussen Hasselt en Noord- en Oost-Limburg. Door gebruik te maken van de bestaande sporen en spoorbeddingen, kunnen drie nieuwe verbindingen worden gerealiseerd.



Verbinding 1: Hasselt-Maastricht. Heropening van lijn 20, met een trein én een sneltram over de bestaande sporen en de bestaande spoorwegbrug over het kanaal naar Maastricht. Tussen Hasselt en Beverst is er een spoorlijn die nog gebruikt wordt. Tussen Beverst en Lanaken ligt een spoor dat met beperkte kost vernieuwd kan. Tussen Lanaken en Maastricht ligt een spoor dat recent vernieuwd werd. De trein rijdt na Maastricht verder Duitsland binnen.

Verbinding 2: Hasselt-Maasmechelen-Maaseik. Het spoor tussen Hasselt en Maasmechelen ligt er al, maar momenteel stoppen de (goederen)treinen in Winterslag. Tussen Maaseik en Maasmechelen kan een nieuw spoor worden aangelegd.

Verbinding 3: Hasselt-Neerpelt. Het spoor tussen Hasselt en Houthalen ligt er al, evenals het spoor tussen Eksel (Kleine Brogel) en Neerpelt. Wat nieuw moet aangelegd worden, is een spoorlijn tussen Houthalen en Eksel.

Door gebruikt te maken van de bestaande spoorlijnen kunnen we de kosten drukken. Het Li-MOVE 2.0 plan begroot de investering voor de heringebruikname van de spoorlijnen naar Noord- en Oost-Limburg op 50 tot 100 miljoen per jaar. De investeringskost voor Spartacus wordt beraamd op 250 tot 300 miljoen. Door de bestaande spoorlijnen te gebruiken spaar je heel wat kosten uit. Bovendien zijn er schaalvoordelen, omwille van de aankoop van een groter aantal sneltrams (lightrail), in plaats van een klein aantal trambussen en sneltrams zoals in Spartacus 2.0 de bedoeling is.

### **3 Nood aan een ander woonbeleid**

#### **3.1 Meer betaalbare woningen in de stad**

Zonder een ander woonbeleid gaan we nooit een fundamentele oplossing vinden voor het groeiende probleem van mobiliteit. Door de hoge huurprijzen en de krapte op de huurmarkt worden jonge koppels vandaag bijna verplicht om een huis te kopen. Dit op een leeftijd zonder veel zekerheden over kinderen, werk, inkomen. Deze koppels kopen of bouwen daar waar het goedkoopst is: niet in de stad (wegens onbetaalbaar), maar in minder stedelijke gebieden, verder van het centrum. Die locaties zijn slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Een auto is dan geen luxe. Deze gezinnen zullen bijgevolg tot het einde hunner dagen met de auto naar werk, school, ziekenhuis of winkel rijden.

Nochtans is in het dorps- of stadscentrum wonen maatschappelijk en ecologisch goedkoper op alle vlakken, als het gaat om infrastructuur, energieverbruik, CO<sub>2</sub>-uitstoot, nutsvoorzieningen, postbedeling, openbaar vervoer. Op termijn moeten we dus vermijden te blijven bouwen op slecht bereikbare plaatsen. Dat kan door in te grijpen in de woningmarkt, en huren of kopen in dorps- en stadscentra weer betaalbaar te maken.

Dat is een keuze die steden en gemeenten moeten en kunnen maken. Helaas worden momenteel tegenovergestelde keuzes gemaakt. In Hasselt rijzen de prestigeprojecten als paddenstoelen uit de grond. Onze hoofdstad heeft het laagste aantal sociale woningen (6 procent) van alle Vlaamse centrumsteden. En het stadsbestuur lijkt niet van plan om de achterstand in te halen: 463 luxeflats op de Blauwe Boulevard, 104 chique appartementen aan het Groenplein, 37 luxeappartementen aan het Kolonel Dusartplein, 11 lofts in de tweede TT-toren, een luxehotel in het Oud Gasthuis. Heel mooi allemaal, maar niet voor u en mij. Aan lofts en dure residenties geen gebrek, aan betaalbare woningen des te meer.

PVDA pleit voor meer investeringen in betaalbare woningen in de steden. Daarnaast is een betere planning van de grotere voorzieningen vereist.

### **3.2 Nieuwe voorzieningen plaatsen naast de grote openbare vervoerslijnen**

Beter plannen is dus de sleutel tot de ontwarring van de mobiliteitsknoop in Limburg. En daarin schieten we vandaag schromelijk te kort. Ook hier weer nemen we best een voorbeeld aan de ons omringende landen. In Nederland, Duitsland, Denemarken of Zwitserland wordt bij elk bouwplan of bouwproject in eerste instantie de openbaarvervoerkaart en het mobiliteitsplan bestudeerd. Dat geldt niet enkel voor woonwijken, maar ook voor voorzieningen als scholen, ziekenhuizen, universiteiten, overheidsgebouwen en bedrijventerreinen.

Zonder gedetailleerd plan rond mobiliteit wordt geen bouwvergunning verleend: waar liggen de stations, de openbare voorzieningen, hoe geraken de mensen van en naar het werk? Dat gebeurt niet bij ons. De beleidsmakers houden geen planning voor ogen. Zowat overal kan gebouwd worden: het ZOL in Genk is een ramp op vlak van openbaar vervoer. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer is nauwelijks een criterium bij bouwplannen voor grote instellingen. Gevolg: de ruimtelijke ordening is totaal versnipperd. Zonder auto ben je in dat landschap verloren.

Hoe meer en hoe langer we op onverstandige en onbereikbare plaatsen blijven bouwen, hoe groter de mobiliteitsproblemen zullen worden. Door goede planning van woningen, bedrijven en instellingen kan ook de woon-werkafstand verkleind worden. Op die manier krijgen Limburgers op termijn echt de keuze om de auto te laten staan en met het openbaar vervoer, de fiets of te voet naar het werk te gaan.

## **4 Besluit**

We gaan de groeiende files op onze wegen niet oplossen met meer asfalt. We hebben nood aan een efficiënt openbaar vervoer en een beter woonbeleid. Een efficiënt openbaar vervoer combineert twee doelstellingen: studenten en werknemers die pendelen naar grotere steden zijn snel op hun school of werk (met de trein die enkel in grote steden stopt). Inwoners die heen en weer gaan naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis, de middelbare school, een groot winkelcentrum, de bioscoop, zijn ook snel ter plaatse (met de tram). Door te investeren in meer betaalbare woningen in de steden en nieuwe voorzieningen in de buurt van de tramlijnen, wordt het openbaar vervoer interessant voor iedereen.