



MOBILITEITSPLAN VOOR LIMBURG

CD&V

Eindredactie: Johan Sauwens

18 februari 2014



MOBILITEITSPLAN VOOR LIMBURG



INHOUDSTAFEL

0	Limburg, hart van de Euregio	3
1	Algemene cijfers verplaatsingsgedrag	4
1.1	Personenvervoer	
1.2	Goederenvervoer	
2	Mobiliteitsplan voor Limburg	5
2.1	Limburg, ontsloten via de weg	
2.1.1	Limburg, fietsprovincie	
2.1.2	Limburg, verkeersveilige provincie	
2.1.3	Limburg, euregionaal wegennetwerk	
2.1.3.1	Knelpunt 1 : Fileproblematiek	
	Cijfers	
	Knelpunten	
	Oplossingen	
	<i>CD&V Limburg pleit voor uitbreiding van bestaande capaciteit</i>	
	<i>CD&V Limburg pleit voor nieuwe verbindingen</i>	
	<i>CD&V Limburg pleit voor herinrichting & renovatie infrastructuur</i>	
2.1.3.2	Knelpunt 2 : Op- en afritten	
	Cijfers	
	Knelpunten	
	Oplossingen	
	<i>CD&V Limburg pleit voor aanpassing van deze complexen</i>	
	<i>CD&V Limburg pleit voor uitbreiding capaciteit rustplaatsen</i>	
2.2	Limburg, ontsloten via de binnenvaart	10
2.3	Limburg, ontsloten per spoor	11
2.3.1	NMBS, spoorplan	
2.3.2	De Lijn, spartacusplan	
2.4	Limburg, ontsloten via de luchtvaart	14
3.	Conclusies	15





0. LIMBURG, HART VAN DE EUROREGIO

LIMBURG MOET UIT ZIJN ISOLEMENT TREDEN. WIJ DOORBREKEN DE GRENZEN.

Zoals uit meerdere internationale studies blijkt, is Limburg een logistieke topregio met heel wat troeven. Zo bevindt zich binnen een straal van 750 km rond Limburg een afzetmarkt met 227 miljoen potentiële consumenten. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in de top 10 van de grootste Limburgse bedrijven vier bedrijven zijn opgenomen die logistieke diensten verlenen.

De logistieke sector heeft een groot economisch belang en draagt substantieel bij aan de Limburgse economie. In totaal zijn er in Limburg ongeveer 10.000 personen tewerkgesteld in de sector 'Transport en Logistiek'. Indirect stelt deze sector in Limburg 16.000 personen tewerk.

Het is duidelijk dat Limburg met zijn centrale ligging tussen aan de ene zijde de grote zeehavens van Rotterdam, Antwerpen, Gent en Zeebrugge, en aan de andere zijde de tientallen miljoenen inwoners van het grote Europese binnenland, voor grote uitdagingen staat.

Deze groeiende stroom van internationaal vrachtvervoer, gekoppeld aan een jaarlijkse stijging van het aantal bewegingen in het personenvervoer vormt – indien niet begeleid – een grote bedreiging voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Anderzijds biedt juist onze uitstekende ligging grote kans om transport en logistiek uit te bouwen tot een echte economische speerpuntsector met grote economische meerwaarde en vele nieuwe arbeidsplaatsen als perspectief. Dit laatste wordt nu al bewezen in tientallen goede voorbeelden in onze provincie (zie SALK)

We kijken vanuit Limburg traditioneel te veel naar het Westen, naar Antwerpen en Brussel. Onze centrale ligging moeten we verruimen door de grenzen te doorbreken; dat kan door:

- De verbinding van de Noord-Zuid in Lommel met Valkenswaard
- De nieuwe sluizen aan de blauwe Kei en Lozen
- De treinverbinding met Weert voor personenvervoer
- De IJzeren Rijn voor goederenvervoer
- De nieuwe Maasbrug in Maaseik
- Een grote spoorverbinding voor personen en goederen van Genk naar Sittard
- Een snelle IC-verbinding naar Luik-Guillemins

De bereikbaarheid van de economische kernen, de leefbaarheid en de noodzaak van een duurzaam mobiliteitsbeleid vraagt een gecoördineerde aanpak vanuit een breed overlegde lange termijnvisie: een mobiliteitsplan voor Limburg.



1. ALGEMENE CIJFERS VERPLAATSGEDRAG

1.1 Personenvervoer

De personenmobiliteit is van 2000 tot 2010 met 14% toegenomen in Vlaanderen. Personenauto's en lichte vrachtwagens zijn met 80% van het aantal personenkilometers het belangrijkste vervoersmiddel. Dan volgen autobus met 11% en trein met 8%.

Omwille van de verspreide bebouwing en het gebrek aan een echt grote agglomeratie is het autobezit in Limburg, met zo een 500 voertuigen per 1000 inwoners, hoger dan het Vlaams gemiddelde. De Limburger is vaak aangewezen op de auto voor zijn verplaatsingen bij gebrek aan alternatief.

Zo zie je bijvoorbeeld dat 81% van de Hasselaren de woon-werk verplaatsingen vaak doet met de auto tegenover 8% met de trein en 14% met de bus. Zelfs ten tijde van het gratis tarief staat Hasselt op de derde laatste plaats in de reeks voor Vlaamse centrumsteden wat betreft het gebruik van de bus.

Evolutie

Zonder bijkomende maatregelen voorspelt men een aangroei van het personenvervoer tot 2040 met 17% (woon-werk + 18%, woon-school + 29%; andere 35%).

Het totaal aantal afgelegde personenkilometer neemt in de periode 2010-2040 toe met 14,9% (gemiddelde jaarlijkse groei van 0.46%). Deze groei is het gevolg van de toename van de bevolking (+14%) en de toename van het aantal verplaatsingen per persoon (+3.4%) als gevolg van de toename van het inkomen per capita. Wel daalt in dit scenario de gemiddelde afstand van de verplaatsing (met 2.5%) als gevolg van de toegenomen kostprijs van mobiliteit.

In alle scenario's zien we een verdere vertraging van de groei van de personenmobiliteit ten opzichte van de groei uit het verleden die 1,4% per jaar bedroeg in de jaren negentig en 1,3% per jaar in de periode 2000-2010.

Openbaar vervoer

Bij het openbaar vervoer neemt het aantal personenkilometers in alle scenario's sterk toe van +31% (gemiddelde jaarlijkse groei van 0.9%punt per jaar) tot +58% (gemiddelde jaarlijkse groei van 1.54%punt per jaar).

De prijsevolutie bij het wegverkeer (bv. door stijging van de brandstofkosten, rekeningrijden, parkeertarieven) heeft eveneens een effect op het aantal met het openbaar vervoer afgelegde personenkilometer. Bij een relatief goedkoper wordend openbaar vervoer stijgt het aantal personenkilometer met het openbaar vervoer en vice versa. Bij de keuze van de vervoersmodus speelt, naast de prijs, kwaliteit vanzelfsprekend een voorname rol. Reizigers zijn bereid om voor kwaliteit een redelijke prijs te betalen.

1.2 Goederenvervoer

Nog meer dan het personenvervoer is de evolutie van het goederenvervoer afhankelijk van de economische conjunctuur en de groei van het BBP. Naar 2040 voorspelt men een groei van 18.5% tot 73.6% naargelang het scenario. Via de weg van 14% tot 53%, via het spoor van 14% tot 105% en via de binnenvaart van 55% tot 220% groei. In de modal shift zal vooral het aandeel van de binnenvaart sterk stijgen.

2. MOBILITEITSPLAN VOOR LIMBURG

2.1 Limburg, ontsloten via de weg

2.1.1 Limburg, fietsprovincie

Nog al te veel gewestwegen beschikken over geen of geen volwaardige fietspaden. Dit moet door het Gewest beter gestuurd worden. Nu is dit teveel overgelaten aan de gemeentebesturen, zodat een prachtig fietspad soms stopt aan de gemeentegrens. Complementair wordt het functioneel fietsroutenetwerk verder uitgebouwd.

CD&V Limburg vraagt op termijn de aanleg van 1000 km nieuwe fietspaden. Onder meer te Houthalen-Helchteren, Kortesseem, Meeuwen-Gruitrode, Opglabbeek, Riemst, enz. Het netwerk van fietsverbindingen over de jaagpaden moet volledig blijven. In geval van onderbreking voor economische activiteiten moet er voor een volwaardig alternatief worden gezorgd. Zo kunnen onze fietspaden fietsautostrades worden in de woon-werk en woon-school verplaatsing. De bushaltes van De Lijn moeten uitgerust worden met degelijke overdekte fietsen-stallingen.

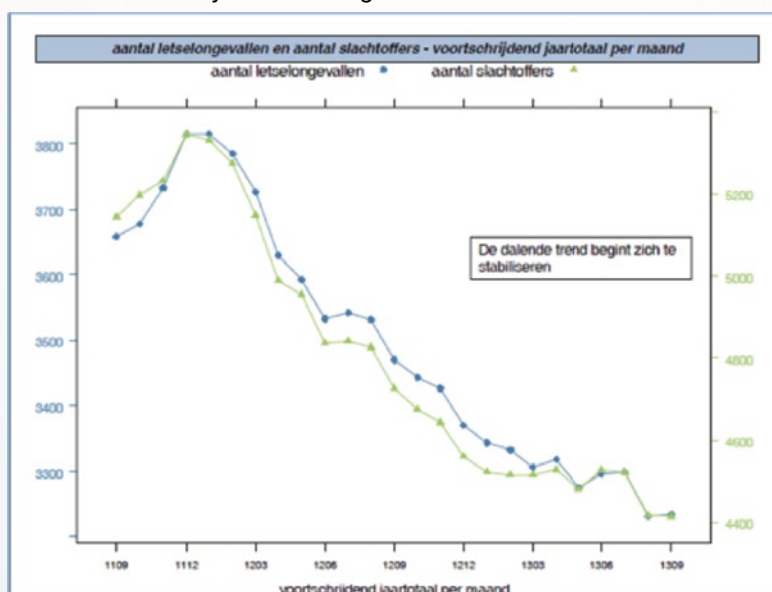
2.1.2 Limburg, verkeersveilige provincie

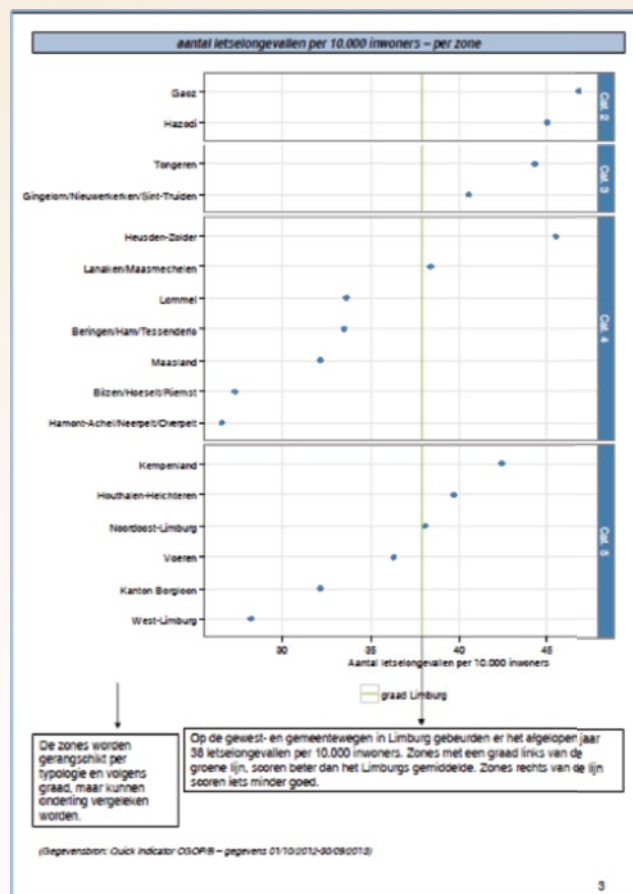
Verkeersveiligheid

Limburg boekte de voorbije jaren grote winst op het vlak van verkeersongevallen. De daling, ook van het aantal slachtoffers is indrukwekkend. Zie de monitor letselongevallen als bijlage.

Deze evolutie moet verder gezet worden door aanpassing van de infrastructuur en een voortgezette samenwerking van AWW met gemeenten en politie. De resterende zwarte punten moeten worden weggewerkt.

Er moet een nieuwe lijst van zwarte punten worden opgesteld, aan de hand van meer verfijnde ongefallenregistraties. Deze verfijnde dataregistratie is een taak voor mow en awv.





2.1.3 Limburg, euregionaal wegennetwerk

2.1.3.1 Knelpunt 1 : Fileproblematiek

Cijfers

Filezwaarte kilometeruren per 24h (voortschrijdend jaargemiddelde in december)						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vlaanderen		336	331	335	386	424
regio Brussel		173	166	160	175	178
regio Antwerpen		127	132	129	161	179

Bron: Vlaams Verkeerscentrum

Kostprijs 1 uur stilstand trekker + oplegger (mei 2013) Bron: ITLB	
Algemeen vervoer	Totale kosten/uur (euro)
Nationaal	71,21
Internationaal	81,86
Gemiddeld	76,53

Met 445 kilometeruren per dag ligt de filezwaarte op jaarbasis in Vlaanderen eind 2012 24 à 43% hoger dan in 2007 (een kleine 30% hoger in regio Antwerpen en 10 à 30% hoger in regio Brussel).

Filezwaarte Vlaams hoofdwegennet (in kilometeruren per 24u)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vlaanderen (hoofdwegennet)	336	331	335	386	424	445

Knelpunten

De capaciteitsknelpunten bevinden zich vooral in de Vlaamse Ruit met als belangrijkste: Brussel, Antwerpen en de E17 tussen Gent en Antwerpen.

De meeste wegvakken op de R1 (zuidelijke ring Antwerpen) en het noordelijke deel van de R0 vertonen een zeer hoge graad van verzadiging. Diverse wegvakken van het hoofdwegennet zijn momenteel sterk oververzadigd. Op de R1 is voor de Kennedy-tunnel en voor het vak Berchem-Borgerhout bijna 15u per dag de volledige beschikbare wegvakcapaciteit nodig om de huidige verkeersvolumes te verwerken. Op de R0 tussen Jette en Zellik is dit zelfs meer dan 16u.

Op jaarbasis is de filezwaarte tijdens de avondspits op de E314 richting Nederland in 2012 gestegen met +7% ten opzichte van 2011. Deze evolutie is vertekend door verschillende tijdelijke fenomenen waaronder wegenwerken.

Op langere termijn (filezwaarte op jaarbasis in 2012 ten opzichte van filezwaarte op jaarbasis in 2007) is sprake van een toename van de filezwaarte op deze weg van +55% tijdens de avondspits (het dagdeel met structurele congestie). Hierin zit echter nog de extra congestie vervat van de wegenwerken in maart en juni 2012

Naast de structurele problemen (verzadiging) die files veroorzaken zijn er ook nog de 'hinderincidenten' die op erg hoog peil blijven. Voor de E313: 578 incidenten. Voor de E314: 289 incidenten.

Door deze structurele en incidentele files komt de positie van Vlaanderen als logistieke draaischijf in het gedrang

Diverse internationale benchmarkonderzoeken situeerden Vlaanderen tot voor kort nog bij de Europese koplopers op het vlak van logistiek. Maar uit al deze internationale rapportages blijkt ook dat deze positie steeds meer in het gedrang komt. Vooral de achteruitgang tegenover de buurlanden en regio's is zorgwekkend.

In de World Logistics Performance Index bekleedde België in 2012 (geen regionale gegevens) een zevende plaats. Maar België wordt hier voorafgegaan door vier EU-lidstaten waarvan twee buurlanden (Finland, Duitsland, Nederland en Denemarken).

Nadere analyse van de index leert ons dat België op het vlak van stiptheid van beleving van ladingen, alsook op het vlak van douane achterop hinkt, zeker ten aanzien van onze buurlanden.

Indicatieve prognoses van Cushman & Wakefield voor het jaar 2020 geven aan dat Vlaanderen wordt voorafgegaan door Wallonië (tweede plaats in de ranking) en Nord-Pas-De-Calais (eerste plaats). Op provinciaal niveau houdt alleen de Provincie Limburg stand in de top vijf van meest aantrekkelijke regio's 2020. Antwerpen komt pas op de twaalfde plaats (zevende in 2009), Oost-Vlaanderen op de vijftiende plaats (achtsten 2009).

Het Global Competitiveness Report van het World Economic Forum situeert België op een algemene zeventiende plaats, maar op vlak van infrastructuur, zoals wegen en spoorlijnen wordt een 21ste plaats gehaald.

Volgens het INRIX Traffic Scorecard Annual Report (onder meer gebruikt door de OESO) behoren de Belgische steden, vooral Brussel en Antwerpen, tot de meest gecongesteerde van de OESO-landen.

Oplossingen

Door de groeiende fileproblematiek rond Brussel en Antwerpen en de onvoldoende capaciteit op de E313 en de E314 dreigt Limburg te versmachten.



Dit heeft zware economische gevolgen; voor de vestiging van nieuwe bedrijven wordt Limburg onaantrekkelijk, en voor de uitbouw van de logistieke sector als economisch speerpunt voor de toekomst (zie SALK) is dit fnuikend.

CD&V Limburg pleit voor uitbreiding van bestaande capaciteit en oplossing van de Brusselse en Antwerpse verkeersknoop

- Limburg is zeer tevreden met de doorbraak in het Oosterweeldossier en blijft sterk vragende partij voor een optimalisatie van de Brusselse Ring, de file problematiek legt een zware hypotheek op de betrokken regio's maar zeker ook op de Limburgse industriële, bouw- en logistieke bedrijven die als in een fuik op de oververzadigde wegen vastzitten.
- De E313 moet van Lummen tot Antwerpen op drie rijvakken worden gebracht, evenals de E314 van Lummen tot Bertem. Ter vergelijking:
 - o Op de E40 in Tienen 22.000 voertuigen per dag op drie rijvakken
 - o Op de E314 in Halen 30.000 voertuigen per dag op twee rijvakken en in Leuven 45.000 voertuigen.

CD&V Limburg pleit voor nieuwe verbindingen

- Zuid-Limburg vraagt een vlottere verbinding vanuit Sint-Truiden met de E40
- Verbetering van de doorstroming van de N76 te Diepenbeek (verbinding Genk E313)
- Zuid-Oostelijke omleiding te Tongeren
- Doortrekken van de N73 tot Wasseven te Beringen en ontsluiting Ravers te Tessenderlo
- Omleidingsweg Neerpelt: Twee nieuwe tracés worden afgewogen tegen het bestaande nulalternatief in de doortocht Neerpelt. Dit dossier is nog niet afgerond: bijkomende toetsing aan de natuurwaarden voor gewestplantracé is nog lopende.

CD&V Limburg pleit voor herinrichting en renovatie in functie van de verhoogde verkeersveiligheid en de doorstromingen

- Voorlopige maatregelen Noord-Zuid verbinding
- Nieuwe bewegwijzeringssystemen industriezone regio Genk (6 gemeenten)
- Herinrichting N2 volgens streefbeeld Hasselt, Herk-de-Stad en Halen
- Ontsluiting mijnterrein te Heusden-Zolder via de Noord-Zuid verbinding
- Herinrichting N78 (maximaal 2x2 over volledige lengte met vaste middenberm voor de verkeersveiligheid te Maaseik, Dilsen-Stokkem en Maasmechelen)
- Nieuwe brug over de Maas met Nederland te Maaseik
- Herinrichting N79 te Riemst
- Herinrichting N730 te Bilzen-Hoeselt
- Beringen: Met het project wordt een nieuwe weg tussen de E313 (complex 25a Tessenderlo) en de N72 bedoeld, de N73. Over het tracé is consensus en het streefbeeld werd ook goedgekeurd in de PAC.

- Omleidingsweg Tongeren: De noordoostelijke en zuidoostelijke omleidingsweg moeten de beperkte bereikbaarheid van het regionaal bedrijventerrein Overhaem aanpakken, evenals de beperkte doorstroming op 'de Wallen' te verbeteren.
- Ontsluiting nieuwe gevangenis Leopoldsburg: Er wordt een nieuwe gevangenis gepland in Leopoldsburg in de zone Reigersvliet. Om de gevangenis te kunnen realiseren is een aangepaste/nieuwe ontsluiting essentieel. Er loopt op dit ogenblik nog onderzoek naar de meest aangewezen optie voor de ontsluiting.
- IKEA: Het is de bedoeling om de eventuele toegankelijkheid- en mobiliteitsaspecten rond Ikea te onderzoeken en de nodige acties te ondernemen binnen de reguliere middelen
- Aansluiting Sint-Truiden op E40: Het project is de verbeterde ontsluiting van Sint-Truiden naar de autosnelwegen, zowel E40 als E313. De ontsluiting naar de E313 bestaat via de primaire N80 tot Hasselt, maar moet vlotter gemaakt worden. Voor de ontsluiting naar de E40 loopt nu een plan-MER om mogelijk een tracé te vinden.
- De verdeelfunctie van de grote ring rond Hasselt herstellen door niet-bestemmingsverkeer rond Hasselt te leiden via de autosnelwegen.



2.1.3.2 Knelpunt 2 : Op- en afritten

Knelpunten

Vele op- en afrittencomplexen in onze provincie bereiken hun verzadigingspunt met veel tijdverlies en erg gevaarlijke situaties op de autosnelweg tot gevolg.

Oplossingen

Wij vragen prioriteit voor de aanpassing van deze op- en afrittencomplexen. Ook de rustplaatsen voor vrachtwagens moeten vergroot worden.

LIMBURG ONTSLOTEN VIA DE BINNENVAART EN HET SPOOR

Wij willen de files op de weg verspreiden met volwaardige alternatieven via water en spoor.

2.2 Limburg, ontsloten via de binnenvaart

Het Albertkanaal en het Kempisch kanaal zijn belangrijke economische aders voor onze provincie. Het programma tot optimalisatie door het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal voor containervervoer moet worden verdergezet en beëindigd.

Een vier-lagen-containervaart biedt de voordelen van meer containers via de binnenvaart te kunnen vervoeren, wat ook belangrijk is in functie van de schaalvergroting van de schepen, en de verhoging maakt het alternatief van de binnenvaart nog aantrekkelijker te maken t.o.v. andere vervoersmodi waar congestie, milieu-aantasting en onveiligheid grotere problemen zijn/worden. Op dit ogenblik beschikken 16 van de 62 bruggen over het Albertkanaal over een vrije hoogte van 9,10 m. Voor 11 andere bruggen is de verhoging in uitvoering of is ze gebudgetteerd binnen de lopende investeringsprogramma's van nv De Scheepvaart. Van de overige 35 bruggen zijn er 10 waarbij de bestaande brugstructuur kan worden aangepast zonder dat een volledige herbouw van de brug aan de orde is. De overige 25 bruggen dienen volledig te worden herbouwd in een pps-strucuur. Hierover is reeds een beslissing genomen in september 2013.

De sluizencomplexen aan Mol Blauwe Kei en Lozen-Bocholt dienen te worden vernieuwd. Vrachtschepen met een hogere tonnage dan 600 ton (Mol-Bocholt) dienen een omweg te maken via het Albertkanaal en Zuid-Willemsvaart omwille van de beperkte capaciteit van de bestaande sluizen. Het rendement en de verdere ontwikkeling van de toekomst van de binnenvaart en de watergebonden bedrijventerreinen wordt hierdoor terdege afgeremd. De Kolenhaven van Genk moet een echte "hub" worden in functie van de economische en logistieke poort. De verbinding met Ternaaien (nieuwe sluis) en Luik, tweede grootste binnenhaven van Europa, wordt zo geoptimaliseerd.



2.3 Limburg, ontsloten via het spoor

2.3.1 NMBS, spoorplan

Het nieuwe spoorplan dat op 1 december 2014 van start zou gaan moet dringend bijgestuurd worden. De nieuwe beheersovereenkomst (2014-2017) biedt daartoe de kans. Er moet alleszins een rechtstreekse, vlotte verbinding zijn tussen Genk-Hasselt en de aanpalende provinciehoofdplaatsen, Antwerpen, Brussel, Luik en Leuven.

Zowel de stations van Genk, Tongeren en Neerpelt dienen voldoende snel aanbod te krijgen. Het kan niet dat het magere aanbod in onze provincie (zie bijlage) nog geamputeerd wordt voor uitbreiding van de ritten elders in België. Integendeel, de historische achterstand moet dringend weggewerkt worden. Het succes van de “snelle” treinen bewijst dagelijks dat Limburg wél reizigers levert, als er comfort wordt geboden.

De treinen vanaf Hasselt moeten vertrekken vanuit Tongeren of Genk om zo – gezien het verspreide woonpatroon in onze provincie – een vlottere bereikbaarheid te voorzien voor de stations om zo de overstap auto/trein te vergemakkelijken en de parkeerdrukke te Hasselt te verminderen.

Gezien de vele vertragingen op het spoornet (voor 60% te wijten aan externe factoren) is een overstap zoveel als mogelijk te vermijden.

Stopplaats Diest moet steeds aangedaan worden: het is de opstapplaats van honderden Kempenaars en West-Limburgers.

Reizigerstellingen 2012
Limburg
per gemiddelde weekdag

Investerings

Alken	482
Beverlo	196
Bilzen	643
Bokrijk	88
Diepenbeek	463
Genk	1118
Hasselt	7395
Heusden	241
Kiewit	482
Leopoldsburg	594
Lommel	616
Neerpelt	687
Overpelt	261
Schulen	263
Sint-Truiden	2025
Tongeren	698
Zolder	177
TOTAAL	16429

Het investeringsprogramma van de spoorwegen voorziet voor Limburg de volgende projecten:

1. Investerings Infrabel

- Genk (€5,2M): (2020-2021)
- vernieuwing perrons, roltrappen, trappen, lift, hellingen voor anders-validen, onderdoorgang en luifels Hamont (€2,1M): heropening (2013)
- Hasselt (€23,2M): (2020-2024)
- nieuwe voetgangersbrug met liften en roltrappen,
- Vernieuwing perron en luifels Neerpelt (€8M): voetgangerstunnel + afschaffen overweg door ondertunneling) 2013
- Afschaffen overwegen (€33,2M):
- Diepenbeek(7), Bilzen(2), Overpelt(1), Hasselt(2), Alken (1), Hoeselt (1)

2. Investerings NMBS-Holding

- Hasselt (€16M): (2020-2024)
- vernieuwing stationsgebouw,
- uitbreiding parking Runkst
- uitbreiding fietsenstalling
- Nieuw districts- en dienstgebouw Bokrijk (€130.000): vernieuwing
- Leopoldsburg (€2,5M): (2024-2025)
- projectontwikkeling in stationsomgeving,
- min.200parkeerplaatsen en fietsenstalling
- Sint-Truiden (€33.000): vernieuwing (2013)

Deze investeringen moeten in het meerjarenplan naar voren worden gehaald en moeten worden gerealiseerd in de volgende legislatuur. Gezien de historische achterstand heeft Limburg hier recht op.

Op dit ogenblik lopen de gesprekken over de Vlaamse spoorprioriteiten. Vlaanderen mag 1 miljard euro spoorinvesteringen zelf bestemmen. Volgens de huidige stand van zaken wordt daarvan 314 miljoen of 31% besteed voor drie projecten in Limburg.

Vlaanderen kan ook bepaalde projecten cofinancieren. In dat kader komen voor Vlaanderen de 8 spoorprioriteiten, waartoe de 3 onderstaande projecten behoren, in aanmerking voor een mogelijke cofinanciering, op voorwaarde dat de federale overheid de garanties biedt dat die projecten hierdoor ook sneller, en binnen de timing van het meerjarenplan 2013 – 2025, gerealiseerd worden.

Het gaat om:

Lijn 15 Hasselt – Mol (2e spoor Zonhoven – Balen)	9,4 miljoen €
Upgrading IJzeren Rijn (Elektrificatie Mol – Hamont, Stopplaats Hamont, Dubbel Spoor)	118,9 miljoen €
Lijn 18 Hasselt – Neerpelt	185,7 miljoen €
Totaal	314 miljoen €

Deze investeringen moeten gebeuren in de komende jaren.

Verder dient er een dubbelspoor te komen tussen Alken en Landen. Men start het best met de aanleg van een vliegende kruising ter hoogte van Sint-Truiden. Zo kan er een einde komen aan de zich aanslepende vertragingen.

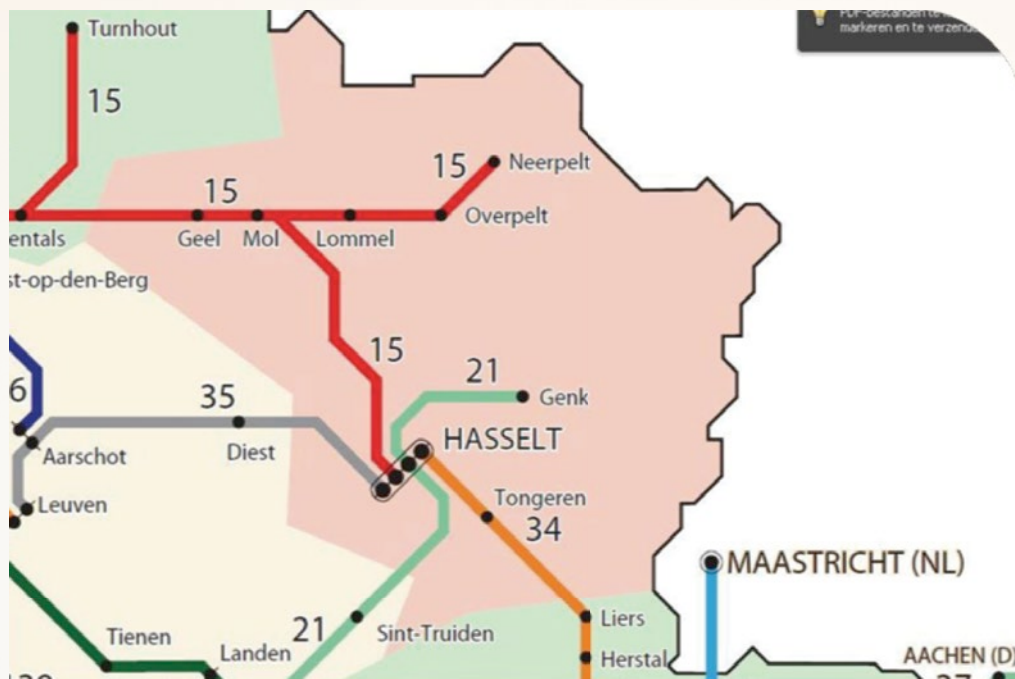
De verbindingen Tongeren-Luik dient op dubbel spoor gebracht te worden om deze lijn op IC-niveau te brengen.

Het programma voor afschaffing overwegen moet nu worden gerealiseerd.

De vernieuwing van de perrons met accurate reizigersinformatie is essentieel.

Aan iedere halte moet voldoende parkeercapaciteit worden voorzien.

Voor het goederenvervoer is naast de IJzeren Rijn een verbinding Genk-Sittard-Geleen absoluut nodig. Het project van de IJzeren Rijn biedt Noord-Limburg kansen op multimodale ontwikkeling: water, weg, spoor. De volgende regering moet de afspraken met Nederland en Duitsland hard maken en starten met het project. Het Genkse industriegebied moet via lijn 18a en 18 een vlotte verbinding krijgen met de IJzeren Rijn. De afhankelijkheid van 2/3e van Vlaanderen van de Montzenlijn is onverantwoord.



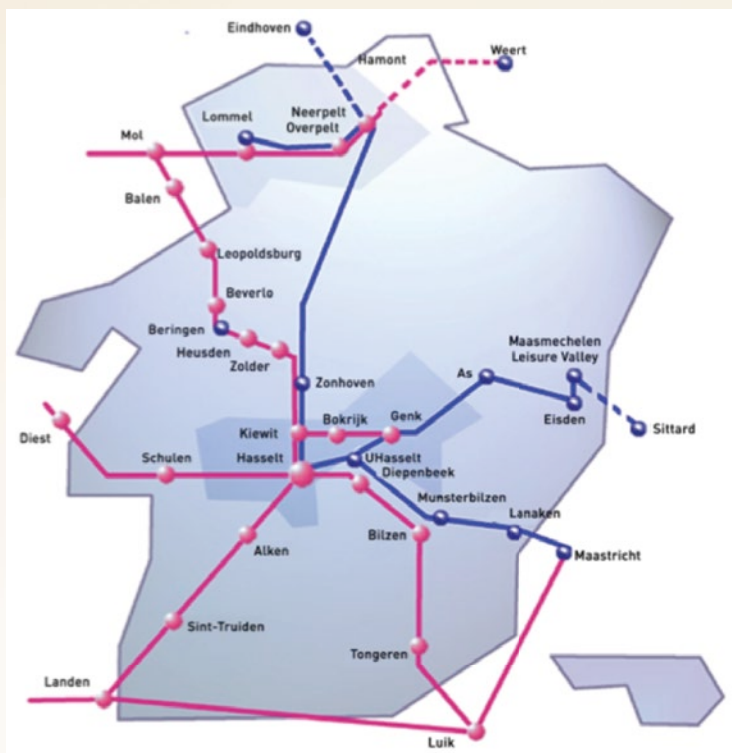
2.3.2 De Lijn, spartacusplan

Investeringsplan

Nu de Vlaamse Regering op 11 oktober 2013 de beslissing genomen heeft omtrent Spartacus lijn 1 en de financiële middelen heeft voorzien, is CD&V een sterke voorstander van een versnelde uitrol van het hele Spartacusplan:

- Lijn 1 moet effectief rijden in 2018. Daarvoor moet volgend schema worden aangehouden:
 - 2014: onteigeningen, bouwaanvraag, toewijzing aanbesteding
 - 2015: start werken fase 1: Dusartplein – Maastricht
 - 2016: Start werken fase 2: Dusartplein – Station Hasselt
- Lijn 2:
 - o De Vlaamse Regering neemt eerstdaags beslissing over de keuze van het tracé en de toewijzing van de financiële middelen
 - o Het dossier wordt nadien in uitvoeringsplannen omgezet in samenwerking met alle betrokken gemeentes en instanties
 - o De Lijn gaat in exploitatie tot Genk in 2020 en tot Maasmechelen in 2022.
- Lijn 3
 - o De spoorwegen dienen lijn 18 te reactiveren.
 - o De verbinding Hasselt-Neerpelt dient in de volgende legislatuur te worden aangevat.

Een verdere uitbouw van het spoornet richting Noord- en Oost-Limburg wordt bestudeerd.



Exploitatie

Zoals in het Spartacusplan wordt voorzien is er een ideale verknoping voorzien tussen het treinaanbod, de trams en de bussen. De snelbussen moeten behouden blijven en uitgebreid volgens het Spartacusschema! Bij de herschikking van het reguliere bussennetwerk dient er meer aandacht te worden gegeven aan de ontsluiting van de industriegebieden.

De perrons, bussen en trams worden daadwerkelijk integraal toegankelijk voor minder mobiele personen.

- ***Er komt één Limburg-ticket waarmee alle trein, bus en (later) tramvoertuigen kunnen genomen worden, vanuit een geïntegreerde vervoersketen. Er worden voldoende parkeerfaciliteiten voor fietsen en auto's voorzien bij de opstapplaatsen.***

2.4 Limburg, ontsloten via de luchtvaart

De luchthavens van Bierset, Beek en Eindhoven bieden extra kansen op economische ontwikkeling, jobcreatie en snelle communicatie voor Limburg.

Er dient een goede verbinding te zijn via openbaar vervoer en weg naar deze vliegvelden. Met de beheersautoriteiten van deze luchthavens moet er goed samengewerkt worden.



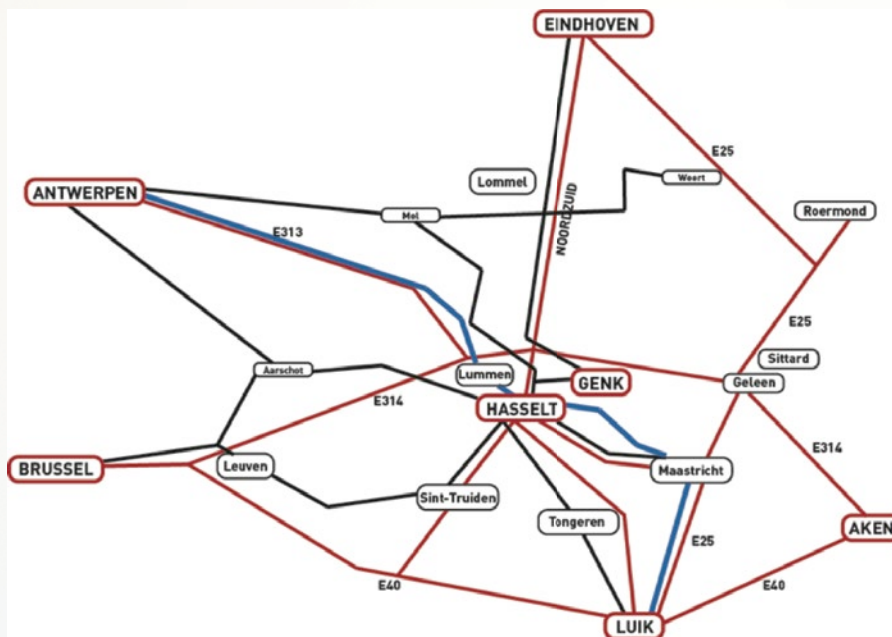
3. CONCLUSIES

Onze centrale ligging moeten we verruimen door de grenzen te doorbreken; dat kan door:

- De verbinding van de Noord-Zuid in Lommel met Valkenswaard/Eindhoven
- De treinverbinding met Weert voor personenvervoer
- De IJzeren Rijn voor goederenvervoer
- De nieuwe Maasbrug in Maaseik
- Een grote spoorverbinding voor personen en goederen van Genk naar Sittard
- Een snelle IC-verbinding naar Luik-Guillemins
- Nieuwe sluizencomplexen aan Mol Blauwe Kei en Lozen-Bocholt
- Een grotere capaciteit Albertkanaal met Ternaaien en Luik

Voor de volgende periode zijn dit onze prioriteiten aangaande **fietsverkeer**:

- CD&V Limburg vraagt de aanleg van 1000 km nieuwe fietspaden.
- De bushaltes van De Lijn moeten uitgerust worden met degelijke overdekte fietsenstallingen.



Voor de volgende periode zijn dit onze prioriteiten aangaande **weginfrastructuur**:

- Noord-Zuid verbinding Houthalen-Helchteren: de omleiding dient dringend te worden gerealiseerd. Inzake de N7-verbinding te Houthalen-Helchteren gaat deze Vlaamse regering nog belangrijke beslissingen nemen inzake MER en RUP. De volgende Vlaamse Regering dient de werken te starten in 2015. In 2020 moet de omleiding volledig gerealiseerd zijn, met compenserende maatregelen naar mens en natuur.
- De Limburgers staan in de file richting Antwerpen en richting Brussel. Wij worden extra zwaar belast door de groeiende files. Het is niet logisch dat wij voor iedere Oost-West-verplaatsing of de ring rond Brussel of de ring rond Antwerpen moeten nemen. Op de E314 wordt het knelpunt Leuven alleen maar groter.
- Op deze drie plaatsen wordt het internationaal vervoer en het lange afstandsverkeer doorgaans geconfronteerd met zeer veel lokaal bestemmings-verkeer. Juist omwille van de vele op- en afritten zijn deze vakken autosnelweg verworpen tot één lange weefzone.

Voor de volgende periode zijn dit onze prioriteiten aangaande **binnenvaart**:

- Blijven werk maken van infrastructuurwerken waardoor vier-lagen-containervaart mogelijk wordt;
- De sluizencomplexen aan Mol Blauwe Kei en Lozen-Bocholt vernieuwen.

Voor de volgende periode zijn dit onze prioriteiten aangaande **spoorvervoer**:

- Het inschrijven van een vlotte verbinding tussen Genk-Hasselt en de aanpalende provinciehoofdplaatsen, Antwerpen, Brussel, Luik en Leuven.
- Investeren in de lijn 15 Hasselt-Mol;
- Upgraden van de IJzeren Rijn;
- Ontwikkeling spoorlijn 18, Hasselt-Neerpelt
- Ontwikkelen van een dubbelspoor tussen Alken en Landen. Men start het best met de aanleg van een vliegende kruising ter hoogte van Sint-Truiden.
- De verbinding Tongeren-Luik dient op dubbel spoor gebracht te worden om deze lijn op IC-niveau te brengen.
- Het programma voor afschaffing overwegen moet nu worden gerealiseerd.
- De vernieuwing van de perrons met accurate reizigersinformatie is essentieel.
- Aan iedere halte moet voldoende parkeercapaciteit worden voorzien.
- Voor het goederenvervoer is naast de IJzeren Rijn een verbinding Genk-Sittard-Geleen absoluut nodig. De afhankelijkheid van 2/3e van Vlaanderen van de Montzenlijn is onverantwoord.
- Verdere uitrol van het volledige Spartacusplan;
- Perrons, bussen en trams integraal toegankelijk maken voor minder mobiele personen;
- Een performant (openbaar) vervoer naar en van de luchthavens Bierset, Beek en Eindhoven mogelijk maken.
- Het introduceren van één Limburgticket, geschikt voor de volledige vervoersketen.

