

CONCEPT

# REGIONET LIMBURG

## INLEIDING

Limburg kent een mager spoorwegnet met een relatief beperkt aanbod aan treindiensten. Het treinaanbod is voornamelijk gericht op pendelaars richting Brussel en Antwerpen. De lage frequentie maakt het weinig attractief voor kortere verplaatsingen. Binnen de provincie bestaat er geen verbinding met het Maasland en Noord-Limburg en er rijden geen treinen naar Nederland.

Zowel het aanbod van de NMBS als dat van De Lijn bestaat uit trage verbindingen die alle stopplaatsen bedienen. Daardoor kan het openbaar vervoer voor verplaatsingen op langere afstanden niet concurreren met de personenwagen. En in Limburg zijn de gemiddelde verplaatsingen nu eenmaal groter dan elders.

Dit weegt nog meer door als reizigers twee of meer lijnen moeten gebruiken om op hun bestemming te geraken. In Limburg is dat vaak het geval, gezien het diffuse verplaatsingspatroon dat mee ontstaan is door de specifieke ruimtelijke ordening. Binnen de provincie is er geen echt knooppunt voor openbaar vervoer waar trein en bus via korte overstaptijden aansluiting geven in verschillende richtingen.

Het succes van De Lijn van de laatste jaren is te danken aan de invoering van de basismobiliteit, waardoor het aanbod sterk verbeterde, en van aantrekkelijke tariefformules. Het uitgebreide busnet blijft echter voornamelijk gericht op een ontsluitende en lokale bediening. Een bovenliggend regionet voor de snelle gewestelijke en regionale verplaatsingen, waarop dit ontsluitend vervoer in goed uitgekozen knooppunten aansluit, ontbreekt vandaag nog.

De STIMULI-studie, die vorig jaar in opdracht van de Vlaamse Regering uitgevoerd is, geeft een aantal potentieel interessante verbindingen en verbeteringen aan op het vlak van het gewestelijk en regionaal openbaar vervoer in Limburg.



Deze studie, samen met de regels van netmanagement zoals bepaald in het Decreet Personenvervoer en zijn uitvoeringsbesluiten, hebben De Lijn ertoe aangezet om een toekomstplan te ontwikkelen voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg: het *Regionet Limburg*.

## DOELSTELLING

---

De Lijn wenst op een termijn van 10 jaar bijkomend een forse reizigersgroei te bereiken door de kwaliteit van het openbaar vervoer in Limburg op te trekken tot een niveau waarop bus en trein een goed en waardevol alternatief bieden voor de personenwagen. De uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer in Limburg moet tot een wijziging van de verplaatsingsgewoonten in Limburg leiden. De Lijn wil zo een duurzame bijdrage leveren tot de vrijwaring op lange termijn van de leefkwaliteit in Limburg.

## STRATEGIE

---

De Lijn wil een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden uitbouwen. Hierin zal de trein samen met ander hoogwaardig railvervoer en met snelbussen de ruggengraat vormen voor de snelle en comfortabele verplaatsingen op grotere afstanden. Het bestaande ontsluitend busvervoer zal in een aantal strategisch gekozen knooppunten instaan voor de vlotte aan- en afvoer van reizigers naar dit hogere niveau.

Dit hiërarchisch netwerk leidt tot een maximaal aantal interessante verbindingen met een optimaal comfort en een gunstige reistijd voor de klant en tegen een haalbare kostprijs voor de gemeenschap.

Nieuwe tariefformules, aangepast aan dit geïntegreerd aanbod, zullen de drempel nog verder verlagen voor de klant.

## SAMENVATTING

Deze brochure bevat de grote lijnen van het plan dat De Lijn voor Limburg voorstelt: het *Regionet Limburg*

Het belangrijkste is dat trein en bus niet meer los van elkaar rijden, maar nauwkeurig met elkaar samenwerken als één systeem voor openbaar vervoer, waarbij de reiziger zich snel en moeiteloos kan verplaatsen. Het wordt gekenmerkt door duidelijke overstappunten met korte overstaptijden. Bus en trein zijn op mekaar afgestemd en vullen mekaar vlot aan. Op alle treinen en bussen geldt één gemeenschappelijk tarief. De klant staat centraal.

Om dit systeem te kunnen verwezenlijken moet er een goede basis van snelle en regelmatige verbindingen tussen de steden aanwezig zijn. Spoorlijnen zijn hiervoor natuurlijk uitermate geschikt en hebben als bijkomend voordeel dat ze op piekmomenten veel reizigers tegelijk aankunnen.

We vertrekken van de **bestaande spoorverbindingen van de NMBS**. Hierop stellen we een samenhangende treindienst voor, die ook met de Limburgse noden rekening houdt. Aan die kapstok hangen we alle ander openbaar vervoer in Limburg op.

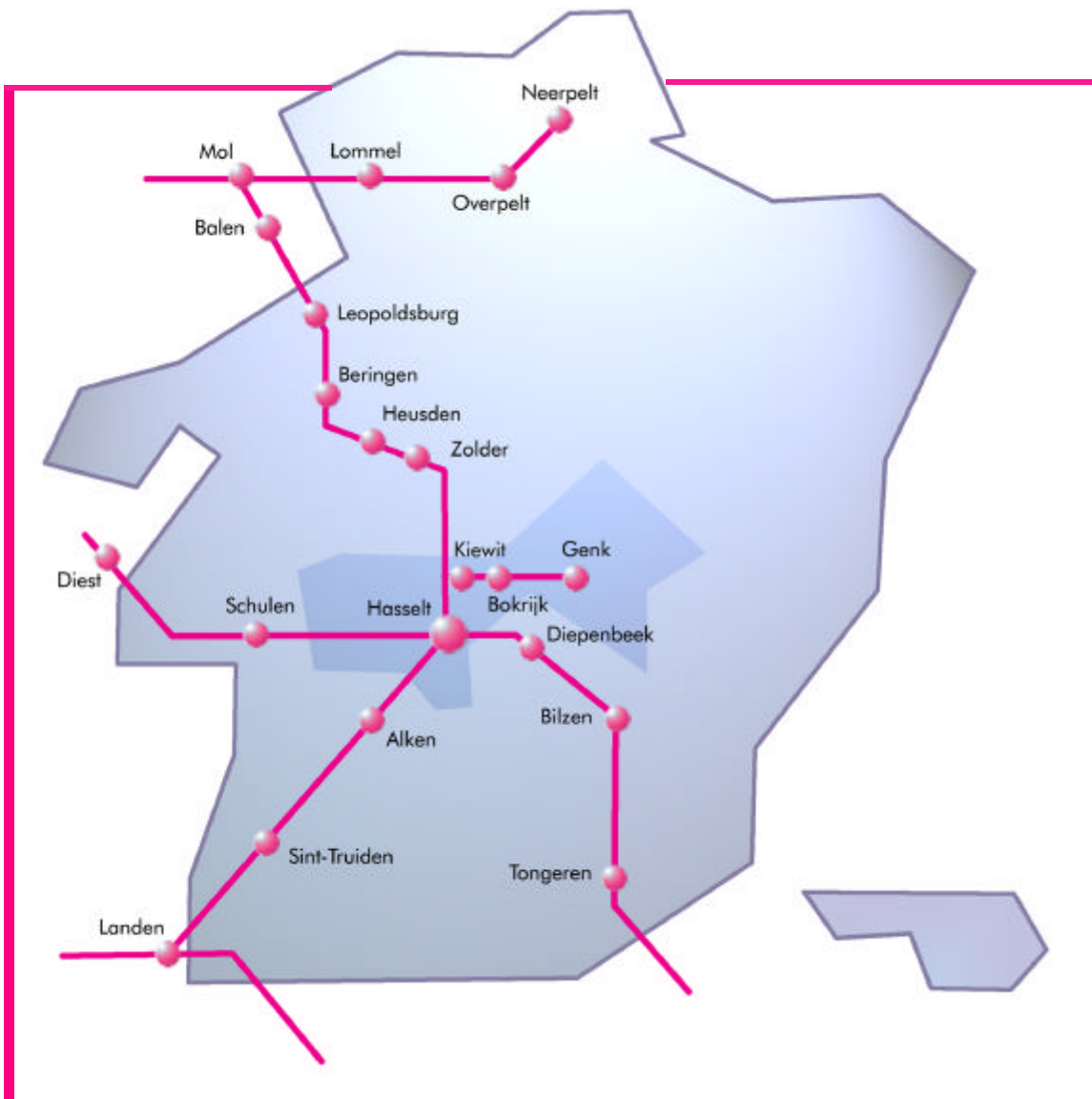
De provinciehoofdstad Hasselt ligt op het kruispunt van spoor- en buslijnen en wordt de hoofdknoop van het netwerk. Dit betekent dat treinen en bussen mekaar hier rond hetzelfde tijdstip zullen ontmoeten, zodat reizigers zonder lange wachttijden kunnen overstappen naar alle richtingen.

Maar dat volstaat niet. Er bestaat een duidelijke nood aan enkele **nieuwe regionale spoorverbindingen** op belangrijke relaties vanuit de hoofdknoop: onder meer naar Maastricht, Maasmechelen, de universitaire campus in Diepenbeek en het Noord-Limburgs verstedelijkt gebied Lommel-Overpelt-Neerpelt. Op deze relaties, waar ooit in een ver verleden treinen gereden hebben, bieden regionale treinen een duurzame oplossing.

Bijkomend wordt het *Regionet Limburg* versterkt met **snelbusverbindingen** op relaties die minder voor spoorbediening in aanmerking komen.

Deze gewestelijke en regionale verbindingen vormen samen met de ontsluitende en lokale lijnen (streekbus, stadsbus, belbus enz.) een dicht en samenhangend netwerk over heel Limburg. Op strategisch gekozen plaatsen liggen **knooppunten** waar, net zoals in Hasselt, alle openbaar vervoer mekaar tegelijk ontmoet om vlotte overstappen toe te laten.

Dat veronderstelt een grote regelmaat. Een goede, constante en betrouwbare doorstroming van de bussen is dus cruciaal. Onder meer vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding zullen hierin een grote rol spelen.



## REGIONET LIMBURG

### BESTAANDE SPOORVERBINDINGEN

#### legende



provincie Limburg



bi-pool Hasselt - Genk



bestaande spoorverbinding



bestaande stations



## BESTAANDE SPOORVERBINDINGEN VAN DE NMBS

In theorie is het zo dat er op het spoornet verschillende soorten treinen rijden die ieder hun eigen functie vervullen: IC-treinen stoppen enkel in de grote stations, IR-treinen stoppen ook in regionale knooppunten en L-treinen bedienen iedere stopplaats. In Limburg is die duidelijke verdeling van functies met de jaren in de verdrukking geraakt. Op papier vind je er bijna geen L-treinen, maar de IC-treinen stoppen wel overal.

Omdat de spoorverbindingen van de NMBS zo belangrijk zijn als ruggengraat in het *Regionet Limburg* bepleit De Lijn bij de NMBS een treinaanbod dat voorziet in de uitbouw van een hoofdknooppunt in Hasselt. De treinen ontmoeten mekaar hier bij voorkeur rond het hele en het halve uur en geven dan aansluitingen in alle richtingen. De treinverbindingen moeten tweemaal per uur mogelijk zijn, waarvan minstens één keer rechtstreeks. Betrouwbare aansluitingen tussen trein en bus kunnen voorzien worden via knooppunten in Hasselt, Genk, Sint-Truiden, Tongeren, Neerpelt en Beringen. Voor de spoorlijn Hasselt – Mol voorzien we een halvuurfrequentie en bijkomende stopplaatsen. Een nieuwe halte dichtbij het centrum van Beringen zal fungeren als knooppunt voor de streekbussen.

Essentieel in dit treinaanbod zijn:

- IC-trein van Tongeren en Hasselt via Aarschot en de verbindingsboog van Leuven naar Brussel
- IC-trein van Genk en Hasselt via Landen naar Leuven en Brussel
- IC-trein van Hasselt via Diest en de verbindingsboog van Aarschot naar Antwerpen
- IC-trein van Hasselt naar Luik
- IR-trein van Neerpelt naar Antwerpen
- IR-trein van Hasselt via Mol naar Antwerpen
- Op bijna alle lijnen wordt dit IC- en IR-aanbod aangevuld met stoptreinen

Dit gewenst treinaanbod heeft vele troeven. Zo worden de reistijden naar Brussel, Antwerpen, Luik en Leuven aanzienlijk korter. De aansluitingen op de HST verbeteren: in Brussel naar Parijs en Londen, in Antwerpen naar Amsterdam en in Luik naar Keulen. Ook de overstapmogelijkheden binnen Limburg winnen sterk aan kwaliteit. Een dergelijk aanbod vormt meteen ook een goede uitgangspositie voor de verbetering van het openbaar vervoer binnen de Euregio Maas-Rijn.

Enkele voorbeelden:

VERPLAATSING	HUIDIGE REISTIJD	REISTIJD MET REGIONET LIMBURG	TIJDWINST
Hasselt – Brussel Noord via Aarschot	76'	50'	26'
Hasselt – Antwerpen	65'	53'	12'
Hasselt – Luik	54'	40'	14'
Genk – Brussel Noord via Landen	96'	82'	14'
Genk – Antwerpen met overstap	120'	72'	48'



## REGIONET LIMBURG

### NIEUWE REGIONALE SPOORVERBINDINGEN

#### legende



provincie Limburg



bestaande spoorverbinding



nieuwe regionale spoorverbinding



bi-pool Hasselt - Genk



bestaand spoorlijnstation



nieuwe stopplaats op bestaande of nieuwe spoorverbinding



## NIEUWE REGIONALE SPOORVERBINDINGEN

De Lijn voorziet nieuwe spoorlijnen op de volgende relaties:

- Hasselt – LUC – Genk – Maasmechelen Leisure Valley – (Sittard)
- Hasselt – LUC – Lanaken – Maastricht.
- Hasselt – verstedelijkt gebied Noord-Limburg (Lommel, Neerpelt, Overpelt)
- Neerpelt – Weert (– Eindhoven)

De regiotreinen moeten zorgen voor snellere reistijden en een betere regelmaat op de zwaardere vervoersassen. De exploitatie gebeurt met lichte dieselmotorstellen, die reizigers vlot tot in de centra kunnen brengen.

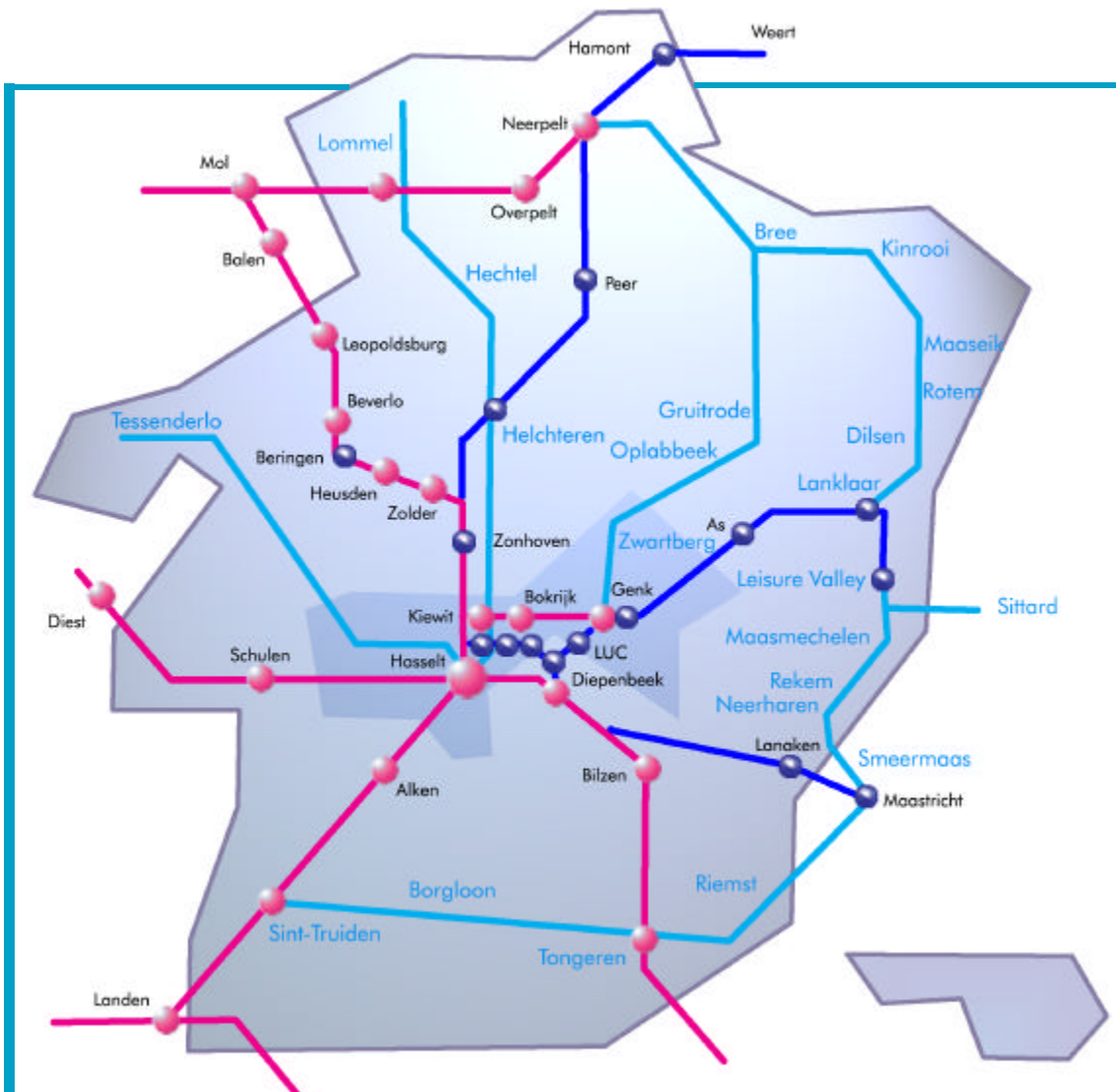
De bipool Hasselt - Genk krijgt een snelle en hoogfrequente verbinding via de campus van het LUC en de hogescholen. Op deze hoofdwas rijdt er om het kwartier een regiotrein.

Tweemaal per uur rijden de regiotreinen uit Genk door naar Maasmechelen. Ze bedienen onderweg een P+R-terrein bij de kruising van de A2 met de N75 en het Nationaal Park der Hoge Kempen. In Maasmechelen komt er een knooppunt bij Leisure Valley, waar reizigers vlot kunnen overstappen naar o.a. Maaseik, Maastricht en Sittard. Op lange termijn blijft de mogelijkheid open om verder door te rijden naar Sittard en Heerlen, met nieuwe overstapmogelijkheden naar het Nederlandse Spoorwegennet en de Euregiobahn.

Een regiotrein tussen Hasselt en Maastricht is van strategisch belang voor de beide provinciehoofdsteden omwille van de uitbouw van de Transnationale Universiteit Limburg, de toeristische en economische aantrekkingskracht van Hasselt en Maastricht, het woon-werkverkeer tussen beide Limburgen en de aantakking op het Euregionaal openbaar vervoer in Zuid-Limburg en rond Aken. De regiotrein zorgt ook voor een betere verbinding tussen Noord-Limburg en het centrum van de provincie. De reistijden kunnen zo meer dan gehalveerd worden.

Tenslotte kan een bijkomende grensoverschrijdende verbinding uitgebouwd worden op de bestaande spoorlijn Neerpelt – Weert. Weert en Eindhoven zijn voor het noordelijke Maasland en de Kempen belangrijke aantrekkingspolen. Naast de intercity's tussen Eindhoven en Weert rijdt daar ook een stoptrein. Bij integratie van beide diensten ontstaat een doorgaande treinverbinding Antwerpen – Neerpelt – Weert – Eindhoven met diverse aantrekkelijke doorverbindingsmogelijkheden.

VERPLAATSING	HUIDIGE REISTIJD	REISTIJD MET REGIONET LIMBURG	TIJDWINST
Maasmechelen Leisure Valley – Hasselt	75'	38'	37'
Genk – LUC – Hasselt	33'	19'	14'
Maaseik – Hasselt	90'	53'	37'
Maastricht – Hasselt	61'	26'	35'
Lanaken – Hasselt	56'	20'	36'
Neerpelt - Hasselt	64	27'	37'



## REGIONET LIMBURG SNELBUSVERBINDINGEN

### legende



provincie Limburg



bestaande spoorverbinding



nieuwe regionale spoorverbinding



snelbusverbinding



bi-pool Hasselt - Genk



bestaand spoorlijnstation



nieuwe stopplaats



Kinrooi bedieningsplaats van snelbusdienst



## SNELBUSVERBINDINGEN

Het is niet mogelijk om 'overal' snelle treindiensten te hebben, enerzijds omdat de route moeilijk in de bestaande situatie in te passen is, anderzijds omdat het te verwachten aantal reizigers minder groot is. Voor die kleinere vervoersstromen zijn er snelbussen, die in elke gemeente maar een paar halteplaatsen hebben, zodat ze een interessante gemiddelde snelheid kunnen halen. Zeker op zulke lijnen zou voor bussen een hogere maximumsnelheid dan 75 km/uur ook bijdragen tot een vlotte rit.

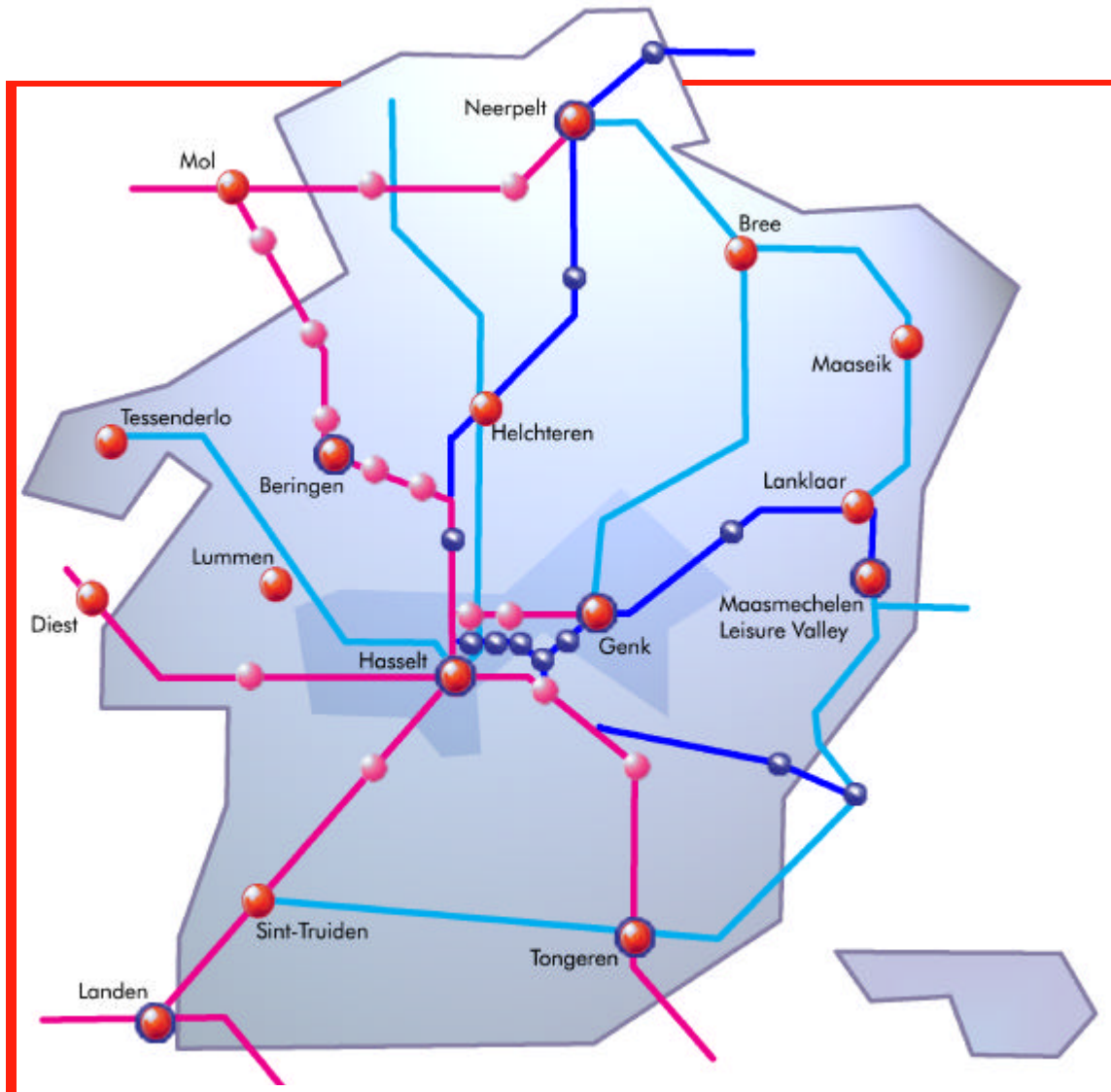
In het *Regionet Limburg* wil De Lijn volgende snelbuslijnen inrichten:

- Hasselt – Lommel
- Hasselt – Tessenderlo
- Sint-Truiden – Tongeren
- Tongeren – Maastricht
- Maasmechelen – Maastricht
- Maasmechelen – Sittard
- Maasmechelen – Maaseik
- Genk – Bree
- Maaseik – Bree – Neerpelt

Niet overal zijn er snelbussen. Ze rijden vooral over langere afstanden en daar waar het nodig is. De ligging van de overstappunten tussen IC- en IR-trein, regiotrein en bus, speelt hierin een rol. Als een bus tussen twee overstappunten 28 minuten mag rijden en de reistijd is nu 26 minuten, dan heeft het 'omvormen' tot een sneldienst die er maar 21 minuten over doet niet zo veel zin: de extra kosten wegen dan niet op tegen de tijdwinst, want de reizigers moeten op het overstappunt alleen langer wachten. Dus: snel waar dat voor de reizigers én voor de netopbouw nodig is!

Voor sommige snelbussen is de tijdwinst groot, voor andere lijnen is ze kleiner. Dat hangt af van de wegeninfrastructuur die ter beschikking staat:

VERPLAATSING	HUIDIGE REISTIJD MET STREEKBUS	REISTIJD MET REGIONET LIMBURG	TIJDWINST
Hasselt – Lommel	79'	53'	26'
Hasselt – Tessenderlo	44'	34'	10'
Sint-Truiden – Tongeren	42'	36'	6'
Tongeren – Maastricht	43'	38'	5'
Maasmechelen – Maastricht	58'	35'	23'
Genk – Bree	37'	28'	9'

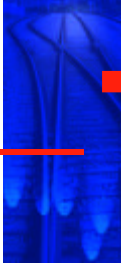


## REGIONET LIMBURG

### KNOOPPUNTEN

#### legende

- |   |                                    |   |                              |
|---|------------------------------------|---|------------------------------|
|  | provincie Limburg                  |  | bi-pool Hasselt - Genk       |
|  | bestaande spoorverbinding          |  | bestaand spoorlijnstation    |
|  | nieuwe regionale spoorverbinding   |  | nieuwe stopplaats            |
|  | snelbusverbinding                  |  | belangrijk overstappunt      |
|  | bedieningsplaats van snelbusdienst |  | zeer belangrijk overstappunt |



## KNOOPPUNTEN

### VOOR VLOT EN BETROUWBAAR OPENBAAR VERVOER

In België rijden de treinen volgens een regelmatig patroon in een vaste cadans. Elk uur gebeurt hetzelfde. Dat betekent dat treinen elkaar altijd op dezelfde plek en op hetzelfde moment tegenkomen. Dat is precies op het hele uur (.00) en het halve uur (.30). Als tegenliggende treinen mekaar in een station tegenkomen, is er een goede mogelijkheid om daarop ook bussen te laten aansluiten. De bussen komen dan aan op .28 en .58 en rijden om .32 en .02 weer weg. Reizigers kunnen overstappen van trein naar bus, van bus naar trein en van bus naar bus.

Voor reizigers is het belangrijk dat ze zo vlot en zo snel mogelijk hun bestemming kunnen bereiken. Of dat best met de bus dan wel met de trein gebeurt, is voor iedere verplaatsing verschillend. Als alle openbaar vervoer in Limburg als één samenhangend systeem functioneert, moet je het ook met één en hetzelfde ticket kunnen gebruiken. Daarom is een tariefverbond noodzakelijk.

In deze visie zijn de overstappunten niet noodzakelijk de belangrijkste in- en uitstapplaatsen in het lijnennet (al is het natuurlijk mooi als dat te combineren is!), maar wordt de ligging vooral bepaald door de rijtijdmogelijkheden. Zulke punten veranderen vele jaren niet; vaak alleen maar bij een zeer grote ingreep in de treindiensten. De afwerking van de hogesnelheidslijnen Parijs - Keulen en Parijs - Amsterdam is zo'n ingreep die alle aansluitingen op zijn kop zet. Daarna zal in die aansluitingen weer lange tijd weinig veranderen.

Voorbeeld: bij het huidige eindstation Neerpelt komt de trein uit Antwerpen aan om .26 en hij vertrekt weer naar Antwerpen op .34. Als alle bussen bij het station aankomen om .29 en om .31 weer weggrijden, zijn alle denkbare overstapbewegingen mogelijk. Maar dan moet het busnet wel zo in elkaar zitten dat de bussen er juist om die tijd langskomen!

De treintijden zijn in spits en dal gelijk. Om goede aansluitingen te kunnen geven moet dat voor de bus óók zo zijn. Buiten de spitsuren wel aansluiten en in de spitsuren niet omdat de bus dan (veel) meer tijd voor de route nodig heeft, is onverkoopbaar. Daarom is in dit systeem de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering van groot belang. Een vlotte en compromisloze doorstroming op diverse trajecten is absoluut noodzakelijk voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. De Lijn moet dus volledig op de medewerking van de wegbeheerders kunnen rekenen.



## KOSTPRIJS REGIONET LIMBURG

Infrastructuurinvesteringen regionale spoorlijnen.

136 miljoen euro

Jaarlijkse bijkomende exploitatiekost inclusief aankoop materieel, exclusief verbetering van NMBS-verbindingen op (boven)gewestelijk niveau.

8,75 miljoen euro

## INHOUD

---

Inleiding	p 3
Doelstelling	p 4
Strategie	p 4
Het plan voor een regionet	p 5
Samenvatting	p 5
Bestaande spoorverbindingen van de NMBS	p 7
Nieuwe regionale spoorverbindingen	p 9
Snelbusverbindingen	p 11
Knooppunten voor vlot en betrouwbaar openbaar vervoer	p 13

concept:

De Lijn Limburg  
Grote Broomstraat 4  
3500 Hasselt

mei 2004



DE LIJN  
MEI 2004