



En nu de mensen.

sp.a

Ludwig Vandenhove

Vlaams plaats 2



Stefan T'Jolyn

Kamer opvolgers 6

# Graag een spoorbeleid voor Limburg

Een opiniestuk van Ludwig Vandenhove en Stefan T'Jolyn

Verkiezingen zijn een programma verdedigen, zoveel mogelijk stemmen proberen te behalen, in functie van die behaalde stemmen zo maximaal mogelijk het programma trachten in een regeerakkoord te krijgen en dit vervolgens trachten te realiseren.

Nemen we nu het spoorbeleid.

- » Open Vld wil privatiseren. Als sp.a zijn we het daar volledig niet mee eens.
- » De N-VA wil een aantal spoorprioriteiten in het regeerprogramma schrijven. Akkoord. Maar in hun verkiezingsprogramma van 2014 wilden ze de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS) splitsen in 6 onderdelen. Dus...
- » De CD&V wil een station en een parking aan het op- en afrittencomplex in Halen. Akkoord.

Zo kunnen we nog even doorgaan...

Maar wat wij ons afvragen, is waarom partijen, die de afgelopen periode in de federale en Vlaamse regering zaten, de afgelopen 5 jaar zo weinig gedaan hebben voor de mobiliteit in Limburg en nu met allerlei voorstellen komen.

De NMBS moest de afgelopen legislatuur 2,1 miljard euro besparen. De Lijn heeft flink bespaard op het exploitatiebudget om geld te vinden voor nieuwe bussen en trams, hetgeen uiteraard het aanbod niet ten goede is gekomen. Amper 60,9 % van de NMBS-klanten is tevreden over de dienstverlening. In 2016 was dat nog 65,5 %. Bij De Lijn is dat 64% tov 71% in 2016. De stiptheid bij het spoor verslechterde vorig jaar tot 87,2 %, het laagste niveau in 5 jaar. Minister Jacqueline Galant wou bij de aanvang van de huidige federale regering een stiptheid van minstens 92%, terwijl de Algemene Centrale van de Openbare Diensten (ACOD)-Spoor toen al pleitte voor een stiptheid van minstens 95%. De regering van Charles Michel nam zich voor om 6-jarige beheersovereenkomsten af te sluiten om de kwaliteit van het aanbod op het spoor te versterken, maar die contracten kwamen er niet.

Ook het personeelsbeleid is er ernstig op achteruitgegaan. Zowel bij NMBS, als bij De Lijn betekenen de verdere centralisatie afbouw van het personeel en van de dienstverlening in Limburg. De centralisatie van administratieve en ondersteunende diensten zijn in het huidige digitale tijdperk onaanvaardbaar.

Voor de administratieve en ondersteunende diensten krijgen klappen in Limburg: in tien jaar tijd zijn het aantal jobs al gehalveerd.

De overheid in het algemeen zou beter diensten decentraliseren in plaats van te centraliseren.

Dat is beter voor de algemene dienstverlening (dichter bij de burger), voor de werk-leven-balans (werkbaar werk), betere dienstverlening voor de reiziger (de treinen zijn nu vaak overvol, dan meer plaats in de treinen) en beter voor het klimaat (minder auto's en minder files op de weg).

Om een kwalitatief openbaar vervoeraanbod te hebben, moeten er een aantal randvoorwaarden ingevuld worden. Het moet gaan om de ontwikkeling van een ecologische en geïntegreerde vervoersketen. Als dergelijke vervoersketen tegen

een correcte en betaalbare prijs gerealiseerd wordt, zal het gebruik van het individueel autogebruik vanzelf dalen. Auto's zullen dan (enkel) gebruikt worden als het voor- of het natransport en/of voor verplaatsingen, die via het openbaar vervoer onhaalbaar zijn. Door een daling van het individueel autogebruik, daalt de verzadiging van het wegennet en de milieu-impact. Nu voorgestelde maatregelen, zoals een Lage Emissie-Zone (LEZ) en het rekeningrijden ter bevordering van de luchtkwaliteit, kunnen dan tegen een andere achtergrond bekeken worden.

Een degelijk openbaar vervoeraanbod is een conditio sine qua non voor een echt klimaatbeleid.

Zonder exponentiële investeringen in het openbaar vervoer, is er geen basis voor een doorgedreven klimaatbeleid!

Er moet ook één ticketsysteem en één uur schema komen. Voor de burger, de klant moet het gaan over goed openbaar vervoer, niet over de bus of de trein. Neen, wij willen niet herfederaliseren, maar wil de burger het opnieuw begrijpen, zal er moeten samengewerkt worden tussen niveaus en tussen instanties.

De app 'Smart Mobility Planner' (1) is een kleine stap in de goede richting, maar de communicatie van de diverse maatschappijen, die in België bezig zijn met openbaar vervoer, moet structureel op elkaar afgestemd worden. En niet enkel voor dat gedeelte van de bevolking dat vertrouwd is met smartphones en apps.

Elk nuchter mens zal het moeten toegeven: ons land is nodeloos ingewikkeld geworden.

Die echte samenwerking moet in de diverse regeerakkoorden ingeschreven worden.

Personeelsuitbreiding is voor ons geen doel op zich, personeelsinkrimping is dat nu wel voor de rechtse regeringspartijen. In het belang van de reizigers en de gebruikers moet de afbraak van de werkgelegenheid bij het openbaar vervoer, trein en bus, stoppen. Een goed uitgebouwd openbaar vervoer brengt automatisch meer tewerkstelling met zich mee, zeker in een regio als Limburg waar het aanbod ruim ondermaats is. Het comfort voor de reiziger verbeteren in alle stations betekent automatisch meer personeel.

Het is onbegrijpelijk dat anno 2019 in de meeste stations de loketten gesloten zijn en dat de reizigers in het beste geval de sleutel kunnen gaan vragen aan het loket (als er iemand zit!) om naar het toilet te kunnen gaan.

Onze voorstellen zijn zeker niet volledig, maar qua ontwikkelingen van het spoorverkeer denken wij een aantal concrete en haalbare voorstellen te doen.

## 1. Ontwikkeling van een aanbod aan openbaar vervoer voor intra- en interprovinciaal vervoer

Wettelijk en decretaal moet het mogelijk gemaakt worden dat regio's, provincies en steden kunnen bijdragen in de ontwikkeling van een regionaal, provinciaal en lokaal vervoersaanbod voor reizigersvervoer, waarbij het spooraanbod de ruggraat van dit vervoersaanbod wordt.

Provincies en steden moeten mogen bijdragen aan de investerings- en exploitatiekosten van zogeheten 'verlieslatende lijnen'. Zo wordt het mogelijk om provinciaal en stedelijk een aanbod te ontwikkelen op maat van de inwoners en de pendelaars dit uiteraard in samenwerking met de NMBS, Infrabel en De Lijn. In Limburg moeten de provincie Limburg en de Limburgse Reconversie Maatschappij (LRM) hier middelen voor uittrekken. Zulke aanpak mag niet ten koste gaan van financiële middelen waarop wij als Limburg federaal en Vlaams recht hebben. Wat wel kan, is préfinanciering tegen marktvoorwaarden, zeker als het gaat om LRM-geld.

Concreet voor Limburg denken we aan:

- » investeringen in missing links of in de heractivering van oude spoorlijnen of van de verbetering van bestaande spoorlijnen (zie verder);
- » bijdragen in de exploitatiekost ter ondersteuning van de pendelaars en studenten tussen Limburg en Leuven, Brussel en Antwerpen;
- » interregionale verbindingen tussen Belgisch en Nederlands Limburg, via Hamont-Weert en via Lanaken-Maastricht;
- » het herstellen van de uurverbinding Hasselt-Antwerpen via L35-L16-L15 zonder halte in Aarschot. Dus stilstanden in Hasselt, Diest,, Lier, Antwerpen (Berchem) en Antwerpen Centraal;
- » de optimalisering van de uurverbinding IC22 Tongeren-Bilzen-Diepenbeek-Hasselt-Diest-Aarschot-Brussel, waardoor de reistijd voor de pendelaars verbeterd wordt;
- » een nieuwe halfuurverbinding voor de reizigers Genk-Hasselt-Tongeren als feeder voor de In-



tercity (IC)-verbindingen naar Antwerpen en Brussel;

- » de elektrificatie van de L21C, zodat het goederenvervoer met E-tractie direct tussen Genk-Goederen en de L34 kan verstuurd worden. Daardoor wordt het knooppunt Hasselt ontlast en komt er capaciteit voor het reizigersvervoer vrij;
- » de baanvakken met enkelspoor op L21 Hasselt-Landen wegwerken, zodat er meer flexibiliteit bij het reizigers vervoer bekomen wordt.

Door het enkelspoor cumuleert het kleinste incident onmiddellijk aanzienlijke vertragingen en/of zelfs een blokkering van het vervoer.

## 2. Ontwikkeling van een strategisch plan met 'hubs' voor de gebruikers van het openbaar vervoer in Limburg

Deze 'hubs' moeten overstappen en parkeren tussen de verschillende vervoersmodi vlot mogelijk maken. Om openbaar vervoer opnieuw aantrekkelijk en financieel haalbaar te maken, moet de bijkomende kost of eventuele hinder geminimaliseerd worden. Heel wat Limburgers zullen, gezien de verspreide bewoning, enkel maar overstappen naar het openbaar vervoer als gemakkelijk en goedkoop kan.

Natransport kan in zekere mate via betere busverbindingen, maar deze kunnen zeker niet alles oplossen omwille van te weinig flexibiliteit en de hoge kostprijs (hoger naarmate de flexibiliteit toeneemt). Dus blijven fiets, brom- of motorfiets, step of de auto over.

Hoe kunnen we deze 'hubs' ontwikkelen?

- » Parkeermogelijkheden voor al deze vervoersmiddelen ontwikkelen in de omgeving van belangrijke stations in samenwerking met de NMBS, Infrabel en De Lijn. Gratis parkeren voor gebruikers van het openbaar vervoer, betalend voor de andere gebruikers. Niet langer cadeaus doen aan projectontwikkelaars, zoals nu in een aantal gevallen gebeurd is rond stationsomgevingen.
- » Toegangscontrole voor het gratis parkeren via het abonnement, de bus- of treinkaart of het vervoersbewijs.
- » Veiligheid garanderen (bijvoorbeeld toezicht en beheer van deze parkings kan gebeuren via sociale tewerkstelling, zie Fietspunt).
- » Deze 'hubs' moeten ontwikkeld worden in nauw overleg met de betrokken gemeenten en steden. Zo kan er qua ruimtelijke ordening (Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's)) voorzien worden dat er in de omgeving bepaalde diensten en producten aangeboden worden, zodat de gebruikers hun verplaatsing zoveel mogelijk kunnen combineren. Het kan hierbij gaan om private zaken (bijvoorbeeld bepaalde inkopen doen) en/of om openbare dienstverlening (bijvoorbeeld kinderopvang).
- » Deze 'hubs' zouden op die manier bijdragen tot een vermindering van het aantal verplaatsingen en van de milieu-impact.
- » De Corda-campus kan voor ons zo een hub worden.

## 3. Emissienormen goederenvervoer en totale milieu-impact

De provincie Limburg situeert zich op de transit tussen de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen, de industriezones in het Noorden, Zuiden en Westen van België en het hinterland Duitsland en verder Oostelijk in Europa. De grote assen zijn E313-E314 over de weg en L35-L34 over het spoor.

Terecht wordt van de burger verwacht dat zij/hij (financiële) inspanningen doet om het leefmilieu, het klimaat en de luchtkwaliteit te sparen en/of te verbeteren. Maar dan mogen we hetzelfde verwachten van het goederentransport (lees de private sector).

Sinds de liberalisering en de privatisering van het goederenvervoer per spoor is dat minder dan ooit het geval. ..., dus diesellocomotieven.

Voor de liberalisering van het goederenvervoer was er in België en binnen de NMBS een algemene consensus om zoveel mogelijk reizigers- en goederenvervoer met elektrische tractie te verzorgen.

Het einddoel was alle treinen elektrisch te laten rijden, maar het perverse effect van de liberalisering is bijgevolg een stijging van de maatschappelijke kost en een negatieve impact op het milieu.

De druk om verder te besparen in het goederenvervoer per spoor is zelfs zo groot geworden dat



Lineas (de erfgenaam van NMBS B-Cargo/NMBS Logistics) inmiddels opnieuw meer dieseltractie inzet, terwijl ze een vloot van elektrische locomotieven van aandeelhouder NMBS gekregen heeft.

Als er gesproken wordt over meer vervoer over het spoor in plaats van over de weg omwille van de klimaatproblematiek en het aspect luchtvervuiling moet dat goed in het achterhoofd gehouden worden. Iedereen moet bijdragen volgens de mogelijkheden, niet enkel wij als burgers!

#### 4. Lage Emissiezones (LEZ 's)

In steden waar LEZ 's ingevoerd worden, worden scheepvaart, het weg- en het spoorvervoer onaangeroerd gelaten. Bovendien zijn LEZ's niet echt sociaal.

Om de vervuiling door het wegvervoer te bestrijden, zijn er effectievere en meer sociale maatregelen, zoals:

- » beoordeel de totale vervuiling, die een individu door zijn verplaatsingsgedrag veroorzaakt;
- » vernietig het bestaande regelgevend kader op gewestelijk niveau inzake LEZ's en vervang deze door een strategisch uitdoofbeleid met zekerheid voor de modale autobezitter.

In een globaal openbaar vervoerplan voor Limburg mag het Maasland opnieuw niet verwaarloosd worden. Spoorverkeer is enkel financieel haalbaar tussen centra met voldoende aanbod van reizigers of goederen en dat is niet het geval voor het Maasland. Daarom pleiten wij voor ver doorgedreven plan qua busverbindingen in combinatie met een strategisch parkeerplan voor Limburg (zie punt 3. 'hubs').

Wij geloven niet erg in het concept van vervoerregio's dat Vlaanderen ingevoerd heeft. Het dreigen 'praatbarakken' te worden zolang er geen bijkomende financiële middelen en extra-transportmogelijkheden voorzien worden.

Wij denken dat ons voorstel meer mogelijkheden biedt.

