

Van: directie@stuurgroepdemaas.nl <directie@stuurgroepdemaas.nl>

Verzonden: dinsdag 20 juli 2021 15:56

Aan: Griffie <griffie@gemeenteraadmaastricht.nl>

Onderwerp: nagekomen belangrijk bericht in casu THM

Urgentie: Hoog

Beste Griffie,

Nogmaals een stuk van importantie voor hen die ermee te maken hebben, zowel de coalitie - als de oppositiepartijen.

Nu het nog kan graag met voorrang en in het belang van de raadszitting vandaag verspreiden svp.

VOORRANG GRAAG!!

Met hartelijke groet,



StuurGroepdeMaas
Notenborg 52
NL 6882 CX Maastricht
The Netherlands

E directie@stuurgroepdemaas.nl

W www.stuurgroepdemaas.nl

Y [ons YouTubekanaal](#)

copie bij 1-8

4

REGIONALE COMMISSIE - VERVOERSENTITEIT LIMBURG

Notulen van de vergadering van 17 maart 1980, gehouden
in de lokalen van het Provinciebestuur te Hasselt.

Aanwezig :

- de heer M. MAGDALEIJNS, Voorzitter, Bestuursdirecteur a.i.
bij het Algemeen Secretariaat,
Ministerie van Verkeerswezen.
- de heer P. GIELENS, Adjunct-Adviseur bij het Bestuur van
het Vervoer, Ministerie van Verkeerswezen.
- de heer F. DE BOLLE, Vertegenwoordiger van het Ministerie
van Openbare Werken.
- de heer SMEDTS, Vertegenwoordiger van de N.M.B.S.
- de heer DE GREEF, Ingenieur bij de N.M.B.S. (technisch
adviseur)
- de heer F. PEETERS, Vertegenwoordiger van de N.M.V.B.
- de heer L. THONNON, Technisch Adviseur van de N.M.V.B.
- de heer K. STESENS, Vertegenwoordiger van de A.C.O.D. -
Sector Tram.
- de heer W. VUERSTAEK, Vertegenwoordiger van de C.C.O.D. -
Sector Vervoer.
- de heer R. VAN BALLAER, Vertegenwoordiger van de Regionale
Overheden.
- de heer Jaak GABRIELS, Vertegenwoordiger van de Lokale
Overheden. (Bree).
- de heer Jef GABRIELS, Vertegenwoordiger van de Lokale
Overheden (Genk).
- de heer J. THOMAS, Vertegenwoordiger van de Lokale Overheden.

Verontschuldigd :

- de heer J. GOOVAERTS : Eerste Ingenieur-Groepschef bij de
N.M.V.B. (wegens ziekte)

Secretarissen :

- de heer C. PUTSEYS, Bestuur van het Vervoer
- de heer J. HAMAL, van de N.M.V.B.

De Voorzitter opent de vergadering met een bijzonder welkomwoord te richten aan de heer THOMAS, die voor de eerste maal aan een vergadering van de Regionale Commissie deelneemt.

1. Verslag van de vorige vergadering

- a) De heer SMEDT geeft een meer representatieve voorstelling van de resultaten van de door de N.M.B.S. onder de treinreizigers van de lijn Hasselt-Genk gehouden onderzoek, zoals door de heer DE BOLLE tijdens de vorige vergadering gevraagd :

De cijfers van de enquête uit de periode 21-28 januari werden verder ontleed in verband met de volgende periodes :

- reizigers op maandagmorgen tot 9h.00;
- reizigers op de overige weekdays;
- reizigers op vrijdagmiddag van af 15h.00 en zaterdag.

<u>REIZIGERS NAAR GENK</u>	<u>Nieuwe reizigers</u>	<u>21 a van lijn.</u>	<u>Van bus.</u>	<u>Eigen vervoer.</u>	<u>Totaal.</u>
Maandagmorgen voor 9h.00 %	12 24,5	27 55,1	8 16,3	2 4,1	49
Weekdagen : van maandag 9h.00 tot vrijdag 15h.00 %	46 23,4	35 17,8	78 39,6	38 19,2	197
Vrijdag na 15h.00 t.e.m. zaterdag %	127 27,0	40 8,5	201 42,8	102 21,7	470
<u>REIZIGERS NAAR HASSELT</u>					
Maandagmorgen voor 9h.00 %	84 23,4	41 11,4	125 34,8	109 30,4	359
Weekdagen : van maandag 9h.00 tot vrijdag 15h.00 %	24 22,0	22 20,2	45 41,3	18 16,5	109
Vrijdag na 15h.00 t.e.m. zaterdag %	48 30,8	37 23,7	54 34,6	17 10,9	156
Totaal naar Genk %	185 25,9	102 14,3	287 40,0	142 19,8	716
Totaal naar Hasselt %	156 25,0	100 16,0	224 35,9	144 23,1	624

- b) De heer GABRIELS Jef (Genk) vraagt dat de zin, waarbij een onderzoek van het Instituut voor Marketing Research werd weergegeven, als volgt zou worden gewijzigd : Voor 80 % van de potentiële omschakelaar op openbaar vervoer, zou deze omschakeling inderdaad gebeuren bij een benzineprijs tussen 25 en 30 F. per liter.
- c) Aldus worden de notulen van de vergadering van 11.02.1980 goedgekeurd.

2. Treinverbinding Hasselt-Eisden. Kosten-baten-analyse van de N.M.V.B. Voortzetting van de bespreking.

De heer VOORZITTER deelt mede dat de Vereniging VZW Streekbelangen Maasland gevraagd heeft om tijdens deze vergadering gehoord te worden in verband met de studie van de N.M.B.S.

Worden tot de vergadering toegelaten de heer REYNDERS, van de LISO en de heer STEYVERS, van de VZW. Streekbelangen Maasland. De heer STEYVERS verontschuldigt de heer MESOTTEN, voorzitter van de VZW, die belet is.

De heer REYNDERS deelt mede dat de VZW. blijft ijveren voor een geschikte treinverbinding naar het Maasland, alsmede voor een complementaire autobussneldienst tussen Genk en Dilsen.

Uit de uiteenzetting van de heer REYNDERS blijkt het volgende standpunt van de VZW. Op langere termijn de realisatie van een aangepaste treinverbinding naar het Maasland, liefst met een rechtstreekse ondergrondse doorsteek door Genk Centrum.

Op korte termijn alleszins een autobussneldienst, dewelke eventueel als vervangingsalternatief kan worden bekeken in afwachting van de aanpassing van de treinverbinding.

De heer DE GREEF deelt mede dat sinds de nieuwe dienstregeling de reizigerstrafiek op de lijn naar Eisden nog verminderd is; daar waar voorheen te As Station een zeventigtal reizigers op de trein stapten, is dit aantal thans op zowat 20 teruggevallen. In die omstandigheid is het instandhouden van het reizigersverkeer op deze lijn, economisch en budgettair niet meer verantwoord.

In afwachting van de aanpassing van de lijn zou er kunnen gestart worden met een bussneldienst.

De vrees is ongegrond dat wanneer op een zeker ogenblik geen reizigerstreinen meer zouden rijden de infrastructuur zou opgebroken worden. De goederentrafiek naar Eisden Mijl moet immers alleszins instand gehouden worden.

De heer VAN BALLAER waarschuwt voor voorlopige afschaffing van treindiensten onder verwijzing naar wat op andere lijnen is gebeurd, waar voorlopige afschaffingen definitief werden.

De heer REYNDERS deelt de vrees van de heer VAN BALLAER.

Zo de lijn onrendabel is, en de trein bijgevolg dient te verdwijnen is dit, zonder bijkomende waarborgen, niet aanvaardbaar voor de betrokken streek. Er moet gezorgd worden voor toevoer van uit het zuiden en het noorden. Een fatsoenlijke nevenservice moet worden ingericht om de mensen tot de centrale punten aan te voeren. Er mag niet lichtzinnig over deze kwestie worden heengestapt. Hij vreest dat als er een autobussneldienst zou komen er verder niets meer zal gebeuren. Een lijn niet in stand houden en laten doodbloeden betekent een hypotheek leggen op de toekomst. Hij meent als compromis te moeten vooropstellen dat, zolang er geen uitsluitel is wat betreft de haalbaarheid en reële mogelijkheden qua kosten en politiek van de, alleszins ondergrondse, doorsteek te Genk, er voorlopig niets meer zou afgeschaft worden. Een eventuele autobusdienst Genk-Dilsen kan aanvankelijk als vervangende oplossing in aanmerking genomen worden maar moet op langere termijn in elk geval als complementaire oplossing gezien worden.

De heer STEYVERS voegt er aan toe dat, alhoewel de dienstregeling thans meer dan gehalveerd is op de lijn naar Eisden, zij best niet helemaal zou wegvallen.

Volgens een studie van de Hogeschool is gebleken dat de verkeersstroom in het Maasland zeer sterk is toegenomen; het eigen-wagenbezit (73 % voor het Maasland) is een heel stuk boven het nationaal gemiddelde gestegen, waaruit dan toch moet blijken dat er iets schort qua openbaar vervoer.

Waarborgen kunnen uiteraard niet gegeven worden door de N.M.B.S. zegt de heer DE GREEF, vermits de infrastructuurkosten door de Staat moeten gedragen worden. Afschaffen betekent echter absoluut niet dat er definitief gestopt wordt.

De lijn Mol-Neerpelt werd immers ook terug in bedrijf gesteld. Aan de lijn naar Maastricht wordt ook nog steeds gedacht.

Voor een doorsteek naar Genk werden de kosten op 470 miljoen geraamd. Er kan vanzelfsprekend nagegaan worden welk tracé mogelijk is. Het moet wel steeds bekeken worden binnen het kader van dit cijfer dat in aanmerking is genomen voor de kosten-batenanalyse.

Met Genk kan onderhandeld worden over het tracé zelf.

Zo nog bijkomende studies nodig zijn moeten die wel juist gepreciseerd worden.

Hij vestigt er de aandacht op dat eenmaal een definitieve keuze gemaakt het alleszins nog 4 à 5 jaren zal duren vooraleer alle werken zullen uitgevoerd zijn.

De heer GABRIELS Jaak (Bree) drukt zijn vrees er voor uit dat besluiteloosheid de termijn voor een haalbare oplossing zodanig kan verlengen, dat van het hele projekt niets in huis komt.

Wat de N.M.V.B. betreft, heeft hij moeten vaststellen dat er steeds met budgettaire bezwaren geschermd wordt; terwijl een autobussneldienst naar Dilsen ineens wel zou kunnen ingericht worden door deze Maatschappij. Vanwaar komt dan nu het nodige geld ?

Wij moeten ons er voor hoeden uitgebrachte adviezen in discrediet te brengen.

De heer PEETERS antwoordt dat het Ministerie ervan ingelicht werd dat de N.M.V.B. de betrokken autobussneldienst wil inrichten, doch dat de N.M.V.B. niet over de nodige kredieten beschikt.

De Maatschappij gaat hiervoor niet elders in Limburg besparen. Zo er geen bijkomend budget wordt verleend, kan de sneldienst niet worden ingelegd.

Er is voor dit project helemaal geen speciaal krediet voorhanden in de schoot der N.M.V.B.

Volgens de VOORZITTER zou de afschaffing van de treindiensten, in afwachting van de aanleg van een rationele spoorlijn, de nodige kredieten vrijmaken (door overheveling van de door de N.M.B.S. gerealiseerde besparingen naar de N.M.V.B.) om de nieuwe autobusdienst te financieren en wellicht nog andere autobusdiensten te verbeteren.

Hij is eveneens de mening toegedaan dat het verdwijnen van de belangstelling voor de trein niet te wijten is aan het inkrimpen van de dienstregeling.

De heer VAN BALLAER drukt zijn verwondering er over uit eensklaps over een lange en een korte termijn te horen spreken.

Hij dacht dat er tijdens deze vergadering alleen zou getracht worden om tot enig advies betreffende de kosten/batenstudie van de N.M.B.S. te komen.

Dit is een primordiale kwestie.

De studie is positief en daarover moet geadviseerd worden. Wij bezitten toch iets concreet om tot een beslissing te komen.

Spoor Limburg

→ Herman Joubert 6.-

Ten titel van inlichting
(van schepers Gabriëls)

De heer GABRIËLS Jef zegt dat hij, sinds de vorige vergadering, de studie aandachtiger bestudeerd heeft.

Hij is aldus tot de vier volgende duidelijke elementen gekomen :

- 1° de kosten-baten-analyse, dewelke op multi-disciplinaire basis is tot stand gekomen, vormt een degelijk platform tot spoedige realisatie van de aansluiting van het Maasland via het spoor (+ 6 jaar).
- 2° Het onmiddellijk invoeren van de sneldienst Dilsen-Genk-Hasselt komt tegemoet aan een reële behoefte en kan rekenen op de meest gunstige vooruitzichten qua bedrijfsresultaat. Deze sneldienst kan, in afwachting van de complementaire trein-service, de meest dringende verbindingsbehoeften tussen Maasland en Midden-Limburg opvangen.
- 3° De verbinding met Maaseik mag niet zonder meer afgeschreven worden op basis van de gegevens van de studie. Inderdaad, de balans is minder gunstig dan voor Maasmechelen, wat door niemand zal betwijfeld worden, maar het blijft een feit dat Maaseik een centrum is dat qua socio-economische kenmerken in aanmerking komt voor aansluiting op de Intercity-bediening.
Maaseik zou moeten vergeleken worden, niet met Maasmechelen, maar met andere gelijkaardige steden, al dan niet aangesloten op het Intercity-net.
- 4° De doorsteek door Genk Centrum zal grondig moeten bestudeerd worden. Een andere, dan een ondergrondse doorsteek, is niet aanvaardbaar en een bijkomende analyse hiervan is gewenst, waarbij ook de elementen, die een milieu-effect hebben, in rekening dienen gebracht. De resultaten van de studie dienen aan de regionale commissie medegedeeld te worden.
Te onderzoeken is hierbij o.a. de gekombineerde ondergrondse doorsteek van spoor en rijksweg 539 door het centrum, waarbij het station enerzijds zou uitgeven op de hoger gelegen sporen die ter plaatse ophouden en anderzijds op de lager gelegen doorgaande sporen.

Bijkomende infrastructuurkosten worden dan gecompenseerd door niet onbelangrijke minderuitgaven voor onteigeningen.

Alhoewel een gunstig advies voor een rechtstreekse treinverbinding naar het Maasland zich duidelijk opdringt, meent hij dat de eis, om de doorsteek door Genk Centrum op een wijze die niet blijvend hinderend is, te realiseren, een ondeelbaar onderdeel van dit gunstig advies uitmaakt.

Volgens de heer THOMAS heeft dit alles meer te maken met de verkeersbehoeften van Genk.

Hij denkt dat, na een verbinding Hasselt-Genk, het opportuun ware Genk met Zutendaal, Lanaken en Maastricht te verbinden. Hasselt en Genk worden alzo met een grote stad (Maastricht) en verder met Keulen (internationaal) verbonden.

Genk is toch, via meerdere economische relaties, verbonden bijzonderlijk met Keulen.

Het is wel zo dat dit niet rechtstreeks iets te maken heeft met de vraag van het Maasland en is hieraan ook niet gekoppeld.

De heer AERTS wil nog even terugkomen op de meer dan gehalveerde dienstregeling op de lijn naar Eisden.

Deze lijn is de laatste jaren niet meer "gezond" zegt hij, er werd evenwel ook niets ondernomen om de dienstregeling aantrekkelijker te maken.

Oorspronkelijk was de lijn afgestemd op de kolenwinning en het vervoer van werknemers van/naar de Mijnen. Bij het langzaam afbrokkelen van het oorspronkelijk doel van de lijn werd niets ondernomen om de lijn op peil te houden. Er werd integendeel steeds verder afgebouwd.

Zo de spoorlijn dan toch moet blijven, moet het ergens mogelijk zijn na te gaan welke dienstregelingen dan wel zouden passen ten einde de reizigers opnieuw aan te trekken. De N.M.B.S. baseert zich te veel op statistieken en niet voldoende op de behoeften van de reizigers.

Aan de heer THOMAS antwoordt de heer DE GREEF dat het economisch een belangrijk idee is de twee grote steden van Limburg aldus internationaal te verbinden.

Zoals het tracé thans bestaat zal men echter omwegen moeten maken; ofwel is men verplicht wederom nieuwe verbindingen aan te leggen.

Bij de N.M.B.S. wordt hieraan niet gedacht.

Aan de heer AERTS zegt hij dat het niet alleen om dienstregelingen gaat. Ook het materieel is achterhaald, het tracé is slecht, de lijn is te traag en de stations zijn onvoldoende centraal gelegen, zodat de gehele lijn geen uurdienst verantwoordt.

Om beslissingen te treffen steunt de N.M.B.S. zich niet alleen op statistieken. Er zijn steeds voldoende objectieven voorhanden om een degelijke beslissing te kunnen treffen.

Uit de studie blijkt dat er ruimte is voor een bedrag van 470 miljoen voor de werken te Genk.

Een oplossing moet in het kader van dit cijfer gezocht worden en er moet steeds van deze concrete cijfers vertrokken worden, zoniet wordt de orde der variantes gewijzigd.

De raming van de kostprijs (470) omvat geen ondergrondse doorsteek door Genk maar wel de aanleg van het spoor in een sleuf.

Er werd getracht de bebouwing zoveel mogelijk te ontwijken, wat ecologisch gunstig is.

In een termijn van 6 maanden is het mogelijk tot een meer gedetailleerde studie te komen.

Volgens de heer GABRIELS Jaak werd de dienstregeling van de lijn Genk-Eisden voordien reeds besproken. Zo er op tijd ingegrepen was geworden, had men de aantrekkelijkheid van de lijn kunnen behouden.

Het gaat thans om de studie van een treindienst naar het Maasland. Het stoort hem dat nu alles zou kunnen voor een autobussneldienst naar het Maasland en er voor Bree niets kon gerealiseerd worden wegens budgettaire problemen.

Wat de treindienst betreft moet er naar de beste oplossing gestreefd worden.

De commissie moet kunnen beschikken over een gedetailleerde studie betreffende de doorsteek door Genk.

De heer VUERSTAEK zegt nog enkele gedachten naar voren te willen brengen in verband met de N.M.B.S.-studie :

- op blz. 5 wordt een uittreksel uit het dagblad "Het Belang van Limburg" d.d. 27.3.1979 weergegeven. De N.M.B.S. onderschrijft deze thesis, hij echter niet.
- Op blz. 9 geeft men in tabel 2-1 een beschouwing van het Hinterland voor de lijnen 21 a (As-Eisden) en 21b (As-Maaseik).

In 1978 telde men er een 200.000 inwoners.

Dit Hinterland zou moeten beschouwd worden in het geheel van het vervoersprobleem en niet uitsluitend in functie van een nieuw station te Eisden.

De mensen van Opgrimbie, Rekem, Neerharen en verder in de richting Lanaken gaan immers niet de trein te Eisden nemen. Zij beschikken thans over goede aansluitingen naar Lanaken en Hasselt. Naar Genk verplaatsten zij zich met eigen wagen.

De mensen van Bree, Gruitrode, e.k. zullen evenmin van de autobus stappen te As, om de trein te gaan nemen. Zij verlengen hun busreis alleszins tot Genk.

Eenzelfde gedragspatroon kan worden vooropgesteld voor de reizigers komende uit de richting Maaseik, Opoeteren....