

## **VVM MOBILITEITSVISIE DE LIJN 2020**

### **standpunt**

=====

In april 2009 werd het document "Mobiliteitsvisie" De Lijn 2020 gepresenteerd. De Lijn kondigde toen aan dat verdere prioriteiten in dialoog met de partners zouden worden bepaald. Hieronder vindt u de inbreng van Reizigersbond vzw (REBO).

Voor een goed begrip van onderstaande tekst is het handig om een gedrukte versie van het document bij de hand te hebben ofwel om de audioversie te gebruiken. Deze audioversie kwam tot stand op initiatief van de werkgroep toegankelijkheid van REBO vzw en met hulp van Progebraille Helen Keller (zie [www.delijn.be/mobiliteitsvisie2020/mobiliteitsvisie/audiobestanden.htm?ComponentId=9902&SourcePageId=7909](http://www.delijn.be/mobiliteitsvisie2020/mobiliteitsvisie/audiobestanden.htm?ComponentId=9902&SourcePageId=7909) ofwel webadres De Lijn, audiobestanden).

### I. ALGEMEEN

#### Pluspunten van de Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie presenteert een hiërarchisch gelaagd netwerk. Ook zijn er enkele voorstellen voor de verbetering van de treindienst (ook daar waar De Lijn nu 'evenwijdig' rijdt), los van 'concurrentiegedachte', en voorstellen voor bijkomende tangentiële lijnen, o.m. rond Brussel.

De Visie kan uitmonden in een meerjarenplan met bijbehorende investerings- en exploitatiebudgetten.

#### Verbeterpunten

Algemeen aanvaarde materieelinnovaties worden niet vermeld als mogelijke invulling op bepaalde routes. Zo worden o.a. niet vermeld:

- dubbelgelede bus (o.m. op TEC-lijn van stadscentrum naar Sart-Tilman te Luik);
- tram-train (o.m. te Nantes);
- tram sur pneus (o.m. te Clermont-Ferrand, Caen, ..).

Het systeem 'Bus à Haut Niveau de Service' (BHNS) wordt evenmin vermeld. Dit concept van volledige buslijnen of busnetwerken in eigen of bijzondere bedding wordt nochtans met succes toegepast o.m. te Nantes en te Rouen.

De optelsom van bestaande Pegasusvoorstellen (2003) en van andere voorstellen leidt op sommige vlakken tot een gebrek aan - op Vlaams niveau - samenhangende aanpak, zelfs binnen eenzelfde regio:

- bepaalde nu ontbrekende treinrelaties worden niet vermeld noch ingevuld anders dan met ontsluitende streekbussen;
- een uiteenlopend ambitieniveau naargelang van de provincie;
- er ontbreekt een eerste voorstel tot 'prioritisering' (aan de hand van 'objectieve' criteria) van de in de Visie reeds gepreselecteerde projecten.

## II. PER HOOFDSTUK EN PER PAGINA

### II. a. Methodologie Mobiliteitsvisie

p. 7 vertrekken van vraag naar OV/verplaatsingen; het aspect 'basismobiliteit' (= aanbod) wordt niet meegenomen daar het reeds gerealiseerd werd.

p. 8 Gent: voorstel westerringspoor trein (lightrain) heraanleggen is behartenswaardig.

p. 8 Boom - Mechelen per lightrain: de infrastructuur bestaat, maar wat wordt bedoeld met "ombouw" naar lightrainlijn? Aangepast materieel vergt immers op zich geen gewijzigde infrastructuur;  
de rol van het goederenvervoer op deze spoorlijnen is niet verwaarlozen cf. p. 40;

p. 8 Kortrijk - Roeselare : hoe wordt de voorgestelde sneltram gezien: evenwijdig met treinbedding van de spoorlijn 66 ofwel via de steenweg?

p. 8 regiotram ringtram Dilbeek – Rode: dit voorstel is een oud idee van een reizigersvereniging. De densiteit van de verplaatsingen in de rand is van die aard dat het potentieel voor kwalitatief hoogstaand aanbod ruimschoots aanwezig is.

p. 8 "interregionaal vervoer in Vlaanderen valt tussen de verschillende aanbiedingen van OV in"

"middellange-afstandsreizigers": in principe akkoord maar welke afstand wordt bedoeld (welke definitie?)

p. 11 Doelstellingen VVM = ok

p. 15 knooppuntenprincipe = ok

p. 16 tariefafstemming = ok

p. 18 tabel:

\* welke is de definitie voor de "klassieke" stoptrein? Deze haalt meestal geen 80 km/u! De NMBS-benaming "L-trein" dekt vele ladingen.

\* sneltram: in de voorstellen zijn er méér haltes gepland dan één om de 5 km... (cf p. 27 2.2.10 Kortrijk - Roeselare "stedelijke behoeftes")

p. 18 Veurne - Duinkerke:

\* het doortrekken van bestaande treindienst spoorlijn 73 tot Duinkerke (met aangepast materieel ofwel met perron/ perronoverstap te De Panne) is verkieslijk boven de voorgestelde sneltram in functie van de mogelijkheid tot het instellen van goederenvervoer Duinkerke - België én van het hogere belang van een interregionale treindienst;

\* ofwel moet men naar combi-oplossing gaan (de voorgestelde sneltram is sowieso een tweede, snellere Kusttram en rijdt idealiter op normaalspoor, zodat tram-train mogelijk wordt, ook in de optiek van een eventuele stadstramlijnenaanleg in Duinkerke zelf; dit laatste is niet de eerstkomende jaren te verwachten).

De VVM-optie - alleen sneltram Adinkerke - Duinkerke - heeft nadelen, o.m. financieel, indien de Fransen niet participeren en dit sluit misschien - niet noodzakelijk - het inrichten van snel IR- en goederenvervoer uit.

Buiten seizoen is er sowieso een veel geringere vraag tussen Duinkerke en de westkust; dit valt dan af te dekken via combinatie van de bestaande Franse buslijn (zolang er geen stadstram is in Duinkerke, deze laatste zou met voorgestelde sneltram kunnen gecombineerd) en van de verlengde IR Duinkerke - De Panne - binnenland.

## II. b. DE LIJN ALS (INTER)REGIONALE VERVOERSAANBIEDER

p. 22 Gent lightrainnetwerk: in de Mobiliteitsvisie ontbreekt een innovatief denkvoorstel zoals bv.:

- het mogelijke aanwenden van het normaalspoor op sommige Gentse stadsassen, o.m. uit Eeklo via Gent-Dampoort (of via Gent Rabot) naar historisch centrum en naar Zuid/op lijn 7, zodat overstap tram/stoptrein zou kunnen vervallen;
- ofwel bestaand meterspoor uit stad doorgetrokken ofwel op (= drie of vier sporen, cf. praktijk in Kassel) ofwel naast het bestaande treinspoor.

p. 23 waarom Roeselare - Kortrijk als sneltram terwijl:

\*I Ieper - Kortrijk - Waregem als lightrain (dit laatste is op zich een verantwoord meergebruik van het treinspoor in verstedelijkte omgeving) en waarom geen pleidooi voor spoorverdubbeling van de bestaande spoorlijn 69 tot Ieper, teneinde de stiptheid te verhogen (door het vermijden van het overdragen op de tegenrijrichting van de opgelopen vertraging in één richting)?

\* en op p. 72 idee stadstram Kortrijk - Hoog-Kortrijk.

Kan dit niet als één geheel worden benaderd (nl. rol spoor in Zuid-West-Vlaanderen, met regio/stadstram Kortrijk) met één enkele techniek, nog af te wegen dewelke? en met één doorgaande lijn Roeselare - Kortrijk - Hoog-Kortrijk, die de overstap elimineert?

p. 25 Leuven: welke keuzes worden voorgesteld:

de tram aanleggen tot aan het station of tot en door het centrum/Fochplein, bijgevolg minder bussen in centrum? Welke keuze voor tramtraject dat ook bovenlokale attractiepolen bedient als o.m. Gasthuisberg en Arenberg (= dit is een randvoorwaarde voor daadwerkelijk gebruik tram...)? De voorgestelde verknoping van de tram Leuven - Tervuren met het tangentiële tramsysteem rond Brussel vanuit Tervuren, alsook met de MIVB-tram Tervuren - Brussel, is evident.

p. 27 Sint-Niklaas - Dendermonde - Aalst: voorgestelde aanleg als sneltram is behartenswaardig (dit werd als "tram sur pneus" (Guided Light Transit) door wijlen verkeerskundige Roel De Jong voorgesteld in 1985), zeker voor het deel Sint-Niklaas - Dendermonde. De heraanleg van de voormalige spoorlijn zou veel ingrijpender zijn tussen Sint-Niklaas - Hamme - Grembergen en zou niet veel tijdswinst opleveren t.o.v. de bestaande omweg op spoorlijn 60 via Zele - Lokeren & deze spoorlijn heeft andere functie dan de bestaande streekbus 91/92, terwijl de heraanleg van de voormalige spoorlijn 57 Dendermonde - Oudegem - Gijzegem - Aalst op diverse plaatsen problematisch zou zijn. Dit is in mindere mate in het geval

voor een uitsluitend voor reizigers bestemde 'sneltram', alhoewel er ook voor dit vervoermiddel moeilijke doortochtplaatsen tot ingrijpende keuzes zouden nopen.

In het raam van de afweging stellen wij voor ook volgend REBO-voorstel mee te betrekken: de aanleg van een spoorboog tussen de spoorlijnen 50 en 53 Aalst - Wichelen/Serskamp - Dendermonde, die ook voor goederenvervoer nuttig zou kunnen zijn. Dit voorstel valt te bezien in functie van het VVM-voorstel voor een klokvaste treindienst Aalst - Burst - Zottegem (noord-zuidas).

p. 28 In de Mobiliteitsvisie ontbreekt de relatie Dendermonde - Sint-Amands - Puurs (Antwerpen) als "interregionale" trein. Bussen kunnen in dit gebied alleen een ontsluitende rol spelen, er is geen verbindende streekbuslijn mogelijk, tenzij door herbestemming tot busbaan van de door stoomtreinliefhebbers occasioneel gebruikte zate (Baasrode-Zuid - Puurs) van spoorlijn 52. Cf. ideeën van de regionale milieuvereniging ABLLO terzake.

p. 30 de door de VVM voorgestelde optimalisaties van de huidige interregionale spoorinfrastructuur (Neerpelt - Weert; Roeselare - Gent; Turnhout - Herentals - Aarschot - Leuven) zijn behartenswaardig.

### III. STREEKVERVOER OP PROVINCIAAL NIVEAU

p. 38 "semidirecte buslijnen" = is dit concept alleen nuttig in Vlaams-Brabant, daar het voor de overige entiteiten niet wordt vermeld?

p. 40 "ombouw spoorlijn" Mechelen/Sint-Niklaas - Boom - Antwerpen - Roosendaal naar lightrainlijn: waarom? Er bestaat mogelijkheid om tram-treinmaterieel in te zetten op bestaande spoorlijnen, in combinatie met goederentreinen en zelfs met klassieke reizigerstreinen (cfr. o.m. spoorlijn Saarbrücken - Sarreguemines). Het obstakel dat de spoorbrug over het Zeekanaal vormt, wordt niet vermeld, dit beperkt in grote mate de mogelijkheid voor het aanbieden van een lightrainfrequentie.

p. 42 "Tussen Turnhout en Antwerpen is een grote bundel snelbussen opgenomen". Waarom? Op andere plaatsen pleit VVM-visietekst wél voor betere treindiensten dan de bestaande; in dit geval echter wordt de bestaande IR-treinverbinding Turnhout - Antwerpen (45 min.) geacteerd als "is de huidige bediening per spoor geen alternatief". Welke treindienst zou dan wél een alternatief vormen?

p. 44 Het voorgestelde inleggen van grensoverschrijdende bussen Turnhout - Nederland (Tilburg, Breda, Eindhoven) is behartenswaardig. (Waarom wordt vanuit West-Vlaanderen richting Frankrijk geen rol voor de bus uitgetekend? Er is alleen vermelding van sneltram naar Duinkerke)

p. 46 De voorgestelde integratie van stads- en streekbuslijnen Antwerpen: eindelijk. Te bewaken is de totale ritduur en het vermijden van teveel 'omwegen' in stadsgebied voor de reizigers van de streekbuslijnen.

p. 48 Het VVM-pleidooi voor een rechtstreekse treindienst Zottegem - Burst - Aalst (momenteel P-dienst spoorlijn 82) is behartenswaardig. Op het wegennet is het bekomen van een betere doorstroming voor lijnbussen niet evident, terwijl de spoorlijn er al ligt en onderbenut blijft en er in Erpe-Mere nabij E40 P+R-gelegenheid zou kunnen ontstaan.

p. 56 Seizoenverschil voor de verplaatsingen Duinkerke - westkust. Waarom wordt geen rol vermeld voor goederenvervoer via spoorlijn 73? De Visietekst stelt eigenlijk een "tweede" kusttramlijn voor. Indien deze normaalsporig wordt aangelegd, dan is integratie met bestaande spoornet mogelijk, nl.:

- ofwel onder bestaande rijdraad, met tweesysteemtrams (cf. Karlsruhe) tussen Veurne en De Panne;

- ofwel met duotram (diesel/elektrisch, cf. momenteel in exploitatie op Kassel - Wolfshagen) Veurne - De Panne - Duinkerke.

De omvorming van spoorlijn 73 naar zuivere sneltram tussen De Panne en Duinkerke is niet wenselijk.

Waarom wordt een rechtstreekse relatie Oostende - Torhout (die niet via Brugge zou lopen) niet gepland?

Af te wegen: voorstel Torhout - Brugge als sneltram ofwel inlassing van 'nieuwe' (heropende?) L-treinhalte op spoorlijn 66 bv. Loppem.

p. 60 West-Vlaanderen Komen/Comines: mogelijke verknoping IR-trein met het Rijksse busnet CUDL - heeft eindhalte op ca. 1 km van NMBS-station Komen - wordt niet vermeld, noch de Rijksse plannen om spoorlijn Comines (F) - Lille om te vormen naar sneltramlijn.

#### IV. KOSTEN EN BATEN

p. 66 De voorgestelde verdubbeling van het investeringsvolume Vlaanderen = ok (cf. benchmarkstudie 2009: het niveau van de investeringen in Vlaanderen ligt beneden het peil van de benchmarkregio's)

#### V. VOLGENDE STAPPEN VOOR DE BEPALING VAN DE EERSTVOLGENDE PROJECTEN

p. 71 Eerstvolgende projecten:

Antwerpen: ok

Limburg: ok

Oost-Vlaanderen Gent: alleen tramlijn 21/22; vertramming lijnen 3 en 7 is onzeker wegens bezwaren wegbeheerders

Vlaams-Brabant: welke ambitie buiten het nachtvervoer?

West-Vlaanderen: het seizoenaspect blijft onderbelicht, o.m. de mogelijkheid om bus Diksmuide - Nieuwpoort te versterken als kortere toevoer naar middendeel westkust dan via Oostende & kusttram ofwel De Panne (later: Veurne) - kusttram

p. 73 punt 4 ("verdere prioriteiten zullen in dialoog bepaald worden"): nu al (snel)bus inleggen, later eventueel tram aanleggen. Dit is een behartenswaardig principe.

Is er in juni 2010 al een lijst met een (aan de hand van objectieve criteria en van de resultaten van de "dialogoog" bepaalde) ontwerp tot prioritisering van de voorgestelde projecten?

Is er al zulk ontwerp voorgelegd aan de Vlaamse minister?

Vzw REBO 16.06.2010