



DE CD&V VAN LANAKEN STELT VOOR

Lanaken : En dan komt Spartacus.

Rijtuigen met een capaciteit aan passagiers van een Jumbo-jet



EVER

eigen
berichtgeving

Veel belangstelling was er niet.

Je moet als politieke partij, in casu de CD&V in Lanaken, een gemeente die vijftienduizend inwoners telt een waarvan het "winkelcentrum" dat amper een voorschot groot is, leeg loopt, iets doen om de goegemeente te doen geloven dat een Megaproject noodzakelijk is. Of Spartacus voor meer welvaart en klandizie voor de winkeliers in het centrum van Lanaken zal zorgen, is zeer de vraag. Wie nuchter nadenkt en zich niet laat beïnvloeden of misleiden door politieke verkiezingspropaganda, moet zich de vraag stellen of het niet Hasselt en Maastricht zullen zijn die financieel voordeel zullen halen uit dat decadent project, met rijtuigen met een capaciteit aan passagiers van een jumbo- jet. Afwachten dus.

Info avond CD&V

Maandag 13 januari 2014 organiseerde CD&V Lanaken in het Cultureel Centrum aldaar een informatieavond over het veelbesproken Spartacus project, een sneltram tussen Hasselt en Maastricht. Het gaat over een gigantisch project waar alle politieke partijen dito munt uit slaan. Vera Jans -foto- van de CD&V Lanaken, beperkte zich tot het openen van de infoavond, maar liet de hoofdmoot over aan Johan Sauwens, gewezen VU man en dito burgemeester van Bilzen. Door het feit dat Vera Jans voor eigen publiek niet in staat blijkt om het project toe te lichten, kunnen we ons alleen maar afvragen "kent

Vera ook dít dossier onvoldoende?

Algemene informatie.

Johan Sauwens heeft het dossier blijkbaar goed onder de knie. Alleen voor details van de aanleg en de plaatselijke structuur in Lanaken diende Sauwens even beroep te doen op enkele aanwezigen van het gemeente-bestuur van Lanaken.

Rond punt aan Sappi.

Niettegenstaande de

plannen met de tracés en voorstelling van de infrastructuur klaar zijn en er aan Sappi een grote rotonde komt, kwam Schepen Tollenaers

vertellen dat het nog lang niet zeker is dat de rotonde op die plaats komt, of Patrick Tollenaers dé grote man is die enige zeggenschap heeft -sic-.



foto EVER

Traject.

Zoals de plannen nu voorliggen zal het Spartacus traject in Lanaken als volgt verlopen :

meer p. 2 ►

◀ Vera Jans had voor eigen publiek de kans om haar dossierkennis te tonen, maar greep die niet.

Is een periodiek dat maandelijks één of meerdere malen, zowel online als in geprinte versie, verschijnt. Het is totaal onafhankelijk en onderscheidt zich van andere tijdschriften wegens het dieper ingaan op het "maatschappelijke". De belangen van de burger staan aan de top, zonder politieke of andere inmenging waardoor onderwerpen behandeld kunnen worden die elders onvoldoende of helemaal niet aan bod komen. We bestrijden de corruptie, de incompetentie en het machtsmisbruik. Lezers kunnen reageren via de postbus of via e-mail.

Jaarabonnement : Online 80 euro, online sociaal 50 euro, losse nummers in kleur : 10 euro

Verantwoordelijke uitgever hoofdredacteur : Erik Verbeeck - Postbus 57 3620 Lanaken 0473 76 25 73

van p. 1 - Vanaf de grens met Bilzen tot aan de N78 wordt gebruik gemaakt van de oude spoorlijn 20, onder de Kompveldstraat /Wijerdijk door en via de - gerenoveerde- spoorbrug over het Albertkanaal tot aan de N78.

- Vanaf Sappi wordt gebruik gemaakt van de noordelijke rijstroken van de N78. Er komt via rotondes een nieuwe toegang tot het Centrum van Lanaken -Stationsstraat en Jan Rosierlaan- en ter hoogte van het Europaplein wordt een gecombineerde tram- en bushalte voorzien met ruime P&R. De sneltram buigt richting kanaal over de N78 -tunnel-.

- Vanaf de N78 tot aan de Nederlandse grens komt er een tunnel onder de sneltramlijn en gaat het verder via de brug over de sluis van het kanaal. De sneltram loopt naast het vernieuwde goederenspoor tot aan de Nederlandse grens.

Sauwens.

Met een uiteenzetting trachtte de gewezen burgemeester van Bilzen, Johan Sauwens, uit te leggen waarom dit Spartacus project zo belangrijk is voor Limburg. Omdat Limburg, aldus Sauwens, niet over fatsoenlijk openbaar vervoer beschikt, is de Limburger veelal genoodzaakt gebruik te maken van zijn auto, wat verklaart dat het autobezit per duizend inwoners, in Limburg hoger ligt dan in de rest van Vlaanderen. Limburg was in het verleden immers het vergeten kind van de vervoersector. De grootste doelstelling is om meer mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer maar dat kan slechts als de reiziger kan beschikken over een goed, kwalitatief en efficiënt vervoersnet. De verschillende vervoersmodi moeten dus op elkaar afgestemd zijn, dat wil zeggen ; sneltram moet aansluiten op de trein en de bussen moeten



Johan Sauwens luistert naar de reactie van Wim De Meester

afgestemd zijn op de sneltrams.

Centrumknoop.

Het spoorwegvervoer is de meest efficiënte wijze van openbaar vervoer omdat via het spoor het grootste aantal reizigers tegelijk vervoerd kan worden in de kortste tijd. Het idee bij dit project is om de centrumknoop Hasselt goed bereikbaar te maken om van daaruit verder te reizen. Op de plaatsen waar de NMBS geen spoorlijnen heeft, komen sneltramlijnen die worden aangevuld met busverbindingen.

Grote capaciteit.

De tramstellen die ingezet zullen worden, zullen méér dan 400 reizigers kunnen vervoeren, dus méér dan een gewone tram zoals er vandaag in bijvoorbeeld Antwerpen rijden waar "slechts" 250 passagiers kunnen opstappen. Het gaat om elektrische tramstellen die snel kunnen optrekken en die geen zware motoren hebben wat gunstig is voor omwonenden omdat er weinig of geen geluidshinder zal zijn, en geen Co2 uitstoten. Nadeel is echter dat deze voertuigen over constante elektriciteit moeten kunnen beschikken. Geprobeerd gaat worden om deze voorziening zoveel mogelijk ondergronds te brengen en niet, zoals meestal, via bovenleidingen.

Goede afspraken.

Ook de Vlaamse regering stelde, bij monde van minister Crevits, enkele voorwaarden. Zij wilde, omdat het hier een grensoverschrijdend project betreft, glasheldere afspraken met Nederland, zowel wat tracé als investering en exploitatie betreft. Ook wilde zij met alle betrokken gemeenten een overeenkomst hebben en duidelijke afspraken moeten gemaakt worden met alle betrokken nutsmaatschappijen en zeker ook met NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding die hun akkoord moeten geven dat hun infrastructuur wordt gebruikt.



foto EVER

De opmerkingen van Wim De Meester -Vlaams Belang Provincieraadslid- waren wel interessant, maar in casu niet relevant.

Groen licht.

Op 11 oktober 2013 was er het groene licht en kon begonnen worden met de verdere ontwikkeling van Spartacus. Daartoe moeten, behalve de RUP's die al werden goedgekeurd, nog stedenbouwkundige- en milieuvergunningen aangevraagd worden. De aanbesteding is lopend en men hoopt de werken te kunnen starten in 2015, de

middelen daartoe zijn voorzien, en de exploitatie zou in 2018 een feit kunnen zijn.

Kostenplaatje.

Het kostenplaatje van dit Spartacus project liegt er niet om :

- Spoorwerken : **42,7** mio euro.
- Wegenis- en omgevingswerken : **6,9** mio euro.
- Kunstwerken : **8,4** mio euro.
- Renovatie brug over kanaal te Gellik : **2,7** mio euro.
- Tractie en bovenleiding : **34,7** mio euro.
- Beveiliging en signalisatie : **27** mio euro.
- P&R faciliteiten : **0,58** mio euro.

Dit alles brengt de kostprijs op 122,98 miljoen euro zonder eventuele prijsindexeringen. Dan zijn er uiteraard nog de voertuigen.

- De stelplaats in Hasselt : **23** mio euro.
- De prijs van de voertuigen, waarvoor momenteel een aanbesteding loopt, wordt geraamd tussen de 4 en 5 miljoen euro en gepland wordt om er 18 stuks aan te kopen.

Lanaken.

De kosten van het Spartacus project worden volledig gedragen door De Lijn en het Vlaams Gewest maar ook de gemeente Lanaken zal dienen te investeren in het verfraaien van de toegangen tot Lanaken en dit voor een totaalbedrag van 2,6 miljoen euro echter, middels subsidie, daalt deze kost naar 1,6 miljoen euro.

NVDR.

Of Lanaken met dit project niet nóg meer klanten wegjaagt en diens eigen put niet gaat delven, zal na 2018 duidelijk worden.

EVDS ©