



ADVIES 11/02

HEROPENING VAN LIJN 163 LIBRAMONT-BASTOGNE

AGENDA VAN DE PLENAIRE VERGADERING VAN 8 MAART 2011

Inleiding

De heropening van lijn 163 was al het voorwerp van adviezen in 1998, 1999 en 2004.

Historiek van de sluiting

In 1992 moest ongeveer een vijfde van de lengte van de lijn dringend worden hersteld; daarvoor diende de snelheid drastisch te worden beperkt, wat gepaard ging met vertragingen en gemiste aansluitingen in Libramont en bijgevolg met een aanzienlijke daling van het aantal reizigers.

De klassieke strategie voor het sluiten van een lijn kon worden opgemerkt :

- afbraak van de dienstverlening,
- verouderd materieel,
- gebrekkig onderhoud van de infrastructuur,
- slecht aangepaste dienstregelingen,

met als gevolg een daling van het aantal klanten en de sluiting van de lijn.

Rechtvaardiging voor de heropening

Het Comité benadrukt dat Bastogne de enige belangrijke centrale stad is ten zuiden van de as Samber-Maas-Vesder die niet per spoor kan worden bereikt.

Wat betreft ruimtelijke ordening is het Comité van oordeel dat het onontbeerlijk is dat, inzake openbaar vervoer, de centrale steden beschikken over een spoorwegverbinding.

Het arrondissement Bastenaken is een economisch achtergesteld gebied met zeer weinig werkgelegenheid, waar het dagelijks pendelverkeer sterk is toegenomen, zowel naar Namen als naar het zuiden van de provincie en naar het Groothertogdom Luxemburg.

Bastenaken is eveneens een belangrijk onderwijscentrum en een belangrijke toeristische trekpleister.

Onmiddellijke toekomst van de spoorbeddingen

Het Comité beveelt het volgende aan:

het integraal behoud van de spoorbeddingen naar Libramont en naar de grens met het Groothertogdom.

Het behoud in het station Bastenaken-Zuid van een terrein dat toereikend is voor 2 reizigerssporen, 2 goederenspooren en 1 gemengd spoor.

Kostprijs van de heropening

Eind 1992 raamde de NMBS de kosten voor het herstellen en vernieuwen van het spoor op 60 000 000 BF, dus op € 1 500 000. Het gebrek aan onderhoud en bewarende maatregelen heeft de rekening aanzienlijk doen oplopen. De kostprijs wordt momenteel geraamd op € 30 000 000.

Het Comité stelt voor om voordeel te trekken van het feit dat de spoorbedding bestemd was voor dubbelspoor om een Ravel (*Réseau Autonome de Voies Lentes - Autonoom wegennet voor traag verkeer*) aan te leggen, parallel met de spoorlijn. In de toeristische regio's in Duitsland is dit een gebruikelijke inrichting die veel toeristen aantrekt.

Door het tracé van de lijn zou de referentiesnelheid op ten minste 120 km/h kunnen worden gebracht.

Toekomstige bediening

Het Comité stelt een spoorbediening met lichte motorrijtuigen voor, met ten minste een trein per uur die in Libramont aansluiting geeft naar Namen, Luxemburg en Brussel.

Met een referentiesnelheid van 120 km/h zou het traject moeten kunnen afgelegd worden in 20 minuten.

De stations Bastenaken-Zuid en Bastenaken-Noord zouden terug moeten worden geopend alsook de stopplaatsen Sibret en Wideumont.

Verbinding met het Groothertogdom Luxemburg

De heropening van lijn 164 naar de grens met het Groothertogdom, grotendeels te financieren door het Groothertogdom Luxemburg, zou een snelle verbinding opleveren tussen Bastenaken en Luxemburg, een verbinding met veel pendelaars.

Het project voor de heropening van de lijnen 163 en 164 zou dan een grensoverschrijdend project worden dat zou kunnen genieten van een Europese financiering.