

III.5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

1. DEFINITIE

Lijninfrastructuur is het geheel van verkeersinfrastructuur en haar omgeving, bedoeld voor verkeer en vervoer van mensen, goederen en berichten. Zij omvat autowegen, waterwegen, spoorwegen, luchthavens, pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en infrastructuur voor telecommunicatie¹¹⁰.

Infrastructuren bepalen in grote mate de samenhang tussen verschillende gebieden. Zij structureren de ruimte en beïnvloeden de ontwikkeling van nederzettingen en de vestiging van allerlei functies. Bereikbaarheid was en is immers voor de meeste functies een zeer belangrijke factor. Daarbij spelen de kwaliteit, de diversiteit en de aard van de aanwezige infrastructuur een belangrijke rol. Ruimtelijk kan een onderscheid worden gemaakt tussen verbindende, ontsluitende en scheidende lijninfrastructuren.

2. PROFIEL

2.1. Drie systemen

De huidige verkeers- en vervoersstructuur bestaat uit een drietal systemen — weg, water en spoor — die over elkaar liggen en onderling weinig interferentie vertonen.

Een aantal belangrijke lijninfrastructuren ligt aan de rand van de provincie of er net buiten. Dat geldt zowel voor spoorwegen, waterwegen als autosnelwegen. De infrastructuurbundel in Nederland ligt vlakbij, maar is soms moeilijk bereikbaar door het ontbreken van aansluitingen, voornamelijk van spooraansluitingen. Wij zien ook een duidelijke bundeling van infrastructuur diagonaal door de provincie, van noord-west naar zuid-oost. Die bundeling geeft mogelijkheden tot overslag en mogelijkheden naar een meer multimodaal vervoer. De goede ontsluiting van Hasselt - Genk, zowel via weg, spoor als water, geeft mogelijkheden voor een verdere uitbouw en ontwikkeling van het regionaalstedelijk gebied.

De tracékeuze voor de waterwegen, maar in zekere mate ook voor de andere lijninfrastructuren, is duidelijk bepaald door het reliëf. De structuur van de voormalige steenwegen is daardoor minder beïnvloed. Die verbindingswegen vormen een zo recht mogelijke lijn tussen de historisch belangrijke steden (bijvoorbeeld Hasselt, Sint-Truiden, Tongeren, Maastricht). Dat creëert een stervormig wegenspatroon in het zuiden van de provincie. In het noorden, waar de historische nederzettingen veel beperkter van omvang waren, zien wij een rastervormig gewestwegennet. Waar de spoorverbindingen

dikwijls nog parallel lopen met de oude steenwegen, vormt het autosnelwegennet een nieuwe laag, die geen enkele relatie meer heeft met de onderliggende structuren.

2.2. Infrastructuurnetwerken

KAART 30: OVERZICHT VAN DE LIJNINFRASTRUCTUREN

KAART 31: INTERPRETATIE VAN DE LIJNINFRASTRUCTUREN

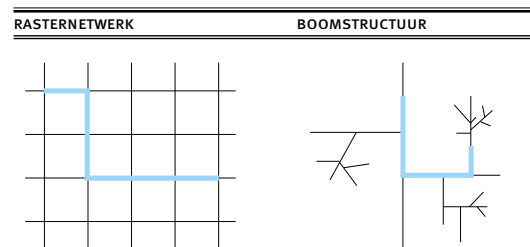
Weg

De lijninfrastructuren die vandaag de belangrijkste ruimtelijk structurerende werking hebben, zijn de wegen.

De internationale weginfrastructuur bestaat uit 2 autosnelwegen (E313 en E314), die Limburg centraal in oost-west richting doorkruisen. Ten zuiden van de provincie heeft de E40 een gelijkaardige functie. In het oosten (in Nederland) sluit de E25 op dit netwerk aan. Voor het noorden van de provincie is de A21 eveneens van belang. De recentere ruimtelijke ontwikkelingen in Limburg zijn mee bepaald door de grote verbindingssassen E313 Antwerpen - Luik en E314 Brussel - Ruhrgebied. De goede bereikbaarheid per autoweg van Midden-Limburg heeft zeker de groei van Hasselt - Genk gestimuleerd.

Op lager schaalniveau vormen de belangrijkste gewestwegen (de N71 tot en met de N80) een rastervormig patroon — driehoekig in het zuiden, rechthoekig in het noorden. Dat netwerk is min of meer gelijkwaardig in noord-zuid- als oost-west richting uitgebouwd. Het zijn wel voornamelijk de noord-zuid verbindingen die werden uitgebouwd als 2x2 wegen (N74, N76, N78, N80).

Das rasternetwerk van gewestwegen heeft als nadeel dat het ruimtelijk weinig mogelijkheden biedt om het verkeer via bepaalde routes te sturen. In een rasternetwerk zijn immers vele routes mogelijk om van het ene punt naar het andere te gaan, wat kan leiden tot oneigenlijk gebruik van bepaalde wegen. Dat is niet zo bij een boomstructuur, waarin wegen met onderling verschillende functies — verbinden, ontsluiten, toegang geven — hiërarchisch geordend zijn. De boomstructuur biedt op die manier meer mogelijkheden om het verkeer en de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaalde richting te sturen.



¹¹⁰. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, p. 554.

De meeste gewestwegen hebben zowel een verbindende, een ontsluitende als een toeganggevend functie en worden gekenmerkt door een grote vermenging van verkeersoorten. Langs een aantal van die gewestwegen hebben zich immers de laatste decennia verschillende ontwikkelingen voorgedaan met de vestiging van woningen, kmo's en handelszaken. Dat gaf aanleiding tot het ontstaan van verstedelijkte assen (N78 Lanaken - Maaseik, N71 Lommel - Hamont). Die lintbebouwing betekent meestal een verlies aan ruimtelijke kwaliteit, zowel landschappelijk als stedenbouwkundig. De druk op de open ruimte verhoogt, de toegankelijkheid van het open gebied neemt af en stedelijke complexen en dorpscomplexen groeien aan elkaar. Dat leidt tot een verlies van visuele, ruimtelijke en ecologische samenhang. Lintbebouwing leidt tevens tot oneigenlijk gebruik van de infrastructuur: voor (middel)lange afstand krijgen die wegen de functie van woonstraten en/of winkelstraten, waardoor niet alleen de verbindingsfunctie, maar ook de leefbaarheid en de veiligheid van de omwonenden in het gedrang komen.

Het profiel van de gewestwegen loopt uiteen en gaat van een 2x2 weg zonder bebouwing en met volledig gescheiden verkeersafwikkeling tot een doortocht door een dorpskern met gemengde verkeersafwikkeling. Die ruimtelijke realiteit zal het noodzakelijk maken om niet alleen te werken met verschillende types van wegen, maar ook om bij de inrichting de wegtracés zelf te compartimenteren, zodat op plaatsen met een concentratie aan bebouwing en functies de inrichting in overeenstemming gebracht wordt met de ruimtelijke context. Op het lokaal niveau gaf de bestaande dichte wegeninfrastructuur de mogelijkheid om tal van activiteiten uit te zaaien in de open ruimte.

WATER

In het verleden zijn ook de waterwegen van belang geweest voor de situering van een aantal bedrijven(terreinen).

Zo vormt het Albertkanaal vandaag de dag een as voor min of meer zware industrie. De Zuid-Willemsvaart heeft in het verleden zeker een rol gespeeld voor de lokatie van bedrijventerreinen, maar vandaag is de industriële activiteit er bijna niet meer op de waterweg gericht. De secundaire waterwegen zijn economisch van minder belang. Zij hebben vooral een recreatieve en landschappelijke waarde. Toch werd er op de secundaire waterwegen in 2000 meer dan 6 miljoen ton vervoerd.

Het Albertkanaal heeft een capaciteit tot 10.000 ton, het kanaal Bocholt - Herentals en een deel van de Zuid-Willemsvaart tot 1.000 ton. De capaciteit van het kanaal naar Beverlo, de Zuid-Willemsvaart in de richting van Nederland en het kanaal Briegden - Neerharen (het verbindingskanaal tussen het Albertkanaal en de Zuid-Willemsvaart) bedraagt 600 ton. De sluizen I tot III van het sluizencomplex Blauwe Kei, waarvan er twee zijn beschermd als dorpsgezicht, zouden

samen met de modernisering van de Kempense kanalen, worden vervangen door één sluis met behoud van de beschermde sluizen.

SPOOR

Spoorwegen hebben een veel minder belangrijke impact op de ruimtelijke ontwikkelingen. In het verleden werden spoorlijnen meestal getrokken om bepaalde gebieden te ontsluiten, zoals dat het geval was met het kolenspoor als verbinding tussen de verschillende Limburgse mijnzetels. Het was niet zo dat functies zich entten op bestaande spoorlijnen.

De aanwezige spoorinfrastructuur in Limburg is beperkt. Dit heeft tot gevolg dat zowel de interne verbindingen als de spoorontsluiting naar de omliggende gebieden (Antwerpen, Eindhoven, Maastricht, Aken, Luik) ondermaats zijn.

Wat het personenvervoer betreft, is Hasselt naar Limburgse normen goed ontsloten. Het station van Hasselt is in Limburg het enige dat op een knooppunt van meerdere spoorlijnen ligt. De Zuid-Limburgse steden Tongeren en Sint-Truiden zijn redelijk ontsloten. De ontsluiting van Genk is beperkt (1 lijn en eindstation) en de ruimtelijke context biedt weinig mogelijkheden om dat te verbeteren. De aantakking van Genk-station op het kolenspoor is niet evident wegens de afwezigheid van een verbindingsbocht en het hoogteverschil. Noord-Limburg en het Maasland zijn nauwelijks of niet bedeed. Limburg bezit 8 stations: Hasselt, Genk, Tongeren, Sint-Truiden, Leopoldsburg, Bilzen, Neerpelt en Lommel. Verder zijn er nog 8 opstapplaatsen (stations zonder ticketverkoop): Overpelt, Beringen (Beverlo), Heusden, Kiewit, Bokrijk, Diepenbeek, Schulen en Alken.

Het goederenvervoer van en naar Duitsland loopt momenteel van Antwerpen over Aarschot, Hasselt, Visé, Montzen en Aken (de Montzenlijn). In het verleden vormde de IJzeren Rijn (aan-gelegd tussen 1869 en 1879) de snelste verbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied. Het historisch tracé loopt van Antwerpen over Lier, Herentals, Geel, Mol, Lommel, Neerpelt, Hamont, Weert, Roermond, Dalheim en Rheydt, niet ver van Mönchen-gladbach. Momenteel rijden er enkel tot Weert een zeer beperkt aantal goederentreinen, maar het tracé wordt opnieuw geopend. In afwachting van een definitieve tracébepaling werd er een overeenkomst gesloten. In een eerste fase zouden een beperkt aantal goederentreinen per dag worden toegelaten op het historisch tracé¹¹¹.

Er lopen door Limburg ook niet meer gebruikte spoorlijnen. Op een aantal stukken werd een fietspad aangelegd. Dat is onder meer het geval voor lijn 18 (Winterslag - Houthalen - Neerpelt - Achel - Eindhoven) en van Zonhoven tot in Winterslag. Een aantal van de oude beddingen hebben mogelijkheden om weer te worden ingeschakeld in een net van hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen.

111. Persnota, Perscommuniqué IJzeren Rijn, Brussel, 27 maart 2000.

DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

Het openbaar vervoer over de weg wordt verzorgd door De Lijn en voorziet in een aantal basislijnen (reguliere lijnen), basislijnen aangevuld met functioneel aanbod, functionele lijnen (vooral afgestemd op schoolgaande jeugd), stadslijnen en vervoer op vraag (belbussen). Het functioneel aanbod (schoolvervoer dat specifiek rijdt op schooluren) is goed uitgebouwd. Het vraagafhankelijk vervoer ligt vooral in Zuid-Limburg en het Maasland. Ook in de omgeving van Lommel en Tessenderlo rijden belbussen. Stadsbussen vindt men enkel in Hasselt, Genk, Sint-Truiden en Tongeren. Bij de basislijnen probeert De Lijn de moeilijke evenwichtsoefening tussen verbindende en ontsluitende lijnen te maken, maar dat lukt niet altijd even goed. 's Avonds en in het weekend — vooral op zondag — is er weinig tot geen aanbod aan openbaar vervoer.

PIJPLEIDING

Pijpleidingen hebben weinig of geen ruimtelijk structurerende impact en zullen in het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg ook niet worden behandeld.

2.3. Sterk op het individueel gemotoriseerd verkeer afgestemde infrastructuur

Zowel in de dagelijkse activiteiten (wonen, werken, recreëren enz.) als in het economisch functioneren heeft zich een schaalvergroting voorgedaan. De bereikbaarheid is vooral een autobereikbaarheid geworden. Het overgroot deel van de personenkilometers en het grootste deel van de tonkilometers vinden plaats via de weg. In absolute zin hebben de overige vervoerswijzen zich min of meer kunnen handhaven maar zijn zij er relatief op achteruitgegaan.

Eén van de gevolgen daarvan is dat het verkeer een groot ruimtebeslag heeft, rijdend zowel als stilstaand¹¹². De beschikbare ruimte op de wegen en zelfs in de woonstraten wordt gemonopoliseerd door rijdende en geparkeerde wagens, vaak in het nadeel van de andere weggebruikers. Hoewel er in het verleden al heel wat inspanningen werden geleverd, heeft een aantal belangrijke gewestwegen nog altijd geen voorzieningen voor fietsers.

In een breder perspectief betekent dat ruimtebeslag van het wegennet ook een aantasting van het landschap en het fysisch systeem en een versnippering van de open ruimte. Een gebrekkige ruimtelijke inpassing van de infrastructuur veroorzaakt her en der problemen door barrière-werking, waardoor bepaalde woonkernen worden afgesneden van hun omgeving.

2.4. Vervoersongelijkheid, vooral geconcentreerd in het buitengebied

De auto is gemeengoed geworden. Zijn democratische functie wordt vaak benadrukt.

Uit het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen in 1994 - 1995 blijkt echter dat in Limburg ruim 10% van de gezinnen (huishoudens) geen auto bezit. Daartegenover staat dat naar schatting 30% van de gezinnen over 2 of meer auto's beschikt. Van de eenpersoonsgezinnen beschikt bijna 40% niet over een auto. Autobezit is dus vooral voor alleenstaanden niet evident. Toch is de grootte van het gezin op zich waarschijnlijk niet bepalend voor het autobezit. Uit bovengenoemd onderzoek blijkt dat de drempel om zich een auto te kunnen veroorloven rond de 40.000 frank netto gezinsinkomen ligt. In de toekomst zal het rijbewijsbezit in de oudere leeftijdscategorieën toenemen, waardoor het ernaar uitziet dat leeftijd minder effect zal hebben op het autobezit. De grootte van de groep niet-autobezitters zal dan in belangrijkere mate worden bepaald door de inkomensverdeling.

Of geen auto hebben ook betekent dat men zich niet kan verplaatsen, hangt vooral af van de mate waarin fietsen, te voet gaan of het openbaar vervoer nemen een valabel alternatief zijn voor de auto. Daarbij speelt vooral de ligging van de woonplaats een rol. Gezinnen in een grootstedelijk gebied kunnen voor zowat al hun verplaatsingsmotieven alternatieve verplaatsingsmiddelen gebruiken. In middelgrote en kleine steden is dat al minder het geval.

Voor een aantal verplaatsingen, zoals naar familie of de bioscoop, is het hebben van een auto soms noodzakelijk. In een dorpskern neemt de verplaatsingsautonomie zonder auto nog verder af en wie 'op de buiten' woont, kan eigenlijk niet zonder auto. Daar komt bij dat het marktaandeel van de auto nog zal toenemen, waardoor ook de vervoersongelijkheid nog zal stijgen: de niet-autobezitters zullen vervoersarmer worden naarmate de auto als verplaatsingsmiddel noodzakelijker wordt.

2.5. Aantal verplaatsingen en gemiddelde verplaatsingsafstand neemt toe

Bepaalde tendensen hebben in de afgelopen decennia het aantal verplaatsingen fors doen toenemen. Een van de belangrijkste is ongetwijfeld de ruimtelijke spreiding van een aantal functies. Onze leefwereld (wonen, werken, recreatie, voorzieningen) spreidt zich uit over een steeds grotere actieradius en dat leidt onvermijdelijk tot grotere verplaatsingen. De toenemende welstand heeft ervoor gezorgd dat die mobiliteit betaalbaar werd voor een steeds grotere groep mensen. En ook maatschappelijke evoluties, zoals bijvoorbeeld het toenemende aantal buitenshuis werkende vrouwen, hebben hun invloed op het aantal verplaatsingen.

Er is ook een enorme groei van het goedertransport waar te nemen. Deze vloeit voort uit het uit elkaar trekken van het productieproces in kleine onderdelen, die telkens op een andere plek geproduceerd worden, en het just-in-time principe.

¹¹². Een geparkeerde auto heeft 12 m² nodig.

Ondanks de toenemende vergrijzing van de bevolking, de elektronische dienstverlening, het telewerk enz., die allemaal een gedeeltelijke mobiliteitsdaling met zich zullen meebrengen, wijst alles erop dat het aantal verplaatsingen en de kilometerproductie per verplaatsing in de toekomst nog fors zullen stijgen. Dat is het gevolg van de bijkomende behoeften door meer vrije tijd, de tertiërisering van de arbeidsmarkt en de verdere gezinsverdunding enerzijds en van de grotere financiële mogelijkheden als gevolg van een hogere welstand anderzijds.

Op zich is dat geen negatieve tendens, omdat het wijst op een toenemende variatie in ons activiteitenpatroon. Mobiliteit heeft immers een aantal onmiskenbare voordelen, zoals maatschappelijke emancipatie, verruiming van de arbeidsmarkt enz. Minder rooskleurig is de verwachting dat de auto voor een groot stuk die groei zal opvangen. Het groeiend marktaandeel van de auto is het gevolg van onder meer de flexibilisering van de arbeidsmarkt, generatie-effecten en het groeiend vrijetijdsverkeer.

3. ELEMENTEN VAN DE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

KAART 32: BESTAANDE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

3.1. Bundel

Bundels zijn ruimten gekoppeld aan twee of meer samenlopende lijnvormige verkeersinfrastructuren waarlangs zich al dan niet ruimtelijke ontwikkelingen hebben geënt. De bestaande verkeers- en vervoersstructuur geeft enkel de bundels die vandaag structuurbepalend zijn.

3.1.1. Bovenprovinciale bundel

De belangrijkste bovenprovinciale bundel bestaat uit E313, N2, het Albertkanaal en de spoorlijn 34. De verschillende elementen van die bundel lopen niet allemaal evenwijdig met elkaar, maar bakenen toch een langgerekt gebied af, waar mogelijkheden zijn voor contacten tussen de verschillende modi.

3.1.2. Provinciale bundel

Op de randen van de provincie bevinden zich 4 provinciale bundels. In het noorden vormen de N71, spoorlijn 19 en het kanaal Bocholt - Herentals een eerste bundel. De belangrijke knoop is hier Neerpelt. Aan de oostelijke rand wordt een tweede provinciale bundel gevormd door de N78 en de Zuid-Willemsvaart. Het kruispunt met de E314 is de belangrijke

knoop. De derde provinciale bundel ligt in het westen en wordt gevormd door de N72 en spoorlijn 15. Beringen en Leopoldsburg zijn de belangrijke knopen. De laatste bundel bestaat uit N722, N80 en spoorlijn 21. Sint-Truiden is hier de knoop.

3.2. Traject

Trajecten zijn ruimten gedragen door één structuurbepalende infrastructuur. Trajecten hebben een verbindende functie op provinciaal niveau. De huidige koppeling van (historische) ruimtelijke ontwikkelingen en bestaande verkeersintensiteiten bepalen het belang van een traject in de bestaande verkeers- en vervoersstructuur. Binnen de trajecten zijn verschillende soorten te onderscheiden.

3.2.1. Autosnelweg

De E314 loopt van oost naar west door de provincie. Belangrijke knopen zijn het kruispunt met de E313, de kruispunten met de N74, N75 en N78.

3.2.2. Autoweg

De belangrijkste autowegen zijn de radiale steenwegen die uit Hasselt vertrekken (N2, N74, N75, N20, N80). Daarbij horen tevens N715 die samen met N74 een noord-zuid verbinding maakt, N76 tussen Bree en Diepenbeek, N614 van Tongeren naar E40 en N79 die Sint-Truiden, Tongeren en Luik verbindt.

3.2.3. Spoorlijn

Alle spoorlijnen behoren tot bundels uitgezonderd lijn 35 (Hasselt - Diest)

3.2.4. Waterweg

Enkel Zuid-Willemsvaart tussen Bocholt en Dilsen-Stokkem behoort niet tot een bundel.

3.3. Openbaar vervoerknooppunt

Openbaar vervoerknooppunten zijn multimodale knooppunten waar verschillende lijnvormige elementen elkaar kruisen. Zij functioneren als verzamel- en verdeelpunten voor een specifiek gebied of een specifieke regio. In deze knooppunten is steeds sprake van een overstap van de ene modus op de andere. Mensen veranderen er van vervoermiddel, nieuwe stromen ontstaan er, andere vinden er een einde. Meestal worden dergelijke knooppunten gekenmerkt door een verwevenheid van verschillende functies en een hoge mate van ver-

DEEL III. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

dichting. Zij zijn in de provincie Limburg gekoppeld aan stedelijke concentraties.

3.3.1. Internationaal

Er is geen internationaal openbaar vervoerknooppunt in de provincie Limburg.

3.3.2. Nationaal

Hasselt is het belangrijkste nationale openbaar vervoerknooppunt, gelegen op een kruispunt van spoorlijnen en buslijnen.

3.3.3. Provinciaal

De belangrijkste knooppunten zijn Genk, Neerpelt - Overpelt, Leopoldsburg, Beringen, Maaseik, Bree, Bilzen, Sint-Truiden en Tongeren.

3.4. Specifiek verkeers- en vervoersgebied

Het betreft gebieden met eigen ruimtelijke kenmerken en een eigen ruimtelijke structuur waaraan een apart verkeers- en vervoerskarakter kan worden gekoppeld. Dit vereist de uitbouw en de implementatie van een kenmerkend verkeers- en vervoerssysteem (bijvoorbeeld één of ander lokaal netwerk zoals een belbussysteem).

3.4.1. Gebied met een dicht verkeersnet

De ruime omgeving van Hasselt en Genk is ontsloten door een dicht verkeersnet. Het gaat hier zowel om autowegen op verschillende niveaus als om spoor- en waterwegen.

3.4.2. Gebied met matige bereikbaarheid

Het noordoosten en het zuidwesten van de provincie zijn niet zo goed bereikbaar. Beide gebieden worden gekenmerkt door een diffuus wegennet op secundair niveau en een zwakke ontsluiting door openbaar vervoer.

4. KNELPUNTEN, KWALITEITEN, KANSEN

4.1. Knelpunten

Limburg beschikt over een fijnmazig wegennet en heeft de laatste decennia sterk geïnvesteerd in de uitbouw daarvan. Toch is het resultaat een afnemende bereikbaarheid.

De evidentie dat bijkomende infrastructuur de bereikbaarheid vergroot, is door de feiten achterhaald. Nieuwe infrastructuur heeft immers een aanzuigeffect op het verkeer en zorgt ervoor dat een altijd aanwezige latente vraag wordt ingevuld.

Dat wil zeggen dat de nieuw beschikbare capaciteit op relatief korte termijn weer wordt ingevuld en het mobiliteitsprobleem niet op een duurzame manier wordt opgelost. Een goede bereikbaarheid van bepaalde lokaties verhoogt immers de druk op de ruimte: investeerders dienen zich aan en gronden worden verkaveld. Er wordt, met andere woorden, een hele ruimtelijke dynamiek op gang gebracht. Als blijkt dat een dergelijke dynamiek in een bepaald gebied niet gewenst is, moet men ook conclusies durven trekken aangaande bereikbaarheid en nieuwe infrastructuur.

Op dit moment beperkt het fileprobleem op de Limburgse wegen zich nog tot de omgeving van de stedelijke gebieden en stedelijke netwerken. De bestaande restcapaciteiten op de wegeninfrastructuur zijn echter op een aantal plaatsen onvoldoende om tussen 1992 en 2007 een verwachte trendmatige aangroei van 35% à 60% voor het autoverkeer (personenvervoer) en van 45% tot meer dan 100% voor het goederenverkeer op te vangen (ruimtelijk structuurplan Vlaanderen).

Limburg telt een aantal onafgewerkte wegeninfrastructuren. De drukke noord-zuid as (N74) moet nog ter hoogte van Houthalen-Helchteren worden aangelegd. Voor de N74 werd op het gewestplan een omleiding voorzien rond de kernen, maar het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen heeft het bestaand tracé geselecteerd. De leefbaarheid van de kernen van Houthalen en Helchteren staat enorm onder druk. De auto-intensiteit op die weg is zeer hoog. De N71, die het verkeer uit de kern van Neerpelt moet houden, is nog niet aangelegd (negatief MER).

Het Maasland en Noordoost-Limburg worden gekenmerkt door een slechte ontsluiting met openbaar vervoer. Spoorontsluiting ontbreekt in deze regio's. In Noordoost-Limburg is er geen spoor. Ook een rechtstreekse spooransluiting met Maastricht ontbreekt. Het enkel spoor tussen Hasselt en Landen vertraagt de reistijd naar Brussel. De buslijnen zijn erg beperkt in Noordoost-Limburg. Er is een tekort aan snelle en directe lijnen. Ook de ontsluiting via het openbaar vervoer van Limburg met de aanpalende provincies is niet optimaal.

De mogelijkheden van de Kempense kanalen voor (goederen)transport worden niet optimaal benut. De beperkte capaciteit van het kanaal Bocht - Herentals en de Zuid-Willemsvaart tot Nederland vormen een knelpunt.

Er is een gebrek aan wegenhiërarchie door de rastervormige wegeninfrastructuur in Noord-Limburg.

Waar filevorming en gebrek aan doorstroming in Limburg voorlopig nog in plaats en tijd beperkt zijn, is de aantasting van de verkeersleefbaarheid veel omvangrijker geworden.

113. Onder verkeersleefbaarheid wordt verstaan dat het ruimtebeslag en de barrièrewerking van het gemotoriseerd verkeer en de geluidshinder nog aanvaardbaar zijn voor de overige activiteiten en vormen van verkeer, voor de kwaliteit van het openbaar domein en voor het stads- en/of landschapsbeeld.

Problemen met verkeersleefbaarheid¹¹³ doen zich vooral voor daar waar het (auto)verkeer en zijn neveneffecten (zoals ruimtebeslag, milieuhinder, geluidshinder, barrièrevorming, onveiligheid, versnippering) de ruimtelijke condities en kwaliteiten van het overig ruimtegebruik aantasten.

Problemen met leefbaarheid concentreren zich vooral op de gewestwegen en binnen de bebouwde kernen en de linten. Door de verwachte trendmatige aangroei van het wegverkeer zal dit probleem blijven toenemen.

Twee belangrijke elementen die de verkeersleefbaarheid beïnvloeden, zijn de omgevingshinder en de verkeersonveiligheid. De omgevingshinder wordt sterk bepaald door enerzijds de intensiteit van het verkeer en de dichtheid van activiteiten en gebouwen en anderzijds de geringe afstand van het verkeer tot activiteiten en gebouwen langs de weg.

Omgevingshinder wordt in algemene termen omschreven als de negatieve inwerking van verkeer op het functioneren van de huidige activiteiten in de gebieden die liggen langs de weg. Het gaat vooral om ruimtebeslag en barrièrewerking, geluidshinder, luchtverontreiniging en geurhinder. De onveiligheid is een andere belangrijke factor die de verkeersleefbaarheid beïnvloedt. Verschillen in onveiligheid kunnen worden verklaard door het al dan niet voorkomen van talrijke conflictpunten (kruispunten) tussen vele soorten verkeersdeelnemers (lokaal en doorgaand verkeer, fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer, parkerend verkeer, terugdraaiend verkeer enz.) gecombineerd met de intensiteit van het verkeer.

Meer automobiliteit genereert bijna onvermijdelijk een aantal negatieve neveneffecten, zoals toenemende congestie, verkeersonveiligheid, milieuverontreiniging en problemen in verband met verkeersleefbaarheid. De toenemende congestieproblemen heb-

ben niet alleen een negatieve impact op de economische ontwikkeling en op de verkeersleefbaarheid langs de overbelaste wegen. Door het verder toenemen van sluipverkeer nemen ook in de omgeving van die wegen de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verder af.

4.2. Kwaliteiten en kansen

Ondanks het feit dat Limburg over een fijnmazig wegennet beschikt, waarin het de laatste decennia sterk heeft geïnvesteerd, is de bereikbaarheid niet echt toegenomen, integendeel. Toch mag men ook de kwaliteiten en kansen niet over het hoofd zien.

- De verlaten spoorwegtracés kunnen weer in gebruik worden genomen, zoals de spoorlijn 18 Hasselt - Neerpelt, delen van het kolenspoor en de lijn Hasselt - Maastricht.
- De ontdubbeling van de spoorlijn Hasselt - Landen zal een vlotter en beter openbaar vervoer naar Brussel mogelijk maken. Een snellere verbinding naar Brussel kan een alternatief vormen voor het stijgend autoverkeer.
- Er zijn relatief weinig capaciteitsproblemen op de oost-west gerichte wegen.
- Het Albertkanaal is een van de belangrijkste transportassen in Limburg.
- Er is mogelijkheid tot een verdere ontwikkeling van bimodale en eventuele trimodale overslagplaatsen (Kempische As en Genk).
- Er zijn mogelijkheden voor het ontwikkelen van het secundair waterwegennet in functie van transport.