



Vlaams
Parlement

ingediend op **467** (2014-2015) – Nr. 1
10 september 2015 (2014-2015)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Lode Ceysens

over de concrete projecten van het Strategisch
Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK) die te
maken hebben met mobiliteit en openbare werken

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Uiteenzetting door minister Ben Weyts	4
1.	Inleiding	4
1.1.	Beleidskader	4
1.2.	Overzicht	4
2.	Concrete projecten	5
2.1.	De Noord-Zuidverbinding	5
2.2.	Spartacus 1	5
2.3.	Verhogen bruggen Albertkanaal	5
2.4.	Be-MINE: actie met betrekking tot mobiliteit	6
2.5.	IJzeren Rijn en investeringsprogramma NMBS	6
2.6.	Tijdelijke aanpassingen aan de Noord-Zuidverbinding	6
2.7.	N73 Beringen	7
2.8.	Omleidingsweg Tongeren	7
2.9.	Ontsluiting nieuwe gevangenis Leopoldsborg	8
2.10.	IKEA – toegankelijkheid en mobiliteitsaspecten	8
2.11.	Aansluiting Sint-Truiden op de E40	8
2.12.	Omleidingsweg Neerpelt	8
II.	Bespreking	8
1.	Vragen en opmerkingen van leden	8
2.	Antwoorden van minister Weyts	12
3.	Aanvullende vragen en antwoorden	13
	Gebruikte afkortingen	17
	Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 9 juli 2015 een gedachtewisseling met Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de concrete SALK-projecten die te maken hebben met mobiliteit en openbare werken.

Minister Weyts toonde bij zijn toelichting een presentatie, die als bijlage op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be is opgenomen.

I. Uiteenzetting door minister Ben Weyts

1. Inleiding

1.1. Beleidskader

Minister *Ben Weyts* herinnert aan de goedkeuring door de Vlaamse Regering op 15 juli 2013 van het ontwerp van uitvoeringsplan 2013-2019 van het Strategisch Actieprogramma Limburg in het Kwadraat, SALK genoemd¹. Het programma omvat vier delen. In de eerste drie delen worden concreet acties voorgesteld. In het laatste deel – uitvoeringsmodaliteiten – worden afspraken gemaakt over de financiering en opvolging.

Hij zal vooral aandacht besteden aan de concrete acties met betrekking tot mobiliteit en openbare werken, die vermeld worden in hoofdstuk 1, Acties op korte termijn, en hoofdstuk 3, Randvoorwaarden.

1.2. Overzicht

Binnen het eerste deel van het actieprogramma, namelijk de acties op korte termijn, zit ook de 'versnelde uitvoering van de reeds besliste publieke infrastructuurwerken' vervat. Wat mobiliteit en openbare werken betreft, gaat het om de Noord-Zuidverbinding, lijn 1 van het Spartacusproject en het project van het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal.

Ook bij de acties op korte termijn zitten acties rond de Be-MINE-ontwikkeling, en dan wat de mobiliteit in de omgeving betreft.

Een aantal projecten werden ten behoeve van de bereikbaarheid van en in Limburg in het SALK naar voren geschoven betreffende het investeringsprogramma van de NMBS.

Onder hoofdstuk 3, Randvoorwaarden, werden onder de noemer 'gericht ontsluiten' ook zeven mobiliteitsprojecten opgenomen. Het gaat om:

- de tijdelijke aanpassingen aan de Noord-Zuidverbinding, meer bepaald ter hoogte van de doortocht in Houthalen-Helchteren;
- de nieuwe weg N73, die de E313 met de N72 moet verbinden;
- de omleidingswegen in Tongeren;
- de ontsluiting van de nieuwe gevangenis in Leopoldsburg;
- een aantal ingrepen ter hoogte van de toekomstige IKEA-site;
- een mogelijke aansluiting van de Sint-Truiden op de E40;
- en de omleidingsweg rond Neerpelt.

¹ http://www.agentschapondernemen.be/sites/default/files/documenten/salk_-_nota.pdf.

2. Concrete projecten

2.1. De Noord-Zuidverbinding

De Noord-Zuidverbinding moet een veilige en vlotte verbinding bieden van en naar Noord-Limburg en het hoofdwegennet. Daarbij wordt de nodige aandacht besteed aan natuur en omgeving. Het project verbetert de leefbaarheid in Houthalen-Helchteren.

Het GRUP werd definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 27 maart 2015. Hierop werd een verzoekschrift ingediend bij de Raad van State, tot vernietiging van het GRUP en het herwerkte plan-MER. Het verzoekschrift werd ingediend door de natuurbewegingen Natuurpunt, Limburgs Landschap, de Limburgse Milieukoepel en het lokale actiecomité.

Minister Weyts betreurt dat verzoekschrift.

Ruimte Vlaanderen, onder de bevoegdheid van minister Joke Schauvliege, zal de procedure opvolgen. Minister Schauvliege heeft overigens ernstige inspanningen gedaan om voldoende natuurcompensaties uit te werken.

Voor de onteigeningen is in 2015 een budget vrijgemaakt van twee miljoen euro aan SALK-middelen. Daarnaast werd in het FFEU voor 2015 een budget van 45 miljoen euro uitgetrokken voor onteigeningen voor pps-projecten in verband met missing links, waaronder dus ook de Noord-Zuidverbinding Limburg.

Het onteigeningsplan en het ontwerp van het ministerieel besluit worden opgesteld. Ondertussen wordt de opstart van het project-MER voorbereid en wordt ook een doorstart voorbereid voor de verdere uitwerking van het project als publiek-private samenwerking. De indicatieve timing is twee tot drie jaar voor de studie en de onteigeningen en een zelfde termijn voor de realisatie zelf.

2.2. Spartacus 1

Lijn 1 van het Spartacusproject verbindt Hasselt met Maastricht, via Lanaken. Op 23 september 2011 en 11 oktober 2013 nam de Vlaamse Regering een aantal beslissingen. In maart 2014 werd een samenwerkingsovereenkomst ondertekend tussen de Vlaamse Regering, De Lijn, de Nederlandse provincie Limburg en de stad Maastricht.

Eind 2014 dook het knelpunt ter hoogte van de Wilhelminabrug in Maastricht op; een knelpunt dat niet alleen de kostprijs betreft maar ook technische aspecten. Een vluchtig onderzoek door de Nederlandse partners leidde tot voorstellen om eindstations te maken aan Mosae Forum of in de Boschstraat. In beide gevallen komt de tram niet meer over de brug tot aan het station van Maastricht. Minister Weyts heeft zich daar niet bij neergelegd en aan Nederland gevraagd een aanvaardbaar tracé aan te bieden met duidelijkheid over het budget dat ze daar tegenover zullen plaatsen. Er zijn daarover vanuit Nederlandse hoek gesprekken lopende met onder meer De Lijn. Hij verwacht hierop een onderbouwd antwoord na de zomer.

2.3. Verhogen bruggen Albertkanaal

Het project omvat het vernieuwen en herbouwen van bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m, wat de Europese norm is voor vier-lagencontainervaart. De totale kostprijs voor de 33 bruggen is 236,2 miljoen euro.

18 bruggen worden vanuit de reguliere begroting verhoogd. Op het investeringsprogramma 2015 van nv De Scheepvaart is de verhoging van de bruggen Massenhoven en Genk opgenomen.

15 bruggen zullen met een publiek-private samenwerking worden gerealiseerd. Op korte termijn wil de minister aan de Vlaamse Regering vragen om het project te aanvaarden als pps-project.

Goed nieuws is dat recent een Europese subsidie werd toegekend in het kader van CEF van 74,22 miljoen euro.

2.4. Be-MINE: actie met betrekking tot mobiliteit

Ter hoogte van de Be-MINE-site staan verschillende ontwikkelingen op het getouw. Om de impact van die ontwikkelingen op het verkeer op te volgen, wordt periodiek gemeten.

De eerste meting (nulmeting) werd in maart 2014 uitgevoerd. Op dat moment waren er nog geen activiteiten op de gewezen mijnterreinen. De tweede meting werd uitgevoerd in oktober 2014, enkele maanden na de opening van het zwembad Sportoase in juni. Mijn Zwemparadijs werd op 14 juni 2014 geopend en het is de eerste grote recreatieve attractie op de site Be-MINE. Uit de meting bleek na analyse door het studiebureau dat er door de spreiding van de verkeersstromen geen significante stijging van het verkeer was. Er waren op dat moment nog geen winkels gebouwd.

De derde meting zal uitgevoerd worden na november 2015 omdat dan twee derde van de winkels geopend zal zijn en de rotonde ook aangepast zal zijn.

De rotonde wordt omgevormd tot een gedeeltelijke turborotonde door op de ruimte van de middenberm een strook aan te leggen voor de keerbeweging vanuit het centrum. Dat is nodig omdat de middenberm tussen twee rotondes is doorgetrokken aan een zijstraat en die beweging een grote belasting betekent voor de capaciteit van de rotonde. De werken aan de rotonde zullen starten in augustus.

2.5. IJzeren Rijn en investeringsprogramma NMBS

Wat de IJzeren Rijn betreft is er op voorstel van Vlaanderen een akkoord met de buurlanden en de federale overheid om een onderzoek te starten naar de mogelijke tracés van de IJzeren Rijn in Duitsland en Nederland. Het is de bedoeling de tracékeuzes te objectiveren. Die studie zal in 2016 starten.

Hiervoor werd een subsidie van 500.000 euro verkregen van CEF. De minister vindt die Europese betrokkenheid belangrijk.

Los van het SALK wijst de minister erop dat voor Limburg in het kader van de Vlaamse spoorwegstrategie is voorgesteld om een aantal projecten op te nemen in het investeringsprogramma van de NMBS. Hij vindt het niet kunnen dat de NMBS Vlaanderen niet zou kennen bij het opstellen van investeringsprogramma's.

2.6. Tijdelijke aanpassingen aan de Noord-Zuidverbinding

In afwachting van de werken aan de Noord-Zuidverbinding worden ter hoogte van de doortocht door Houthalen en Helchteren enkele maatregelen voorgesteld. Het gaat om ingrepen die tot doel hebben om de verkeersveiligheid te verhogen,

de doorstroming te verbeteren en waarbij zowel de bewoners van de gemeenten als de pendelaars en bedrijven gebaat zijn.

In het kader hiervan werd een afslagstrook voorgesteld ter hoogte van de Heidestraat. De kostprijs wordt ingeschat op 400.000 euro. Het ontwerp wordt momenteel uitgetekend. De aanbesteding is voor volgend jaar.

Daarnaast was ook gepland om het kruispunt van de Grote Baan (N715) en de N719 aan te passen. De maatregelen zijn uitgetekend; de werken zijn aanbesteed voor een bedrag van zowat 965.000 euro, en de aannemer staat klaar om te beginnen. Maar tegen deze werken werd een kortgeding aangespannen door een buurtbewoner. De zitting ging normaal gezien door op 30 juni 2015, maar is uitgesteld naar 22 september 2015. De minister wou daar niet op wachten. Maar de gemeente Houthalen-Helchteren vraagt om de uitspraak van het kortgeding toch af te wachten.

De minister vindt dat bij procedures tegen geplande werken de Vlaamse overheid niet automatisch de voortgang van de werken moet opschorten. Dat zou een onbedoeld effect zijn van juridische stappen: een de facto opschortende werking. Dat zou nog veel meer procedures aantrekken. Maar in dit geval heeft hij het standpunt van de gemeente gerespecteerd.

Met betrekking tot de kruising van de Grote Baan (N715) met de Meerstraat en de Koolmijnlaan is momenteel een studie lopende om een rotonde aan te leggen in combinatie met een tijdelijke brug. De gemeente Houthalen-Helchteren verzoekt bijkomend om de werken te koppelen aan rioleringswerken in de Koolmijnlaan om de hinder naar de omgeving toe te beperken. De totale werken worden ingeschat op 7 miljoen euro.

2.7. N73 Beringen

Tussen de E313, meer bepaald het op- en afrittencomplex 25a – Tessenderlo en de N72 bestaat het streefbeeld om een nieuwe weg aan te leggen, namelijk de N73.

Het tracé kan opgedeeld worden in twee delen: een deel tussen de E313 en de Nijverheidsweg, en een deel tussen de Nijverheidsweg en de Zuidstraat.

Ter hoogte van het eerste deel (E313 tot de Nijverheidsweg) is de wegzate – de opbouw van de weg zonder de verharding – al aanwezig. Hier moeten bij wijze van spreken enkel nog de fundering en de verharding aangelegd worden. Een aanbesteding van dit dossier wordt verwacht eind 2015. De kostprijs wordt geraamd op 1,2 miljoen euro.

Voor het deel tussen de Nijverheidsweg en de Zuidstraat bestaat er geen consensus over het te volgen tracé, dat natuurgebied doorsnijdt. Dat overleg is momenteel nog lopende. Het tracé wordt nog volop bestudeerd.

2.8. Omleidingsweg Tongeren

De noodzaak voor de omleidingswegen vindt zijn oorsprong in de beperkte bereikbaarheid van regionale bedrijventerreinen. Ook loopt de ontsluiting door de stationsomgeving en over een spoorbrug met beperkte doorrijhoogte. Tevens worden de 'wallen' erdoor belast, wat de doorstroming beperkt.

Voor de zuidoostelijk omleidingsweg is de startnota ondertussen goedgekeurd op 11 februari 2015. De uitvoeringsstudie is ondertussen ook gestart. De volledige weg wordt voorlopig geraamd op 10 miljoen euro. Er is wel nog een provinciaal

ruimtelijk uitvoeringsplan nodig en er moeten nog heel wat onteigeningen gebeuren.

Voor de noordoostelijke omleidingsweg werd de startnota goedgekeurd. Dat gebeurde op 25 maart 2015. Het project-MER werd opgestart. De realisatie wordt voorlopig geraamd op 5 miljoen euro. Hiervoor bestaat wel een ruimtelijk uitvoeringsplan en er zijn minder onteigeningen nodig.

2.9. Ontsluiting nieuwe gevangenis Leopoldsburg

Voor de ontsluiting van de nieuwe gevangenis in Leopoldsburg is in juni 2015 een studieopdracht aanbesteed om de eenvoudige ontsluiting van de gevangenis op de gewestweg te onderzoeken en uit te werken. Na de zomer wordt met de studie begonnen.

Wat onderzocht wordt, is de eenvoudige ontsluiting: raming 1,5 miljoen euro. Daarnaast wordt ook een grote omleiding onderzocht, geraamd op 5 miljoen euro. Dat is een studie die door de provincie getrokken wordt.

2.10. IKEA – toegankelijkheid en mobiliteitsaspecten

Naar aanleiding van het verbeteren van de doorstroming en van de komst van IKEA naar Hasselt werd er rond de N80, de Sint-Truidersteenweg, bekeken hoe de toegankelijkheid en mobiliteit verbeterd kunnen worden. Daartoe werden er werken uitgevoerd aan de N80, waarbij de rotonde werd omgevormd tot een verkeerslichtengeregeld kruispunt en het volledige wegvak werd heringericht.

Daarnaast werden ook de kruispunten van de N80 met de op- en afritten van de E313 verbeterd, alsmede het kruispunt van de N80 met de R71 (Boerenkrijgsingel/Prins-Bisschopssingel). Bij deze werken werd ook de ruimte onder de zijoverspanning van de brug onder de E313 heringericht.

Ook staan er werken gepland aan de Biezenstraat, waar de stad Hasselt het initiatief neemt en het Vlaamse Gewest bijdraagt in het kader van het Mobiliteitsdecreet. Die werken starten op korte termijn.

2.11. Aansluiting Sint-Truiden op de E40

De plan-MER-studie die een verbeterde ontsluiting van Sint-Truiden naar de autosnelwegen onderzoekt, is momenteel lopende. De kostprijs zal bepaald worden eens het tracé bekend is. De studie moet rond zijn in 2016 en kost 400.000 euro.

2.12. Omleidingsweg Neerpelt

De omleidingsweg rond Neerpelt bekijkt een alternatieve ontsluiting voor Neerpelt en Overpelt en ontwikkelingen in de omgeving. De MKBA werd afgerond en momenteel loopt nog een overlegproces met de verschillende actoren op het terrein.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

Lode Ceyssens zegt het overzicht van de minister niet bevredigend te vinden.

Hij heeft vooreerst over diverse dossiers niets gehoord. Hij verwijst naar de Vlaamse spoorstrategie, waarover hij de minister in de loop van het voorbije jaar

geregeld heeft ondervraagd. Er zijn geen concrete toezeggingen van het federale niveau wat betreft de voorgenomen investeringen van de NMBS in Vlaanderen. De minister heeft nu bijvoorbeeld niets meegedeeld over lijn 18.

Minister Weyts heeft ook niets verduidelijkt over de spoorverbinding Hamont-Weert. Dat is geen lokaal dossier. De verbinding is een van de weinige grensovergangen voor het openbaar vervoer in de centrale Europese regio, die Limburg toch is, tussen de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Duitse Roergebied. In Nederlands Limburg maken de Gedeputeerde Staten wel plannen om vier grensoverschrijdende missing links in het reizigersvervoer per spoor aan te pakken. Concreet ging het over de verbindingen Venlo-Mönchengladbach, Heerlen-Aken, Maastricht-Luik en Weert-Hamont. Deze laatste missing link zou ook een opportuniteit zijn voor Vlaanderen, gelet op de mogelijke transnationale verbinding die hierdoor zou ontstaan voor Noord-Limburg, en voor Antwerpen. De betrokken gedeputeerde wil hieromtrent een onderzoek voeren, dat moet resulteren in een bouwkundig bestek waarmee netwerkbeheerders, vervoerders en vervoersautoriteiten aan de slag kunnen. Nederland vroeg hiervoor ook een Europese subsidie aan in het kader van het TEN-T, en Duitsland steunt het dossier. Het lid rekent daarvoor niet op het meerjarenprogramma van Infrabel, dat wel het dossier Luik-Maastricht steunt maar niet Hamont-Weert.

Voor de lijn Hasselt-Maastricht, Spartacus 1, schaart Lode Ceysens zich achter de minister om duidelijkheid te vragen over het alternatief tracé dat zij voorstellen. Dat moet een volwaardig alternatief zijn.

De spreker stelt dat er een schrijnend tekort is aan openbaar vervoer in Limburg. Wat de provincie wel heeft, is een redelijk goed MAV. Het zou een goed idee zijn om van de aangekondigde proeftuinen voor het 'last mile'-aanbod er ook in Limburg te laten plaatsvinden.

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal zit goed op snelheid. Het lid pleit er evenwel voor om de return van die investeringen voor Limburg te maximaliseren. Hij ergert zich aan een uitspraak van de voorzitter van nv De Scheepvaart om een bepaald gebied niet te ontwikkelen. Lode Ceysens wil meer bedrijvzones voor watergebonden activiteiten. Hij hoopt dat het ENA het maximum kan realiseren op de oevers van het Albertkanaal. Alleen op die manier kan Limburg een meerwaarde verkrijgen van de verwachte toenemende scheepvaart door de provincie. Diverse van die zones zijn trouwens nu al goed ontsloten over de weg.

Wat de wegen betreft, vreest Lode Ceysens dat een van de snelwegen waarop het verkeer zal vastlopen, de E314 zal zijn. Hij vraagt spitsstroken zoals op de E40, en hoopt dat de eerder aangekondigde studie en realisatie hun beslag kunnen krijgen. Hij dringt eveneens aan op de verbreding van de E313.

De Noord-Zuidverbinding noemt hij een complex dossier waar velen in Limburg wakker van liggen. Lode Ceysens herinnert aan zijn vraag om uitleg op 11 december 2014 (*Hand. VI.Parl. 2014-15, C67, p. 3-10*). Toen beloofde de minister een spoedige realisatie van de tijdelijke maatregelen in Houthalen-Helchteren. Het lid wijt de procedures van enkele buurtbewoners en de daardoor ontstane vertraging aan een gebrekkige communicatie. Daarvan zijn de Noord-Limburgse gemeenten de dupe. Die maatregelen hadden voor de ontsluiting van Noord-Limburg een beetje verlichting kunnen brengen.

Lode Ceysens is ook niet te spreken over het verzoek van het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren om te wachten met de start van de werken aan de rotonde tot na de uitspraak in kortgeding. De minister had zich daar niet mogen bij neerleggen.

Wat de Noord-Zuidverbinding zelf betreft, betreurt Lode Ceyskens de nieuwe procedure voor de Raad van State. Hij hoopt niettemin dat de aanbestedingsprocedure onverminderd doorgaat. Principieel vindt hij het niet kunnen dat er een natuurcompensatie voor de Noord-Zuidverbinding van 200 ha extra natuurgebied wordt gerealiseerd en dat de natuurbewegingen desondanks naar de Raad van State stappen tegen de bouw van de weg. Hij beschouwt die 200 ha als een geschenk voor diegenen die maatschappelijk aanvaarde plannen willen dwarsbomen.

Tot slot dringt het lid aan op een versnelling in de verdere ontsluiting van Limburg. CD&V heeft enkele weken geleden de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens mee goedgekeurd (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 370/1-3). Hij verwacht dat de maatregelen extra middelen zullen opbrengen die ook kunnen aangewend worden voor de mobiliteit in Limburg.

Marino Keulen schetst de historiek van SALK. Het programma is er gekomen na de sluiting van Ford-Genk en het massale jobverlies dat daarmee gepaard ging, in een provincie die al kwetsbaar was. Een van de cruciale uitdagingen waarvoor de provincie staat, is de ontsluiting, die moet verbeteren. Limburg noemt de spreker "de voorraadschuur van ons land wat bedrijventerreinen betreft". Maar veel van die gebieden zijn vandaag onvoldoende bereikbaar. In zijn analyse heeft ook professor Herman Daems geconcludeerd dat SALK staat of valt met een betere ontsluiting.

Wat infrastructuur betreft staat SALK synoniem voor het begrip 'versnelling'. Als een project dat nominatief is opgenomen in het SALK-programma even lang op realisatie moet wachten als een ander project in het Vlaamse Gewest, dan heeft dat SALK weinig betekenis. *Marino Keulen* verklaart dat aspect 'versnelling' te missen in de stand van zaken zoals de minister die brengt.

Wat *Spartacus 1* betreft, is het lid van mening dat er in Maastricht "een pantomime wordt opgevoerd". Hij hoopt meer duidelijkheid te krijgen in september. Hij vindt het jammer dat de betrokken gemeentebesturen nauwelijks worden ingelicht van wat er gaande is.

Bij verschillende wegenprojecten worden betrokken gemeentebesturen geconfronteerd met Vlaamse ambtenaren die opnieuw de opportuniteit van die projecten in vraag stellen. Maar het feit dat projecten zijn opgenomen in het SALK betekent voor *Marino Keulen* dat er definitief voor gekozen is. SALK is een engagement, en dat is meer dan een inventaris van projecten die mogelijks zouden kunnen worden gekozen. Met het SALK heeft de Vlaamse Regering zich ertoe verbonden die projecten te realiseren. De ambtenaren moeten die projecten volop steunen.

Marino Keulen schaaft zich achter de opmerkingen van Lode Ceyskens wat de spoorprojecten betreft.

Hij besluit met te stellen dat het beeld van SALK zal bepaald worden door de realisatie van de infrastructuurdossiers. Zij zijn beeldbepalend, ook omdat het grootste probleem van Limburg de gebrekkige ontsluiting is. Daar zal de Vlaamse Regering worden op afgerekend. Limburg heeft daarbij nood aan versnelde realisatie en aan duidelijkheid over de budgetten zonder dat door Vlaamse ambtenaren de opportuniteitsdiscussie opnieuw wordt geopend.

Ook *Marino Keulen* vindt het beroep bij de Raad van State van de natuurbewegingen tegen de Noord-Zuidverbinding "stank voor dank", wetende dat de Vlaamse Regering heeft voorzien in ruime natuurcompensatie.

Johan Danen dankt de commissie omdat zij de eerste is waar de voortgang van het SALK aan bod komt. Ook hij stelt dat Limburg slecht ontsloten is.

Aangaande de Vlaamse spoorstrategie pleit hij ervoor om niet alleen te ijveren voor nieuwe lijnen maar ook aan te dringen op het verbeteren van het bestaande aanbod. De verbinding Antwerpen-Hasselt kan normaal in een uur per trein worden overbrugd. Na de aanpassing van de uurregelingen is er evenwel nog slechts één trein per dag die er maar een uur over doet. Dat is niet meer van deze tijd.

Johan Danen deelt de opmerkingen van zijn collega's over de lijnen Hamont-Weert en Neerpelt-Hasselt. Hij ziet evenmin veel vooruitgang. Wat Spartacus 1 betreft, moet de Vlaamse overheid een plan B achter de hand houden als uit Nederland alleen het alternatief met halte aan Mosae Forum naar voren geschoven wordt.

Hij zegt een koele minnaar te zijn van het tracé van de Noord-Zuidverbinding, maar wel een absolute voorstander van de tijdelijke maatregelen. Hij vindt het dan eveneens heel jammer dat de geplande werken vertraging hebben opgelopen.

Over verplaatsingen per wagen, bus, tram en trein staat redelijk veel in het SALK, maar over fietsen heel weinig. Johan Danen vraagt dan ook dat de op stapel staande fietssnelwegen die Limburg aandoen zo vlug mogelijk zouden gerealiseerd worden. Het moet de bedoeling zijn een groot deel van de woon-werkverplaatsingen in Vlaanderen per fiets te laten afleggen. Als tramlijn 1 wordt gerealiseerd naar Maastricht, moet het toch mogelijk zijn met beperkte maatregelen daar een fietspad naast te leggen.

Johan Danen stelt vast dat er in het SALK heel wat projecten staan die de automobilititeit moeten bevorderen. Groen is niet tegen al die maatregelen. Maar op gebied van de software van het mobiliteitsbeleid lopen wij in Vlaanderen achter, ook in Limburg. In Nederland zijn er zowat duizend ingenieurs die allerlei maatregelen uitwerken om de doorstroming te verbeteren met intelligente aanpassingen aan de weg. In Vlaanderen zouden wij dat ook kunnen.

Het lid stelt zich vragen over de betaalbaarheid van de Noord-Zuidverbinding. Gaan de FFEU-middelen van 45 miljoen euro voor wegenprojecten volstaan voor het Noord-Zuidproject als men weet dat de onteigeningen zeer duur zijn?

Andere aspecten van het SALK zullen in andere commissies aan bod komen.

Johan Danen begrijpt dat bepaalde collega's het verzoekschrift van de natuurbewegingen tegen de Noord-Zuidverbinding met lege ogen aanzien, maar hij vindt dat het niet kan dat het verlenen van subsidies wordt afhankelijk gemaakt van het afzien van het gebruik van juridische middelen.

Jos Lantmeeters meent dat er een beetje aan stemmingmakerij wordt gedaan. Hij staat volledig achter de bevindingen van professor Herman Daems en achter het SALK. Ook hij is er zich van bewust dat Limburg slecht ontsloten is. Maar politiek is de kunst van het haalbare. Het is niet mogelijk alle problemen die volgen uit het beleid van het verleden onmiddellijk op te lossen. SALK omvat 140 acties en heeft een budget van 317,5 miljoen euro. Daarmee kunnen niet alle problemen van Limburg opgelost worden. SALK is een extra budget; de reguliere investeringen moeten daarnaast voortgezet worden.

De spreker betreurt de procedure die door de milieukoepel is ingezet tegen de Noord-Zuidverbinding. Maar hij betreurt niet de natuurcompensatie die de

Vlaamse Regering heeft toegezegd. Die natuurcompensatie komt ten goede aan de hele samenleving in Limburg en niet alleen aan de milieubewegingen. Hij apprecieert wel dat de minister het project blijft doorzetten zonder de uitslag af te wachten van de procedure bij de Raad van State. Het mag niet zijn dat een procedure de facto leidt tot vertraging.

Jos Lantmeeters dringt erop aan dat de tijdelijke maatregelen voor de Noord-Zuidverbinding zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Hij vindt het jammer dat een bepaald gemeentebestuur verzoekt om te wachten met de start van de werken tot er een uitspraak in kortgeding is. Kan de minister desondanks toch het project niet voortzetten?

Wat Spartacus 1 betreft vraagt het lid met aandrang om de genomen beslissingen uit te voeren en niet mee op zoek te gaan naar alternatieven. Als de Nederlandse partners daar niet mee akkoord gaan, dan plegen zij contractbreuk en moet er een schadevergoeding worden bepaald. Het mag niet zijn dat de geplande sneltram wordt gedegradeerd tot een shoppingtram.

Daarover moet zo snel mogelijk uitsluitel komen, meent Jos Lantmeeters, want naast Spartacus 1 moeten ook nog Spartacus 2 en 3 komen, de spoorverbinding met het noorden van de provincie. Een studie heeft uitgewezen dat een goede spoorverbinding Hasselt-Neerpelt bijna 6436 extra treinreizigers per werkdag zou kunnen aantrekken, wat dan toch al een hele verbetering zou zijn voor de ontsluiting van Noord-Limburg.

Aangaande het Albertkanaal wil het lid dat het ENA-netwerk verder wordt uitgebouwd en vooral de reeds bestaande bedrijventerreinen moeten ook een goede ontsluiting krijgen over de weg. Of het Munsterbos daarbij moet sneuvelen, is een andere kwestie. Ingaand op het goede nieuws van de minister over de Europese subsidie die is verkregen, wil hij van de minister weten of het klopt dat er 129 miljoen euro is gevraagd en slechts 74 miljoen euro is verkregen. Voorts wijst de spreker erop hoe belangrijk het is Genk uit te bouwen tot een voorhaven van Antwerpen. Daardoor kan een aanzienlijke hoeveelheid vrachtwagens na overslag op binnenschepen van de weg worden gehaald.

Over de zuidoostelijke omleidingsweg van Tongeren vraag Jos Lantmeeters zich af of hier wel het beste tracé is gekozen. Er wordt een natuurgebied geraakt. Kunnen er nog alternatieven worden onderzocht? Een gelijksoortige vraag heeft hij over de omleidingsweg Neerpelt. Ooit lagen er zes tracés voor, maar in de MKBA zijn er slechts twee onderzocht. Ook hier dreigen weer problemen met een natuurgebied.

2. Antwoorden van minister Weyts

Over de Vlaamse spoorstrategie zegt minister *Ben Weyts* ondertussen hemel en aarde te hebben verzet bij de Federale Regering en minister Jacqueline Galant in het bijzonder om de Vlaamse prioriteiten opgenomen te zien in het investeringsprogramma van de spoorwegen. Het gaat om een vijftigtal gewenste projecten waarin de Vlaamse Regering zelf ook nog eens een prioriteitenrangschikking heeft gemaakt. De projecten met de hoogste prioriteiten zijn er 11.

Lijn 18 maakt daar deel van uit. Ook voor Hamont-Weert blijft de minister aandringen bij zijn federale collega, en hij vraagt daarbij dat het project wordt meegenomen in internationale mobiliteitsbesprekingen die binnenkort tussen België, Nederland en Duitsland zullen gevoerd worden.

De minister herhaalt dat hij tracht te wegen op de besluitvorming over Spartacus 1. De Lijn participeert alvast in de studie naar mogelijke alternatieven voor de

problematische brugovergang. Wat het betrekken van de gemeenten daarbij betreft, verklaart de minister dat hij aan die lokale overheden toch niet meer kan vertellen dan wat hij aan het parlement kan melden. Hij kan slechts inschatten wat de beweegredenen zijn bij de Nederlandse partners.

Over de ENA-projecten komt er eerstdaags een dossier in de ministerraad, op basis van een studie van Ruimte Vlaanderen.

De fietsinvesteringen vallen inderdaad buiten het SALK. Maar van de 80 fietsostrades die op stapel staan in Vlaanderen, lopen er ook door Limburg. De minister geeft het voorbeeld van de Kanaalroute langs het Albertkanaal. Het gaat om gemengde projecten waaraan ook de provincie en de gemeenten participeren.

Op de vraag naar spitsstroken op de E314 – waarvan een groot stuk trouwens over Vlaams-Brabant loopt – wijst de minister op een paar problemen. Die strook kan niet zomaar aangelegd worden op de pechstrook, waarvan de ondergrond veelal niet geschikt is voor druk verkeer. Voorts moet men opletten dat men de weg niet verbreedt tot waar het niet meer kan, bijvoorbeeld aan een bruggenhoofd, en zo een flessenhals creëert. Wel kan de minister meegeven dat er voor de E313 en E314 een studieopdracht is gegeven aan het Vlaams Verkeerscentrum om te zoeken naar quick wins die files kunnen verminderen.

Met betrekking tot de opmerkingen over de tijdelijke maatregelen voor de Noord-Zuidverbinding geeft minister Weyts toe dat de informatiecampagne wel wat vroeger mocht zijn georganiseerd. Maar die is dan uiteindelijk nog goed verlopen, tot tevredenheid van de meeste betrokkenen. Zelfs als de communicatie eerder was gevoerd, ging dat de omwonende die naar de rechter is getrokken daarvan niet weerhouden hebben.

Wat de rotonde betreft, zegt de minister niet anders te kunnen dan niet tegen de wens van de gemeente in te gaan. Ook voor de nodige signalisatievergunningen bijvoorbeeld is het wenselijk om minstens niet op oorlogsvoet te staan met de gemeente op het grondgebied waarvan de werken plaatsgrijpen.

Voor de Noord-Zuidverbinding zelf blijft alles doorlopen, ondanks de procedure ingezet bij de Raad van State. Minister Weyts herhaalt dat hij er principieel tegen is dat werken worden opgeschort bij procedures.

De natuurcompensatie voor de Noord-Zuidverbinding blijft. Die extra natuurgebieden zijn er immers niet voor de milieuorganisaties maar voor heel Limburg.

Het klopt dat de Vlaamse Regering voor de Europese TEN-T-steun voor de verhoging van het Albertkanaal hoger had gemikt. Het is inderdaad 74 miljoen euro geworden in plaats van 129 miljoen euro. Die laatste som was 40 percent van de gehele investering: komende uit de reguliere begrotingsmiddelen en de pps-inbreng. Europa heeft het pps-gedeelte eruit gehaald. 74 miljoen euro is toch nog wel een niet te onderschatten steun.

Voor de omleidingswegen Tongeren en Neerpelt worden wel degelijk mogelijke alternatieven onderzocht.

3. Aanvullende vragen en antwoorden

Lode Ceyssens herinnert aan zijn jarenlange inspanningen om de slechte ontsluiting van Limburg en vooral Noord-Limburg onder de aandacht te brengen van het Vlaamse beleid. Hij zal dat blijven doen.

Hij blijft erbij dat de Vlaamse Regering veel harder op tafel moet slaan bij de Federale Regering voor de Vlaamse spoorstrategie.

Hij ontkent dat hij het Munsterbos langs het Albertkanaal wil opofferen voor bedrijventerreinen. Alleen vindt hij het jammer dat bij al die besliste verhogingen van de bruggen over het Albertkanaal de voorzitter van nv De Scheepvaart alleen maar verklaart dat hij natuurgebied zal bewaken. Waarom heeft hij niet evenzeer gepleit voor watergebonden bedrijvigheid in het licht van die zware investeringen? Als er niet meer watergebonden bedrijvigheid komt, zullen die verhoogde bruggen goed zijn voor de Antwerpse haven en het Roergebied maar laat Limburg kansen liggen.

Hij noteert dat de minister zijn administratie in bescherming neemt bij kritiek over de onhandige communicatie bij de tijdelijke maatregelen voor de Noord-Zuidverbinding. Hij neemt daar vrede mee. Er is wel een fout gemaakt.

In de discussie over de extra 200 ha natuurcompensatie verklaart Lode Ceysens burgemeester te zijn van de gemeente met het tweede meest bos van heel Vlaanderen. Die 200 ha waren niet wettelijk vereist maar men heeft ze toch toegekend, in een provincie waar meer bos is dan in alle andere Vlaamse provincies.

Lode Ceysens vraagt de minister alle positieve beslissingen voor het ENA in de Vlaamse Regering te steunen.

De files op de E314 zijn inderdaad niet zomaar op te lossen met spitsstroken, maar alle ingrepen die de files kunnen verminderen, zijn belangrijk voor Limburg.

Het lid deelt de mening van minister Weyts niet waar hij zegt niet te kunnen ingaan tegen de gemeente Houthalen-Helchteren wat betreft de rotonde. Een minister moet uiteraard rekening houden met de lokale besturen maar kan er zo nodig tegen ingaan. Als men dat in het verleden niet had gedaan, lag er in Vlaanderen geen enkele autostrade.

Lode Ceysens is er wel blij mee dat voor de Noord-Zuidverbinding zelf alles doorloopt ondanks de procedure bij de Raad van State. Hij vraagt of er intussen al vastleggingen zijn gebeurd van investeringsmiddelen, wetende dat niet alles in 2015 kan worden vastgelegd.

Marino Keulen is tevreden dat de commissie tussentijds het SALK-programma kan evalueren en eventueel nieuwe klemtonen kan leggen.

Het lid stelt in de Limburgse samenleving toch wel enige moedeloosheid vast over het infrastructuurbeleid ten behoeve van de provincie. SALK zou bepaalde projecten moeten versnellen maar dat gebeurt niet al te zeer.

Hij blijft aandringen op een vlugge realisatie van de tijdelijke maatregelen voor de ontsluiting van de Noord-Limburgse gemeenten, zeker ook voor de leefbaarheid in Houthalen en Helchteren zelf.

In het Vlaamse regeerakkoord staan de drie Spartacuslijnen opgesomd. Lijn 1 mag, ondanks de problemen met de Nederlandse partners, absoluut niet worden opgeofferd om de lijnen 2 en 3 eerder te kunnen realiseren. De Nederlanders gaan elke smoes aangrijpen om Spartacus 1 niet te realiseren. Er moet met Spartacus 1 begonnen worden, desnoods voorlopig tot ergens onderweg, maar het akkoord met Nederland moet gehonoreerd worden. Ook Spartacus 1 is een van die beeldbepalende projecten die in de ogen van de Limburgers van SALK een succes gaan maken of niet.

Marino Keulen wordt een beetje korzelig van de vraag van Jos Lantmeeters of alle tracés wel zijn onderzocht voor de zuidoostelijke omleidingsweg van Tongeren en de omleidingsweg van Neerpelt. Men is daar nu al jarenlang aan het onderzoeken; het wordt tijd voor realisatie op basis van de keuzes die zijn gemaakt.

Tot slot herhaalt Marino Keulen dat SALK versnelling betekent en dat het programma is opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord.

Johan Danen heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag naar initiatieven – de software van de mobiliteit – om de doorstroming op de weg te verbeteren.

Hij vraagt ook meer informatie over de FFEU-middelen die worden ingezet voor de onteigeningen voor de Noord-Zuidverbinding.

Ook Groen is voor watergebonden bedrijvigheid en staat ook achter het ENA, maar niet op gelijk welke site, niet overal tussen Antwerpen en Luik, wel op goed gekozen plaatsen. Hij wijst erop dat daar nu ook de Fordterreinen zijn bijgekomen.

Hij stoort zich aan de uitspraak van collega's dat verenigingen die subsidies krijgen van de Vlaamse overheid ondankbaar zijn als ze durven procederen tegen die overheid. Het zou heel vreemd zijn dat een overheid alleen subsidies verstrekt aan verenigingen die haar naar de mond praten. *Marino Keulen* werpt op dat die verenigingen al heel veel geprocedeerd hebben tegen de Noord-Zuidverbinding. Het moet ergens ophouden. Voor de rest beschouwt hij zich als een verdediger van de rechtstaat en daarin hebben natuurverenigingen alle rechten zoals iedereen.

Johan Danen verklaart dat zijn partij niet zal procederen, dat zij niet tegen een doortocht noord-zuid is, maar niet akkoord gaat met het tracé.

Jos Lantmeeters doet een oproep om als Limburgers front te vormen om te remediëren aan de gebrekkige ontsluiting van de provincie. Hij vindt het jammer dat er geen vertegenwoordiger van sp.a aan het debat deelneemt.

Hij beklemtoont de eensgezindheid in Limburg over alle projecten die zijn opgenomen in het SALK-programma, ook wat Spartacus 1 betreft. En hij is tevreden met wat hij heeft gehoord van de minister over de stand van zaken van de infrastructuurprojecten. Wat de spoorinvesteringen betreft kan het wel veel beter en hij geeft zijn steun aan de minister om daartoe aan te dringen bij de Federale Regering.

Minister *Ben Weyts* blijft erbij dat het voor de praktische werking beter is in te gaan op het verzoek van Houthalen-Helchteren om de werken aan de rotonde slechts te starten na de uitspraak in kortgeding.

De FFEU-middelen moeten nog worden vastgesteld. Volgens ramingen op basis van het GRUP is 115 miljoen euro nodig voor onteigeningen, 105 miljoen euro voor de aanleg zelf en 10 miljoen euro voor de groenaanleg. Intussen zijn de onteigeningen van bedrijventerreinen, huizen en onbebouwde percelen gestart. De middelen komen niet alleen uit het FFEU; er zijn ook middelen uit het SALK en overgedragen kredieten van de vorige jaren.

Wat de spoorlijn Hamont-Weert betreft, herhaalt de minister dat hij druk blijft uitoefenen op zijn federale collega en op de top van de NMBS en Infrabel, waarmee hij al verscheidene keren overleg heeft gepleegd.

Voor doorstromingsmaatregelen zoals ITS is 17 miljoen euro bijeengebracht uit diverse budgetten. Een taskforce doorstroming is in het leven geroepen met De Lijn, AWV en het Departement MOW. De nadruk ligt op de doorstroming van het openbaar vervoer.

Lode Ceyssens doet nogmaals de suggestie – waarvan hij weet dat ze buiten het SALK valt – om een van de proeftuinen basisbereikbaarheid in Limburg te organiseren, gezien het onderaanbod van openbaar vervoer en de voorbeeldige MAV-werking. Hij vraagt de minister daarover even na te denken.

Hij preciseert dat hij alleen spitsstroken vraagt komende van Brussel richting Genk, en niet voor de richting Genk-Brussel. Zij hebben alleen zin bij het verlaten van een grote stad. Spitsstroken in de richting van een stad maken de spits weliswaar korter maar breder; het aanschuiven duurt even lang als voordien.

Voor Hamont-Weert hoeft Vlaanderen niet te wachten op de meerjarenplanning. Er moet bij Infrabel op aangedrongen worden het bestaande dossier van de elektrificatie af te werken.

Johan Danen wil weten of het nodige geld voor de Noord-Zuidverbinding, zoals de minister dat heeft opgesomd, beschikbaar is. Minister *Ben Weyts* antwoordt dat er in het FFEU 45 miljoen euro is voor de aanpak van missing links, en uit die pot wordt onder meer voor de Noord-Zuidverbinding Limburg geput. Het is zijn vaste ambitie om voort te werken aan de Noord-Zuidverbinding.

Jos Lantmeeters wijst erop dat de files op de E314 in de richting van Brussel niet tot Brussel reiken en vaak zelfs niet tot Leuven maar beperkt zijn tussen Tielt-Winge en Holsbeek.

Marino Keulen geeft als afsluitende beschouwing nog mee dat de geloofwaardigheid van SALK zal afhangen van de realisatie van de in het SALK opgenomen infrastructuurwerken.

Lies JANS,
voorzitter

Lode CEYSSENS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
Be-MINE	Mijnsite van Beringen
CEF	Connecting Europe Facility
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
ha	hectare
ITS	intelligent transportsysteem
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MER	milieueffectenrapport(age)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
pps	publiek-private samenwerking
SALK	Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport