



Advies

Alternatievenonderzoeksnota voor het complex project Noord – Zuidverbinding Limburg

Brussel, 27 maart 2020

Adviesvraag: AON complex project Noord – Zuidverbinding Limburg

Adviesvrager: De Werkvennootschap

Ontvangst adviesvraag: 2 maart 2020

Adviestermijn: 45 dagen

Goedkeuring Raad: 27 maart 2020

Contactpersoon: Nico Milo – nmilo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
1 Inleiding.....	4
1.1 Situering van de advievraag in het proces complexe projecten	4
1.2 Inhoud van het complex project	5
2 Advies.....	7
2.1 Over het beleidsproces	7
2.2 Specifieke aandachtspunten.....	8

1 Inleiding

De Vlaamse Regering besliste in 2018 om de Noord-Zuidverbinding uit te voeren volgens het decreet complexe projecten. De algemene doelstelling van het project is het bieden van een duurzame, geïntegreerde mobiliteitsoplossing voor de verbinding tussen Hasselt, over Pelt, richting Eindhoven.

Met de startbeslissing van 16 maart 2018 werd een verkenningsfase afgerond. Volgens de methodiek van de complexe projecten begint na de startbeslissing de onderzoeksfase die uiteindelijk moet leiden tot een voorkeursbesluit over het project.

Voorafgaand aan het eigenlijke onderzoek wordt een Alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt. Conform de procedure van de complexe projecten worden de relevante strategische adviesraden over deze nota om advies gevraagd.

De Werkvennootschap staat in voor de realisatie van het project en vroeg op 2 maart de MORA om advies over de over de alternatievenonderzoeksnota¹.

1.1 Situering van de advievraag in het proces complexe projecten

De adviesvraag kadert in de procedure van de complexe projecten, volgens het decreet betreffende complexe projecten van 25 april 2014. Dit decreet maakt een duidelijk gefaseerde, convergerende aanpak voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten mogelijk.

De procedure complexe projecten bestaat uit vier fasen:

Verkenningsfase	Onderzoeksfase	Uitwerkingsfase	Uitvoeringsfase
Bepalen van probleemdefinitie en projectdoelstellingen Het proces in kaart brengen Mondt uit in startbeslissing	Verschillende oplossingen onderzoeken en afwegen Mondt uit in voorkeursbesluit	Voorkeursbesluit concretiseren tot een realiseerbaar project Mondt uit in projectbesluit	Uitvoering van de werken

Momenteel bevindt het project zich in de onderzoeksfase. In deze fase wordt een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt die de te onderzoeken projectalternatieven bevat alsook de effecten die moeten onderzocht worden.

De AON beschrijft het geïntegreerd onderzoek op strategisch niveau en hoe dit zal uitgevoerd worden. Het geïntegreerd onderzoek is er in de eerste plaats op gericht een afweging te kunnen maken tussen de verschillende te bestuderen alternatieven. Dit strategisch karakter geldt voor zowel het ruimtelijke als het milieu-gerelateerde effectenonderzoek (MER), het mobiliteitsonderzoek alsook voor de andere deelonderzoeken zoals, de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), de studie externe veiligheid, de landbouwimpactstudie (LIS), enz.

¹ Advies werd gevraagd tegen 15 april 2020

De nadruk ligt op onderzoek van effecten die in hoge mate onderscheidend zijn tussen de alternatieven. Al deze onderzoeken moeten uitmonden in een voorkeursbesluit. Het is alternatievenonderzoeksnota die nu voor advies aan de MORA wordt voorgelegd.

1.2 Inhoud van het complex project

Het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg zet in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een vervoersverbinding als een gebiedsprogramma voor de regio. Twee cruciale projectonderdelen zijn hierbij sturend: de wegverbinding N74 en Spartacus Lijn 3.

De verkenningsfase heeft geleid tot de selectie van 7 alternatieven en een bijkomend 0+ alternatief² die de basis vormen voor het geïntegreerd onderzoek.

De alternatieven

A1: Trein op Lijn 18 (L18) en N74 via de Grote Baan.

A2: Sneltram en N74 via de Grote Baan. Twee tunnels onder Houthalen en Helchteren halen het doorgaande noord-zuidverkeer uit die kernen. Op de Grote Baan, bovenop de tunnels, rijdt het lokale verkeer van en naar de kernen. Ook het verkeer vanop de oost-westverbindingen rijdt bovenop de tunnels.

A3: Sneltram en N74 via de Grote Baan. De oost-westverbindingen worden hier rechtstreeks op de tunnels aangesloten. Hierdoor ontstaan bovengronds autoluwe zones op de Grote Baan, met uitsluitend lokaal verkeer.

A4: Sneltram op grote baan, N74 via oostelijk tracé bis. De regionale wegverbinding N74 volgt een oostelijk tracé vanaf de op- en afrit Houthalen-Helchteren (E314) tot voorbij het noorden van Helchteren.

A5: Sneltram op grote baan, N74 via oostelijk tracé. De regionale wegverbinding N74 volgt een oostelijk tracé vanaf de op- en afrit Park Midden Limburg (E314) tot voorbij het noorden van Helchteren.

A6: Sneltram op grote baan, N74 via westelijk tracé. De regionale wegverbinding N74 volgt een westelijk tracé langs de oude spoorwegbedding L18 van het noorden van Helchteren tot aan de snelweg E314.

A7: Trein op L18, N74 via westelijk tracé. Op de voormalige spoorwegbedding L18 rijdt een trein. De regionale wegverbinding N74 volgt een westelijk tracé en is gebundeld met de nieuwe spoorlijn van het noorden van Helchteren tot aan de E314.

0+ (quick wins): De openbaar vervoerverbinding tussen Hasselt en Pelt ondergaat een substantiële upgrade. De frequentie van het busaanbod wordt verhoogd en de doorstroming wordt geoptimaliseerd. De fietssnelweg F74 wordt geoptimaliseerd op vlak van doorstroming. Ter hoogte van de Grote Baan wordt een (tijdelijke) brug voorzien. Het bedrijventerrein Centrum-Zuid

² Naast het ontwikkelen van een structurele oplossing (de alternatieven) worden op korte termijn alvast een aantal maatregelen (de winsten) getroffen om de meest urgente problemen aan te pakken. Deze winsten mogen geen hypotheek leggen op de alternatieven, dienen breed gedragen te zijn en sluiten aan bij de geformuleerde ambities. De combinatie van deze winsten vormt de basis voor het nulplusalternatief.

krijgt een verbeterde multimodale ontsluiting. Op de Grote Baan worden een aantal maatregelen genomen om leefbaarheid, veiligheid en doorstroming beter op elkaar af te stemmen.

2 Advies

Het advies gaat in een eerste luik in op de procesmatige aspecten van het complex project. In een tweede luik formuleert de Raad meer specifieke aandachtspunten.

2.1 Over het beleidsproces

Het participatie- en communicatietraject

De MORA vindt het positief dat in de onderzoeksfase van het complex Noord-Zuidverbinding Limburg werk wordt gemaakt van een uitvoerig communicatie- en participatietraject. Deze aanpak leidt tot een grotere transparantie van het project en faciliteert het maatschappelijk draagvlak.

De Raad waardeert in dit kader de constructieve dialoog en de informatie-uitwisseling met de projectbeheerder.

Voor de complexe projecten ECA, Nautische toegankelijkheid haven Zeebrugge en het Kanaal Bossuit-Kortrijk werd in de onderzoeksfase een actorenoverleg opgestart, met periodieke terugkoppelingen over de stand van zaken van de onderzoeken en de mogelijkheid tot vraagstelling. Naar analogie met deze complexe projecten hoopt de MORA dat ook voor het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg een periodiek stakeholdersoverleg wordt georganiseerd waarop de MORA-leden worden uitgenodigd.

De alternatieven

In deze fase van het project worden 7 alternatieven onderzocht (+ een bijkomend alternatief met zogenaamde quick wins). De MORA vindt het positief dat al deze alternatieven gelijkwaardig worden onderzocht.

De MORA stelt vast dat het project wordt opgevat vanuit een multimodale benadering, waarbij het project o.m. ook inzet op het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer en de uitbouw van (snelle) fietsverbindingen. Dat het realiseren van een duurzame 'modal shift' integraal deel uitmaakt van het onderzoek is een goede zaak. Tegelijk is het positief dat de projectfocus op multimodaliteit en duurzame modal shift de bereikbaarheid via de weg en de wegecapaciteit niet in het gedrang brengt.

Dat ook alternatieven worden meegenomen die de focus leggen op de ontlasting en de verbetering van de leefbaarheid van de dorpskeren (o.m. via ondertunnelingen) is eveneens positief.

De MORA vraagt dat bij het onderzoek van de alternatieven de impact op doorstroming, verkeersveiligheid, milieu, verkeersleefbaarheid, enz. op een gelijkwaardige manier wordt meegenomen.

Betrokkenheid in de verkenningsfase

De verkenningsfase waarin de probleemdefinitie, de ambities en de projectdoelstellingen worden bepaald alsook het proces in kaart wordt gebracht, is achter de rug. De probleemdefinitie en en doelstelling zijn vastgeklikt.

De MORA is van oordeel dat door het betrekken van de strategische adviesraad in de verkenningsfase van het project, de noodzaak en het nut van het project reeds van bij de aanvang kan worden afgetoetst aan de terreinkennis van het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld. Dit kan ertoe leiden dat sneller maatschappelijk draagvlak wordt gevonden voor het project en dat de middenveldorganisaties sneller vertrouwd zijn met de projectambities en -doelstellingen.

Naar analogie met de eerdere MORA-adviezen over complexe projecten vraagt de MORA om voor toekomstige complexe projecten, reeds in de verkenningsfase van een project de strategische adviesraad te raadplegen/informereren in het kader van de voorbereiding van de startnota.

Dit kan een niet-geïstitutionaliseerd klankbordmoment zijn, waardoor het totale procesverloop niet wordt vertraagd.

Transparantie op het vlak van financiering

De Raad stelt vast dat voor het complex project nog geen indicaties van budgettaire impact worden meegegeven.

Nochtans suggereert de Routeplanner die in het kader van het decreet complexe projecten is opgesteld en die als leidraad wordt beschouwd bij de procesaanpak van complexe projecten, dat in de verkenningsfase de noodzakelijke capaciteit (financieel, materieel, personeel) voor het project voldoende en in de mate van het mogelijke wordt ingeschat.

De AON voorziet wel een eerste kostprijsraming op hoofdlijnen om de alternatieven met elkaar te vergelijken en de grote verschillen in beeld te brengen en stelt dat het aangewezen is om in dit stadium een eerste zicht te krijgen op de te verwachten investerings- en/of levensduurkosten en tevens de financiële consequenties van de projectrisico's in beeld te brengen.

Het is uiteraard niet mogelijk om in deze fase van het proces reeds een gedetailleerd zicht te hebben op de kostprijs van het project en de varianten. De Raad vindt dat in de verkenningsfase maar zeker ook in de onderzoeksfase een inschatting van de budgettaire weerslag van het project nodig is. Dit moet een essentieel aspect zijn van de MKBA. Zicht op financiering en timing kan bijdragen tot de onderbouwing van het maatschappelijk draagvlak.

2.2 Specifieke aandachtspunten

Afstemmen op toekomstige wegcategorisering

In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019 – 2024 geeft de minister aan dat een nieuwe robuuste en samenhangende wegcategorisering zal worden uitgewerkt.

In het ontwerp van verzameldecreet van 6 maart 2020 wordt deze nieuwe wegcategorisering verder vorm gegeven. De bestaande wegcategorisering die voorheen was opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt vervangen. Het verzameldecreet bevat het decretale kader voor de nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk.

Hierbij zou het wegennet worden ingedeeld in drie lagen:

1. Het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen

2. Het dragende netwerk: regionale wegen en interlokale wegen. Regionale wegen zorgen voor de ontsluiting van de regio, haar belangrijke functies en te ontwikkelen regionale logistieke knooppunten
3. Het lokale netwerk: de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

Hoewel de voorgestelde wegategorisering nog in voorbereiding is, vraagt de MORA dat bij de verdere uitwerking en realisatie van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg rekening gehouden wordt met de nieuwe wegategorisering en de selectiecriteria die nog moeten worden vastgelegd.

Voorafname op voorkeursalternatief vermijden

Naast de wegverbinding N74 is de Spartacus Lijn 3, een nieuwe OV-verbinding tussen Hasselt en Noord-Limburg, een cruciaal projectonderdeel. Uit de selectie van alternatieven blijkt dat hiervoor geopteerd wordt voor de heropening van de spoorverbinding L18 of de realisatie van een sneltramverbinding.

De Raad stelt vast dat Infrabel en de Vlaamse Regering vandaag werken aan een studie voor de heropening van spoorverbinding L18, met als doel de realisatie van Lijn 3 van het Spartacusplan. De spoorverbinding L18 is ook opgenomen in het programma van de 11 Vlaamse spoorprioriteiten. Infrabel treedt op als initiatiefnemer en opdrachtgever van de studie voor Spartacus Lijn 3.

De Raad wijst erop dat moet gezorgd worden voor een zo groot mogelijke integratie en afstemming van deze studieopdracht met het proces van het complex project en dat de studie geen voorafname mag zijn op de keuze van het voorkeursalternatief.