



Uit het onderzoek blijkt dat het scenario met tunnels onder de Grote Baan en de oostelijke omleidingsweg de beste oplossingen zijn. FOTO RR

In februari van dit jaar legde de Werkvennootschap - de Vlaamse organisatie die samen met het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid het project coördineert - zeven alternatieven op tafel voor de Noord-Zuidverbinding. Die zeven zijn na verder onderzoek afgeslankt tot drie. De westelijke tracés vallen om verschillende redenen af. Ten eerste snijden ze door Europees beschermde natuur, bovendien zijn de eerdere pogingen om daar een omleidingsweg aan te leggen, afgeschoten door de Raad van State. Een bijkomend - en voor sommigen misschien verrassend argument - is dat dit ook geen goede mobiliteitsoplossing is. Bewoners uit Houthalen-Helchteren die de omleidingsweg zouden willen gebruiken, moeten dan eerst ofwel naar het noorden of naar het zuiden rijden om die weg te nemen. Terwijl 50 procent van het verkeer op de Grote Baan lokaal is. Extra argument tegen de westelijke omleidingsweg is dat dit de duurste variant is. Het verschil tussen het duurste en het goedkoopste scenario loopt zelfs op tot 250 miljoen euro. Dat heeft te maken met zowel de verwervingskosten voor de grond als het soort kunstwerken en tunnels dat nodig is. Het oostelijke tracé is het minst dure.

Uit het onderzoek van de Werkvennootschap blijkt dat het scenario met tunnels onder de Grote Baan en de oostelijke omleidingsweg de beste oplossingen zijn voor de verkeersafwikkeling. Maar opgelet: ook als die Noord-Zuidverbinding er ligt, zal dit geen snelweg zijn. In alle scenario's gaat het om twee keer één rijvak, waar je dus maximaal 70 km per uur zal kunnen rijden.

Lydia Peeters gaat ervan uit dat deze legislatuur nog de eerste schop in de grond gaat. "In de lente van 2021 nemen we het voorkeursbesluit", legt ze uit. Op dat moment wordt dus het definitieve traject gekozen. "In 2024 moet de omgevingsvergunning er zijn, zodat we dat jaar met de voorbereidende werken kunnen starten."

"Ik mag geen voorkeur hebben", zegt Zuhail Demir. "Maar ik wil als natuurminister dat de impact op de natuur zo min mogelijk is. Ik ben blij dat door het schrappen van de westelijke omleidings-

weg en het treintracé veel waardevolle natuur gespaard is."

### Tunnels onder Grote Baan met oost-west opritten

Voor het doortochtsscenario zijn er twee varianten: eentje met tunnels waarop het oost-westverkeer kan aantakken en een zonder. Dat eerste lijkt de voorkeur te krijgen, want je zal via verschillende aansluitingen in die tunnels geraken. Dat kan via de Kazernelaan, via de Herebaan Oost en West of via de Koolmijnlaan. Alleen ter hoogte van de Dorpsstraat kan je de tunnel dus niet in. Daar krijgt de gemeente ruimte om haar plannen voor onder meer de site van het oude gemeentehuis verder te ontwikkelen. Die aansluitingen hebben wel ruimte nodig, waardoor er in dit scenario dus meer onteigeningen moeten gebeuren.

### Tunnels onder de Grote Baan zonder oost-west opritten

In een andere variant is er geen rechtstreekse aantakking van het oostelijk of westelijk verkeer. Als je de tunnel in wil, moet je dan eerst links of rechts afslaan en een stukje bovengronds rijden. De verkeersafwikkeling loopt niet zo vlot, vandaar dat deze variant het wellicht niet zal halen.

### Oostelijke omleidingsweg

De oostelijke omleidingsweg is pas opgedoken bij de start van dit complex project. Nu het verder uitgezocht is, lijkt dit ook een valabel alternatief. Toch het tracé dat nu op tafel ligt, want de omleidingsweg onder bijvoorbeeld Kelchterhoef is verdwenen. In dit alternatief komt er ook een tunnel vlak na de opritten voor de E314 tot aan Europark. De tunnel loopt dus onder de Hofstraat en onder Ten Hout door richting Europark. Verderop kruist de weg de Kazernelaan en loopt die over het militair domein naar het noorden. Ook dit traject snijdt natuur aan, maar het gaat deze keer niet om door Europa beschermde natuur. Dit is trouwens ook het goedkoopste traject.

# Geen trein maar tram tussen Hasselt en Pelt

## NOORD-ZUIDVERBINDING

### HOUTHALLEN-HELCHTEREN

Guy Thuwis en Liliana Casagrande

**Terwijl er voor de wegverbinding van de Noord-Zuid nog drie alternatieven zijn, is voor het openbaar vervoer de knoop al doorgemaakt: het wordt een tram die in Houthalen-Helchteren over de Grote Baan spoort.**

Spartacuslijn 3, die loopt van Hasselt naar het noorden van Limburg, wordt een tramlijn. Net als lijn 1 (Hasselt-Maastricht) en lijn 2 (Hasselt-Maastricht). Reactivering van de spoorlijn Hasselt-Neerpelt (Lijn 18) blijkt niet evident omdat het spoor door Europees beschermde natuurgebieden loopt. Bovendien heeft de tram in Houthalen-Helchteren drie keer meer reizigerspotentieel dan de trein. Daarom hebben de onderzoekers van de Noord-Zuidverbinding nu al de knoop doorgemaakt en met steun van politiek Limburg alles gezet op een tramverbinding.

De Werkvennootschap heeft als opdracht van de Noord-Zuidverbinding één duurzaam verhaal te maken waarbij het wegverkeer en openbaar vervoer op elkaar afgestemd moeten zijn. Daarom is beslist ook Spartacuslijn 3 Hasselt-Neerpelt in de procedure van het complex project op te nemen. Zeven jaar geleden bleek uit onderzoek dat de lijn naar het noorden best met een trein kon omdat die een paar minuten sneller is, klokvaster en ook goederenvervoer mogelijk maakt. Nu komen de onderzoekers van De Werkvennootschap samen met Infrabel/NMBS tot een heel ander be-

sluit. De spoorzate, waarop het toeristisch fietspad loopt, doorlieft in Houthalen-Helchteren Europees beschermde natuurgebieden. Dat maakt het zeer moeilijk om een trein te laten sporen. Het alternatief, een tram of hoogwaardige bus over de Grote Baan, heeft geen gevolgen voor de natuur.

### Verkeersmodel

Bovendien blijkt uit het nieuwe mobiliteitsonderzoek dat de tram in de zone Houthalen-Helchteren bijna drie keer meer reizigers zou vervoeren dan de trein. Voor de snelste trein (IC-trein) worden op dagbasis 3.676 reizigers verwacht, voor de tram zouden er dat liefst 10.739 zijn. Zowel voor een IC- als een stoptrein zou er telkens een uitgebreid busaanbod moeten blijven bestaan op de Grote Baan. Er loopt nog een kosten-batenonderzoek over de tram- en treinoptie, maar de keuze voor de tram is al gemaakt. Dat er nu heel andere reizigersaantallen uit de bus komen dan bij eerder onderzoek, heeft volgens De Werkvennootschap te maken met het gebruik van het nieuwe Vlaamse verkeersmodel en de uitgebreide meetcampagne die vorig jaar is gebeurd op de Noord-Zuid.

### Corda

Er moet nu nog worden uitgeklaard waar de tramhaltes komen en hoe de tram ten noorden en zuiden van Houthalen-Helchteren gaat lopen. In het noorden wil men het tracé van de nieuwe Noord-Zuidverbinding (N74) richting Pelt volgen. Richting Hasselt wil men eveneens de N74 volgen, alleszins tot aan de Corda Campus. Vanaf Corda zijn er nog twee opties richting Hasselt: via de Kempische Steenweg waar het meeste potentieel aan reizigers bestaat of aan de treinhalte Kiewit afbuigen naar het spoor Hasselt-Genk. Beide tracés worden nog onderzocht.



De tram Hasselt-Pelt zal in Houthalen-Helchteren over de Grote Baan rijden. FOTO LUC DAELMANS