

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - vaststelling van het ontwerp voorkeursbesluit van de Vlaamse Regering voor het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg”

Samenvatting

De Vlaamse regering stelt het ontwerp voorkeursbesluit van het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” vast en gaat over tot een openbaar onderzoek met betrekking tot het ontwerp voorkeursbesluit en de bijhorende documenten.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats.

In uitvoering van het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 wordt ingezet op de uitvoering van een verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit door de voortgezette uitvoering van grote projecten waarvoor een ruimtelijk planningsproces of procedure complexe projecten loopt: onder meer het project voor de Noord-Zuidverbinding Limburg. Ook de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Noord-Limburg en Hasselt (Spartacus Lijn 3) staat vermeld in het Vlaams regeerakkoord, via de 11 Vlaamse spoorprioriteiten, als één van de belangrijke investeringsprojecten voor de regeerperiode 2019-2024.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Vlaamse regering nam de startbeslissing van dit complex project op 16 maart 2018. De startbeslissing omschrijft de doelstellingen van het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" als volgt: *"Dit project heeft als algemene doelstelling te komen tot een duurzame, geïntegreerde mobiliteitsoplossing ten voordele van de gehele regio en het betrokken gebied in het bijzonder. De scope van deze opgave is evenwel breder dan louter het verkeerskundige. Naast het oplossen van de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek gaat het ook om de leefkwaliteit (mens), de natuur, het landschap, de landbouw en de economie. Bij de oplossing zal maximaal rekening worden gehouden met de diverse en verschillende belangen/ambities van alle actoren. Het doel is om gezamenlijk een ruimtelijke impuls te geven aan het betrokken gebied in de vorm van een gedegen en gedragen pakket aan maatregelen, d.i. de zogenaamde gebiedsopgave."*

Het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" (NZL) zet dus in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een vervoersverbinding als een gebiedsprogramma voor de regio. Twee cruciale projectonderdelen zijn hierbij sturend: Spartacus Lijn 3 en de wegverbinding N74.

De **startbeslissing van 16 maart 2018**, met aanduiding van de gouverneur van Limburg als procesbegeleider, betekende de start van een onderzoeksfase met als doelstelling om een voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. De voorbije periode vond een breed onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van de verschillende alternatieven. Voor de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota werden de projectdoelstellingen eerst verder verfijnd in overleg met de belanghebbenden in de **ambitienota**, die een gezamenlijke missie en negen ambities omschreef. De ambitienota vormt het toetsingskader voor het verdere onderzoek.

In maart 2020 werden in de **alternatievenonderzoeksnota (AON)** de te onderzoeken alternatieven omschreven. De AON is telkens geactualiseerd naar aanleiding van de inspraakreacties uit de adviesronde en de publieke raadpleging. Dit gebeurde in totaal twee keer: in juli 2020 en in maart 2021. De **geactualiseerde AON van maart 2021** werd opgemaakt naar aanleiding van inspraakreacties uit de adviesronde en de publieke raadpleging op de tussennota, die de verfijning en vertrechtering van de alternatieven omschreef en motiveerde. De geactualiseerde AON van maart 2021 omschreef de redelijke alternatieven die het voorwerp uitmaken van het geïntegreerd effectenonderzoek dat moet leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.

Op die manier wordt net zoals tijdens de verkenningsfase invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Binnen de onderzoeksfase van dit complex project werden o.a. **volgende onderzoeken** uitgevoerd:

- herkomst-bestemmingsonderzoek en meetcampagne (mobiliteit)
- een strategische milieubeoordeling (s-MER) (inclusief passende beoordeling en verscherpte natuurtoets en landbouwimpactstudie)
- een strategische maatschappelijke kosten-baten analyse (s-MKBA)
- technisch onderzoek
- mobiliteitsonderzoek
- ruimtelijk/ontwerpend onderzoek
- studie levendige bedrijventerreinen
- ecologisch onderzoek
- ...

De samenvatting van deze onderzoeken en de geïntegreerde afweging is opgenomen in de ontwerp **synthesenota**. De verschillende ontwerp documenten/rapporten zijn:

- Geïntegreerde afweging
- sMER
- sMKBA
- Ontwerpend Onderzoek

- Technisch Onderzoek
- Tunnelveiligheid incl. VVEB
- Mobiliteitsonderzoek
- Levendige Bedrijventerreinen
- Ecologische verbindingen waaronder de Europese ecologische corridor
- Compensatienota
- Kaartenbundel
- Verslaggeving draagvlak

De **ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoek** alsook de synthese van deze onderzoeken (opgenomen in de ontwerp **synthesenota**) waren op 8 oktober 2021 publiek raadpleegbaar via de projectwebsite www.noordzuidlimburg.be.

Samen met het geïntegreerd onderzoek werd **uitgebreid overleg** gevoerd (meer concrete informatie is eveneens opgenomen in de procesnota, zie bijlage).

Vanuit specifieke sessies met belanghebbenden en experts is voor de alternatieven in beeld gebracht of er draagvlak is. Een brede dialoog over de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de **geïntegreerde afweging** is georganiseerd in verschillende groepen:

- de werksessiegroep (professionele stakeholders en actiegroepen) als brede vertegenwoordiging van verschillende belangen
- en de expertengroep (onafhankelijke experts onder leiding van Vlaams Bouwmeester) als externe reflectie- en kwaliteitskamer met een meer globaal maatschappelijke blik van buitenaf,
- en de taskforce van de gemeente Houthalen-Helchteren (lokaal bestuur) als vertegenwoordiging van de lokale belangen.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en verschillende besprekingen werd er door het projectteam een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd door het projectteam een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Dit **voorontwerp voorkeursbesluit** werd door de **Vlaamse regering op 8 oktober 2021 via een mededeling** kenbaar gemaakt.

Het voorontwerp van voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota werden van 8 oktober 2021 t.e.m. 9 november 2021 voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Ter afronding van deze adviesvraag werd op 16 november 2021 een **adviesvergadering** georganiseerd waarop de verschillende adviezen besproken werden. Rekening houdend met de verschillende adviezen en de besprekingen op de adviesvergadering is voorliggend ontwerp van voorkeursbesluit vormgegeven. De **antwoordennota**, gevoegd als bijlage bij het ontwerp voorkeursbesluit, geeft aan op welke wijze rekening is gehouden met de adviezen.

In de mededeling aan de Vlaamse Regering van 8 oktober 2021 werd er ook expliciet verwezen naar de **vervoersproblematiek naar Pelt en Lommel**. Er werden bijkomende vragen tot onderzoek naar de exploitatie van de trambus geformuleerd. De antwoordennota geeft ook aan op welke wijze tegemoetgekomen is aan die vragen. Zowel Lommel als Pelt ondersteunen de keuze voor de trambus met vrije bedding en bevestigen Knoop Noord-Limburg als eindpunt voor de vrije bedding. Een rechtstreekse snelle verbinding (i.e. zonder overstap) tussen Lommel en Hasselt zal op vlak van exploitatie verder onderzocht en meegenomen worden vanuit de vervoerregio Limburg (team MOW), in nauw overleg met de betrokken lokale besturen.

Nu wordt het **ontwerp van voorkeursbesluit** ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse regering. Het ontwerp van voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. De motivatie voor de keuze wordt beschreven in hoofdstuk 4 van het ontwerp voorkeursbesluit. Aan het definitief vastgesteld voorkeursbesluit kunnen dan ook een aantal rechtsgevolgen verbonden worden. De rechtsgevolgen van dit voorkeursbesluit zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van het ontwerp van voorkeursbesluit.

Naast een aantal rechtsgevolgen omvat het ontwerp voorkeursbesluit **ook een aantal vervolgstappen** voor de uitwerkingsfase waaronder een aankoopbeleid gericht op minnelijke verwervingen en een begeleidingstraject.

Het **advies van de Inspectie van Financiën** van 28 november 2021 met kenmerk "JVE_21/2731", dat hieronder deels wordt hernomen:

Besluit: we kunnen het voorstel gunstig adviseren. Begrotingsakkoord is vereist.

De vragen tot verduidelijking van de Inspectie van Financiën zijn meegenomen in deze nota. Ze hebben geleid tot preciseringen in onderstaande tekst voornamelijk op vlak van inhoud en fasering van studiekosten, budget trajectbegeleider en duiding van de geraamde projectkost van het complex project NZL.

Het **begrotingsakkoord** werd aangevraagd op 29 november 2021 en werd verleend op 13 december 2021 met als kenmerk "JW/2021002731". De opmerkingen in het begrotingsakkoord worden meegenomen.

Het voorkeursbesluit vervalt van rechtswege als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld. Bijkomend is het zo dat de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit kan opheffen, toch zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is. De vervaltermijn van 6 jaar wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

In het ontwerp van voorkeursbesluit wordt een uitgebreide beschrijving gegeven van het gekozen voorkeursalternatief en wordt uitgebreid ingegaan op de motivatie van die keuze (zie hoofdstuk 4 van ontwerp voorkeursbesluit).

Op basis van de verschillende onderzoeken, de resultaten van het gevoerde overleg en de ontvangen adviezen wordt in het ontwerp voorkeursbesluit een voorkeursalternatief beschreven aan de hand van twee sturende bouwstenen: Spartacus Lijn 3 en de wegverbinding N74. Ze worden beschouwd als de sturende bouwstenen die samen het alternatief definiëren tegelijk mee richting aan het ruimer Gebiedsprogramma NZL.

De geactualiseerde AON van maart 2021 omschreef de redelijke alternatieven die het voorwerp uitmaken van het geïntegreerd effectenonderzoek dat moet leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.

Voor de **Spartacus Lijn 3 (bouwsteen 1)** tussen Hasselt en knoop Noord-Limburg zijn de volgende drie hoogwaardige openbaarvervoersystemen of -alternatieven (HOV) weerhouden en maken dus voorwerp uit van het geïntegreerd effectenonderzoek:

1. Sneltram
2. HOV-bus op volledige traject (type trambus)

3. Combinatie van snelle bus (type lange afstandsbus) die de regionale verbinding verzorgt (Regiobus) en een bus die de voorstedelijke bediening tussen Hasselt en Helchteren (type trambus) verzorgt

Voor de **wegverbinding N74 (bouwsteen 2)** zijn de volgende vijf redelijke alternatieven weerhouden en maken dus voorwerp uit van geïntegreerd effectenonderzoek:

1. A2: doortocht alternatief met twee boortunnels
2. A3: doortocht alternatief met twee gegraven tunnels
3. A4: oostelijk omleidingsalternatief
4. Ax: combinatie alternatief, doortocht alternatief met twee gegraven tunnels – met uitwisseling lokaal verkeer tussen Houthalen en Helchteren via N74
5. Ay: combinatie alternatief, doortocht alternatief met twee gegraven tunnels – zonder uitwisseling lokaal verkeer tussen Houthalen en Helchteren via N74

Voor een meer gedetailleerde omschrijving van de alternatieven wordt doorverwezen naar de ontwerp synthesesnota.

Omschrijving gekozen alternatief

Vanuit specifieke sessies met belanghebbenden en experts is voor de alternatieven in beeld gebracht of er draagvlak is. Een brede dialoog hierover is georganiseerd.

Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg wordt gekozen voor het HOV-systeem Trambus (bouwsteen 1) en het combinatiealternatief Ay (bouwsteen 2), zoals beschreven in het ontwerp voorkeursbesluit en de synthesesnota.

Flankerend beleid

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek op strategisch niveau en het participatief traject wordt het voorkeursalternatief verder verfijnd en uitgewerkt met milderende en flankerende maatregelen (zie hoofdstuk 5 van ontwerp voorkeursbesluit). Ook een aantal aandachtspunten en (monitorings)maatregelen zijn bepaald waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerkingsfase.

Naast de twee sturende bouwstenen zijn er nog volgende bouwstenen die te beschouwen zijn als kernelementen van het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg”.

- Mobiliteitsmaatregelen in het (ruimer) netwerk: optimale routing naar N74 in Peer, slimme knip N715 t.h.v. de Zwarte Beek, afstemming en aanleveren van input voor wijkmobiliteitsplannen voor Houthalen en Helchteren, ...
- Visievorming en uitvoering (delen) van: Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan Oost-West, Grote Baan (Houthalen-Helchteren), Kempische Steenweg, ...
- Gebiedsontwikkeling (eventueel gekoppeld aan herbestemmingen): rond HOV-haltes (in zone A, B en C), uitbouw dragende fietsstructuur in zone B, Grote Baan (gekoppeld aan kansen voor HOV-haltes en wonen), herbestemmen bedrijventoneel Helchteren-Noord...
- Ecologische passages: in de Mangelbeekvallei (Grote Baan, Europark), Broekbeekvallei (t.h.v. N74), Laambeekvallei (Knoop Zuid), ecoduct over de N74, ...
- ...

Daarnaast zal er afstemming gebeuren met (lopende) projecten: Spartacuslijnen 1 en 2, Hoppinpunten, rioleringswerken, ...

De keuze voor het voorkeursalternatief betekent ook dat - als onderdeel van de herbestemming(en) in het projectbesluit - de bestaande reservatiestrook zoals aangeduid in het Gewestplan opgeheven

kan worden zowel in zone A als B. In zone B zal dit - op basis van verder onderzoek - mee inhoud geven aan de keuze van (her)bestemming van deze zone ter hoogte van Centrum-Zuid.

Uit het geïntegreerde onderzoek en input uit overlegmomenten zijn een aantal projecten, processen en initiatieven in de regio naar voren gekomen die sterk samenhangen met het complex project NZL (onderdelen van het zogenaamde ruimer Gebiedsprogramma NZL) waarvan het belangrijk is dat deze projecten voortgang vinden. Het gaat hierbij om projecten die onafhankelijk en parallel aan de verdere uitwerking van het complex project NZL kunnen gerealiseerd worden. Inhoudelijke en procesmatige afstemming is hierbij wenselijk en gebeurt via een overkoepelend overleg. Als parallel proces wordt op Vlaams niveau, in uitvoering van de startbeslissing van 16 maart 2018, verder werk gemaakt van de Europese Ecologische Corridor binnen de gebiedswerking door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving.

Een goede afstemming en overleg tussen natuur en landbouw vormt een belangrijke randvoorwaarde voor wat betreft de verschillende acties met betrekking tot het thema 'open ruimte

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De onderzoeksfase wordt afgesloten met een definitieve keuze met betrekking tot het voorkeursalternatief. In de uitwerkingsfase wordt verder in detail onderzocht hoe de realisatie zal gefinancierd worden.

De kosten voor de externe studies en onderzoeken in de uitwerkingsfase worden momenteel opgevangen binnen de beschikbare middelen van het beleidsdomein MOW. Op vraag van de Inspecteur van Financiën wordt de inhoud en fasering van de studiekosten verder verduidelijkt. In totaal is 13,3 miljoen euro voorzien vast te leggen voor studieopdracht missing link N74 (bouwsteen 2). Op het GIP2021 is o.a. hiervoor reeds 5,1 miljoen euro voorzien vast te leggen door De Werkvennootschap (GIP nr. GIP001595/01). Bij opmaak van het ontwerp MJP 2022-2026 wordt door De Werkvennootschap binnen de huidige begrotingsmiddelen de overige studiekost van 8,2 miljoen euro voorzien voor de missing link N74 (bouwsteen 2). Dit betekent een jaarlijks studiebudget voor de missing link N74 van ca. 2,2 miljoen euro (13,3 miljoen/6 jaar). Voor de studie naar de HOV-verbinding Spartacus Lijn 3 (bouwsteen 1) moet in het ontwerp MJP 2022-2026 nog een bijkomend budget van 6 miljoen euro voor studiekost voorzien worden. De inschatting van studiekost is gebaseerd op een vergelijkbaar studietraject in kader van Spartacus Lijn 2 (GIP003292/01). Dit betekent een jaarlijks studiebudget voor de HOV-verbinding (bouwsteen 1) van ca. 1,2 miljoen euro (6 miljoen/5 jaar). De studie naar beide sturende bouwstenen van het complex project NZL wordt geïntegreerd voorzien door De Werkvennootschap binnen de lopende studieopdracht, gegund aan Studio NZL (THV Tractebel-Arcadis).

De budgetvraag die gepaard gaat met het op te starten aankoopbeleid wordt momenteel geraamd op 137 miljoen euro voor vrijwillige verwervingen. Die budgetvraag moet stelselmatig voorzien worden vanaf het definitieve voorkeursbesluit, tijdens de uitwerkings- en uitvoeringsfase (voor de start der werken): dit is volgens de huidige planning in de periode 2022-2026. Bij opmaak van de ontwerp MJP 2022-2026 wordt momenteel door De Werkvennootschap binnen de huidige begrotingsmiddelen dit budget voorzien in de periode 2023-2026.

Voor handelaars/bedrijven zal een apart begeleidingstraject worden uitgewerkt en opgestart. Een trajectbegeleider zal de handelaars/bedrijven begeleiden in het zoeken naar een nieuwe locatie. Het

aanstellen van die trajectbegeleider zal vanuit De Werkvennootschap gebeuren via een specifieke opdracht. De Werkvennootschap gaat uit van een traject dat ca. 2 jaar (periode tussen voorkeursbesluit en projectbesluit) zal lopen voor een ingeschat bedrag van 150.000 euro voor een expert of senior profiel. Hiervoor zal een specifieke opdracht via onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking (OPZB) uitgeschreven worden.

In antwoord op de vraag van de Inspecteur van Financiën naar de geraamde kostprijs van de uitvoering van het volledige complex project wordt verwezen naar p. 60 van het ontwerp voorkeursbesluit (paragraaf 7.3): “De totale kostprijs van het voorkeursalternatief werd geraamd via SSK-methodiek op 835 miljoen euro (exclusief BTW). De kostenraming voor de regionale wegverbinding (N74) bedraagt 760 miljoen euro (exclusief BTW). De kostprijs van het HOV bedraagt 75 miljoen euro (exclusief BTW). In de uitwerkingsfase worden de investeringskost, de subsidiemogelijkheden en de financieringsmogelijkheden verder onderzocht, bepaald en uitgewerkt naarmate het ontwerp verder uitgewerkt wordt.”

Er werd op 28 november 2021 een gunstig advies gegeven door Inspectie van Financiën met als kenmerk “JVE_21/2731”.

Het gemotiveerd begrotingsakkoord werd aangevraagd op 31 november 2021 en werd verleend op 13 december 2021 met als kenmerk “JW/2021002731”.

B. ESR-TOETS

De ESR-impact van dit dossier situeert zich in de periode 2021-2026. Gezien het over studies en onteigeningen gaat, zal de ESR-aanrekening voornamelijk geschieden in het jaar van vastlegging.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van het ontwerp voorkeursbesluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De goedkeuring van het ontwerp voorkeursbesluit heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

De lokale en provinciale besturen zijn nauw betrokken. Zij maken deel uit van de ambtelijke stuurgroep en nemen deel aan diverse werksessies binnen het complex project (zie procesnota voor uitgebreidere informatie). Vanuit hun rol binnen de werk- en stuurgroepen in de projectstructuur zetten de lokale en provinciale besturen de huidige opvolging en ondersteuning van het project verder. Waar dit in de uitwerkingsfase een meer intensieve of structurele samenwerking vergt zullen samenwerkingsovereenkomsten worden opgemaakt.

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesesnota, de ontwerp onderzoeksrapporten waarop de synthesesnota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van S-MER en de richtlijnen van het

team MER zullen conform artikel 15 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Voor de verdere timing van het proces wordt verwezen naar de procesnota. In de procesnota wordt de timing geactualiseerd naarmate het proces vordert.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg"
- 2° de betrokken ministers te gelasten het voormelde ontwerp van voorkeursbesluit van de Vlaamse Regering in openbaar onderzoek te leggen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

1. ontwerp van voorkeursbesluit met 4 bijlagen
2. synthesenota geïntegreerd onderzoek met in bijlage de verschillende rapporten
3. procesnota
4. verslag van de adviesvergadering
5. advies IF dd. 28 november 2021
6. begrotingsakkoord dd. 13 december 2021