

VITO-studie: provincie krijgt slechte ontwikkelingskansen in Vlaams ruimtebeleidsplan

“Limburg wordt de dupe”

Politiek en economisch Limburg vrezen dat onze groene provincie de dupe wordt van het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de daarin geplande betonstop. FOTO PIW

BRUSSEL - Het groot paasakkoord waar de Vlaamse regering van droomde, komt er vandaag wellicht niet. De drie coalitiepartners hebben het Energiepact (Open Vld), het BRV of Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (CD&V) en het statiegeld (N-VA) aan elkaar gekoppeld. In alle drie dossiers lijkt het water vooralsnog te diep. Ondertussen blijven politiek en economisch Limburg vrezen dat deze groene provincie de dupe wordt van het nieuwe BRV. “De nieuwe studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek VITO bevestigt dit”, zegt gedeputeerde Inge Moors (CD&V).

Yves LAMBRIK

Energieminister Bart Tommelein (Open Vld) wil dat de Vlaamse regering het licht op groen zet voor het interfederaal Energiepact. Door tegenstrijdige verklaringen van de regeringspartijen over de kernuitstap in 2025 gebeurde dat nog altijd niet. Met name N-VA wil een aantal kerncentrales langer openhouden. Die partij wil ook niet weten niet weten van de invoering van statiegeld op petflessen en blikjes. Ondertussen is de nieuwe studie hierover klaar. Die zou volgens insiders “te explosief” zijn om nu al op de regeringstafel te brengen.

Ruimteplan Vlaanderen

Met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) wil de Vlaamse regering een situatie die al decennialang scheef is getrokken, in één generatie corrigeren. Minister van Omgeving Joke Schauvliege (CD&V) beoogt een betonstop tegen 2040.

Twee weken geleden trok Voka Limburg in deze krant al aan de alarmbel. “Het plan focust op de Vlaamse Ruit, dat meer middelen en ontwikkelingskansen krijgt.

Het kan niet dat Limburg het label van “hinterland” krijgt, met minder ontwikkelingsmogelijkheden maar met groen en open ruimte voor bezoekers uit het centrum”, zei Johann Leten toen.

Het probleem zijn de twee grote criteria waar BRV van uit gaat: de openbare vervoersknooppunten en het aantal voorzieningen (scholen, zorginstellingen, winkels, enz.). Als spoor- en tramwoestijn en bij gebrek aan grootsteden wordt Limburg op beide criteria gestraft.

Nieuwe VITO-studie

In opdracht van het provinciebestuur heeft het VITO een bijsturing gedaan van het ontwerp-BRV. “Daarbij werden het Spartacusplan met haar drie sneltramlijnen, de suboptimale bus- en treinverbindingen (de 150 B-haltes met een halffrequentie) en de grensoverschrijdende openbaar vervoersfaciliteiten mee in rekening gebracht”, zegt gedeputeerde van Ruimtelijke Ordening Inge Moors (CD&V).

Dit bijgestuurde model geeft Limburg al iets meer ontwikkelings-

kansen: waar in het huidige ontwerp-BRV 15 procent van de Limburgers in een gebied met goede openbare ontsluiting en goede voorzieningen woont, wordt dat in het bijgestuurde model 29 procent. Qua oppervlakte wordt dat dan 8 procent van het Limburgse grondgebied in plaats van de initiele 4 procent.

Blinde vlekken blijven

Als de Vlaamse regering die bijsturing zou aanvaarden, zullen er vooral in het Maasland, op de as Hasselt-Lommel en het gebied rond Overpelt-Neerpelt meer ontwikkelingskansen komen.

Toch zullen ook in dit alternatieve model heel wat gemeenten buiten de boot vallen. Deze blinde vlekken blijven zich vooral situeren in het noordoosten en zuidwesten van Limburg. “Wat wil je als 72 procent van ons grondgebied nauwelijks via openbaar vervoer ontsloten is en weinig voorzieningen telt”, merkt Moors op.

Nefaste gevolgen

De gedeputeerde vrees voor de gevolgen: “Of nu het huidige Vlaamse of het bijgestuurde Limburgse model van openbare vervoersknooppunten wordt gehanteerd, 240.000 Limburgers zullen in een gebied wonen dat nauwelijks ontwikkelingsperspectief krijgt. Dat is 28 procent van onze bevolking. Net door het uitblijven van die bijkomende ontwikkelingen zullen deze gebieden ook nooit hoeven te rekenen op een volwaardig openbaar ver-

voer. Ze zitten dus in een vicieuze cirkel.”

Extra criteria

Inge Moors wil dat de Vlaamse regering in haar definitieve BRV rekening houdt met het feit dat:

→ 72 procent van het Limburgse grondgebied nauwelijks openbaar vervoer heeft en dus noodgedwongen auto-afhankelijk is.

→ de ligging van Limburg in het centrum van de Euregio met zijn luchthavens (Eindhoven, Luik, Aken en Maastricht) en HST-stations (Luik en Aken) wordt meegerekend.

→ Spartacus mee in rekening wordt gebracht als openbaar vervoersknooppunt.

“De conclusie is glashelder: het nieuwe knooppuntenmodel uit BRV werkt niet voor Limburg. Als deze provincie geen volwaardig en gebiedsdekkend openbaar vervoer krijgt, heeft ze binnenkort naast een ontsluitings- ook een groot ontwikkelingsprobleem”, besluit Inge Moors. Nog dit: minister Schauvliege lijkt zich bewust van de situatie, maar politiek en economisch Limburg vreest dat de Limburgse N-VA te weinig gewicht in de schaal kan leggen om de partijtop in Antwerpen te overhalen om de door Limburg gevraagde aanpassingen door te voeren.



Met de nieuwe VITO-studie in de hand trekt gedeputeerde Inge Moors (CD&V) tan de alarmbel. Foto SVEN DILLEN



Het Belang van Limburg/Hasselt 30/03/2018, bladzijden 8 & 9

All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via Het Belang van Limburg/Hasselt

