

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN,
VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

EN DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Startbeslissing complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg”

1. INHOUDELIJK

1.1 Algemeen

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 het traject- van een eerste idee tot en met de uitvoering- vormen voormelde fases, voormelde beslismomenten en openbare onderzoeken/ participatie vaste ankers in het proces.

Onderhavige startbeslissing werd voorbereid tijdens de eerste fase van de complexe projectenprocedure, m.n. de verkenningsfase. Deze fase heeft tot doel te komen tot formulering van de probleem- en doelstellingen en om de grote lijnen van de verdere procesaanpak in een procesnota uit te zetten. Het belang van de verkenningsfase mag niet worden onderschat. Elk complex project is uniek en vereist maatwerk. In navolging van de aanbevelingen van de parlementaire commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, was het duidelijk dat voor de opstart van een officiële procedure het noodzakelijk is om in een informele verkenningsfase goed na te denken over de projectdefinitie en de procesaanpak. Indien tijdens de verkenningsfase blijkt dat het initiatief tot complex project in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure, kan een startbeslissing worden genomen.

De startbeslissing houdt het engagement van de bevoegde overheid in om een onderzoekstraject op te starten en vormt aldus het startschot voor de aanvang van de volgende fase, m.n. de onderzoeksfase. Uit de startbeslissing vloeien geenszins rechten en/ of plichten voort voor derden. De startbeslissing vormt evenwel het startpunt van een procedure dat kan leiden tot beslissingen die wél rechtsgevolgen met zich kunnen meebrengen (d.i. het voorkeursbesluit en

het projectbesluit). Aan de startbeslissing is tevens geen (voorafname op de) goedkeuring van het project of oplossingsrichting gekoppeld. Actoren die in de startbeslissing en de procesnota zijn opgenomen verlenen hun medewerking aan het planproces, nemen een gemandateerde rol op in de processtructuur en engageren zich om de omschreven verantwoordelijkheden actief op te nemen. De startbeslissing en de procesnota geven aan hoe met de betrokken actoren zal worden samengewerkt. De inhoud van de startbeslissing wordt, net als de procesnota, actief naar alle actoren en belanghebbenden gecommuniceerd.

1.2. Voorliggend project

De voorbije maanden vond een breed actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op enerzijds de probleemstellingen- en werden doelstellingen geformuleerd om tegemoet te komen aan de vastgestelde probleemstellingen- en anderzijds, zicht te krijgen op het verdere procesaanpak. Op die manier werd tijdens de verkenningsfase reeds invulling gegeven aan de principes van de complexe projectenprocedure, m.n. open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie. Voor het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” heeft het actorenoverleg bijgedragen tot de inhoud van deze startbeslissing en de als bijlage toegevoegde procesnota.

Onderhavige startbeslissing toont aan dat het initiatief tot complex project in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure (zie infra) en houdt een concreet engagement van de bevoegde overheid- in dit geval de Vlaamse Regering- in om het proces op te starten.

De Vlaamse Regering bezorgt een kopie van deze startbeslissing aan de betrokken en omliggende gemeenten Houthalen-Helchteren, Zonhoven, Hechtel-Eksel, Heusden-Zolder en aan de provincie Limburg.

2. de Noord-Zuidverbinding Limburg als complex project

2.1 Aanleiding en probleemstelling

Binnen de gemeente Houthalen-Helchteren kampt de Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 al jaren met door iedereen erkende leefbaarheid- (luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, ...) en doorstromingsknelpunten, met een weerslag op zowel lokaal als (Eu)regionaal niveau. Voormelde is een gevolg van de groeiende verkeersintensiteit, zowel voor personen als voor het vrachtvervoer, de beschikbare capaciteit op de N74 en de mix van zowel doorgaand als lokaal verkeer, dat zich voornamelijk manifesteert in de kernen Houthalen en Helchteren, gezien deze weg (de N715 Grote Baan) de twee kernen doorsnijdt. Inmiddels voelt de gehele regio de gevolgen. Over de oplossing van dit probleem wordt al meer dan 40 jaar gesproken en gestudeerd.

In de huidige situatie verloopt het verkeer tussen het noorden en het centrum van de provincie Limburg, ter hoogte van de gemeente Houthalen-Helchteren via een gewone gewestweg (de N715), die pal door het centrum van Houthalen-Helchteren loopt. Deze gewestweg dient alle soorten van verkeer te verwerken: zowel fietsverkeer, openbaar vervoer, vracht- en autoverkeer (zowel lokaal als (Eu)regionaal), alsook het dwarsend verkeer. De capaciteit van de huidige weg is lokaal beperkt door enerzijds het aantal rijstroken en anderzijds door de onderbrekingen in de verkeerstromen veroorzaakt door de weggebruikers, aangelanden en alle kruisende verkeersbewegingen. De huidige weg is aldus niet meer in staat om de toename van het verkeer (meer dan 45.000 pae/dag) op te nemen.

Het plaatselijke en het doorgaande verkeer komt vanaf Hechtel tot voorbij Houthalen in beide richtingen op 2 rijstroken samen, met lokaal onderbrekingen en rechtstreekse aantakking van aangelanden. Het doorgaand verkeer kent ter hoogte van de KMO-zone Helchteren een bijkomend knelpunt doordat het verkeer zich op 2x1 rijstroken moet begeven (de zogenaamde flessenhals). Dit heeft een negatieve impact op de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de doorstroming van zowel de hoofdbeweging op de noord-zuid as als de oost-west bewegingen. Hierdoor ontstaat niet alleen veel fileleed, maar geeft dit ook aanleiding tot potentiële en te vermijden conflicten en ongevallen. Door de snelle toename van het voornamelijk auto – en vrachtverkeer werd de leefbaarheid van het centrum van Houthalen en Helchteren sterk aangetast langs de Grote Baan.

Binnen deze context werden er de afgelopen tien jaar bijkomende en tijdelijke verkeerskundige maatregelen uitgevoerd op de N715 Grote Baan om de veiligheid en doorstroming op tijdelijke basis en plaatselijk te verbeteren. Deze geven echter geen duurzame oplossing aan de gestelde problematiek en zijn slechts functioneel in zoverre ze afgestemd blijven op de jaarlijkse stijging van de verkeersintensiteit.

2.2 Beleidscontext

De Limburgse Noord-Zuidverbinding geeft een belangrijke verbindingsroute weer tussen Eindhoven en de hoofdweg E314/A2 in Houthalen-Helchteren, en verder door tot in Hasselt (over een afstand van ongeveer 60 km). Het gedeelte tussen de Nederlandse grens en de hoofdweg E314/A2 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als een 'primaire weg type I' geselecteerd, waar de verbindingsfunctie op Vlaams niveau primeert.

Sinds de jaren '60 werden reeds delen van deze verbinding aangepast, opgewaardeerd of nieuw aangelegd om deze hoofdfunctie met de bijhorende verkeersstromen op te kunnen vangen. Meer bepaald werden de volgende aanpassingen uitgevoerd:

1. In Hasselt-Zonhoven: in de tweede helft van de jaren '60 werd de weg tot 2x2 rijstroken verbreed;
2. In Zonhoven: eind jaren '60 werd een omleidingsweg rond de dorpskern aangelegd, eveneens op 2x2 rijstroken;
3. In Hechtel-Eksel, Lommel, Neerpelt en Overpelt: in de jaren '90 en 2000 werd een omleidingsweg van de Nederlandse grens tot aan de noordgrens van de gemeente Houthalen-Helchteren (N74), op het grondgebied van de gemeenten Hechtel-Eksel, Overpelt, Neerpelt en Lommel aangelegd;
4. Houthalen en Helchteren: begin jaren '70 werden de doortochten door de kernen (Grote Baan) verbreed en omgevormd tot een 2x2-weg; Ondanks voormelde aanpassing blijkt echter dat ook de aangepaste Grote Baan de toenemende verkeersstroom niet kan verwerken. Om de toenemende verkeersstroom te kunnen opvangen, werden plannen gemaakt voor een nieuwe autoweg ten oosten van de dorpskernen. Deze plannen stuiten echter op protest. Sinds de jaren '90 wordt gedacht aan een verdere aanpassing van het wegdeel (N715); op het gewestplan Hasselt-Genk, zoals gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juli 1996, werd daartoe ten westen van de beide dorpscentra een reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied ingetekend met een aantakking op de E314.

Om de verbinding te laten functioneren als een primaire weg type I dienen grotendeels binnen de grenzen van de gemeente Houthalen-Helchteren nog de nodige aanpassingen te worden gerealiseerd. Dit wegdeel is opgenomen in het programma 'missing links' van de Vlaamse Regering.

In 2006 nam de Vlaamse Regering het initiatief voor de (her)aanleg van het tracé. Voor de aanpassing van het wegdeel op het grondgebied van Houthalen-Helchteren werden twee mogelijke oplossingen uitgewerkt, m.n.:

- een doortochttracé dat de bestaande zate volgt en in de twee dorpskernen in een tunnel verloopt; en
- een nieuw westelijk omleidingstracé dat rond de kernen loopt.

Beide tracés werden in 2007 in een plan- MER bestudeerd en geoptimaliseerd. Daarnaast werd onderzocht of de verkeersproblemen op de Grote Baan (N715) op korte termijn met bijkomende tijdelijke maatregelen kon worden aangepakt. De plan- MER werd door de dienst Mer goedgekeurd op 22 september 2008. Daarnaast werden de kosten en baten onderzocht in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en werden de tunnelveiligheidsaspecten onderzocht in een ADR-transport studie. Op 3 oktober 2008 maakt de bevoegde Vlaamse minister voor Openbare Werken, na terugkoppeling met de Vlaamse regering, met kennis van de resultaten van het plan-MER en op basis van overleg met het maatschappelijk middenveld, de principiële keuze voor het omleidingstracé.

Om het westelijk omleidingstracé rond de dorpskernen van Houthalen en Helchteren te kunnen realiseren, dienden wijzigingen aan de gewestplanbestemming te worden doorgevoerd. Hiervoor werd het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Limburgse Noord-Zuidverbinding N74' opgemaakt. Op 4 maart 2011 werd voormeld GRUP bij besluit van de Vlaamse Regering definitief vastgesteld.¹

Bij arrest dd. 29 maart 2013 werden echter voormeld GRUP en de aan dit dossier gekoppelde goedkeuringsbeslissing van de dienst Mer dd. 22 september vernietigd door de Raad van State.² In het arrest oordeelt de Raad van State dat het "*flankerende*" natuurontwikkelingsprogramma dat vervat was in deelplan 3 van het GRUP "*geen maatregel is om de betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszones te vermijden of te voorkomen, maar een maatregel om die betekenisvolle aantasting te compenseren of vervangen*".

Op 15 mei 2013 werd het voorstel van resolutie van de heren Lode Ceysens en Chokri Mahassine, mevrouw Lies Jans, de heer Johan Sauwens en de dames Els Robeyns, Tine Eerlingen en Sonja Claes betreffende de Noord-Zuidverbinding in Limburg aangenomen door de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement.

Op 15 juli 2013 keurt de Vlaamse Regering het SALK³ Actieprogramma goed met daarin 2 belangrijke projecten op het vlak van de randvoorwaarde mobiliteit⁴:

- N74 (Noord-Zuid); en
- voorlopige maatregelen doortocht Houthalen-Helchteren.

¹ Vlaamse Regering 2011 0403 DOC. 0175.

² R.v.St., nr. 223.083 van 29 maart 2013.

³ SALK: Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat

⁴ Vlaamse Regering 2013 1507 DOC. 0813

Een herwerkt plan-MER werd opgemaakt waarvan de ontwerp tekst op 19 december 2013 werd ingediend. De herwerkte Plan- MER werd op 25 februari 2014 door de dienst Mer goedgekeurd. Hierin werden beide tracés, m.n. een doortochttracé en een omleidingstracé, opnieuw bestudeerd. Op 27 maart 2015 werd, na advies van de Raad van State, het aangepast GRUP 'Noord-Zuidverbinding N74' bij besluit van de Vlaamse Regering definitief vastgesteld.⁵ Ook tegen dit besluit werd op 22 juni 2015 een verzoekschrift tot nietigverklaring bij de Raad van State ingediend (zie infra).

Op 18 december 2015 nam de Vlaamse Regering kennis van de knelpunten rond het GRUP en beslist ze de SALK Taskforce te volgen in haar besluitvorming om:⁶

- zo spoedig mogelijk werk te maken van de tijdelijke mobiliteitsmaatregelen die gepland zijn op de Grote Baan (N74);
- tijdig de nodige bijkomende middelen vrij te maken voor de noodzakelijke onteigeningen (minister Weyts).

Op 23 december 2016 neemt de Vlaamse Regering kennis van de beslissingen van het SALK Taskforce van 16 december 2016, met name:⁷

- met oog op de minimalisatie van het verdere tijdsverlies in het dossier 'GRUP Noord-Zuidverbinding N74' vraagt de Taskforce minister Schauvliege en minister Weyts om in januari 2017 een juridisch robuust voorstel te doen aan de Vlaamse regering inzake de doorstart van het dossier op basis van een verkenning van de hogergenoemde mogelijkheden. In functie hiervan kan dan ook beslist worden om het verdere verweer voor de Raad van State stop te zetten;
- de Taskforce vraagt minister Weyts al het nodige te doen om de spade in de grond te krijgen voor de reeds afgesproken doorstromingsmaatregelen op de bestaande Noord-Zuidas;
- de Taskforce vraagt minister Weyts om in het voorjaar van 2017 een voorstel uit te werken voor bijkomende (tijdelijke) doorstromingsmaatregelen: bv. de (verdere) aanpassing van bepaalde kruispunten op de huidige Noord-Zuidas, verdere optimalisering verkeerslichtenregelingen etc.

Op 12 mei 2017 heeft de Raad van State het herwerkt plan-MER en het GRUP vernietigd.⁸ Uit het vernietigingsarrest van de Raad van State blijken een aantal problemen met het plan-MER en de passende beoordeling. De nietigverklaring steunt enerzijds op de vaststelling dat, gelet op de aanpassingen die werden doorgevoerd na het eerste vernietigingsarrest van de Raad dd. 29 maart 2013 (waaronder aanpassing van het plangebied) een nieuwe terinzagelegging van de kennisgeving nodig was. Er wordt eveneens vastgesteld dat de plan-MER-deskundigen zich voor de milieueffectrapportage op een verkeerde kaart hebben gebaseerd (delen onterecht niet aangeduid als Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)) en daaraan verkeerde conclusies hebben verbonden. Bijgevolg heeft het plan- MER volgens de Raad onvoldoende rekening gehouden met het VEN en wordt geconcludeerd dat het plan-MER op onzorgvuldige wijze werd opgesteld. Anderzijds uit de Raad van State kritiek op de passende beoordeling. Zo oordeelt de Raad dat een louter rekenkundige benadering niet volstaat om het bestaan van een 'betekenisvolle aantasting' uit te sluiten. Het GRUP zou geen zekerheid bieden dat "*geen meetbare en*

⁵ Vlaamse Regering 2015 2703 DOC 0289.

⁶ Vlaamse Regering 2015 1812 MED.0587

⁷ Vlaamse Regering 2016 2312 MED.0515

⁸ R.v.St., nr. 238.181 van 12 mei 2017.

aantoonbare gevolgen voor de staat van instandhouding van de speciale beschermingszones en geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze gebieden met zich meebrengt”, aldus de Raad.

Op 30 juni 2017 neemt de Vlaamse Regering kennis van de beslissingen van de SALK Taskforce van 13 juni 2017, met name:⁹

- De Taskforce vraagt minister Weyts en minister Schauvliege om een zogenaamde startbeslissing voor het complex project ‘Noord-Zuidverbinding’ op te maken en uiterlijk in september te agenderen op de ministerraad van de Vlaamse regering.
- De Taskforce neemt kennis van het feit dat de analyse van het Agentschap Wegen en Verkeer uitwijst dat de meeste tijdswinst op de huidige Noord-Zuidas te vinden is in ingrepen ter hoogte van de flessenhals t.h.v. Hechtel-Eksel en Helchteren en vraagt minister Weyts om zo snel mogelijk de vergunbaarheid en randvoorwaarden van deze ingrepen te onderzoeken en uit te werken met oog op de wenselijke realisatie in goed overleg met de lokale besturen.

De Vlaamse Regering beslist om voor het project van de Noord-Zuidverbinding de procedure volgens het decreet Complexe projecten te volgen en de verkenningsfase, eigen aan de procedure, op te starten.

2.3 Projectnoodzaak, projectdoelstellingen en geografische afbakening van het gebied

2.3.1. Projectnoodzaak

2.3.1.1. De noodzaak van het project speelt op verschillende vlakken en schaalniveaus: zowel (Eu)regionaal, provinciaal als lokaal niveau.

De Noord-Zuidverbinding als onderdeel van het ‘TEN-T netwerk’

De relevantie van dit wegvak speelt ook op Euregionaal niveau. De ontwikkelingen van de N69 die aansluit op de A24/N74 aan Nederlandse zijde, onderstrepen het belang van deze as in het TEN-T netwerk. De uitwerking van de grenscorridor N69 als de ‘Westparallel Plus’ door de Provincie Noord-Brabant versterkt het belang van een goede Noord-Zuid as voor beide regio’s, tussen de kennispool ‘Brainport’ Eindhoven en Hasselt, overige economische centra en de ontsluiting naar de E314 op Vlaams niveau. Voor de ‘Westparallel Plus’, een conflictvrije verbinding tussen Eindhoven en de N69 richting A24/N74, is er sinds de voorwaardelijke goedkeuring door de Nederlandse Raad van State op 17 mei 2017 een rechte lijn ingezet richting realisatie.

De Noord-Zuidverbinding als onderdeel van het “Strategisch Actieprogramma Limburg in het Kwadraat” (afgekort als: “het SALK”)

Het SALK-experten rapport, dat werd opgemaakt naar aanleiding van de sluiting van Ford Genk, geeft een overzicht van verschillende problemen, maar legt toch vooral het accent op het strategisch actieplan dat nodig is om het economisch weefsel van Limburg duurzaam te versterken door een vernieuwende strategie.

⁹ Vlaamse Regering 2017 3006 MED.0264

Deze strategie zit vervat in de “Limburgse zeshoek”, d.w.z. meer jobs, marktgerichte scholen, sterker ondernemen, krachtiger innoveren, beter exporteren en gericht ontsluiten. Dit alles moet gebaseerd zijn op 2 basisprincipes, namelijk:

- interregionale samenwerking: Limburg kan zich het best ontwikkelen in samenwerking met andere regio's – zo kan het bouwen op de sterktes van die regio's, en zelf inspelen op hun behoeftes (complementariteit);
- *community formation*: het beleid dient gericht te zijn op het creëren van linken tussen mensen – groei wordt gevoed door het samenbrengen van de juiste partijen - bedrijven, kennisinstellingen en overheid - rond de juiste thema's.

Het rapport geeft aan dat het Limburgs Economisch weefsel een aantal belangrijke problemen heeft die een snel (economisch) herstel bemoeilijken. Zo is Limburg onvoldoende ontsloten (water, weg, spoor) en dit zowel voor het goederen- als voor het personenverkeer. Deze gebrekkige ontsluiting hindert zowel het verkeer met de naburige regio's als de mobiliteit binnen de provincie Limburg. Als actie op korte termijn wordt het wegwerken van knelpunten in een aantal infrastructuurdossiers waaronder de Noord-Zuidverbinding noodzakelijk geacht. Tevens moet op langere termijn ingezet worden op het verhogen van de mobiliteit van de Limburgers in eigen regio via tram/openbaar vervoer in het algemeen, alsook de heractivering van bepaalde spoorlijnen met het oog op vlotter goederenverkeer dient onderzocht.

2.3.1.2. Europese natuur

In de nabijheid van het projectgebied situeren zich 3 Habitatrichtlijngebieden met ecologische waarde op Europees niveau (afgekort als: “SBZ-H”), namelijk:

- het SBZ-H “Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden met het Militair domein Leopoldsburg en de vallei van de Zwarte Beek”,
- het SBZ-H “Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangbeek en Roosterbeek met vijvergebieden en heiden”,
- het SBZ-H “Mangelbeek en heide – en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode”.

De betrokken habitatgebieden strekken zich soms over een zeer grote oppervlakte uit en overschrijden ruimschoots het projectgebied.

In functie van de zgn. gunstige staat van instandhouding werden via BVR volgende instandhoudingsdoelstellingen vastgelegd voor de verschillende gebieden:

De ‘Mangelbeek en heide en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode’ is een brongebied dat bestaat uit heiden, vennen en bossen van waaruit de valleien van de Mangelbeek, Laambeek en Abeek ontspringen. Daarnaast in het oosten van het gebied is de grootste duinengordel van Vlaanderen gelegen. Ruimtelijk zijn er drie deelgebieden. Het gebied herbergt dan ook voor Vlaanderen zeer belangrijke populaties van de soorten Heikikker, Rugstreeppad, Knoflookpad, Gladde slang, Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Gentiaanblauwtje.

De ‘Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden met het Militair domein Leopoldsburg en de vallei van de Zwarte Beek’ is een brongebied dat bestaat uit heiden, vennen, bossen en landbouw en van waaruit de valleien van de Zwarte beek, Helderbeek, Grote beek en Broekbeek ontspringen en tal van andere beken die

in de omgeving ontspringen doorstromen zoals de Bolisserbeek, de Dommel en de Grote Nete. In deze beekvalleien vinden we de grootste oppervlakte mesotroof overgangsveen in Vlaanderen en een behoorlijke oppervlakte elzenbroekbos met daarnaast soortenrijke heischrale graslanden. Ruimtelijk zijn er drie deelgebieden. Het gebied herbergt dan ook voor Vlaanderen zeer belangrijke populaties van de soorten Heikikker, Rugstreeppad, Beekprik, Knoflookpad, Gladde slang, Nachtzwaluw, Boomleeuwerik en Gentiaanblauwtje.

De 'Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangbeek en Roosterbeek met vijvergebieden en heiden' bestaat uit drie deelgebieden. De deelgebieden 'Vijvergebied' en 'Bokrijk – 't Wik' worden in hoofdzaak gekenmerkt door vijver- en moerashabitats afgewisseld door bossen. Deelgebied Teut-Tenhaagdoornheide is in de eerste plaats een heide- en vennegebied. De verschillende deelgebieden worden doorsneden door zuidwest georiënteerde beekvalleien.

In het gebied komen tientallen wateroppervlakken voor die van origine voedsel- en mineralenarm zijn. De vijver- en moerashabitats die ermee samenhangen herbergen voor Vlaanderen zeer belangrijke populaties van Roerdomp, Woudaap, Knoflookpad, Boomkikker, Drijvende waterweegbree en Gevlekte witsnuitlibel. In de Kempense waterloop de Laambeek komt nog een kleine populatie Beekprik voor.

Binnen het heide-ecosysteem komen heischrale graslanden, droge heide, stuifduinen, natte heide en overgangsg- of trilveen voor. Het grootste deel hiervan is gelegen in deelgebied Teut-Tenhaagdoornheide met ca. 550 ha. Heidehabitats.

Binnen de speciale beschermingszone komen actueel ca 500 ha Europese boshabitats voor, zowel droge loofbossen op de hogere zandgronden als valleibossen.

Voor de specifieke kwantitatieve en kwalitatieve natuurdoelen binnen deze drie SBZ- gebieden kan verwezen worden naar de respectieve aanwijzingsbesluiten van 23 april 2014 en hun bijlagen. Deze zijn terug te vinden op <https://www.natura2000.vlaanderen.be/publicaties>.

Voor elk van de gebieden worden momenteel managementplannen voorbereid.

2.3.1.3. Leefbaarheid

De huidige N74 (Grote Baan) doorsnijdt de beide kernen Houthalen en Helchteren. Door de snelle toename van zowel het vrachtverkeer als het personenverkeer wordt de leefbaarheid (Verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, geluid, emissies, ...) van het centrum van Houthalen-Helchteren sterk aangetast langs de Grote Baan.

2.3.1.4. Economisch belang

Langsheen de huidige N74 zijn heel wat bedrijven(terreinen) gelegen. Vandaag is de ontsluiting via de huidige N74 (Grote Baan) verre van optimaal, zowel wat verbindingstijd, aansluiting op de autosnelweg als verkeersveiligheid betreft.

2.3.2. Projectdoelstelling(en)

Uit de vastgestelde probleemstellingen blijkt duidelijk dat de oplossing van de complexe leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de regio niet louter sectoraal kunnen worden gerealiseerd. Dat heeft niet alleen te maken met de verwevenheid van de bereikbaarheidsproblemen met de leefbaarheidsproblemen (o.a. geluid, luchtkwaliteit, sluipverkeer, veiligheid, ...) en ruimtelijke kwaliteit, maar ook met de overige ruimtelijke opgaven

in en de ambities van de regio m.b.t. landschap, natuur, landbouw, water, recreatie, wonen, werken en voorzieningen. Het is essentieel dat de diverse ruimtelijke opgaven (mobiliteit, natuur, landbouw, landschap, kernontwikkeling) geïntegreerd worden aangepakt.

2.3.2.1 Algemene doelstelling

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 (zie infra).

2.3.2.2. Specifieke doelstellingen

Voorliggend project is een geïntegreerde, ruimtelijke gebiedsopgave die vertrekt vanuit 2 specifieke doelstellingen, m.n.:

1. Een antwoord bieden op het **huidige én toekomstige** mobiliteitsvraagstuk in de regio,
 - o rekening houdend met **alle vervoersmodi** (duurzaam, multimodaal karakter);
 - o aan de hand van **vlotte en veilige verbindingen**;
 - o voor het **doorgaand én dwarsend verkeer; zowel lokaal als bovenlokaal**;
 - o zowel voor **personen als vrachtvervoer**;
 - o als **geïntegreerd project**, afgestemd op de ruime omliggende/onderliggende wegen- en andere infrastructuur waaronder ook de inrichting van de Grote baan;

Om zo de algemene bereikbaarheid zowel in de specifieke als ruime regio te verbeteren.

2. Tegelijk een algemene, structurele kwaliteitsverbetering realiseren in het betrokken gebied. Dit heeft betrekking op zowel het landschap, de natuur, de leefbaarheid, landbouw, water, recreatie, wonen, werken en voorzieningen. Uitgangspunt hierbij is om de bestaande waarden zoveel mogelijk te behouden, (waar nodig) te herstellen, (waar mogelijk) te versterken en om verdere versnippering (van natuurwaarden) te vermijden,

2.3.2.3. Randvoorwaarden

In het complex project moet rekening worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- **multimodaliteit/ intermodaliteit en duurzaamheid** zijn sturende elementen in het onderzoeks- en ontwerpproces; de bestaande verbindingen dienen zo veel mogelijk te worden behouden, waar mogelijk en opportuun hersteld en/of verbeterd; tevens dienen maatregelen genomen te worden ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en uitbouw van (snelle) fietsverbindingen;
- het project wordt **geïntegreerd aangepakt**, wat betekent dat parallelle projecten, afhankelijk van hun respectievelijke voortgang, zo veel mogelijk worden

- geëvalueerd en meegenomen in dit proces; het ontwerp/onderzoeksproces beperkt zich niet tot het infrastructuurproject, maar wordt in een ruimere context bekeken;
- rekening houden met de **natuurwaarden** van de Speciale Beschermingszone (SBZ) en het fysisch systeem, waaronder ook de waterhuishouding en geologie; de mobiliteitsoplossing mag de realisatie en de realiseerbaarheid van de instandhoudingsdoelstellingen van de SBZ in het projectgebied niet hypothekeren; voorgestelde gebiedsgerichte en geïntegreerde aanpak heeft als ambitie positief bij te dragen aan de doelstellingen voor natuur, landschap en milieu in het algemeen;
 - door **overleg**, afstemming met betrokken sectoren (landbouw, natuur, ...) en onderzoek (vb. LIS, LER, ...) de impact van infrastructuur en de hieraan gekoppelde maatregelen beperken en hierdoor de versnippering van open ruimte te vermijden; voorgestelde gebiedsgerichte en geïntegreerde aanpak biedt kansen om de open ruimte te versterken;
 - het juridisch, technisch en ecologisch referentiekader wordt transparant uitgetekend en bepaald. Daarbij wordt ook een afweging gemaakt van de beschikbare, wetenschappelijke kennis en moderne/efficiënte technieken rond mobiliteit en milieu;
 - het flankerend beleid maakt deel uit van de onderzoeksfase;
 - Beperking van hinder tijdens de aanleg van de Noord-Zuidverbinding zowel in de tijd als in ruimte;
 - korte termijnmaatregelen op de Grote Baan gebeuren ter verbetering van de huidige verkeerssituatie, zonder dat deze ingrepen alternatieven in het alternatievenonderzoek uitsluiten.

2.3.2.4. Kansen/ opportuniteiten

Naast de hierboven vermelde doelstellingen en randvoorwaarden zal in de loop van het proces ook bekeken worden of het project kan of moet samen sporen met andere ruimtelijke ingrepen/ontwikkelingen die bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het gebied of regio – die al dan niet gelijktijdig, in samenhang met of ter ondersteuning van het project kunnen worden gerealiseerd.

Een afweging om dergelijk ruimtelijke ingreep mee te nemen in dit proces gebeurt als volgt:

- In hoeverre lossen ze de problemen op en geven ze invulling aan de doelstellingen binnen de gebiedsopgave?
- Welke (milieu- en mobiliteits)effecten hebben de ingrepen?
- Zijn de ingrepen duurzaam en robuust?
- Behartigen de ingrepen de belangen van de diverse betrokken partijen?

Voorbeelden van gelijklopende projecten zijn:

- Spartacus: lijn 3;
- Fietssnelwegen zowel Noord-Zuid als Oost-West;
- REMO Closing the Circle;
- Brownfieldproject Houthalen Centrum;
- Ontsluiting van de Schacht en Europark;
- Afbakening agrarische en natuurlijke structuur (vb GRUP Peer, ...);
- Ontwikkeling Molenheide;
- Landinrichtingsproject De Wijers;
- ...

Voorbeelden van mogelijke ontwikkelingen/ingrepen zijn:

- Dwarsende beekvalleien;
- Ecologische corridor;
- Strategisch project Kolenspoor;
- Dwarse fiets – en/of voetgangersverbindingen (recreatief of functioneel netwerk);
- Locatie multimodaal vervoersknooppunt;
- ...

Gedurende dit proces wordt maximaal ingezet op een synergie en maximale afstemming tussen deze projecten.

2.4. Omschrijving van de complexiteit van het project

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “*complex project*” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Er moet dus zowel een ruimtelijke planningscomponent als een vergunningencomponent aanwezig zijn. Bovendien moet het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang zijn. Het decreet van 25 april 2014 somt een aantal criteria op waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt (artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten).

De procesaanpak van de complexe projecten is voor voorliggend project onontbeerlijk. Uit de uiteenzetting onder punt 2 blijkt immers duidelijk dat een geïntegreerd ruimtelijk plan- en vergunningenproces noodzakelijk is. Het voorliggend project voldoet tevens aan de vereiste dat het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk- strategisch belang zijn. Immers:

- de probleemstelling van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen, zoals woonkwaliteit, verkeersleefbaarheid, bereikbaarheid, landschappelijke waarde, biodiversiteit, tewerkstelling en economie;
- het project is tevens onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de woonkwaliteit, de milieukwaliteit, de economische ontwikkeling en/of de mobiliteit;
- bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent; er zijn maatschappelijke baten verbonden aan dit project bijvoorbeeld i.f.v. het verhogen van de bereikbaarheid binnen de gehele regio en de verbinding met Eindhoven in het bijzonder;
- het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie, gezien de verschillende functies die in het gebied aanwezig zijn (wonen, natuur, landbouw/economie, waterhuishouding, ontsluitingswegen, ...);
- het project heeft een grote rechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde en een verkeerskundige impact; de juiste omvang ervan zal nog moeten blijken uit de onderzoeksfase;
- tot slot houdt de realisatie van de Noord-Zuidverbinding een aanzienlijke investering en inspanningen in.

Voor de Noord-Zuidverbinding Limburg is duidelijk nood aan een geïntegreerd pakket van maatregelen en een ‘ruimtelijk programma’ dat de diverse problemen in het betrokken gebied aanpakt, met de intentie om voor alle betrokken partijen meerwaarde te bereiken, zonder de doelstellingen op provinciaal en zelfs op ruimer niveau uit het oog te verliezen.

Het groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang van voorliggend project, het belang van een geïntegreerde aanpak (zowel inhoudelijk als procesmatig), en de participatieve aanpak met gedegen vooroverleg, toont duidelijk aan dat het project Noord-Zuidverbinding Limburg een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk- strategisch belang betreft dat om een

geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt en aldus in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure.

3. Bevoegde overheid

De Vlaamse overheid is volgens artikel 6§1, van het decreet complexe projecten van 24 april 2014 bevoegd voor het nemen van de startbeslissing.

4. Eerste zicht op de onderzoeksfase

Na de verkenningsfase volgt de onderzoeksfase waarbij het initiatief tot complex project verder zal worden onderzocht. Voorliggende startbeslissing vormt het beginpunt van de onderzoeksfase. Het eindpunt van de onderzoeksfase is het voorkeursbesluit. Dit is het eerste besluit van de bevoegde overheid over het complex project waarin op strategisch niveau een voorkeursalternatief zal worden gekozen en formeel zal worden vastgesteld. Tijdens de verkenningsfase werden geen tracékeuzes/ alternatieven besproken en dus niet vermeld in de bijgevoegde procesnota.

Het doel van de onderzoeksfase is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Hiervoor zal via ontwerpend onderzoek en rekening houdend met de doelstellingen en randvoorwaarden zoals geformuleerd in onderhavige beslissing de verschillende technisch haalbare oplossingen in beeld worden gebracht. Deze oplossingen zullen worden opgenomen in een alternatievenonderzoeksnota en aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. De volgende stap is om de redelijke alternatieven die in de onderzoeksnota worden opgesomd op een gelijkwaardige en geïntegreerde manier verder te onderzoeken, hierbij wordt minimaal gedacht aan volgende onderzoeken:

- (Strategische) MER (incl. passende beoordeling) ;
- strategische MKBA;
- LER;
- Ruimtelijk ontwerpend onderzoek;
- ...

In de onderzoeksfase staan thema's als leefbaarheid, leefmilieu, veiligheid en mobiliteit centraal, maar ook disciplines zoals landbouw, economie, e.a. zullen worden meegenomen. Uiteraard worden ook afwegingen gemaakt met betrekking tot de economisch-financiële aspecten en de robuustheid van de investeringen.

Nadat alle onderzoeken zijn gefinaliseerd, zullen de redelijke alternatieven op basis van de vaststellingen in de verschillende onderzoeken tegen elkaar worden afgewogen en zal een voorkeursalternatief worden vastgesteld in een ontwerp voorkeursbesluit dat daarna aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.

Door middel van een participatief proces, waarbij alle actoren input kunnen leveren, moeten al deze functies en effecten goed in beeld worden gebracht, zodat de Vlaamse Regering een gefundeerde afweging en een helder en stevig onderbouwd voorkeursbesluit kan nemen. De procesnota in bijlage bij deze startbeslissing gaat dieper in op dit communicatie- en participatietraject.

5. Participatietraject

Uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het project is een grote betrokkenheid van alle actoren tijdens de loop van het proces. Er wordt niet enkel ingezet op een transparante en open communicatie, maar tevens wordt uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen.

De Werkvennootschap zal na de startbeslissing de coördinerende en uitvoerende rol in de verdere uitwerking van voorliggend project op zich nemen, en ook de nodige stappen ondernemen om de noodzakelijke studies, participatie- en communicatiebegeleiding op te starten.

In dit proces zijn verschillende actoren en lokale actiegroepen met sterk uiteenlopende belangen en opvattingen betrokken. Gelet op de bijzondere complexiteit en het maatschappelijke belang van voorliggend project biedt een procesbegeleider in onderhavig dossier ongetwijfeld een meerwaarde. Omwille van de specifieke, regionale problematiek werd aan de gouverneur van de provincie Limburg gevraagd om de rol als procesbegeleider op te nemen.

6. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Overeenkomstig artikel 15, §2, 4°, en artikel 6, §5, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole en -opmaak is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

Een startbeslissing in het kader van artikel 7, §1, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten is immers per definitie een beslissing op krachtlijnen, zonder rechtsgevolgen, die een engagement inhoudt van de overheid om een onderzoekstraject op te starten, die voorafgaat aan een definitieve beslissing, in casu het voorkeursbesluit.

7. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

De goedkeuring van de startbeslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

8. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

De goedkeuring van de startbeslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap.

9. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

De goedkeuring van de startbeslissing houdt geen regelgeving in en vereist dan ook geen reguleringssimpactanalyse.

10. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startbeslissing van het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten;
2. De ter zake bevoegde ministers te gelasten met de uitvoering van voornoemde startbeslissing;
3. De gouverneur van de provincie Limburg aan te duiden als procesbegeleider en voorzitter van de stuurgroep.

Deze nota houdt geen budgettair of financieel engagement in vanwege de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaams Gewest.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE

Bijlage:

- procesnota