



Bijlage 4: Antwoordennota

VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT

Opdrachtgevers:

De Werkvennootschap



Botanic Tower – Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Brussel – België
tel. + 32 2 793 09 93

Departement Omgeving



Koning Albert II-laan 20/8
1010 Brussel – België
tel. + 32 2 553 80 11

Opdrachthouder:

Studio NZL

THV Tractebel - Arcadis

Espanade Oscar Van de Voorde 1
9000 GENT
België
tel. + 32 9 240 09 11
e-mail: NZLagenda@outlook.be
www.tractebel-engie.com

DATUM: 03 december 2021

Algemene inleiding	3
Adviesronde Voorontwerp Voorkeursbesluit.....	4
Verloop.....	4
Covid-19	4
Overzicht ingediende adviezen	5
Manier van verwerking van de adviezen	7
Bespreking adviezen	8
Adviezen federaal niveau	8
Vlaamse beleidsdomeinen	13
Vlaamse instanties	38
Vlaamse adviesraden	39
Provincie Limburg	57
Lokale besturen	67

ALGEMENE INLEIDING

Met de Startbeslissing van 16 maart 2018 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor het planningsproces voor de Noord-Zuidverbinding Limburg (N74) volgens de procedure van Complexe Projecten.

Op 8 oktober 2021 werd het voorontwerp voorkeursbesluit voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Aansluitend werd een adviesvraag naar de betrokken instanties verstuurd.

De ontvangen adviezen werden op 16 november 2021 besproken tijdens de adviesvergadering. De integrale adviezen zijn opgenomen als bijlage bij het verslag van de adviesvergadering.

Deze antwoordnota geeft een overzicht van de ontvangen adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen die, op basis van de adviezen, worden aangebracht in de verschillende documenten.

De antwoordnota zal als bijlage aan het ontwerp voorkeursbesluit worden toegevoegd.

ADVIESRONDE VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT

VERLOOP

De periode voor adviesverlening over het voorontwerp voorkeursbesluit complex project Noord-Zuid Limburg liep van 8 oktober tot 9 november. Op 16 november werd de adviesvergadering georganiseerd. Dit alles conform de nieuwe procesaanpak voor “complexe projecten” (<http://www.complexeprojecten.be/>). In de procesaanpak ‘complexe projecten’ is voorzien dat instanties formeel advies kunnen verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit uiterlijk op de adviesvergadering (art. 11 decreet CP en art. 12-14 Uitvoeringsbesluit CP).

De opmaak van het voorontwerp voorkeursbesluit is bedoeld om in beeld te brengen welke alternatieven er tegen elkaar zijn afgewogen en welke de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken (sMER/sMKBA/etc.) zijn. Dit heeft geleid tot het formuleren en motiveren van een aanzet tot keuze van voorkeursalternatief in het voorontwerp.

De documenten (het voorontwerp voorkeursbesluit (met bijlagen), de ontwerp synthesesnota inclusief alle (ontwerp)bijlagen) werd beschikbaar gesteld via de projectwebsite www.noordzuidlimburg.be/documenten. Er werd een digitale toelichting beschikbaar gesteld in de vorm van een webinar.

De aanpak van de verwerking van de adviezen werd – op hoofdlijnen – overlopen op de adviesvergadering van 16 november 2021. Hiervan werd een schriftelijk verslag opgemaakt. De ingediende adviezen worden als bijlage bij het verslag gevoegd. Het verslag wordt beschikbaar gesteld via de projectwebsite.

COVID-19

De adviesvergadering van 16 november werd initieel georganiseerd in het VAC Hasselt. Ten gevolge van de verslechterende COVID-19 situatie werd besloten deze vergadering digitaal te organiseren.

OVERZICHT INGEDIENDE ADVIEZEN

Van de 39 instanties die aangeschreven werden hebben op datum van de adviesvergadering 25 instanties een reactie gegeven waarvan 5 instanties aangeven dat ze geen advies wensen uit te brengen.

Op datum van de adviesvergadering heeft de SARO nog geen advies uitgebracht. Dit advies werd ontvangen op 17/11 en zal worden verwerkt in de antwoordnota.

Stad Genk bracht in zitting van 23 november ook een advies uit. Dit wordt verwerkt in de antwoordnota.

Tabel 1: Overzicht van alle ontvangen adviezen en reacties op moment van adviesvergadering

Adviesverlenende instanties	advies	geen advies	advies verwacht	geen reactie
Federaal				
Infrabel				
NMBS				
Tucrail				
Ministerie van Defensie				
Vlaamse beleidsdomeinen				
Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media				
Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie				
Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur				
Beleidsdomein Landbouw en Visserij				
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken				
Beleidsdomein Omgeving				
Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin				
Provincie Limburg				
Provincie Limburg				
Toerisme Limburg				
Lokale besturen				
Gemeente Lommel				
Gemeente Pelt				
Gemeente Oudsbergen				
Gemeente Peer				
Gemeente Beringen				
Stad Genk				
Gemeente Bocholt				
Gemeente Hechtel-Eksel				
Gemeente Heusden-Zolder				
Gemeente Houthalen-Helchteren				
Gemeente Leopoldsburg				
Gemeente Zonhoven				

Stad Hasselt					
Stad Hamont-Achel					
Vlaamse instanties					
Aquafin					
De Watergroep					
Elia					
Fluvius					
Fluxys					
Adviesraden					
MINA Strategische adviesraad Milieu en Natuur Vlaanderen					
MORA mobiliteitsraad Vlaanderen					
SALV Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij					
SARO Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed					
SERV Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen					
Nederland					
Ministerie Infrastructuur en Waterstaat					
Provincie Noord-Brabant					

MANIER VAN VERWERKING VAN DE ADVIEZEN

Alle ontvangen adviezen worden gebundeld, waarbij vragen, aandachtspunten... worden beantwoord in deze antwoordnota. Er zijn veel opmerkingen binnen gekomen die de trechtering, methodologie en keuze ondersteunen. Die opmerkingen worden niet opgenomen in deze antwoordnota aangezien ze geen antwoord behoeven. Voor de adviezen zelf wordt verwezen naar de bijlage van het verslag van de adviesvergadering op de projectwebsite.

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- De adviezen werden gescreend op onderdelen die een antwoord of verwerking behoeven. Deze onderdelen van de adviezen werden opgenomen in een overzichtstabel.
- De onderdelen van de adviezen worden gecategoriseerd in drie categorieën (zie tabel 2)
- Per onderdeel van de adviezen werd door het projectteam een antwoord geformuleerd over de opmerking en werd aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de opmerkingen. Deze behandeling gebeurt per adviesverlenende instantie.

In de volgende hoofdstukken wordt uitvoerig ingegaan op opmerkingen, vragen tot bijstelling en verduidelijkingen. In een overzichtstabel wordt per onderdeel van de adviezen de behandeling en de categorie weergegeven. Indien een aanpassing aan onderzoeksdocumenten geïntegreerd onderzoek en synthesesnota (categorie 1) of aan het voorontwerp voorkeursbesluit (categorie 2) wordt dit in de behandeling weergegeven. Aandachtspunten voor de uitwerkingsfase (categorie 3) en aandachtspunten voor parallelle processen (categorie 4) leiden niet tot aanpassingen. Aandachtspunten voor parallelle processen worden automatisch overgemaakt aan de betrokken initiatiefnemers. Verdere verduidelijkingen worden niet opgenomen in een categorie.

In navolgende tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de categorieën:

Tabel 2: Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

#	Categorie
1	Aanpassingen aan onderzoeksdocumenten geïntegreerd onderzoek en synthesesnota
2	Aanpassingen aan het voorontwerp voorkeursbesluit
3	Aandachtspunten uitwerkingsfase
4	Aandachtspunten parallelle processen

BESPREKING ADVIEZEN

In dit deel worden de inspraakreacties per adviesverlenende instantie besproken en wordt het een antwoord vanuit het projectteam geformuleerd.

ADVIEZEN FEDERAAL NIVEAU

NMBS

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Believe nmbs telkens te betrekken indien: de Spartacuslim 3 passeert en/of halt houdt in een stationsomgeving (contactpersoon Geraldine Wellens, geraldine.wellens@belgiantrain.be). de spartacuslim 3 passeert en/of halt houdt op grondgebied nmbs (contactpersoon Giel Colman, giel.colman@belgiantrain.be).	Dit is een algemeen aandachtspunt voor de uitwerkingsfase voor de sturende bouwstenen. In het bijzonder wordt de NMBS als betrokken actor opgenomen in de actietabel voor volgende acties: -A1.06 -A2.03 - C1.02 -C1.03		x		
In het bijzonder: Het tracé van Spartacuslim 3 loopt over meerdere eigendommen van nmbs. Voor het gebruik van deze gronden dient er een overeenkomst gevonden te worden met de NMBS.			x		
In het bijzonder: Stationsomgeving Overpelt en Kiewit.			x		

<p>In het bijzonder: Stationsomgeving Hasselt: We streven naar een goede en logische verknoping tussen het treinstation en de eventuele eindhaltes van de spartacuslimlijnen aan het station Hasselt. Wanneer er tramsporen passeren langs het stationsplein, is het ook wenselijk om een halte te voorzien. Tramsporen die enkel dienst doen voor een verbinding richting de stelplaats zijn niet wenselijk op het stationsplein en in de Bampslaan. Ze zorgen voor een misleidend beeld (geen tramhalte) en zijn hinderlijk voor de fietsers. Een tracé via de esplanade en Koningin Astridlaan dient in dit geval overwogen te worden. We wensen een compact en leesbaar bus/tram/trambus station, waarbij alle haltes (Spartacus 1,2,3 + busstation) gebundeld worden in dezelfde zone, met voldoende ruimte voor voetgangers tussen bus/tram/trambusstation en het treinstation, en veilige kruisingen voor alle vervoersmodi. De doorgang onder de esplanade (oorspronkelijk bedoeld voor de trams en bussen) dient hiervoor gebruikt te worden, en dient ingezet te worden voor bus- en tramverkeer. Dit zorgt voor het busvrij houden van het stationsplein en de Bampslaan.</p>		x		
<p>Gelieve nmbs te betrekken bij de volgende actiepunten: A1.06: Afstemming en integratie van hoppin-punten, gelegen binnen stationsomgevingen of op onze eigendom. A2.03: Gebiedsontwikkeling halte Limburg Noord, indien gelegen in de stationsomgeving Overpelt. C1.02: Afstemming tracé Hasselt met Sparacuslimlijnen 1 en 2, gezien de verknoping in de stationsomgeving Hasselt. C1.03: Afstemming en integratie van hoppin-punten, gelegen binnen stationsomgevingen of op onze eigendom. C2.03: Gebiedsontwikkeling halte Coda, gezien de ligging nabij station Kiewit. C2.05: Gebiedsontwikkeling halte Station Hasselt.</p>		x		

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
<p>Kwartier Kamp BEVERLO: Op basis van de tot nog toe verkregen informatie is de impact van de Noord-Zuidverbinding LIMBURG op het militair domein Kamp Beverlo niet helemaal correct in te schatten. Uit de schetsen valt immers niet op te maken of er voor de realisatie van de trein-tramlijn langs de westzijde van de N715 Grote Baan een inname van het militair domein noodzakelijk is of niet of in welke mate. Indien er delen van het militair domein verworven moeten worden, wenst Defensie in geen geval met nutteloze geïsoleerde restpercelen opgescheept te blijven. Bovendien dient deze inname minimaal te zijn, gelet op het feit dat het betrokken militair domein, één van onze sleuteldomeinen is inzake militaire training en paraatstelling. Daarnaast maken de eventuele geïmpacteerde delen van het militair domein Kamp Beverlo deel uit van het protocolakkoord tussen Defensie en het ANB in verband met natuurbehoud en bosbeheer op militaire domeinen. Defensie zal zich daarom scharen achter het advies dat uitgebracht zal worden door het ANB wat natuur en bos betreft.</p>	<p>Ter hoogte van Kamp Beverlo zal het voorkeursalternatief geen direct effect hebben op het SBZ-gebied ten westen van de N715 / het kamp Beverlo. De functie van de bestaande berm zal ook in het voorkeursalternatief behouden blijven. Voor de realisatie van de weginfrastructuur (inclusief trambus) is er dus geen inname van het militair domein ten westen van de huidige N715. Op p20 van het rapport Technisch Onderzoek (bijlage E van ontwerp synthesesnota) staat het typeprofiel zone Molenheide.</p>				

<p>Voor wat betreft de toegankelijkheid van het militair terrein is extra voorzichtigheid aan de orde bij de inrichting van de aanloopzone naar het geplande ecoduct. Dit ecoduct moet zo gepositioneerd of afgeschermd worden dat het geen uitnodigend element wordt voor mensen om er al dan niet doelbewust te passeren. Door de ligging nabij de toekomstige fietssnelweg vraagt dit echt wel extra aandacht. Indringing van personen of voertuigen naar het militair domein moet op zijn minst ontmoedigd en effectief verhinderd worden. Daarom dring ik erop om Defensie bij de eventuele realisatie van het ecoduct zeer nauw te betrekken, zowel naar planning toe als naar de concrete uitvoering van de werken. Zo moet het mogelijk worden duidelijke afspraken te maken, deze nauwgezet op te volgen en eventuele bijstellingen inzake veiligheid tijdig door te voeren.</p> <p>Alle werken op militair domein (bijvoorbeeld aanleg, inrichting, onderhoud van de aanloop/werkzone) maken het voorwerp uit van een concessieaanvraag die kan ingediend worden via het e-loket (https://www.mil.be/nl/content/e-loket). Zolang u niet over een domaniale concessie beschikt die u toelaat gebruik te maken van het Staatsdomein in beheer bij Defensie (militaire domein) beschikt u immers niet over een geldig gebruiksrecht.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Wildbeheer: De aanleg van de Noord-Zuidverbinding LIMBURG zal vermoedelijk een aanzuigeffect genereren voor verkeer (en openbaar vervoer) langsheen het militair domein Kamp Beverlo. Aangezien de verbinding zich situeert midden in het leefgebied van de wolf en gezien de grote populaties aan everzwijnen in de omgeving is het ten sterkste aan te raden voldoende flankerende maatregelen te voorzien om ongevallen met zowel wild als wolf zo veel als mogelijk te voorkomen. Defensie wenst allerminst verantwoordelijk gesteld te worden voor een toenamen van het aantal verkeersongevallen met wild langsheen het betrokken militair domein als gevolg van het genereren van een toenemend aantal voertuigbewegingen door de aanleg van de Noord-Zuidverbinding.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Militaire kabels en nutsleidingen: Langsheen het tracé bevinden zich militaire kabels. Het netwerk van militaire kabels is opgenomen in het KLIP. Dit is de snelste manier om de nodige informatie ook vanuit Defensie aangeleverd te krijgen. In het antwoord vanuit KLIP staan ook de nodige contactgegevens, mocht u bijkomende informatie nodig hebben.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
---	---	--	--	---	--

VLAAMSE BELEIDSDOMEINEN

BELEIDSDOMEIN ECONOMIE, WETENSCHAP EN INNOVATIE

		Cat			
Advies	Behandeling	1	2	3	4
Opmerking 1: Het is aan te raden om in het voorontwerp voorkeursbesluit ter vergelijking van de reistijd met de openbaar vervoerssystemen de reistijd met de wagen over hetzelfde traject te vermelden, eventueel opgedeeld naar reistijd tijdens de spits en buiten de spits. Daarbij kan dan de verplaatsingstijdfactor OV/auto worden weergegeven. Dit toont enerzijds dat de reistijd met het openbaar vervoer zeer competitief is ten opzichte van de personenwagen, en anderzijds relativeert het de reistijdverschillen tussen de overwogen openbaar vervoerssystemen.	De suggestie wordt meegenomen in functie van brede communicatie rond het complex project NZL.			x	

<p>De ontwerp synthesenota stelt in sectie H, Studie levendige bedrijventerrein, p.49 het volgende: “In het eerste scenario wordt CentrumZuid verder uitgebouwd als hotspot voor Cleantech [...] Een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt in de nabijheid (omgeving Greenville) van deze bedrijvencluster is essentieel.”</p> <p>In het voorontwerp voorkeursbesluit zien wij deze aanbeveling niet vertaald. De ontsluiting van Greenville via het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verloopt via de haltes P&R Centrum-Zuid (ca. 1,3km) Houthalen-Centrum (thv het John Cuppensplein) (ca. 800m). Het is betreurenswaardig dat de ontsluiting van Greenville, dat als incubator voor cleantech en circulaire economie in Limburg een belangrijke rol speelt in de toekomstambitie voor Centrum Zuid, dus niet verloopt via een dichtergelegen halte. Wanneer een halte in de nabije omgeving van Greenville niet mogelijk is, is de absolute minimumvereiste dat er voorzien wordt in een kwalitatieve en veilige verbinding voor zachte weggebruikers (fietsers en voetgangers) cruciaal. Ook voor Centrum Zuid zelf zal de verbinding naar de HOV-halte voor zachte weggebruikers een belangrijk aandachtspunt zijn. De aanwezigheid van deelsystemen (deelfietsen of deelsteps) ter hoogte van de HOV-haltes en nabij Greenville kan OV-reizigers helpen om de ‘first/last mile’ te overbruggen.</p> <p>Daarnaast is ook de bovengrondse bereikbaarheid van Greenville met de wagen (en de daarbij behorende signalisatie) een aandachtspunt op het moment dat het doorgaande verkeer (via tunnel) en het bestemmingsverkeer (bovengronds) gescheiden wordt. Zowel voor bestuurders komende vanuit het noorden als vanuit het zuiden dient het duidelijk te zijn wat de te volgen route is om Greenville te kunnen bereiken.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
--	---	--	--	---	--

<p>Opmerking 3: Het voorontwerp voorkeursbesluit geeft aan dat 'de mogelijkheid tot een gefaseerde aanpak en een beperkter aantal noodzakelijke aanpassingen op het traject' een onderdeel is van het criterium 'vlotheid van implementatie' (p19). Wij wensen te benadrukken dat wij vragende partij zijn om ook effectief over te gaan tot een gefaseerde aanpak. In onze adviesnota van april 2020 schoven wij reeds de suggestie naar voor om op korte termijn de verbinding tussen Hasselt en Corda Campus via HOV te realiseren bij wijze van 'quick win'. Deze oproep wensen wij hier opnieuw te onderlijnen. Het belang van deze verbinding is zeer groot, en zal bij toekomstige uitbreidingen van de Corda Campus verder toenemen. Deze afstand is relatief kort, waardoor deze snel gerealiseerd zou kunnen worden.</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot realiseerbare en vergunbare (deel)projecten waarbij ook de fasering nader bepaald wordt. Het resultaat van die fase zijn dus meerdere projectbesluiten over het geheel van vergunningen en machtigingen, de bestemmingsplannen en het actieprogramma. De geografische opdeling in 3 zones (zone A, B en C) biedt namelijk de mogelijkheid om gefaseerd en per zone een projectbesluit op te maken.</p> <p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Ook is het van belang dat de geplande werken aan de brug van de Kempische Steenweg (voorzien in 2022) worden aangegrepen om de inrichting van de infrastructuur meteen te voorzien op het HOV-systeem ten einde te vermijden dat dit zeer congestiegevoelige punt op termijn opnieuw aangepakt zou moeten worden in het kader van de effectieve realisatie van het complex project Noord-Zuid Limburg.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Opmerking 4: De HOV-halte Corda Campus zal komen te liggen in de nabijheid van het treinstation Kiewit en het Hoppinpunt Corda Campus. Corda Campus is in overleg met verschillende actoren voor de inrichting van het Hoppinpunt Corda Campus in combinatie met de inrichting van een stationsplein en de passage van de fietssnelweg N702. In lijn met p33, waar wordt aangegeven dat afstemming met lopende projecten zoals Hoppinpunten nodig is, is het wenselijk dat de HOV-halte Corda Campus zo naadloos mogelijk hierop kan aansluiten. Daarom is het aan te raden dat er ook met het projectteam van het complex project Noord-Zuid Limburg reeds in een vroeg stadium overleg wordt gepleegd om tot een gezamenlijk gedragen, geïntegreerd ontwerp te komen.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>LRM wenst daarbij opnieuw vooruit te schuiven dat het wenselijk is dat de realisatie van de verbinding tussen Hasselt en de Corda Campus hierbij prioriteit krijgt en reeds op korte termijn gerealiseerd wordt.</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot realiseerbare en vergunbare (deel)projecten waarbij ook de fasering nader bepaald wordt. Het resultaat van die fase zijn dus meerdere projectbesluiten over het geheel van vergunningen en machtigingen, de bestemmingsplannen en het actieprogramma. De geografische opdeling in 3 zones (zone A, B en C) biedt namelijk de mogelijkheid om gefaseerd en per zone een projectbesluit op te maken.</p> <p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>LRM apprecieert dat het actief betrokken wordt bij de verschillende inspraakmomenten van het project, en wenst ook in de verdere uitwerkingsfase betrokken te blijven.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
<p>De effectbeoordeling bij de geïntegreerde afweging met betrekking tot ambitie 9 kan worden bijgetreden.</p> <p>Gelet op de aanwezigheid van VEN en Habitatgebieden op en in de nabijheid van het tracè, moest er een ADC toets worden opgemaakt om de realisatie van de gekozen variant te verantwoorden. Het Departement Landbouw en Visserij kan zich aansluiten bij de conclusies van deze toets en de voorgestelde indicatieve te compenseren oppervlaktes waarvan de juiste allocatie op het terrein nog verder dient onderzocht te worden.</p> <p>In die zin dringt het Departement Landbouw en Visserij er dan ook op aan dat deze allocatie bijzondere aandacht schenkt aan ambitie 9 en bij voorkeur dus wordt gerealiseerd aansluitend aan bestaande natuur en met minimale impact op de landbouwstructuur.</p>	<p>In het voorontwerp voorkeursbesluit is onder 4.7 reeds opgenomen dat de potentieel geschikte gebieden (zoekgebieden) verder ook getoetst zullen worden aan overige 'juridische en beleidsmatige randvoorwaarden'. Het HAG valt hier onder. De afweging t.o.v. landbouw wordt verder verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x		
<p>Op pagina 32 wordt gesteld dat er twee locaties zijn voor planologische compensatie van VEN. Hierbij moet volledig in lijn van ambitie 9 voor deze locatie gekozen worden waarbij de afbakening van bijkomend VEN geen implicaties heeft op de aanwezige veebedrijven in de ruime omgeving. Net zoals er geen bijkomende vermijdbare schade mag aangericht worden in VEN, geldt anderzijds ook dat bijkomende VEN aanduiding geen bijkomende nadelige effecten mag hebben op de huidige aanwezige veebedrijven. De impact van beide zoeklocaties zal moeten onderzocht worden.</p>	<p>In het voorontwerp voorkeursbesluit is onder 4.7 reeds opgenomen dat de potentieel geschikte gebieden (zoekgebieden) verder ook getoetst zullen worden aan overige 'juridische en beleidsmatige randvoorwaarden'. Het HAG valt hier onder. De afweging t.o.v. landbouw wordt verder verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x		

<p>Op pagina 34 worden de projecten, parallel aan het complexe project omschreven. Op Vlaams niveau betreft het de Europese ecologische corridor. Het Departement Landbouw en Visserij beaamt dat er nog uitgebreid verder onderzoek nodig is vooraleer een planningsproces aan de orde is. Er kan immers alleen akkoord gegaan worden met een corridor waarvan wetenschappelijk bewezen is dat deze effectief en realiseerbaar is en tegemoet komt aan de noodzakelijke en vastgelegde doelen. Het Departement Landbouw en Visserij benadrukt daarbij ook dat alle ecologische corridors die in het complex project worden opgewaardeerd (de diverse beekvalleien) ook moeten worden meegenomen en mee gewaardeerd in hun oplossend vermogen voor de uiteindelijke doelstelling zijnde de verbinding van beide militaire domeinen. Het is het Departement Landbouw en Visserij niet duidelijk in hoeverre deze parallelle trajecten eveneens afgetoetst zullen worden aan de visie en ambities die gesteld werden in de ambitienota van het complex project. Gelet op de geïntegreerde en gedragen manier waarop deze ambities tot stand zijn gekomen, lijkt het dan ook een logische vervolgstap om deze mee te nemen in alle processen die in het ruime gebied zullen plaatsvinden.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
<p>Het geschetste gebiedsprogramma kan worden onderschreven mits enkele aanvullingen. Opwaardering Mangelbeekvallei: Aan de zuidkant van deze vallei is er heel wat grasland in (hobby)landbouwgebruik. De Broekbeekvallei is eerder beperkt qua landbouwactiviteiten maar de Laambeekvallei kent een uitgesproken landbouwgebruik zodat het dan ook verwonderlijk is dat men het Departement Landbouw en Visserij niet mee als betrokken partner aan de tafel vraagt.</p>	<p>Onder actie B3.10 wordt departement Landbouw en Visserij opgenomen als te betrekken actor.</p>		x		

<p>Voor wat betreft de Europese ecologische corridor moet het duidelijk zijn dat een parallel proces eveneens betekent dat er nog ruimschoots de ruimte zal moeten zijn voor verder onderzoek.</p> <p>Immers kan het niet zijn dat voor het complex project een definitieve voorkeursbeslissing eveneens impliceert dat de onderzoeksfase van de parallelle processen afgerond moet zijn. Een definitief voorkeursbesluit moet bijgevolg duidelijk beperkt blijven tot het infrastructuurproject in de ruime zin van het van het woord. De onderzoeksfase voor de ecologische corridor is volgens het Departement Landbouw en Visserij nog helemaal niet ten einde, integendeel.</p> <p>Een effectieve ecologische corridor kan pas actief in proces gestoken worden wanneer er wetenschappelijke zekerheid bestaat rond effectiviteit en realiseerbaarheid van deze corridor en bovendien moet er een adequaat flankerend beleid worden uitgewerkt zodat er in lijn met ambitie 9 een win-win voor de landbouwstructuur en landbouwuitbating kan bekomen worden.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
<p>Het Departement Landbouw en Visserij kan zich niet akkoord verklaren met de conclusies in het s-MER op pagina 40 en volgende van het onderdeel Mens en ruimtelijke aspecten aangezien het s-MER geen enkele rekening heeft gehouden met het advies van het INBO met betrekking tot de bedenkingen rond het functioneren van de corridor. De voorgestelde zoekzone wordt in dit document voorgesteld als zoekzone die niet totaal moet worden ingevuld, dit terwijl uit het onderzoek duidelijk blijkt dat naast een voldoende breedte van 150 meter, er eveneens nog een bufferzone moet komen waarin nullbemesting en verbod op gewasbescherming wordt voorzien. De voorgestelde contour is bijgevolg een zware onderschatting van het werkelijke effect op het landbouwfunctioneren waarbij kan gesteld worden dat de impact zoals ingeschat door de LIS op basis van de beschikbare contour (407ha waarvan 217 ha professioneel landbouwgebruik) nog vele malen groter kan worden, doch hiervoor nog geen onderzoek is bijgebracht om deze draagwijdte te kunnen inschatten.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau. Dit proces wordt opgezet door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. De compensaties voor de sturende bouwstenen werden in beeld gebracht. Voor het bredere gebiedsprogramma - dat niet tot het CP behoort - is geen compensatieberekening gemaakt. Dit zal begroot worden binnen de respectievelijke processen.</p>				x

<p>Globaal kan gesteld worden dat het voorliggend s-MER zich duidelijk beperkt tot een afweging van tracé alternatieven van de infrastructuurwerken en op dat vlak wel volstaat maar dat het s-MER duidelijk veel te weinig of geen aandacht heeft voor de effecten ten gevolge van de ontwikkeling van ecologische corridors en de impact daarvan op de landbouw.</p>					
<p>Echter wordt er niet ingegaan op de vraag in hoeverre deze beekvalleien eveneens kunnen ingeschakeld worden in het realiseren van een Europese ecologische corridor, zeker gelet op het feit dat deze beekvalleien ook verschillende gradiënten van vochtig tot droge habitats bevatten en mogelijks door specifieke inrichting verder opgewaardeerd kunnen worden. Deze opwaardering kan, gelet op de afwezigheid van intensieve landbouw en het hoofdzakelijk aanwezige hobbylandbouwgebruik, gemakkelijker gerealiseerd worden dan wel de herinrichting van een intensief landbouwgebied.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase. Hier wordt ook afgestemd met het parallelle proces naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor.</p>			x	
<p>Voor wat betreft de Europese ecologische corridor wordt in de nota meegegeven dat er vertrokken wordt van verschillende studies over deze ecologische verbinding, doch zonder deze voorgaande studies te vermelden. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt een specifieke vermelding naar deze studies.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
<p>De beleidsbeslissing rond het verbinden van de twee grote heidecomplexen, te weten Kamp Beverlo en het schietterrein van Helchteren mag dan wel genomen zijn, maar een concrete uitwerking te velde werd tot op heden nog niet vastgelegd, noch afgestemd met de landbouwsector.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x

<p>Het Departement Landbouw en Visserij stelt ook vast dat de visie rond de Bollisserbeek wordt opgehangen aan AGNAS zonder echter duidelijk te vermelden welke de afspraken waren binnen AGNAS omtrent deze Bollisserbeek nl: het feit dat dit deelconcept 36.13 Bollisserbeek (natte natuurverbinding) in de GRS(maart 2008) van AGNAS omschreven wordt als volgt :</p> <p>"Specifiek voor de bovenlopen van Dommel en Bollisserbeek wordt gestreefd naar realisatie van brede oeverzones (10 – 20 meter) met als functie natuurverbinding, waterberging en buffering en structuurherstel van de waterloop. Langsheen de Bollisserbeek kan de realisatie van kleine heidestapstenen instaan voor een versterking van de verbindende functie tussen de grote heidecomplexen van de Lage en Midden Kempen. Het uitwerken van deze natuurverbindingsgebieden is een provinciale planningstaak."</p> <p>Men beperkt zich binnen AGNAS dus tot een 10-20 m brede oeverzone...</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
<p>Het Departement Landbouw en Visserij stelt vast dat de uitwerking van de ecologische corridor gebaseerd wordt op het SBP van de gladde slang, waarbij er in dat SBP verwezen wordt naar een andere corridor die destijds werd uitgewerkt en vernietigd door de Raad van State en de SBP van knoflookpad, rugstreepad en heikikker waarbij er telkens verwijzingen zijn terug te vinden naar beide militaire domeinen en het brongebied van de Zwarte beek waarbij leefgebied moet geoptimaliseerd worden.</p> <p>Men streeft naar een multisoortenverbinding die zeer breed wordt opgevat. Minstens de ecoprofielen 15 en 16 worden ook meegenomen in de ecologische verbindingen van de 3 beekvalleien in de groen-blauwe netwerken, zodat men zich de vraag kan stellen in hoeverre er nog een 4de ecologische corridor nodig is voor deze soorten en men zich dus niet gewoon moet beperken tot de ecologische profielen 6 en 8 van gladde slang, heivlinder en Gentiaanblauwtje. Anderzijds kan men zich ook de vraag stellen waarom de potenties van de groenblauwe netwerken van Broekbeek, Mangelbeek en Laambeek niet zijn onderzocht met betrekking tot de ontwikkeling van habitat voor ecoprofielen 6 en 8.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x

<p>Verderop worden er randvoorwaarden gesteld aan de minimale breedte van de corridor die meer dan 150 m moet bedragen exclusief de bufferzone waarin niet mag bemest, gedraineerd en geen gewasbescherming mag gebruikt worden. Deze drie randvoorwaarden zorgen ervoor dat een economische landbouwuitbating niet meer mogelijk is en de effecten van de vooropgestelde corridor dus veel ruimer gaan dan wat nu vooropgesteld wordt De breedte van de bufferzone is immers niet gekend.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
<p>Gelet op het intensieve huidige landbouwgebruik is een verschraving van de benodigde corridor allerm minst evident en van zeer grote sociaal-economische impact op de aanwezige landbouw. Zonder duidelijkheid over de benodigde bufferzones kan er bijgevolg geen inschatting gemaakt worden van de landbouwimpact en geeft de meegeleverde landbouwimpactstudie op basis van de voorgestelde corridor afbakening dus een totaal vertekend beeld.</p> <p>In de zeer summiere en beperkte éénmalige terugkoppeling die het Departement Landbouw en Visserij tot nog toe heeft gekregen over deze Europese ecologische corridor is dit nooit ter sprake gekomen. Het Departement Landbouw en Visserij neemt nu pas kennis van de afgeleverde rapporten door het INBO en de voorliggende nota en kan daar alleen de conclusie uit trekken dat nooit op de hoogte werd gebracht van de werkelijke impact van de corridor. De huidige afbakening is een schromelijke onderschatting van de werkelijke impact en werkelijke uitgebruikname van momenteel intensief gebruikte landbouwgronden.</p> <p>Het advies van het INBO versterkt het vermoeden van het Departement Landbouw en Visserij en duidt duidelijk nog heel wat werken onderzoekpunten aan alvorens tot een werkbare corridor te kunnen komen. In die zin is het dan ook duidelijk dat bijkomend gedetailleerder onderzoek over deze ecologische corridor noodzakelijk is en dat, gelet op het intensief landbouwgebruik in de zone rond de Bolliserbeek, het zeker noodzakelijk zal zijn om een Landbouw effecten rapport uit te werken voor de totale geïmpacteerde zone.</p> <p>De voorgestelde randvoorwaarden impliceren honderden hectare landbouwgrond die zal omgezet worden waardoor een flankerend beleid met de nodige financiële compensaties zeker noodzakelijk zal zijn voor deze realisatie van dergelijke corridor.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x

<p>Daaruit kan bijgevolg ook afgeleid worden dat het projectonderdeel Ecologische corridor op dit moment te vaag is uitgewerkt en te weinig de effecten kunnen worden ingeschat om op hetzelfde tempo te worden doorgevoerd als het infrastructuurproces. De ecologische corridor zal dan ook noodzakelijkerwijze verder moeten gaan met de onderzoeksfase en ruimer moeten bekeken worden voor de totaliteit van alle gebieden en alle corridors die er momenteel tussen beide militaire domeinen mogelijk zijn. Het Departement Landbouw en Visserij kan enkel meegaan in de afbakening van een corridor waarvan wetenschappelijk onderbouwd is tot waar de impact ervan reikt en welke maatregelen er nodig zijn om tot een effectieve corridor te komen. Voor alle percelen waar de huidige economische landbouwuitbating niet meer mogelijk is, moeten er flankerende maatregelen voorzien worden.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
<p>Het Departement Landbouw en Visserij kan akkoord gaan met de methodiek en de globale inschatting van de oppervlakte aan compensatie in deze strategische fase voor wat betreft zone B maar is van mening dat bij het verder uitvoeren van het totaalproject ook de nodige compensaties in zone A en zone C in rekening moeten gebracht worden aangezien de aanleg van infrastructuur voor HOV of fietssnelwegen in zone B niet los kan gezien worden van ontwikkelingen in zone A en zone C. Zeker voor wat betreft zone C is er een doorsnijding en versnippering van VEN en habitatgebieden te verwachten.</p>	<p>Enkel de compensaties voor de sturende bouwstenen werden in beeld gebracht. Voor het bredere gebiedsprogramma - dat niet tot het CP behoort- is geen compensatieberekening gemaakt. Dit zal binnen de respectievelijke processen opgemaakt worden. Niet in zone C maar zone A is er mogelijk een doorsnijding van Habitat - en VEN-gebieden door de fietssnelweg.</p>			x	x
<p>Het feit dat er geen potentieverkenning op de militaire gebieden gebeurd is, heeft mogelijks wel gevolgen voor het alloceren van compensaties in agrarisch gebied op plaatsen die mogelijks minder geschikt zijn enerzijds en bovendien rechtstreeks impact hebben op landbouw anderzijds. Gelet op de intensiteit van landgebruik in agrarisch gebied versus militair domein, kan gesteld worden dat een natuurontwikkeling het meeste slaagkansen krijgt en de minste verstoring in deze militaire domeinen en bovendien geen economische impact heeft. In die zin vindt het Departement Landbouw en Visserij het dan ook uitermate jammer en een gemiste kans dat de potenties van de militaire domeinen niet worden meegenomen en de zoekzones voor natuurcompensaties zich beperken tot de niet-militaire domeinen. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt dan ook uitdrukkelijk deze militaire domeinen ook mee te screenen op hun potenties.</p>	<p>Wat de zoekzones voor de - weliswaar beperkte - compensaties ifv SBZ betreft worden de militaire domeinen wel meegenomen maar is het momenteel niet mogelijk om de potenties aan te geven, gelet op het ontbreken van de bodemkartering in die domeinen. Wat de effectieve compensatie van zowel VEN als bos betreft zijn militaire domeinen uitgesloten omwille van de gewestplanbestemming.</p>				

<p>Op pagina 27 van de compensatieopgavennota wordt aangehaald wat de volgende fase moet zijn. Bij de nadere analyse van geschiktheid voor compensaties moet ook, geheel in de filosofie van ambitie 9 van het project eveneens de analyse worden gemaakt op welke plaats de compensaties de minst versturende en beperkende effecten hebben op de aanwezige veebedrijven in de ruime omgeving. Bijkomende gevoelige habitattypes inrichten mag geen negatief effect hebben op de in het ruimere gebied aanwezige veehouderij. Het Departement Landbouw en Visserij is bijgevolg van oordeel dat de nota moet aangevuld worden met hoger vermelde opmerkingen.</p>	<p>De afweging t.o.v. landbouw wordt verder verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x		
<p>Gelet op bovenstaande bemerkingen is het Departement Landbouw en Visserij van oordeel dat voorliggende documenten hoofdzakelijk handelen over het infrastructuurproject Noord-Zuid Limburg tussen Houthalen en Helchteren waarbij het Departement Landbouw en Visserij zich kan aansluiten bij de keuze voor het voorkeurstraject Ay maar waarbij het Departement Landbouw en Visserij van mening is dat de effecten op het landbouwfunctioneren en de landbouwstructuur vele malen groter zijn dan in voorliggende documenten begroot omdat naast de aanlegwerken in zone B er ook gevolgen van deze structuurwerken zijn op de zones A en C en de compensaties van werken in deze laatste zones niet eens mee begroot zijn. De gevolgen van het maken van een keuze voor zone B waarbij in andere zones ook vervolgingimpact kan verwacht worden moeten minstens eerlijkheidshalve mee ingeschat worden en niet afgewenteld worden op de latere vervolgingtrajecten.</p>	<p>De compensaties voor de sturende bouwstenen werden in beeld gebracht. Voor het bredere gebiedsprogramma - dat niet tot het CP behoort - is geen compensatieberekening gemaakt. Dit zal binnen de respectievelijke processen opgemaakt worden.</p>			x	x
<p>Ook voor wat betreft de Europese Ecologische corridor is het Departement Landbouw en Visserij van mening dat dit onderdeel nog niet rijp is voor het voorkeursbesluit en gedegen wetenschappelijk onderbouwd onderzoek nodig is om de haalbaarheid en effectiviteit ervan na te gaan en een flankerend beleid met bijhorende middelen voor de landbouwsector te kunnen uitwerken, gebaseerd op een landbouweffectenrapport (LER) voor de ruimere geïmpacteerde landbouwstructuur. In die zin is het dan ook wenselijk dit projectonderdeel zijn eigen weg te laten gaan aangezien er immers geen rechtstreeks verband is of koppeling met het infrastructuurproject.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x

BELEIDSDOMEIN OMGEVING

		Cat			
Advies	Behandeling	1	2	3	4
Het Agentschap Onroerend Erfgoed heeft geen opmerkingen op het geïntegreerd onderzoek en de keuze voor het alternatief Ay. Het spreekt voor zich dat de toekomstige werkzaamheden een effect zullen hebben op de omgeving en bijgevolg ook op het aanwezige onroerend erfgoed. De opdracht voor de uitwerkingsfase zal erin bestaan om met dit onroerend erfgoed voldoende rekening te houden.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

<p>Al het onroerend erfgoed in Vlaanderen waar juridische gevolgen aan gekoppeld zijn is raadpleegbaar op https://geo.onroenderfgoed.be of op https://inventaris.onroenderfgoed.be. Van zodra de Vlaams minister bevoegd voor Onroerend Erfgoed een onroerend goed voorlopig beschermt, gelden de rechtsgevolgen en is alle informatie raadpleegbaar op het geoportaal: https://geo.onroenderfgoed.be In de inventaris bevinden zich twee soorten objecten: “aanduidingsobjecten” en “erfgoedobjecten”. De eerste groep is de verzameling van het erfgoed dat is vastgesteld of beschermd en dus rechtsgevolgen kent. De tweede groep vormt een wetenschappelijke inventaris die geen rechtsgevolgen kent. Op deze sites vind je informatie over beschermde monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, beschermde cultuurhistorische landschappen en beschermde archeologische sites en over het bouwkundig, landschappelijk en archeologisch erfgoed.</p> <p>De CAI (Centrale Archeologische Inventaris) https://cai.onroenderfgoed.be is een derde website met beschikbare informatie, met name een overzicht van alle archeologische waarnemingen. Deze website is toegankelijk voor een specifiek daartoe opgeleide doelgroep. Een vierde website geeft meer informatie over het archeologietraject bij vergunningsaanvragen met inbegrip van de verplichte archeologienota https://www.onroenderfgoed.be/archeologie-bijvergunningsaanvragen-vergunningverleners. Op basis van de kaart voorlopige contour zien we dat het volgend beschermd, vastgesteld erfgoed of erfgoedsites uit de wetenschappelijke inventaris aanpalend of volledig of gedeeltelijk binnen deze voorlopige contour liggen:</p> <p>Beschermd cultuurhistorisch landschap:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Houthalen-Helchteren: kasteelsite 'Ter Dolen' met omgeving MB 30 juni 1982 <p>Beschermd monument:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Houthalen-Helchteren: Mijnwerkersschool Pastorijsstraat 40 MB 7 juni 2012 <p>Vastgesteld erfgoed in Houthalen-Helchteren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hotel, Grote Baan 343 - Dorpswoning, Grote Baan 333 - Alleenstaande villa, Grote Baan 197 - Alleenstaande villa, Grote Baan 145 - Oude cité steenkoolmijn van Houthalen, Grote Baan 79-137 - Hoekhuis, Grote Baan 55 - Hôtel des Charbonnages, Grote Baan 47 - Alleenstaande villa, Grote Baan 1 <p>Vastgesteld landschapsatlasrelict</p> <ul style="list-style-type: none"> - Houthalen-Helchteren: Vijver- en 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
---	---	--	--	---	--

<p>heidegebied rond de bovenbeek van de Laambeek, Roosterbeek, en Slangebeek - Zonhoven: Vijvergebied tussen Laambeek en Slangebeek Niet vastgesteld landschapsatlasrelict - Houthalen-Helchteren: Heide- en zandduinencomplex van Hechtel-Eksel met de vallei van de Zwarte Beek (bovenloop).</p> <p>Archeologie: Binnen de voorlopige contour bevinden zich geen gekende en/of beschermde archeologische sites.</p>					
<p>Voor de uitwerkingsfase wensen we daarom nog de volgende aandachtspunten mee te geven: - Aandacht voor het historisch landschap: Bij de uitwerking van de begeleide groeninfrastructuur moet er aandacht zijn voor de specifieke kenmerken van het omringende landschap. Wij denken dan o.a. aan de omgeving van de kasteelsite Ter Dolen waar het herstel van de Broekvallei een belangrijk aandachtspunt is, of de vallei van de Mangelbeek en de historische relatie van de vallei en het kerkje van Laak, of de kenmerkende houtkanten rond de weidepercelen ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E314, relict van het kleinschalig cultuurlandschap van de Laambeek met verder ook de Brelaar- en Kolverenschans.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Voor de uitwerkingsfase wensen we daarom nog de volgende aandachtspunten mee te geven: - Aandacht voor algemene landschapszorg: naast de realisatie van ecologische doelstellingen moet er bij de uitwerking ook voldoende aandacht zijn voor de bestaande landschapselementen en historisch cultuurlandschap.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Voor de uitwerkingsfase wensen we daarom nog de volgende aandachtspunten mee te geven: - En voor het uitwerken en opstellen van een archeologienota wil het Agentschap nu al meegeven dat de erkend archeoloog niet enkel aandacht moet besteden aan de impact van de werken zelf maar ook aan de impact van de uitvoeringswijze, van werfwegen, werfzones, eventuele omleidingswegen, enz.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Luchtkwaliteitsmodellering</p> <ul style="list-style-type: none"> · Op p. 8 van de sMER – discipline lucht wordt aangegeven dat er lokaal ook een snelheidsregime van 30 km/u voorkomt maar dat voor deze straten toch een snelheidsregime van 50 km/u werd ingegeven in IFDM-Traffic omdat de impact op de luchtkwaliteit daarvan beperkt is. <p>Er is wel degelijk een verschil in uitstoot van schadelijke stoffen voor de luchtkwaliteit tussen een wagen die 50 km/u rijdt en een wagen die 30km/u rijdt. Zo zal de wagen die 30km/u rijdt meer schadelijke stoffen uitstoten. We vragen dan ook om in de uitwerkingsfase de snelheidsregimes per wegsegment voldoende te differentiëren inzake snelheden in IFDM-Traffic.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Luchtkwaliteitsmodellering</p> <ul style="list-style-type: none"> · Op p. 16 van de sMER – discipline lucht wordt aangegeven dat 16 wegsegmenten die een (gedeeltelijke) street canyon zijn gemodelleerd werden met CAR Vlaanderen. <p>Het is in de uitwerkingsfase nodig om alle wegsegmenten met bebouwing op minder dan 30 meter van de weg met CAR Vlaanderen te modelleren. Het gaat hier niet enkel om aaneengesloten bebouwing. In functie van de opmaak van het geïntegreerd plan-/project-MER tijdens de uitwerkingsfase vragen we om dan na te gaan op welke wegsegmenten er zich bebouwing op minder dan 30 meter van de weg bevindt en al deze wegsegmenten met CAR Vlaanderen te modeleren, zodat er rekening gehouden wordt met de impact van deze bebouwing op de luchtkwaliteit.</p>	<p>Basismodellering gebeurt in Impact (met hogere resolutie dan in fase 1) en dekt dus per definitie alle bebouwing af. CAR Vlaanderen wordt enkel toegepast in echte street canyons omdat Impact daar geen correcte resultaten geeft. Voor N74 zelf (met tunnelmonden) wordt CFD modellering voorzien.</p>			x	
<p>Milderende maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> · Op p. 41 van de sMER – discipline lucht wordt een opsomming gegeven van de te milderen negatieve luchteffecten (score -2/-3) per variant. Er wordt aangegeven dat bij elke variant een aanzienlijk negatief effect wordt waargenomen bij knoop N74-E314. Toch is deze locatie niet opgenomen in de lijst. We vragen dan ook om voor iedere variant knoop N74-E314 toe te voegen. 	<p>De aanzienlijk negatieve effecten t.h.v. knoop N74/E314 komen voor op de wegzates zelf en in aanpalend bos/struikgewas en landbouwgebied. Dit zijn geen publiek toegankelijke locaties, dus moet er conform het significantiekader niet getoetst worden en dus ook niet gemilderd worden.</p> <p>Uitzondering is mogelijks het nieuw fietspad langs de nieuwe lokale weg Houthalen-Zonhoven, maar omdat dit nog niet concreet ontworpen was, konden hier in het sMER geen specifieke uitspraken over gedaan worden. Dit is een aandachtspunt voor de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Milderende maatregelen</p> <p>· Daarnaast vragen we ook om een opsomming te maken van de wegsegmenten met een beperkt negatief effect (score -1) voor de locaties waar de milieukwaliteitsnorm reeds voor 80% is ingenomen. Want volgens het significantiekader voor discipline lucht moeten voor deze locaties milderende maatregelen onderzocht worden.</p>	<p>Wegsegmenten met een beperkt negatief effect (score -1) voor de locaties waar de milieukwaliteitsnorm reeds voor 80% is ingenomen komen niet voor in het studiegebied.</p>				
<p>Milderende maatregelen</p> <p>· Of er milderende maatregelen moeten uitgewerkt of onderzocht worden is binnen de discipline lucht niet afhankelijk van de aanwezigheid van bebouwing. Dat is wel het geval bij de discipline mens – gezondheid. Binnen de discipline lucht moet dat voor iedere locatie gebeuren ongeacht of op die locatie bebouwing aanwezig is. We vragen dan ook om voor elke locatie waar met een score -2 of -3 milderende maatregelen worden uitgewerkt en voor een locatie met score -1 waar de milieukwaliteitsnorm voor 80% is ingenomen milderende maatregelen onderzocht worden.</p>	<p>De aanzienlijk negatieve effecten t.h.v. knoop N74/E314 komen voor op de wegzates zelf en in aanpalend bos/struikgewas en landbouwgebied. Dit zijn o.i. geen publiek toegankelijke locaties, dus moet er conform het significantiekader niet getoetst worden en dus ook niet gemilderd worden.</p> <p>Uitzondering is mogelijks het nieuw fietspad langs de nieuwe lokale weg Houthalen-Zonhoven, maar omdat dit nog niet concreet ontworpen was, konden hier in het sMER geen specifieke uitspraken over gedaan worden. Dit is een aandachtspunt voor de uitwerkingsfase.</p> <p>Het opleggen van milderende maatregelen is inderdaad niet enkel gebonden aan bebouwing, maar het moeten wel publiek toegankelijke locaties betreffen. (Niet recreatief ingericht) bos/struikgewas en landbouwpercelen zijn geen publiek toegankelijke locaties (park- en recreatiezones en fiets- en voetpaden wel).</p>			x	

<p>Milderende maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> · In het voorontwerp voorkeursbesluit wordt op p. 36 een overzicht gegeven voor variant Ay van de te milderen maatregelen per discipline. <p>Voor lucht ontbreken hier de maatregelen die genomen moeten worden op volgende locaties waar negatieve effecten gemodelleerd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Knoop N74/E314 o Helzoldstraat, Herebaan-west 	<p>Voor een aantal negatieve effecten, vastgesteld in discipline lucht van het sMER, werden geen milderende maatregelen opgenomen in het sMER en dus ook niet in het voorontwerp voorkeursbesluit. Het gaat hierbij om negatieve effecten t.h.v. Knoop N74/E314, de Helzoldstraat en de Herebaan-west. t.h.v. knoop N74/E314: zie eerder (Om 10)</p> <p>T.h.v. de Helzoldstraat en de Herebaan-West blijkt de belangrijkste mogelijke maatregel het niet knippen van de N74 t.h.v. de Mangelbeek te zijn. De negatieve neveneffecten van het niet knippen van de N74 t.h.v. de Mangelbeekvallei zijn echter groter dan de negatieve effecten in de “street canyons” t.h.v. de Helzoldstraat en de Herebaan-West zonder knip. Bijgevolg wordt er niet gekozen voor deze maatregel. Er kan ingezet worden op een reeks extra modal shift maatregelen. Die komen ook tegemoet aan de vragen om het lokaal autoverkeer af te remmen. In de uitwerkingsfase zullen deze extra maatregelen verder geconcretiseerd worden en kan de impact ervan doorgerekend worden in het plan/project-MER.</p>				
<p>Het HOV-systeem zal bovengronds een impact hebben in de kernen van Houthalen en Helchteren. Er is de geluidsafname door het verdwijnen van het bovengronds doorgaand verkeer, maar in de uitwerkingsfase is het nodig dat via de geluidsmodellering kwantitatief begroot wordt hoe groot de geluidsafname zal zijn in de kernen door het kwantitatief meenemen van de trambus in de geluidsmodellering.</p>	<p>Dit wordt als aandachtspunt meegenomen naar de uitwerkingsfase (voorzien in geluidsmodellering).</p>			x	
<p>In het MER lezen we dat het hier gaat over een elektrisch aangedreven trambus, wat uiteraard een positief gegeven is naar geluidsemissies. Maar vanaf ongeveer 50km/u wordt het rolgeluid van de banden dominant, dus de geluidsemissie daarvan zal in de uitwerkingsfase kwantitatief begroot moeten worden.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>In zone A wordt er ook een nieuw hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt Noord-Limburg ingericht. In de uitwerkingsfase kan exact begroot welke (positieve of negatieve) geluidseffecten dit vervoersknooppunt veroorzaakt, net als voor de andere HOV-ontwikkelingen in de deelzones A, B en C. De geluidseffecten van het gebiedsprogramma (bv nieuwe woonontwikkelingen; scenario's voor bedrijventerreinen) worden op dit strategische niveau als verwaarloosbaar beschouwd tov de effecten van de wegverbinding, maar eenmaal er in de uitwerkingsfase een duidelijke visie voorligt van die ontwikkelingen kan ook daarvan de geluidsimpact meegenomen worden in de geluidsmodellering. ...</p> <p>We ondersteunen deze visie maar in de concrete verdere detailuitwerking dient de geluidsimpact van de HOV mee in beeld gebracht te worden.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Op strategisch niveau en in functie van de alternatievenafweging is er voldoende informatie naar geluid beschikbaar ter onderbouwing van de keuzes in het voorkeursalternatief. In de uitwerkingsfase ifv de vergunningen is een meer gedetailleerde beoordeling noodzakelijk om goed zicht te krijgen op eventueel noodzakelijke milderende maatregelen.</p>	<p>Dit wordt als aandachtspunt meegenomen naar de uitwerkingsfase (gedetailleerd geluidsmodeel voorzien).</p>			x	
<p>Naar het S-MER (discipline geluid) hebben we nog volgende opmerkingen: P6: "Tabel 6-1 Milieukwaliteitsnormen Vlare II voor geluid in open lucht (dB(A), LA95)" De periode voor de nacht en avond staat in de hoofding van de tabel niet correct vermeld. Zoals bepaald in VLAREM voor wat betreft MKN in open lucht is de avond: 19u tot 22u zijn en nacht: 22u tot 7u.</p>	<p>Deze vermelding wordt aangepast in het disciplinerapport</p>	x			
<p>Naar het S-MER (discipline geluid) hebben we nog volgende opmerkingen: P24: "Zoals aangegeven in het inleidend hoofd rapport worden ook andere varianten voor de herinrichting van knoop N74-E314 onderzocht, maar voor al deze varianten geldt dat er binnen de zones met significante geluidseffecten rond de knoop geen bewoning voorkomt." We nemen aan dat hier ook geen woongebieden of woonuitbreidingsgebieden of andere geluidsgevoelige functies gelegen zijn.</p>	<p>Binnen de knoop N74 - E314 zijn geen woongebieden, woonuitbreidingsgebieden of andere geluidsgevoelige functies aanwezig binnen de zones met significante geluidseffecten.</p>				

<p>Naar het S-MER (discipline gezondheid) hebben we nog volgende opmerkingen: M.b.t. gekozen rasterresolutie en de verdere toepassing: P5 (voetnoot): “Zo vormt de N74 in de kernen van Houthalen en Helchteren de grens tussen sectoren en doorsnijdt hij de sector “Laak”, maar i.f.v. discipline gezondheid wordt de zate van de weg afgebakend als aparte (onbewoonde) sectoren, omdat anders de hoge lucht- en geluidsimmissies en grote effecten op de weg zelf ten onrechte zouden toegewezen worden aan bewoning. Rond de E314 is er ook sterke gradatie in lucht- en geluidsimmissies, maar omdat het project daar slechts een beperkte impact op heeft, werd een verdere opsplitsing van sectoren rond de E314 niet nodig geacht.” P8 (voetnoot): “20x20m-cellen waar geen woningen voorkomen (de meeste dus) is dit uiteraard een hypothetisch hinderpercentage. Door cumulatie van alle roosterpunten per sector kan echter wel een realistisch hinderpercentage op niveau sector en hoger bekomen worden.” Op basis van de formuleringen hierboven is de ruwe rasterresolutie van 20x20m niet duidelijk. We nemen aan dat de eerstelijnsbewoning wel overal is meegenomen in de geluidsblootstellingscijfers en hinderberekening? Het is ook niet duidelijk wat er wordt bedoeld “met door de cumulatie van roosterpunten per sector om een realistisch hinderpercentage te krijgen op niveau per sector”. Zoals boven reeds aangegeven wordt ook in de uitwerkingsfase, in het kader van het geïntegreerd plan-/project-MER, een geluidsmodellering gedaan. In dat kader dient nagegaan te worden met welke raster resolutie op projectniveau dient gemodelleerd te worden. Wij bieden graag ondersteuning om bij de opmaak van de projectonderzoeksnota mee na te denken over deze vraag.</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt geluidsmodel met 10x10x10m resolutie en alle bebouwing voorzien. De beoordeling van blootstelling langs N74 gebeurt op het niveau van gevelfront.</p>			x	
<p>Naar het S-MER (discipline gezondheid) hebben we nog volgende opmerkingen: - Op pagina 7 werd er verwezen naar het WHO-rapport van 2018. Waarom werd de dosis/effect relatie voor de berekening van het aantal ernstig gehinderden die in het WHO rapport van 2018 is opgenomen niet gebruikt?</p>	<p>Omdat deze formule minder onderscheidend is (lagere waarden geeft) dan de oude indicator % gehinderden en onder de 50 dB onbetrouwbaar is (hinder neemt toe met afnemend geluid).</p>				

<p>Naar het S-MER (discipline gezondheid) hebben we nog volgende opmerkingen: - P14: “Onderstaande kaarten geven enerzijds het % gehinderden weer en anderzijds de Lden-contouren van 53 dB(A) (GAW) en 65 dB(A) (bovengrens voor een aanvaardbaar geluidsniveau voor bewoning” Naar het S-MER (discipline gezondheid) hebben we nog volgende opmerkingen: Waarop is de bovengrens van Lden 65 dB m.b.t. een aanvaardbaar geluidsniveau voor bewoning gebaseerd? Kan dit worden verduidelijkt? In het huidige MER richtlijnenboek geluid en trillingen zijn op p 113 de gedifferentieerde referentiewaarden voor nieuwe woonontwikkelingen in de nabijheid van wegverkeer vermeld: dit is een Lden van 55 dB. Er is in het MER Richtlijnenboek geluid en trillingen ook een voorstel tot afwegingskader voor herbesteding naar woongebied opgenomen. Voor wegverkeersgeluid wordt aangegeven dat een Lden-niveau van 60 tot 65 dB niet ideaal is. Vanaf een Lden van 65-70 dB wordt aangegeven dat het niet wenselijk is om te herbesteden naar woongebied.</p>	<p>In het MER-richtlijnenboek geluid (afwegingskader p113) is 65 dB(A) Lden de grens tussen de klassen “60-65 dB – wonen niet ideaal” (maar wel nog aanvaardbaar) en “65-70 dB – wonen niet wenselijk”. Bijgevolg werd dit aangenomen als grenswaarde voor een aanvaardbaar geluidsniveau</p>				
<p>Naar het S-MER (discipline gezondheid) hebben we nog volgende opmerkingen: - §7.3.2.6 bespreekt de significante luchteffecten ter hoogte van kwetsbare locaties. Aangezien §7.3.2. gaat over effecten geluid nemen we aan dat deze paragraaf de significante geluidseffecten ter hoogte van kwetsbare functies bespreekt en dat dit een tikfout is.</p>	<p>Dit wordt aangepast.</p>	x			
<p>In de uitwerkingsfase zal gelet op de problematiek van verdroging en klimaatverandering terdege moeten bekeken worden hoe maximaal extra kan ingezet worden op infiltratie van regenwater bij de (her)aanleg van het openbaar domein. Voor de dimensionering moet vertrokken worden van de nodige metingen van infiltratiecapaciteit en grondwaterstanden.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>De geldende Vlarembepalingen inzake bronbepalingen moeten nageleefd worden voor de aanleg van de tunnelconstructies e.a.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Er wordt onder 4.3.3 (p.23 van het voorontwerp voorkeursbesluit) gesteld dat het voorkeursalternatief geen mogelijke achteruitgang van één of meerdere kwaliteitselementen of stoffen voor één van de betrokken waterlichamen betekent. Ook wordt gesteld dat de realisatie van het voorkeursalternatief niet het gevolg heeft dat het bereiken van de doelstelling van het goed ecologisch potentieel of de goede chemische toestand van de betrokken waterlichamen in gevaar kan gebracht worden. Best wordt hier in de tekst ook de link gelegd naar de studies die aantonen dat er geen impact wordt verwacht.</p>	<p>In het sMER disciplinerapport Water onder "§ 9.3.5 - relatie met kaderrichtlijn water" wordt de relatie gelegd met de kaderrichtlijn water. Een verwijzing naar het sMER wordt opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x		
<p>Er wordt naast de kwaliteitsaspecten ook best aangegeven dat er geen significante impact op de oppervlaktewaterkwantiteit mag ontstaan bv. door lokale inname van ruimte voor overstromingswater ten gevolge van rivieroverstroming maar ook ten gevolge van pluviale overstromingen.</p>	<p>Er wordt in het sMER (zie §9.3.2) geoordeeld dat er geen significante impact is. Dit wordt aangevuld in het ontwerp voorkeursbesluit. Dit wordt eveneens meegenomen als aandachtspunt in de uitwerkingsfase.</p>		x	x	
<p>Het maximaal milderen van de impact op de (grond)waterkwaliteit door afstromend wegwater blijft voor de VMM wel een belangrijk aandachtspunt met het oog op de uitwerkingsfase. De valleigebieden van de Mangel- en Laambeek zijn immers van de zuiverste in Vlaanderen en ook als belangrijk speerpuntgebied aangeduid in het stroomgebiedbeheerplan. Bij heraanleg maximaal inzetten op voorzuiverende berminfiltratie of andere randvoorzieningen zoals infiltratiegrachten met tussenschotten of bezinkingsbekkens kan bijdragen aan het milderen van de impact op het afwaarts watersysteem. We verwijzen hiervoor ook naar de studie Sanering Wegwater, verkenning technologische mogelijkheden (Witteveen en Bos, i.o.v. VMM, 2019) waarin de problematiek voor snelwegen werd onderzocht en waarin mogelijke milderende maatregelen worden aangereikt.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Op p.26 lezen we: "Vanuit de gemeente Houthalen-Helchteren wordt wel specifieke aandacht gevraagd voor de belasting van het lokale wegennet bij de verdere uitwerking." We steunen deze vraag, maar hij hoort minder thuis in dit deel over de motivering van de keuze. Hij kan opgenomen worden in deel 4.8 over de projectdefinitie voor de uitwerkingsfase. Daarin kan die aandacht voor dat topic opgenomen worden, samen met de passage die er nu al staat over de wijkmobiliteitsplannen voor Houthalen en Helchteren.</p>	<p>Dit wordt aangepast.</p>		x		

<p>Volgende zin op p.34 schrappen, want hij staat haaks op de tekst er net onder (met name dat ze zich buiten het complex project bevinden): “Deze projecten, processen en initiatieven worden daarom opgenomen in het voorkeursbesluit.”</p>	<p>Dit wordt aangepast.</p>	<p>x</p>		
<p>Op p.33-34 staat info over processen parallel aan het complex project. Inzake de Europese ecologische corridor wordt in de projectdefinitie op p.33 gesteld dat de ecologische passage over de N74 deel uitmaakt van het complex project. Dit best ook opnemen bij de uitleg op p.34 over die corridor. Aangeven dat die ecopassage deel uitmaakt van het ruimere verhaal van die corridor, maar dat uit het onderzoek is gebleken dat die passage over de N74 het enige deel van die ecologische corridor is dat geraakt wordt door de sturende bouwstenen van het complex project en bijgevolg het enige onderdeel is dat binnen het complex project dient opgenomen te worden. De tekst op p.35 over het versterken van een aantal natuurlijke systemen ondersteunt dit. Uit de projectdefinitie blijkt dat een aantal onderdelen van die valleien opgenomen worden in het complex project. Het is het ruimere valleisysteemverhaal dat geen deel uitmaakt van het complex project en waarmee afgestemd wordt, net in functie van de realisatie van kwalitatieve ecopassages bij de uitbouw van de vervoersinfrastructuur van het complex project.</p>	<p>Dit wordt opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>	<p>x</p>		
<p>De tekst op p.36 over milderende maatregelen als volgt wijzigen (zie onderlijning): ‘Onderstaande tabel focust op de dwingende milderende maatregelen die mede bepalend zijn voor de keuze van het voorkeursalternatief en die, <u>tijdens de uitwerkingsfase</u>, doorvertaald moeten worden in het ontwerp van het voorkeursalternatief (planologisch, verkeerskundig, infrastructureel en/of ruimtelijk).’</p>	<p>Dit wordt aangepast.</p>	<p>x</p>		
<p>Het voorontwerp voorkeursbesluit bevat een bijlage over de ADC-toets in het kader van de Habitatrictlijn. Op p.13 gaat het over de een-op-een compensatieverhouding:”.... dat de instandhouding of de instandhoudingsdoelstellingen van de habitats of de populaties van belangrijke soorten die schade kunnen ondervinden van het plan of project, nooit in het gedrang komen. Aan deze voorwaarde is in voorliggend geval voldaan.” Graag een verwijzing naar waar in het onderzoeksrapport deze voorwaarde werd getoetst. Zodat duidelijk is dat deze voorwaarde goed onderbouwd werd (idem op p.11 van de ADC-toets VEN).</p>	<p>De berekening van de omvang (uitgedrukt in een oppervlakte) van de resteffecten voor de effectgroepen “ruimtebeslag” en “eutrofiëring en verzuring” voor het voorkeursalternatief Ay, vindt haar oorsprong in de effectbeoordeling van de Passende Beoordeling en de VEN-toets. Hierbij werd de inschatting op strategisch niveau als een worst case beschouwd – areaalverlies (ook door degradatie) wordt 1:1 als effect in rekening gebracht. De begroting van deze resteffecten in</p>	<p>x</p>		

Op p.14 lezen we “De benodigde oppervlakte (indien tot een een-op-een compensatie zou worden beslist) wordt in bovenstaande tabel weergegeven.” Het is eigenaardig hier te lezen dat een-op-een compensatieverhouding nog moet worden beslist omdat hogerop te lezen valt dat er aan de voorwaarden is voldaan en dat in het voorontwerp voorkeursbesluit heldere afspraken zijn gemaakt over de compensaties. Het deel tussen haakjes kan bijgevolg geschrapt worden (idem op p.12 van de bijlage ADC-toets VEN).

de Passende Beoordeling en de Verscherpte Natuurtoets resulteerde in een minimale compensatieopgave, waarbij de volledige oppervlakte actueel habitat of zoekzone die een effect ondervindt 1:1 gecompenseerd wordt. Deze compensatieopgave werd als vertrekpunt gebruikt in de verkennende oefening voor het invullen van de compensatieopdracht. Specifiek voor de compensatie van habitatwaardig bos werd daarenboven al rekening gehouden met de compensatiefactor 3, zoals vereist volgens het Bosdecreet. De uiteindelijke compensatieverhouding zal in de volgende fase verder gedetailleerd worden: afhankelijk van principes zoals het waarborgen van de ecologische functies van het betreffende habitatype kan een compensatieverhouding van meer dan 1:1 nodig zijn, bijvoorbeeld in functie van het voorzien in een minimum areaal.

Op basis van de verkennende ruimtelijke oefening werden verschillende zones aangeduid die – op strategisch niveau – in aanmerking komen voor het invullen van de compensatieopgave. Deze verkenning toonde aan dat er voldoende mogelijkheden zijn voor compensatie, en dat de compenserende maatregelen de ecologische functies en structuur van de habitattypen die mogelijk beschadigd worden tegen gevolg van het project, voldoende kunnen herstellen. Dit is, mede gezien de beperkte compensatieopgave, het geval voor een compensatieverhouding van 1:1 (of meer, indien dit in de volgende fase vanuit het ecologisch functioneren van het habitatype op de gekozen locatie noodzakelijk zou blijken). Deze aanpak werd besproken met de bevoegde instantie en is in overeenstemming met de algemene Europese richtlijn. In de uitwerkingsfase wordt de compensatieopgave samen met de verdere uitwerking van het ontwerp verder in detail onderzocht.

x

	Aangezien in de uitwerkingfase de ADC-toets verder doorlopen zal worden in functie van het projectbesluit. Een verduidelijking wordt zowel in de ADC-toetsen als ontwerp voorkeursbesluit opgenomen.				
In het voorontwerp voorkeursbesluit best ook verwijzen naar het akkoord over de een-op-een compensatieverhouding.	De methodiek werd besproken met de betrokken partners. Dit wordt verder verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit		x		
Een paar kleinere tekstuele opmerkingen: <ul style="list-style-type: none"> • P.6: bovenaan wordt verwezen naar cat. 1 en 2. Enkel de eerste categorie wordt echter beschreven. Graag aanvullen met categorie 2. • P.13: het is niet duidelijk wat de kleine cijfers willen zeggen op de figuur over bouwsteen 1 • P.35: de afkorting BRL voluit schrijven • P.38: de aanhalingstekens achteraan de tekst mogen weg • P.39: voor de leesbaarheid van het voorkeursbesluit is het nuttig dat de zones A, B en C verduidelijkt worden 	*categorie 2 werd geschrapt aangezien dit niet van toepassing is (handelt namelijk over spoorwegen oa tramlijnen) *kleine cijfers duiden op de opstappers op dagbasis in beide richtingen van het HOV. De afbeelding in het voorontwerpvoorkeursbesluit dient vooral om de locatie van de haltes te duiden; de cijfers worden weggelaten in het ontwerp voorkeursbesluit. *overige opmerkingen worden aangepast in ontwerp voorkeursbesluit		x		

VLAAMSE INSTANTIES

AQUAFIN

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
<p>Via volgende link vindt u een overzicht van de locaties waar er zich interferentie met bestaande infrastructuur van/in het beheer van Aquafin kan voordoen: https://we.tl/t-EGqUIuPzfl. De leidingen van Aquafin worden schematisch met een rode lijn weergegeven, de leidingen van VMM in het beheer van Aquafin worden met een groene lijn weergegeven.</p> <p>Ook hebben we een kopie van de as-buultplannen van die leidingen toegevoegd. Mocht u concrete vragen hebben in het kader van uw project, kan u contact met ons opnemen via het e-mailadres grondbeheer@aquafin.be.</p>	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

ELIA

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Elia vraag dat in het projectdossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hogervermelde hoogspanningslijnen, hoogspannings- en signalisatiekabels, en hoogspanningsstations welke zich in het gebied situeren. <i>Zie advies voor opsomming</i>	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Wij vragen ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften. <i>Zie advies voor standaardtekst</i>	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

Advies geeft een overzicht van geldende technische en veiligheidsvereisten	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Verder heeft Elia ook twee 150kV hoogspanningsstations "Overpelt' en "Houthalen" in betrokken gebied en dient u met de respectievelijke veiligheidsvoorschriften in bijlage rekening te houden	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

FLUXYS

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Fluxys Belgium is betrokken voor bouwsteen 1 (HOV-tracé) met onderstaande installaties: - leiding Dn 150mm: kruising van de Noord-Zuidverbinding ter hoogte van de Kneuterstraat, Resterheidestraat te Hechtel-Eksel. - leiding Dn 600mm: in de gemeente Pelt ter hoogte van het afrittencomplex. Op deze locaties zijn oranje betonnen merkstenen aanwezig.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Fluxys Belgium is betrokken voor bouwsteen 2 (het combinatiealternatief Ay) met onderstaande installaties: - Dn 150mm onder een dienstdruk van 66.2 bar: kan betrokken zijn ter hoogte van Helchteren-Noord. De leiding is in die omgeving aangegeven door middel van luchtbakens met kenteken 959 en 959A. - Dn 600mm onder een dienstdruk van 66.2 bar: nabij de mogelijke stations Eksel en Sint Oda. In deze omgeving is het luchtbaken met kenteken 79J (Stationstraat) aanwezig om de locatie van de betrokken leiding aan te geven.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Fluxys kan een gunstig advies geven op dit voorkeursbesluit indien aan onderstaande voorwaarden wordt voldaan: - Bij de verdere uitwerking van dit project dient rekening te houden met de betrokken Fluxys installaties zodat de ligging én de integriteit van de Fluxys installaties ten allen tijde bewaard blijven. - De verder vermelde specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen dienen strikt nageleefd te worden.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

<p>De bepalingen opgenomen in volgende documenten dienen gerespecteerd te worden en maken integraal deel uit van deze brief :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de lijst van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken en de lijst van de bijgevoegde plannen - de wettelijke erfdienstbaarheden - de voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de vervoersinstallaties van Fluxys Belgium - de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven in het kader van uw aanvraag - ter indicatie, de liggingsgegevens van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken. 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Wij vragen u deze documenten op te nemen in de vergunning en ons een kopie van uw besluit op te sturen.</p> <p>Als u nog vragen hebt, aarzel niet contact op te nemen met onze medewerker, Noël Segers op 02/234.43.08.</p>	<p>Momenteel bevinden we ons nog niet in de vergunningsfase. Deze vraag wordt meegenomen als aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het project.</p>			x	

VLAAMSE ADVIESRADEN

MORA MOBILITEITSRAAD VLAANDEREN

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
<p>Parallele projecten en quick wins realiseren Het is de bedoeling dat het complex project inzet op enerzijds de Noord-Zuid vervoersverbinding en anderzijds een gebiedsprogramma voor de regio. Uit het geïntegreerd onderzoek zijn een aantal projecten en initiatieven in de regio naar voren gekomen die sterk samenhangen met het complex project, maar die parallel aan de verdere uitwerking van Noord-Zuid Limburg kunnen gerealiseerd worden. Het gaat onder meer over de aanleg en optimalisering van fietsinfrastructuur.</p> <p>Het is belangrijk dat deze projecten, samen met quick-wins die binnen het project te realiseren zijn (zoals aanleg fietspaden, fietsersbrug, enz.) zo snel mogelijk uitgevoerd worden, zonder in conflict te komen met het voorkeustracé van de Noord-Zuid Limburg.</p>	<p>Het niet hypothekeren van de uitvoering van het NZL-project is inderdaad één van de vier criteria voor een goede quick win (zie ambitienota pag 173-174). Dit werkt tevens door bij de uitwerking en uitvoering van de winst.</p>				
<p>In de uitwerkingsfase van het proces zal het voorkeursbesluit verder worden geconcretiseerd en verfijnd. In de projectonderzoeksnota zal worden aangegeven welke verdere onderzoeken hiervoor zullen gevoerd worden.</p> <p>Aan het ontwerp van voorkeursbesluit ging een eerste mobiliteitsonderzoek vooraf. De Raad vraagt om bij de verdere concretisering van het project, de toekomstige impact van wijzigende verkeersstromen te bewaken en hiervoor verder gedetailleerd mobiliteitsonderzoek te doen. Bijkomende bottlenecks en files moeten immers vermeden worden.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Zo is er een bezorgdheid over de mogelijke bottleneck die er kan ontstaan ter hoogte van de tunnel van Helchteren waar een overgang van 2x2 rijvakken naar 1x1 rijvak wordt voorzien. Ook de impact van de aansluitingscomplexen moet voldoende onderzocht worden (bijv. aansluiting met kruispunt Herebaan).</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Zorgen voor een goede verknoping tussen de verschillende netwerken</p> <p>Belangrijk voor het succes van het Noord-Zuid verbinding en de bereikbaarheid van de regio is de hoogwaardigheid van het HOV-systeem met de trambus (betrouwbaarheid, comfort, halte-infrastructuur, snelheid, ...) en de complementariteit tussen de verschillende vervoerssystemen (spoor, weg, bus, fiets,...).</p> <p>Met de voorziene trambus-verbinding tussen Hasselt en Noord-Limburg is het de bedoeling om de regio ook aan te sluiten op het landelijke en internationale spoorwegnet en het OV-netwerk in Noord-Limburg. Het succes ervan zal afhangen van de snelheid en de betrouwbaarheid van de nieuwe verbinding en de overstaptijd tussen deze verbinding en het treinnet.</p> <p>Het is daarom aangewezen om de integratie met de spoorwegen en de Noord-Limburgse OV-assen nader te onderzoeken en het voorkeursbesluit hieraan te toetsen.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Voorkeursalternatief ook in uitwerkingsfase grondig afgewogen</p> <p>Om te komen tot het ontwerp van voorkeursbesluit werden de verschillende alternatieven op strategisch niveau onderzocht en tegen elkaar afgewogen op basis van onder meer een strategische MKBA, strategische MER en verschillende technische onderzoeken. Uit dit geïntegreerd effectenonderzoek bleek dat voor het OV-luik de sneltram het beste scoort op het vlak van systeemefficiëntie en reizigerspotentieel (de capaciteit is hoger en makkelijker opschaalbaar, iets gunstiger reistijd). De MORA begrijpt dat voor de uiteindelijke selectie van een trambus in het voorkeursalternatief, het aspect haalbaarheid doorslaggevend was (lagere investerings- en onderhoudskosten, vlottere en snellere uitvoeringsmogelijkheid, mogelijkheid van gefaseerde aanpak, beperkter aantal noodzakelijke infrastructurele aanpassingen, ...).</p> <p>De Raad vraagt wel om bij de verdere concretisering van het voorkeursalternatief in de uitwerkingsfase en de daaraan gekoppelde detailonderzoeken, telkens de afweging te maken of het voorgestelde trambusconcept nog steeds de beste keuze is ten opzichte van de andere OV-alternatieven zoals een sneltram. De Raad vraagt ook om hierbij telkens de juiste stakeholders te betrekken.</p>	<p>Op strategisch niveau werd de keuze van het HOV-systeem (trambus) en het tracé gemaakt. Verdere afstemming met stakeholders wordt voorzien in de uitwerkingsfase.</p>			x	

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
De SALV vraagt om bij “Compensatie Natura 2000 voor effecten door alternatief Ay” (p. 30 VVB), bij “Compensatie VEN voor effecten door alternatief Ay” (p. 31 VVB), bij “Compensatie van verboden te wijzigen vegetaties voor effecten door alternatief Ay” (p. 32 VVB) en bij “Boscompensatie voor effecten door alternatief Ay” (p. 32 VVB) op te nemen dat het de intentie is om de impact op landbouw zo minimaal mogelijk te houden en HAG te vrijwaren, waarbij de voorkeur gaat naar percelen reeds in eigendom van de overheid of natuurbeherende instanties en naar groene bestemmingen.	In het voorontwerp voorkeursbesluit is onder 4.7 reeds opgenomen dat de potentieel geschikte gebieden (zoekgebieden) verder ook getoetst zullen worden aan overige 'juridische en beleidsmatige randvoorwaarden'. Het HAG valt hier onder. De afweging t.o.v. landbouw wordt verder verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit.		x		

<p>In de Ambitienota van mei 2019 staat op p. 138 bij Ambitie 9, die betrekking heeft op landbouw, onder “opgave”: “Versnippering van het landbouwareaal vermijden en een degelijk flankerend beleid uitbouwen”. Als er toch inname van landbouwgronden gebeurt, dient een degelijk flankerend beleid (compensatie via grondenruil, billijke vergoedingen, ...) te worden uitgewerkt waarbij wordt vertrokken vanuit een landbouweffectenrapport (LER), waarbij een bevraging van betrokken landbouwers de basis vormt.</p>	<p>Waar in de startbeslissing van 16 maart 2018, in samenhang met het sMER, op de mogelijkheid van een landbouweffectrapportage (LER) wordt gewezen, heeft dit betrekking op het concrete onderzoek naar de effecten op individuele landbouwbedrijven, eens het voorkeursalternatief zal zijn bepaald. Gelet op het strategisch niveau van onderzoek gebeurde de huidige beoordeling van de effecten op landbouw -voor de verschillende onderzochte alternatieven- in het sMER op basis van een landbouwimpactstudie (LIS). De doortochtalternatieven krijgen een gelijkaardige beoordeling, waarbij de impact op landbouw als beperkt negatief wordt beoordeeld. Voor A4 is dit negatiever, vooral in de oostelijke variant. De noodzaak voor de opmaak van een LER i.f.v. het complex project zal duidelijk worden in de volgende fase, op basis van de mate waarin landbouwgrond (direct en indirect) effectief wordt ingenomen. Dit staat los van de effectbeoordeling op landbouw hetgeen sowieso aan bod komt in het MER en het mogelijk opzetten van een lokale grondenbank, het inzetten van flankerend beleid (vergoedingen, grondenruil, ...). Het lijkt logisch om enkel wanneer de opmaak van een landbouweffectenrapport relevante bijkomende informatie kan opleveren (ook over de in te zetten instrumenten) voor het MER, een extra opdracht voor de opmaak van een LER te voorzien. Een opdracht richting VLM is reeds opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit, onder 7.2. Dit wordt verder verduidelijkt.</p>	<p>x</p>			
---	---	----------	--	--	--

<p>De SALV is van mening dat er voorafgaand onderzoek dient te gebeuren vooraleer er beslist wordt over een gepast tracé voor de Europese Ecologische Corridor (EEC). In de mededeling aan de Vlaamse regering staat in de laatste alinea van de samenvatting : “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 tussen natuur en landbouw vormt hierbij een belangrijke randvoorwaarde”. In het voorontwerp Voorkeursbesluit (p. 35) wijst men naar de startbeslissing van 16 maart 2018, om de uitwerking van de EEC te verantwoorden. In de Startbeslissing staat echter niet dat het een verplichting is, maar een kans, een opportuniteit (p. 10). De SALV is dan ook van mening dat er nog voorafgaand onderzoek dient te gebeuren vooraleer er een beslissing valt over een gepast tracé.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
<p>In de werkvergaderingen en publicaties in kader van het project werd in verband met de EEC steeds verwezen naar de gladde slang. Daarom wil de SALV de aandacht vestigen op het Soortenbeschermingsplan (SBP) gladde slang: op pagina 125 van dit SBP lezen we: “Naast de verbindingen zoals voorgesteld in de motiveringsnota’s, zijn bijkomende verbindingen noodzakelijk om een goede staat van instandhouding in Vlaanderen voor gladde slang te realiseren.” “Een specifieke studie dient te worden uitgevoerd die op basis van ruimtelijke, ecologische en socio-economische argumenten de voor de in Tabel 15 als hoogst prioritair aangeduide verbindingen de meest aangewezen corridors en/of stapstenen bepaalt en concreet afbakt. Hierbij dienen ook de beschikbaar in te zetten (agrarische) instrumenten in kaart te worden gebracht (natuurprojectovereenkomsten; investeringsubsidies natuur...).” Belangrijk bij deze opdracht is dat de voor- en nadelen van de verschillende opties voor de verschillende betrokken actoren duidelijk en objectief worden weergegeven, zodat alle argumenten voor alle partijen voorhanden zijn en zo een vlotte besluitvorming verzekerd wordt.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x

<p>Omtrent een mogelijk tracé voor de EEC wijst de SALV op het onderscheid dat het CP NZL maakt tussen SBZ gladde slang en SBZ overige soorten om te verantwoorden dat een corridor aan de Bollisterbeek nodig is. Uit het SBP Gladde slang blijkt echter dat de andere soorten evenzeer kunnen meeliften op de creatie van bijkomend leefgebied voor de gladde slang. Hieruit volgt dat “de Kazerne” evenzeer als leefgebied zou kunnen worden ingericht. Dit dient dan ook nader onderzocht te worden. Hiervoor verwijzen we ook naar de Alternatieve Onderzoeksnota (AON) van maart 2020 staat op p. 68 bij bouwsteen 10 die betrekking heeft op de EEC: Tussen het Nationaal Park Hoge Kempen en Bosland gaat men op zoek naar een ecologische verbinding over de twee militaire domeinen (Kamp van Beverlo en Schietveld Helchteren). Hiervoor werden al verschillende studies opgestart die zich buigen over twee mogelijke trajecten. Een eerste traject loopt langs de voormalige Kazerne en het domein Molenheide; een tweede langsheen de Bolisserbeek. Hoewel beide trajecten de twee militaire domeinen met elkaar verbinden, hebben ze elk hun eigen karakter en uitdagingen. Het ecoprofiel, de realiseerbaarheid en betrokkenheid van de lokale landbouwers dient voor elk van de beide verbindingen verder te worden onderzocht.</p>	<p>Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.</p>				x
--	---	--	--	--	---

<p>Vooraleer de beslissing omtrent een tracé valt, zowel wat betreft de Noord-Zuidverbinding als een mogelijke ecologische corridor, moet het duidelijk zijn welk flankerend beleid er nodig is en moeten ook de noodzakelijke budgetten hiervoor gegarandeerd zijn. De SALV verwijst hiervoor naar de Ambitienota bij Ambitie 9 bij opgave op p. 138: "Als er toch inname van landbouwgronden gebeurt, zal een degelijk flankerend beleid (compensatie via grondenruil, billijke vergoedingen, ...) uitgewerkt worden." De SALV wijst verder op VVB p. 57: "Van zodra het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering is goedgekeurd zal aan de VLM de opdracht gegeven worden om in functie van de realisatie van het complex project NZL en de realisatie van de Europese ecologische corridor een of meerdere lokale grondenbanken op te richten alsook een landbouweffectenrapport (LER) op te maken. Voor de financiering van de grondenbank(en) en opmaak van het LER zijn de initiatiefnemers verantwoordelijk. Dit zal in een overeenkomst tussen de VLM en de betrokken initiatiefnemers worden vastgelegd."</p>	<p>Met betrekking tot de Europese ecologische corridor zal dit aandachtspunt wordt overgemaakt aan de betrokken entiteiten van het beleidsdomein omgeving die dit parallel proces opzetten. Voor de Noord-Zuidverbinding is dit een aandachtspunt richting projectbesluit, zoals opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit.</p>				x
<p>De SALV vernam dat binnen de geraamde kostprijs voor het complex project – ca. 835 miljoen € – het flankerend beleid voor de landbouwsector nog niet is meegerekend. Maatwerk op het niveau van het individuele landbouwbedrijf is vanzelfsprekend. De raad vraagt ook om landbouwers rechtszekerheid te geven door gebieden die duidelijk bedoeld zijn voor landbouw te bevestigen als agrarisch gebied.</p>	<p>De kostprijs van het flankerend beleid wordt meegenomen als aandachtspunt in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>[4] Vooraleer over de uitbouw van (regionale) fietsverbindingen en het versterken van de natuurlijke systemen een concrete beslissing valt moet er duidelijkheid zijn omtrent de rechtstreekse (grondinname ter realisatie) en onrechtstreekse (compensatie) gevolgen voor landbouw aan de hand van een LER en dient er een flankerend beleid en bijbehorend budget gegarandeerd te zijn. Zorg ervoor dat bij de uitwerking van Bouwstenen 9 en 17 (regionale fietsverbindingen) en Bouwsteen 21 (optimaliseren groenblauwe netwerken) alle betrokken actoren structureel en tijdig worden gehoord en dat vooraleer er concrete beslissingen worden genomen de rechtstreekse en onrechtstreekse gevolgen voor landbouw voorafgaand in kaart zijn gebracht. Tevens dient er te worden voorzien in een gepast flankerend beleid met de nodige budgetten.</p>	<p>Waar in de startbeslissing van 16 maart 2018, in samenhang met het sMER, op de mogelijkheid van een landbouweffectrapportage (LER) wordt gewezen, heeft dit betrekking op het concrete onderzoek naar de effecten op individuele landbouwbedrijven, eens het voorkeursalternatief zal zijn bepaald. Gelet op het strategisch niveau van onderzoek gebeurde de huidige beoordeling van de effecten op landbouw -voor de verschillende onderzochte alternatieven- in het sMER op basis van een landbouwimpactstudie (LIS). De doortochtalternatieven krijgen een gelijkaardige beoordeling, waarbij de impact op landbouw als beperkt negatief wordt beoordeeld. Voor A4 is dit negatiever, vooral in de oostelijke variant. De noodzaak voor de opmaak van een LER i.f.v. het complex project zal duidelijk worden in de volgende fase, op basis van de mate waarin landbouwgrond (direct en indirect) effectief wordt ingenomen. Dit staat los van de effectbeoordeling op landbouw hetgeen sowieso aan bod komt in het MER en het mogelijk opzetten van een lokale grondenbank, het inzetten van flankerend beleid (vergoedingen, grondenruil, ...). Het lijkt logisch om enkel wanneer de opmaak van een landbouweffectenrapport relevante bijkomende informatie kan opleveren (ook over de in te zetten instrumenten) voor het MER, een extra opdracht voor de opmaak van een LER te voorzien. Een opdracht richting VLM is reeds opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit, onder 7.2. Dit wordt verder verduidelijkt.</p>	<p>x</p>			
---	---	----------	--	--	--

<p>[5] Geef een concrete invulling aan de landbouwgerichte ambitie. Deze ambitie luidt als volgt : “Noord-Zuid Limburg zoekt afstemming met de aanwezige land- en bosbouw en gaat op zoek naar kansen voor het versterken en verbreden van de landbouwstructuur.” Eerder gaf de SALV aan dat de brede omschrijving van Ambitie 9 in combinatie met de beperkte uitwerking van deze ambitie doorheen de alternatievenonderzoeksnota onvoldoende inzicht verschaftte in de concrete doelen waarnaar deze ambitie wil streven en de manieren waarop die doelen zullen bereikt worden. De SALV vroeg dan ook om de landbouwgerichte ambitie te verduidelijken. Tot op heden is deze invulling er nog niet gekomen. De raad herhaalt dan ook zijn aanbeveling om effectief invulling te geven aan dat geformuleerde ambitie bij de concrete uitwerking van het project en de ontwikkeling van het gebiedsprogramma. Hiertoe kan een werktafel landbouw worden opgericht met alle betrokken actoren. Bouwend op de generieke uitdagingen voor een duurzame toekomst voor de landbouw in Vlaanderen stelt de SALV een aantal doelmatige principes voor die relevant kunnen zijn voor zulk een landbouwgerichte uitwerking van het gebiedsprogramma: de lokale voedselproductie en -consumptie zo veel mogelijk behouden. Dat kan in de eerste plaats door het toepassen van zuinig ruimtegebruik. Beperk daartoe de directe en indirecte ruimte-inname. Hou bij de keuze van de ruimte-inname zo veel mogelijk rekening met de bedrijfslogica van het areaal. Vermijd een verregaande versnippering van aaneengesloten areaal, en de teloorgang van hoogwaardig bouwland. Daarnaast is een weloverwogen beleid ten overstaan van eventuele vrijkomende agrarische gebouwen noodzakelijk.</p> <p>de connectie tussen boer en burger versterken. Ruimtelijke ingrepen kunnen de interactie tussen lokale voedselproducenten en consumenten versterken of net doen verminderen. Zeker voor producenten voor de korte keten is een vlotte bereikbaarheid van groot belang.</p> <p>opportuniteiten voor verbreding via producten en diensten behouden en ontwikkelen. Ruimtelijke ingrepen op micro- of mesoniveau kunnen vormen van</p>	<p>Er zal met het departement Landbouw & Visserij verder afgetoetst en bekeken worden hoe en wanneer dit kan opgenomen worden.</p>				x
--	--	--	--	--	---

<p>verbreding behouden of stimuleren, bijvoorbeeld door opportuniteiten voor nieuwe functies te generen of door het bestaande streekeigen karakter van het landschap maximaal te vrijwaren. Op verschillende plaatsen in Vlaanderen worden initiatieven ontwikkeld waarbij landbouwers bijdragen aan landschapszorg en groenblauwe diensten verlenen. In het thematisch onderzoek naar de effecten en kansen op het vlak van klimaat wordt verwezen naar de mogelijkheid om bijkomende koolstofopslag te genereren in de landbouw. De SALV erkent de meerwaarde van dergelijke diensten, op voorwaarde dat zij ingebed zijn in een vrijwillig kader en steunen op een adequaat vergoedingensysteem. Maatwerk en inpasbaarheid op bedrijfsniveau zijn evenzeer essentiële principes.</p> <p>de klimaatbestendigheid van de landbouw verhogen. Het Klimaatportaal van de VMM toont aan dat de bodems in het projectgebied veelal aangeduid worden als ‘gevoelig’ voor droogte, met grote delen ‘zeer gevoelig’. De SALV vraagt om bij de inrichting van infrastructuur en natuur kansen en bedreigingen voor de klimaatbestendigheid van de landbouwsector accuraat in kaart te brengen. Kansen zouden kunnen schuilen in het opzoeken van multifunctionaliteit en synergie, onder meer bij de inrichting van Bouwsteen 21 (groenblauwe netwerken) en van de vooropgestelde bufferzones voor regenwater langs de N74. Onderzoek samen met de stakeholders op welke manieren daarbij aansluiting kan gemaakt worden met doelen en maatregelen van provinciale en lokale klimaatadaptatieplannen, en maak gebruik van beschikbare adaptatietools.</p>					
---	--	--	--	--	--

SARO STRATEGISCHE ADVIESRAAD RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg wordt het combinatiealternatief Ay als voorkeursalternatief voor de regionale wegverbinding N74 benoemd. Dit alternatief scoort over de ganse lijn het best.... De raad vraagt bij de verdere uitwerking van voorliggend complex project evenwel aandacht voor de potentieel toenemende drukte op de Europarklaan.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
De raad stelt vast dat voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit aandacht heeft voor de vereiste compenserende maatregelen. ... De raad vraagt met betrekking tot het nieuw geïntegreerd planningsproces van de Europese Ecologische Corridor dat bij het afwegen van de verschillende mogelijke corridortracés er voor elk minstens een LIS wordt opgemaakt zodat dit mee in de afweging kan worden genomen.	Het onderzoek naar en de realisatie van de Europese ecologische corridor wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau door de betrokken entiteiten van het beleidsdomein Omgeving. Dit aandachtspunt wordt bijgevolg overgemaakt aan de betrokken entiteiten.				x

SERV SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
3.1 Proces • In het proces was er veel aandacht voor overleg d.m.v. werksessies, politiek overleg ... Dit was een zeer grote meerwaarde. SERR Limburg adviseert dan ook om ook in de volgende fases en de uitwerkingsfase blijvend aandacht te hebben voor gedragen input door werksessies, cocreatie, politiek overleg ...	Verdere afstemming met de betrokken stakeholders is voorzien in de uitwerkingsfase.			x	
• SERR Limburg vraagt zich af hoe de quick wins die in het verleden al uitgevoerd zijn en die nog in de pijplijn zitten, precies passen in dit alternatief. We zijn voorstander van de uitvoering van quick wins die passen in het voorkeurstraject, maar dit mag de uitvoering van het gekozen trace niet vertragen of hypothekeren.	Het niet hypothekeren van de uitvoering van het NZL-project is inderdaad één van de vier criteria voor een goede quick win (zie ambitienota pag 173-174). Dit werkt tevens door bij de uitwerking en uitvoering van de winst.				

<p>• Daar de restcapaciteit een belangrijk onderdeel van het project is om tot een voldoende hoog oplossend vermogen te leiden, vraagt SERR Limburg aandacht – dubbelcheck- voor de berekeningen van de te verwachten verkeerstromen (ook op lange termijn) en de restcapaciteit over het gehele traject. SERR Limburg vraagt ook verduidelijking over deze capaciteitscijfers. Wanneer zijn deze studies uitgevoerd? Klopt de doorrekening met de huidige situatie? Zo niet, dienen deze geactualiseerd te worden en moet er ook rekening gehouden worden met een realistisch groeiscenario (denk o.m. aan de snelle invulling en uitbreiding van Kristalpark) zodat er zeker een ruim voldoende restcapaciteit voor vracht- (Ambitie 1) als personenvervoer (Ambitie 2) overblijft.</p>	<p>De doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel Limburg waarop zowel de "technische nota mobiliteit", het sMER als de MKBA gebaseerd zijn dateren van juli 2021. In het RVM Limburg is de uitbreiding van Kristalpark mee opgenomen. In de volgende onderzoeksfase wordt een aanvullende modeldoorrekening voorzien om de cumulatieve impact en restcapaciteit van de in het voorkeurbesluit weerhouden tracé en ruimtelijk programma in beeld te brengen.</p>			x	
<p>SERR Limburg adviseert dan ook om de ambities te laten primeren op de haalbaarheid (kosten). Het oplossend vermogen moet de belangrijkste rol spelen. Juist op dit vlak scoort de sneltram op alle aspecten beter. Een sneltram is veel ambitieuzer voor de regio en bovendien toegankelijker, waardoor een sneltram ook makkelijker voor een modal shift zal zorgen. Een sneltram is wel duurder in aanleg. Als er in de toekomst meer capaciteit nodig blijkt, kan met de sneltram hier makkelijker op ingespeeld worden.</p> <p>De tram bus is daarentegen duur qua exploitatie en moeilijk wendbaar. Maar ook qua capaciteit is er maar een klein verschil met een regiobus. Moest er toch voor een tram bus gekozen worden, dan moet er zeker voorzien worden in conflictvrije kruispunten.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Dit tracé is lijn 3 van het Spartacusplan. SERR Limburg vraagt om ook een totaalbeeld van het Spartacusplan te maken en hoe deze lijn daarin past met een voldoende hoog ambitieniveau voor de regio.</p>	<p>De vraag tot opmaak van een totaalbeeld wordt overgemaakt aan Vervoerregio Limburg, in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Het hoge ambitieniveau van de HOV-verbinding vormt het uitgangspunt en zal bewaakt worden tijdens de uitwerkingsfase.</p>			x	x

<ul style="list-style-type: none"> • In het voorontwerp voorkeursbesluit is er sprake van twee cut & covertunnels, zonder dat er een uitspraak wordt gedaan over de inrichting (aantal rijstroken) daarvan. Dit blijkt enkel uit de aanvullende impressies (pers, webinar, toelichting SERR), die echter formeel geen deel uitmaken van het voorontwerp voorkeursbesluit. <p>SERR Limburg adviseert om daar klaarheid in te brengen. Tot nader order laten wij onze adviezen steunen op de impressies die naar aanleiding van het voorontwerp voorkeursbesluiten werden verspreid.</p>	<p>De gedetailleerde beschrijving werd opgenomen in het technisch rapport (bijlage synthesesnota). Op pg 36-38 wordt de opbouw van de twee tunnels toegelicht.</p>				
<ul style="list-style-type: none"> • Indien de tunnel in Helchteren toch als een 2x1 rijstrook tunnel wordt voorzien (met pechstrook), adviseert SERR Limburg om deze zo in te richten en uit te rusten (bv. ventilatie) dat deze in noodgevallen of bij toekomstige capaciteitsnoodzaak op korte piekmomenten kan functioneren als een 2x2 zonder pechstrook (spitstrook). 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<ul style="list-style-type: none"> • Bij de overgang van 2 rijstroken naar 1 rijstrook aan de tunnelmonden in Helchteren adviseert SERR Limburg om bij de uitwerking er absoluut voor te zorgen dat hier op langere termijn geen nieuwe flessenhals ontstaat. Cfr. Vraag tot dubbelcheck capaciteiten zie 3.2.1.. 	<p>De sleutel voor een vlotte en veilige doorstroming op de N74 ligt bij de maximale scheiding van het doorgaande en lokale verkeer. In het voorkeursalternatief wordt het doorgaande verkeer maximaal gescheiden van het lokale verkeer. Het doorgaande of regionale verkeer kan daardoor zonder enig conflict of enige onderbreking doorrijden van Noord-Limburg tot aan de snelweg E314 (en omgekeerd). Om die regionale stroom aan verkeer te verwerken op een vlotte manier volstaat wel degelijk 1 rijstrook in iedere richting (2x1). De tunnel onder Houthalen krijgt inderdaad 2 rijstroken in iedere richting (2x2). De ondergrondse linkerrijstrook is bedoeld voor het doorgaande verkeer, de rechterrijstrook voor het lokale verkeer dat uitwisselt met de Herebaan-Oost en -West. Maar ook hier zullen het doorgaande en lokale verkeer rigoureuus van elkaar gescheiden worden (in het kader van tunnelveiligheid).</p>				

<ul style="list-style-type: none"> • Inrichtingsprincipes (rijstroken - snelheid): in tegenstelling tot de berichtgeving in de pers (overall 90 km/u, behalve in tunnel Helchteren 70 km/u), werd in de mondelinge toelichting gesteld dat men toch zou blijven uitgaan van een 70 km/u regime voor het hele traject Houthalen-Helchteren. Dit ondanks dat men om diverse redenen genoodzaakt werd om de uitvoering van het traject in 2x2- vorm te voorzien (wat aanvankelijk zelfs niet het uitgangspunt was). Merk op dat over deze inrichtingsprincipes en richtsnelheid helemaal niets vermeld staat in het voorontwerp voorkeursbesluit (bij HOV - trambuskeuze wordt wel 70 km/u vermeld - terwijl de sneltram hogere snelheden kan halen). Een 2x2 inrichting valt moeilijk te rijmen met een snelheidsregime van 70 km/u. <p>Wij herinneren aan de ambitie van een vlotte en performante verbinding (ambitie 1 en 2) en adviseren dan ook om bij de technische uitwerking uit te gaan van 90 km/u in het gehele gedeelte Houthalen-Helchteren (excl. tunnel Helchteren) en het behoud van 120 km/u op het bestaande tracé.</p>	<p>Voor een meer gedetailleerde info rond de uitgangspunten i.v.m. het snelheidsregime, wordt verwezen naar het mobiliteitsrapport (pg 8), een bijlage bij de synthesesnota. Met betrekking tot de snelheidsregimes in de noordelijke zone worden geen concrete aanpassingen voorgesteld (niet de scope van de opdracht), maar in het kader van de uniformiteit en leesbaarheid van het hele traject tussen Nederland en Hasselt is dit wel een aandachtspunt.</p>			x	
<ul style="list-style-type: none"> • Aansluiting van de Noord-Zuid naar/van Zonhoven-Hasselt is op de getoonde impressies uitgevoerd als een verkeerslicht, daar waar men voor de aansluiting met de E314 voorziet in een ononderbroken aansluiting. SERR Limburg adviseert om in verdere technische studies ook voor het doorgaand verkeer op zoek te gaan naar een oplossing die zorgt een naadloze aansluiting van en naar Hasselt. 	<p>Voor een gedetailleerde verkeerskundige beschrijving van het alternatief wordt verwezen naar het mobiliteitsrapport (vanaf pg 8), een bijlage bij de synthesesnota. Gedetailleerde uitwerking van de zuidelijke knoop maakt deel uit van de volgende fase. De huidige en nieuwe categorisering en selectie van wegen zal sturend zijn bij de vormgeving van deze knoop.</p>			x	
<ul style="list-style-type: none"> • Op de getoonde impressies is het niet duidelijk hoe de aansluiting van het Europark naar de Herebaan Oost gaat verlopen. Blijft dit een rondpunt of niet? Er gaat een grote toename van verkeer op de Europarklaan zijn, doordat de bewoners van de Wauberg, Meeuwen naar de Europarklaan worden geleid. SERR Limburg adviseert om een goede doorstroom tussen de Europarklaan en de Herebaan Oost te voorzien, zodat hier niet een nieuw pijnpunt ontstaat. 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<ul style="list-style-type: none"> • Hoewel niet behorende tot de scope van dit project, adviseert SERR Limburg om nu reeds alle maatregelen te nemen voor het realiseren van een vlotte verbinding vanaf de E314 richting Hasselt. Vooral een vlotte verbinding Hasselt Corda - Hasselt station/centrum vereist zo spoedig mogelijk afstemming en het sluiten van een overeenkomst tussen stad Hasselt en AWW. 	<p>Het verder uitwerken van de aansluitingen en de exploitatie van het HOV-systeem maakt deel uit van de uitwerkingsfase. De input wordt meegenomen bij de uitwerking. Dit in nauwe afstemming met de betrokken partners en stakeholders.</p>			x	

<ul style="list-style-type: none"> • Om tot de beoogde modal shift te komen moet er ingezet worden op een performant openbaar vervoersysteem. SERR Limburg adviseert om een hoge frequentie van de sneltram (trambus) te voorzien zodat reizigers zich snel en comfortabel (maximum 5 min.) kunnen verplaatsen. Het kan ook opportuun zijn om in de spits een aantal haltes te verwijderen, zodat de doorlooptijd sneller is. Daarnaast moet er een goed ondersteunend net zijn, waarbij ook vrije busbanen en een goede aansluiting worden voorzien op het Noord-Zuid tracé. 			x	
<ul style="list-style-type: none"> • Op de impressie wordt een ontsluiting ingetekend van/naar Centrum-Zuid tussen tunnelmond Houthalen en E314. De SERR adviseert om bij de technische uitwerking op zoek te gaan naar de meest optimale ontsluiting voor dit bedrijventerrein, waarbij ook de mogelijkheden van de bestaande afrit (evt. oprit?) rechtstreeks vanaf de autostrade mee in ogenschouw moet worden genomen. 	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.		x	
<ul style="list-style-type: none"> • SERR Limburg adviseert om onmiddellijk over te gaan tot een gestructureerd overleg met de bedrijven, werknemers en bewoners langs de Europarklaan, aangezien hier een sterke toename van het verkeer te verwachten valt. 	Zoals voorzien in de routeplanner complexe projecten wordt het stakeholderveld en daaraan gekoppeld het participatietraject doorheen het proces voortdurend gescreend en waar nodig aangepast. Op basis hiervan wordt de procesnota telkens geactualiseerd. Net zoals bij de vorige fase, zal dit ook bij de opstart van de uitwerkingsfase gebeuren.		x	
<ul style="list-style-type: none"> • In het voorontwerp voorkeursbesluit is er sprake van de herbestemming van (delen van) industriegebied tot natuur t.h.v. Centrum-Zuid gekoppeld aan het opheffen van de reservatiestrook voor de omleiding in het Gewestplan. Het is SERR Limburg niet duidelijk of dit om een compensatie gaat binnen het complex project en zij vraagt hierover verduidelijking. Voor zover deze opheffing niet noodzakelijk is voor de realisatie van het complex project zelf, adviseert de SERR deze pas na de volledige realisatie van het project door te voeren. 	Voor meer duidelijkheid rond de aanpak voor de compensaties wordt verwezen naar de compensatienota (bijlage bij de synthesenota). Zoals ook aangegeven in het voorontwerp voorkeursbesluit moet dit in deze fase worden beschouwd als een verkennende oefening, om na te gaan of er voldoende (ruimtelijke) mogelijkheden zijn voor potentieel geschikte gebieden. De compensaties worden verder gedetailleerd in de uitwerkingsfase. De opheffing van de reservatiestrook maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase en het projectbesluit waardoor dit niet als een apart planningsproces moet worden opgenomen.			

<ul style="list-style-type: none"> • SERR Limburg adviseert om de capaciteit te vergroten die nodig is om handelaars van de Oostzijde op te vangen die op korte termijn willen migreren. Hierbij kan onderzocht worden of de handelszone in de Pastorijsstraat richting NAC kan uitgebreid worden. Daarnaast kan ook de leegstand in de Dorpstraat en in de Vredelaan gereactiveerd worden om nieuwe handelsinitiatieven in onder te brengen. 	<p>In de uitwerkingsfase wordt een begeleidingsplan uitgewerkt. Een aanpak rond de herlocalisatie van getroffen handelaars en bedrijven maakt hier deel van uit. Ook zal er parallel een externe trajectbegeleider worden aangesteld i.f.v. de herlocalisatie van bedrijven/handelszaken langsheen de Grote Baan.</p>			x	
<ul style="list-style-type: none"> • SERR Limburg adviseert om na aanleg van de tunnel te focussen op het invullen van een groen- en woonzone aan de Oostkant van de tunnel. Er dient vermeden te worden dat zich hier opnieuw handel ontwikkelt. Aandacht dient besteed te worden aan een goede begeleiding van de leegstand, afbraak en wederopbouw. 				x	

PROVINCIE LIMBURG

PROVINCIE LIMBURG

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
<p>In het gebiedsprogramma dat met het voorkeursbesluit samenhangt, is er al heel wat aandacht om een verschuiving te realiseren van (individueel) autogebruik richting (collectieve) openbare vervoersvormen.</p> <p>Dit is een goede basis, die nog versterkt kan worden met doorgedreven sensibilisatie en het sluiten van een regionaal pact dat uitgesproken overheidsmiddelen inzet op een coherent en comfortabel openbaar vervoersnetwerk inclusief voor-/naverplaatsing met zachte vervoersvormen (fiets/te voet/...).</p> <p><i>Op vraag van het projectteam werd deze passage verder verduidelijkt door de Provincie Limburg: 'De vraag naar het afsluiten van een regionaal pact dat overheidsmiddelen inzet op een coherent en comfortabel openbaar vervoersnetwerk inclusief voor-/naverplaatsingen met zachte vervoersvormen moet gelezen worden in het licht van de opgaves die in de Ambitienota geformuleerd werden met betrekking tot een transitie naar duurzamere mobiliteit. Hierbij ligt de sturende rol bij de Vervoerregio en zal dit in grote mate invulling krijgen in het regionaal mobiliteitsplan. De opmerking inzake een regionaal pact verwijst daarnaast echter ook missie van het complex project (Noord-Zuid Limburg bouwt mee aan een sterke en aantrekkelijke regio met meer kwaliteiten voor wonen, werken, ondernemen, natuur en recreatie. Noord-Zuid Limburg zet daarbij in op duurzame mobiliteit én duurzame ruimte). Met de opmerking wordt beklemtoond dat de winsten van duurzame mobiliteit de integrale gebiedsontwikkeling ten goede komen en dat de kostprijs dus ook niet louter een mobiliteitskost is.'</i></p>	<p>Deze input wordt doorgegeven aan de Vervoerregio Limburg (Team MOW).</p>				x

<p>In dat kader moet voldoende onderzoek worden verricht naar de toekomstige impact van wijzigende verkeersstromen, zodat geen bijkomende files gecreëerd worden. Zo is er een bezorgdheid over de bottleneck die er mogelijks kan ontstaan Zo is er een bezorgdheid over de bottleneck die er mogelijks kan ontstaan ter hoogte van de tunnel van Helchteren waar een overgang van 2x2 rijvakken naar 1x1 rijvak wordt voorzien. Ook de impact van de aansluitingscomplexen moet voldoende onderzocht worden (bijv. aansluiting met kruispunt Herebaan).</p>	<p>Uit onze mobiliteitsstudies, gebaseerd op doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel, blijkt dat de tunnel met twee keer 1 rijstrook over voldoende capaciteit beschikt en zelfs restcapaciteit heeft.</p> <p>In het voorkeursalternatief wordt het doorgaande verkeer maximaal gescheiden van het lokale verkeer. Het doorgaande of regionale verkeer kan daardoor zonder enig conflict of enige onderbreking doorrijden van Noord-Limburg tot aan de snelweg E314 (en omgekeerd). Om die regionale stroom aan verkeer te verwerken op een vlotte manier volstaat 1 rijstrook in iedere richting (2x1).</p> <p>De tunnel onder Houthalen krijgt 2 rijbanen in iedere richting (2x2). De ondergrondse linkerrijbaan is bedoeld voor het doorgaande verkeer, de rechterrijbaan voor het lokale verkeer dat uitwisselt met de Herebaan-Oost en -West. Maar ook hier zullen het doorgaande en lokale verkeer rigoureuus van elkaar gescheiden worden (in het kader van tunnelveiligheid).</p> <p>Hierrond werd ook een verduidelijkend bericht opgenomen op de projectwebsite: https://www.noordzuidlimburg.be/fa-ctcheck/flessenhals</p>			x	
<p>Verdere afstemming tussen het ontwerp voorkeursbesluit en de bovenlokale fietsnetwerken is nodig. Volgende aandachtspunten worden alvast meegegeven: Een aantal bovenlokale functionele routes kruisen de NZL (Koolmijnlaan, Ringlaan en Kazernelaan). Deze worden best afgestemd op de mogelijkheden in de voorkeursoplossing.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Verdere afstemming tussen het ontwerp voorkeursbesluit en de bovenlokale fietsnetwerken is nodig. Volgende aandachtspunten worden alvast meegegeven: De hoofdroute van de fietsverbinding over de N74/N715 loopt in Zonhoven verder via de Houthalenseweg (N715) en niet over de N74. Hier dient rekening mee gehouden te worden in het ontwerp.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Verdere afstemming tussen het ontwerp voorkeursbesluit en de bovenlokale fietsnetwerken is nodig. Volgende aandachtspunten worden alvast meegegeven: In de grafische weergave van het voorkeurstracé staat er geen fiets-lijn ingetekend langs de NZLverbinding tussen de fietsbrug in Helchteren en Hechtel, maar wordt de fietser afgeleid naar de fietssnelweg. Betekent dit dat er hier geen fietspaden voorzien worden langs de wegverbinding N74? De huidige route is momenteel ingetekend als hoofdroute in het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk. Vooral voor mensen uit Hechtel en Lommel is dit een belangrijke functionele route. In de praktijk zou het niet voorzien van fietspaden een omleiding betekenen van meer dan 3 km tussen Helchteren centrum en het Don Bosco College in Hechtel (de huidige route is 7 km). Graag duidelijkheid hierover</p>	<p>Het uitwerken en verder detailleren van het betrokken fietsnetwerk maakt deel uit van de uitwerkingsfase. De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase</p>			x	
<p>Verdere afstemming tussen het ontwerp voorkeursbesluit en de bovenlokale fietsnetwerken is nodig. Volgende aandachtspunten worden alvast meegegeven: In het voorkeursbesluit wordt de Herebaan West een belangrijke drager voor het gemotoriseerde verkeer met toename van het verkeer. Langs deze weg ligt een middelbare school. Hiervoor best extra aandacht.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Verdere afstemming tussen het ontwerp voorkeursbesluit en de bovenlokale fietsnetwerken is nodig. Volgende aandachtspunten worden alvast meegegeven: Het realiseren van een duurzame ‘modal shift’ (60/40) steunt op drie pijlers: een performant regionaal openbaar vervoersysteem als ruggengraat met zorgvuldig geselecteerde knooppunten, met aanvullend een sterk fietsnetwerk en een lokaal openbaar vervoersysteem. Positief is dat een aantal haltes van Spartacus Lijn 3 rechtstreeks ontsloten worden door fietssnelwegen (F702 Corda, F75 Kolenspoorroute). De synthesesnota geeft aan dat ook aan de belangrijke knoop Noord-Limburg verknoping voorzien wordt met de oost-westfietssnelweg (synthesesnota p. 78 en 80). Er wordt op gewezen dat op vergelijkbare wijze voor de andere haltes/knooppunten een goede aansluiting met het BFF en/of het fietssnelwegennetwerk essentieel is om de combi-mobiliteit tussen fiets en openbaar vervoer te maximaliseren.</p>	<p>Samenwerking met de provincie en verdere afstemming is inderdaad noodzakelijk. De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Verdere afstemming tussen het ontwerp voorkeursbesluit en de bovenlokale fietsnetwerken is nodig.</p> <p>Volgende aandachtspunten worden alvast meegegeven:</p> <p>Het voorkeursalternatief verhoogt de verkeersdruk op de Europarklaan (synthesenota p. 161).</p> <p>De Europarklaan wordt een belangrijke drager voor het gemotoriseerd verkeer binnen het nieuwe systeem. Het aantal voertuigen gaat toenemen. Het toeristisch fietsroutenetwerk heeft een gelijkgrondse kruising met de Europarklaan. Deze kruising is momenteel al niet optimaal en zou best aangepast worden op de toekomstige situatie.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>De keuze voor een 2x2-wegverbinding ten noorden van Helchteren impliceert wel dat in het betrokken gedeelte ongeveer het dubbele qua bijkomende verharde oppervlakte en bijgevolg ook zo goed als het dubbele aan te realiseren wateropvang/buffering nodig zal zijn. De te realiseren waterbuffering hoort integraal deel uit te maken van en gerealiseerd te worden binnen het complex project zelf en dus niet per definitie via het ruimere gebiedsprogramma.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Tot slot moet er in het algemeen nog op gewezen worden dat bij de verdere concretisering van het complex project en de daarbij horende vergunningsaanvraag/-vragen voor eventuele werken aan de waterloop machtigingen zullen worden verleend, en/of kunnen er voorwaarden worden verbonden aan de vergunning in het kader van de watertoets.</p>	<p>Het projectbesluit is een beslissing van de bevoegde overheid over het geheel van vergunningen, herbestemming(en), actieprogramma maar ook machtigingen.</p>				
<p>Gezien het strategisch belang van het complex project Noord-Zuid Limburg voor de provincie en de belangrijke en duidelijke relatie met het (voorontwerp) Ruimtelijk Beleidsplan Limburg vraagt de provincie Limburg afdeling Ruimtelijke Planning nauw betrokken te blijven en verder overleg m.b.t. de rolverdeling in de realisatie van het gebiedsprogramma.</p>	<p>Verder afstemming wordt georganiseerd tijdens de uitwerkingsfase</p>			x	
<p>Europese ecologische corridor/versterken Zwarte Beek (Acties B3.16 en B3.17 ontwerp voorkeursbesluit p.46):</p> <p>- Het recreatiegebied 'Molenheide' wordt in het Beleidskader Economische Ruimte opgenomen als mogelijk te schrappen recreatiegebied (nr.8) (pag. 39-41). Dit is ook belangrijk voor actie B3.16 en B17 aangezien Molenheide zich situeert ter hoogte van de internationale ecologische corridor dus kan best ook vermeld worden. De provincie wordt dus bij beide actie (B3.16 en B3.17) best opgenomen als betrokken actor.</p>	<p>Dit wordt opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>	x			

<p>Versterken landschap (Acties B3.20 en B3.21 ontwerp voorkeursbesluit p. 46-47):</p> <p>- Beide acties gaan over landschap versterken en uitbouwen rond de fietssnelweg. Hierbij moet er rekening gehouden worden met de selectie (in het Beleidskader Open Ruimteschakels) van bepaalde delen van de fietssnelweg F74 als provinciale groenblauwe ader nr. 36 (pag. 20,24). Deze selectie gebeurde met als doel de uitbouw van een groenblauw netwerk en gaat dus verder dan 'landschap versterken'. Hiervoor onderneemt de provincie actie door het opmaken van geïntegreerde gebiedsvisies, actieplannen en eventueel RUP's (acties ORS-1.1 en ORS-1.2). Deze acties worden best ook duidelijk gelinkt aan B1.05, B1.06, A1.08 en A1.09.</p>	<p>Dit wordt opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x		
<p>De verwijzing bij beide acties naar acties B2.09 klopt niet omdat dit het toekomstperspectief van Europark betreft, de verwijzing moet naar actie B2.08 (m.b.t. Centrum Zuid) zijn.</p>	<p>Dit wordt aangepast in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x		
<p>In het ontwerp voorkeursbesluit worden de compenserende maatregelen voor effecten die voortkomen uit alternatief Y met betrekking tot Natura 2000, VEN, verboden te wijzigen vegetaties en boscompensatie bepaald. De genoemde compenserende maatregelen vallen onder de Vlaamse regelgeving. Provinciale diensten (PNC, Bosgroepen, Waterbeheer) stellen voor hierbij te functioneren als klankbordgroep. Er is een structurele interactie met de realisatie van ecologische passages uit het actieprogramma.</p> <p>Afstemming is uiteraard nodig. Noodzaak van een breed gedragen werkgroep ecologie (zie ook verder onder Actieprogramma).</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt afstemming met het brede actorenveld voorzien via -al dan niet thematische- werksessies of bilateraal overleg - cfr. onderzoeksfase.</p>			x	
<p>Het realiseren van een landschappelijke en ecologische inpassing van dwarsende beekvalleien moet gelijktijdig worden gerealiseerd aan de ontwikkeling van het infrastructuurproject. De formulering 'kunnen' in de projectdefinitie voor uitvoeringsfase (ontwerp voorkeursbesluit p. 33) is een te vrijblijvende formulering. Ecologische passages zijn in de Ambitienota gedefinieerd als 'volgende bouwsteen'.</p>	<p>De realisatie en ecologische inpassing van het infrastructuurproject inclusief ecologische passages maakt inherent deel uit van het CP en zal gelijktijdig gerealiseerd worden. Vandaar dat dit wordt opgenomen onder de "kernelementen van het complex project". In het actielijst wordt dit aangeduid als 'actie binnen het complex project NZL'.</p>				

<p>De ecologische passages moeten passen binnen een ecologische visie op schaal van de beekvallei.</p> <p>De acties die voorzien zijn binnen CP NZL (realiseren ecopassages) moeten voortvloeien uit ecologische inrichtingsprincipes op schaal van de vallei. Vanuit PNC adviseren we om te werken met een werkgroep ecologische inrichting waarbij alle relevante actoren in de natuur- en hydrologische sector onder leiding van De Werkvennootschap en de Vlaamse administratie (Departement Omgeving, ANB) samenwerken om de natuurdoelen langs de NZ te realiseren.</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt afstemming met het brede actorenveld voorzien via -al dan niet thematische- werksessies of bilateraal overleg - cfr. onderzoeksfase.</p>			x	
<p>Voor wat betreft het versterken van natuurlijke systemen (ontwerp voorkeursbesluit p.35) Mangelbeekvallei, Broekbeekvallei, Laambeek/Rode Beekvallei, Zwarte Beek, Bollisserbeek moet de betrokkenheid van provincie Limburg (dienst Waterbeheer als beheerder waterlopen 2e categorie, PNC in functie van realiseren van natuurverbindingen) als dusdanig worden opgenomen in de projectdefinitie. De rol van de provincie dient hier niet gezien te worden als trekker, maar onderdeel van een bredere werkgroep 'ecologische inpassing' die getrokken wordt door De Werkvennootschap en de relevante Vlaamse administraties.</p>	<p>De Provincie Limburg is als brede organisatie opgenomen in de actielijst. Het definiëren van engagementen en op te nemen rollen -voor acties buiten het CP- wordt uitgewerkt in de vervolgfase (incl. trekkersrol).</p>				x
<p>Versterken Mangelbeekvallei (B3.01 t/m B3.06): brede coalitie van gewestelijke, provinciale en gemeentelijke diensten alsook sectorale milieu- en natuuractoren (bv. Natuurpunt, Limburg Landschap vzw, regionale landschappen) nodig. Trekkers blijven De Werkvennootschap en de relevante Vlaamse administraties (Departement Omgeving, ANB, VLM, OE) voor alle acties (ontwerp voorkeursbesluit p. 44).</p>	<p>Bij de opmaak van de actietabel werd een onderscheid gemaakt tussen acties binnen en acties buiten het CP. De rechtstreekse impact van de sturende bouwstenen op andere (volgende en vaste) bouwstenen was daarbij doorslaggevend - zie ontwerp voorkeursbesluit 4.8.</p>				
<p>Versterken Broekbeekvallei (B3.07 t/m B3.08): idem (ontwerp voorkeursbesluit p. 44-45)</p>					
<p>Versterken Laambeekvallei (B3.09 t/m B3.12): idem (ontwerp voorkeursbesluit p. 45).</p>					
<p>Europese ecologische corridor (B3.13 t/m B3.16): idem, provinciale en lokale partners toevoegen (ontwerp voorkeursbesluit p. 45-46).</p>	<p>Dit wordt opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x		

Versterken van Zwarte Beek (B3.17): De Werkvennootschap en Vlaamse administraties toevoegen (ontwerp voorkeursbesluit p. 47).	Bij de opmaak van de actietabel werd een onderscheid gemaakt tussen acties binnen en acties buiten het CP. De rechtstreekse impact van de sturende bouwstenen op andere (volgende en vaste) bouwstenen was daarbij doorslaggevend - zie ontwerp voorkeursbesluit 4.8. In functie van de realisatie van kwalitatieve ecopassages bij de uitbouw van de vervoersinfrastructuur is het belangrijk dat de natuurlijke systemen zoals Mangelbeekvallei, Broekbeekvallei, Laambeek/Rode Beekvallei, Zwarte Beek, Bollisserbeek verder versterkt worden door de betrokken open ruimte partners.				
Domeinenschakels (B3.18 t/m 3.19): hier is een sterke verwevenheid met andere natuurdoelen. Ook hier werken vanuit een bredere coalitie van gewestelijke, provinciale diensten ter ondersteuning van de gemeente Houthalen-Helchteren als trekker (ontwerp voorkeursbesluit p. 46).	Bij deze acties wordt een trekkende rol door de gemeente Houthalen-Helchteren voorzien. Een brede coalitie zal noodzakelijk zijn voor de realisatie van deze acties. Dit wordt verder uitgewerkt in de vervolgfase van deze acties.				x
Akkoord met voorkeursbesluit. Echter is het vanuit de agrarische sector nu vooral het nog uit te werken flankerend beleid dat enorm belangrijk is. De vraag is dan ook om dit zo snel mogelijk te doen.	Het concreet uitwerken van het flankerend beleid maakt deel uit van de uitwerkingsfase. De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Ook de natuur- en boscompensaties moeten snel concreet en gebiedsgericht uitgewerkt worden, zodat hiermee ook rekening gehouden kan worden in het flankerend beleid naar de agrarische sector toe.	Het concreet uitwerken van de natuur - en boscompensaties maakt deel uit van de uitwerkingsfase. De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Zoals ook reeds in eerdere adviezen aangegeven, wordt beklemtoond om zeker ook naar andere gebieden dan het agrarisch gebied te kijken om deze compensaties te verwezenlijken.	In het voorontwerp voorkeursbesluit is onder 4.7 reeds opgenomen dat de potentieel geschikte gebieden (zoekgebieden) verder ook getoetst zullen worden aan overige 'juridische en beleidsmatige randvoorwaarden'. Het HAG valt hier onder. De afweging t.o.v. landbouw wordt verder verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit.	x	x		

<p>Vanaf de tunnelmond verdwijnt de bebouwing aan de oostzijde van de N74 omwille van de keuze voor de aanleg van tunnels met de cut-en covermethode. In een eerder advies hadden we al aangegeven dat er aan deze zijde van de N74 geen geïnventariseerd bouwkundig onroerend erfgoed is.</p> <p>Het geïnventariseerde bouwkundig erfgoed langs de N74 ligt aan de westzijde. Het voorkeustraject kiest ervoor om de ruimtelijke impact te focussen op de oostzijde van de N74. In theorie komt dit bouwkundig erfgoed dus niet in gevaar. Bij de constructie van de tunnels moet mogelijk wel opgelet worden met omgevingschade aan deze gebouwen.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Ter hoogte van Helchteren-centrum is het niet heel zeker hoe dicht de werfzone bij de kerk zal komen.</p> <p>Aandacht voor de veiligheid van dit vastgesteld bouwkundig erfgoed is vereist.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Voorbij de Mangelbeek duikt de N74 weer onder de grond ter hoogte van Laak. Ook hier is er een risico door de nabijheid van de werfzone. De kerk van Laak is een beschermd monument. De veiligheid van dit gebouw verdient de nodige aandacht.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Ter hoogte van de Herebaan, Oost en West, is er een aansluiting van het verkeer op de tunnel. Verder naar het zuiden liggen enkele mijnningenieursvilla's aan de oostzijde van de N74. Eén daarvan wordt gebruikt als kantoor van het Regionaal Landschap Lage Kempen. De geschiedenis van deze huizen is nooit onderzocht. Ze zijn niet geïnventariseerd. We raden aan om de geschiedenis van deze huizen te onderzoeken alvorens ze af te breken.</p> <p>Tegenover deze villa's liggen de huizen van de oude tuinwijk van Houthalen. Dit onroerend erfgoed is wel geïnventariseerd en vastgesteld en van groot belang voor de sociaaleconomische geschiedenis van de gemeente. De impact op dit onroerend erfgoed dient zo beperkt mogelijk te zijn. Verderop op de Grote Baan nr. 60 ligt het 'Sociaal Huis'. Mogelijk zal dit gebouw aan de oostzijde van de N74 ook moeten verdwijnen. Dat is niet duidelijk af te leiden uit de huidige tekeningen en het gebouw staat op een zekere afstand ten opzicht van de N74. In de gevel van dit gebouw is een kunstwerk verwerkt waarop de heilige Sint-Joris is afgebeeld. Het valt aan te raden voor dit kunstwerk een andere bestemming te zoeken indien het gebouw inderdaad moet afgebroken worden. Vlak na de Koolmijnlaan komt de N74 terug naar boven.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Tussen de tunnelmond en de E314 komt een afrittencomplex dat de ontsluiting naar industrieterrein Centrum-Zuid verbetert. In de omgeving van dit afrittencomplex ligt op de Grote Baan nr. 1 de vastgestelde 'villa Houben'. Op het plan verdwijnt deze villa onder de bedding voor de trambus en de fietsverbinding. Het ontwerpend onderzoek moet ervoor zorgen dat dit onroerend erfgoed niet hoeft te verdwijnen.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Het geïnventariseerde bouwkundig erfgoed langs de N74 ligt aan de westzijde. Het voorkeustraject kiest ervoor om de ruimtelijke impact te focussen op de oostzijde van de N74. In theorie komt dit bouwkundig erfgoed dus niet in gevaar.</p> <p>Bij de constructie van de tunnels moet mogelijk wel opgelet worden met omgevingschade aan volgende geïnventariseerde gebouwen aan de westzijde van de N74:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Grote Baan 343, hotel o Grote Baan 333, dorpswoning o Grote Baan 197, alleenstaande villa o Grote Baan 145, alleenstaande villa o Grote Baan 79-137, steenkoolmijn van Houthalen: Oude Cité o Grote Baan 55, hoekhuis o Grote Baan 47, Hôtel des Charbonnages o Pastorijstraat 40, mijnwerkersschool (TIKB) o Grote Baan 1, alleenstaande villa. 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Daarnaast is er aan de oostzijde van de N74 het volgende geïnventariseerd en beschermd onroerend erfgoed waarop gelet moet worden afhankelijk van de breedte van de werfzone:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Kapelanie van de parochiekerk Sint-Trudo o Sint-Trudo (Helchteren) o Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw van Zeven Weeën (Laak, beschermd!) 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Niet geïnventariseerd waardevol bouwkundig onroerend erfgoed: de erfgoedwaarde van niet geïnventariseerde gebouwen aan de oostzijde van de N74 kan sterk variëren van weinig waarde tot hoge waarde. Nader onderzoek kan uitsluitsel brengen. Hierna volgt een lijst van mogelijk interessante gebouwen om die oefening te maken:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Grote Baan 44-58, resten van winkelstraat tegenover de mijn o Grote Baan 60, dienstengebouw met reliëf Sint-Joris en de Draak (hoge waarde, ook omwille van de straatnaam) o Kiezelweg 14, alleenstaande villa o Grote Baan 116, café o Grote Baan 124, dorpswoning o Grote Baan 142, rijwoning o Grote Baan 146, rijwoning o Grote Baan 156, alleenstaande villa o Grote Baan 176, ingenieursvilla o Grote Baan 178, alleenstaande villa o Grote Baan 376, alleenstaande villa o Grote Baan 476, dubbelwoning 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
--	---	--	--	---	--

LOKALE BESTUREN

STAD LOMMEL

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Het college van burgemeester en schepenen onderstreept echter de noodzaak van een rechtstreekse, performante verbinding tussen Lommel en Hasselt. Een directe verbinding zonder overstap is essentieel om het reizigerscomfort minstens op hetzelfde niveau te behouden als in huidige situatie. Ook binnen het openbaar vervoer plan van de Vervoerregio werd de noodzaak van een rechtstreekse verbinding tussen Lommel en Hasselt onderschreven.	Een performante HOV-verbinding tussen knoop Noord en Hasselt is opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit. Het onderzoek naar de exploitatie ervan wordt verder opgenomen binnen de Vervoerregio (team MOW), in overleg met de lokale besturen.				x
Het college van burgemeester en schepenen vraagt bovendien een degelijke uitbouw van de oostwest as als een performant openbaar vervoersysteem. Deze oost-west as verbindt minstens het centrum van Lommel en Kristalpark, het ziekenhuis en andere bestemmingen in de omgeving.	Maakt deel uit van de actielijst gebiedsprogramma in het voorontwerp voorkeursbesluit, met de Vervoerregio (team MOW) als initiatiefnemer.				
Het college van burgemeester en schepenen benadrukt verder het belang van aanvullend openbaar vervoer in noordelijke richting naar Nederland.	Maakt deel uit van de actielijst gebiedsprogramma in het voorontwerp voorkeursbesluit, met de Vervoerregio (Team MOW) als initiatiefnemer.				
Het college van burgemeester en schepenen vraagt om rekening te houden met bovenstaande opmerkingen bij de uitwerking van het exploitatiemodel.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen naar de volgende fase, met de Vervoerregio (Team MOW) als initiatiefnemer en in overleg met de betrokken lokale besturen.				x
Het college van burgemeester en schepenen ondersteunt het gekozen wegtrace, maar wenst hierbij het maximaal wegwerken van de bottlenecks door het realiseren van een 2x2-wegverbinding op het volledige traject tussen het noorden van de provincie en Hasselt te ondersteunen.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

<p>Het college van burgemeester en schepenen wijst nogmaals op de noodzaak van een vlotte en veilige overgang tussen de N74 en N69. De Noord-Zuidverbinding is immers de wegverbinding tussen Hasselt en Eindhoven, ook binnen het Europese TEN-T netwerk als ondersteunende, verzamelende link voor vrachtverkeer.</p>	<p>Wat de grensoverschrijdende aspecten betreft, loopt er het project N69Zuid (via 'Planstudie N69Zuid' - nog in opstartfase). Hierover is er inhoudelijke afstemming tussen de verschillende projectteams van de projecten N69Zuid (trekker provincie Noord-Brabant) en NZL. De documenten ivm CP NZL worden steeds voor advies overgemaakt aan de provincie Noord-Brabant en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op projectniveau worden bilaterale overlegmomenten georganiseerd. Het project N69Zuid wordt op Vlaams niveau inhoudelijk en procesmatig opgevolgd door de wegbeheerder AWW en MOW.</p>				
<p>Verder wil het college van burgemeester en schepenen de reeds gestelde vragen herhalen, zodat deze mee kunnen worden genomen in het verdere verloop van de studie. Met name het downgraden van N715 ter hoogte van Bosland voor opname als schakel binnen het fietsroutenetwerk en passend binnen het ontsnipperingsplan Bosland.</p>	<p>Deze actie maakt deel uit van de actie A1.03 (actie buiten het complex project in het gebiedsprogramma), met als betrokken actoren de gemeentes Lommel en Hechtel-Eksel, provincie Limburg en Vervoerregio. De downgrading van de N715 t.h.v. Bosland wordt expliciet opgenomen in de actie, de gemeente Lommel wordt toegevoegd als betrokken actor.</p>		x		

<p>Verder wil het college van burgemeester en schepenen de reeds gestelde vragen herhalen, zodat deze mee kunnen worden genomen in het verdere verloop van de studie. Met name de aanpak van het grensemplacement N74-N69 als een grensoverschrijdende integrale gebiedsontwikkeling, zodat Poort De Kolonie-De Plateau onderdeel wordt van de domeinenschakel en een deelproject van het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg.</p>	<p>Er wordt parallel aan het complex project NZL ook aan de Nederlandse zijde vanuit de ‘Grenscorridor N69’ gewerkt aan een betere bereikbaarheid en doorstroming voor de regio (via Planstudie N69Zuid - in opstartfase). Het Nederlandse project kan los gezien worden van het CP NZL wegens de omschrijving van de scope. De scope van het CP NZL beperkt zich voor de regionale wegverbinding N74 (bouwsteen 2) tot de missing link ter hoogte van zone B (Houthalen-Helchteren) en omvat voor de regionale HOV-corridor (bouwsteen 1) de zones A, B en C. De realisatie van de HOV corridor in de noordelijke zone A maakt wel deel uit van de uitwerkingsfase, maar het is niet de bedoeling om een nieuwe visie rond de bestaande N74 in de noordelijke zone A te ontwikkelen. Het beheer van die bestaande N74 en vragen naar eventuele aanpassingen of optimalisaties is de verantwoordelijkheid van AWW. Wat de grensoverschrijdende aspecten betreft, zie antwoord Lo 6.</p>				
---	---	--	--	--	--

GEMEENTE PELT

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
<p>Voorstel van beslissing Gunstig advies over de gekozen bouwstenen Spartacuslijn 3 Trambus en voor de wegverbinding N74 combinatiealternatief Ay onder volgende voorwaarde in functie van een concurrentiële reistijd tegenover de auto en het bewaken van de ‘missie’ en ‘ambitie’ van het complex project :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de Trambus rijdt over het volledige tracé tussen station Hasselt en Hoppinpunt Limburg Noord op eigen bedding - het aantal haltes van de trambus blijft beperkt tot maximaal 12 	Beide uitgangspunten zijn opgenomen in voorontwerp voorkeursbesluit. De aanname van maximaal 12 haltes wordt verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit		x		
<p>Beslissing Conform mits oost-westverbinding minstens tot Neerpelt station, cf. eerdere afspraken</p>	Dit is reeds opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit.				

STAD PEER

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Ten noorden van het knooppunt Helchteren-Noord rijdt de trambus op een bedding parallel aan de N74. De trambus rijdt hier aan een frequentie van 2 per uur per richting, minder dan wat nu in het OV-plan voorzien is (4 per uur per richting). Stad Peer dringt erop aan dat ook in het noordelijke deel een frequentie van 4 per uur per richting aangehouden wordt.	Het huidige onderzoek maakte een afweging tussen modi en tracés mogelijk. In het vervolgonderzoek moet bijkomend onderzoek het trambus-systeem verder optimaliseren, waarbij de dienstverlening optimaal wordt afgesteld op de vraag en het onderliggend HOV-netwerk.			x	
Cruciaal is dat over het volledige traject vanaf dag 1 een vrij bedding voorzien wordt (dus het gehele traject in 1 vergunning en tegelijkertijd uitgevoerd).	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Stad Peer dringt erop aan om het aantal haltes te reduceren zodat de doorstroming optimaal verzekerd is.	Het huidige onderzoek maakte een afweging tussen modi en tracés mogelijk. In het vervolgonderzoek moet bijkomend onderzoek het trambus-systeem verder optimaliseren, waarbij de dienstverlening optimaal wordt afgesteld op de vraag en het onderliggend HOV-netwerk. In het Ontwerp Voorkeursbesluit wordt aangegeven dat het over maximaal 12 haltes gaat.		x		

Voor gemotoriseerd verkeer komende van Peer-centrum wordt een goede verbinding gerealiseerd via de N73 en de N74. Verkeer komende van Linde en Wauberg kan niet meer via de Kazernelaan op de N74. Zij moeten hun aansluiting via de Europarklaan en Herebaan - Oost maken. Essentieel is dat dit op een vlotte manier kan gebeuren. Uit de voorliggende schetsen valt niet af te leiden welke ingrepen voorzien worden om dit mogelijk te maken.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
De Oost-West aantakking van de N73 op de Noord-zuid moet vlot en veilig kunnen verlopen, ook naar het hoppinpunt in Wijchmaal, en dit met alle vervoersmodi.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen naar de volgende fase, met de Vervoerregio (Team MOW) als initiatiefnemer en in overleg met de betrokken lokale besturen.				x

GEMEENTE OUDSBERGEN

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Er dient een vlotte aantakking van de buslijn Bree - Meeuwen - Helchteren met Spartacus lijn 3 voorzien te worden	De input wordt als aandachtspunt meegenomen naar de volgende fase, met de Vervoerregio (Team MOW) als initiatiefnemer en in overleg met de betrokken lokale besturen.				x
Er dient een vlotte aansluiting van gewestweg N719, Meeuwen - Hechteren op het nieuwe wegtracé van de Noord-Zuidverbinding voorzien te worden	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Bij verdere ontwikkelingen dient men rekening te houden met het feit dat veel Noord-Zuid verkeer vandaag een omleiding zoekt via de gewestweg N76. De N76 is vandaag zelf verzadigd, heeft geen bijkomend verkeer en heeft eigenlijk ook nood aan bijkomende maatregelen.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

		Cat			
Advies	Behandeling	1	2	3	4
De halte van Eksel moet zich situeren in Eksel ter hoogte van het bestaande afrittencomplex in Eksel.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Om de kern van Eksel goed te ontsluiten op de Spartacus Lijn 3 dient hier ook een goed uitgerust OV-net uitgebouwd te worden.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen naar de volgende fase, met de Vervoerregio (Team MOW) als initiatiefnemer en in overleg met de betrokken lokale besturen.				x
Duidelijkheid verschaffen over de reservatiestrook in deelgebied A.	De reservatiestrook kan eveneens opgeheven worden in deelzone A. Dit werd verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit		x	x	
In de lijst van projecten die parallel lopen aan het complex project staat de gebiedsontwikkeling rond de site van de Prijzenklopper niet vermeld als gemeentelijk project (opmaak RUP Peerderbaan met ontsluiting van de N73 op de N74). De bestaande lijst dient aangevuld te worden met RUP Peerderbaan (in opmaak).	Het RUP Peerderbaan werd reeds opgenomen onder actie A2.04				
Het college is van mening dat er een parallelle verbinding moet komen langs de Noord-Zuid van de Stationsstraat tot aan de Overpelterbaan.	Parallelle verbinding betekent uitbreiding van scope en wordt niet meegenomen binnen CP				
Het college van burgemeester en schepenen gaat akkoord met het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesesnota indien er rekening gehouden wordt met volgende opmerkingen: Optimalisatie van de bestaande regionale wegverbinding N74 in segment A met betrekking tot inbedding, geluid, barrière werking zowel voor mens en dier. Wat betreft geluidsoverlast moeten dringende maatregelen genomen worden om de geluidsoverlast te herleiden tot een absoluut minimum-niveau.	Dit wordt verder afgestemd met de wegbeheerder (AWV).				
A1.01 Maatregelen routing via de N74 in omgeving van Peer. Dit heeft onvermijdelijk gevolgen voor de N73. Doorstroming en oversteekbaarheid dienen gewaarborgd te worden. Graag wordt het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel hierin ook betrokken.	Dit wordt opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit.		x		
A1.05 Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op N73. Graag wordt het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel hierin ook betrokken.	Dit wordt opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit.		x		
A2.02 Ruimtelijk en programmatorische afstemming met lopende projecten. Indien het RUP Peerderbaan als lopend project hierin opgenomen is wordt het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel hierin ook graag betrokken.	Het RUP Peerderbaan werd reeds opgenomen onder actie A2.04 gebiedsontwikkeling Halte Hechtel. De gemeente wordt hierin ook betrokken.				

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
<p>Het college vraagt tijdens de uitwerkingsfase voldoende aandacht voor de ontsluiting van het bedrijventerrein De Schacht, maar ook voor heel onze gemeente van en naar de NZ-verbinding.</p> <p>De ontsluiting wordt nu voorzien via enerzijds Lillosteenweg – Herebaan-West en in tweede instanties via Lillosteenweg – Helzoldstraat naar de Grote Baan in Helchteren. Het college vraagt daarom om op regelmatige basis betrokken te worden bij actie B1.03 Visie o.a. Helzoldstraat en Herenbaan-West. Bij de visieontwikkeling van de Oost-Westassen is het noodzakelijk dat de voorziene ontsluitingen van en naar De Schacht behouden kunnen blijven.</p> <p>Een ontsluiting van het bedrijventerrein De Schacht via Stationsstraat en M. Scheperslaan is voor onze gemeente geen optie.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p> <p>Bij de uitwerking worden oplossingen gezocht voor de ontsluiting van De Schacht en andere attractiepolen in Heusden-Zolder richting N74 (vrachtroutes, toekomstperspectieven bedrijventerreinen, ...) ifv de leefbaarheid langs de betrokken assen.</p> <p>Dit gebeurt in samenspraak met de betrokken gemeenten en betrokken partners (AWV, MOW, De Lijn...).</p> <p>De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt eveneens meegenomen als aandachtspunt in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Het college van burgemeester en schepenen benadrukt opnieuw dat de bereikbaarheid van De Schacht via het openbaar vervoer als waardig alternatief impliceert dat ook de vaste bouwstenen 14 (optimaliseren L15 en L19), bouwsteen 15 (optimaliseren Kolenspoor) en bouwsteen 18 (optimaliseren lokaal collectief vervoer) gegarandeerd moet worden uitgevoerd. Het verbaast het college dan ook dat deze elementen/acties niet meer terug te vinden zijn bij de acties voor de uitwerkingsfase. Het college vraagt om ook deze elementen op te nemen.</p> <p>De gemeente Heusden-Zolder blijft vragende partij voor een rechtstreeks snelle busverbinding op de as van de N719: Meeuwen – Wauberg – Helchteren – Lillo – Zolder Mijnsite – Heusden station.</p>	<p>De acties met betrekking tot de multimodale ontsluiting van De Schacht via de bestaande oost-westassen worden opgenomen als acties buiten het CP, met als betrokken actoren de Vervoerregio Limburg (team MOW), samen met betrokken gemeente (Heusden- Zolder).</p>				x

<p>Op basis van een recent mobiliteitsonderzoek blijkt dat er veel doorgaand vrachtverkeer aanwezig is o.a. langs de Koolmijnlaan. Het college vraagt een bijkomend mobiliteitsonderzoek naar het doorgaande Oost-Westverkeer in relatie met mogelijke oplossingen die het Complex Project NoordZuid-Limburg hiervoor kan bieden. In de uitwerkingsfase en specifiek naar de aansluiting van De Schacht wordt uitdrukkelijk gevraagd om rekening te houden met het verkeer van en naar De Schacht en niet met het sluipverkeer richting Noord-Zuidverbinding.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase. Bij de uitwerking worden oplossingen gezocht voor de ontsluiting van De Schacht en andere attractiepolen in Heusden-Zolder richting N74 (vrachtroutes, toekomstperspectieven bedrijventerreinen, ...) ifv de leefbaarheid langs de betrokken assen. Dit gebeurt in samenspraak met de betrokken gemeenten en betrokken partners (AWV, MOW, De Lijn...). De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt eveneens meegenomen als aandachtspunt in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Het uit te voeren mobiliteitsonderzoek dient tevens na te gaan welke impact het voorkeurstracé heeft op de kernen Zolder, Heusden en Lillo. Tevens is het belangrijk dat enkele locaties die veel volk aantrekken, vlot bereikbaar blijven met het openbaar vervoer en/of de auto; het centrale gebied van De Schacht met het CVO, CC Muze en evenementenruimten.</p>					
<p>Het college vraagt eveneens bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid vanuit Heusden-Zolder naar de Noordzuid-verbinding door onze hulpdiensten.</p>					

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
De keuze voor een trambus voor het HOV-systeem volgt uit een afweging van de beoordeling van het oplossend vermogen ten opzichte van toekomstbestendigheid en haalbaarheid. Deze keuze wordt gevolgd op voorwaarde dat er performante voertuigen ingeschakeld zullen worden, die de beschreven doelstellingen en ambities ook daadwerkelijk kunnen behalen.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Binnen het complex project of binnen de vervoersregio moet bijkomende aandacht geschonken worden aan de afstemming van de noodzakelijke oost-westverbindingen/verknoppingen ter hoogte van Houthalen-Helchteren. Aanpassen van de vervoersplannen is hier mogelijk noodzakelijk, onder meer om de openbare vervoersaansluiting tussen de deelwijk Houthalen-Oost en de HOV-systeem te versterken.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
In het voorontwerp voorkeursbesluit vindt de keuze om Ay te verkiezen boven Ax haar motivatie in het bieden van de meeste garanties voor een vlotte regionale verbinding met voldoende restcapaciteit, het realiseren van de meest optimale scheiding van lokaal en regionaal verkeer (meest zuivere hiërarchie), het vermijden van verschuivingen naar andere regionale wegassen in de omgeving, het bieden van meer kansen voor een modal shift, voor een ambitieuze en kwalitatieve herinrichting van de Grote Baan door het wegnemen van de halve aansluiting aan de Mangelbeekvallei, voor het versterken van de recreatieve structuur aan de zuidzijde van Helchteren en het creëren van meer mogelijkheden om via een nieuwe landschappelijke structuur de Mangelbeekvallei te koppelen met de dorpskern en de drevenstructuur van de Dool. Deze motivatie kan ook door de gemeente Houthalen-Helchteren gevolgd worden en Ay kan onderschreven worden als een haalbaar alternatief indien er een goed antwoord geboden wordt op de druk op de oost-westassen.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

<p>Bijkomend onderzoek om in detail inzicht te krijgen wat deze verkeersdruk juist betekent (absoluut en relatief, doorstroming, ...), is noodzakelijk en moet op korte termijn inzichtelijk worden. Indien uit dit onderzoek blijkt dat een niet-tolereerbare grens overschreden wordt, die niet met goede antwoorden ivf leefbaarheid, veiligheid en inrichting beantwoord kan worden, vragen we het Ay-scenario verder aan te passen ivf betere verdeling van het verkeer.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>		x	
<p>De verkeersdruk op deze ontsluitingen mag de leefbaarheid en de mobiliteitsdoorstroming in deze oost-westzones niet verslechteren. Het vooraf inbedden van sturende mobiliteitsmaatregelen vertrekkende vanuit de omliggende en aanvoerende steden en gemeenten is hierin een noodzaak en moet derhalve mee geïntegreerd worden in het gehele project. Het voorzien van een nieuwe hetzij aangepaste ontsluiting van Heusden-Zolder (meer bepaald de zone van De Schacht) is noodzakelijk, evenals het voorzien van een mobiliteitsgeleidingsplan in Oudsbergen, Peer en Hechtel-Eksel met als doel het doorgaand verkeer komende uit deze regio zo snel mogelijk toe te leiden naar de tunnelmond in Helchteren, zonder dat deze eerst het kerngebied van Helchteren, Europark en de Herebaan-Oost dient aan te doen.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>		x	
<p>Met de 2-fasige uitvoering in Helchteren kan, zoals ook al in het Charter Noord-Zuid Limburg en de lokale afwegingsnota van 21 juni 2021 aangegeven op basis van de huidige informatie niet akkoord gegaan worden. Deze uitvoeringswijze, zoals nu in het voorkeursbesluit voorgesteld, leidt tot een te grote overlast in Helchteren en een te lange uitvoeringstermijn dewelke nefast is voor het leven en het handelsgebeuren in deze regio.</p>	<p>Op strategisch niveau werd een afweging gemaakt tussen 5 redelijke alternatieven. Hierbij werden de verschillen tussen twee uitvoeringsvarianten – gegraven of boortunnel – in beeld gebracht. De effecten worden in het geïntegreerd (effecten)onderzoek en de geïntegreerde afweging onderzocht en afgewogen. Hierin wordt duidelijk dat de boortunnel niet verder wordt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>		x	
<p>De combi-alternatieven Ax en Ay zijn destijds ontstaan omdat ze opgebouwd werden uit een aantal voordelen van A2, A3 & A4. Het voordeel van A2, nl een geboorde tunnel in Helchteren zou een extra voordeel kunnen betekenen omwille van weinig hinder in Helchteren, kortere uitvoeringstermijnen en een verbeterde passage van de Broekbeekvallei. Als lokale overheid pleiten we er dan ook voor om dit in de uitwerkingsfase verder te onderzoeken. We begrijpen dat kostprijs hier een rol zou kunnen spelen, doch vragen we om dit voorstel toch in overweging te nemen gezien de voordelen ervan op deze locatie.</p>	<p>De uitvoeringsfasering wordt verder onderzocht in de uitwerkingsfase (en zelfs in de uitvoeringsfase). Daarbij wordt de impact (tijdelijk en definitief) verder verfijnd. De ambitie om deze impact maximaal te beperken is daarbij een uitgangspunt. In het geïntegreerd onderzoek is daarbij de 2-fasige uitvoeringsfasering gehanteerd (zie rapport technisch onderzoek - bijlage bij de synthesenota - vanaf pg 39). De</p>		x	

<p>Een andere te onderzoeken optie, evenwel minder optimaal, is het kiezen voor een 1 fasige uitvoering, waarbij verder onderzocht moet worden wat de mogelijkheden zijn mbt tijdelijke innames van percelen.</p>	<p>indicatieve contour als bijlage bij het ontwerp voorkeursbesluit is hiervan het resultaat. De fasering in uitvoering zal verder besproken en onderzocht worden richting projectonderzoeksnota (PON) en uitwerkingsfase. De variatie in fasering heeft geen effect op de afweging tussen de 5 alternatieven en leidt niet tot een ander voorkeursalternatief.</p>			x	
<p>We willen ook onder de aandacht brengen dat in de publieke opinie er een bezorgdheid geuit wordt omtrent de toekomstbestendigheid van de 2x1-rijstroken voor de N74 ter hoogte van Houthalen-Helchteren. Dit moet verder bewaakt blijven.</p>	<p>Uit onze mobiliteitsstudies, gebaseerd op doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel, blijkt dat de tunnel met twee keer 1 rijstrook over voldoende capaciteit beschikt en zelfs restcapaciteit heeft.</p> <p>In het voorkeursalternatief wordt het doorgaande verkeer maximaal gescheiden van het lokale verkeer. Het doorgaande of regionale verkeer kan daardoor zonder enig conflict of enige onderbreking doorrijden van Noord-Limburg tot aan de snelweg E314 (en omgekeerd). Om die regionale stroom aan verkeer te verwerken op een vlotte manier volstaat 1 rijstrook in iedere richting (2x1).</p> <p>De tunnel onder Houthalen krijgt 2 rijbanen in iedere richting (2x2). De ondergrondse linkerrijbaan is bedoeld voor het doorgaande verkeer, de rechterrijbaan voor het lokale verkeer dat uitwisselt met de Herebaan-Oost en -West. Maar ook hier zullen het doorgaande en lokale verkeer rigoureus van elkaar gescheiden worden (in het kader van tunnelveiligheid).</p> <p>Hierrond werd ook een verduidelijkend bericht opgenomen op de projectwebsite: https://www.noordzuidlimburg.be/factcheck/flessenhals</p>			x	

<p>3.1. Compenserende maatregelen ADC-toets Natura 2000</p> <p>De voorgestelde compensaties, nl. 1ha SBZ-H Vallei- en brongebieden Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel en 3-4 ha SBZ-H Mangelbeekvallei en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode kunnen onderschreven worden mits de keuze van de uiteindelijke geselecteerde compensatiegebieden in samenspraak met de landbouwpartners wordt bekomen.</p>	<p>In het voorontwerp voorkeursbesluit is opgenomen dat de studie naar invulling van deze integrale compensatieopgave (zie Compensatienota – verkennende oefening naar invulling integrale natuurcompensatieopgave (wegverbinding N74 – deelzone B) als bijlage bij de synthesesnota) een verkennende oefening is die tot doel heeft om, op basis van de juridische randvoorwaarden en ecologische vereisten van de te compenseren vegetaties, na te gaan waar zoekgebieden voor compensatie gesitueerd kunnen worden. Op deze manier wordt al in strategische fase nagegaan of er voldoende (ruimtelijke) mogelijkheden zijn voor potentieel geschikte gebieden – in een volgende fase zullen deze zoekgebieden verder getoetst worden. In het voorontwerp voorkeursbesluit is onder 4.7 ook reeds opgenomen dat de potentieel geschikte gebieden (zoekgebieden) verder ook getoetst zullen worden aan overige 'juridische en beleidsmatige randvoorwaarden'. Het HAG valt hier onder. De afweging t.o.v. landbouw wordt verder verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>	<p>x</p>			
<p>3.4. Boscompensatie buiten VEN en Natura 2000</p> <p>De noodzakelijke ontbossingen bevinden zich voornamelijk aan de zuidelijke knoop en worden geschat op 30ha. Men verwacht dat deze oppervlakte nog kan zakken tot een 20-24ha na bijkomend onderzoek in de uitwerkingsfase.</p> <p>Voor de boscompensatie wordt gekeken naar de zone van Helchteren-noord.</p> <p>Dit kan onderschreven worden indien dit verenigbaar is met de voorgestelde compenserende maatregelen ikv VEN en de Europese ecologische corridor.</p> <p>Indien blijkt dat dit niet verenigbaar is en er andere gebieden gezocht moeten worden voor boscompensatie vragen wij niet enkel binnen de gemeentegrenzen van Houthalen-Helchteren te kijken maar ook andere opties in het projectgebied, de provincie of Vlaanderen te onderzoeken.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>		<p>x</p>		

<p>De vrachtroutes op de oost-westverbindingen van en naar Heusden-Zolder (De Schacht) vormen momenteel reeds veel overlast voor de woonkernen. Met de aanleg van de noord-zuidverbinding en de gekozen op- en afritten zal dit zwaar verkeer nog verder toenemen. We vragen binnen het complex project, in samenwerking en in consensus met de betrokken gemeenten en actoren, oplossingen te zoeken voor deze problematiek (vrachtroutes aanpassen, toekomstperspectieven bedrijventerreinen, ...) ifv de leefbaarheid langs deze assen.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Niet enkel visievorming over Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan-oost/west maar ook de uitvoering moet binnen het complex project voorzien worden, aangezien deze straten door de keuze van het Ay-scenario een specifieke rol binnen het noord-zuidverhaal gekregen hebben en in die zin onlosmakelijk met de sturende bouwstenen verbonden zijn. Hierbij moet ook het vervolgtraject van Herebaan-Oost en Weg Naar Zwartberg (potentiële alternatieve sluiproute richting Genk/oprit E314 Park Midden Limburg) geanalyseerd worden en zo aangepakt worden dat ze als sluiproute niet aantrekkelijk is. Daarnaast kunnen instrumenten zoals slimme camera's ingezet worden om sluiproutes te bestrijden.</p>	<p>Voor de onderdelen van deze oost-westassen, voor zover die deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen - naar gelang de noodzaak - inrichtingswerken bestudeerd en uitgevoerd worden. Dit wordt aangevuld in het ontwerp voorkeursbesluit</p>		x	x	
<p>Herlocalisatie bedrijven Helchteren-noord, geïmpacteerde handelszaken/ondernemingen langsheen Grote Baan en geïmpacteerde woningen : begeleiding in verwerving, herlocalisatie, bieden van ruimtelijk kader voor inrichting nieuwe gebieden, ... (kan ook als winst gedefinieerd worden)</p>	<p>De begeleiding, herlocalisatie, ... maakt deel uit van het begeleidingstraject (hfdst 7.2 vervolgstappen) in het voorontwerp voorkeursbesluit.</p>				
<p>Opmaak visie en ruimtelijk kader voor de zone Meerstraat/Grote Baan/Centrum-Zuid/ nieuwe toegangsweg Centrum-Zuid : bedrijventoneel in relatie tot Centrum-Zuid, mobility center, herlocalisatiezone voor een aantal bedrijven langsheen Grote Baan, ...</p>	<p>Dit maakt deel uit van de acties B2.08 Uitwerken toekomstperspectief voor Centrum Zuid en B2.06 Visie en herinrichtingsplan Grote Baan Houthalen.</p>				

<p>In het voorontwerp voorkeursbesluit wordt eveneens beschreven dat de keuze van het voorkeursalternatief betekent dat ook de bestaande reservatiestrook zoals aangeduid in het gewestplan opgeheven kan worden en dat dit planologisch initiatief gekoppeld kan worden aan de herbestemming van (delen van) industriegebieden tot natuur (thv Centrum-Zuid). Deze tekst is te eng benaderd, vraagt nuancering en wordt best vervangen door “Dit planologisch initiatief zal op basis van inhoudelijk en ruimtelijk studiewerk, zoals gebiedsregie bedrijventerrein, herlokalisering Helchteren-noord (traject VLAIO) & LIP Laambroekvijvers inhoud geven aan de correcte keuze van bestemming van deze zone ter hoogte van Centrum-Zuid (planologische balans)”.</p>	<p>Op basis van deze suggestie wordt de passage herschreven.</p>	<p>x</p>			
<p>Vanuit de concrete situatie van dit complex project bieden de geselecteerde mogelijkheden van rechtsgevolgen zoals in het voorontwerp voorkeursbesluit voorgesteld ons inziens onvoldoende rechtskader om een sturend vergunningenbeleid en een proactief herlokalisatiebeleid te kunnen voeren. Wij vragen om dit in het ontwerp voorkeursbesluit verder te concretiseren op maat van dit project.</p>	<p>Artikel 29 biedt voldoende rechtskader: dit artikel kan worden toegepast ifv de realisatie van het voorkeursalternatief en staat los van de voorlopige contour infrastructurele ingreep. Die contour is enkel opgemaakt als startpunt van geprekken i.k.v. minnelijke verwerving. Hierdoor wordt een voldoende mate van rechtszekerheid geboden, zonder een aanpak op maat van de verschillende aanvragen te hypothekeerders.</p>	<p>x</p>			
<p>Vanaf de startbeslissing van het complex project Noord-zuidverbinding Limburg tot op heden bevindt het gemeentebestuur Houthalen-Helchteren zich in een juridisch vacuüm m.b.t. afleveren/weigeren van omgevingsvergunningen in de omgeving van de Grote Baan. Via een vergunningenplatform en een eigen juridisch kader hebben we in die periode de omgevingsvergunningaanvragen trachten te stroomlijnen met de op het moment voorhanden zijnde kennis over de aanwezige alternatieven (vanuit het voorzorgsprincipe). De rechtsgevolgen die ingeschreven kunnen worden in het voorkeursbesluit zouden deze rechtsonzekerheid moeten kunnen opheffen.</p>	<p>De rechtsgevolgen, voorzien binnen het decreet complexe projecten, zijn geen instrumenten voor het voeren van een proactief herlokalisatiebeleid. De rechtsgevolgen staan in functie van het niet hypothekeerders van het te nemen projectbesluit. Een aantal aanpassingen ter verduidelijking wordt aangebracht in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>				
<p>Het is evenwel niet duidelijk over welke zone dit artikel 29 van toepassing is. Onder invloed van de realisatie van Ay gaat de ruimtelijke configuratie van de Grote Baan volledig wijzigen, maar een ruimtelijk kader bestaat er momenteel nog niet. Hierdoor lijken we opnieuw in een vacuüm terecht te komen voor de zones langsheen de Grote Baan. Deze rechtsonzekerheid moet opgelost worden binnen het ontwerp voorkeursbesluit met verantwoordelijkheden voor de Vlaamse Overheid mbt het vergunningenbeleid binnen de brede en duidelijk afgebakende projectcontour van het Complex Project voor toepassing van artikel 29.</p>					

<p>Uit de voorbereidende oefeningen die binnen het lokaal woonoverleg Houthalen-Helchteren samen met Wonen Vlaanderen/VMSW en de woonactoren reeds gedaan zijn, blijkt duidelijk dat het aanwezig kader voor wonen voor bvb toeleiding naar sociale huisvesting, het vermijden van dakloosheid, ... niet aangepast is op de geïntegreerde aanpak van een complex project, noch op de snelheid die moet gehaald worden in deze herlokalisaties.</p> <p>Hier moet in het voorkeursbesluit een antwoord op geformuleerd worden, zodat op maat van het complex project specifieke stappen ikv huisvesting genomen kunnen worden, waardoor herlokalisatie van verworven panden (eigenaar & huur) ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.</p> <p>Wonen Vlaanderen/VMSW moet in deze fase van het complex project ook een specifieke rol en verantwoordelijkheden krijgen binnen dit project.</p>	<p>Zoals aangegeven in het voorontwerp voorkeursbesluit, zal er een begeleidingsplan opgemaakt worden (zie 7.2). Dit wordt gecoördineerd door de expert-bemiddelaar Vlaamse infrastructuurprojecten van MOW.</p> <p>Voor de opmaak van dit plan wordt een specifieke projectstructuur opgezet. De rol van Wonen Vlaanderen, VMSW maar ook andere lokale woonactoren zal in samenspraak tijdens de uitwerking van dat begeleidingsplan bepaald worden.</p>				
<p>Het is voor ons onduidelijk waarom er binnen de rechtsgevolgen niet gekozen wordt voor een recht van voorkoop aangezien er heel wat verwervingen nodig zijn, verfijning van het project nog wijzigingen van de projectcontour als gevolg kan hebben én er een gebiedsprogramma gedefinieerd zal worden dat binnen de integrale aanpak van het complex project ook uitgevoerd moet worden. Een recht van voorkoop is hiervoor een uitstekend aanvullend instrument dat parallel aan het uitwerkingsproces mogelijkheden richting uitvoering biedt.</p>	<p>In het voorkeursbesluit (hfdst.7) werd de motivering opgenomen om in de volgende fase in te zetten op minnelijke verwerving, vanaf het definitief voorkeursbesluit tot aan het projectbesluit.</p>				
<p>Uit de eerste gesprekken met geïmpacteerde eigenaars en huurders, zowel wat woningen betreft als handelszaken en ondernemingen blijkt duidelijk dat er inzake verwervingen een instrumentarium op maat van de verschillende cases noodzakelijk is : bvb immo als inkomen , fiscaal gunstige maatregelen voor vennootschappen, tewerkstelling,</p> <p>Dit reikt verder dan een vastgoedchatting ifv een aankoop in der minne. Hier dient een team van specialisten op ingezet te worden om antwoorden op maat te krijgen.</p>	<p>Zoals aangegeven in het voorontwerp voorkeursbesluit, zal er een begeleidingsplan opgemaakt worden (onder 7.2). Dit wordt gecoördineerd door de expert-bemiddelaar Vlaamse infrastructuurprojecten van MOW.</p> <p>Welke flankerende maatregelen nodig zullen zijn, wordt uitgetekend binnen dit begeleidingsplan. Ook zal er parallel een externe specialist/trajectbegeleider worden aangesteld i.f.v. de herlocalisatie van bedrijven/handelszaken langs de Grote Baan. Uit de (individuele) gesprekken zal eveneens naar boven komen welke flankerende maatregelen nodig zijn.</p>				

<p>Gezien de complexiteit van iedere case is een traject op maat aangewezen en dient het team verder versterkt en geprofessionaliseerd te worden, zowel in begeleiding ikv huisvesting als ikv ondernemingen en handelaars. Dit kan niet door de gemeente alleen gefaciliteerd worden.</p>	<p>Zoals aangegeven in het voorontwerp voorkeursbesluit, zal er een begeleidingsplan opgemaakt worden (zie 7.2). Dit wordt gecoördineerd door de expert-bemiddelaar Vlaamse infrastructuurproject van MOW, maar gebeurt samen met betrokken actoren (met elk eigen expertise). Ook zal er parallel externe expertise in huis gehaald worden door de aanstelling van een externe trajectbegeleider i.f.v. de herlocalisatie van bedrijven/handelszaken langsheen de Grote Baan. Hiervoor werden reeds stappen gezet om op korte termijn dit traject te kunnen opstarten.</p>				
<p>Het begeleidingstraject stopt evenwel niet bij de verwervingen. Mogelijkheden voor herlocalisatie moeten aangeboden kunnen worden. Gezien de schaal van noodzakelijke verwervingen is herlocalisatie binnen het bestaande patrimonium geen haalbare kaart. Dit betekent ook dat bepaalde zones (centrum Houthalen, Laak & centrum Helchteren) versneld moeten kunnen ontwikkeld worden binnen een ruimtelijk kader dat één op één gekoppeld kan worden aan het toekomstplaatje van de Grote Baan. Deze versnelde operatie vraagt extra ondersteuning van het team van de noord-zuid en ook een specifiek ruimtelijk-juridisch instrumentarium. Deze bouwwerken moeten immers kunnen starten voor de start van de uitvoeringsfase van het complex project.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>De gronden verworven door aankoop in der minne (of latere onteigeningen) worden eigendom van de Vlaamse Overheid. In het voorkeursbesluit staat niet opgenomen op welke wijze er met de verworven gronden na aanleg omgegaan zal worden. Uit de eerste gesprekken van geïmpacteerden horen wij duidelijk de wens van sommigen om (een deel van) de gronden nadien terug te kunnen verwerven (bvb diep perceel, voortuinstroken). Anderzijds wordt aan het complex project een duidelijk te realiseren gebiedsprogramma gekoppeld, dat best via een ontwikkelingsvehikel gerealiseerd wordt. Ook het gemeentebestuur wenst hierin een rol te kunnen opnemen aangezien dit bepalend is voor het nieuwe beeld en de nieuwe identiteit van haar gemeente. In het voorkeursbesluit ontbreekt enige melding of strategie voor de verworven gronden en het daaraan gekoppelde ontwikkelingsvehikel. Wij vragen dit alsnog hierin op te nemen en de gemeente als voornaamste actor hierin op te nemen.</p>	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	

<p>Het lijkt ons aangewezen via participatie nu reeds te starten met de uitwerking van een aanvaardbaar minder hinder traject waarbij verder gedacht moet worden dan de wettelijke minder hinder maatregelen, maar in samenwerking met de getroffen gezocht wordt naar aanvaardbare oplossingen, specifieke aandachtspunten, financiële regelingen, Dit minder hinderplanproces vormt een belangrijk instrument voor het bekomen van een draagvlak bij de bevolking.</p>	<p>Minderhinderplannen worden aangezet tijdens uitwerkingsfase. De input wordt meegenomen. De circulatie tijdens de uitvoering van het voorkeursalternatief maakt deel uit van het minderhinderplan.</p>			x	
<p>Zowel tijdens de werkperiode als na de realisatie, zal Houthalen-Helchteren nood hebben aan een nieuw mobiliteitsplan op maat. De in het actieprogramma voorziene mobiliteitsplannen voor Houthalen en Helchteren, moeten derhalve niet enkel de nieuwe mobiliteitsstructuren na realisatie van het complex project uitwerken maar eveneens de verschillende stappen tijdens de uitvoering van het project. De opmaak van deze mobiliteitsplannen dient best te gebeuren parallel en in nauw overleg met de realisatie van de Noord-Zuid en uiteraard in overleg met de gemeente zelf.</p>				x	
<p>In het kader van het impactmanagement dient er ook een opvang- en ondersteuningsplan uitgewerkt te worden voor de lokale handelaars en ondernemers die gedurende het bouwproces, maar ook na voltooiing van het bouwproces geconfronteerd worden met een gewijzigd ondernemingsplan ten gevolge van de ingrepen. Ook hier moet een ondersteunend, begeleidend en toekomstgericht beleid rond aangeboden worden.</p>	<p>Bij de opmaak van minderhinderplannen zal hier aandacht aan besteed worden - in samenspraak met de gemeente Houthalen-Helchteren en de lokale handelsverenigingen. Dit aandachtspunt zal worden meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
<p>Nu het voorkeursscenario bekend is, treden ook nieuwe stakeholders op de voorgrond. We vragen deze nieuwe groepen, zoals handelaars, scholen, fietsersbond, bewonersgroepen, ... samen met ons te definiëren en mee te nemen in het proces van het vervolgverhaal.</p>	<p>Zoals voorzien in de routeplanner complexe projecten wordt het stakeholderveld en daaraan gekoppeld het participatietraject doorheen het proces voortdurend gescreend en waar nodig aangepast. Op basis hiervan wordt de procesnota telkens geactualiseerd. Net zoals bij de vorige fase, zal dit ook bij de opstart van de uitwerkingsfase gebeuren.</p>			x	

<p>De totale kostprijs van het voorkeursalternatief wordt geraamd op 835 miljoen euro (excl. BTW). Deze grote investering betekent niet enkel dat hierdoor de belangrijkste missing link van Limburg opgelost wordt, maar dat hiermee eveneens een gigantische toegevoegde waarde in leefbaarheid en mogelijkheden voor Houthalen-Helchteren ontstaat.</p> <p>We gaan volledig akkoord met de voorgestelde investeringen maar vragen hier ook de noodzakelijke investeringen aan de oost-westassen (Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat, Herebaan-oost/west) aan toe te voegen (zie ook punt 4 'kernelementen van het complex project) vermits ze door de keuze van Ay inherent met het project verbonden zijn, alsook de opmaak van een aansluitend nieuw lokaal mobiliteitsplan.</p>	<p>Voor zover bepaalde assen deel uitmaken van het het voorkeursalternatief, zullen - naar gelang de noodzaak - inrichtingswerken bestudeerd en uitgevoerd worden.</p> <p>Het trekkerschap van de opmaak van het lokaal mobiliteitsplan ligt bij de gemeente Houthalen-Helchteren.</p>		x	x	
<p>Bijkomend dienen ook de geleidingsingrepen op grondgebied van omliggende steden en gemeenten mee opgenomen te worden in het geheel, met onder meer een nieuwe ontsluiting voor Heusden-Zolder (De Schacht) en de toeleiding van het verkeer komende van Peer, Oudsbergen en Hechtel-Eksel richting de eerste tunnelmond in Helchteren Noord.</p>	<p>Voor zover bepaalde assen deel uitmaken van het het voorkeursalternatief, zullen - naar gelang de noodzaak - inrichtingswerken bestudeerd en uitgevoerd worden. Dit wordt aangevuld in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>		x	x	
<p>Graag willen we nog even de aandacht vragen voor de mogelijke interferentie van de winsten onderling en de interferentie met het voorkeursalternatief.</p> <p>Winst 2, 3, 5 & mobipunt zullen in een zelfde periode uitgevoerd worden en de nodige hinder met zich meebrengen. Het is derhalve belangrijk dat deze werken minutieus op elkaar afgestemd worden, zoniet komt de bereikbaarheid van bepaalde gebieden (zoals Centrum-Zuid en het centrum van Houthalen) in het gedrang.</p> <p>Wat de interferentie van winst 5 met het voorkeursalternatief betreft vragen we extra rekening te houden met de zones van de rechtstreeks geïmpacteerden. Deze bewoners en zeker de handelaars/ondernemers zijn niet gebaat met een extra last (en mogelijke ontoegankelijkheid van hun perceel) die deze werken gedurende een half jaar met zich meebrengen. Een beperkte aanpassing van dit plan kan deze lasten aanzienlijk doen verminderen.</p>	<p>In de uitweringsfase wordt deze afstemming verder georganiseerd. Een overkoepelend minder-hinderplan wordt opgemaakt.</p>			x	

<p>Als nieuwe winsten stellen we volgende voorstellen voor :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren fietsveiligheid oost-westassen : Herebaan-west vanaf Inspiro- college tot Herebaan-oost- rotonde Europarklaan, - Ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van herlokalisatiezones faciliteren : Centrum Houthalen, Laak, Centrum Helchteren, zone tussen Meerstraat, Grote Baan, Centrum-Zuid en nieuwe toegangsweg, reservatiestrook Centrum-Zuid, ... - Fietsbruggen Grote Baan + fietslink centrum Helchteren – F74 via Voorbroekstraat - Opmaak nieuw lokaal mobiliteitsplan 	<p>De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.</p>			x	
---	---	--	--	---	--

Advies	Behandeling	Cat			
		1	2	3	4
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het voorontwerp voorkeursbesluit Noord-Zuid en beslist/vraagt om de 'gebiedsontwikkeling Zonhoven-centrum' als gemeentelijk project in het voorkeursbesluit te vermelden.	Deze actie wordt opgenomen als actie in de actielijst van het gebiedsprogramma als een actie buiten het complex project met de gemeente Zonhoven als trekker.		x		
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het voorontwerp voorkeursbesluit Noord-Zuid en beslist/vraagt om de haalbaarheid tot realisatie van een trage verbinding in deelgebied 1 (Landschapspark) van het LIP Roosterbeek incl. de aanleg van een fietsbrug over de Noord-Zuid als gemeentelijk project in het voorkeursbesluit te vermelden.	Deze actie wordt opgenomen als actie in de actielijst van het gebiedsprogramma als een actie buiten het complex project met de gemeente Zonhoven als trekker.		x		
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het voorontwerp voorkeursbesluit Noord-Zuid en beslist/vraagt om werk te maken van een algemene visie voor het ganse tracé van de Noord-Zuid en de opmaak van een 'algemene visie voor de Noord-Zuid' als bovenlokaal project in het voorkeursbesluit te vermelden.	In zone C is de scope van het complex project de uitwerking van bouwsteen 1. Een visie op de realisatie van deze regionale HOV-corridor wordt ontwikkeld in de uitwerkingsfase.				
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het voorontwerp voorkeursbesluit Noord-Zuid en beslist/vraagt om duidelijkheid over de werkelijke inname van de infrastructurele ingreep en de impact op landschappelijk waardevol agrarisch gebied ten zuiden van de E314 op Zonhovens grondgebied.	Voor de knoop E314 werd in deze strategische fase gewerkt met een ruimere zoekzone (worst case). Deze zone is niet onderscheidend voor de verschillende alternatieven. Tijdens verdere uitwerking en het geïntegreerd onderzoek zal de werkelijke inname en impact duidelijk worden. De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	
Het college wenst tot slot haar ontevredenheid te uiten over het bestaan van de mogelijkheid tot vermindering van het aantal rijstroken in Kiewit, omwille van de sterk negatieve impact op de mobiliteit in Zonhoven. De gemeente Zonhoven vraagt duidelijkheid over de impact van het gekozen doortochtalternatief op Zonhoven (en bij uitbreiding de omliggende gemeenten/regio).	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	

		Cat			
Advies	Behandeling	1	2	3	4
Het schepencollege heeft kennis genomen van het voorontwerp voorkeursbesluit en geeft positief advies aan De Werkvennootschap rekening houdend met het volgende aandachtspunt: het schepencollege dringt aan om tijdens de lange werkzaamheden zoveel mogelijk naar plaatselijk oplossingen te zoeken voor het doorgaand Noord-Zuid-verkeer. Grote verkeersstromen gedurende maanden omleiden via de N76 is niet aangewezen en zal ongetwijfeld congestie veroorzaken. Het stedelijk verkeerssysteem kan hierdoor erg verstoord worden met negatieve gevolgen op vlak van de bereikbaarheid en veiligheid van woon-, industrie- en handelsgebieden.	De input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.			x	