



Adviesvergadering – bijlage - adviezen

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

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

DATUM: 24 november 2021

Adviezen federaal niveau	3
NMBS	3
Ministerie van Defensie	4
Vlaamse beleidsdomeinen	5
Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie.....	5
Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin.....	6
Beleidsdomein Cultuur, Jeugd en Media.....	7
Beleidsdomein Landbouw en Visserij.....	8
Beleidsdomein Omgeving	9
Vlaamse instanties.....	10
Aquafin.....	10
Elia	11
Fluxys	12
Vlaamse adviesraden	13
MINA Strategische adviesraad Milieu en Natuur Vlaanderen.....	13
MORA mobiliteitsraad Vlaanderen	14
SALV Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij.....	15
SERV Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	16
SARO Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed	17
Provincie Limburg	18
Provincie Limburg	18
Lokale besturen	19
Stad Lommel.....	19
Gemeente Pelt	20
Stad Peer.....	21
Gemeente Oudsbergen.....	22
Gemeente Hechtel-Eksel.....	23
Gemeente Heusden-Zolder	24
Gemeente Houthalen-Helchteren.....	25
Gemeente Zonhoven	26
Stad Genk.....	27

ADVIEZEN FEDERAAL NIVEAU

NMBS

MINISTERIE VAN DEFENSIE

AANGETEKEND



DEFENSIE

DGMR

Divisie CIS & Infra
Sectie Infra

EVERE, datum zie handtekening
Onze referentie: DocID 21-50212624
Pagina's: 2
Arch: H10
Archieflijn 11

Aan De Werkvennootschap
t.a.v. de heer Tom WILLEMS, Integraal Projectleider
Botanic Tower
Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 BRUSSEL

info@noordzuidlimburg.be

**Onderwerp: Noord-Zuidverbinding LIMBURG
Advies Defensie op Voorontwerp voorkeursbesluit**

Referentie: 1. Mail van dhr. Willems van 04 december 2019
2. Mail van mevr. Bex van 04 maart 2020 betreffende adviesvraag AON
3. Ons eerder advies van 08 april 2020 met DocID 20-50073266
4. Mail van mevr. Bex van 09 november 2020 betreffende adviesvraag tussennota
5. Ons eerder advies van 22 december 2020 met DocID 20-50252389
6. Ons dossier 3D/3426

Geachte heer Willems,

Aanvullend op onze eerdere adviezen volgens referenties 3 en 5, kan Defensie zich principieel akkoord verklaren met het geïntegreerd onderzoek en de ontwerp synthesesnota.

Voor wat betreft het voorontwerp voorkeursbesluit voeg ik hieronder ons advies toe.

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.

Info: MRC&I-/Dm, MR-Mgt, ACOS-IS, Kamp Beverlo.

Correspondent: Christophe LEROY
Korvetkapitein Ingenieur van het Militaire Materieel
Tel: 02/44.17743
E-mail : Christophe.Leroy@mil.be

Algemene directie Material Resources
Divisie CIS & Infra
Sectie Infra
Kwartier Koningin ELISABETH
Everestraat 1
1140 Brussel

.be

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 aan 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 bijsturingen inzake veiligheid tijdig door te voeren.

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.

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.

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.

BESLUIT:

Defensie kan niet anders dan op dit moment en op basis van de huidige gegevens een voorlopig negatief advies af te leveren inzake de aanwending van het militair domein Kamp Beverlo ter realisatie van een tracé in het kader van de aanleg van de Noord-Zuidverbinding LIMBURG.

Hoogachtend,

9/11/2021

X 

Signed by: Erik Van Reckem (Signature)
Erik VAN RECKEM, ir
Luitenant-kolonel stafbrevethouder
Chef van de Ondersectie Infra Domeinen

VLAAMSE BELEIDSDOMEINEN

BELEIDSDOMEIN ECONOMIE, WETENSCHAP EN INNOVATIE

Koning Albert II-laan 35 bus 10
1030 BRUSSEL
T 02 553 59 80
F 02 553 60 07
www.ewi-vlaanderen.be

Datum	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlagen
9/11/2021		EB-U-21- D 0000	
Vragen naar \ E-mail		Telefoonnummer	
Liesbet Schruers Liesbet.schruers@vlaanderen.be		0497/165338	

Betreft: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit

Historiek

LRM leverde reeds een advies af tijdens twee voorgaande inspraakmomenten. In april 2020 leverde LRM een uitgebreid advies af. Daarbij werden ernstige bedenkingen geformuleerd op een aantal geformuleerde alternatieven. In diverse alternatieven zou Corda Campus niet ontsloten worden via het openbaar vervoersysteem (sturende bouwsteen 1), hetgeen onaanvaardbaar werd geacht. De maximale ontsluiting van Corda Campus als belangrijk economisch knooppunt in Limburg is een kritische succesfactor in dit project. Als 'quick win' werd vooruitgeschoven dat men kan overwegen om de verbinding tussen het vertrekpunt in Hasselt en de Corda Campus reeds op korte termijn te realiseren ter versterking van het stedelijk weefsel.

Voor de tracékeuze werden op verkeerskundig vlak ernstige vragen gesteld bij de oostelijke omleiding via afrit Park Midden-Limburg omwille van de hoge omrijfactor. Er werd aangegeven dat ongeacht het gekozen tracé de ontsluiting van bedrijventerrein Centrum Zuid en omgeving (Greenville, KMO-zone en gemeentehuis) een belangrijk aandachtspunt is, plus het feit dat het project door een gebied loopt waar permanente bemaling aanwezig is. Tenslotte werd ook aangegeven dat het belangrijk is om rekening te houden met de ontsluiting van waardevolle nog te ontwikkelen percelen in Pelt (Campus Noord).

Op 16/12/2020 leverde LRM aan VO EWI een kort advies op de tussennota af. Daarin gaf LRM aan tevreden te zijn met het vertrechteringsvoorstel, dat integraal tegemoetkwam aan het eerdere advies dat afgeleverd werd op basis van de Alternatievenonderzoeksnota.

Advies geïntegreerd onderzoek en ontwerp-synthesenota

Er zijn geen opmerkingen op het geïntegreerd onderzoek en op de ontwerp-synthesenota.

Advies voorontwerp voorkeursbesluit

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 relateert het de reistijdverschillen tussen de overwogen openbaar vervoerssystemen.

Opmerking 2:

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."

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.

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.

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.

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.

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 fiets snelweg 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.

Conclusies

LRM kan zich, rekening houdend met de opgebouwde redenering, vinden in het geselecteerde voorkeursbesluit.

LRM onderschrijft het belang van dit project om de toekomstige ontsluiting van Limburg en diverse belangrijke economische en stedelijke gebieden te garanderen. Het is daarom van belang dat het voorbereidende werk in dit complex project na jaren ook eindelijk leidt tot de realisatie van een oplossing.

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.

LRM apprecieert dat het actief betrokken wordt bij de verschillende inspraakmomenten van het project, en wenst ook in de verdere uitwerkingsfase betrokken te blijven.

Hoogachtend

Johan Hanssens
Secretaris-generaal

BELEIDSDOMEIN WELZIJN, VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN

VAN DEN TROOST Koen (TRACTEBEL - BELGIUM)

From: info@noordzuidlimburg.be
Sent: Tuesday, November 9, 2021 9:51 AM
To: VAN DEN TROOST Koen (TRACTEBEL - BELGIUM)
Subject: ⚠ Fwd: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021

----- Oorspronkelijke bericht -----

Onderwerp: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021

Datum: 2021-11-08 14:31

Afzender: WVG Managementcomite <managementcomite.wvg@vlaanderen.be>

Ontvanger: "info@noordzuidlimburg.be" <info@noordzuidlimburg.be>

Kopie: Vanspeybrouck Matthieu <matthieu.vanspeybrouck@vlaanderen.be>

Geachte collega

Aansluitend bij uw adviesvraag in het kader van het complex project Noord-Zuid Limburg formuleert het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (Vlaamse Overheid) geen specifieke aanbevelingen bij het voorkeursbesluit.

Vriendelijke groet,

Nele Hoogmartens

DEPARTEMENT WELZIJN, VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN

Afdeling HRO

M 0492 346065

nele.hoogmartens@vlaanderen.be


Koning Albert II-laan 35 bus 30, 1030 Brussel

[https://urldefense.com/v3/__http://www.departementwvg.be__;!!La4veWw!jwyl342Cw7zCs1wxfgZC_EOVMVXN8UIbh9NI4I8NMI4FdTx7Q6o10OSrhJHF5KrGJ7smAWpeA5C\\$](https://urldefense.com/v3/__http://www.departementwvg.be__;!!La4veWw!jwyl342Cw7zCs1wxfgZC_EOVMVXN8UIbh9NI4I8NMI4FdTx7Q6o10OSrhJHF5KrGJ7smAWpeA5C$) [1]

////////////////////////////////////
/

Links:

[1]
[https://urldefense.com/v3/__http://www.departementwvg.be__;!!La4veWw!jwyl342Cw7zCs1wxfgZC_EOVMVXN8UIbh9NI4I8NMI4FdTx7Q6o10OSrhJHF5KrGJ7smAWpeA5C\\$](https://urldefense.com/v3/__http://www.departementwvg.be__;!!La4veWw!jwyl342Cw7zCs1wxfgZC_EOVMVXN8UIbh9NI4I8NMI4FdTx7Q6o10OSrhJHF5KrGJ7smAWpeA5C$)

 This symbol is automatically added to emails originating from outside of the organization. Be extra careful with hyperlinks and attachments.

BELEIDSDOMEIN CULTUUR, JEUGD EN MEDIA

VAN DEN TROOST Koen (TRACTEBEL - BELGIUM)

From: info@noordzuidlimburg.be
Sent: Tuesday, November 9, 2021 9:51 AM
To: VAN DEN TROOST Koen (TRACTEBEL - BELGIUM)
Subject: ⚠ Fwd: RE: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021- link toelichting webinar

----- Oorspronkelijke bericht -----

Onderwerp: RE: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021- link toelichting webinar

Datum: 2021-11-08 14:38

Afzender: Nauwelaerts Anna <anna.nauwelaerts@vlaanderen.be>

Ontvanger: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>

Kopie: Tom Willems <Tom.willems@dwv.vlaanderen>, Geerts Els <els.geerts@vlaanderen.be>, Anckaert Nadia <nadia.anckaert@sport.vlaanderen>, Paquay Philippe <philippe.paquay@sport.vlaanderen>, Delrue Luc <luc.delrue@vlaanderen.be>, Laureys Marina <marina.laureys@vlaanderen.be>, Coenen Carolien <carolien.coenen@vlaanderen.be>, Price Leander <leander.price@vlaanderen.be>, Sels Joris <joris.sels@vlaanderen.be>, Boone Ingrid <ingrid.boone@vlaanderen.be>, Dierick Bart <bart.dierick@vlaanderen.be>, Koolen Maarten <maarten.koolen@vlaanderen.be>

Beste mevrouw Bex,

Hartelijk dank voor uw mail.

Bij deze bevestig ik dat er vanuit het beleidsdomein CJSM geen advies zal komen over het voorontwerp voorkeursbesluit van het Noord-Zuid Limburg.

Er zal ook geen deelname zijn aan de adviesvergadering vanuit CJSM op 16 november.

Mag ik u vragen om mij nadien wel het verslag te bezorgen, dan kan ik dat verspreiden in ons beleidsdomein.

Vriendelijke groeten,

Anna Nauwelaerts

Stafmedewerker

DEPARTEMENT CULTUUR, JEUGD EN MEDIA

Stafdienst

T +32 2 5534272

Anna.nauwelaerts@vlaanderen.be

Arenbergstraat 9, 1000 Brussel

[https://urldefense.com/v3/__http://www.vlaanderen.be/cjm__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYEw94nA6J\\$](https://urldefense.com/v3/__http://www.vlaanderen.be/cjm__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYEw94nA6J$) [1]

////////////////////////////////////
/

[2]

Van: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>
Verzonden: maandag 11 oktober 2021 14:32
Aan: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>
CC: Tom Willems <Tom.willems@dww.vlaanderen>; Geerts Els <els.geerts@vlaanderen.be>
Onderwerp: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021- link toelichting webinar

Beste,

Aanvullend op onderstaand bericht vindt u hierbij de link naar de digitale toelichting [3] (webinar voorkeursalternatief via Youtube) van een 50-tal minuten. In naam van het NZL projectteam verzorgen (VLNR) Stephan Van Den Langenbergh, Els Geerts, Filip Buyse en Tom Willems de toelichting.

Met vriendelijk groeten,

Mieke Bex

Stakeholdermanagement
Team Noord-Zuid Limburg

T 0800 202 49

W [https://urldefense.com/v3/__http://www.noordzuidlimburg.be__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE0eFCJpN\\$](https://urldefense.com/v3/__http://www.noordzuidlimburg.be__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE0eFCJpN$) [4]

[5]

[6]

De inhoud van deze mail, inclusief eventuele bijlagen, is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Wanneer deze mail niet voor u bestemd is, is verspreiding, op welke manier dan ook, in strijd met de wet. Gelieve ons onmiddellijk te verwittigen indien u dit bericht ten onrechte ontving en verwijder vervolgens deze e-mail en alle kopieën ervan. Wij staan niet in voor de juiste en volledige overbrenging van een verzonden bericht, noch voor de tijdige ontvangst ervan.

Van: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>
Datum: vrijdag 8 oktober 2021 om 17:18
Aan: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>
CC: Tom Willems <tom.willems@dww.vlaanderen>, Els Geerts <els.geerts@vlaanderen.be>
Onderwerp: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021

Geachte,

Voor het complex project Noord-Zuid Limburg, ligt momenteel het voorontwerp voorkeursbesluit voor, conform de nieuwe procesaanpak voor "complexe projecten" (zie ook [https://urldefense.com/v3/__http://www.complexeprojecten.be/__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE-nu0V7V\\$ \[7\]](https://urldefense.com/v3/__http://www.complexeprojecten.be/__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE-nu0V7V$ [7])). Dit werd door het projectteam 8 oktober 2021 als mededeling voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

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.

In de procesaanpak 'complexe projecten' is voorzien dat uw instantie formeel advies kan verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit (art. 11 decreet CP en art. 12-14 Uitvoeringsbesluit CP).

Specifiek bij complexe projecten worden op Vlaams niveau de adviezen per beleidsdomein opgemaakt. De secretaris-generaal van het departement wordt aangeschreven en is verantwoordelijk voor het verder doorsturen van deze adviesvraag naar de verschillende adviesverlenende afdelingen en agentschappen binnen het eigen beleidsdomein. De SG is tevens verantwoordelijk voor de coördinatie van die subadviezen.

Het is belangrijk om zowel advies uit te brengen op:

- * Het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesesnota
- * Het voorontwerp voorkeursbesluit

Voor de verwerking van de verschillende onderdelen van uw advies, zouden we willen vragen in uw advies een duidelijk onderscheid te maken tussen opmerkingen over het geïntegreerd onderzoek en opmerkingen over het voorontwerp voorkeursbesluit.

Als bijlage vindt u alvast het voorontwerp voorkeursbesluit (zonder bijlagen). De ontwerp synthesesnota inclusief alle (ontwerp)bijlagen vindt u op de projectwebsite [https://urldefense.com/v3/__http://www.noordzuidlimburg.be/documenten__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE5LOPs_A\\$ \[8\]](https://urldefense.com/v3/__http://www.noordzuidlimburg.be/documenten__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE5LOPs_A$ [8]). Alle documenten kunt u ook tegelijk downloaden via deze link (dropbox) [9]. Eveneens zal er een digitale toelichting beschikbaar gesteld worden in de vorm van een webinar (uiterlijk 11 oktober).

Graag ontvangen we uw advies uiterlijk op 9 november 2021. Bij voorkeur digitaal via e-mail op info@noordzuidlimburg.be. Een schriftelijk advies kan u sturen naar De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Sint-Joost-ten-Node.

Op 16 november kan dan een adviesvergadering worden georganiseerd om alle adviezen te bespreken. Van de adviesvergadering zal een schriftelijk verslag worden opgemaakt door het projectteam. Deze vergadering zal doorgaan in het VAC Hasselt, Herckenrode zaal, van 13u30-15u30.

Mocht u nog vragen hebben, aarzel niet om contact met ons op te nemen.

In naam van:

Tom Willems

Projectleider Noord-Zuid Limburg

De Werkvennootschap

Met vriendelijke groeten,

Mieke Bex

Stakeholdermanagement
Team Noord-Zuid Limburg

M +32 (0)479 99 63 97

W [https://urldefense.com/v3/__http://www.noordzuidlimburg.be__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE0eFCJpN\\$](https://urldefense.com/v3/__http://www.noordzuidlimburg.be__;!!La4veWw!mv_Rlts-nYGMxAzu2dmoijO9IaloiS6ikekPZuygg0wbwkd_K3GDpMkfGex3fK-rY8iYE0eFCJpN$) [10]

Links:

[1]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.vlaanderen.be%2F&data=04%7C01%7Canna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7C324b71e11c0347edf2ee08d93c9b682c%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cb520a0%7C0%7C0%7C637607460422098345%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C1000&data=CrlsY6QNWIk%2FIdoqO8I4%2BkGyNpW%2FJJ0zsi%2FCaKR0NM%3D&reserved=0>

[2]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.cjsm.vlaanderen.be%2F&data=04%7C01%7Canna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7C324b71e11c0347edf2ee08d93c9b682c%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cb520a0%7C0%7C0%7C637607460422098345%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C1000&data=uNam6Zc%2BWgwSIG5fJqp7DneP0%2BmyFJAObpkGQbcslrw%3D&reserved=0>

[3]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.youtube.com%2Fwatch%3Fv%3DYtETE00vakM&data=04%7C01%7Canna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cb520a0%7C0%7C0%7C637695523264166242%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C1000&data=RFpYHIAcXWjxmA%2Bu1Y3azE8phvnrZln7EsUblIikXy0%3D&reserved=0>

[4]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.noordzuidlimburg.be%2F&data=04%7C01%7Canna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cb520a0%7C0%7C0%7C637695523264176189%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C1000&data=x8Cj8NRxH%2Fw06dGlvXMpdByibRDvIkfwgLCyTtyLFmM%3D&reserved=0>

[5]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.noordzuidlimburg.be%2F&data=04%7C01%7Canna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cb520a0%7C0%7C0%7C637695523264186149%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C1000&data=O6P3jpi56w32AvxKsUUvlgU1UbUJi2aiCHEBn7GcjoQ%3D&reserved=0>

[6]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.noordzuidlimburg.be%2Finfopunt&data=04%7C01%7Canna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cb520a0%7C0%7C0%7C637695523264196108%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C1000&data=O6P3jpi56w32AvxKsUUvlgU1UbUJi2aiCHEBn7GcjoQ%3D&reserved=0>

QljoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sd=PPNqyMhE0RybPs%2Fv1mPbZ3MJkI96uJinLLg74HU%2BZs%3D&reserved=0

[7]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.complexeprojecten.be%2F&data=04%7C01%7CAnna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cbd520a0%7C0%7C0%7C637695523264196108%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljoic4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sd=QfdxVsA5%2B7%2BjSflRW0oqvda1navofkToiVPzmmzGXGE%3D&reserved=0>

[8]


<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.noordzuidlimburg.be%2Fdocumenten&data=04%7C01%7CAnna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cbd520a0%7C0%7C0%7C637695523264206059%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljoic4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sd=N6g24eP2R5c9c10FkIoMDhE2TuoRymfUCYwmVXGfYnc%3D&reserved=0>

[9]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.dropbox.com%2Fsh%2Fj16zs38l4szqyce%2FAABfnphR6a6a9wyjD4Cf7d5aa%3Fdl%3D0&data=04%7C01%7CAnna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cbd520a0%7C0%7C0%7C637695523264216016%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljoic4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sd=P9PYERHqgUSrfigd0YM6Xq5M%2BiiCpljirEjK6PTz7ql%3D&reserved=0>

[10]

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.noordzuidlimburg.be%2F&data=04%7C01%7CAnna.nauwelaerts%40vlaanderen.be%7Ca1ce231049a34b07459008d98cb32193%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cbd520a0%7C0%7C0%7C637695523264225981%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljoic4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sd=FplbsbtctkRWvLHDwhyPjftO4ROMcVMtGJBxL6FHwpM%3D&reserved=0>

 This symbol is automatically added to emails originating from outside of the organization. Be extra careful with hyperlinks and attachments.

BELEIDSDOMEIN LANDBOUW EN VISSERIJ

DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

Vlaamse Overheid

ABCO - OMGEVING - LIMBURG

Koningin Astridlaan 50 bus 6

3500 HASSELT

T 011 74 26 84

F 011 74 26 99

www.vlaanderen.be

adviesvraag.limburg@lv.vlaanderen.be

Team Noord-Zuid Limburg Stakeholdermanagement
(Mieke Bex)

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
8/10/2021	Noord-Zuid Limburg	2021_006282_v1	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Els Stevens		0032-(0)11742690	03/11/2021
Elsje.stevens@lv.vlaanderen.be			

Onderwerp: Complex Project Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit

Geachte,

Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw in het onderwerp vermelde adviesaanvraag vanuit landbouwkundig standpunt onderzocht en formuleert er om de volgende redenen het volgende advies bij.

Het advies van het Departement Landbouw en Visserij zal opgesplitst worden in meerdere onderdelen.

Voorontwerp Voorkeursbesluit

Het Departement Landbouw en Visserij heeft kennis genomen van het ontwerp voorkeursbesluit waarbij op strategisch niveau het alternatief Ay naar voren wordt geschoven als het beste tracévariant voor de uitvoering van de Noord-Zuid verbinding en gekozen wordt voor de Trambus als oplossing voor de HOV-verbinding.

Voor het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) is een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepaalt. Deze geïntegreerde projectdefinitie bevat ook flankerende maatregelen, dit zijn de maatregelen die worden geformuleerd om (aanzienlijk) negatieve effecten te milderen alsook de mogelijkheden om positieve effecten te versterken, en geeft aan op welke manier deze flankerende maatregelen worden opgenomen in het project.

Voor de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota werden de projectdoelstellingen en randvoorwaarden eerst verder verfijnd in overleg met de belanghebbenden in de ambitienota, die een gezamenlijke missie en negen ambities omschreef. Ambitie 9 "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 (landschap: natuur, water, recreatie en landbouw)"ging hierbij heel concreet over Landbouw. Het Departement Landbouw en Visserij beperkt zich in dit advies enkel tot opmerkingen en/of onderzoeksaanbevelingen omtrent de bouwstenen en ambities die rechtstreeks of onrechtstreeks gevolgen kunnen hebben op het agrarisch gebied en het agrarisch landbouwgebruik.

DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

De effectbeoordeling bij de geïntegreerde afweging met betrekking tot ambitie 9 kan worden bijgetreden. 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.**

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Het Geïntegreerd Onderzoek

Voor wat betreft het geïntegreerd onderzoek wenst het Departement Landbouw en Visserij volgende opmerkingen te formuleren, enkel op die onderdelen waarvan verwacht kan worden dat er direct of indirect een gevolg zal zijn op de agrarische structuur, het agrarisch gebied of het agrarisch functioneren.

De synthesesnota

De synthesesnota betreft een bondig overzicht en samenvatting van alle mogelijke onderzoeken, ontwerpen en afwegingen die geleid hebben tot de afweging van diverse alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief voor wat betreft de infrastructuurwerken, en dit meer in het bijzonder voor de zone B. Het onderdeel ecologische verbindingen en de Europese Ecologische corridor, alsook de impact van het HOV in de zone A en C en de impact van de te optimaliseren Fietssnelweg worden zeer summier aangehaald.

De geïntegreerde afweging

Met betrekking tot de geïntegreerde afweging van de alternatieven, sluit het Departement Landbouw en Visserij zich aan bij de gemaakte afwegingen waarbij gesteld wordt dat de doortocht alternatieven de minste impact op landbouw hebben.

De s-MER

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 nulbemesting 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.

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.

Ecologische verbindingen

De nota over de ecologische verbindingen maakt onderscheid tussen enerzijds de optimalisatie van de groenblauwe netwerken en anderzijds de Europese ecologische corridor.

Het Departement Landbouw en Visserij onderschrijft de aanpak voor wat betreft de groenblauwe netwerken van Broekbeek, Mangelbeek en Laambeek tot opwaardering van de ecologische en hydrologische toestand waarbij de aanleg van nieuwe infrastructuur en de kruising ervan met de beekvalleien een opportuniteit biedt in de ontwikkeling van de totale vallei als ecologische verbinding. 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.

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.

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.

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 :

"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.**"

Men beperkt zich binnen AGNAS dus tot een 10-20 m brede oeverzone...

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, rugstreeppad 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.

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 4^{de} 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.

Er wordt bij de afweging van de opties voor deze ecologische corridor enkel uitgegaan van de mogelijke opties uit het verleden, namelijk de corridor over de Kazerne en de corridor langs de Bollisserbeek. De corridor over de Kazerne wordt op basis van de grondwatertafel en het aantal te passeren fysieke barières uitgesloten als potentie zodat er geconcludeerd wordt dat enkel de Bollisserbeek overeind blijft.

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.

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.

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.

Het advies van het INBO versterkt het vermoeden van het Departement Landbouw en Visserij en duidt duidelijk nog heel wat werk- en 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. 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.

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.

De Compensatieopgave:

De compensatieopgave voortkomend uit deze verschillende regelgevingen (zie s-MER discipline Biodiversiteit/ Passende Beoordeling/ Verscherpte Natuurtoets) is begroot op strategisch niveau: de oppervlaktes zijn benaderend. Ze heeft als doel de belangrijkste compensatiebehoeftes aan te duiden voor de werken in deelgebied B. In de uitwerkingsfase zal de compensatie in meer detail bepaald moeten worden (en zal getracht worden om de effecten verder te milderen om de compensatieopgave zo klein mogelijk te houden).

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.

Op pagina 19 wordt gesteld dat 'Een belangrijk aandachtspunt bij het interpreteren van de kaarten is, tot slot, dat voor de militaire domeinen geen bodemtypering werd gemaakt. Het ontbreken van een potentieverkenning op grote delen van het Kamp van Beverlo en het Schietveld Houthalen-Helchteren heeft bijgevolg geenszins te maken met het niet geschikt zijn van de standplaatscondities'

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.**

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.**

Conclusie

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 vervolging kan verwacht worden moeten minstens eerlijkheidshalve mee ingeschat worden en niet afgewenteld worden op de latere vervolgtrajecten.

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 landbouweffecterrapport (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.

DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

Het Departement Landbouw en Visserij kan op basis van de voorliggende documenten niet concluderen dat er ook maar enigszins is tegemoet gekomen aan ambitie 9 van het project.

Hoogachtend,

Patricia De Clercq
Secretaris-Generaal
Departement Landbouw en Visserij

BELEIDSDOMEIN OMGEVING

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Departement Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL - België

www.omgevingvlaanderen.be

De Werkvennootschap

Botanic Tower
Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 BRUSSEL

uw bericht van 8 oktober 2021	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen 1
vragen naar/e-mail David Stevens david.stevens@vlaanderen.be		telefoonnummer 0499 86 50 66	datum

Betreft: Adviesvraag complex project 'Noord-Zuid Limburg'

Geachte,

U vroeg het beleidsdomein Omgeving voor advies inzake het voorontwerp voorkeursbesluit voor het complex project 'Noord-Zuid Limburg'. We hebben de verschillende instanties binnen het beleidsdomein gevraagd voor input. In bijlage vindt u het gecoördineerd advies van Omgeving.

Wij wensen u succes en draagvlak bij de verdere stappen in het complex project.

Met vriendelijke groeten,

Peter Cabus
Secretaris-generaal

Advies betreffende complex project 'Noord-Zuid Limburg'

Nummer:	OMG.B.2021.01
Datum advisering:	9 november 2021
Auteur:	David Stevens
Contact:	david.stevens@vlaanderen.be
Kenmerk aanvraag:	mail op datum van 8 oktober 2021
Geadresseerden:	De Werkvennootschap Info@noordzuidlimburg.be

AANLEIDING EN VRAAGSTELLING

Het project 'Noord-zuid Limburg' volgt het kader van het decreet complexe projecten. Op 16 maart 2018 heeft de Vlaamse regering de startbeslissing genomen. Het complex project heeft als doelstelling te komen tot een duurzame, geïntegreerde mobiliteitsoplossing ten voordele van de gehele regio en het betrokken gebied in het bijzonder. De scope van deze opgave is evenwel breder dan louter het verkeerskundige. Naast het oplossen van de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek gaat het ook om de leefkwaliteit (mens), de natuur, het landschap, de landbouw en de economie.

Voor complexe projecten wordt de adviesverlening per beleidsdomein gecoördineerd.

Het beleidsdomein Omgeving formuleerde op 9 april 2020 advies in het kader van de alternatievenonderzoeksnota.

Deze adviesvraag kadert in het voorontwerp van voorkeursbesluit. De vraag voor advies werd ontvangen op vrijdag 8 oktober en bezorgd aan verschillende instanties binnen het beleidsdomein Omgeving:

- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en Omgevingsprojecten (incl. team Mer en VR)
- Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning
- Wonen Vlaanderen
- Vlaamse Landmaatschappij
- Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
- Onroerend Erfgoed
- Agentschap Natuur en Bos
- Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Vlaams Energie en Klimaat Agentschap

We ontvingen van volgende instanties een insteek (met de contactpersoon bijgevoegd tussen haakjes):

- Vlaamse Milieumaatschappij (a.wynands@vmm.be voor lucht en w.verhaegen@vmm.be voor water)
- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en Omgevingsprojecten (team VR karola.imbrechts@vlaanderen.be)
- Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (sandra.geerts@vlaanderen.be)
- Agentschap Natuur en Bos (anja.delief@vlaanderen.be)
- Onroerend Erfgoed (eddy.timmers@vlaanderen.be)

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het beleidsomgeving Omgeving gaat akkoord met de inhoud van het geïntegreerd onderzoek en het voorontwerp voorkeursbesluit. We onderschrijven de keuze voor het voorkeursalternatief Ay. Alle noodzakelijke aspecten werden meegenomen in de geïntegreerde afweging. We engageren ons om ook in de uitwerkingsfase mee onze schouders te zetten onder een kwalitatieve uitwerking van het project richting het projectbesluit. We formuleren daarom in het advies reeds een aantal aandachtspunten voor deze uitwerkingsfase.

TOELICHTING

1. Opmerkingen per thema

Onderstaand advies is geen kwaliteitsbeoordeling van het MER. Het team Mer baseert zich immers op alle adviezen en overleg daarover om uitspraken te doen over de kwaliteit van het MER en eventuele noodzakelijke of gewenste aanpassingen.

1.1 Discipline biodiversiteit

Het Agentschap voor Natuur en Bos gaat akkoord met de gevoerde onderzoeksmethodes en rapportage in functie van het geïntegreerd onderzoek.

Het Agentschap gaat akkoord met de conclusies in de passende beoordeling. Voor het voorkeursalternatief moet de ADC-afwijkingsprocedure worden doorlopen. Gezien de niet te mildere significante impact van ruimtebeslag, vermessing en verzuring op prioritair habitat is daarnaast ook advies van de Europese Commissie vereist overeenkomstig artikel 6, lid 4 van de Habitatrichtlijn.

Het Agentschap gaat akkoord met de conclusies in de VEN-toets. Aangezien voor het voorkeursalternatief Ay onvermijdbare en onherstelbare schade aan de aanwezige natuurwaarden niet uit te sluiten is, zal voor het voorkeursalternatief de ADC-afwijkingsprocedure moeten worden doorlopen i.k.v. VEN.

Het Agentschap gaat akkoord met het voorontwerp voorkeursbesluit. De compensatieopgave voortkomend uit de verschillende regelgevingen is correct begroot op strategisch niveau.

In bijlage een uitgebreide motivering van bovenstaande conclusies.

1.2 Discipline onroerend erfgoed

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.

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.

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:

Beschermd cultuurhistorisch landschap:

- Houthalen-Helchteren: kasteelsite 'Ter Dolen' met omgeving MB 30 juni 1982

Beschermd monument:

- Houthalen-Helchteren: Mijnwerkersschool Pastorijstraat 40 MB 7 juni 2012

Vastgesteld erfgoed in Houthalen-Helchteren

- 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

Vastgesteld landschapsatlasrelict

- Houthalen-Helchteren: Vijver- en 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).

Archeologie: Binnen de voorlopige contour bevinden zich geen gekende en/of beschermde archeologische sites.

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, relictten van het kleinschalig cultuurlandschap van de Laambeek met verder ook de Brelaar- en Kolverenschans.
- 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.
- 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.

1.3 Discipline lucht

Luchtkwaliteitsmodellering

- 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.

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.

- Op p. 16 van de sMER – discipline lucht wordt aangegeven dat 16 wegsegmenten die een (gedeeltelijke) street canyon zijn gemodelleerd werden met CAR Vlaanderen.

Het is in de uitwerkingsfase nodig om alle wegsegmenten met bebouwing op minder dan 30 meter van de wegas 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 wegas bevindt en al deze wegsegmenten met CAR Vlaanderen te modelleren, zodat er rekening gehouden wordt met de impact van deze bebouwing op de luchtkwaliteit.

Milderende maatregelen

- Op p. 41 van de sMER – discipline lucht wordt een opsomming gegeven van de te milderende 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.
- 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.
- 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.

- In het voorontwerp voorkeursbesluit wordt op p. 36 een overzicht gegeven voor variant Ay van de te milderen maatregelen per discipline. Voor lucht ontbreken hier de maatregelen die genomen moeten worden op volgende locaties waar negatieve effecten gemodelleerd worden:
 - o Knoop N74/E314
 - o Helzoldstraat, Herebaan-west

1.4 **Discipline geluid**

Het voorkeursalternatief Ay, waarbij de nieuwe primaire weg in de corridor van de bestaande N74 voorzien wordt, met een tunnel onder de kernen van Houthalen en Helchteren, heeft aanzienlijk positieve effecten omdat in de kernen van Houthalen en Helchteren slechts een (zeer) beperkte hoeveelheid lokaal verkeer bovengronds overblijft. In de rest van het studiegebied zijn er geen effecten. Enkel langs de Europarklaan en de Herebaan-west is er wel een impact te verwachten. In dat opzicht kan mbt geluid de keuze voor Ay ondersteund worden.

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.

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.

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. Eén voorbeeld uit het voorontwerp voorkeursbesluit om dit te illustreren.

- P14 *“Bovengronds moet enkel een lokale (erf)ontsluiting georganiseerd worden. De Grote Baan kan zo transformeren tot een groene figuur: de parkstrip. In de parkstrip is het aangenaam verblijven en veilig fietsen of wandelen. Het is een groene plek waar ruimte is voor ontmoeting en ook duurzame (woon)ontwikkeling geclusterd rondom de nieuwe HOV-haltes. Ook de vrije HOV-bedding en ruimte voor lokaal bestemmingsverkeer is ingebed in de parkstrip.”*

We ondersteunen deze visie maar in de concrete verdere detailuitwerking dient de geluidsimpact van de HOV mee in beeld gebracht te worden.

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 ivv de vergunningen is een meer gedetailleerde beoordeling noodzakelijk om goed zicht te krijgen op eventueel noodzakelijke milderende maatregelen. Uit dit onderzoek blijkt alvast dat volgende milderende maatregelen nodig zijn:

- De keuze voor een geluidsarmer wegdektype in de Herebaan-west en de Europarklaan. Er wordt nu standaard uitgegaan van een wegdektype SMA-C, en dus de aanleg van een wegdektype SMA-D zou een voldoende milderend effect hebben. Uiteraard dient nagegaan te worden wat het exacte wegdektype is in beide straten. Gelieve wel in het voorontwerp voorkeursbesluit onder 5.1 ‘Milderende maatregelen Ay’ alle locaties op te nemen waarin het S-MER voor discipline geluid voorstelt om milderende maatregelen te nemen. Herebaan-west wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit niet vermeld als locatie waarvoor wat betreft geluid milderende maatregelen nodig zijn.
- Als tweede maatregel wordt een beperking van de verkeerstoename beschreven. Vanuit Omgeving steunen we deze maatregel omdat deze de leefbaarheid in de kernen verder kan versterken. We kijken uit naar een pakket van maatregelen in de uitwerkingsfase die, naast het HOV-systeem, het autoverkeer verder kan doen afnemen.

Bovenstaande vragen richting de uitwerkingsfase spelen ook richting de discipline gezondheid en de toetsing aan de gezondheidkundige advieswaarden (GAW).

Naar het S-MER (discipline geluid) hebben we nog volgende opmerkingen:

P6: *“Tabel 6-1 Milieukwaliteitsnormen Vlarem 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.

P24: *"Zoals aangegeven in het inleidend hoofdrapport 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.

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.

Andere 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?
- 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"*

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 herbestemming 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 herbestemmen naar woongebied.

- §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.

1.5 **Discipline mens en ruimtelijke aspecten**

Het aspect externe veiligheid (indirecte risico's) is correct in beschouwing genomen. Hierbij werd gekeken naar de impact van de verschillende alternatieven t.o.v. de referentiesituatie. Voor wat betreft het Sevesobedrijf Scholiers kan gesteld worden dat de afstand tot het plan voldoende groot is om indirecte risico's verder niet te moeten beschouwen. Voor wat betreft het Sevesobedrijf Essers, daar wordt geen nieuwe infrastructuur voorzien en is er enkel een wijziging mogelijk van de hoeveelheid gevaarlijke transporten. Door de korte afstand van Essers tot de E314 en de Transportlaan zijn er wel indirecte risico's mogelijk, maar t.o.v. de referentiesituatie wordt t.g.v. de verschillende alternatieven een impact verwacht die gaat van niet significant tot beperkt positief.

1.6 **Discipline water**

Voor de hemelwaterafvoer, ook deze afkomstig van verharde oppervlakten binnen openbaar wegdomen, moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen

voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering. Daarnaast bepaalt de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen de bronmaatregelen in afnemende prioriteit: infiltratievoorzieningen, doorlatende verhardingen en bufferbekkens. Hierbij stelt de code van goede praktijk dat slechts naar een volgende stap mag overgegaan worden als bewezen is dat de vooropgestelde maatregel technisch niet haalbaar is.

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.

De geldende Vlarembepalingen inzake bronbemalingen moeten nageleefd worden voor de aanleg van de tunnelconstructies e.a.

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.

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.

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 bermfiltratie 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.

2. Opmerkingen specifiek voor het voorontwerp voorkeursbesluit

Het wordt positief geadviseerd dat in het voorkeursbesluit ruimte wordt voorzien voor een comfortabel en snel systeem van openbaar vervoer, via een trambus. De verknoping met andere vormen van mobiliteit wordt duidelijk omschreven in het voorkeursbesluit en geeft een duurzame oplossing ten voordele van de gehele regio en het betrokken gebied in het bijzonder.

De keuze voor het doortochtalternatief Ay als voorkeursalternatief wordt ondersteund door Omgeving. De informatie uit de onderzoeksrapporten wordt transparant gehanteerd in de afweging tussen de verschillende alternatieven. De geïntegreerde afweging omvat een reeks van verschillende criteria die maakt dat een correct onderbouwde motivering voor de keuze van het voorkeursalternatief opgebouwd wordt. De bescherming van de open ruimte en de mogelijkheden die het voorkeursalternatief biedt voor de transformatie van de kernen zijn voor Omgeving cruciaal.

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.

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."

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.

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, tijdens de uitwerkingsfase, doorvertaald moeten worden in het ontwerp van het voorkeursalternatief (planologisch, verkeerskundig, infrastructureel en/of ruimtelijk).'

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). 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). In het voorontwerp voorkeursbesluit best ook verwijzen naar het akkoord over de een-op-een compensatieverhouding.

Een paar kleinere tekstuele opmerkingen:

- 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

Advies ANB in bijlage

AGENTSCHAP NATUUR & BOS

Vlaamse overheid

Adviezen en Vergunningen
Vlaams-Brabant en Limburg
Koningin Astridlaan 50 bus 5
3500 HASSELT

Departement Omgeving

Afdeling GOP

t.a.v. David Stevens

T 011 74 24 69

aves.lim.anb@vlaanderen.be

Ons kenmerk

21-218764

Datum advies

zie datum ondertekening

Vragen naar

Anja Delief

Telefoonnummer

0472/81 81 39

BETREFT: advies geïntegreerd onderzoek - voorontwerp voorkeursbesluit Complex project Noord-Zuid Limburg

Bespreking geïntegreerd onderzoek

Voorliggende synthesenota bundelt de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de geïntegreerde afweging en vormt een eerste stap in de richting van het voorkeursbesluit.

In maart 2020 werd de alternatievenonderzoeksnota (AON) voorgelegd aan adviesinstanties en het brede publiek om iedereen op de hoogte te brengen tot welke zeven alternatieven het eerder verkennend onderzoek tot dan geleid had. In juli 2020 werd de alternatievenonderzoeksnota geactualiseerd op basis van de verschillende inspraakreacties. Op basis van ontwerpend en technisch onderzoek, mobiliteitsonderzoek, eco-hydrologisch onderzoek en de voorstudie natuur is het oplossend vermogen op vlak van mobiliteit en impact op de waardevolle en beschermde natuur (SBZ/VEN) van de verschillende alternatieven in beeld gebracht. Dit onderzoek heeft geleid tot een vertrechtering van de zeven alternatieven naar drie redelijke alternatieven. De drie overgebleven alternatieven zijn: twee doortochtalternatieven met een oplossing met tunnels op de Grote Baan (A2 en A3) en een oostelijk alternatief met een nieuwe omleidingsweg (A4).

Uit de reacties op de tussennota (november 2020), zowel vanuit de publieke raadpleging als de adviesronde, is gebleken dat de verfijning en vertrechtering niet in vraag werden gesteld; meer nog, er werd zelfs om een (her)combinatie van de overblijvende alternatieven gevraagd. Op deze vraag tot (her)combinatie van alternatieven is in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota van maart 2021 ingegaan door A2 in Helchteren te combineren met A3 in Houthalen. Dit brengt het aantal te onderzoeken alternatieven in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota op vijf: drie alternatieven uit de tussennota (A2, A3 en A4) en twee combinatie-alternatieven (Ax en Ay). Deze vijf alternatieven zijn volwaardig en gelijkwaardig onderzocht in het kader van het geïntegreerd effectenonderzoek, dat moet leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.

Het Complex Project NZL zet in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een vervoersverbinding als een gebiedsprogramma voor de regio. Twee cruciale projectonderdelen zijn hierbij sturend: de wegverbinding N74 en Spartacus Lijn 3. Ze worden beschouwd als de sturende bouwstenen die samen de alternatieven definiëren.

Binnen het Complex Project wordt i.k.v. Ambitie 7 (Natuur en Water) ingezet op het tot een minimum beperken van de negatieve impact op bestaande natuurlijke waarden en het actief op zoek gaan naar positieve bijdrages (natte en droge ecologische verbindingen vormgeven door het wegwerken of verzachten van bestaande barrières).

De doortochtalternatieven scoren gelijk voor wat betreft hun impact op ecotoopwijziging en impact van vernatting/verdroging. Mits aandacht voor verdere verkeerskundige optimalisaties, kunnen kleine verschillen tussen de alternatieven Ax en Ay ten opzichte van A2 en A3 voor de effectgroepen versnippering en barrièrewerking, rustverstoring door geluid en eutrofiëring en verzuring (ter hoogte van de Guldensporenlaan

en/of Europarklaan) gemilderd worden, en scoren de doortochtalternatieven ook voor deze effectgroepen gelijk. Het omleidingstracé - zowel A4W als A4O - scoort voor alle vermelde effectgroepen - met uitzondering van de impact van vernatting/verdroging - beduidend slechter dan de doortochtalternatieven. De effectgroep lichtverstroging, tot slot, is voor geen van de alternatieven onderscheidend, eventuele effecten kunnen steeds gemilderd worden. Ook met betrekking tot het versterken van de ecologische netwerken scoren de doortochtalternatieven gelijk. Hier scoort het omleidingstracé beduidend slechter.

De inzichten en conclusies uit de geïntegreerde afweging en alle onderliggende technische rapporten leiden tot een concrete oplossingsrichting voor de sturende bouwstenen en het gebiedsprogramma van het CP NZL: realisatie van een HOV-bedding van het Station Hasselt tot Knoop Noord-Limburg (bouwsteen 1) gecombineerd met een doortochtracé voor de missing link van N74 ter hoogte van Houthalen-Helchteren (bouwsteen 2).

Uit de geïntegreerde afweging voor bouwsteen 2 (N74) is gebleken dat het combinatiealternatief Ay over de ganse lijn het best scoort. Vanuit de Passende Beoordeling is gebleken dat er bovendien geen minder schadelijk alternatief is aangezien de vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) allen als 'voor de natuur minst schadelijk alternatief' worden beoordeeld. De afweging wordt eveneens onderbouwd vanuit de conclusies van het sMER.

Bespreking sMER (discipline Biodiversiteit)

Binnen het studiegebied zijn er drie habitatrictlijngebieden relevant:

- SBZ-H 'Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden' (BE2200029) valt deels binnen het studiegebied.
- SBZ-H 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' (BE2200030) waarvan deelgebied 1 'Mangelbeekvallei, Schietveld van Helchteren, Ruiterskuilen, Ophovenerheide, Oudsberg en omgeving' (BE22200030-1) deels binnen het studiegebied valt.
- SBZ-H 'Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangbeek en Roosterbeek met vijvergebieden en heiden' (BE2200031) grenst aan twee zijden aan het studiegebied. Ten westen van het studiegebied gaat het om deelgebied 1 'Vijvergebied Midden-Limburg', ten oosten is het deelgebied 3 'de Teut-Tenhaagdoornheide' gesitueerd.

Ook zijn er verschillende vogelrichtlijngebieden welke deels overlappen met het studiegebied:

- SBZ-V 'Militair domein en de vallei van de Zwarte Beek' (BE2218311) – overlapt met SBZH BE2200029
- SBZ-V 'Bocholt, Hechtel-Eksel, Meeuwen-Gruitrode, Neerpelt en Peer' (BE2217310) – valt net buiten het studiegebied
- SBZ-V 'Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer' (BE2220313) – overlapt deels met SBZ-H BE2200030-1
- SBZ-V 'Het Vijvercomplex van Midden-Limburg (BE2219312) – overlapt met SBZ-H BE2200031-1

Er zijn verschillen VEN-gebieden gelegen binnen of aansluitend aan het studiegebied. Volgende (delen van) VEN-gebieden situeren zich binnen of tegen het studiegebied:

- GEN 447 – Stuifzandcomplexen Hechtel
- GEN 451 – De Bolisserbeek - Dommel
- GEN 439 – De Boven- en middenloop Zwarte Beek
- GEN 440 – De Helderbeek-Hokselaar
- GEN 441 – De Terril Heusden-Zolder
- GEN 442 – De Mangel- en Winterbeek
- GEN 433 – Het Vijvergebied Midden-Limburg
- GEN 434 – De Teut - Ten Haagdoornheide

Er komen verschillende natuurreservaten voor binnen en grenzend aan het studiegebied:

- Vlaamse natuurreservaten: Mangelbeekvallei, Tenhaagdoornheide
- Erkende natuurreservaten: Vallei van de Zwarte Beek (Natuurpunt Beheer vzw); Dommelvallei (Natuurpunt Beheer vzw); Doolbos (Natuurpunt Beheer vzw); Laambeekvallei (Limburgs Landschap vzw)

Er zijn heel wat biologisch waardevolle zones aanwezig binnen het studiegebied. Deelzones Molenheide en Mangelbeek bestaan nagenoeg volledig uit waardevolle ecotopen. Ook deelzones Europark (met onder meer het Hoevebos ten zuiden van het bedrijventerrein), E314 en in mindere mate Sonnis kennen een gedeeltelijke biologisch waardevolle omgeving. Er werd in het kader van voorliggend project een update van de biologische waarderingskaart uitgevoerd door het INBO in de deelzone Mangelbeek (september 2020).

Voorkomende habitats en regionaal belangrijke biotopen binnen de plancontouren zijn: 6230_hn droog heischraal grasland; 6430 voedselrijke, soortenrijke ruigtes langs waterlopen en boszomen; 6510_hu glanshaver- en grote vossenstaartgraslanden; 9120(_qb) eiken-beukenbossen op zure bodems; 9190 oude eiken-berkenbossen op zeer voedselarm zand; 91E0_vm matig voedselrijk broekbos; 91E0_vn ruigte elzenbos; 91E0_vo voedselarm broekbos; rbbhc dotterbloemgrasland; rbbhf moerasspirearuijgte; rbbmr rietvegetaties; rbsf moerasbos van breedbladige wilgen; rbsg brem- en gaspeldoornstruweel en rbbp doornstruweel.

De verschillende waardevolle natuurgebieden binnen het studiegebied vormen leefgebied voor o.a. een aantal bijzondere broedvogels (wespendief, grauwe kiekendief, grauwe klauwier, nachtzwaluw, boomleeuwerik en zomertaling), zoogdieren (o.a. wolf), vleermuizen, amfibieën en reptielen (knoflookpad, heikikker, rugstreep- pad en gladde slang worden als kritische habitatrichtlijnsoorten voor de Europese Ecologische Corridor (EEC) beschouwd).

Effectvoorspelling en -beoordeling

- Effectgroep ecotoopwijziging

Bij alle alternatieven vindt in alle deelzones slechts maximaal een beperkte impact plaats. Enkel het tracé A4 zorgt bij alternatieven A4 west en A4 oost voor een negatief effect in deelzones Sonnis, Mangelbeek en Europark, net als alle alternatieven in deelzone E314.

De effecten van de HOV-verbinding inzake ecotoopwijziging worden verwaarloosbaar tot beperkt negatief (0/-1) beoordeeld en de effecten van de EEC significant positief (+3). Het project met betrekking tot de EEC wordt uitgevoerd met het oog op het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen. Door de aanleg van de EEC vindt er creatie van nieuwe natuur plaats, grotendeels door de omvorming van landbouwgebied naar natuur. Naast vernatting zal er ook uitmijning en/of andere methoden toegepast worden om geschikte abiotische randvoorwaarden te creëren in functie van de vooropgestelde doelhabitats voor de vooropgestelde doelsoorten.

Op basis van de biologische waarderingskaart werd een compensatiefactor toegekend aan de aanwezige bosbestanden, dit betreft een eerste inschatting die in een latere fase verder verfijnd dient te worden. Op basis van de inname wordt de te compenseren oppervlakte geraamd op ca. 30 ha.

- Effectgroep versnippering en barrièrewerking

De Grote Baan is momenteel een harde barrière die zorgt voor een versnippering van het groenblauwe netwerk. Voornamelijk ter hoogte van de Mangelbeek en deelzone Molenheide worden grote aaneengesloten waardevolle biotopen gescheiden door de bestaande weginfrastructuur, maar ook ter hoogte van de Broekbeek en ten noorden van de E314 worden kleinere groenzones langs beide zijden van de N74 van elkaar gescheiden door de weginfrastructuur.

De geplande herinrichting aan de Noord-Zuidverbinding vormt een belangrijke kans om de samenhang tussen geïsoleerde natuurfragmenten te herstellen en de versnippering van het groenblauw ecologisch netwerk tegen te gaan. Hiervoor wordt ingezet op ontsnipperende maatregelen op verschillende locaties binnen het planvoornemen:

- Ecoduct deelzone Molenheide (bij alle alternatieven, als onderdeel van de in te richten ecologische corridors als verbinding tussen Kamp Beverlo en schietveld Houthalen-Helchteren)
- Viaduct met ecopassage in de vallei van de Broekbeek (bij alle alternatieven)
- Viaduct met ecopassage in vallei van de Mangelbeek (kruising met de N74, bij alle alternatieven)
- Ecopassage ter hoogte van de Mangelbeek (kruising met nieuwe omleidingsweg, bij alternatieven A4 west en A4 oost)

Door de aanleg van verschillende ecopassages wordt de connectiviteit in het gebied verbeterd wat resulteert in een positieve score ter hoogte van deelzones Molenheide, Sonnis-N74, Mangelbeek-N74 en de E314. De aanleg van nieuwe weginfrastructuur (nieuw tracé A4) of een sterke toename van verkeer zorgen voor een sterkere barrière en negatieve beoordeling, dit ter hoogte van het nieuwe tracé A4 in deelzone Sonnis en Mangelbeek en ter hoogte van de Europarklaan bij alternatieven Ax en Ay.

De effecten van de HOV-verbinding inzake versnippering worden verwaarloosbaar tot beperkt negatief (0/-1) beoordeeld en de effecten van de EEC significant positief (+3). Door de aanleg van de EEC vindt er creatie van nieuwe natuur plaats in het SBZ-H 'Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden' en het SBZ-H 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' (cfr. de vooropgestelde doelhabitats) en worden deze twee SBZ-H's met elkaar verbonden.

- Effectgroep bodemverstoring

Algemeen is het gebied grotendeels niet gevoelig voor verdichting omwille van de grootschalige aanwezigheid van droge en vochtige zandbodems. Veenbodems in het studiegebied zijn wel kwetsbaar, natte lemig zand- en leembodems zijn matig kwetsbaar. Buiten de veenlocaties, lopen alle alternatieven over bodems die hoofdzakelijk niet gevoelig, en in mindere mate beperkt gevoelig zijn voor verdichting. Mits de nodige aandacht voor verdichting tijdens de constructiewerken en het ten allen tijde vermijden van onnodig gebruiken van gevoelige bodems, wordt geacht dat de impact hier klein (voor A4 alternatieven) tot onbestaande is (andere alternatieven).

- Effectgroep vernatting/verdroging

Binnen het studiegebied zijn verschillende grondwaterafhankelijke vegetaties aanwezig. Afhankelijk van het type vegetatie kan deze gevoelig of zeer gevoelig zijn aan een grondwaterstandswijziging. Door de aanleg van tunnels/insleuvingen zal bij alle alternatieven een wijziging van de grondwaterstand optreden. De tunnels/sleuven van alternatieven A2, A3, Ax en Ay zijn in noordzuid richting gesitueerd waardoor ze in beperkte mate de noordoost-zuidwest georiënteerde regionale stroomrichting van het grondwater blokkeren. Hierdoor kan aan de opwaartse zijde van de tunnels/sleuven opstuwing en dus vernatting van vegetaties optreden en aan de afwaartse zijde een grondwaterdaling en daardoor verdroging van habitats. Bij alternatief A4 (west en oost) is de tunnel noostoost-zuidwest gericht, meer in de lengte-richting van de regionale grondwaterstroming, waardoor de impact op de grondwaterstroming beperkter is.

Aanvullend op de impact veroorzaakt door de tunnels/insleuvingen kan er ook een effect optreden op de grondwaterafhankelijke vegetaties door lokale puntbemalingen tijdens de aanlegfase. Deze bemalingen zijn nog niet in detail gekend en kunnen bijgevolg nog niet meegenomen worden bij deze effectbeoordeling. Wel kan reeds als randvoorwaarde/milderende maatregel gesteld worden dat er geen impact mag plaats vinden ter hoogte van veenpakketten.

De verschillende tunnels veroorzaken een grondwaterstandsval ter hoogte van grondwaterafhankelijke vegetaties die aanzienlijk negatief (-3) beoordeeld wordt in deelzone Molenheide (alternatieven A3 en A4 oost, Ax en Ay), in deelzone Sonnis - N74 (alternatief A2), in deelzone Sonnis - nieuw tracé A4 (alternatieven A4 west en A4 oost) en deelzone E314 (alternatieven A2, A4 west en Q4 oost). De overige effecten zijn verwaarloosbaar tot beperkt negatief. De effecten van de HOV-verbinding inzake vernatting/verdroging worden verwaarloosbaar (0) beoordeeld en de effecten van de EEC beperkt positief (+1). Voor de aanleg van de ECC zal de grondwaterstand in het gebied wijzigen (vernatting in functie van de creatie van geschikte habitats voor de doelsoorten). Deze wijziging van grondwaterstand is positief in functie van de beoogde doelhabitats.

Als milderende maatregel wordt opgelegd om de uitvoeringswijze aan te passen zodanig dat de grondwaterstandsval beperkt wordt. Mogelijkheden zijn (niet-limitatief) geen waterondoorlatende constructies (diepwanden) te gebruiken of achter te laten waardoor het remmen van de grondwaterstroming beperkt blijft tot de zone tussen dak en vloer van de tunnel, het herwerken van het concept (brug of half verdiepte ligging i.p.v. tunnel) bij de kleinere tunnels, werken in bouwkuip (aanlegfase). Dit in deelzone Molenheide (alternatieven A3 en A4 oost, Ax en Ay), in deelzone Sonnis - N74 (alternatief A2), in deelzone Sonnis - nieuw tracé A4 (alternatieven A4 west en A4 oost) en in deelzone E314 (alternatieven A2, A4 west en Q4 oost). Verder wordt als randvoorwaarde/milderende maatregel opgelegd dat er geen impact mag plaats vinden ter hoogte van veenpakketten.

- Effectgroep rustverstoring (avi)fauna

Voor de effectgroep verstoring door geluid wordt als gemiddelde drempelwaarde 45 dB(A) gehanteerd op basis van de beschikbare literatuur. Door de intunneling van delen van de tracés vindt er in grote delen van het studiegebied een afname van de geluidsverstoring plaats. Het nieuwe tracé van de alternatieven A4 west en

A4 oost veroorzaakt wel een sterk verhoogde geluidsverstoring rondom de nieuwe weg, dit wordt aanzienlijk negatief (-3) beoordeeld in deelzones Sonnis, Mangelbeek en Europark. De overige negatieve effecten worden maximaal beperkt negatief (-1) beoordeeld. De effecten van de HOV-verbinding inzake rustverstoring worden verwaarloosbaar (0) beoordeeld en de effecten van de EEC eveneens verwaarloosbaar (0).

- Effectgroep lichtverstoring (avi)fauna

Ter hoogte van het nieuwe tracé A4 worden (aanzienlijk) negatieve effecten verwacht in deelzone Sonnis, Mangelbeek en Europark. Verder worden in deelzone Mangelbeek ter hoogte van de N74 negatieve effecten verwacht bij alternatieven A2, A3, Ax en Ay gezien onaangepaste verlichting langs de Grote Baan de werking van de ecopassage teniet kan doen. De overige effecten zijn maximaal beperkt negatief.

Er wordt in een aantal zones als milderende maatregel opgelegd om de verlichting aan te passen, rekening houdende met de volgende aspecten in volgorde van belangrijkheid: 1. verlichting vermijden, 2. verlichting doven tijdens delen van de nacht, 3. beperkte licht intensiteit en verstrooiing en 4. aangepast kleuren-spectrum.

Er wordt als milderende maatregel eveneens opgelegd dat bij het ontwerp met ecotunnel t.h.v. de Mangelbeek ervoor gezorgd moet worden dat t.h.v. deze ecopassage een donkere aanliegroute voorzien wordt waarbij de vleermuizen onder het viaduct door kunnen vliegen zonder een lichtbundel te moeten kruisen. Dit wordt eveneens aanbevolen bij het ontwerp van het ecoduct t.h.v. Molenheide.

- Effectgroep eutrofiëring en verzuring

Om de impact van het planvoornemen inzake eutrofiëring in te schatten, werd een modellering uitgevoerd van de stikstofdepositie (in kg N/ha.jaar) van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie.

Het nieuwe tracé van de alternatieven A4 west en A4 oost veroorzaakt een sterk verhoogde depositie rondom de nieuwe weg, dit wordt aanzienlijk negatief (-3) beoordeeld in deelzones Sonnis, Mangelbeek en Europark. De andere negatieve effecten worden maximaal beperkt (-1 of +1) beoordeeld. De effecten van de HOV-verbinding inzake eutrofiëring worden verwaarloosbaar (0) beoordeeld en de effecten van de EEC eveneens verwaarloosbaar (0).

Bespreking PB

Interferentie van het project met de habitat- en vogelrichtlijngebieden in het studiegebied impliceert dat een passende beoordeling dient te worden opgesteld. Een plan of project waarvan uit de passende beoordeling blijkt dat het een betekenisvolle aantasting zal veroorzaken, kan enkel doorgang vinden indien een strikte afwijkingsprocedure (de zogenaamde 'ADC-test') wordt gevolgd. Het plan of project zal in dat geval enkel kunnen doorgaan als is voldaan aan drie voorwaarden: 1° er zijn geen alternatieven voorhanden (A); 2° er is een dwingende reden van groot openbaar belang aanwezig (D) en 3° er worden compenserende maatregelen genomen (C). Uit de uitgevoerde natuureffectenbeoordeling blijkt dat de afwijkingsprocedure (ADC-test) zich voor voorliggend plan/project opdringt, zowel in relatie tot de Europees beschermde natuur (ADC-test gekoppeld aan de habitattoets) als in relatie tot de Vlaams beschermde natuur (Vlaamse ADC-test gekoppeld aan de verscherpte natuurtoets).

De voor de passende beoordeling op strategisch niveau relevante en onderscheidende effectgroepen die onderzocht worden, zijn:

- Ruimtebeslag

Op gebied van ruimtebeslag treedt er een betekenisvol effect op voor alle alternatieven ter hoogte van deelzone Molenheide door de inname van twee zoekzones, met name de zoekzones van de habitattypes 4010_7150 en 9120_9190 met een respectievelijke inname van 0,6 ha en 0,2 ha. Verder treedt er een betekenisvol effect op ter hoogte van de kruising van het SBZ-H met de N74 ter hoogte van de Mangelbeek bij alternatieven A2, A3, Ax en Ay door de inname van actueel habitat 91E0 en de inname van zoekzones voor habitat 9E10 met een respectievelijke inname van 0,1 ha en 0,2 ha. Deze effecten zijn niet te milderen. Zoals hierboven reeds werd aangehaald, moet om die reden voor voorliggend plan/project de afwijkingsprocedure (ADC-test) worden doorlopen.

- Wijziging grondwaterstand

Door de aanleg van tunnels/insleuvingen zal bij alle alternatieven een wijziging van de grondwaterstand optreden. Hoewel de tunnels/insleuvingen volledig buiten de SBZ's liggen, kan hun impact op de grondwaterstand tot in de SBZ's reiken. In kader van dit dossier wordt een grondwaterstands­daling van 2 cm of meer ter hoogte van zeer gevoelige vegetaties of een grondwaterstands­daling van 5 cm of meer ter hoogte van gevoelige vegetaties in deze fase als een potentieel betekenisvolle aantasting van het habitat beoordeeld. Vernatting (grondwaterstands­verhoging) wordt niet als een significant negatief effect beoordeeld gezien dit vaak positief is voor grondwaterafhankelijke habitattypes. Gezien er geen grote stijging van de grondwaterstand gemodelleerd wordt en gezien deze gemodelleerde vernatting, indien alsnog te nat, eenvoudig te milderen is, wordt een grondwaterstijging ter hoogte van (zeer) gevoelige vegetaties niet als een probleem beschouwd en niet betekenisvol beoordeeld.

De wijziging in grondwaterstand door de aanleg van tunnels/insleuvingen zorgt voor een betekenisvol effect in de deelzone Molenheide bij alternatief A4 oost en in de deelzone Broekbeek bij de alternatieven A2, A3, Ax en Ay. De betekenisvolle effecten veroorzaakt door een wijziging van de grondwaterstand zijn te milderen door de uitvoeringswijze aan te passen.

- Eutrofiëring en verzuring

Door de emissies die door wegverkeer veroorzaakt worden (voornamelijk NO_x), vindt er in de onmiddellijke omgeving van weginfrastructuur stikstofdepositie plaats.

De effectbeoordeling inzake stikstofdepositie en de daaraan gekoppelde mogelijke noodzaak tot milderende maatregelen hangt af van de gevoeligheid van habitats voor eutrofiëring, uitgedrukt in kritische depositiewaarde (KDW). Voor de bepaling of een effect al dan niet betekenisvol is, wordt een drempelwaarde van 1% ten opzichte van de KDW van het betreffende habitatype gehanteerd. Ter hoogte van habitatypes waar de toename minder dan 1% van de KDW bedraagt, kan worden aangenomen dat deze toename geen risico op een betekenisvolle aantasting van het habitatype oplevert. Een bijdrage ten opzichte van de KDW van het Europees te beschermen habitatype van meer dan 1% wordt wel beschouwd/beoordeeld als een betekenisvol effect.

Ook tijdens de werffase vindt er stikstofdepositie plaats door onder meer de werfmachines, het werverkeer en het regulier verkeer dat omgeleid en/of gestremd wordt. De werfmachines veroorzaken een kortstondige emissie en de bron verplaatst zich naarmate de werken vorderen waardoor de bijdrage van de werfmachines lokaal en beperkt zal zijn. Ook het werverkeer zorgt voor emissies en bijhorende depositie, maar dit is zeer beperkt in verhouding tot het regulier verkeer om de N74 en omliggende wegen.

Wat betreft eutrofiëring en verzuring wordt een betekenisvol effect verwacht ter hoogte van de kruising van de N74 met de Mangelbeek bij alternatieven A2, A3, Ax en Ay, ter hoogte van de Europarklaan bij alternatieven Ax en Ay en een uitgesproken betekenisvol effect ter hoogte van het nieuwe tracé A4. Ter hoogte van de kruising van de N74 met de Mangelbeek (alternatieven A2, A3, Ax en Ay) gaat het om een impact op ca. 0,5 ha habitat 7140, ca. 1 ha habitat 91E0, ca. 1 ha zoekzone 7140, ca. 1 ha zoekzone 9120_9190 en ca. 0,5 ha zoekzone 91E0. Ter hoogte van de Europarklaan (alternatieven Ax en Ay) gaat het om een impact op ca. 0,5 ha zoekzone 9120_9190. Ter hoogte van het nieuwe tracé A4 (alternatief A4) gaat het om een impact op ca. 1 ha habitat 9190, ca. 1,5 ha habitat 6230, ca. 1-1,5 ha habitats 2310_2330_4030_6230, ca. 15 ha zoekzone 9120_9190 en ca. 4 ha zoekzone 91E0/7140 (enkel betekenisvol voor habitat 7140). De betekenisvolle effecten inzake eutrofiëring en verzuring ter hoogte van de kruising van de Mangelbeek met de N74 zijn te milderen voor zoekzone 7140 door de plaatsing van schermen. De andere effecten ter hoogte van deze zone zijn niet te milderen, door de plaatsing van schermen aan de zuidzijde van het SBZ-H zullen de emissies nog meer de Mangelbeekvallei wordt ingestuwd. De effecten ter hoogte van de Europarklaan zijn te milderen door onder meer het plaatsen van schermen of het beperken van het verkeer, de effecten ter hoogte van het nieuwe tracé A4 zijn niet volledig te milderen. Zoals hierboven reeds werd aangehaald, moet om die reden voor voorliggend plan/project de afwijkingsprocedure (ADC-test) worden doorlopen.

- Verstoring door geluid

Voor de effectgroep verstoring door geluid wordt als maximale bovengrens binnen kwetsbare gebieden 45 dB Lden gehanteerd, met name de gemiddelde drempelwaarde op basis van de beschikbare literatuur. Concreet betekent dit dat indien er in de referentiesituatie reeds een verstoring van 45 dB optreedt binnen de kwets-

bare gebieden, deze niet significant mag verslechteren (maximale toename van 1 dB). Waar de waarde van 45 dB nog niet bereikt is in de referentiesituatie binnen kwetsbare gebieden, geldt deze als drempelwaarde. Voor de effectgroep verstoring door geluid treedt er een betekenisvol effect op bij alternatieven A4 (west en oost) en Ay ter hoogte van de Herenbaan(-west) en bij alternatieven Ax en Ay ter hoogte van de Europarklaan. Ten slotte vindt er bij alternatief A4 ook een uitgesproken betekenisvol effect plaats ter hoogte van het nieuwe tracé door de grote verkeersstroom op de nieuwe weg waardoor een zeer grote oppervlakte wordt geïmpacteerd. De betekenisvolle effecten inzake geluidsverstoring ter hoogte van de Herenbaan(-west) (bij alternatieven A4 en Ay) en ter hoogte van de Europarklaan (bij alternatieven Ax en Ay) zijn te milderen door middel van onder meer (een combinatie van) een stiller wegdek, de plaatsing van schermen of de verkeersstromen ter hoogte van deze wegsegmenten te beperken. De geluidsverstoring bij alternatief A4 is door de sterke toename van geluidsverstoring niet afdoende te milderen door bovenstaande maatregelen.

- Verstoring door licht

Bij de effectgroep verstoring door verlichting is er sprake van een betekenisvol effect voor alle alternatieven in deelzone Molenheide, Broekbeek, N74 en Herenbaan(-west), voor alternatieven A2, A3, Ax en Ay in deelzone Europarklaan en voor alternatief A4 in deelzone nieuw tracé A4. Met betrekking tot lichtverstoring wordt als milderende maatregel opgelegd om de verlichting aan te passen, dit in functie van de vooropgestelde instandhoudingsdoelstellingen met betrekking tot vleermuizen, rekening houdende met de volgende aspecten in volgorde van belangrijkheid: 1. verlichting vermijden, 2. verlichting doven tijdens delen van de nacht, 3. beperkte licht intensiteit en verstrooiing en 4. aangepast kleurenspectrum. Bij het ontwerp van het ecoduct t.h.v. Molenheide moet ervoor gezorgd worden dat t.h.v. deze ecopassage een donkere aanvliegroute voorzien wordt waarbij de vleermuizen over het ecoduct kunnen vliegen zonder een lichtbundel te moeten kruisen. Ook bij het ontwerp van de ecotunnel t.h.v. de Mangelbeek moet ervoor gezorgd worden dat t.h.v. deze ecopassage een donkere aanvliegroute voorzien wordt waarbij de vleermuizen onder het viaduct door kunnen vliegen zonder een lichtbundel te moeten kruisen.

- Versnippering

Op gebied van versnippering zullen er verschillende positieve effecten gerealiseerd worden. Bij alle alternatieven zal in deelzone Molenheide een ecoduct voorzien worden. Daarnaast zal t.h.v. deelzones Broekbeek en Mangelbeek-N74 ontsnipperd worden bij alle alternatieven door een viaduct met ecopassage. Wel treedt er een betekenisvol effect op ter hoogte van de Europarklaan bij alternatieven Ax en Ay door de verkeerstoename op deze weg en ter hoogte van het nieuwe tracé van alternatief 4 door de sterke barrièrewerking van de nieuwe weg. De impact inzake versnippering en barrièrewerking kan gemilderd worden door de aanleg van (bijkomende) ecopassages en/of andere maatregelen waaronder wilddetectie (indien een ecopassage niet mogelijk is) en/of het verlagen van het aantal voertuigbewegingen.

Op basis van de beoordeling van de effecten van de 5 verschillende alternatieven kan op dit strategisch niveau het volgende geconcludeerd worden in de passende beoordeling:

- De effecten van het geoptimaliseerde alternatief A4 (varianten A4 west en A4 oost) zijn kwantitatief veel groter dan de effecten van de andere geoptimaliseerde alternatieven A2, A3, Ax en Ay;
- De effecten van het geoptimaliseerde alternatief A4 zijn dusdanig groot dat de compensatie van rest-effecten na implementatie van de milderende maatregelen van voornamelijk eutrofiëring en verzuring én verstoring door geluid niet mogelijk en/of niet realistisch is;
- De effecten van alternatieven A2, A3, Ax en Ay zijn beperkter en mildering van deze effecten is grotendeels mogelijk;
- De vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) worden als gelijkwaardig beoordeeld aangezien deze allemaal:
 1. een gelijkwaardige impact hebben; met resteffecten (na implementatie van de milderende maatregelen) zoals ruimtebeslag t.h.v. Molenheide en de kruising van de N74 met de Mangelbeek én eutrofiëring en verzuring t.h.v. de kruising van de N74 met de Mangelbeek;
 2. globaal gezien ongeveer evenveel voertuigkilometers doorheen SBZ hebben;
 3. een even grote onzekerheid op modelresultaten hebben.

Hieruit komt naar voor dat – zelfs voor de 4 alternatieven die het minste schade toebrengen aan natuur – betekenisvolle effecten aan de aanwezige of tot doel gestelde natuurwaarden (inclusief prioritair habitat) niet uit te sluiten zijn. Gelet op de gelijkwaardige impact worden de vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) als ‘voor de natuur minst schadelijk alternatief’ beoordeeld. Bijgevolg dient voor het voorkeursalternatief de ADC-afwijkingsprocedure (i.k.v. habitatrichtlijn) te worden doorlopen.

Bespreking VEN-toets

Van alle VEN-gebieden die in de omgeving van het plan/project gelegen zijn, zijn er drie waar er onvermijdbare en onherstelbare schade optreedt ten gevolge van de nieuwe wegverbinding N74:

- Grote Eenheid Natuur ‘De Boven- en middenloop Zwarte Beek’

Het plan/project zorgt voor een ruimte-inname van biologisch waardevolle vegetaties voor een oppervlakte van ca. 0,2 ha. Wel worden ook bestaande wegen gesupprimeerd waardoor hier nieuwe vegetaties zullen kunnen ontwikkelen. De exacte ruimtebalans zal van de concrete projectinvulling afhangen, hoeveel ruimte er effectief ingenomen zal worden en hoeveel ruimte er vrij komt voor nieuwe vegetaties binnen het VEN-gebied en is voor alle alternatieven hetzelfde. De inname is onvermijdbaar (want bij alle alternatieven aanwezig) en onherstelbaar (de vegetaties worden permanent ingenomen). Met betrekking tot de impact op het VEN-gebied ‘De Boven- en middenloop Zwarte Beek’ is er tussen de verschillende alternatieven geen verschil. Bij alle alternatieven vindt er gelijkwaardige onvermijdbare en onherstelbare schade plaats.

- Grote Eenheid Natuur ‘De Mangel- en Winterbeek’

Met betrekking tot de impact op het VEN-gebied ‘De Mangel- en Winterbeek’ is er tussen de verschillende alternatieven een verschil. De impact door alternatief A4 is veel groter gezien de zeer grote oppervlakte actueel habitat die geïmpacteerd wordt. De impact van de andere alternatieven A2, A3, Ax en Ay (waarbij rekening gehouden wordt met de implementatie van de milderende maatregelen) is gelijkwaardig. Dit gezien deze vier alternatieven globaal gezien ongeveer evenveel voertuigkilometers doorheen VEN-gebied hebben en dus de impact inzake eutrofiëring en verzuring gelijkwaardig zal zijn. Bij sommige alternatieven zal er iets meer impact in het VEN-gebied ter hoogte van de N74 plaats vinden, bij andere alternatieven iets meer impact in het VEN-gebied langs de Europarklaan, maar globaal gezien worden deze vier alternatieven als gelijkwaardig beoordeeld. Bij alle alternatieven treedt er onvermijdbare en onherstelbare schade op (door ruimte-inname van biologisch (zeer) waardevolle vegetaties en/of stikstofdepositie en geluidsverstoring).

- Grote Eenheid Natuur ‘De Teut-Ten haagdoornheide’

Het plan/project zorgt voor een ruimte-inname van biologisch (zeer) waardevolle vegetaties voor een oppervlakte van ca. 0,8 ha (deels verboden te wijzigen vegetaties). De inname is onvermijdbaar (want bij alle alternatieven aanwezig) en onherstelbaar (de vegetaties worden permanent ingenomen). Er is geen verschil tussen de verschillende alternatieven. Bij alle alternatieven vindt er gelijkwaardig onvermijdbare en onherstelbare schade plaats.

Op basis van de beoordeling van de effecten van de 5 verschillende alternatieven kan op dit strategisch niveau het volgende geconcludeerd worden in de VEN-toets:

- De effecten van het geoptimaliseerde alternatief A4 (varianten A4 west en A4 oost) zijn kwantitatief veel groter dan de effecten van de andere geoptimaliseerde alternatieven A2, A3, Ax en Ay;
- De effecten van het geoptimaliseerde alternatief A4 zijn dusdanig groot dat de compensatie van rest-effecten na implementatie van de milderende maatregelen van voornamelijk eutrofiëring en verzuring én verstoring door geluid niet mogelijk en/of niet realistisch is;
- De effecten van alternatieven A2, A3, Ax en Ay zijn beperkter en mildering van deze effecten is grotendeels mogelijk;
- De vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) worden als gelijkwaardig beoordeeld aangezien deze allemaal:

1. een gelijkwaardige impact hebben; met resteffecten (na implementatie van de milderende maatregelen) zoals ruimtebeslag én eutrofiëring en verzuring;
2. globaal gezien ongeveer evenveel voertuigkilometers doorheen VEN-gebied hebben;
3. een even grote onzekerheid op modelresultaten hebben.

Hieruit komt dus naar voor dat – zelfs voor de 4 alternatieven die het minste schade toebrengen aan natuur – onvermijdbare en onherstelbare schade aan de aanwezige natuurwaarden niet uit te sluiten is. Gelet op de gelijkwaardige impact worden de vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) als ‘voor de natuur minst schadelijk alternatief’ beoordeeld. Bijgevolg dient voor het voorkeursalternatief de ADC-afwijkingsprocedure (i.k.v. VEN) te worden doorlopen.

Bespreking voorontwerp voorkeursbesluit

Het voorliggende voorontwerp voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg wordt gekozen voor het HOV-systeem Trambus (bouwsteen 1) en het combinatiealternatief Ay (bouwsteen 2). Als doortochtalternatief bundelt Ay de regionale wegverbinding N74 en de HOV-bedding op het tracé van de Grote Baan. In de kern van Houthalen en Helchteren passeert de N74 telkens ondergronds. Er worden twee cut en cover tunnels voorzien. In het zuiden verknoot de N74 met de snelweg E314. Het aanleggen van de knoop biedt kansen voor het versterken van de Laambeekvallei. Het watersysteem van de Laambeekvallei wordt ontkoppeld in twee parallelle systemen: de Laambeek en de Rodebeek. Ter hoogte van kruisingen van de Laambeek met de nieuwe infrastructuur worden ecologische passages voorzien. Ter hoogte van de Mangelbeek realiseert een brugconstructie voor wagens, het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers een nieuwe, ruime en kwalitatieve ecologische passage.

De compenserende maatregelen worden bijgevolg onderzocht voor het voorkeursalternatief Ay. De compensatieopgave voortkomend uit de verschillende regelgevingen (zie sMER discipline Biodiversiteit/ Passende Beoordeling/ Verscherpte Natuurtoets) is begroot op strategisch niveau: de oppervlaktes zijn benaderend. In de uitwerkingsfase zal de compensatie in meer detail bepaald moeten worden (en zal getracht worden om de effecten verder te milderen om de compensatieopgave zo klein mogelijk te houden).

De compenserende maatregelen i.k.v. Natura 2000-habitats betreffen compensatie van zowel directe effecten (ruimtebeslag) als indirecte effecten (N-depositie) op actueel en/ of tot doel gestelde habitats. In grootteorde betreft het compensatie van ongeveer 1 ha (habitattypes 4010/7150, 9120/9190; in SBZ-H ‘Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden’) en compensatie van 3 à 4 ha (habitattypes 7140, 9190, 91E0; in SBZ-H ‘Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode’). De compensatielocaties zullen in eerste instantie gezocht worden binnen het Natura 2000-gebied waar het effect optreedt.

De compensatieopgave i.k.v. VEN betreft een grootteorde van 3 à 4 ha. De compensatielocaties worden in eerste instantie gezocht binnen hetzelfde VEN-gebied als waar het effect optreedt (of binnen de planologisch te compenseren zones die als VEN aangeduid worden). Alle innames van VEN dienen eveneens planologisch gecompenseerd te worden (voor de volledige oppervlakte) – en dit los van de locatiekeuze voor de effectieve compensaties. De oppervlakte VEN die planologisch gecompenseerd moet worden betreft 2,5 à 3 ha.

Vanuit de relatie met het infrastructuurproject komen 2 zones in aanmerking:

- Noordelijke knoop (actuele gewestplanbestemming industriegebied)
- Uitbreiding VEN-gebied Breelaarheide (actuele gewestplanbestemming bufferzone)

In grootteorde betreft de boscompensatieopgave, rekening houdend met de boscompensatiefactor, ongeveer 30 ha. Het grootste aandeel te compenseren bos is het gevolg van ontbossing ter hoogte van de zuidelijke knoop. Deze oppervlakte zal grotendeels gecompenseerd kunnen worden ter hoogte van de noordelijke knoop (20 à 24 ha).

Uit het geïntegreerde onderzoek en input uit overlegmomenten zijn een aantal projecten, processen en initiatieven in de regio naar voren gekomen die sterk samenhangen met NZL (onderdelen van het zogenaamde gebiedsprogramma) waarvan het belangrijk is dat deze projecten voortgang vinden. Deze projecten, processen

en initiatieven worden daarom opgenomen in het voorkeursbesluit. Het gaat hierbij om projecten die onafhankelijk en parallel aan de verdere uitwerking van NZL kunnen gerealiseerd worden. Inhoudelijke en procesmatige afstemming is hierbij wenselijk en gebeurt via een overkoepelend overleg.

Als parallel proces wordt op Vlaams niveau o.m., 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. Deze natuurverbinding verbindt de 2 grote heidearealen van Kamp van Beverlo en Schietveld Houthalen-Helchteren. Deze corridor is essentieel voor het instandhouden van duurzame populaties van kritische habitatrichtlijnsoorten en habitattypische soorten gebonden aan voedselarme landschappen.

Conclusie

Het Agentschap voor Natuur en Bos gaat akkoord met de gevoerde onderzoeksmethodes i.f.v. het geïntegreerd onderzoek. Op basis van bovenstaande uiteenzetting verleent het Agentschap voor Natuur en Bos een gunstig advies op de ontwerp tekst sMER.

Het Agentschap gaat akkoord met de conclusies in de passende beoordeling. Aangezien de effecten van het geoptimaliseerde alternatief A4 kwantitatief veel groter zijn dan de effecten van de andere geoptimaliseerde alternatieven A2, A3, Ax en Ay én deze effecten dusdanig groot zijn dat de compensatie van resteffecten na implementatie van de milderende maatregelen van voornamelijk eutrofiëring en verzuring én verstoring door geluid niet mogelijk en/of niet realistisch is, kan alternatief A4 in het licht van de ADC-toets niet verder mee in beschouwing genomen worden richting besluit van voorkeursalternatief.

Bijkomend, aangezien betekenisvolle effecten aan de aanwezige of tot doel gestelde natuurwaarden (inclusief prioritair habitat) niet uit te sluiten zijn in de 4 resterende alternatieven A2, A3, Ax en Ay, zal voor het voorkeursalternatief de ADC-afwijkingprocedure moeten worden doorlopen. Gezien de niet te mildere significante impact van ruimtebeslag, vermessing en verzuring op prioritair habitat is daarnaast ook advies van de Europese Commissie vereist overeenkomstig artikel 6, lid 4 van de Habitatrichtlijn.

Het Agentschap gaat akkoord met de conclusies in de VEN-toets. Uit deze toets blijkt eveneens dat alternatief A4 in het licht van de ADC-toets niet verder mee in beschouwing genomen kan worden richting besluit van voorkeursalternatief. Aangezien ook voor alternatieven A2, A3, Ax en Ay onvermijdbare en onherstelbare schade aan de aanwezige natuurwaarden niet uit te sluiten is, zal voor het voorkeursalternatief de ADC-afwijkingprocedure moeten worden doorlopen i.k.v. VEN.

Het Agentschap gaat akkoord met het voorontwerp voorkeursbesluit en wenst daarbij het belang van de realisatie van de Europese Ecologische Corridor tussen de heidegebieden Kamp van Beverlo en Schietveld Houthalen-Helchteren als onderdeel van het gebiedsprogramma te benadrukken. Uit de conclusies van het sMER blijkt eveneens het belang van deze Europese Ecologische Corridor waarbij deze een milderend effect genereert t.o.v. de negatieve effecten van versnippering in de huidige én toekomstige situatie ten gevolge van de N74. Met realisatie van deze corridor zal daarenboven een significant positief effect op het herstel van aaneengesloten grote natuurkernen optreden en wordt bijgedragen aan het instandhouden van duurzame populaties van kritische habitatrichtlijnsoorten en habitattypische soorten.

Hoogachtend,

Jeroen Nachtergaele
Entiteitshoofd Adviezen, Vergunningen, Erkenningen en Subsidies

VLAAMSE INSTANTIES

AQUAFIN

VAN DEN TROOST Koen (TRACTEBEL - BELGIUM)

From: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>
Sent: Thursday, November 4, 2021 3:54 PM
To: Tom Willems; Geerts Els; VAN DEN TROOST Koen (TRACTEBEL - BELGIUM)
Cc: Kirsten Peeters; Van den Bergh, Paul
Subject: ⚠ Aquafin- Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021 - ons dossier 200669

Dag,

Ter info. Gezien wettransfer link best om info direct op de server te plaatsen.

Mieke Bex

Stakeholdermanagement
Team Noord-Zuid Limburg

T 0800 202 49

W www.noordzuidlimburg.be



Maak nu je afspraak bij het infopunt in Houthalen-Helchteren!

www.noordzuidlimburg.be/infopunt • 0800 202 49

De inhoud van deze mail, inclusief eventuele bijlagen, is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Wanneer deze mail niet voor u bestemd is, is verspreiding, op welke manier dan ook, in strijd met de wet. Gelieve ons onmiddellijk te verwittigen indien u dit bericht ten onrechte ontving en verwijder vervolgens deze e-mail en alle kopieën ervan. Wij staan niet in voor de juiste en volledige overbrenging van een verzonden bericht, noch voor de tijdige ontvangst ervan.

Van: Gwenda Franssen <Gwenda.Franssen@aquafin.be>

Datum: donderdag 4 november 2021 om 15:50

Aan: "info@noordzuidlimburg.be" <info@noordzuidlimburg.be>

CC: Gert Vanautgaerden <gert.vanautgaerden@aquafin.be>, Joke Denys <joke.denys@aquafin.be>, Gilbert Dens <gilbert.dens@aquafin.be>

Onderwerp: RE: Houthalen-Helchteren : Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021 - ons dossier 200669

Geachte mevrouw Bex

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-EGqUluPzfl>. 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.

Ook hebben we een kopie van de as-builplannen 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.

Wij hopen u hiermee voldoende te informeren.

Wij willen u er uitdrukkelijk op wijzen dat de mededeling van deze plannen wordt gedaan ten indicatieve titel. Indien de aanduidingen ervan voorlopig niet volstrekt aan de ligging van de ondergrondse leidingen beantwoorden, kan dit o.m. het gevolg zijn van wegenis- of bouwwerken uitgevoerd door derden. De aanduidingen van deze plannen ontslaan in geen geval de bouwheer en/of de uitvoerder van het werk van zijn verplichting om al de voorzorgsmaatregelen te treffen vereist bij de uitvoering van werken in de nabijheid van voornoemde leidingen, o.m. door voorafgaande peilingen. Voornoemde plannen ontlasten evenmin de bouwheer en/of de aannemer van zijn gebeurlijke aansprakelijkheid voor ongevallen of beschadigingen die gedurende of ingevolge de door hem uitgevoerde werken zouden gebeuren.

Met vriendelijke groeten

Gwenda Franssen • medewerker Grondbeheer
Aquafin nv • Kontichsesteenweg 54 • 2630 Aartselaar
+ 32 (0)3 450 43 06 • www.aquafin.be



Volg Aquafin op [Facebook](#) | [Twitter](#) | [YouTube](#) | [LinkedIn](#)

Disclaimer: zie www.aquafin.be 🌱 Denk aan het milieu. Druk deze mail niet onnodig af.

Van: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>

Verzonden: vrijdag 8 oktober 2021 17:19

Aan: Mieke Bex <info@noordzuidlimburg.be>

CC: Tom Willems <tom.willems@dwv.vlaanderen>; Els Geerts <els.geerts@vlaanderen.be>

Onderwerp: Noord-Zuid Limburg: adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021

Externe mail Stop – Denk - Kijk en klik niet zomaar!

Geachte,

Voor het complex project Noord-Zuid Limburg, ligt momenteel het voorontwerp voorkeursbesluit voor, conform de nieuwe procesaanpak voor “complexe projecten” (zie ook <http://www.complexeprojecten.be/>). Dit werd door het projectteam 8 oktober 2021 als mededeling voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

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.

In de procesaanpak ‘complexe projecten’ is voorzien dat uw instantie formeel advies kan verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit (art. 11 decreet CP en art. 12-14 Uitvoeringsbesluit CP).

Specifiek bij complexe projecten worden op Vlaams niveau de adviezen per beleidsdomein opgemaakt. De secretaris-generaal van het departement wordt aangeschreven en is verantwoordelijk voor het verder

doorsturen van deze adviesvraag naar de verschillende adviesverlenende afdelingen en agentschappen binnen het eigen beleidsdomein. De SG is tevens verantwoordelijk voor de coördinatie van die subadviezen.

Het is belangrijk om zowel advies uit te brengen op:

1. Het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesenota
2. Het voorontwerp voorkeursbesluit

Voor de verwerking van de verschillende onderdelen van uw advies, zouden we willen vragen in uw advies een duidelijk onderscheid te maken tussen opmerkingen over het geïntegreerd onderzoek en opmerkingen over het voorontwerp voorkeursbesluit.

Als bijlage vindt u alvast het voorontwerp voorkeursbesluit (zonder bijlagen). De ontwerp synthesenota inclusief alle (ontwerp)bijlagen vindt u op de projectwebsite www.noordzuidlimburg.be/documenten. Alle documenten kunt u ook tegelijk downloaden via [deze link \(dropbox\)](#). Eveneens zal er een digitale toelichting beschikbaar gesteld worden in de vorm van een webinar (uiterlijk 11 oktober).

Graag ontvangen we uw advies uiterlijk **op 9 november 2021**. Bij voorkeur digitaal via e-mail op info@noordzuidlimburg.be. Een schriftelijk advies kan u sturen naar De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Sint-Joost-ten-Node.

Op **16 november** kan dan een adviesvergadering worden georganiseerd om alle adviezen te bespreken. Van de adviesvergadering zal een schriftelijk verslag worden opgemaakt door het projectteam. Deze vergadering zal doorgaan in het **VAC Hasselt, Herckenrode zaal, van 13u30-15u30**.

Mocht u nog vragen hebben, aarzel niet om contact met ons op te nemen.

In naam van:

Tom Willems

Projectleider Noord-Zuid Limburg

De Werkvennootschap

Met vriendelijke groeten,

Mieke Bex

Stakeholdermanagement


Team Noord-Zuid Limburg

M +32 (0)479 99 63 97


W www.noordzuidlimburg.be

[Volg Aquafin op Facebook](#) | [Twitter](#) | [YouTube](#) | [LinkedIn](#) | [Instagram](#)

In het kader van de uitoefening van onze taken verzamelen we bij Aquafin persoonsgegevens. Hoe we omgaan met deze gegevens en wat de rechten van de betrokkenen zijn, kan je nalezen in onze [privacy policy](#).

 Denk aan het milieu. Druk deze mail niet onnodig af.



 This symbol is automatically added to emails originating from outside of the organization. Be extra careful with hyperlinks and attachments.

ELIA

Team Noord-Zuid Limburg
mevr. Mieke Bex

Behandeld door: Charis Verlinden
mailbox: contactcenternoord@elia.be
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: GS/N/1088151-1

Merksem, 08 november 2021

Complex project Noord-Zuid Limburg

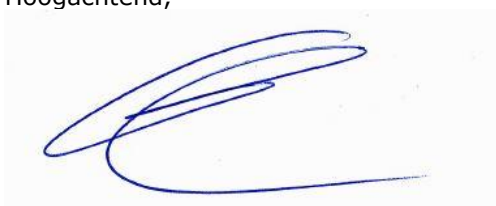
Plaats: Overpelt – Neerpelt - Hechtel-Eksel - Houthalen-Helchteren – Zonhoven - Hasselt

Geachte mevrouw,

Naar aanleiding van het Complex project Noord-Zuid Limburg, verwijzen wij u naar ons dossier GS/N/988459-1 verstuurd op 22 september 2020 in bijlage.

Mogen wij vragen onze bemerkingen in het ontwerp mee op te nemen. Inmiddels blijven wij steeds bereid om in samenspraak mee oplossingen te zoeken voor een optimale inrichting van het plangebied.

Hoogachtend,



Céline Ghyselen
Manager Contact Center

Bijlage: advies GS/N/988459-1



aangetekend
Team Noord-Zuid Limburg
Mevr. Mieke Bex

Behandeld door: Charis Verlinden
mailbox: contactcenternoord@elia.be
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: GS/N/988459-1

Merksem, 22 september 2020

Complex project Noord-Zuid Limburg

Plaats: Overpelt – Neerpelt - Hechtel-Eksel - Houthalen-Helchteren – Zonhoven – Hasselt

Geachte mevrouw,

Naar aanleiding van de melding van het openbaar onderzoek m.b.t. bovenvermeld "Complex project Noord-Zuid Limburg", raadpleegden wij dit dossier.

Elia vraagt dat in het projectdossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hogervermelde **hoogspanningslijnen, hoogspannings -en signalisatiekabels en hoogspanningsstations** welke zich in de gebieden situeren.

Deelzone A volgende installaties betrokken:

Hoogspanningslijn:	380.023-024 (EK201)
Hoogspanningslijn:	150.255-256 (EK241)
Hoogspanningslijn:	150.110-121 (EK220)
Hoogspanningslijn:	70.747 (EK217)
Hoogspanningskabel:	26.016 Lommel - Solvay Zutendaal
Hoogspanningskabel:	LS-Lichtbekabeling Heze - Maaseik
Optische vezel:	Overpelt – Stalen
Seinkabel:	Overpelt - MHO
Hoogspanningspost:	Overpelt

Deelzone B volgende installaties betrokken:

Hoogspanningslijn:	150.211-212 (EK211)
Hoogspanningslijn:	150.211 (EK225)
Hoogspanningslijn:	70.725 (EK221)
Hoogspanningslijn:	70.783 (EK222)
Optische vezel:	Godsheide - Houthalen
Seinkabel:	Zolder - Houthalen
Seinkabel:	Stalen - Houthalen
Hoogspanningspost:	Houthalen

Deelzone C volgende installaties betrokken:

Hoogspanningskabel:	70.748-749 Godsheide - Hasselt NMBS
Optische vezel:	Godsheide - Houthalen

Wij vragen dan 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 er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften. Hieronder vindt u alvast onze standaardtekst die hiervoor gebruikt kan worden:

Hoogspanningsleiding: de aanduiding is bestemd voor bestaande en nieuwe hoogspanningsleidingen en aanhorigheden.

Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten. De aanvragen voor vergunningen voor hoogspanningsleidingen en hun aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. Deze bestemming is van toepassing in zoverre de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang wordt gebracht.

Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen gelden veiligheidsafstanden tot constructies en voor werken zoals o.m. bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). Gelieve het advies van Elia in te winnen bij bouw- en/of milieuvergunningaanvragen en bij bouw-, graaf- en constructie-activiteiten in de nabijheid.

De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. -

9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (*Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties*). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylonen, omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), zodat wij geen globaal cijfer kunnen opgeven. Per project voeren wij waar noodzakelijk gratis een hoogtemeting uit, teneinde een gedetailleerd advies te kunnen formuleren.

Als algemene regel wordt minstens in een strook van 25 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen.

Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorstenen. Ook voor verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing.

Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, betonpompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kippak, heftrucks, ...).

Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen.

Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchtleijn, is het eveneens belangrijk om rekening te houden met de aanwezige pylonen. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die eromd uitgevoerd zal worden. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylonen in gevaar brengen en de funderingen en aardingslussen beschadigen. De pylonen dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en onderhoudswerkzaamheden, zodat bij eventuele problemen de elektriciteitsbevoorrading verder gegarandeerd kan worden.

Ingesloten geven wij ook nog de veiligheidsvoorschriften mee met betrekking tot werken in de omgeving van **ondergrondse hoogspannings- en glasvezelkabels**.

Er mag bovendien niet uit het oog worden verloren dat boven en vlakbij de ondergrondse leidingen, allen gelegen in het openbaar domein, geen diepwortelende begroeiing mag komen omdat deze de leidingen kan beschadigen. Bij technische problemen moet de grond worden uitgegraven wat verstoring van de directe omgeving met zich brengt.

Verder heeft Elia ook twee **150 kV hoogspanningsstations** "Overpelt" en "Houthalen" in betrokken gebied en dient u met de respectievelijke veiligheidsvoorschriften in bijlage rekening te houden.

Mogen wij u vragen onze bemerkingen in het ontwerp mee op te nemen. Inmiddels blijven wij steeds bereid om in samenspraak mee oplossingen te zoeken voor een optimale inrichting van het plangebied.

Hooqachtend,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Céline Ghyselen
Manager Contact Center

Bijlagen: 1. Veiligheidsvoorschriften
2. Geografisch overzichtsplan

**UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN BOVENGRONDSE
HOOGSPANNINGSLIJNEN**

VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle gespecialiseerde vaklieden, aannemers of onderaannemers die werken zullen uitvoeren op de werf. Bijvoorbeeld: kraanmannen, timmerlieden, dakwerkers, antenne-installateurs, ...

Werken in de nabijheid van geleiders

1. Elke persoon die zich binnen een afstand kleiner dan de reglementaire veiligheidsafstand van de geleiders van een hoogspanningslijn bevindt, stelt zich bloot aan dodelijk gevaar. Hetzelfde gevaar geldt ook voor personen die in de nabijheid van de geleiders om het even welke machines of materieel hanteren of bedienen.
2. Het Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6, bepaalt de veiligheidsafstanden die moeten worden gerespecteerd ten aanzien van de meest ongunstige stand van de hoogspanningsgeleiders

Spanning van de lijn (kV)	Veiligheidsafstand (meter)
30 - 36	3,0
70	3,7
110	4,1
150	4,5
220	5,2
380	6,8

3. De stand van de geleiders kan plots variëren onder invloed van verschillende factoren zoals de buitentemperatuur, de wind, de elektrische lading, ijzel. Voor een onervaren persoon is het bijgevolg zeer moeilijk om de meest ongunstige stand van de geleiders te bepalen.

Bij twijfel moeten de werken onmiddellijk worden stopgezet en moet contact worden opgenomen met het Contact Center van Elia, dat de nodige maatregelen zal treffen.

4. De veiligheidsafstanden vermeld in punt 2 moeten strikt worden nageleefd. Geen enkele persoon, geen enkele machine en geen enkel voorwerp mag in geen enkele omstandigheid de geleiders van de bovengrondse hoogspanningslijnen naderen op een afstand die kleiner is dan de voornoemde waarden.

Een dodelijke elektrische boog kan zich al voordoen als een persoon of voorwerp gewoon een element onder spanning nadert. Contact is daarvoor niet noodzakelijk. Het tussenplaatsen van een plank of isolatiemateriaal, biedt in geen enkel geval voldoende bescherming.

De werfverantwoordelijke moet steeds zeer aandachtig zijn bij het gebruik of de verplaatsing van kranen, balken, betonijzers...; ook bij het opspatten van bijvoorbeeld water, stof of vijslsel in de richting van elementen onder spanning.

5. Grote metalen onderdelen in de nabijheid van hoogspanningslijnen zijn onderhevig aan het inductieverschijnsel. Daarom moeten uitrustingen zoals stellingen, hoogtewerkers met gondel, kranen, ... worden geaard.

Werken met kranen

In geval van beperkt zicht (weersomstandigheden, voor zonsopgang, ...) vragen wij u wegens veiligheidsredenen om de kraanwerken niet aan te vatten maar te wachten tot onze installaties (hoogspanningsgeleiders en/of hoogspanningsmast) voldoende zichtbaar zijn.

Geen enkele element van de kraan (giek, last,...) mag zich ooit boven de hoogspanningslijnen begeven.

Voorafgaande elke (toren)kraanopstelling en gebruik, dient een compatibiliteitsanalyse uitgevoerd met betrekking tot de hoogspanningslijnen en voorgelegd aan het contact center Elia.

Werken in de nabijheid van hoogspanningsmasten

1. De masten moeten permanent toegankelijk blijven. Geen enkele hindernis (materialen, uitgravingen, beplantingen ...) mag de toegang tot de onmiddellijke omgeving onderaan de masten beperken.

Deze toegang moet minstens 3 meter breed zijn en zo kort en direct mogelijk vanaf de openbare weg. De mast moet bereikbaar zijn voor voertuigen en voor het materieel dat nodig is voor de opstelling, de bewaking, het onderhoud en het herstellen van de lijnen.

2. In geen enkel geval mag de stabiliteit van de masten in het gedrang worden gebracht.
 - Indien uitgravingen of aanvullingen moeten worden uitgevoerd op minder dan 15 meter van de betonblokken van de mastfunderingen, moet aan het Contact Center van Elia een gedetailleerd overzicht van de interventies worden voorgelegd voor akkoord, dit geldt eveneens voor uitgravingen, aanvullingen, drainagewerken en planning van de werken, met inbegrip van de specifieke maatregelen die zullen worden genomen, zoals voor de ondersteuning van de bouwputten, het oppompen...
 - Indien het werfverkeer zich op minder dan 15 meter van de betonblokken van de mastfunderingen situeert, dan dienen de details (types voertuigen, frequentie, ...) en de voorzorgsmaatregelen voorgelegd te worden aan het Contact Center van Elia voor akkoord.

Beplantingen in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen

Bomen die meer dan 3 meter hoog kunnen worden, mogen niet worden aangeplant in een zone van 25 meter aan weerszijden van de as van de hoogspanningslijnen; dit om latere snoeiwerken te vermijden.

Elia kan afwijkingen op deze regel toestaan, maar uitsluitend nadat het Contact Center heeft gecontroleerd of de beplantingen die men wil aanbrengen verenigbaar zijn met de installaties van Elia. Een afwijking kan worden aangevraagd bij het Contact Center van Elia en moet de plaats, de soort en de maximumhoogte vermelden van de bomen die zullen worden aangeplant.

Contactgegevens

Aanvragen voor bijkomende informatie en projectplannen kunnen worden overgemaakt aan:

Elia Asset – Contact Center Noord
Vaartkaai 2
2170 Merksem
Tel: 03/640.08.08
Fax: 03/640.07.59
Mail: contactcenternoord@elia.be

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betrokken luchtlijnen of masten, gemeente en straat.

Aansprakelijkheid

Elia Asset nv kan geenszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningslijn en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de interventie van derden. Evenmin kan schade veroorzaakt aan de terreinen, gebouwen en machines worden toegeschreven aan Elia Asset nv indien zij het gevolg is van de breuk van een geleider nadat schade werd toegebracht door derden.

De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsverbindingen. De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.

<p style="text-align: center;">UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN ONDERGRONDSEHOOGSPANNINGS-, SIGNALISATIE –EN OPTISCHE VEZELKABELS</p>

VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle gespecialiseerde vaklieden, aannemers of onderaannemers die werken zullen uitvoeren op de werf.

Werken in de buurt van geleiders

1. De aanduidingen op onze plannen mogen slechts worden beschouwd als gegevens die het mogelijk maken om, door het manueel graven van korte dwarsseuven of door het manueel uitvoeren van peilingen, de ligging van de kabels te bepalen.
2. De informatie vermeld in onze plannen is slechts geldig gedurende een periode van 6 maanden. Daarna dient, als de werken niet beëindigd zijn, een nieuwe planaanvraag ingediend te worden.
3. Indien onze plannen niet de volledige werkzone bestrijken, mag men niet extrapoleren, maar moeten er bijkomende plannen aangevraagd worden.
4. Een kabel wordt niet noodzakelijk rechtlijnig gelegd, zijdelingse uitwijkingen over de breedte van de kabelsleuf zijn uiteraard mogelijk.
5. Het is steeds mogelijk dat bepaalde referentiepunten gewijzigd werden door een andere huisnummering of wegeniswerken. Er dient dus eerst naar overeenstemming gezocht tussen plan en omgeving.
6. De bestaande reglementeringen leggen bepaalde verplichtingen op aan de aannemers van werken in de nabijheid van elektrische kabels.

De voornaamste van deze verplichtingen zijn (zie Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.6.1) :

- Geen enkel grondwerk, bestrating of ander werk mag in de omgeving van een ondergrondse elektrische kabel uitgevoerd worden zonder voorafgaand de eigenaar van de grond, de overheid die de eventueel gebruikte openbare weg beheert en de beheerder van de kabel te raadplegen. Het al dan niet aanwezig zijn van merktekens, voorzien in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 5, Hoofdstuk 5.2, onderafdeling 5.2.10.2 en Deel 9, Hoofdstuk 9.1, onderafdeling 9.1.4, geeft geen vrijstelling van deze raadpleging. De eigenaar van de grond moet dus geraadpleegd worden en bovendien mag met de uitvoering van een werk pas worden gestart na lokalisatie van de kabels.
- Zonder dat de aannemer en de beheerder van de kabel voorafgaand overeengekomen zijn over de in acht te nemen voorwaarden, mag men geen gebruik maken van machines of mechanisch gereedschap in een zone tussen twee verticale vlakken op een afstand van 50 cm aan weerszijden van de kabel.

7. Voor hoogspanningskabels:

- De afdekplaten moeten onaangeroerd blijven.
- De kabels mogen niet ondergraven en niet gemanipuleerd worden.
- Indien een kruising van onze ondergrondse hoogspanningskabels wordt voorzien, gelieve hiervoor 8 weken op voorhand onze diensten te contacteren.
- Indien er grondwaterbemaling in een open sleuf geplaatst zou worden in de nabijheid van de kabels, vragen wij om voldoende maatregelen te nemen zodat er geen afbrokkeling van de sleuf optreedt en onze kabels niet bloot komen te liggen.

8. Voor signalisatiekabels en optische vezels is er soms geen minimum diepte opgelegd en sommige kabels worden zonder kabelbescherming gelegd. Bijgevolg dient men bij gebruik van mechanische werktuigen in de nabijheid van de kabels een behoorlijke veiligheidsmarge aan te houden, een voorzorg die onontbeerlijk is ter voorkoming van beschadiging.

9. Geen enkele installatie mag worden gebouwd binnen een zone van 1 meter aan weerszijden van de kabellagen.

10. Ingeval bij de uitvoering van de werken onze kabel beschadigd zou worden, heeft de veroorzaker er alle belang bij dat onmiddellijk te melden om bijkomende schade te voorkomen (vb. door waterinsijpeling).

Bepantingen in de nabijheid van ondergrondse verbindingen

Om de veiligheid en de toegankelijkheid van de ondergrondse kabels te garanderen, mogen er geen bomen worden aangeplant binnen een zone van 2 meter aan weerszijden van de kabellagen.

Kleine struiken met beperkte wortels (maximumdiepte 40 cm) kunnen worden aanvaard. In dat geval moet rekening worden gehouden met eventuele beschadiging van de bepantingen bij herstellingswerken aan de kabels.

Contactgegevens

Aanvragen voor bijkomende informatie en projectplannen kunnen worden overgemaakt aan:

Elia Asset – Contact Center Noord
Vaartkaai 2
2170 Merksem

Tel: 03/640.08.08
Fax: 03/640.07.59
Mail: contactcenternoord@elia.be

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betreffende verbindingen, gemeente en straat...

Aansprakelijkheid

Elia Asset nv kan geenszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningsverbinding en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de interventie van derden.

De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsverbindingen. De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.

Elke schade die wordt veroorzaakt aan onze kabels, en bijgevolg ook elk nadeel dat bij de exploitatie van onze netten wordt geleden door toedoen van de werken, of als gevolg ervan, wordt aan de bouwheer toegeschreven.

Deze aansprakelijkheid betreft zowel de schade die werd veroorzaakt tijdens de werken als de schade die eruit voortvloeit, en meer bepaald het geleidelijk verlies van de diëlektriciteit van een kabel als gevolg van een schok of een eventuele verzakking van de sleuven.

UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN HOOGSPANNINGSPOSTEN**VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN**

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle bouwvakkers, aannemers of onderaannemers die werken uitvoeren op de werf.

Werken in de nabijheid van een hoogspanningspost

Tijdens interventies in de nabijheid van een hoogspanningspost moet rekening worden gehouden met de volgende elementen.

1. Geen enkel overhangend deel (kraan, materieel, ...) boven onze eigendommen en installaties is toegestaan
2. Geen enkel uitstekend deel van wat dan ook mag de afsluiting van de post overschrijden
3. Indien de werken een grote hoeveelheid stof veroorzaken, moet worden vermeden dat dit stof zich in de richting van de hoogspanningsuitrustingen verplaatst; stof kan namelijk hun goede werking in het gedrang brengen.
4. De nodige maatregelen moeten worden genomen om trillingen en schokken te beperken; deze trillingen kunnen een negatieve invloed hebben op de werking van onze uitrustingen. Bij twijfel stellen wij u voor contact op te nemen met onze diensten.
5. De toegang tot de post mag op geen enkele manier belemmerd worden.
6. In geen enkel geval mag de stabiliteit van ons terrein en van de steunen van de afsluiting in gevaar worden gebracht door de uitvoering van uitgravings- of ophogingswerken. Als er grondwerken gepland zijn die deze stabiliteit zouden kunnen aantasten, vragen wij om ons de details van de interventies mee te delen, met inbegrip van de specifieke maatregelen voor ondersteuning van de uitgravingen, bemalingen, ..., evenals de veiligheidsmaatregelen die zullen worden genomen.

Contactgegevens

Aanvragen voor bijkomende inlichtingen en projectplannen kunnen worden gericht aan:

Elia Asset – Contact Center Noord
Vaartkaai 2
2170 Merksem

Tel: 03/640.08.08
Fax: 03/640.07.59
Mail: contactcenternoord@elia.be

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betrokken luchtlijnen of masten, gemeente en straat...

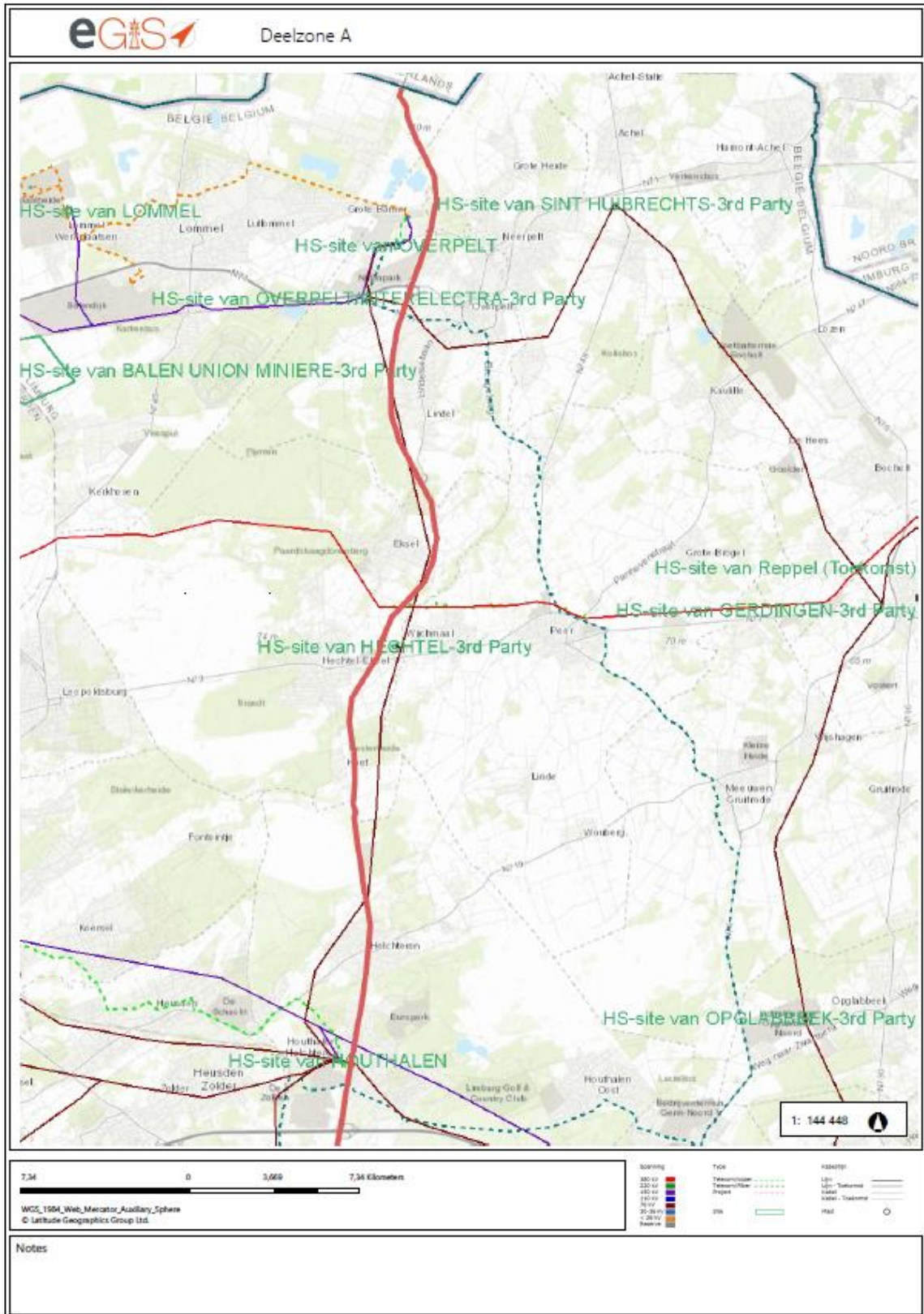
Aansprakelijkheid

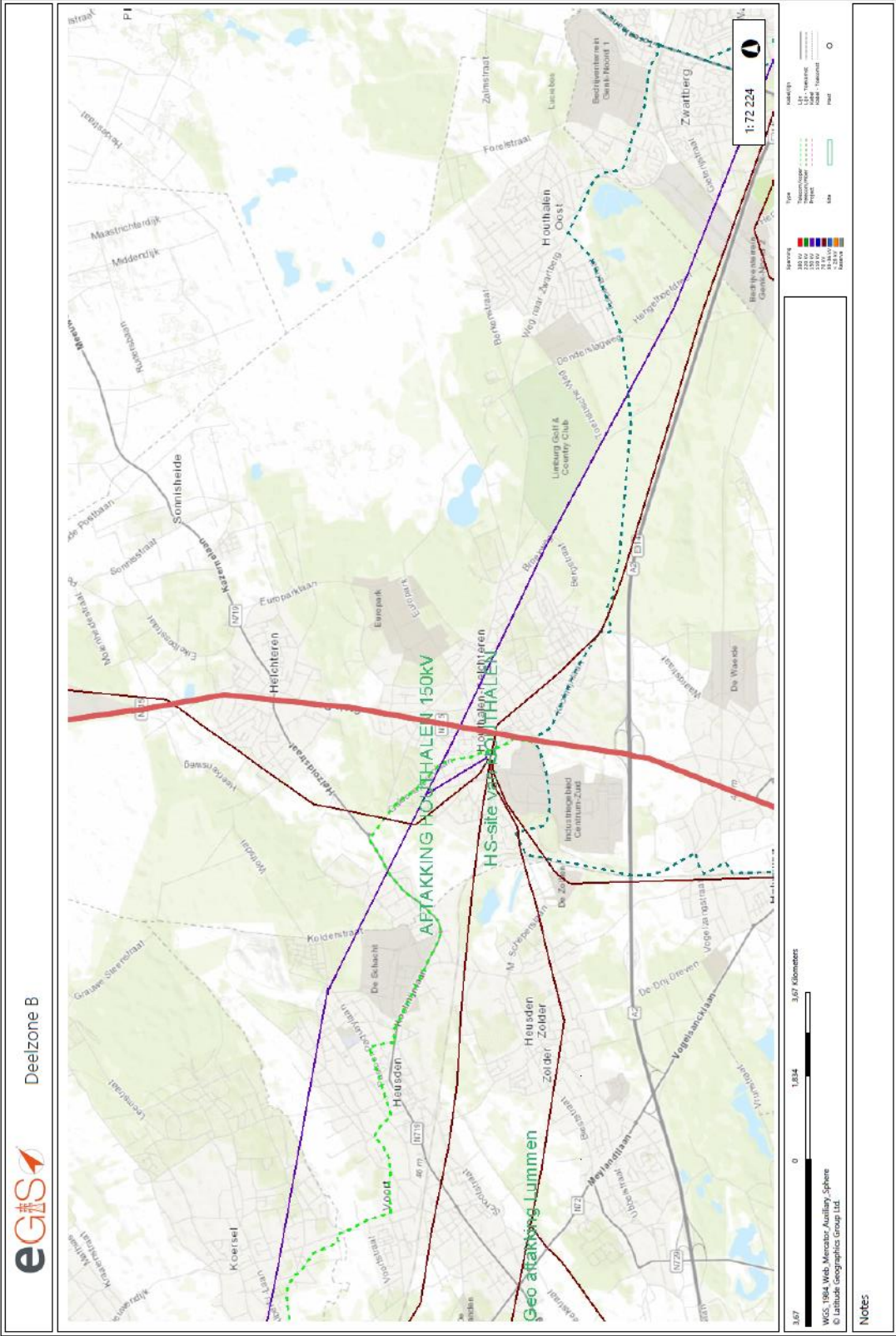
Elia Asset nv kan geenszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningsinstallatie en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de interventie van derden. Evenmin kan schade veroorzaakt aan de terreinen, gebouwen en machines worden toegeschreven aan Elia Asset nv indien zij het gevolg is van de breuk van een geleider nadat schade werd toegebracht door derden.

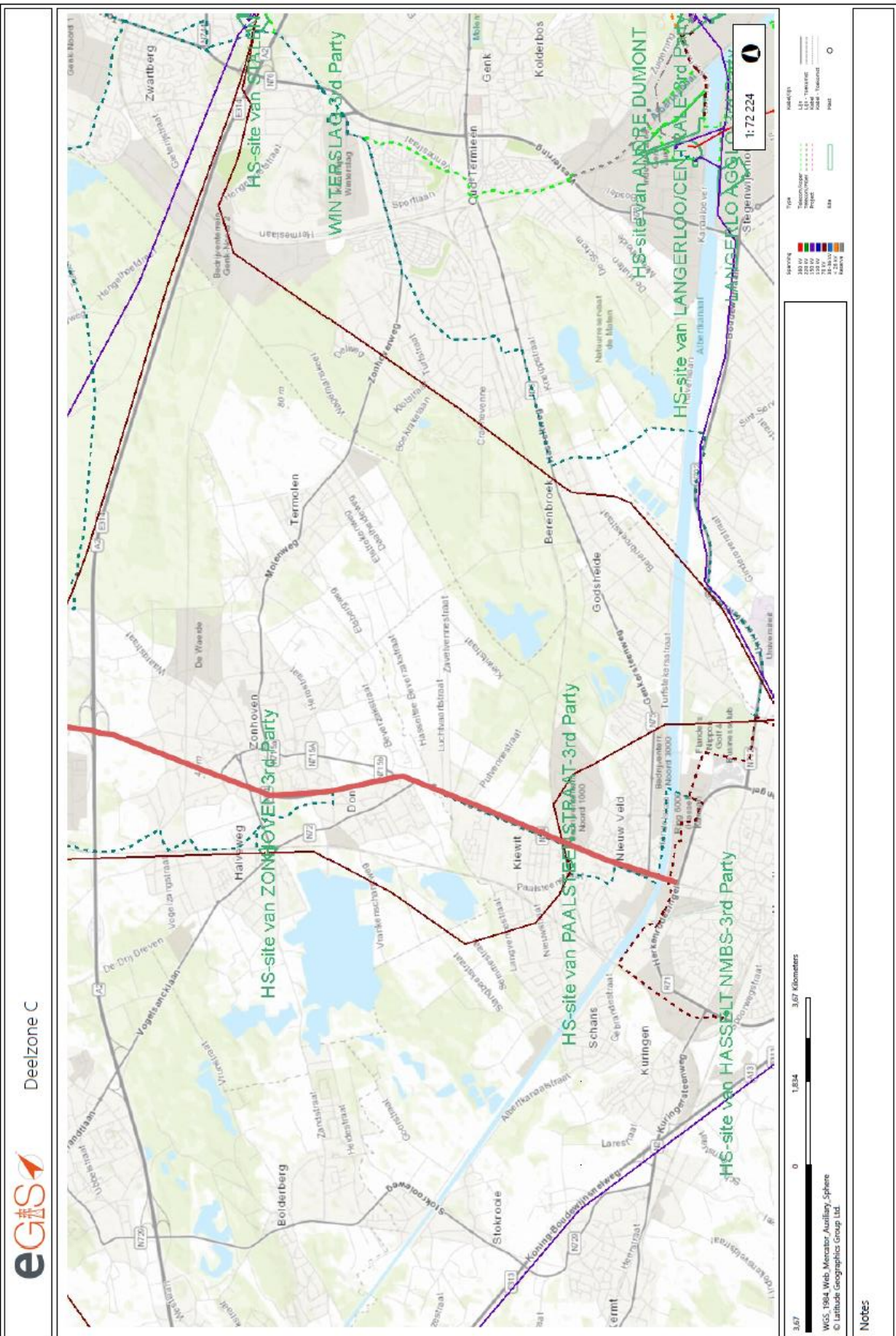
De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsinstallaties. De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.

Elke schade die wordt veroorzaakt aan onze installaties, en bijgevolg ook elk nadeel dat bij de exploitatie van onze netten wordt geleden door toedoen van de werken, of als gevolg ervan, wordt aan de bouwheer toegeschreven.

Deze aansprakelijkheid betreft zowel de schade die werd veroorzaakt tijdens de werken als de schade die eruit voortvloeit, en meer bepaald het geleidelijk verlies van de diëlektriciteit van een kabel als gevolg van een schok of een eventuele verzakking van de sleuven.







EGIS Deelzone C

3.67 1.834 0 1.834 3.67 kilometers

1:72 224

WGS 1984 Web Mercator Auxiliary Sphere
© Latitude geographics Group Ltd.

Notes

FLUXYS

MIEKE BEX
VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER, WEGEN EN VERKEER LIMBURG
KONINGIN ASTRIDLAAN 50 4
BE-3500 HASSELT

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	Brussel
11 oktober 2021		TPW-OL-2021574992	15 november 2021

Noord-Zuid Limburg: adviesaanvraag voorontwerp

Geachte

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.

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.

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 bepalingen opgenomen in volgende documenten dienen gerespecteerd te worden en maken integraal deel uit van deze brief :

- 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.

Wij vragen u deze documenten op te nemen in de vergunning en ons een kopie van uw besluit op te sturen.

Als u nog vragen hebt, aarzel niet contact op te nemen met onze medewerker, Noël Segers op 02/234.43.08.

Wij danken u voor uw medewerking.

Met vriendelijke groeten



Segers Noël

Tracébeheer / Gestion tracé



De Vil Koen

Third Party Works Manager

Fluxys Belgium verwerkt uw persoonlijke gegevens in het kader van zijn opdracht van ontwikkeling, onderhoud en exploitatie van het aardgasvervoersnet. Meer informatie over uw rechten vindt u op onze website: <http://www.fluxys.com/belgium/nl-be/privacy>

Specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven in het kader van deze aanvraag

Naast de wettelijke erfdienstbaarheidsregels en de algemene voorschriften en veiligheidsmaatregelen dienen onderstaande veiligheidsvoorschriften gerespecteerd te worden:

- Elke aannemer moet ons minstens 15 werkdagen voor de start van de werken contacteren zodat wij hem tijdig de recentste plannen van onze installaties en onze veiligheidsvoorschriften kunnen bezorgen. Voor werken op het Vlaams grondgebied moet de aannemer deze melding uitvoeren via <http://klip.vlaanderen.be>. Voor werken die zich situeren op het Waals grondgebied of dat van het Brussel Hoofdstedelijk gewest moet deze melding worden uitgevoerd via www.klim-cicc.be. De werken mogen niet starten voordat de aannemer ons antwoord op de melding heeft ontvangen en op de werf de nodige afspraken heeft gemaakt met onze lokale vertegenwoordigers.
- De aanleg van een nieuwe weg/spoor is toegelaten
 - indien de afstand tussen de onderkant van de nieuw aan te leggen wegeniskoffer/spoor en de bovenkant van de Fluxysleiding minimum 30 cm bedraagt;
 - indien na de werken de diepteligging van de Fluxysleiding overeenstemt met onderstaande tussenafstanden:
 - kruisen van een weg/spoor: 1,20 m onder de bovenkant van de weg;
 - kruisen van een N-, R-, B- of A-weg/spoor: 1,50 m onder de bovenkant van de weg.

Mechanisch verdichten is verboden op minder dan 30 cm van de Fluxysleiding. Wanneer de dekking tot de Fluxysleiding tussen 30 en 50 cm bedraagt zijn zware verdichtingsmachines (> 2.5 ton) verboden.

Zonder voorafgaandelijk akkoord is het frezen van asfalt binnen de 5 m aan weerszijden van de Fluxysleiding enkel toegestaan in aanwezigheid van onze regionale medewerker in functie van de freesdiepte. De freesdiepte dient immers afgestemd te worden op de aanwezigheid van de Fluxysleidingen en kabels.

- De bestaande dekking boven de Fluxysleiding mag in geen geval verminderd worden.
- Bij de plaatsing van palen en/of profielen met een maximum diepte van 80 cm (zoals omheiningspalen, verlichtingspalen, vangrails, verkeersborden, ...) mag de afstand tussen het ondergrondse deel van de paal, inclusief fundering en de Fluxysleiding niet kleiner zijn dan de lengte van het ondergrondse deel van de paal, inclusief fundering, met een minimum van 1 meter.

Voor palen en/of profielen die dieper dan 80 cm worden geplaatst, zijn, afhankelijk van de uitvoeringsmethode, specifieke veiligheidsmaatregelen te respecteren.

Alle werken op minder dan 1 m aan weerszijden van de Fluxysleiding dienen manueel uitgevoerd te worden.

De toegang tot de Fluxysleiding dient ten allen tijde gewaarborgd te blijven zodat onze afgevaardigden toezicht kunnen uitoefenen op deze leiding.

- Wij vragen u om voor iedere nieuwe installatie die parallel en/of kruisend met de Fluxysleiding aangelegd wordt, een tussenafstand te respecteren die minstens gelijk is aan de aanbevolen afstand in het document "Algemene voorschriften na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de leidingen van Fluxys Belgium NV, (PIST-EXTR-DO-06.01.00.01)" als bijlage. Iedere afwijking op deze regel dient voor de start van de werken schriftelijk bij onze onderneming aangevraagd te worden.
- Zwaar werfverkeer boven de Fluxysleiding is absoluut verboden.
Voor ander werfverkeer plaatst men, om spoorvorming te vermijden, een bescherming boven de Fluxysleiding bestaande uit stalen of houten rijplaten die dwars op de Fluxysleiding komen te liggen. Ook prefab betonplaten (zoals Stelcondals of Eurodals) kunnen fungeren als bescherming.
- Alle bomen en struiken zijn verboden indien hun centrale as zich op minder dan 3 m, gemeten aan weerskanten van de as van de Fluxysleiding, bevindt, met uitzondering van deze vermeld op de lijst van toegelaten planten.
- Alle constructies/gebouwen (inclusief kelders, ondergrondse funderingen, luifels, overkappingen, (dak)oversteken, balkons, zwembaden, portieken, speelruimtes met kindershutten, chalets, tuinhuisen,...) zijn verboden binnen de zone van 5 m aan weerszijden van de as van de Fluxysleidingen. De minimum tussenafstand van 5 meter dient op het terrein bevestigd te worden door het graven van proefsleuven naar de Fluxys leiding door de aannemer én in aanwezigheid van een Fluxys afgevaardigde, geruime tijd vóór aanvang van de werkzaamheden.
- De heraanleg van een weg is toegelaten
 - indien de afstand tussen de onderkant van de nieuw aan te leggen wegeniskoffer en de bovenkant van de Fluxysleiding minimum 30 cm bedraagt;
 - indien na de werken de diepteligging van de Fluxysleiding ongewijzigd blijft (met andere woorden, dat het maaiveldniveau niet verlaagd wordt).

Mechanisch verdichten is verboden op minder dan 30 cm van de Fluxysleiding. Wanneer de dekking tot de Fluxysleiding tussen 30 en 50 cm bedraagt zijn zware verdichtingsmachines (> 2.5 ton) verboden.

Zonder voorafgaandelijk akkoord is het frezen van asfalt binnen de 5 m aan weerszijden van de Fluxysleiding enkel toegestaan in de aanwezigheid van onze regionale medewerker in functie van de freesdiepte. De freesdiepte dient immers afgestemd te zijn op de aanwezigheid van de Fluxysleidingen en -kabels.

Bij de opbraak van het wegdek is het verboden om beukmachines te gebruiken in de zone van 5 meter rondom de Fluxysleiding.

- Het aanbrengen (heien of intrillen) van damplanken, palen, portieken en profielen is verboden op minder dan 5 m van de Fluxysleiding zonder voorafgaand overleg en schriftelijke goedkeuring door Fluxys.

Het heien of intrillen van damplanken en palen op een afstand kleiner dan 5 m van de Fluxysleiding zal slechts toegelaten worden indien minimaal volgende regels worden gerespecteerd:

- de randvoorwaarden zoals vermeld in DIN 4150-3. Dit wil zeggen dat de trillingen die op de Fluxysleiding worden gegenereerd tijdens de hei -of trilwerken nooit hoger mogen worden dan 50mm/sec;
 - er dienen bij hei- of trilwerken op minder dan 3 m van en op meer dan 1 meter van de Fluxysleiding trillingsmetingen uitgevoerd te worden;
 - heien of intrillen is verboden op minder dan 1 m van de Fluxysleiding;
 - de machine mag niet boven de Fluxysleiding geplaatst worden;
 - het intrillen dient te geschieden door middel van een hoogfrequent trilblok met variabel excentrisch moment.
 - de stabiliteit van de Fluxysleiding dient steeds gegarandeerd te worden, in bijzonder tijdens het verwijderen van de damplanken/palen;
 - de palen mogen geen grondverdringing veroorzaken ter hoogte van de Fluxysleiding.
- Tijdens het onderzoek van voorliggende vergunningsaanvraag hebben wij vastgesteld dat het aangevraagde project zich bevindt in een Overdruk 'leidingstraat', 'leidingstrook' of 'enkelvoudige leiding'.

Deze Overdruk wijzigt de onderliggende bestemming niet, maar bevat bijkomende bepalingen met betrekking tot de aanleg van ondergrondse leidingen en het vrijwaren van deze straat in functie van aan te leggen leidingen. Kortom, blijft van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.

De aanwezige Overdruk vormt een onderdeel van een ruim leidingennetwerk dat instaat voor de energiebevoorradingszekerheid.

Bij de beoordeling van voorliggende vergunningsaanvraag vragen wij rekening te houden met de aanwezige Overdruk, en om de bepalingen ervan maximaal te vrijwaren.

Lijst van de betrokken aardgasvervoerinstallaties

- 3.11200 DILSEN-STOKKEM (LANKLAAR)-LOMMEL ND 600 - 84 bar
- 3.11150 LOMMEL - HOUTHALEN ND 150 - 66,2 bar

- 8.11200 DILSEN-LOMMEL - OV

Lijst van de plannen

- 3.11200.8202(E)
- 3.11200.8201 (E)
- 3.11200.8205(E)
- 3.11200.8204(E)
- 3.11200.8203(E)
- 3.11200.8199(D)
- 3.11200.8198(D)
- 3.11200.8197(D)
- 3.11150.8254(E)
- 3.11150.8244(D)
- 3.11150.8245(C)
- 3.11150.8253(F)

Andere bijlagen

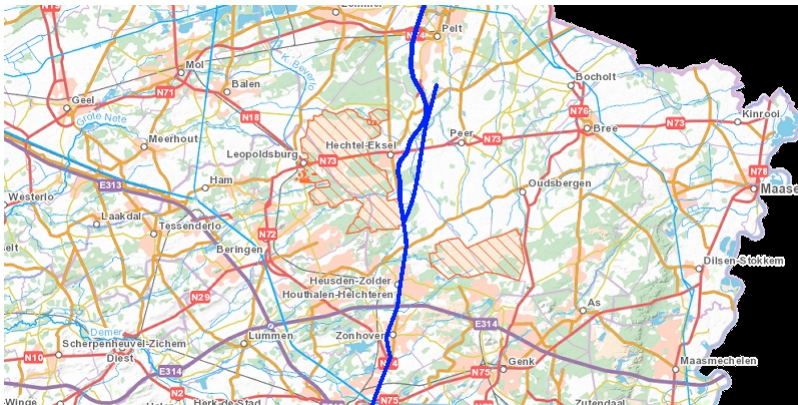
- Wettelijke erfdiensbaarheden

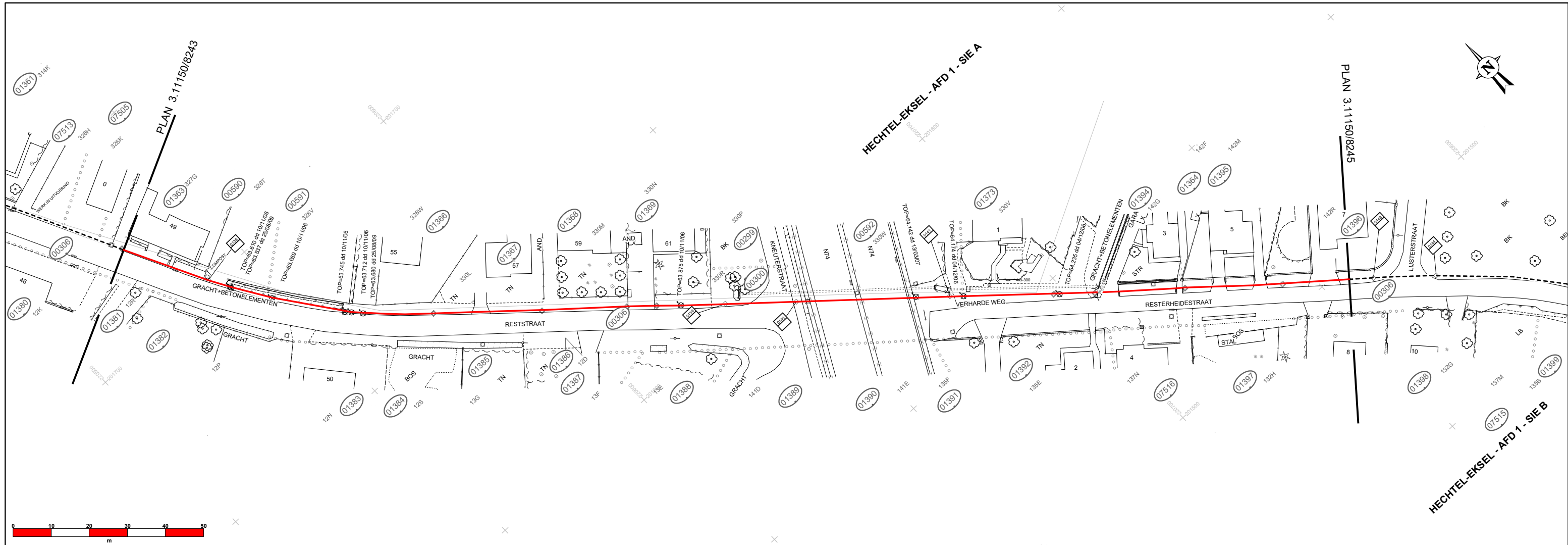
- Algemene voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de leidingen van Fluxys Belgium NV

- Lijst van toegelaten beplantingen in de voorbehouden zone van aardgasleidingen

Referentie van uw aanvraagzone

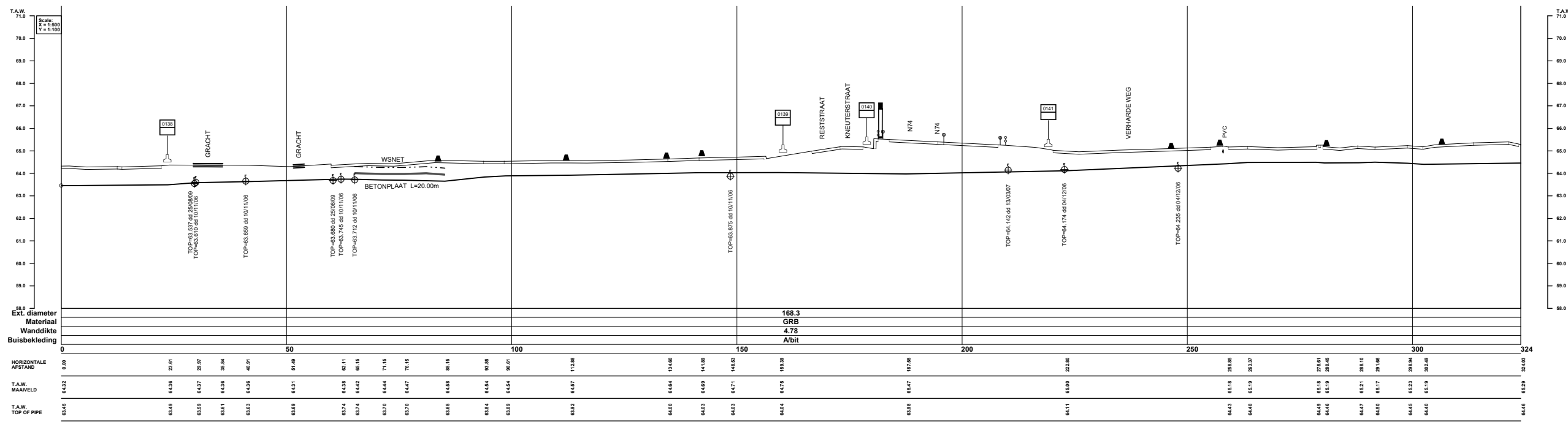
Dit antwoord is gebaseerd op onderstaande intekening en interpretatie van ontvangen gegevens uit uw aanvraag. Indien deze zone niet overeenstemt met uw aanvraagzone, vragen wij u opnieuw een aanvraag in te dienen met de aanduiding van de correcte aanvraagzone:





NUMMER DETAILPLAN

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTELSEL. DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.)

- Betrokken Fluxys-leiding
- - - Betrokken Fluxys-leiding definitief buiten dienst
- Fluxys-leiding niet betrokken bij dit plan
- Las + lasnummer
- |— Verantwoordelijkheidsgrans

VERV. PLAN(S):	3.11150/8115
PROVINCIE:	LIMBURG
GEMEENTE:	HECHTEL-EKSEL
BETROKKEN SEKTOR:	3
BETROKKEN KAART:	17/8S
HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK:	66.2 bar
OPMETING LEIDING DOOR:	Geomet
DATUM:	01/07/1997
KOPERTABEL:	<input checked="" type="checkbox"/>
KOKER 50mm:	<input type="checkbox"/>
OPMETING TOPO DOOR:	Geotop S.A
DATUM:	21/06/2019

D	F	23/09/2019	Update topografie & maaiveld jaar 2019	CVE	PEP	AFB
C	F	08/11/2012	Bijschouwen tot 2012	SDK	PEP	TOT
B	F	31/08/2009	Interventie P 41594: TAAW 090	KBU	PEP	KDC
A	F	04/07/2008	Bijschouwen tot 2008	SDK	PEP	KDC
Tek	Scan	Datum	Evolutie van het plan	Getek.	Verant. T.B	Proj.-leider/Aanvrager

LOMMEL - HOUTHAIEN

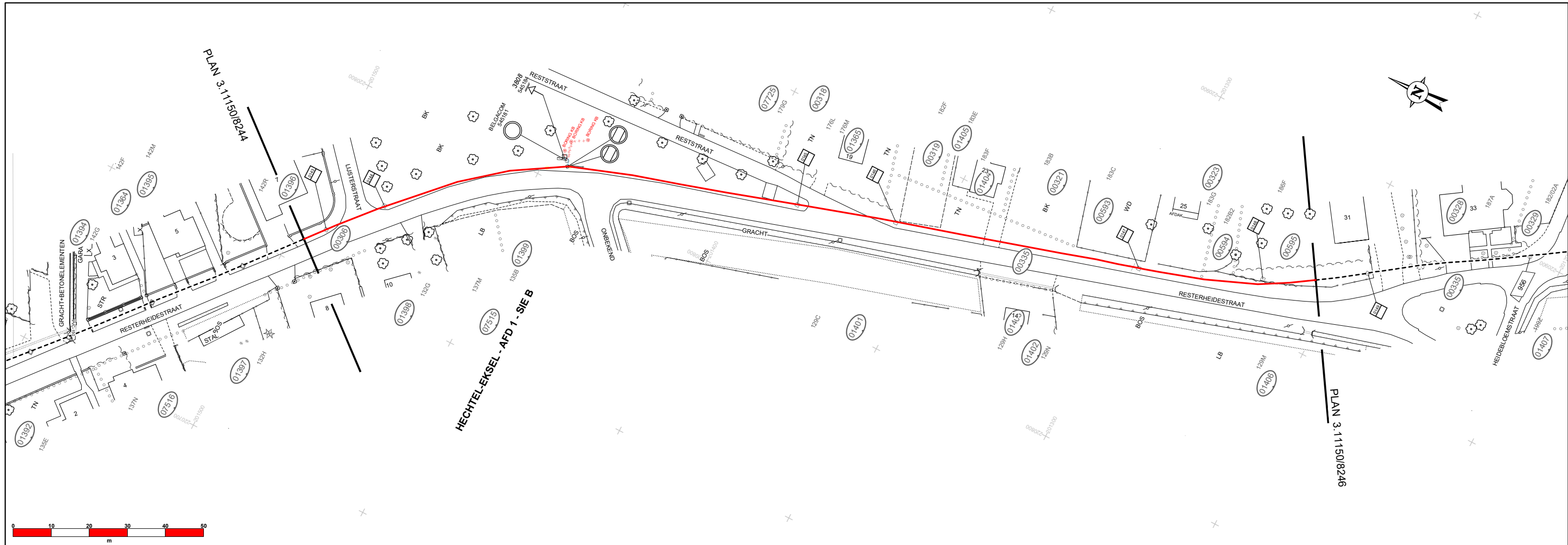
HOOFDDIAMETER DN : 150 mm

INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 150 mm

PLAN Nr
3.11150/8244

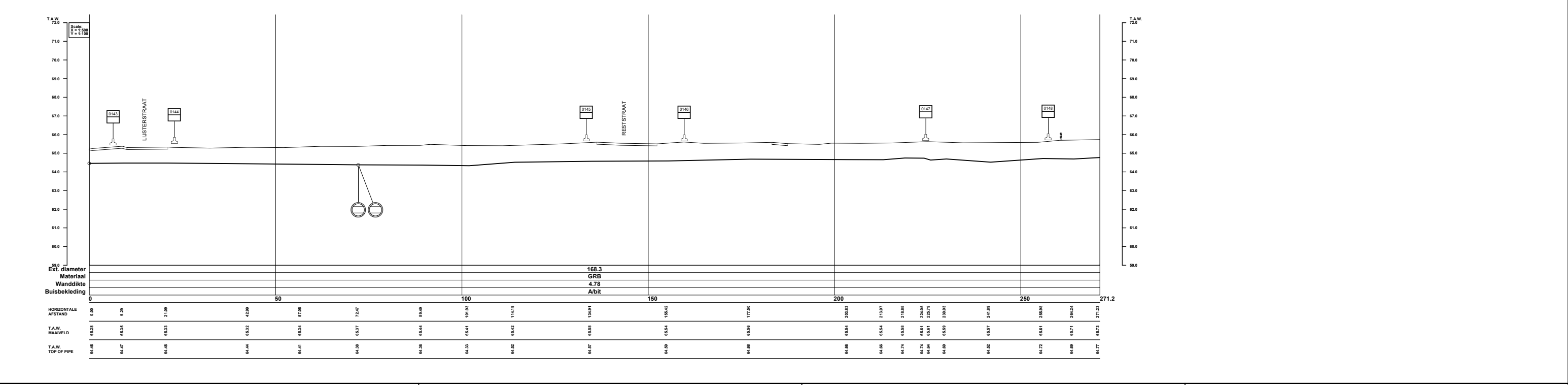
FORMAAT A1
SCHALEN 1:500
1:100

FLUXYS
KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
TEL. 02/282 72 11 FAX. 02/230 02 39



NUMMER DETAILPLAN 3.11150/9501

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTEL. DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.).

- Betrokken Fluxys-leiding
- Betrokken Fluxys-leiding definitief buiten dienst
- Fluxys-leiding niet betrokken bij dit plan
- 12345678 Las + lasnummer
- Verantwoordelijkheidsgrens

LOMMEL - HOUTHAIEN

HOOFDDIAMETER DN : 150 mm

INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 150 mm

PLAN Nr
3.11150/8245

FORMAAT A1
SCHALEN 1:500 / 1:100

VERV. PLAN(S): 3.11150/8116

PROVINCIE: LIMBURG

GEMEENTE: HECHTEL-EKSEL

BETROKKEN SEKTOR: 3

HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK: 66.2 bar

KOPKABEL: KOKER 50mm:

BETROKKEN KAART: 17/8S

OPMETING LEIDING DOOR: Geomet

OPMETING TOPO DOOR: Geotop S.A

DATUM: 01/07/1997

DATUM: 21/06/2019

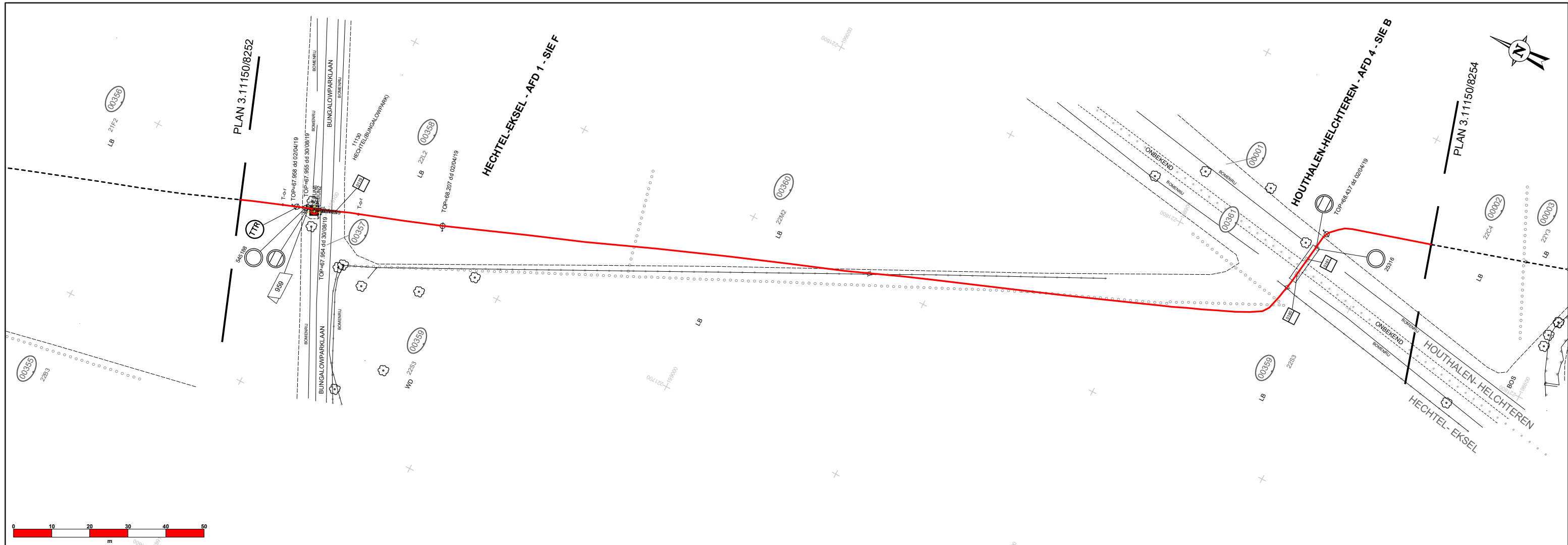
DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE LIGGINGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANWEZIGHEID VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.

HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1988 (B.S. 07/08) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LEVEN BIJ WERKEN IN EEN BESCHERMDE ZONE DIE DE GASVERVOERINFRASTRUCTUUR INKASSET OF 15 m AAN WEERSZIJEN VAN HAAR INPLANTING, IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.

C	F	23/09/2019	Update topografie & maaiveld jaar 2019	CVE	PEP	AFB		
B	F	08/11/2012	Bijschouwen tot 2012	SDK	PEP	TOT		
A	F	04/07/2008	Bijschouwen tot 2008	SDK	PEP	KDC		
O	F	25/04/2003	initiele versie	DKT	PVKE	KDC		

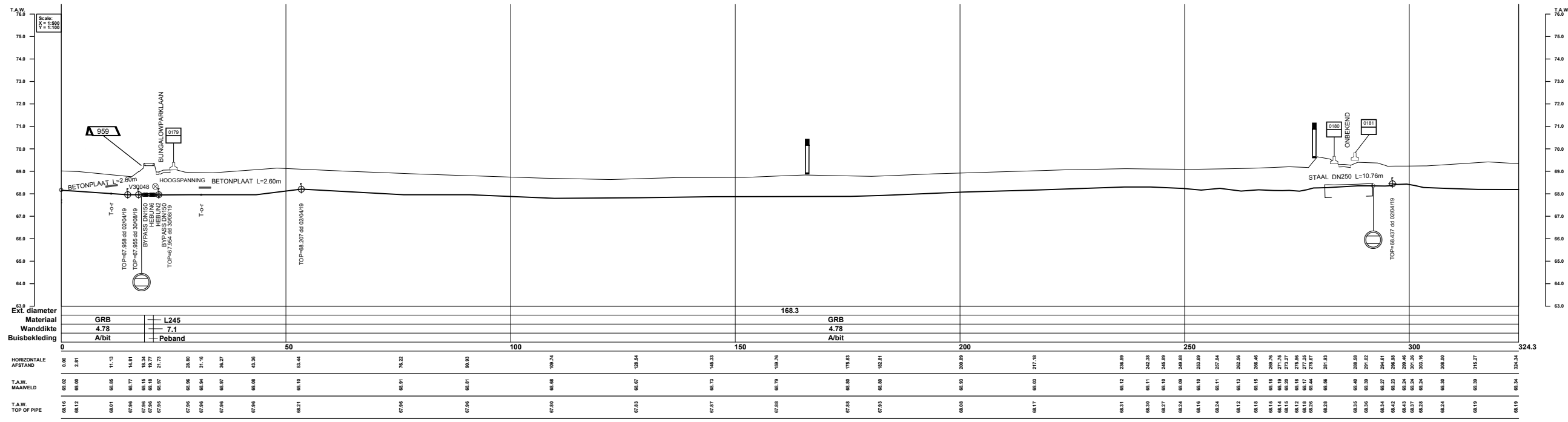
Tek. Scan Datum Evolutie van het plan Getek. Verant. T.B. Proj.-leider Aanvrager

REPRODUCTIE VOORBEHOUDEN. DEZE TEKENING MAG NIET GECOPIEERD, GEREPRODUCEERD, OF TER REPRODUCTIE GEGEVEN OF AAN DERDEN AFGESTAAN WORDEN ZONDER ONZE MACTHTIGING.



NUMMER DETAILPLAN 4.11130/3600

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTELSEL. DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.).

- Betrokken Fluxys-leiding
- - - Betrokken Fluxys-leiding definitief buiten dienst
- Fluxys-leiding niet betrokken door dit plan
- Las + lasnummer
- Verantwoordelijkheidsgrans

VERV. PLAN(S):	3.11150/8118
PROVINCIE:	LIMBURG
GEMEENTE:	HOUTHAIEN-HELCHTEREN - HECHTEL-EKSEL
BETROKKEN SEKTOR:	3
HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK:	66.2 bar
KOPERKABEL:	<input checked="" type="checkbox"/> KOKER 50mm: <input type="checkbox"/>
BETROKKEN KAART:	17/8S
OPMETING LEIDING DOOR:	GlobeZent
OPMETING TOPO DOOR:	Geotop S.A
DATUM:	30/11/2016
DATUM:	21/06/2019

DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE LIGGINGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANZICHT VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.

HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1988 (B.S. 8/10/88) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LEVEN BIJ WERKEN IN EEN BESCHERMDE ZONE DIE DE GASVERVOERINSTALLATIE INKADERT OP 15 m AAN WEERSZIJDEN VAN HAAR INPLANTING. IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.

F	F	27/02/2020	Proefsleuven ivv ondiepe ligging + positionele nauwkeurigheid 26/02/20	CDW	PEP	AFB
E	F	23/09/2019	Update topografie & maaienveld jaar 2019 + Proefsleuven ivv ondiepe liggingen	CDW	PVD	AFB
D	F	15/06/2018	Herdetectie ivv ondiepe liggingen	CDW	PEP	AFB
C	F	08/11/2012	Blijghouden tot 2012	SDK	PEP	TOT
Tek	Scan	Datum	Evolutie van het plan	Getek.	Verant. T.B	Proj.-leider/Aanvrager

REPRODUCTIE VOORBEHOUDEN. DEZE TEKENING MAG NIET GECOPIERD, GEREPRODUCEERD, OF TER REPRODUCTIE GEGEVEN OF AAN DERDEN AFGESTAAN WORDEN ZONDER ONZE MACTHAGING.

LOMMEL - HOUTHAIEN

HOOFDDIAMETER DN : 150 mm

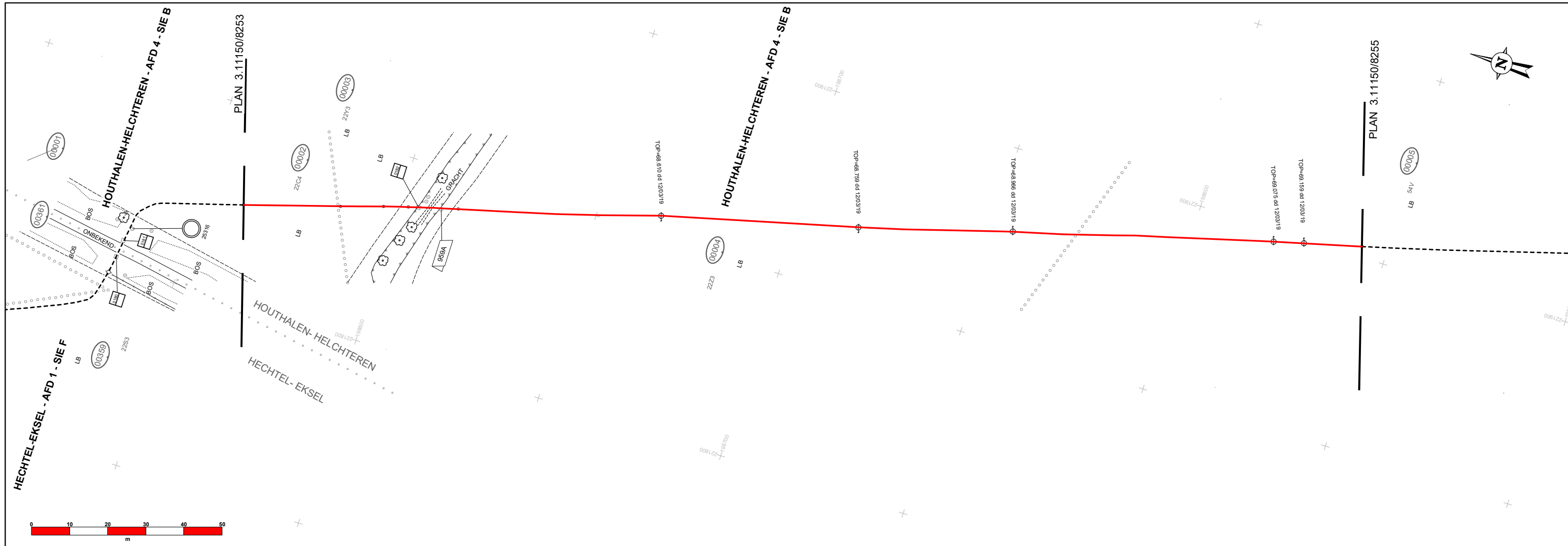
INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 150 mm

PLAN Nr
3.11150/8253

FORMAAT
A1

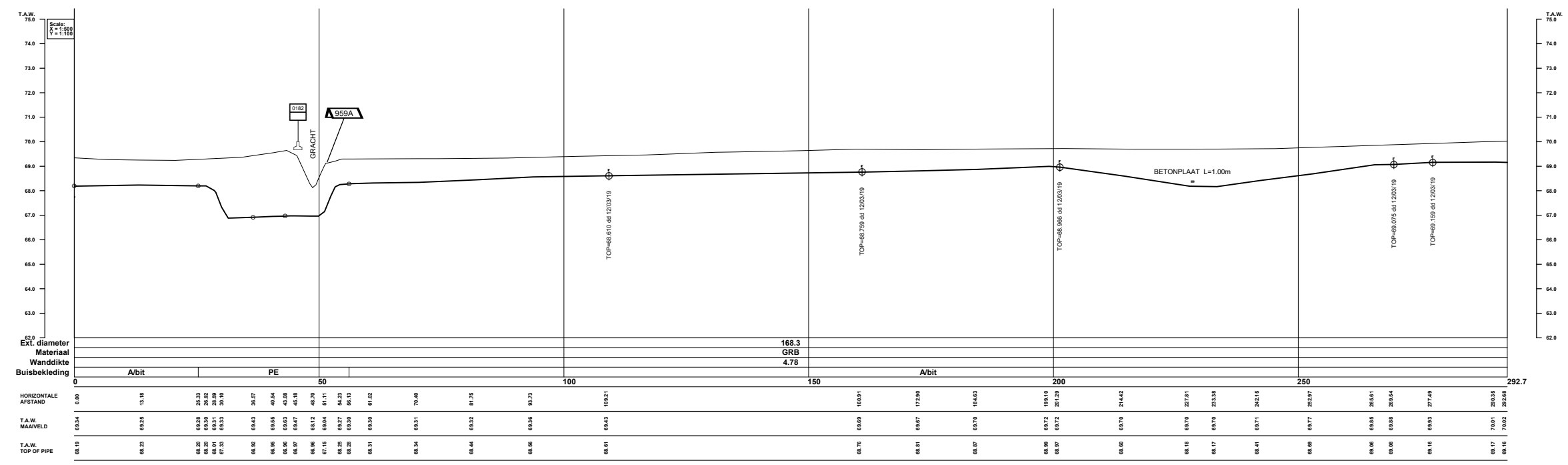
SCHALEN
1:500
1:100

FLUXYS
KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
TEL: 02/282 72 11 FAX: 02/230 02 39



NUMMER DETAILPLAN 3.11150/6003

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTELSEL DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.)

— Betrokken Fluxys-leiding
 - - - - - Betrokken Fluxys-leiding definitief buiten dienst
 - - - - - Fluxys-leiding niet betrokken bij dit plan
 o 12345678 Las + lasnummer
 — Verantwoordelijkheidsgrens

VERV. PLAN(S): 3.11150/8119
 PROVINCIE: LIMBURG
 GEMEENTE: HOUTHALEN-HELCHTEREN
 BETROKKEN SEKTOR: 3
 HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK: 66.2 bar
 KOPERKABEL: KOKER 50mm:

BETROKKEN KAART: 17/8S
 OPMETING LEIDING DOOR: GlobeZenit
 OPMETING TOPO DOOR: Geotop S.A.
 DATUM: 30/11/2016
 DATUM: 21/06/2019

DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE LIGGINGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANWEZIGHEID VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.

HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1988 (B.S. 8/10/88) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LEVEN BIJ WERKEN IN EEN BESCHERMDE ZONE DIE DE GASVERVOERINSTALLATIE INKASSET OP 15 m AAN WEERSZIJDEN VAN HAAR INPLANTING, IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.

Tek	Scan	Datum	Evolutie van het plan	Getek.	Verant. T.B.	Proj.-leider	Aanvrager
E	F	23/09/2019	Update topografie & maaiveld jaar 2019 + Proefsluven ivk ondiepe liggingen	CVE	PVD	AFB	
D	F	15/06/2018	Herdetectie ivk ondiepe liggingen	CDW	PEP	AFB	
C	F	08/11/2012	Bijgehouden tot 2012	SDK	PEP	TOT	
B	F	04/07/2008	Bijgehouden tot 2008	SDK	PEP	KDC	

REPRODUCTIE VOORBEHOUDEN. DEZE TEKENING MAG NIET GECOPIEERD, GEREPRODUCEERD, OF TER REPRODUCTIE GEGEVEN OF AAN DERDEN AFGESTAAN WORDEN ZONDER ONZE MACTHTOING.

LOMMEL - HOUTHALEN

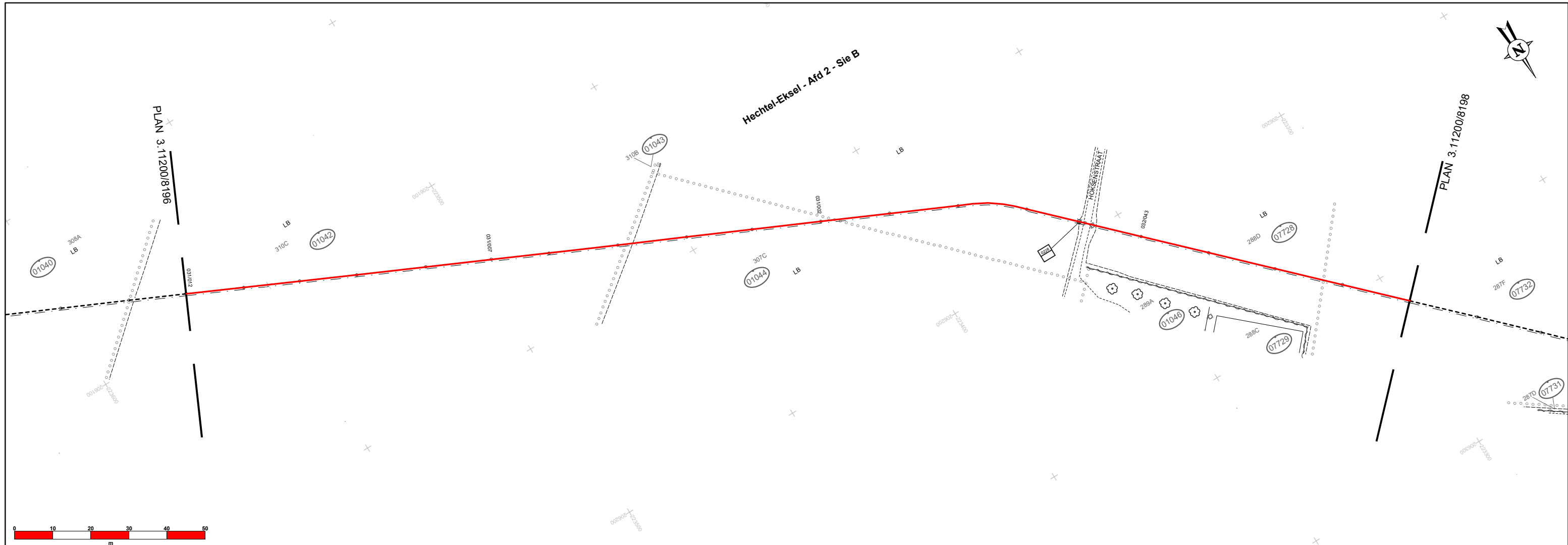
HOOFDDIAMETER DN : 150 mm

INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 150 mm

PLAN Nr
3.11150/8254

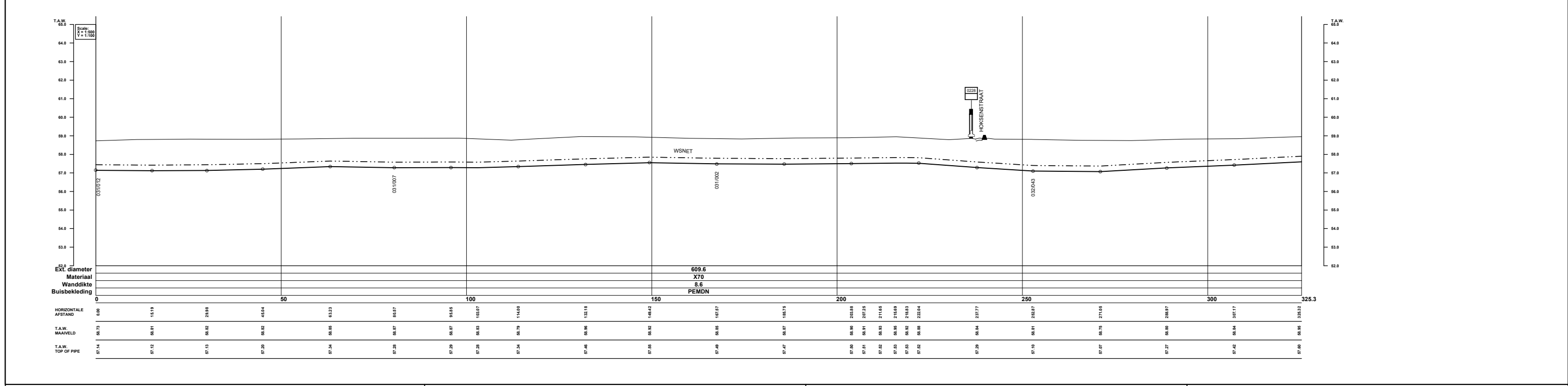
FORMAAT A1
SCHALEN 1:500
1:100

KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
 TEL.: 02/282 72 11 FAX: 02/230 02 39



NUMMER DETAILPLAN

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTELSEL. DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.).

DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE LIGGINGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANWEZIGHEID VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.

HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1988 (B.S. 8/10/88) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LEVEN BIJ WERKEN IN EEN "BESCHERMDE ZONE" DIE DE GASVERVOERINSTALLATIE INKASDET OP 15 m AAN WEERSZIJDEN VAN HAAR INPLANTING. IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.

DILSEN-STOKKEM (LANKLAAR)-LOMMEL

HOOFDDIAMETER DN : 600 mm

INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 600 mm

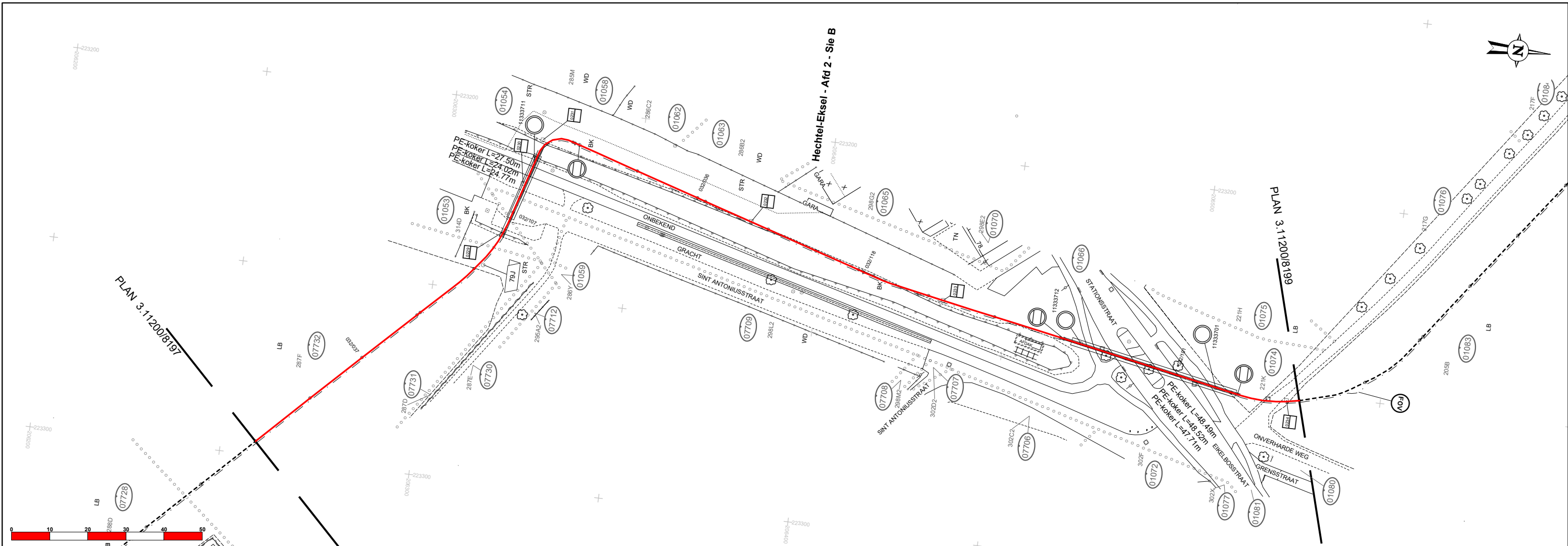
PLAN Nr 3.11200/8197

FORMAAT A1 SCHALEN 1:500 1:100

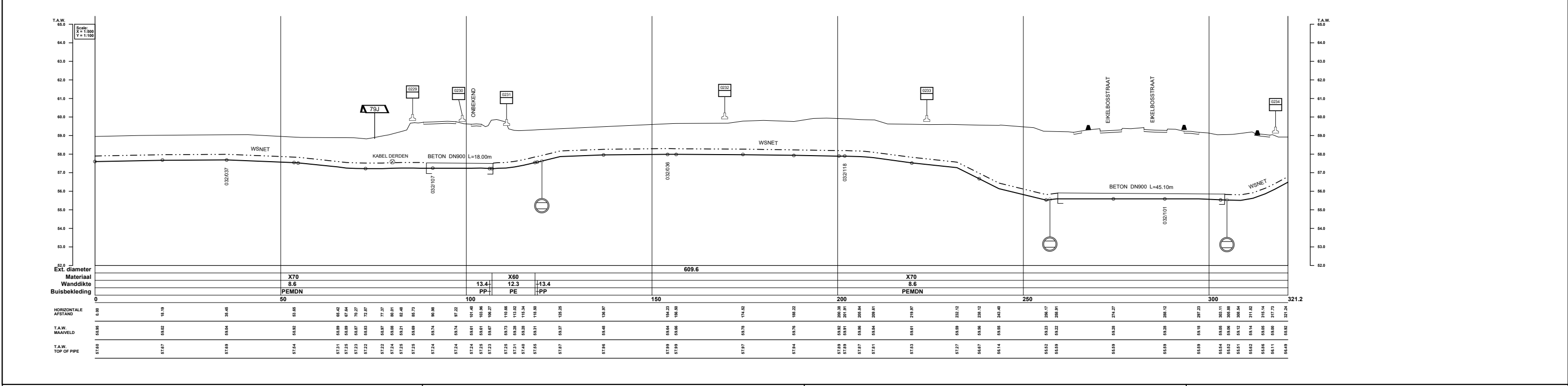
KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
TEL: 02/282 72 11 FAX: 02/230 02 39

Tek	Scan	Datum	Evolutie van het plan	Getek.	Verant. T.B.	Proj.-leider	Aanvrager
D	F	18/10/2019	Update topografie en maaiveld jaar 2019	ADB	PEP	AFB	
C	F	08/02/2012	Bijschouwen tot 2011	FMR	PEP	JRV	
B	F	02/09/2008	Rev. Betekening anno 2008 door Geomet	KBU	PEP	KDC	
A	F	14/02/2005	Op punt stellen topo	JVE	PEP	KDC	

VERV. PLAN(S)	PROVINCIE	GEMEENTE	BETROKKEN SEKTOR	BETROKKEN KAART	HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK	OPMETING LEIDING DOOR	DATUM	KOPERKABEL	KOKER 50mm	OPMETING TOPO DOOR	DATUM
3.11200/1752	LIMBURG	HECHTEL-EKSEL	3	17/8N	66.2 bar	GLOBE	01/03/2004	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Geotop S.A	18/04/2019



NUMMER DETAILPLAN
K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTELSEL. DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.).

DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE LIGGINGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANWEZIGHEID VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.

HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1988 (B.S. 01/08) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LEVEN BIJ WERKEN IN EEN BESCHERMDE ZONE DIE DE GASVERVOERINSTALLATIE INKADERT OP 15 m AAN WEERSZIJDEN VAN HAAR INPLANTING. IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.

REPRODUCTIE VOORBEHOUDEN. DEZE TEKENING MAG NIET GECOPIERD, GEREPRODUCEERD, OF TER REPRODUCTIE GEGEVEN OF AAN DERDEN AFGESTAAN WORDEN ZONDER ONZE MACTHTOING.

DILSEN-STOKKEM (LANKLAAR)-LOMMEL
HOOFDDIAMETER DN : 600 mm
INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 600 mm

PLAN Nr. 3.11200/8198
FORMAAT A1
SCHALEN 1:500 / 1:100

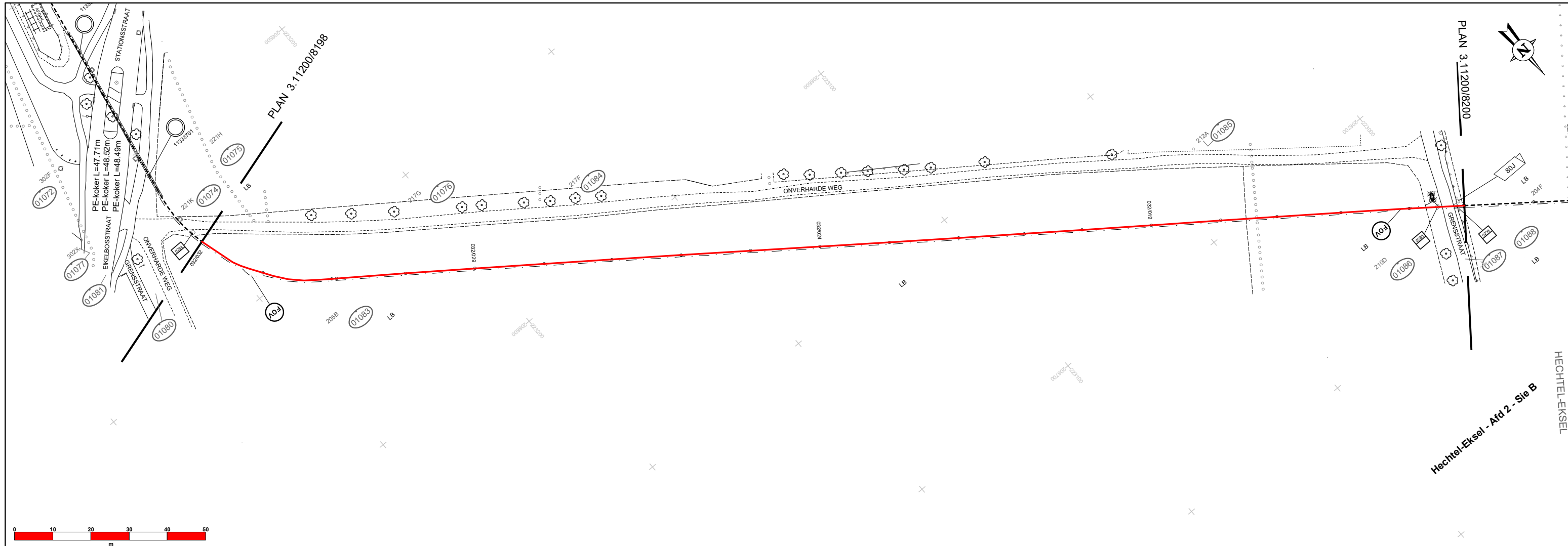
VERV. PLAN(S): 3.11200/1752, 3.11200/1753
PROVINCIE: LIMBURG
GEMEENTE: HECHTEL-EKSEL
BETROKKEN SEKTOR: 3
HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK: 66.2 bar
KOPKABEL: KOKER 50mm:

BETROKKEN KAART: 17/8N
OPMETING LEIDING DOOR: GLOBE
OPMETING TOPO DOOR: Geotop S.A.
DATUM: 01/03/2004
DATUM: 18/04/2019

DIT PLAN IS VAN TOEGANG VOOR DE AANVAARDING VAN DE WERKEN IN 2019.
Update topografie en maaiveld jaar 2019 + weginfrastructuur
Bijgehouden tot 2011
Rev. Bekakening anno 2008 door Geomet
Op punt stellen topo
Evolutie van het plan

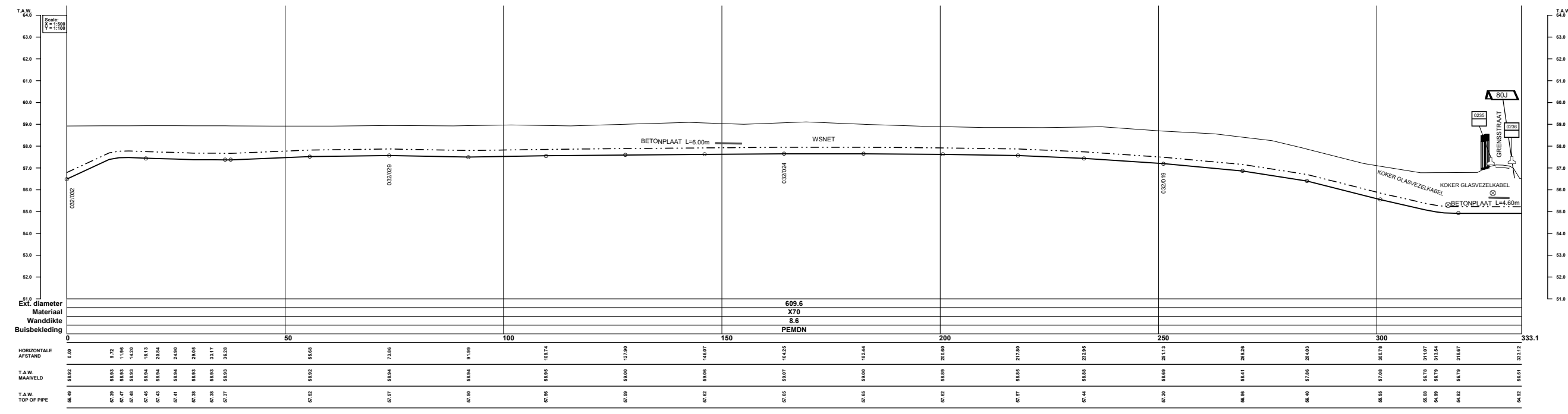
ADB PEP AFB
FMR PEP JRV
KBU PEP KDC
JVE PEP KDC
Getek. Verant. T.B. Proj.-leider Aanvrager

FLUXYS
KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
TEL.: 02/282.72.11 FAX: 02/230.02.39



NUMMER DETAILPLAN

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTELSEL DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.)

- Betrokken Fluxys-leiding
- - - Betrokken Fluxys-leiding definitief buiten dienst
- - - - - Fluxys-leiding niet betrokken bij dit plan
- 12345678 Las + lasnummer
- Verantwoordelijkheidsgrens

VERV. PLAN(S): 3.11200/1753	
PROVINCIE: LIMBURG	
GEMEENTE: HECHTEL-EKSEL	
BETROKKEN SEKTOR: 3	
HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK: 66.2 bar	
KOPERKABEL: <input type="checkbox"/>	
KOKER 50mm: <input checked="" type="checkbox"/>	
BETROKKEN KAART: 17/8N	
OPMETING LEIDING DOOR: GLOBE	
OPMETING TOPO DOOR: Geotop S.A	
DATUM: 01/03/2004	
DATUM: 18/04/2019	

D	F	18/10/2019	Update topografie en maaiveld jaar 2019	ADB	PEP	AFB	
C	F	08/02/2012	Bijschouwen tot 2011	FMR	PEP	JRV	
B	F	02/09/2008	Rev. Betekening anno 2008 door Geomet	KBU	PEP	KDC	
A	F	14/02/2005	Op punt stellen topo	JVE	PEP	KDC	
Tek	Scan	Datum	Evolutie van het plan	Getek.	Verant. T.B	Proj.-leider	Aanvrager

DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE LIGGINGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANWEZIGHEID VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.

HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1988 (B.S. 01/08/88) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LEVEN BIJ WERKEN IN EEN 'BESCHERMDE ZONE' DIE DE GASVERVOERINSTALLATIE INKADERT OP 15 m AAN WEERSZIJDEN VAN HAAR INPLANTING. IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.

REPRODUCTIE VOORBEHOUDEN. DEZE TEKENING MAG NIET GECOPIEERD, GEREPRODUCEERD, OF TER REPRODUCTIE GEGEVEN OF AAN DERDEN AFGEHAAN WORDEN ZONDER ONZE MACTHAGING.

DILSEN-STOKKEM (LANKLAAR)-LOMMEL

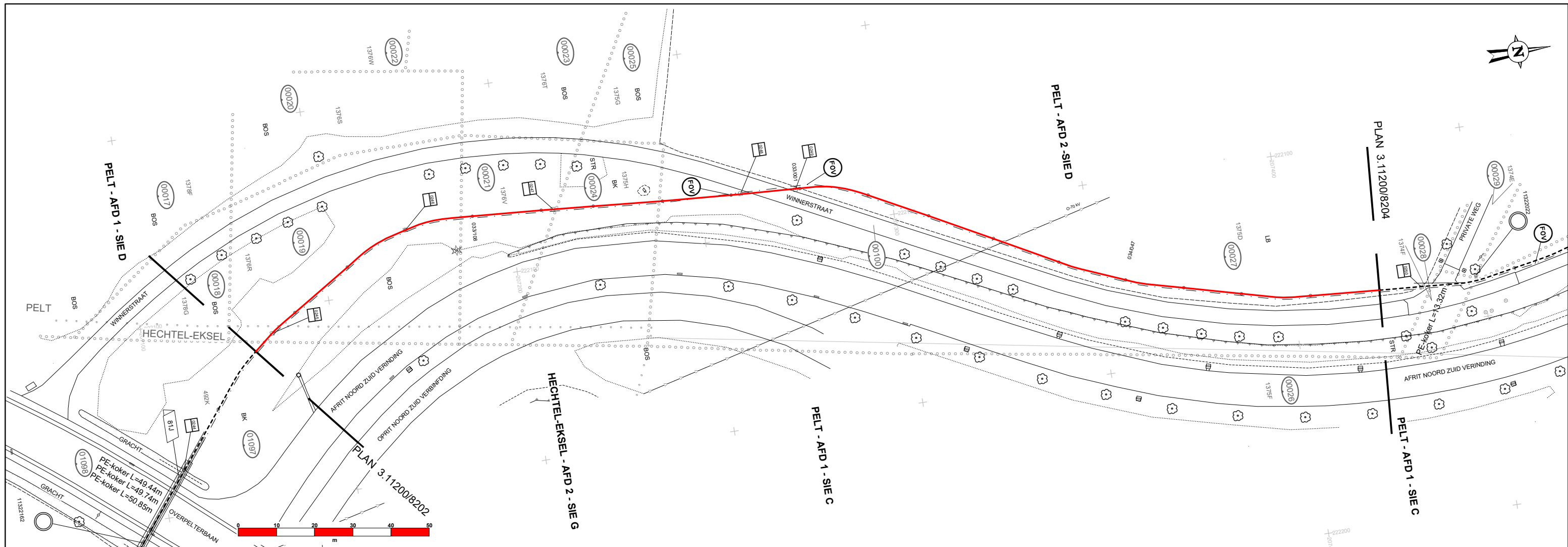
HOOFDDIAMETER DN : 600 mm

INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 600 mm

PLAN Nr
3.11200/8199

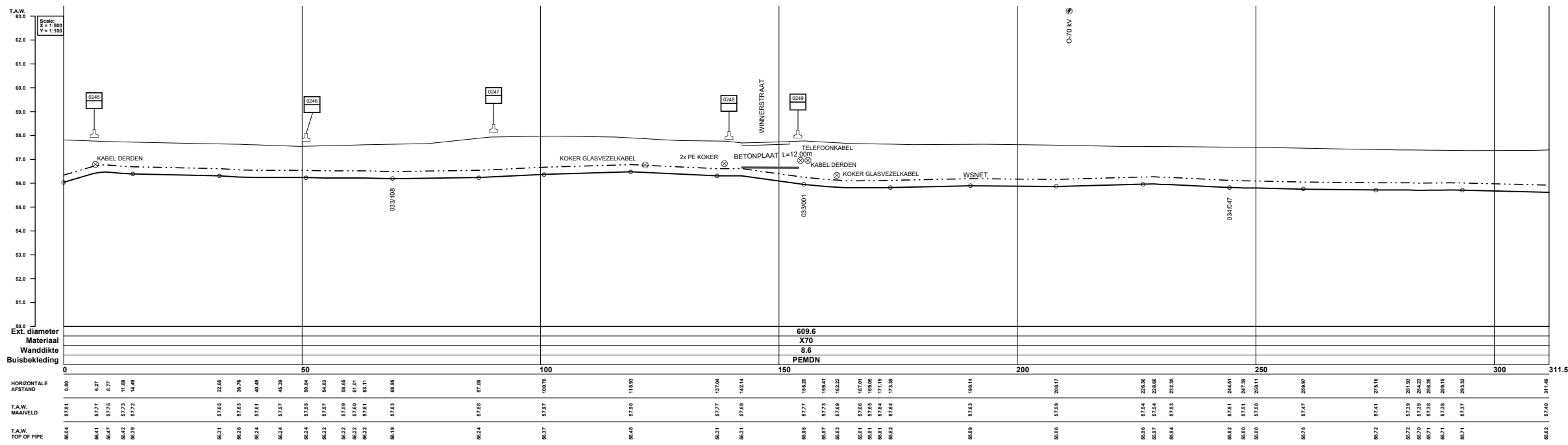
FORMAAT A1
SCHALEN 1:500
1:100

FLUXYS
KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
TEL.: 02/282 72 11 FAX: 02/230 02 39



NUMMER DETAILPLAN

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTELSEL DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.)

- Betrokken Fluxys-leiding
- - - - Betrokken Fluxys-leiding definitief buiten dienst
- - - - Fluxys-leiding niet betrokken bij dit plan
- Las + lasnummer
- | Verantwoordelijkheidsgrns

VERV. PLAN(S):	3.11200/1756
PROVINCIE:	LIMBURG
GEMEENTE:	HECHTEL-EKSEL - PELT
BETROKKEN SEKTOR:	3
BETROKKEN KAART:	17/8N
HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK:	66.2 bar
OPMETING LEIDING DOOR:	GLOBE
DATUM:	01/03/2004
KOPKABEL:	<input type="checkbox"/>
KOKER 50mm:	<input checked="" type="checkbox"/>
OPMETING TOPO DOOR:	Geotop S.A
DATUM:	18/04/2019

DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE LIGGINGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANWEZIGHEID VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.						
HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1988 (B.S. 8/10/88) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LEVEN BIJ WERKEN IN EEN BESCHERMDE ZONE DIE DE GASVERVOERINSTALLATIE INKADERT OP 15 m AAN WEERSZIJDEN VAN HAAR INPLANTING. IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.						
E	F	22/10/2019	Update topografie en maaijeld jaar 2019 + 2x50m	ADB	PEP	AFB
D	F	25/03/2019	Aanpassing gemeentegrenzen 2019	CVE	PEP	AFB
C	F	09/03/2012	Bijschouwen tot 2011	SST	PEP	JRV
B	F	02/09/2008	Rev. Betekening anno 2008 door Geomet	KBU	PEP	KDC
Tek	Scan	Datum	Evolutie van het plan	Getek.	Verant. T.B	Proj.-leider/Aanvrager
REPRODUCTIE VOORBEHOUDEN. DEZE TEKENING MAG NIET GECOPIEERD, GEREPRODUCEERD, OF TER REPRODUCTIE GEGEVEN OF AAN DERDEN AFGESTAAN WORDEN ZONDER ONZE MACTHOING.						

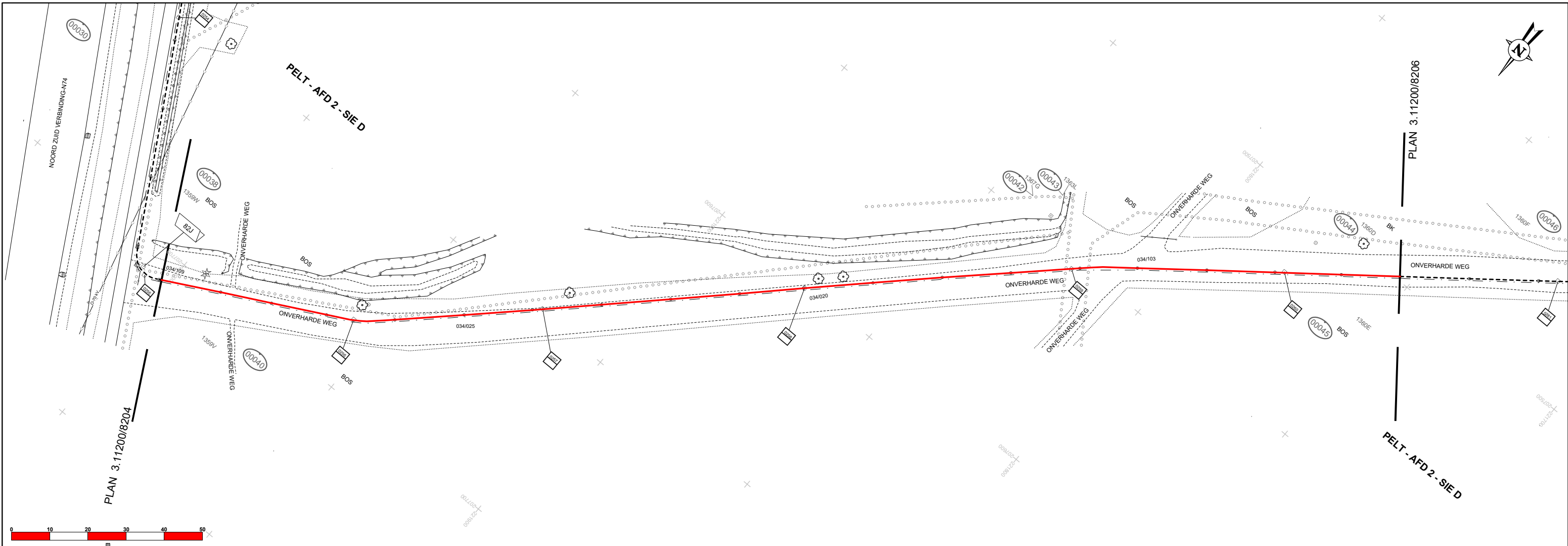
DILSEN-STOKKEM (LANKLAAR)-LOMMEL

HOOFDDIAMETER DN : 600 mm

INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 600 mm

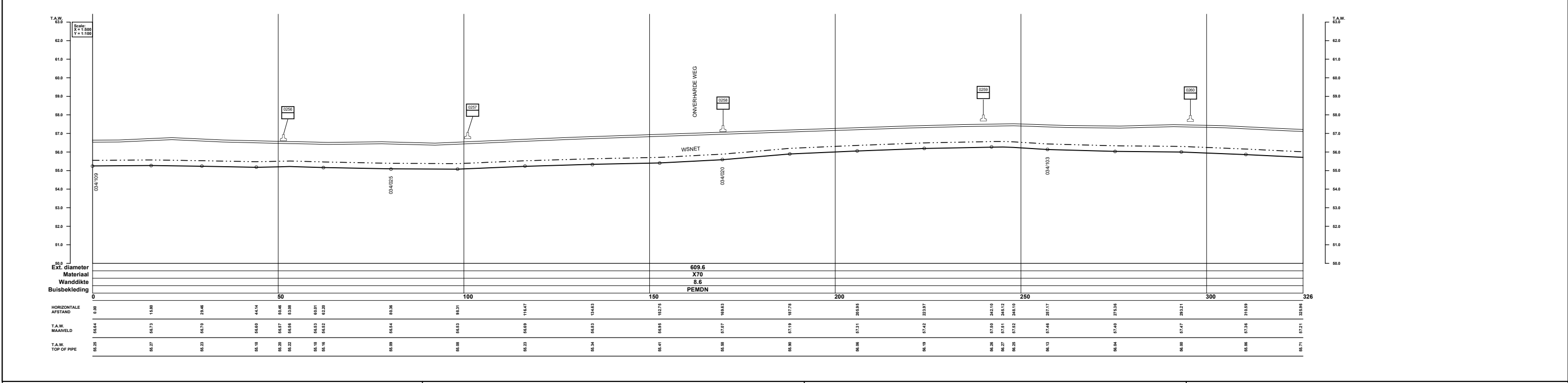
FLUXYS
KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
TEL.: 02/282 72 11 FAX: 02/230 02 39

PLAN Nr	
3.11200/8203	
FORMAAT	SCHALEN
A1	1:500 1:100



NUMMER DETAILPLAN

K.B.



DE COORDINATEN ZIJN BEPAALD VOLGENS HET LAMBERT 72 PROJECTIESTEL. DE HOOGTEMETINGEN HEBBEN ALS REFERENTIE DE TWEEDE ALGEMENE WATERPASSING (T.A.W.).

—— Betrokken Fluxys-leiding
- - - - Betrokken Fluxys-leiding definitief buiten dienst
- - - - Fluxys-leiding niet betrokken bij dit plan
 Las + lasnummer
□ Verantwoordelijkheidsgrs

VERV. PLAN(S):	3.11200/1757
PROVINCIE:	LIMBURG
GEMEENTE:	PELT
BETROKKEN SEKTOR:	3
BETROKKEN KAART:	17/8N
HOOGST TOELAATBARE BEDRIJFSDRUK:	66.2 bar
OPMETING LEIDING DOOR:	GLOBE
DATUM:	01/03/2004
KOPKABEL:	<input type="checkbox"/>
KOKER 50mm:	<input checked="" type="checkbox"/>
OPMETING TOPO DOOR:	Geotop S.A
DATUM:	18/04/2019

DIT PLAN MAG SLECHTS BESCHOUWD WORDEN ALS EEN MIDDEL DAT DE UTOEGANGSBEPALING VAN DE GASVERVOERLEIDINGEN EN TOEGEHOREN IN AANWEZIGHEID VAN EEN AFGEVAARDIGDE VAN DE N.V. FLUXYS BELGIUM ZAL VERGEMAKKELIJKEN. BIJKOMENDE INLICHTINGEN MOETEN VOOR DE STUDIE VAN PROJECTEN OF DE UITVOERING VAN WERKEN INGEWONNEN WORDEN BIJ DE N.V. FLUXYS BELGIUM, KUNSTLAAN 31, 1040 BRUSSEL.

HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 SEPTEMBER 1989 (B.S. 07/09) BEPAALT DE VERPLICHTINGEN EN VOORSCHRIFTEN VAN RAADPLEGING EN INFORMATIE NA TE LIEVEN BIJ WERKEN IN EEN BESCHERMDE ZONE DIE DE GASVERVOERINSTALLATIE INKADERT OP 15 m AAN WEERSZIJDEN VAN HAAR INPLANTING. IN VOORKOMEND GEVAL, UITGEBREID TOT DE ZONE WAAR DE WERKEN DE STABILITEIT VAN DE VOORMELDE ZONE KAN SCHADEN.

Tek	Scan	Datum	Evolutie van het plan	Getek.	Verant. T.B.	Proj.-leider	Aanvrager
E	F	22/10/2019	Update topografie en maaiveld jaar 2019	ADB	PEP	AFB	
D	F	25/03/2019	Aanpassing gemeentegrenzen 2019	CVE	PEP	AFB	
C	F	09/03/2012	Bijschrijven tot 2011	SST	PEP	JRV	
B	F	02/09/2008	Rev. Betekening anno 2008 door Geomet	KBU	PEP	KDC	

REPRODUCTIE VOORBEHOUDEN. DEZE TEKENING MAG NIET GECOPIERD, GEREPRODUCEERD, OF TER REPRODUCTIE GEGEVEN OF AAN DERDEN AFGESTAAN WORDEN ZONDER ONZE MACTHIGING.

DILSEN-STOKKEM (LANKLAAR)-LOMMEL

HOOFDDIAMETER DN : 600 mm

INPLANTINGSPLAN PLAN DN : 600 mm

PLAN Nr
3.11200/8205

FORMAAT A1
SCHALEN 1:500
1:100

FLUXYS
KUNSTLAAN - AV. DES ARTS 31, 1040 BRUSSEL - BRUXELLES
TEL.: 02/282 72 11 FAX: 02/230 02 39



Algemene voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de infrastructuur van Fluxys Belgium NV



1. De infrastructuur van Fluxys Belgium NV is bestemd voor het vervoer van aardgas onder hoge druk. Uiterste voorzichtigheid is geboden bij de uitvoering van werken in de omgeving om de veiligheid van zowel personen als goederen te waarborgen.
2. Artikel 11 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen verbiedt elke daad die de vervoerinstallaties of de exploitatie ervan zou kunnen schaden.
3. Onderstaande voorschriften doen geen afbreuk aan de wettelijke voorschriften die de bouwheer, de ontwerper en de aannemer moeten naleven, zoals bepaald in:
 - het K.B. van 19 maart 2017 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, met o.a. de invoering van het begrip “**voorbehouden zone**”,
 - het K.B. van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties bij het vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen, waarin onder meer het begrip “**beschermde zone**” wordt bepaald.

Algemene bepalingen

4. **Vanaf de ontwerpfase** is de bouwheer, of in zijn naam de ontwerper, die werken plant binnen de 15 m aan weerszijden van de leidingen (= de “beschermde zone”) wettelijk verplicht onmiddellijk en **ten minste 15 werkdagen vóór de aanvang van de werken** Fluxys Belgium NV schriftelijk te informeren over de plaats en de aard van de geplande werken.

Daarenboven deelt ook de (onder)aannemer **ten minste 15 werkdagen vóór de aanvang van de werken** aan Fluxys Belgium NV de aard en de plaats van de geplande werken mee.



Via internet:

Voor werken op het Vlaamse grondgebied:

<https://klip.vlaanderen.be>

Voor werken op het Waalse of Brusselse grondgebied:

<https://klim-cicc.be>



Schriftelijk:

Fluxys Belgium NV - Kunstlaan 31 - 1040 Brussel

infoworks@fluxys.com

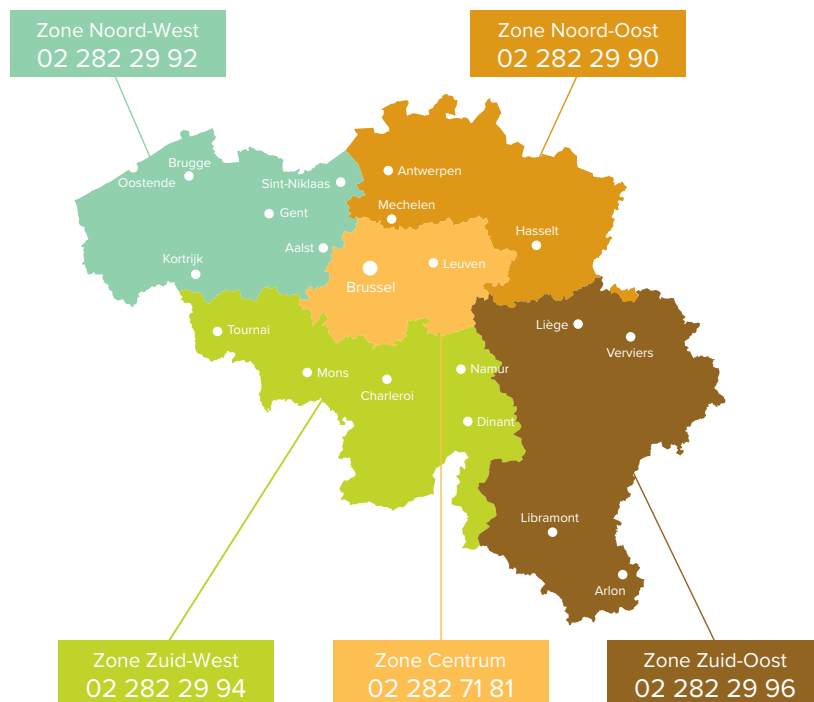
In deze melding dient het eventueel uitvoeren van volgende werkzaamheden te worden opgenomen (niet limitatieve lijst):

- oprichten van gebouwen en/of andere bouwwerken (inclusief gesloten lokalen, tuinhuisjes, carports, tenten, loodsen, zwembaden, zonnepanelen, kelders, ondergrondse funderingen, luifels, overkappingen, (dak)oversteken, balkons, ...),
- afbreken van gebouwen,
- boringen, persingen, gestuurde boringen,
- trillen, heien, boren of trekken van palen en damplanken,
- draineringswerken,
- wijzigingen van het maaiveldpeil (ophogingen, afgravingen, graven of ruimen van grachten, ...),
- uitvoeren van grondbewerkingen voor land- en tuinbouw dieper dan 50 centimeter onder het maaiveld,
- plaatsen van omheiningen, (weide)palen, masten, hagelnetten, ...,
- stapelen van materiaal of oogst,
- planten en rooien van bomen,
- verkeer van zwaar rollend materieel boven de leiding,
- enzovoort ...

De aanvrager zal eveneens de referenties van de contactpersonen en van de veiligheidscoördinator doorgeven.

De ontwerper houdt in zijn ontwerp rekening met alle veiligheidsmaatregelen om de impact op de leidingen van Fluxys Belgium NV minimaal te houden.

5. De (onder)aannemer is verplicht vóór de aanvang van de werken de grenzen van de werkzone te bepalen, en daarbinnen de ligging van de leidingen te laten aanduiden door een afgevaardigde van het regionale exploitatiecentrum van Fluxys Belgium NV. Hij maakt daartoe **minstens drie (3) werkdagen vóór aanvang van de werken telefonisch een afspraak met ons regionaal exploitatiecentrum:**



6. De plannen of liggingsgegevens van de leidingen worden steeds ter informatie overgemaakt en zijn slechts een middel om de situering ervan te vergemakkelijken.

De werken mogen slechts starten nadat door de aannemer de ligging van de leidingen en hun toebehoren in het bijzijn van voormelde afgevaardigde bepaald werd, **door middel van een voldoende aantal proefsleuven**. Hierbij wordt erop gewezen dat een telemetingskabel principieel het tracé van de leiding volgt maar niet noodzakelijk strikt parallel met de leiding ligt. Deze kabel ligt meestal minder diep dan de leiding.

Het uitvoeren van proefsleuven gebeurt conform §10.

Bijkomende bepalingen

7. Zonder afbreuk te doen aan de toepassing van voormelde algemene bepalingen dient het betrokken regionale exploitatiecentrum van Fluxys Belgium NV eveneens telkens telefonisch te worden gecontacteerd:
- **vóór de aanvang van alle werkzaamheden** (waaronder horizontaal gestuurde boringen, persingen, sonderingen, plaatsen van bronbemalingsfilters, enz.) in de nabijheid van de leidingen, nadat deze gelokaliseerd werden conform bovenstaande § 6,
 - **vóór elke wijziging** van het werkprogramma (timing, uitvoeringsmethode, aard van de werken, de werkzone, ...).

8. Eveneens zonder afbreuk te doen aan voormelde bepalingen zijn alle activiteiten verboden die schade kunnen toebrengen aan de installaties of de stabiliteit van de ondergrond in gevaar kunnen brengen, bijvoorbeeld:

- diepwortelende bomen of struiken planten of weghalen,
- graafwerken,
- drainagewerken,
- diepwoelen, diepspitten,
- serres, stallen, dierenhokken, tuinhuizen of hangars bouwen,
- palen plaatsen voor hagelnetten,
- grachten reinigen of uitdiepen,
- meer dan 2 ton/m² stapelen,
- ankergraten boren voor beplanting, omheining, brievenbus of speeltuigen,
- carports of garageboxen plaatsen,
- mechanisch aandammen, een pneumatische hamer gebruiken,
- zwaar rollend materieel zonder door Fluxys Belgium goedgekeurde mechanische bescherming ...

Enkele land- en tuinbouwactiviteiten zijn uitzonderlijk toegestaan, zoals de uitvoering van grondbewerkingen tot maximaal 0,5 m diep (vb. oogsten, eggen, spifrezen, rooien, maaien, inzaaien, ploegen, tijdelijke geulen maken of schoffelen) en de tijdelijke opslag van materiaal of landbouwgewassen tot maximaal 2 ton/m².

9. Volgende veiligheidsafstanden moeten worden nageleefd tussen de dichtstbijgelegen beschrijvende lijnen van de ondergrondse leidingen en kabels, respectievelijk deze van Fluxys Belgium NV en van de aanvrager:

AANLEG LEIDINGEN OF KABELS (in open sleuf)					
DIAMETER Fluxys-leiding	EVENWIJDIGE LIGGING			KRUISEND	
	Aanbevolen afstand	HD Fluxys (*) Min. afstand	LD Fluxys (*) Min. afstand	HD Fluxys Min. afstand	LD Fluxys Min. afstand
100 mm	5.00 m	1.00 m	0.50 m	0.25 m	0.25 m
150 mm	5.00 m	1.00 m	0.50 m	0.30 m	0.25 m
175 mm	5.00 m	1.50 m	0.50 m	0.30 m	0.25 m
200 mm	5.00 m	1.50 m	0.50 m	0.30 m	0.25 m
250 mm	5.00 m	2.00 m	0.60 m	0.35 m	0.30 m
300 mm	5.00 m	2.00 m	0.60 m	0.35 m	0.30 m
350 mm	5.00 m	2.50 m	0.60 m	0.40 m	0.30 m
400 mm	5.00 m	3.00 m	0.65 m	0.40 m	0.30 m
500 mm	5.00 m	3.00 m	0.70 m	0.45 m	0.35 m
600 mm	5.00 m	4.00 m	0.70 m	0.50 m	0.35 m
700 mm	5.00 m	4.50 m	0.80 m	0.55 m	0.40 m
800 mm	6.00 m	5.00 m		0.60 m	
900 mm	6.00 m	5.00 m		0.65 m	
1000 mm	7.00 m	5.00 m		0.70 m	
1200 mm	8.00 m	5.00 m		0.80 m	

(*) HD = druk > 16 bar // LD = druk ≤ 16 bar.

Belangrijke opmerking bij bovenstaande tabel

De afstanden in de tabel gelden enkel voor aanleg van kabels en leidingen in open sleuf (dus niet voor aanleg met technieken zoals boringen, persingen, ...).

De afstanden zijn altijd te meten in het horizontaal vlak.

Indien leidingen voor het vervoer van "gevaarlijke" producten of elektrische hoogspanningskabels evenwijdig met de leidingen worden aangelegd, dienen in regel de aanbevolen afstanden nageleefd te worden. Elke afwijking dient door Fluxys Belgium NV schriftelijk te zijn aanvaard vooraleer de werken worden aangevat. Het niet opvolgen van deze voorschriften of van de afwijkingen ervan gebeurt uitsluitend op verantwoordelijkheid van de aanvrager en ontslaat Fluxys Belgium NV van elke aansprakelijkheid ingevolge schade aan installaties of aan derden. Voor alle andere ondergrondse leidingen en kabels gelden de minimumafstanden.

Indien deze niet kunnen worden geëerbiedigd, dienen vooraf in overleg met Fluxys Belgium NV en de bevoegde overheid de te nemen bijkomende maatregelen te worden bepaald. Afstandsregels voor constructies en installaties, andere dan kabels en leidingen, kunnen op eenvoudige vraag bij Fluxys Belgium NV worden bekomen (zie ook § 4).

10. Op minder dan 1 meter van een Fluxys-leiding mag niet met een machine worden gegraven: in die zone moet alles met spade of schop worden uitgegraven.

In uitzonderlijke gevallen mag van die regel afgeweken worden, maar alleen als aan al de volgende voorwaarden is voldaan:

- de werfleider heeft een document ondertekend, opgemaakt door een Fluxys-patrouilleur, waarin expliciet voor de betrokken werken toestemming wordt gegeven om een bepaalde machine te gebruiken op minder dan 1 meter van een leiding,
 - een Fluxys-patrouilleur moet bij de graafwerken aanwezig zijn,
 - er wordt enkel gebruik gemaakt van een machine met een bak zonder tanden,
 - de veiligheidsafstanden die de Fluxys-patrouilleur aangeeft, worden nageleefd,
 - er staat een grondwerker in de put die de graafwerken begeleidt en die telkens met spade of schop voorgraaft voordat u een volgende laag afschraapt,
 - op aangeven van de Fluxys-patrouilleur wordt er gestopt met machinaal graven.
11. De leidingen worden beschermd door middel van een systeem van kathodische bescherming. Enerzijds dienen dus de nodige maatregelen te worden getroffen om dit beschermingssysteem niet te beschadigen. Anderzijds, wanneer metalen structuren in de nabijheid van de leidingen moeten worden aangebracht, dient contact te worden opgenomen met de dienst “Kathodische Bescherming” van Fluxys Belgium NV (02 282 75 06), om in gemeenschappelijk overleg de te nemen beschermingsmaatregelen te bepalen.
12. Beschadigingen die tijdens de werken werden berokkend aan de infrastructuur dienen onmiddellijk aan het regionaal exploitatiecentrum te worden gemeld (zie § 5). Als lichte beschadigingen aan de bekleding correct worden gemeld, komt een Fluxys-patrouilleur gratis ter plaatse en worden herstellingen kosteloos uitgevoerd.
13. Indien de werken niet vooraf werden gemeld (zie § 4 t.e.m. 6), zullen de door Fluxys Belgium NV uitgevoerde controlewerkzaamheden aan de aannemer worden aangerekend, ongeacht de vergoeding voor elke andere schade.
14. Bij het aanvullen van sleuven en werkputten dient rond de leidingen een laag van 30 cm te worden aangebracht, bestaande uit zuiver zand of losse aarde, vrij van harde voorwerpen.
15. Over de volledige lengte van de leidingen van Fluxys Belgium NV, vrijgemaakt gedurende de werken, dient de aannemer tijdens de aanvulling een waarschuwingsnet en –lint aan te brengen, op ongeveer 30 cm boven deze installaties. Het waarschuwingslint dient bij het regionale exploitatiecentrum van Fluxys Belgium NV te worden aangevraagd.

Wat doen bij een incident?

16. In geval van een beschadiging **zonder aardgaslek**:

- stop onmiddellijk alle werkzaamheden,
- laat de werkput open, beveilig hem,
- verwijder u onmiddellijk tot **op minstens 50 m** van de beschadiging en zoek daar beschutting,
- vermijd elke ontsteking nabij de beschadiging: streng rookverbod, vuurhaarden doven, motoren van voertuigen stilleggen, alle elektrische toestellen, GSM's, enz. uitschakelen,
- bel Fluxys Belgium NV via het noodnummer **0800 90 102**.

17. In geval van een beschadiging **met aardgaslek**:

- stop onmiddellijk alle werkzaamheden,
- verwijder u onmiddellijk tot **op minstens 200 m** van het lek en zoek daar beschutting,
- vermijd elke ontsteking nabij het lek: streng rookverbod, vuurhaarden doven, motoren van voertuigen stilleggen, alle elektrische toestellen, GSM's, enz. uitschakelen,
- bel de hulpdiensten op **100** of **112** en Fluxys Belgium NV via het noodnummer **0800 90 102**,
- beschrijf zo precies mogelijk de plaats en de grootte van het lek,
- wacht op instructies van de hulpdiensten,
- tref alle passende maatregelen om de veiligheid van zowel personen als goederen te waarborgen.



**BOMEN EN STRUIKEN TOEGELATEN IN EEN ZONE VAN 3 METER GEMETEN
AAN WEERSKANTEN VAN DE AS VAN DE LEIDING**

LOOFHOUT

**voor zover deze bomen en struiken niet hoger worden dan 2,5 meter en
een stamdiameter van 10 cm op een hoogte van 1,5 meter niet overschrijden**

Acer palmatum 'Dissectum Garnet'	Ledum sp.
Acer palmatum 'Dissectum Ornatum'	Lespedeza thunbergii
Acer palmatum 'Dissectum Rubrum'	Leucothoe walteri
Acer palmatum 'Dissectum'	Leycesteria formosa
Acer sharasawanum 'Aureum'	Ligustrum japonicum 'Rotundifolium'
* Amelanchier lamarckii	Ligustrum lucidum
Amorpha canescens	Ligustrum obtusifolium var regelianum
Aralia elata	Ligustrum ovalifolium 'Aureum'
Aronia arbutifolia	Lonicera fragrantissima
Aronia arbutifolia 'Brilliant'	Lonicera nitida (alle CV)
Aronia melanocarpa	Lonicera pileata
Aronia prunifolia 'Viking'	Lonicera tatarica (alle CV)
Aucuba Japonica	Lycium barbarum
Aucuba Japonica 'Crontonifolia'	Magnolia stellata
Aucuba Japonica 'Variegata'	* Mahonia aquifolium
Berberis aggregata	* Mahonia aquifolium 'Apollo'
Berberis buxifolia 'Nana'	* Mahonia bealei
Berberis frikartii (X) 'Amstelveen'	* Mahonia bealei 'Hivernant'
Berberis frikartii (X) 'Telstar'	* Mahonia japonica
Berberis gagnepainii	* Mahonia media 'Charity'
Berberis hybrido gagnepainii 'Chenaultii'	* Mahonia wagneri 'Pinnacle'
Berberis julianae	Myrica gale
Berberis linearifolia 'Orange King'	Osmanthus sp.
Berberis media 'Parkjuweel'	Osmarea sp.
Berberis media 'Red Jewel'	Pachysandra terminalis
Berberis ottawensis (X) 'Superba'	Paeonia suffruticosa
Berberis stenophylla (X)	Pernettya mucronata
Berberis thunbergii 'Atropupurea'	Perovskia atriplicifolia
Berberis thungergii	Philadelphus coronarius
Berberis vulgaris	Philadelphus coronarius 'Aureus'
Berberis wilsoniae	Philadelphus hybrida (X) 'Belle Etoile'
Betula nana	Philadelphus hybrida (X) 'Virginal'
* Buddleja alternifolia	Philadelphus hybrida (X) Lemoinei'
* Buddleja davidii	Physocarpus opulifolius 'Luteus'
* Buddleja davidii 'Black Knight'	Pieris floribunda
* Buddleja davidii 'Charming'	Pieris hybrida
* Buddleja davidii 'Empire Blue'	Pieris japonica
* Buddleja davidii 'Ile de France'	Potentilla sp.
* Buddleja davidii 'Royal Red'	Prostanthera cuneata
* Buddleja davidii 'White bouquet'	Prunus cistena
Buxus sempervirens	Prunus glandulosa 'Alba plena'
Callicarpa girdii	* Prunus laurocerasus 'Herbergii'
Calluna vulgaris	* Prunus laurocerasus 'Mischeana'
Calycanthus floridus	* Prunus laurocerasus 'Otto Luyken'
Caryopteris clandonensis (X) 'Heavenly Blue'	* Prunus laurocerasus 'Reynvaannii'
Caryopteris incana	* Prunus laurocerasus 'Schipkaensis'
Ceanothus delilianus (X)	* Prunus laurocerasus 'Van Nes'
Ceanothus delilianus (X) 'Gloire de Versailles'	* Prunus laurocerasus 'Zabeliana'
Ceanothus pallidus (X) 'Marie-simon'	* Prunus laurocerasus 'Etna'
Cephalanthus occidentalis	* Prunus laurocerasus 'Gajo'
Chaenomeles hybridica	* Prunus laurocerasus 'Mano'
Chaenomeles japonica	* Prunus laurocerasus 'Mount Vernon'

Chamaecytisus pupureus 'Atropurpureus'	* Prunus laurocerasus 'Zabeliana'
Chimonanthus praecox	Prunus subhirtella 'Rosea plena'
Clethra alnifolia	Prunus tenella
Clethra alnifolia 'Pink Spire'	Prunus tomentosa
Clethra barbinervis	Prunus triloba
Colutea arborescens	Pyracantha coccinea
Cornus alba	Rhus cotinus
Cornus alba 'Argenteomarginata'	Rhus glabra
Cornus alba 'Elegantissima'	Ribes alpinum
Cornus alba 'Gouchaultii'	Ribes aureum
Cornus alba 'Kesselringii'	Ribes nigrum
Cornus alba 'Sibirica'	Ribes rubrum
Cornus alba 'Stolonifera'	Ribes sanguineum
Cornus alba 'Hessei'	Ribes uva-crispa
Corylopsis pauciflora	Rosa agrestis
Corylopsis spicata	Rosa arvensis
Corylus avellana 'Contorta'	Rosa canina
Cotinus coggygria	Rosa pimpinellifolia
Cotinus coggygria 'Royal Purple'	Rosa rubiginosa
* Cotoneaster sp.	* Rosa rugosa
Daphne burkwoodii (X) 'Sommerset'	Rosa sp. alle siervariëteiten
Daphne cneorum	Rosa tomentosa
Daphne mezereum 'Grandiflora'	Rubus sp.
Daphne mezereum 'Rubra'	Rubus caesius
Deutzia gracilis	Rubus fruticosus
Deutzia gracilis 'Nikko'	Rubus idaeus
Deutzia hybrida (X) 'Magicien'	Rubus spectabilis
Deutzia hybrida (X) 'Mont Rose'	Salix aurita
Deutzia lemoinei (X)	Salix balfourii (X)
Deutzia purpurascens 'Klamiiflora'	Salix cotonifolia
Deutzia scabra 'Plena'	Salix elaeagnos 'Angustifolia'
Deutzia scabra 'Pride of Rochester'	Salix hastata 'Wehrhahnii'
Diervilla splendens	Salix helvetica
Elaeagnus commutata	Salix integra 'Hakuro-nishiki'
Elaeagnus ebbinggei	Salix irrorata
Elaeagnus ebbinggei 'Limelight'	Salix multinervis (X)
Elaeagnus multiflora	Salix repens
Elaeagnus pungens 'Goldrim'	Salix repens 'Argentea'
Elaeagnus pungens 'Maculta'	Salix repens 'Rosmarinifolia'
Elsholtzia stauntonii	Salix udensis 'Sekka'
Empetrum nigrum	Salix wehrhahnii
* Enkianthus campanulatus	Sambucus racemosa
Ephedra distachya	Sambucus racemosa 'Plumosa Aurea'
Erica (alle soorten)	Sarcococa hookeriana 'Humilis'
Escallonia sp.	Skimmia sp.
Euonymus alatus	Sorbaria sp.
Euonymus fortunei	* Spiraea sp.
Forsythia intermedia (X)	Stephanandra sp.
Forsythia intermedia 'Beatrix Farrand'	Symphoricarpos albus
Forsythia intermedia 'Courtalyn'	Symphoricarpos sp.
Forsythia intermedia 'Flojor'	Syringa micropylla
Forsythia intermedia 'Goldzauber'	Tamarix pentandra (uitgezonderd Var 'Rubra')
Forsythia intermedia 'Lynwood'	Vaccinium myrtillus
Forsythia intermedia 'Minigold'	Vaccinium oxycoccus
Forsythia intermedia 'Spectabilis'	Vaccinium uliginosum

Forsythia intermedia 'Weekend'
 Forsythia ovata 'Tatragold'
 Forsythia supensa var. fortunei
 Fothergilla major
 Fuchsia hybrida (X) 'Madame Cornelissen'
 Gaultheria procumbens
 Gaultheria shallon
 Genista lydia
 Genista pilosa
 Genista pilosa 'Vancouver gold'
 Genista sagittalis
 Genista tinctoria 'Royal Gold'
 Halimodendron halodendron
 Hamamelis intermedia (alle CV)
 Hamamelis mollis
 Hebe sp.
 Hedera sp.
 Hedysarum multijugum
 Hydrangea sp.
 Hypericum sp.
 Ilex crenata (alle CV)
 Ilex meseveae en CV
 Ilex verticillata
 Indigofera sp.
 Itea virginica
 Kalmia sp.
 Kerria japonica
 Kolkwitzia amabilis
 Lavandula sp.

Vaccinium vitis-idaea
 Viburnum bodnantense (X) 'Dawn'
 Viburnum bodnantense (X) 'Deben'
 Viburnum burkwoodii (X)
 Viburnum carlcephalum (X)
 Viburnum carlesii
 Viburnum davidii
 Viburnum fragrans
 Viburnum lantana
 Viburnum opulus
 Viburnum plicatum 'Mariesii'
 Viburnum plicatum 'Rotundifolium'
 Viburnum plicatum 'Watanabe'
 Viburnum rhytidophyllum
 Viburnum tomentosum
 Weigelia florida 'Nana Varaigata'
 Weigelia florida 'Purpurea'
 Weigelia florida 'Victoria'
 Weigelia hybrida (X) 'Abel Carrière'
 Weigelia hybrida (X) 'Bristol Ruby'
 Weigelia hybrida (X) 'Candida'
 Weigelia hybrida (X) 'Eva Rathke'
 Weigelia hybrida (X) 'Evita'
 Weigelia hybrida (X) 'Fairy'
 Weigelia hybrida (X) 'Newport Red'
 Weigelia hybrida (X) 'Red Prince'
 Weigelia middendorffiana
 Yucca filimentosa
 Zenobia pulverulenta 'Blue sky'

NAALDHOUT

voor zover deze bomen en struiken niet hoger worden dan 2,5 meter en een stamdiameter van 10 cm op een hoogte van 1,5 meter niet overschrijden

Abies balsamea 'Nana'
 Chamaecyparis lawsonia 'Minima Glauca'
 Chamaecyparis pisifera 'Boulevard'
 Chamaecyparis pisifera 'Filifera Aurea'
 Chamaecyparis pisifera 'Filifera Nana'
 Cryptomeria japonica 'Globosa Nana'
 * Cryptomeria japonica 'Jindai'
 Cryptomeria japonica 'Bandai'
 Cryptomeria japonica 'Vilmoriniana'
 Juniperus chinensis (mdia) 'Blaauw'
 Juniperus chinensis 'Mint Julep'
 Juniperus chinensis 'Old Gold'
 Juniperus chinensis 'Pfitzeriana Aurea'
 Juniperus chinensis 'Pfitzeriana'
 Juniperus chinensis 'Plumosa Aurea'
 Juniperus chinensis 'Rockery'
 Juniperus chinensis 'Stricta'
 Juniperus communis 'Hibernica'
 Juniperus communis 'Repanda'
 Juniperus horizontalis glauca
 Juniperus sabina 'Hicksii'
 Juniperus sabina 'Tamariscifolia'
 Juniperus squamata 'Blue Carpet'
 Juniperus squamata 'Meyeri'

Juniperus squamata 'Prostrata'
 Juniperus virginiana 'Grey Owl'
 Picea abies 'Maxwellii'
 Picea abies 'Nidiformis'
 Picea abies 'Pumila Glauca'
 Picea glauca 'Conica'
 Picea jezoensis
 Picea omorika 'Nana'
 Picea pungens 'Glauca Globosa'
 Pinus mugo 'Gnom'
 Pinus mugo 'Mops'
 Pinus mugo mughus
 Pinus mugo pumilio
 Pinus strobus nana
 Taxus baccata 'Semperaurea'
 Taxus baccata 'Standishii'
 Taxus baccata 'Summergold'
 Thuja occidentalis 'Aurea Nana'
 Thuja occidentalis 'Danica'
 Thuja occidentalis 'Globosa'
 Thuja occidentalis 'Golden Globe'
 Thuja occidentalis 'Recurva Nana'
 Thuja occidentalis 'Rheingold'
 Tsuga canadensis 'Jeddeloh'

HAGEN

soorten toegelaten in haagvorm voor zover ze minimaal 1 maal per jaar gesnoeid worden en waarbij de snoeivorm de hoogte van 2,5 m niet overschrijdt

Acer campestre
Aucuba sp.
Carpinus betulus
Chamaecyparis sp.
Crateagus sp.
Cupressocyparis leylandii
duindoorn
Fagus sylvatica
Hippophae rhamnoides
Ilex sp.

Juniperus sp.
Laurus nobilis
Ligustrum sp.
Photinia sp.
* Prunus laurocerasus en sp.
Prunus spinosa
Pyracantha sp.
Rhododendron sp.
Thuja sp.
Tsuga canadensis

LAAGSTAM FRUITBOMEN

soorten toegelaten voor zover ze minimaal 1 maal per jaar gesnoeid worden en waarbij de snoeivorm de hoogte van 2,5 m niet overschrijdt

Appelaren , alle onderstammen
Kersen op Gisela 3 en Gisela 5 onderstammen
Vitis sp.

Krieken op Gisela 3 en Gisela 5 onderstammen
Peren, behalve kweeper Adams onderstam

OPMERKING

- * Soorten vermeld op de communicatielijst van invasieve planten. Deze lijst bevat plantsoorten die een (potentiële) negatieve milieu-impact hebben. Bij voorkeur dus niet aan te planten.
Voor meer informatie, raadpleeg www.alterias.be.

Wettelijke erfdienstbaarheden

De installaties van Fluxys Belgium vallen onder de bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen en de bijhorende uitvoeringsbesluiten. Artikel 11 van deze wet verbiedt specifiek elke daad die de aardgasvervoerinstallaties of de exploitatie ervan kan schaden. Daarom nemen de bouwheer, zijn gemachtigde en de aannemer alle nodige voorzorgsmaatregelen om beschadigingen aan haar installaties te vermijden.

Daarenboven voorziet dit artikel dat de gedeeltelijke bezetting van het openbaar of privaat domein door de Fluxysinstallaties moet worden geëerbiedigd en dat zij generlei bezitsberoving met zich meebrengt, maar dat zij een wettelijke erfdienstbaarheid van openbaar nut vormt.

Onze onderneming dient op ieder moment toegang tot haar installaties te hebben. Indien de eigenaar en/of gebruiker een afsluiting wil plaatsen, zal op voorhand een specifieke toegangsconventie met Fluxys Belgium afgesloten worden.

Uit deze wettelijke erfdienstbaarheid vloeit voort dat, binnen een strook, die zich over de ganse lengte van de installaties uitstrekt, u volgende bijzondere bepalingen in acht neemt:

A. Activiteiten die in de nabijheid van onze installaties niet zijn toegelaten (KB 19/03/2017)

Artikel 15 van het koninklijk besluit van 19 maart 2017 schrijft een **voorbehouden zone** voor van 10 meter, namelijk 5 meter aan weerszijden van de as van de aardgastransportinstallaties, waarin alle werkzaamheden verboden zijn, evenals:

- de aanwezigheid van gebouwen, gesloten lokalen, tuinhuisjes, carports, tenten;
- het opstapelen van goederen of materiaal;
- het wijzigen van het reliëf van de bodem (bv. het graven van grachten, ophogingen, graafwerken);
- alle werken die de stabiliteit van de (onder)grond rond de vervoerinstallaties in het gedrang kunnen brengen, zoals graafwerken en grondwerken;
- het uitvoeren van groundbewerkingen voor land- en tuinbouw dieper dan 50 centimeter onder het maaiveld;
- het plaatsen van palen (afsluitingen, weidepalen, palen voor hagelnetten, ...).

Daarenboven zijn boringen (horizontale, verticale, monsternames, penetrometers, peilbuizen, plaatproeven, etc.) en persingen verboden op minder dan 15 meter van de Fluxysinstallaties tenzij u een voorafgaand schriftelijk akkoord heeft verkregen van onze onderneming.

Tenslotte is de aanwezigheid van bomen en struiken, andere dan deze vermeld op de "lijst van toegelaten bomen en struiken in de voorbehouden zone in de nabijheid van een leiding" (terug te vinden via www.fluxys.com), verboden in een zone van 6 meter, namelijk 3 meter aan weerszijden van de as van de aardgastransportinstallaties.

B. Wettelijke meldingsplicht (KB 21/9/1988)

In een zone van dertig (30) meter, **namelijk vijftien (15) meter aan weerszijden van de Fluxysinstallaties** (= beschermde zone) :

- wordt elk ontwerp **minstens (15) werkdagen vóór de start van de werken** aan Fluxys Belgium voorgelegd om de te respecteren veiligheidsvoorschriften vóór en/of tijdens de uitvoering van de werken vast te leggen;

- is deze procedure verplicht voor de bouwheer of zijn studiebureau/architect en voor de aannemers en de onderaannemers die de werken uitvoeren.

De melding gebeurt via:

- brief aan Fluxys Belgium – c/o Infoworks, Kunstlaan 31, 1040 Brussel
- fax: 32 2 282 75 54
- e-mail : infoworks@fluxys.com
- bij voorkeur via de KLIP-website voor werken in Vlaanderen – <https://klip.vlaanderen.be> of voor werken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Wallonië via de KLIM-website (Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt) – www.klim-cicc.be.

Belangrijke opmerking: de **beschermde zone**, zoals hierboven beschreven, is een minimumzone die, indien nodig, uitgebreid wordt tot de zone waar de uitvoering van de werken de integriteit van de gasvervoerinstallaties kan schaden.

C. Te nemen maatregelen bij de opmaak van het ontwerp

Wij vragen u om met onze aardgasvervoerinstallaties rekening te houden vanaf de opmaak van het bestek en veiligheids- en gezondheidsplan (cf. reglementering tijdelijke of mobiele bouwplaatsen). De architect, het studiebureau, de veiligheidscoördinator en de aannemer delen de aanwezigheid van aardgasvervoerinstallaties mee aan hun personeel en aan derden (onderaannemers, enz.).

Wij vragen de architect of het studiebureau de aanwezigheid van aardgasvervoerinstallaties onder hoge druk in het lastenboek op te nemen en volgende opmerking op de plannen aan te brengen: « Opgelet – Aardgasleiding onder hoge druk aanwezig – Contacteer de exploitant vóór de aanvang van de werken ».

D. Te nemen maatregelen vóór aanvang van de werken (of een gedeelte van de werken)

Te nemen maatregelen door de bouwheer:

Indien de bouwheer de werken, of een gedeelte van de werken laat uitvoeren door een derde, is hij, volgens het koninklijk besluit van 21 september 1988, verplicht om de onderhavige informatie en de veiligheidsvoorschriften aan de derde te bezorgen. De bouwheer kan aansprakelijk gesteld worden in geval van incident indien hij deze informatie niet doorgeeft.

Het is de plicht van de bouwheer na te gaan of de informatie zowel aan de hoofdaannemer als aan zijn eventuele onderaannemers bezorgd werd. De hoofdaannemer zorgt er op zijn beurt voor dat alle informatie die hij in zijn bezit heeft aan zijn eventuele onderaannemers bezorgd wordt.

Te nemen maatregelen door de uitvoerder (aannemer, derde...):

- de juistheid van de informatie gekregen van de bouwheer of van het studiebureau controleren en actualiseren, rekening houdend met mogelijk nieuwe installaties die ondertussen zijn aangelegd (cf. punt B wettelijke meldingsplicht);
- minimum acht (8) werkdagen voor de aanvang van de werken per aangetekend schrijven ons het programma en de aard van de werken bezorgen, evenals de uitvoeringsmethode en de plannen;
- vóór de aanvang van de werken met ons overleggen over de te nemen maatregelen om de integriteit van de vervoerinstallaties te verzekeren;
- **minstens drie (3) werkdagen op voorhand contact opnemen met onze regionale afgevaardigde - tel. 02/234.43.04 om onze installaties af te bakenen;**
- **de juiste plaats van de vervoerinstallaties controleren, in aanwezigheid van onze regionale afgevaardigde, door middel van een voldoende aantal met de hand uitgevoerde opzoekingsputten, dit om elke latere betwisting te vermijden.**

VLAAMSE ADVIESRADEN

MINA STRATEGISCHE ADVIESRAAD MILIEU EN NATUUR VLAANDEREN

Geeft aan geen bijkomend advies te leveren.

MORA MOBILITEITSRAAD VLAANDEREN



De Werkvennootschap
De heer Tom Willems
Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Sint-Joost-ten-Node

contactpersoon

Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be

ons kenmerk

MORA_20211109_ADV_NZLimburg

Brussel

9 november 2021

Advies voorkeursbesluit Noord-Zuid Limburg

Geachte

Het projectteam Noord-Zuid Limburg vroeg de MORA om advies over het voorontwerp van voorkeursbesluit van het complex project Noord-Zuid Limburg.

De realisatie van de Noord-Zuid verbinding Limburg verloopt via de procedure van de complexe projecten. Zoals voorzien in deze procedure adviseerde de MORA over de alternatievenonderzoeksnota op 27 maart 2020 en gaf hij op 25 november 2020 ook nog opmerkingen en vragen mee naar aanleiding van een tussennota, waarin de zeven projectalternatieven uit de alternatievenonderzoeksnota werden verfijnd tot drie kansrijke alternatieven.

Na het onderzoek van de alternatieven en het inspraak- en dialoogproces met de stakeholders selecteerde de Vlaamse Regering een voorkeursalternatief. Het voorontwerp van voorkeursbesluit is opgebouwd uit twee sturende bouwstenen:

- De wegverbinding N74 in de gemeente Houthalen-Helchteren (het tracé van de huidige Grote Baan N715) die zal lopen via twee tunnels; één onder de kern van Helchteren en één onder de kern van Houthalen.
- Hoogwaardig openbaar vervoer via een snelle elektrische trambus van Noord-Limburg tot Hasselt, die zal rijden op een eigen of vrije bedding.

De MORA apprecieert de betrokkenheid bij de verschillende fasen van het beleidsproces. Daarnaast vindt de Raad het positief dat het complex project wordt gekaderd en uitgewerkt binnen de ruimere scope van een geïntegreerde en duurzame oplossing voor de hele regio.

De Raad geeft wel nog een aantal bedenkingen van de MORA-leden mee in het licht van de verdere onderzoeken en de uitwerking van het voorkeursalternatief.

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.

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 voorkeurstracé van de Noord-Zuid Limburg.

Aandacht voor mogelijke bottlenecks

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.

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.

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).

Zorgen voor een goede verknoping tussen de verschillende netwerken

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,...).

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.

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.

Voorkeursalternatief ook in uitwerkingsfase grondig afwegen

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, ...).

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.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groeten

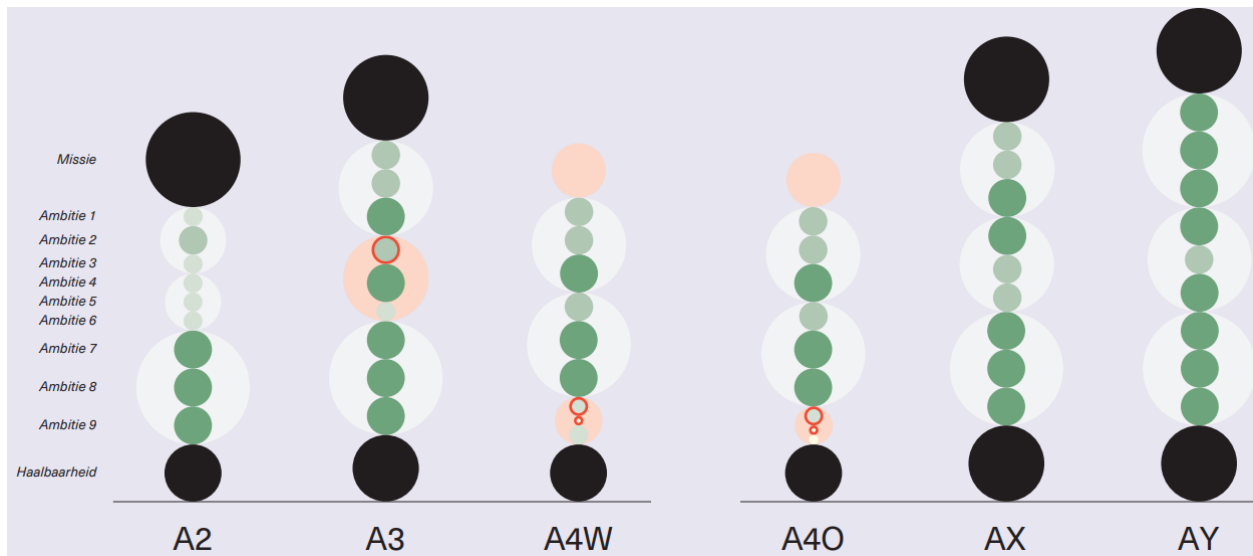
Daan Schalck
voorzitter

Frank Van Thillo
algemeen secretaris



Advies

Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg: voorontwerp voorkeursbesluit



Brussel, 29 oktober 2021

De Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij adviseert de beleidsmakers, in hoofdzaak de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, over landbouw en visserij in de brede zin van het woord. De adviezen, zoals vastgesteld door de belanghebbenden vertegenwoordigd in de adviesraad, passen in een gedragen politieke besluitvorming.

Adviesvraag: Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg: voorontwerp voorkeursbesluit

Adviesvrager: De Werkvennootschap, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Sint-Joost-ten-Node

Advies verleend aan: Lydia Peeters – Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken; kopie aan Hilde Crevits – viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw; Bart Dochy – voorzitter van de Commissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid van het Vlaams Parlement; Hilde Moors – gedeputeerde Landbouw en Platteland Provincie Limburg; Patricia De Clercq – secretaris-generaal van het Departement Landbouw en Visserij; Joris Relaes – administrateur-generaal van het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO); Filip Fontaine - algemeen directeur van het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM).

Ontvangst adviesvraag: 8 oktober 2021

Adviestermijn: 30 dagen

Decretale opdracht: SALV-decreet van 6 juli 2007, art. 4; Vlaams Decreet Complexe Projecten, art. 11.

Goedkeuring raad: 29 oktober 2021

Adviesnummer: 2020-18

Bron cover: De Werkvennootschap (adviesdossier)

Dossierhouder: Wouter Vanacker – wvanacker@serv.be

Contactpersoon: Koen Carels – kcarels@serv.be



Lydia Peeters
Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 BRUSSEL

contactpersoon

Koen Carels
kcarels@serv.be

ons kenmerk

20201218_BR_BRADV_CP_NZL_tn_lp

Brussel

29 oktober 2021

Briefadvies Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg voorontwerp voorkeursbesluit

Mevrouw de minister

Op 8 oktober 2021 ontving de Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij een adviesvraag in het kader van het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg (voorontwerp van voorkeursbesluit). De SALV apprecieert dat zij zo kan bijdragen aan het bij decreet voorziene inspraak- en participatieproces dat de realisatie van complexe projecten ondersteunt. De adviesraad keurde het advies goed op 29 oktober 2021.

Natuurpunt en Bond Beter Leefmilieu onthouden zich bij dit advies.

Krachtlijnen

- **De SALV aanvaardt de voorkeur voor het combinatiealternatief “AY” omwille van het ruimtebesparend potentieel ten opzichte van de andere alternatieven.**
- **Bij die appreciatie stellen zich een aantal kanttekeningen en voorwaarden met het oog op de verdere uitwerking van het project:**
 - Het beperkt gevoerde thematische onderzoek laat niet toe om de impact op de landbouwbedrijven van de verschillende alternatieven in detail te vergelijken.
 - Vertrek vanuit een landbouweffectenrapport (LER), waarbij een bevraging van betrokken landbouwers de basis vormt, bij het uitvoeren van compensaties. Vrijwaar hierbij herbevestigde agrarische gebieden en geef de voorkeur aan percelen reeds in eigendom van de overheid of van natuurbeherende instanties en groene bestemmingen.

- 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).
 - Bij het afwegen van de scenario's voor een Europese Ecologische Corridor moeten de resultaten van een voorafgaand landbouweffectenrapport (LER) voor elk scenario worden meegenomen in de afweging.
 - Vooraleer de beslissing omtrent een tracé valt, zowel wat betreft de Noord Zuid als een mogelijke ecologische corridor, moet het duidelijk zijn welk flankerend beleid er nodig is en moeten ook de noodzakelijke budgetten hiervoor gegarandeerd zijn.
 - 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.
- **Geef (eindelijk) concrete invulling aan de landbouwgerichte ambitie (ambitie nr. 9) en richt daartoe een werktafel landbouw op met alle relevante actoren. Verken met hen mogelijke invalshoeken: verbinding van boer en burger, verbreding, klimaatadaptatie, samenwerking in de sector, groenblauwe diensten.**

Situering

Algemene doelstellingen van het project

Het complex project beoogt een fundamentele verbetering van diverse mobiliteitsvormen (auto, vrachtauto, openbaar vervoer, fiets) tussen Hasselt en Pelt. Centraal in deze hertekening staat de N74, en de ontwikkeling van een performant openbaar vervoersysteem in de regio (Spartacusplan) die een modal shift moet creëren. De mobiliteitsoplossing moet derhalve bijdragen aan de economische ontwikkeling in de regio en aan de verbetering van de woonkwaliteit in verschillende dorpskernen die de N74 momenteel doorkruist. Tegelijk wil het project de natuurwaarden in de regio verbeteren. Via grote Speciale Beschermingszones (SBZ's), VEN-gebieden en natuureservaten worden grote eenheden natuur beleidsmatig en juridisch beschermd, zowel op Vlaams als Europees niveau. Naast het oplossen van de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek en het behouden en ontwikkelen van natuurwaarden wil het project ook bijdragen aan de menselijke leefkwaliteit, het landschap, de landbouw en de economie.

Proces

Het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg bevindt zich momenteel op het einde van de onderzoeksfase. De alternatievenonderzoeksnota geeft vorm aan het proces en de inhoudelijke oriëntering van het geïntegreerde effectenonderzoek en werd eerder dit jaar voor advies aan de SALV voorgelegd. De SALV bracht hierover advies uit op 24 april 2020.¹ Uit de geactualiseerde

¹ SALV, 24 april 2020, Advies Complex project Noord-Zuidverbinding Limburg, <https://www.salv.be/salv/publicatie/advies-complex-project-noord-zuidverbinding-limburg>.

alternatievenonderzoeksnota² en het begeleidend overwegingsdocument³ bleek dat voornamelijk met het minderheidsstandpunt in het advies werd rekening gehouden.

Bij aanvang van de eerste onderzoeksfase, i.e. het verfijnd onderzoek, stonden zeven onderzoeksalternatieven centraal. Op 24 september 2020 besliste de stuurgroep van NZL op voorstel van De Werkvennootschap en het Departement Omgeving om drie alternatieven te weerhouden voor het Complex Project Noord-Zuid Limburg (NZL) op basis van een vertrechtering. Die vertrechtering was gestoeld op een analyse op het vlak van mobiliteit en de milieu-impact, eco-hydrologisch onderzoek, en een brede kostenraming. Over het resultaat van de vertrechtering werd advies ingewonnen van de SALV op 18 december 2020 door middel van een tussennota.⁴

Die resterende alternatieven werden hierna voorwerp van verder onderzoek. Deze drie alternatieven werden daarbij verder verfijnd en uitgewerkt, wat geresulteerd heeft in twee bijkomende alternatieven ("AX" en "AY"). Omtrent deze nieuwe aanpassing werd geen advies ingewonnen. In die tweede onderzoeksfase werden de alternatieven thematisch onderzocht via onder meer een milieueffectenrapport (MER), een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een passende beoordeling, een verscherpte natuurtoets, en een landbouwimpactstudie (LIS). In een derde fase werden alle onderzoeksresultaten samengebracht vervolgens op basis van een afwegingskader met elkaar vergeleken. Deze geïntegreerde afweging resulteerde in een ontwerp van voorkeursalternatief, dat door de Vlaamse Regering bekrachtigd zal worden in een voorkeursbesluit. Het voorontwerp van voorkeursbesluit vormt thans het voorwerp van het advies.

De geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota voorziet dat in het thematisch onderzoek kansen voor kernversterking en bedrijvigheid, natuur, landbouw en recreatie via de vaste en volgende bouwstenen zullen verkend worden. Volgens de huidige aanpak van het onderzoek zou de impact van een aantal bouwstenen op de landbouwsector pas bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief gedetailleerd worden onderzocht. Het gaat daarbij onder meer om de vaste Bouwsteen 21 ('optimaliseren groen-blauwen netwerken').⁵

² Studio NZL, De Werkvennootschap en Departement Omgeving, 2020, Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg: Geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota, https://www.noordzuidlimburg.be/s/NZL-20200728-GeactualiseerdeAON_compressed.pdf.

³ Studio NZL, De Werkvennootschap en Departement Omgeving, 2020, Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg: Overwegingsdocument, <https://www.noordzuidlimburg.be/s/NZL-20200903-AON-Overwegingsdocument-V2.pdf>.

⁴ SALV, 18 december 2020, Advies Complex project Noord-Zuidverbinding Limburg: tussennota, [Advies complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg: tussennota | SALV](#).

⁵ Ibidem, p. 113 en 131.

Advies

[1] De SALV aanvaardt het voorliggend voorkeursalternatief “AY” omwille van het ruimtebesparend potentieel van het alternatief ten opzichte van sommige andere alternatieven. Het voorliggend voorkeursalternatief “AY” lijkt zich als combinatiealternatief van een aantal andere alternatieven te kunnen onderscheiden door de relatief beperkte inname van open ruimte. Derhalve lijkt het voorliggend voorkeursalternatief meer dan andere alternatieven tegemoet te kunnen komen aan de vraag vanuit de landbouwsector en de natuurbescherming om de inname van open ruimte zo beperkt mogelijk te houden. Meer specifiek lijkt de indirecte inname van landbouwgrond in functie van compensaties voor verloren natuur ook relatief beperkt te zijn ten opzichte van andere alternatieven. **Desalniettemin formuleert de adviesraad een aantal kanttekeningen en voorwaarden bij deze appreciatie:**

- 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. Als er toch inname van landbouwgronden gebeurt, zal een degelijk flankerend beleid (compensatie via grondenruil, billijke vergoedingen, ...) uitgewerkt worden. Hierbij wordt vertrokken vanuit een landbouweffectenrapport (LER), waarbij een bevraging van betrokken landbouwers de basis vormt (zie ambitienota Ambitie landbouw p. 138).
- 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.

[2] 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. Hiervoor verwijst de SALV naar de volgende elementen:

- 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 afbakent. Hierbij dienen ook de beschikbaar in te zetten (agrarische) instrumenten in kaart te worden gebracht (natuurprojectovereenkomsten; investeringssubsidies 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.
- Op 23 september heeft het College van Burgemeester en schepenen van de stad Peer aan de Werkvennootschap laten weten dat ze de voorgestelde Europese Ecologische Corridor via de Bolisserbeek negatief adviseren: *“Het kan ons inziens niet de bedoeling zijn dat een gebied van 300 à 500 ha, dat zeer belangrijk is voor onze landbouwproductie, geclaimd wordt ten voordele van deze leefgebiedcorridor.”* En verder *“Stad Peer gaat dan ook niet akkoord met de corridor zoals die nu wordt voorgesteld. We verwachten dat er bij het maken van het voorkeustracé rekening wordt gehouden met onze landbouwgebieden, landbouwbedrijfszetels, landbouwersgezinnen en niet enkel met de natuurdoelen”*.

Omtrent een mogelijk tracé voor de EEC wijst de SALV op:

- De startbeslissing (p. 10 en 12) : hierin staat vermeld dat wanneer er landbouwgrond wordt ingenomen, er eerst een LER moet uitgevoerd worden. daarom dringen wij er op aan dat bij het afwegen van de scenario's voor een Europese Ecologische Corridor de resultaten van een voorafgaand landbouweffectenrapport (LER) voor elk scenario moet worden meegenomen in de afweging, en dat er voorzien wordt in een gepast flankerend beleid.
- de Ambitienota van mei 2019 waar op p. 125 staat: *“De exacte contour voor deze ecologische verbinding moet nog verder worden gespecificeerd. De concrete mogelijkheden op het terrein dienen verder onderzocht te worden. Een goede afstemming tussen natuur en landbouw vormt hierbij een belangrijke randvoorwaarde.”*
- 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.

[3] 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.*". 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.

[4] Vooraleer over de uitbouw van (regionale) fietsverbindingen en het versterken van de natuurlijke systemen⁶ 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.⁷ 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.

[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 verschafte 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

⁶ Mangelbeekvallei, Broekbeekvallei, Laambeek/Rode Beekvallei, Zwarte Beek, Bollisserbeek.

⁷ Zie p. 34 VVB : "De uitbouw van (regionale) fietsverbindingen: de F74 (Hasselt – Pelt – Eindhoven) (oversteekpunten en segmenten), de oostwest-as fietsverbinding N73 (tussen de SPL2-halte Hechtel en de F74)".

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.⁸

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:

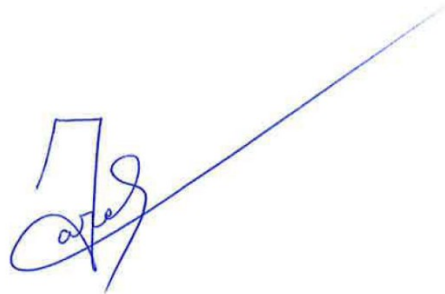
- **de lokale voedselproductie en -consumptie zo veel mogelijk behouden.**⁹ Dat kan in de eerste plaats door het toepassen van zuinig ruimtegebruik. Beperk daartoe de directe en indirecte ruimte-inname. Hou bij de keuze van de ruimte-inname zo veel mogelijk rekening met de bedrijfslogica van het areaal. 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.
- **de connectie tussen boer en burger versterken.**¹⁰ 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.
- **opportunities voor verbreding via producten en diensten behouden en ontwikkelen.**¹¹ Ruimtelijke ingrepen op micro- of mesoniveau kunnen vormen van verbreding behouden of stimuleren, bijvoorbeeld door mogelijkheden voor nieuwe functies te genereren 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.¹² 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.
- **de klimaatbestendigheid van de landbouw verhogen.**¹³ 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'.¹⁴ 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 synergie¹⁵, onder meer bij de inrichting van Bouwsteen 21 (groenblauwe netwerken)¹⁶ en van de vooropgestelde bufferzones voor regenwater langs de N74.¹⁷ 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.

Hoogachtend



Hendrik Vandamme
voorzitter



Koen Carels
secretaris

Advies

Voorontwerp voorkeursbesluit voor het complex project Noord-Zuid Limburg

Hasselt, 09 november 2021

Adviesvraag: Voorontwerp voorkeursbesluit complex project Noord – Zuid Limburg

Adviesvrager: De Werkvennootschap

Ontvangst adviesvraag: 12 oktober 2021

Adviestermijn: ten laatste 09 november 2021

Contactpersoon: Joke Man – joke.man@acv-csc.be

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
2.	Inhoud.....	5
3.	Advies	5
3.1	Proces	5
3.2	Alternatief.....	5
3.2.1	Algemene opmerkingen	5
3.2.2	Met betrekking tot de trambus.....	6
3.2.3	Met betrekking tot de tunnels	6
3.2.4	Met betrekking tot de snelheid.....	7
3.2.5	Met betrekking tot de ruimere omgeving.....	7
3.2.6	Met betrekking tot de ontsluitingen	8
3.2.7	Met betrekking tot herbestemmingen.....	8

1. Inleiding

In 2018 besliste de Vlaamse Regering in het kader van het decreet complexe projecten om de Limburgse Noord-Zuidverbinding uit te voeren. Doelstelling van dit project is een duurzame mobiliteitsoplossing te bieden voor de verbinding tussen Hasselt en Pelt. Er was eerst een verkenningsfase, waarna de onderzoeksfase kon starten die uiteindelijk tot een voorkeursbesluit moet leiden.

Voorafgaand aan dit voorkeursbesluit is er een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt, waarna de strategische onderzoeksfase startte.

Hieruit wordt nu het voorkeuralternatief Ay als beste oplossing naar voren geschoven in combinatie met de trambus als openbaar vervoeroplossing. In de uitwerkingsfase zal het voorkeuralternatief verder uitgewerkt worden op basis van voortschrijdend inzicht en verder onderzoek tot een concreet project.

De werkvennootschap staat in voor de realisatie van het project en vroeg SERR Limburg om advies bij het voorontwerp voorkeursbesluit.

2. Inhoud

In de synthesesnota zijn de resultaten van het uitgebreid geïntegreerd onderzoek en het participatief traject opgenomen. Hier wordt het combinatiealternatief Ay met tunnels onder de Grote baan naar voorgeschoven als voorkeurstraject. De trambus werd gekozen voor de verbinding tussen Noord-Limburg en Hasselt via het openbaar vervoer.

3. Advies

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 ...

3.2 Alternatief

Het moet duidelijk zijn dat het project Noord-Zuid Limburg een en-en-verhaal is: het openbaar vervoer en het wegtracé dienen duidelijk hand in hand te lopen, anders zullen de vooropgestelde doelstellingen (cfr. ambities) niet haalbaar zijn.

3.2.1 Algemene opmerkingen

- 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 tracé niet vertragen of hypothekeren.
- 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.

3.2.2 Met betrekking tot de trambus

- Ambitielijn 2 maakt duidelijk dat het noodzakelijk is een duurzame modal shift te realiseren voor personenvervoer. Om dit maximaal tot een goed einde te brengen, moet er ingezet worden op een snel en betrouwbaar openbaar vervoersysteem. Ambitielijn 3 stelt dat er een hoogwaardig (voor)stedelijk openbaar vervoernetwerk moet zijn.

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.

De trambus 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 trambus gekozen worden, dan moet er zeker voorzien worden in conflictvrije kruispunten.

- 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.

3.2.3 Met betrekking tot de tunnels

- 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.

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.

- 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).
- 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..

3.2.4 Met betrekking tot de snelheid

- Inrichtingsprincipes (rijstroken – snelheid): in tegenstelling tot de berichtgeving in de pers (overal 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.

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.

3.2.5 Met betrekking tot de ruimere omgeving

- 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 ram 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.
- 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.
- 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.
- 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.

3.2.6 Met betrekking tot de ontsluitingen

- 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.
- 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.

3.2.7 Met betrekking tot herbestemmingen

- 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.
- 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 Pastorijstraat 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.
- 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.

**ADVIES
VAN 17 NOVEMBER 2021
OVER HET VOORKEURSBESLUIT VAN HET COMPLEX PROJECT
NOORD-ZUID LIMBURG**

INHOUD

I.	SITUERING	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING	1
III.	REDELIJKE ALTERNATIEVEN	2
IV.	GEÏNTEGREERD EFFECTENONDERZOEK.....	3
V.	GEÏNTEGREERDE AFWEGING	3
VI.	VOORKEURSALTERNATIEF	4
VII.	GEBIEDSPROGRAMMA NZL	4
VIII.	COMPENSATIEOPGAVE	5

I. SITUERING

1. SARO ontving op 8 oktober 2021 een adviesvraag van De Werkvennootschap over het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project 'Noord-Zuid Limburg'.¹² Het advies wordt verwacht tegen 9 november 2021. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 17 november 2021, komt SARO zo snel als mogelijk tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn.
2. De Vlaamse Regering keurde op 16 maart 2018 de startbeslissing voor dit complex project goed. Dit betekende de start van de onderzoeksfase met als doelstelling om een voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven.
3. Op 8 april 2020 formuleerde SARO zijn advies bij de alternatievenonderzoeksnota (AON) van dit complex project.³ De raad verwijst tevens naar zijn briefadvies van 16 december 2020 over de tussennota⁴ van voorliggend complex project.
4. Voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit formuleert -rekening houdend met de resultaten van de onderzoeksfase- een voorstel van voorkeursalternatief. Met het (definitieve) voorkeursbesluit wordt de onderzoeksfase beëindigd en de uitwerkingsfase opgestart.

II. ALGEMENE BEOORDELING

5. De raad stelt vast dat het proces van de onderzoeksfase van het complex project Noord-Zuid Limburg op gedegen wijze is gevoerd. Voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit is op heldere en overzichtelijke wijze opgebouwd. Het gevoerde proces getuigt van een breed participatieve en geïntegreerde aanpak. Tevens komt voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit in grote mate tegemoet aan de strategische bemerkingen zoals geformuleerd in de eerdere raadsadviezen naar aanleiding van de AON en de tussennota van voorliggend complex project.

De raad formuleert volgende strategische aandachtspunten bij het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project Noord-Zuid Limburg:

- a. De raad erkent dat er tijdens de onderzoeksfase van voorliggend complex project stelselmatig nieuwe inzichten zijn opgebouwd, dewelke geleid hebben tot zowel een vertrechtering van de redelijke alternatieven als (hercombinatie tot) nieuwe, redelijke

¹ www.noordzuidlimburg.be

² Naast het voorontwerp voorkeursbesluit werden tevens het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER en sMKBA) en de ontwerp synthesesnota voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten en artikel 12-14 van het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Voorliggend advies richt zich op het voorontwerp voorkeursbesluit.

³ <https://sarovlaanderen.be/advies-complex-project-noord-zuidverbinding-limburg>

⁴ <https://sarovlaanderen.be/briefadvies-tussennota-complex-project-nz-limburg>

alternatieven. De raad kan de finale set van redelijke alternatieven die voorwerp uitmaakten van het geïntegreerd effectenonderzoek ondersteunen (zie deel III).

- b. De raad wees in zijn vorige adviezen over de AON en tussennota op het belang om alle alternatieven op alle aspecten, doch wel strategisch te onderzoeken. De raad vindt het in die zin positief dat het geïntegreerd effectenonderzoek werd aangevuld met een aantal bijkomende onderzoeken. Wat betreft de uitgevoerde ADC-toets aanvaardt de raad de conclusies: er zijn geen minder schadelijke alternatieven voor handen ('A-toets'), er is een dwingende reden van groot openbaar belang ('D-toets'), en er worden compenserende maatregelen genomen ('C-toets') (zie deel IV).⁵
- c. De raad ondersteunt de beslissing om voor elk van de twee sturende bouwstenen een aparte afweging te maken. De afweging van de redelijke alternatieven -vanuit de drie hoofddoelstellingen en op basis van diverse criteria- gebeurde volgens de raad op geïntegreerde wijze en getuigt van de vooropgestelde 'verbrede aanpak' van voorliggend complex project (zie deel V).
- d. De raad kan de keuze voor de trambus op vrije bedding en het combinatiealternatief Ay als voorkeursalternatief voor respectievelijk het HOV en de regionale wegverbinding N74 ondersteunen (zie deel VI).
- e. De raad vindt het positief dat de bij het voorontwerp voorkeursbesluit toegevoegde overzichtstabel met acties duidelijkheid verschaft over het 'gebiedsprogramma NZL' en de verhouding van dit programma tot het 'complex project NZL' (zie deel VII).
- f. De raad stelt vast dat voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit aandacht heeft voor de vereiste compenserende maatregelen (zie deel VIII).

III. REDELIJKE ALTERNATIEVEN

6. In zijn advies van 16 december 2020 naar aanleiding van de tussennota ondersteunde de raad het feit dat er op basis van het vertrechteringsonderzoek nog slechts drie resterende alternatieven - namelijk A2, A3 en A4- verder onderzocht zouden worden in het kader van voorliggend complex project. Uit de reacties op de tussennota, zowel vanuit de publieke raadpleging als de adviesronde, bleek de vraag om enerzijds voor de nieuwe hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (bouwsteen 1) ook niet-spoorgebonden oplossingen te onderzoeken en anderzijds voor de regionale wegverbinding N74 (bouwsteen 2) naar een (her)combinatie van de overblijvende alternatieven.⁶

Er werd beslist om naast de sneltram ook twee andere HOV-systemen verder te onderzoeken, m.n. de HOV-bus op het volledige traject (type trambus) en de combinatie regiobus (type lange afstandsbus) op het volledige traject en trambus op het traject Hasselt-Helchteren.⁷ Daarnaast werden de basisalternatieven A2, A3 en A4 uit de tussennota aangevuld met twee combinatiealternatieven Ax en Ay. Deze passen de logica van A2 toe in Helchteren en die van A3 in Houthalen, en schakelen de Europarklaan in om een deel van de oostelijke verkeersstromen af te leiden alvorens ze de kern van Helchteren binnenrijden.⁸

De raad erkent dat er tijdens de onderzoeksfase van voorliggend complex project stelselmatig nieuwe inzichten zijn opgebouwd, dewelke geleid hebben tot zowel een vertrechtering van de redelijke alternatieven als (her)combinatie tot) nieuwe, redelijke alternatieven. De raad kan de finale set van redelijke alternatieven die voorwerp uitmaakten van het geïntegreerd

⁵ Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 22-23

⁶ Synthesenota, pag. 38

⁷ Synthesenota, pag. 41-42

⁸ Synthesenota, pag. 43

effectenonderzoek ondersteunen.

IV. GEÏNTEGREERD EFFECTENONDERZOEK

7. De raad wees in zijn vorige adviezen over de AON en tussennota op het belang om alle alternatieven op alle aspecten, doch wel strategisch te onderzoeken zodanig dat ze (o.a. impact op land- en tuinbouw, natuur, economie) op een volwaardige manier aan elkaar zouden afgewogen worden. Uit de synthesenota blijkt dat de aanpak van een aantal onderzoeken zoals omschreven in de geactualiseerde AON van juli 2020⁹ verder is gedetailleerd. Door voortschrijdend inzicht tijdens het proces is het tevens nuttig gebleken om een aantal bijkomende zaken te onderzoeken.¹⁰ Zo stelt de raad vast dat het voorontwerp voorkeursbesluit onder andere een nota 'Ecologische verbindingen', een 'Compensatienota', een nota 'Tunnelveiligheid' en een studie 'Levendige bedrijventerreinen' bevat. De raad vindt het positief dat deze bijkomende onderzoeken gebeurd zijn.
8. In zijn vorige adviezen over de AON en tussennota wees de raad ook op het belang om elk van de resterende redelijke alternatieven te kunnen beoordelen op (onder meer) de significante gevolgen ervan voor de SBZ en op het potentieel aan maatregelen die indien nodig deze significante effecten op een afdoende wijze kunnen milderen. Uit de Passende Beoordeling en de verscherpte natuurtoets blijkt dat voor wat betreft de HOV-verbinding er geen betekenisvolle impact wordt verwacht op de SBZ in de omgeving, noch onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN.¹¹ Wat betreft de regionale wegverbinding N74 hebben de geoptimaliseerde doortochtalternatieven A2, A3, Ax en Ay een gelijkwaardige impact op zowel habitatrictlijn- en vogelrichtlijngebied als het VEN; het alternatief A4 heeft een grotere negatieve impact op zowel de SBZ als het VEN. De synthesenota verduidelijkt dat Ay derhalve als 'voor de natuur minst schadelijk alternatief' wordt beoordeeld.¹²

Het voorontwerp voorkeursbesluit wijst er terecht op dat voor voorliggend project een ADC-toets moet worden uitgewerkt, en dit zowel in relatie tot de Europees beschermde natuur als in relatie tot de Vlaams beschermde natuur. Het voorontwerp voorkeursbesluit wijst er in eerste instantie op dat Ay 'als voor de natuur minst schadelijk alternatief' wordt beoordeeld ('A-toets'). Het toont ook aan dat er een dwingende reden van groot openbaar belang aanwezig is ('D-toets'). Tot slot is de compensatieopgave voor voorliggend complex project op strategisch niveau uitgewerkt en toegelicht ('C-toets')(zie verder deel VIII).¹³

V. GEÏNTEGREERDE AFWEGING

9. Het voorontwerp voorkeursbesluit verduidelijkt dat de twee sturende bouwstenen (de Hoogwaardige Openbare Vervoersverbinding en de Regionale Wegverbinding N74) die samen de alternatieven definiëren niet met elkaar interfereren op strategisch niveau. Om de complexiteit van de voorliggende afwegingen beheersbaar en transparant te houden werd daarom bewust gekozen om voor elk van beide een aparte afweging te maken. Zo is men in alle alternatieven bij de afweging voor sturende bouwsteen 1 uitgegaan van alternatief A3 en bij de afwegingen voor sturende bouwsteen 2 van een sneltram op de Grote Baan met dezelfde haltes.¹⁴ De raad kan

⁹ Ontwerpend onderzoek (sturende bouwstenen en gebiedsprogramma NZL), Mobiliteitsonderzoek, Technisch onderzoek, MER, Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, LIS en Onderzoek directe effecten, MKBA, Profilering bedrijventerreinen en Onderzoek in het kader van de externe veiligheid.

¹⁰ Synthesenota, pag. 45

¹¹ S-MER Complex project Noord-Zuid Limburg, pag. 84 en 113

¹² Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 23

¹³ Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 22-23

¹⁴ Synthesenota, pag. 57

deze aanpak ondersteunen.

10. De synthesenota verduidelijkt dat voor beide bouwstenen een geïntegreerd afwegingskader is uitgewerkt dat in overleg en vanuit verschillende workshops tot stand kwam en voortbouwt op eerdere documenten uit de loop van het proces.¹⁵ Zo stelt de raad vast dat het afwegingskader is opgesteld aan de hand van criteria die een verfijning vormen van de missie en ambities uit de Ambitienota en van de algemene projectdoelstelling uit de Startbeslissing van voorliggend complex project. Het afwegingskader is opgebouwd vanuit drie hoofddoelstellingen -het voldoen aan de missie, de ambities en haalbaarheid- en focust daarbij op die aspecten die onderscheidend zijn tussen de alternatieven en belang hebben bij het maken van een bepaalde beslissing of keuze. Daarbij laat het afwegingskader toe om accenten te leggen voor de specifieke (en parallelle) afwegingen met betrekking tot bouwsteen 1 en 2.¹⁶ Zo is de afweging van bouwsteen 1 gebaseerd op de 'missie', het 'oplossend vermogen' en de 'haalbaarheid' en de afweging van bouwsteen 2 op de 'missie', 'duurzame mobiliteit', 'kernversterking', 'landschap' en 'haalbaarheid'. De raad stelt vast dat het afwegingskader de verschillende kansen en knelpunten per alternatief op inzichtelijke wijze verbeeldt. De afweging van de redelijke alternatieven -vanuit de drie hoofddoelstellingen en op basis van diverse criteria- gebeurde volgens de raad op geïntegreerde wijze en getuigt van de vooropgestelde 'verbrede aanpak' van voorliggend complex project.

VI. VOORKEURSALTERNATIEF

11. Uit de afweging van bouwsteen 1 blijkt dat de drie redelijke alternatieven globaal nagenoeg even goed scoren. Voor het criterium 'missie' scoren de drie alternatieven goed en weinig onderscheidend. De sneltram scoort beter op het vlak van 'oplossend vermogen'. De trambus en regiobus scoren beduidend hoger op vlak van 'haalbaarheid'.¹⁷ Gelet op het feit dat de trambus het best scoort op vlak van 'haalbaarheid' én een goede score behaalt op de criteria 'missie' en 'oplossend vermogen' wordt de trambus op vrije bedding als voorkeursalternatief voor het HOV aangeduid.¹⁸ De raad kan deze keuze ondersteunen.
12. Het aggregeren van de verschillende scores van de afweging van bouwsteen 2 doet drie groepen alternatieven ontstaan. A2, A4W en A4O scoren globaal het minst. De omleidingsalternatieven kregen bovendien verschillende nulcores door hun grote impact op de open ruimte. De combinatiealternatieven Ax en Ay scoren het best. A3 zit tussenin met een goede score maar met een nulcore voor kernversterking.¹⁹ 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. Bovendien onderscheidt Ay zich in het bijzonder door zijn hoge score wat betreft de ambities op het vlak van regionaal vervoer (heldere structuur, hogere restcapaciteit op N74 en hogere tunnelveiligheid) en kernversterking, en de aspecten met betrekking tot landschap.²⁰ De raad erkent deze potenties en ondersteunt dan ook de keuze voor Ay als voorkeursalternatief voor bouwsteen 2. De raad vraagt bij de verdere uitwerking van voorliggend complex project evenwel aandacht voor de potentieel toenemende drukte op de Europarklaan.

VII. GEBIEDSPROGRAMMA NZL

13. Voorliggend complex project wil inzetten op een transitie naar duurzame mobiliteit én duurzame

¹⁵ Synthesenota, pag. 59

¹⁶ Synthesenota, pag. 59

¹⁷ Voorkeursbesluit, pag. 18-19

¹⁸ Voorkeursbesluit, pag. 24

¹⁹ Voorkeursbesluit, pag. 20-21

²⁰ Voorkeursbesluit, pag. 25-26

ruimte.²¹ In zijn advies van 16 december 2020 merkte de raad op dat de tussennota in die zin een onderscheid maakt tussen het 'gebiedsprogramma NZL' en het 'complex project NZL', maar dat niet duidelijk was in hoeverre en welke 'ruimtelijke ontwikkelingen' met voorliggend complex project worden beoogd. De raad achtte het dan ook noodzakelijk -voor de beoogde opmaak van het plan-MER maar ook voor de opbouw van het maatschappelijk draagvlak voor dit complex project- om te verduidelijken wat het 'gebiedsprogramma NZL' effectief inhoudt en in hoeverre de doelstellingen van het gebiedsprogramma het voorwerp uitmaken van voorliggend complex project.

De raad stelt vast dat het voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit wat betreft het 'gebiedsprogramma NZL' een overzichtstabel met acties bevat. De acties zijn opgelijst per zone (A-B-C) en per thema (open ruimte – mobiliteit - kernversterking). Bij elke actie zijn de betrokken actoren vermeld en is aangegeven of het een actie betreft die wordt ondernomen binnen het complex project dan wel wordt opgenomen buiten het complex project binnen een ander traject als een parallel project. Het voorontwerp voorkeursbesluit verduidelijkt dat deze overzichtstabel met acties een eerste aanzet is en de basis vormt voor verdere uitwerking en overleg: *'Tijdens de adviesronde zal met de verschillende betrokken actoren afgestemd worden rond de focus van de verschillende acties, de rolverdeling (trekker...), timing en op te nemen engagementen'*.²² De raad vindt het positief dat de betreffende overzichtstabel duidelijkheid verschaft over het 'gebiedsprogramma NZL' en de verhouding van dit programma tot het 'complex project NZL'.

14. Voorliggend complex project bouwt mee aan de Europese Ecologische Corridor, waarvan de Grote Baan / N74 één van de grote barrières vormt. Zo voorziet het 'gebiedsprogramma NZL' binnen het 'complex project NZL' in een planologisch initiatief om het voormalige bedrijventerrein Helchteren-Noord te herbestemmen van zone voor bedrijvigheid naar natuurgebied. Tevens wordt voor dit bedrijventerrein een natuurontwikkelingsvisie opgemaakt, die de basis vormt voor de effectieve herinrichting en natuurontwikkeling op het terrein. Daarnaast wordt met de realisatie van een ecoduct over de infrastructuurbundel (N74, HOV-bedding...) een belangrijke schakel van de Europese Ecologische Corridor gerealiseerd.²³ Het voorontwerp voorkeursbesluit kondigt ook aan dat van zodra voorliggend voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering is goedgekeurd er aan de VLM opdracht gegeven zal worden om in functie van de realisatie van de Europese Ecologische Corridor een of meerdere grondbanken op te richten alsook een landbouweffectenrapport (LER) op te maken.²⁴ Het voorontwerp voorkeursbesluit verduidelijkt evenwel dat de (realisatie van de) Europese Ecologische Corridor kadert binnen een ruimere context dan die van het 'complex project NZL' en dat hierbij een nieuw geïntegreerd planningsproces wordt opgestart in nauw overleg met de betrokken natuur- en landbouwpartners.²⁵

VIII. COMPENSATIEOPGAVE

15. De raad stelt vast dat voorliggend voorontwerp voorkeursbesluit aandacht heeft voor de vereiste compenserende maatregelen. De compensatieopgave wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit op strategisch niveau begroot en gedifferentieerd voor respectievelijk Natura 2000-gebieden (compensatie directe en indirecte effecten op actueel en / of tot doel gestelde habitats: +- 1 ha en 3 à 4 ha), VEN-gebieden (enkel effectieve compensatie directe effecten: +- 3 à 4 ha en planologische compensatie: +-2,5 à 3 ha), zones met verboden te wijzigen vegetaties (enkel effectieve compensatie directe effecten: +- 0,5 ha) en bossen (enkel effectieve

²¹ Alternatievenonderzoeksnota, pag. 33

²² Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 39

²³ Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 45-46

²⁴ Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 57

²⁵ Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 46

compensatie van directe effecten : +/- 30 ha). Uit het voorontwerp voorkeursbesluit blijkt dat de te compenseren zones -met uitzondering van de boscompensaties- verder beperkt in omvang zijn. De raad vindt het positief dat voor alle te compenseren zones zoekgebieden zijn onderzocht en dat potentiële compensatielocaties in eerste instantie gezocht worden binnen of in de nabijheid van de respectievelijke gebieden waar effecten optreden. De raad is ook tevreden dat van zodra het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering is goedgekeurd opdracht zal gegeven worden aan de VLM om in functie van de realisatie van het complex project NZL een of meerdere lokale grondbanken op te richten alsook een landbouweffectenrapport op te maken.²⁶ 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.

²⁶ Voorontwerp voorkeursbesluit, pag. 57

PROVINCIE LIMBURG

PROVINCIE LIMBURG



NOTA

voor De Werkvennootschap NZL

Voorwerp: advies provincie Limburg naar aanleiding van voorkeursbesluit complex project NZL

Redactie: Ivo Bourguignon

In navolging van uw adviesvraag, bezorgen wij U hierbij de gecoördineerde adviezen vanuit de verschillende provinciale diensten die betrokken zijn bij de werkgroepen in het kader van het complex project NZL naar aanleiding van het ontwerp voorkeursbesluit in het complex project NZL.

Er is organisatiebreed consensus binnen het provinciebestuur dat het ontwerp voorkeursbesluit dat kiest voor een centrale OV-verbinding op basis van een trambus in combinatie met het combinatiealternatief Ay voor de wegverbinding (tracé N74) gevolgd kan worden. Wel worden vanuit verschillende diensten nog een aantal aandachtspunten meegegeven voor het verdere verloop van het complex project.

→ Directie Omgeving, afdeling Mobiliteit

Akkoord met het ontwerp voorkeursbesluit. Op korte termijn zullen reeds positieve effecten gerealiseerd worden voor het fietssnelwegennetwerk en het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Het voorkeursbesluit houdt ook kansen in voor het herstel van het trage-wegennetwerk.

In Vlaanderen willen we het aandeel duurzame vervoersmiddelen zoals fiets, openbaar vervoer, carpoolen, tegen 2024 doen toenemen tot minstens 40%, in Antwerpen en Gent zelfs tot 50%. In Limburg is het aandeel vandaag nog maar 27%. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel om de vooropgestelde ambitie te bereiken en eigenlijk zou vanuit klimaat-oogpunt die ambitie nog hoger moeten zijn. Het is vanuit deze over alle beleidsniveaus gedragen beleidsvisie voor een modal shift essentieel dat het oplossend vermogen van de voorkeursoplossing in de volgende fase over gans het tracé wordt geoptimaliseerd (vb vrije bedding).

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. 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/...).

Aangezien tram en trambus in de uitgevoerde afweging globaal gelijk scoren, komt op dit vlak in tegenstelling tot de wegverbinding geen duidelijke voorkeursoplossing naar voor. De keuze voor trambus op basis van haalbaarheid kan gevolgd worden.

De keuze voor een performant regionaal openbaar vervoerssysteem met multimodale knooppunten als ruggengraat past in de mobiliteitsvisie 'basisbereikbaarheid', die sturend is voor het mobiliteitsbeleid.

Kenmerk
139.03.00/S2021N372187
Dossier
2017N025611
Bijlagen

Mede door het hoge aantal haltes (11) omwille van het voorstedelijk karakter in de zones B en C is het oplossend vermogen op vlak van reistijd voor de drie afgewogen modi beperkt, wat negatieve impact kan hebben op de regionale functie van de openbaar vervoerverbinding.

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. 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 ter hoogte van de tunnel van Helchteren waar een overgang van 2x2 rijvakken naar 2x1 rijvak wordt voorzien. Ook de impact van de aansluitingscomplexen moet voldoende onderzocht worden (bijv. aansluiting met kruispunt Herebaan).

Binnen het project NZL zijn er winsten op korte termijn opgesteld die voor de definitieve realisatie in het gebied al een meerwaarde kunnen betekenen.

Een aantal van deze winsten hebben ook een positief effect op het fietssnelwegennetwerk en het BFF:

- Met de komst van een (tijdelijke) fietsbrug over de Grote Baan in Helchteren wordt er een belangrijk knelpunt op de fietssnelweg F74 opgelost. Momenteel is er geen veilige fietsoversteek voor het fietsverkeer. Met de ongelijkgrondse kruising kan de fietser conflictvrij het autoverkeer kruisen. Dit lost bovendien ook een knelpunt in het toeristische fietsroutenetwerk op. De bouw van deze brug start in het voorjaar van 2022.
- De fietssnelweg F74 passeert het industrieterrein Centrum Zuid. Momenteel is er geen veilige fietsverbinding tussen de fietssnelweg en het industrieterrein. Een nieuwe fietsdoorsteek zal deze verbinding nu wel maken. Bovendien worden de fietspaden op de Meerstraat vernieuwd. Op deze manier krijgt Centrum Zuid een veilige fietsverbinding met de fietssnelweg. De aanleg is gepland voor 2022.
- Langs de huidige Grote Baan komen kwalitatieve fietspaden die voldoen aan de normen van het vademecum fietsvoorzieningen. Op deze manier krijgen de fietsers op de Grote Baan voor de definitieve oplossing al meer fietscomfort en veiligheid. De aanleg is gepland in 2022.

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.
- 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.
- In de grafische weergave van het voorkeurstracé staat er geen fiets-lijn ingetekend langs de NZL-verbinding 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 Fietsroutenetwerk. 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.
- 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.
- 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.

- Het voorkeursalternatief verhoogt de verkeersdruk op de Europarklaan (synthesenota p. 161). 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.

→ **Directie Omgeving, afdeling Waterbeheer**

De naar voren geschoven oplossing is qua infrastructuur zeker het meest aan te bevelen vanuit de discipline (oppervlakte)waterbeheer, temeer omdat er ook een heel gebiedsprogramma mee gepaard gaat.

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.

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.

→ **Directie Omgeving, afdeling Ruimtelijke Planning**

Het is positief dat het ontwerp voorkeursbesluit niet louter focust op een mobiliteitsverbinding maar ook inzet op het ontwikkelen van een ruimer gebiedsprogramma dat de diverse ruimtelijke opgaven (leefkwaliteit, kernontwikkeling, natuur, landschap, ...) geïntegreerd aanpakt.

Het geheel aan te realiseren ambities is zeer omvangrijk en complex en de realisatie van het gebiedsprogramma vraagt het opnemen van acties, aangaan van samenwerkingen en engagementen van de diverse actoren op het terrein. Bij verschillende partners zijn al heel wat projecten, processen en initiatieven lopende.

De provincie Limburg is bezig met de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Limburg (Ruimtepact 2040) en de bijhorende beleidskaders. Het voorontwerp Beleidsplan Ruimte Limburg werd door de deputatie vastgesteld op 23 september 2021. Het is belangrijk dat acties van het gebiedsprogramma NZL en lopende processen/projecten op elkaar worden afgestemd en het is zeer positief dat er impliciete en expliciete koppelingen worden gemaakt met het Beleidsplan Ruimte Limburg (in opmaak).

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.

In de set van overkoepelende strategische acties ter uitvoering van de strategische visie, geeft de Afdeling Ruimtelijke Planning ook duidelijk aan, actief te willen bijdragen aan strategische projecten voor Limburg door o.a. de ambities van het Ruimtelijk Beleidsplan Limburg (Ruimtepact 2040) in te brengen in de projectprocessen. (Strategische visie, pag. 44)

Hierbij een overzicht van de huidige koppelingen tussen de acties van het gebiedsprogramma en de acties van het Beleidsplan Ruimte Limburg terug te vinden met het voorbehoud dat deze toetsing aan het voorontwerp Beleidsplan Ruimte Limburg gebeurd is en deze teksten in de loop van de procedure mogelijk nog kunnen wijzigen (de volledige teksten van het voorontwerp Ruimtepact 2040 zijn te raadplegen via <https://www.limburg.be/ruimtepact2040>):

Acties kernversterking

- Uitwerken ruimtelijk en programmatorisch kader vanuit BRL (Acties A2.01, B2.01 en C2.01 p41 en volgende in het ontwerp voorkeursbesluit):
 - o Expliciete verwijzing naar BRL m.b.t. visievorming voor ontwikkeling rond OV-haltes. Hier speelt onze kerntypering (i.f.v. nieuwe woonontwikkelingen) en mogelijk ook het bereikbaarheids criterium voor economische activiteiten (i.f.v. nieuwe ontwikkelingen bedrijvigheid in economische dragers).
 - o Binnen het beleidskader 'wonen in stad- en dorpskernen' is het beleid gericht op meer stedelijke beleving, vitalere dorpskernen en het versterken van de open ruimte. De provincie

- gaat voor een strategisch locatie- en kernenbeleid waarbij ruimtelijke ontwikkelingen maximaal gestuurd worden naar de goed bereikbare en uitgeruste kernen.
 - o Actie A2.01. Het betreft de kernen Overpelt (provinciale stedelijke kern) en Hechtel (specifieke lokale kern met randvoorwaarden). In het beleidskader Wonen (pag. 91) worden de randvoorwaarden voor Hechtel beschreven, die gekoppeld zijn aan het uitwerken van het HOV-systeem van de NZL.
 - o Actie B2.01. Het betreft specifiek de kernen Houthalen (strategisch kern op woningmarktniveau) en Helchteren (specifieke lokale kern met randvoorwaarden). In het beleidskader Wonen (pag. 80) worden de randvoorwaarden voor beide kernen beschreven, die gekoppeld zijn aan het uitwerken van het HOV-systeem van de NZL.
 - o Actie C2.01. Het betreft halte Corda, Cordacampus en het regionaal bedrijventerrein Hasselt-Kiewit worden in het Beleidskader Economische Ruimte geselecteerd als provinciale economische dragers (pag. 26-27). Deze komen in beeld voor het creëren van een gepast ruimte-aanbod en economische groei, o.a. door in te zetten op strategische verdichting of strategische uitbreiding). Zie ook actie C2.03.
- Uitwerken toekomstperspectief voor industrieterreinen Centrum Zuid, Europark en De Schacht (Acties A2.01, B2.01 en C2.01 ontwerp voorkeursbesluit):
 - o De regionale bedrijventerreinen Centrum-Zuid, Europark en De Schacht worden in het Beleidskader Economische Ruimte geselecteerd als provinciale economische dragers (pag. 26-27). Deze komen in beeld voor het creëren van een gepast ruimte-aanbod en economische groei, o.a. door in te zetten op strategische verdichting of strategische uitbreiding. De provincie sluit zich aan bij de beschrijving van de acties waarbij de economische groei gezocht wordt door het verhogen van het ruimtelijk rendement. Over de zone Hoevereinde is een concreet voorstel opgenomen in het Beleidskader Economische Ruimte. Deze zone is opgenomen op de lijst van mogelijk te schrappen bedrijventerrein. Gebiedsgericht onderzoek is nodig bij de opstart van een planningsproces om de exacte afbakening te bepalen.

Acties open ruimte

- Versterken ecologisch, hydrologisch en landschappelijk systeem Laambeek/Rodebeek (Actie B3.09 ontwerp voorkeursbesluit p 45):
 - o De Laambeekvallei wordt in het Beleidskader Open Ruimteschakels geselecteerd als provinciale groenblauwe ader nr. 10 (pag. 20-21). Hiervoor onderneemt de provincie actie door het opmaken van geïntegreerde gebiedsvisies, actieplannen en eventueel RUP's (acties ORS-1.1 en ORS-1.2). De Laambeekvallei wordt daarbij als prioriteit aangegeven (pag. 31).
- Versterken open ruimte ten oosten van Centrum Zuid (Acties B3.11 en B3.12 ontwerp voorkeursbesluit p. 45):
 - o Het regionaal bedrijventerrein Centrum-Zuid wordt in het Beleidskader Economische Ruimte geselecteerd als provinciale economische drager, waardoor de provincie betrokken partij is voor de ontwikkeling en landschappelijke inpassing ervan (er wordt in actie B3.11 ook verwezen naar een PRUP). Ten westen van bedrijventerrein Centrum-Zuid is de zone 'Hoevereinde' in het Beleidskader Economische Ruimte opgenomen als mogelijk te schrappen bedrijventerrein (nr. 10) (pag. 36-38). Dit kan een rol spelen in de versterking van de open ruimte, zoals beoogd door NZL.
- Herbesteden bedrijventerrein Helchteren-Noord (Actie B3.13 ontwerp voorkeursbesluit p. 45):
 - o Het bedrijventerrein 'Helchteren-Noord' wordt in het Beleidskader Economische Ruimte opgenomen als mogelijk te schrappen bedrijventerrein opgenomen (nr. 9) (pag. 36-38).
- Europese ecologische corridor/versterken Zwarte Beek (Acties B3.16 en B3.17 ontwerp voorkeursbesluit p.46):
 - o 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.

- Versterken landschap (Acties B3.20 en B3.21 ontwerp voorkeursbesluit p. 46-47):
 - o 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.
- Groenblauwe aders:
 - o De beekvalleien Mangelbeek (actie B3.01) en de Zwarte beek (actie B3.17) zijn op grondgebied van Houthalen-Helchteren niet geselecteerd als provinciale groenblauwe ader, wel op het grondgebied van respectievelijk de gemeenten Lummen en Beringen. De Broekbeek (actie B3.07) is niet geselecteerd als provinciale groenblauwe ader.
 - o De Europese ecologische corridor (actie B3.16) wordt in het Beleidskader Open Ruimteschakels als suggestie van groenblauwe ader op Vlaams niveau (nr. J) aangegeven (pag. 39-40).
- Optimaliseren ruimtegebruik
 - o Het betreft een zeer ruim plangebied waarbij maximaal ingezet moet worden op zuinig ruimtegebruik, het minimaliseren van bijkomende verharding en ontharden waar mogelijk. O.a. bij de verknoping N74/E314 – N74/Centrum Zuid moet gezocht worden naar een optimalisering van de ruimte-inname.
- 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.

→ **Directie Omgeving, Provinciaal Natuurcentrum (PNC)**

Compenserende maatregelen

- 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. Afstemming is uiteraard nodig. Noodzaak van een breed gedragen werkgroep ecologie (zie ook verder onder Actieprogramma).

Concreet vermeldt het ontwerp voorkeursbesluit volgende compenserende maatregelen voor effecten die voortkomen uit alternatief Y met betrekking tot Natura 2000, VEN, verboden te wijzigen vegetaties en boscompensatie:

- o Natura 2000 (Art. 36 ter Natuurdecreet):
 - SBZ-H 'Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebiedencompensatie van ongeveer 1 ha (habitattypes 4010/7150, 9120/9190)
 - SBZ-H 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' compensatie van 3 à 4 ha (habitattypes 7140, 9190, 91E0)

De compensatielocaties zullen in eerste instantie gezocht worden binnen het Natura 2000-gebied

Onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN (Art 26 bis Natuurdecreet):

- Compensatieopgave 3 à 4 ha in de volgende VEN-gebieden: Boven- en middenloop Zwarte Beek, Mangel- en Winterbeek, Teut-Tenhaagdoornheide.
- De oppervlakte VEN die planologisch gecompenseerd moet worden betreft 2,5 à 3 ha. Vanuit de relatie met het infrastructuurproject komen 2 zones in aanmerking: Noordelijke knoop (actuele gewestplanbestemming industriegebied) Uitbreiding VEN-gebied Breelaarheide (actuele gewestplanbestemming bufferzone)
- o Compenserende maatregelen die voortkomen uit niet te vermijden impact op het wijzigen van vegetatie en kleine landschapselementen (Vegetatiebesluit) en ontbossen (Bosdecreet):
 - bos (30 ha), vnl. als gevolg van ontwikkeling zuidelijke knoop.

Boscompensatie vnl. noordelijke knoop (20 à 24 ha)

Projectdefinitie voor uitwerkingsfase:

- 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'.
- De ecologische passages moeten passen binnen een ecologische visie op schaal van de beekvallei. 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.
- 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 2° 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.

Gedetailleerde opmerkingen op de actietabel:

- 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).
- Versterken Broekbeekvallei (B3.07 t/m B3.08): idem (ontwerp voorkeursbesluit p. 44-45)
- Versterken Laambeekvallei (B3.09 t/m B3.12): idem (ontwerp voorkeursbesluit p. 45).
- Europese ecologische corridor (B3.13 t/m B3.16): idem, provinciale en lokale partners toevoegen (ontwerp voorkeursbesluit p. 45-46).
- Versterken van Zwarte Beek (B3.17): De Werkvennootschap en Vlaamse administraties toevoegen (ontwerp voorkeursbesluit p. 47).
- 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).

→ Directie Ondernemen, afdeling Economie

Akkoord met het voorgestelde voorkeursbesluit. Vanuit economisch standpunt werden de noodzakelijke elementen opgenomen in het voorgestelde traject.

De voorgestelde oplossing zal ten goede komen aan de bereikbaarheid en vermindering in reistijd op deze voor Limburg belangrijke (inter)regionale as en bijgevolg zoals in het SALK uitvoeringsplan beschreven een positieve impact hebben op de werking van de arbeidsmarkt en de concurrentiepositie van de betreffende regio. Het is zowel voor de provincie Limburg als voor de Euregio van groot openbaar belang om een zo vlot mogelijke aansluiting te vinden met het TEN-T netwerk. De uitwerking van de grenscorridor N69 door de Provincie Noord-Brabant versterkt het belang van een goede Noord-Zuid as voor beide regio's, tussen de kennispool 'Brainport' Eindhoven en Hasselt, overige economische centra en de ontsluiting naar de E314 op Vlaams niveau.

→ Directie Ondernemen, afdeling Landbouw en Platteland

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.

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.

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.

→ Directie Ondernemen, afdeling Erfgoed

In onderstaand advies wordt eerst van noord naar zuid het effect van het voorkeurstracé op het onroerend erfgoed overlopen. Erna wordt het geïmpacteerd onroerend erfgoed nog eens apart opgelijst.

Effecten op onroerend Erfgoed (van noord naar zuid):

- Het bedrijventerrein aan de Grote Baan ten noorden van Helchteren verdwijnt en er komt een eco-verbinding over de N74. Dit versterkt de kwaliteit van het landschapsrelict "Heide- en stuifzandcomplex van Hechtel-Helchteren met vallei van de Zwarte Beek (bovenloop)". Op de oude spoorlijn blijft de fietsverbinding bewaard, maar er komt een ongelijkvloerse kruising met de N74. Hier komt ook een afrittencomplex voor Molenheide, Helchteren-centrum en het Remo-stort. Dit zal vermoedelijk een stuk ruimte kosten van bovenvermeld landschapsrelict.
- Ter hoogte van het beschermde landschap "Kasteel Ter Dolen: omgeving" wordt de noordelijke tunnelmond van de tunnel onder Helchteren gepland. Hier moet goed opgepast worden dat de tunnelmond een zo klein mogelijke impact heeft op het beschermde landschap. Vooral dreven en de vijvers in het gebied kunnen gevoelig zijn aan de graafwerken en mogelijk bijhorende pompwerken.
- 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. Het geïnventariseerde bouwkundig erfgoed langs de N74 ligt aan de westzijde. Het voorkeurstraject 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 omgevingsschade aan deze gebouwen.
- Ter hoogte van Helchteren-centrum is het niet heel zeker hoe dicht de werfzone bij de kerk zal komen. Aandacht voor de veiligheid van dit vastgesteld bouwkundig erfgoed is vereist.
- Voorbij het centrum komt de N74 terug bovengronds om de Mangelbeek over te steken. Hier is een duidelijke impact op het landschap door de ruimte die nodig is voor de tunnelmonden. Er komt door de brug over de beekvallei wel een betere ecologische passage.
- 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.
- Ter hoogte van de Herebaan, Oost en West, is er een aansluiting van het verkeer op de tunnel. Verder naar het zuiden liggen enkele mijningenieursvilla'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. 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.
- 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.

- Bij de nieuwe verkeerswissel die aangelegd zal worden op de E314 zal er ruimte-inname zijn van het vastgestelde landschapsatlasrelict "Vijver- en heidegebied rond de bovenbeek van de Laambeek, Roosterbeek en Slangebeek". In de zone die aangesneden zou worden, zijn nog oude houtkanten aanwezig die vroeger weilanden omzoomden. Deze weilanden zijn nu bebost.


Geïmpacteerd erfgoed:

- Beschermd en geïnventariseerde landschappen:
 - volgend landschappelijk erfgoed ondervindt algemeen een impact door de inname van een bredere strook door de vernieuwde Noord-Zuid verbinding (weg + openbaar vervoer + fietsverbinding):
 - o Omgeving Kasteel Ter Dolen (beschermd)
 - o Vijver- en heidegebied rond de bovenbeek van de Laambeek, Roosterbeek en Slangebeek (vastgesteld)
 - o Heide- en stuifzandcomplex van Hechtel-Helchteren met vallei van de Zwarte Beek (bovenloop) (geïnventariseerd)
 - Geïnventariseerd bouwkundig erfgoed langs de N74 (vastgesteld en beschermd):
 - er ligt weinig geïnventariseerd erfgoed langs de N74. Er zijn echter lacunes in de oude inventaris. Het geïnventariseerde bouwkundig erfgoed langs de N74 ligt aan de westzijde. Het voorkeurstraject 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 omgevings schade aan volgende geïnventariseerde gebouwen aan de westzijde van de N74:
 - 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.
- 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:
- o Kapelanie van de parochiekerk Sint-Trudo
 - o Sint-Trudo (Helchteren)
 - o Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw van Zeven Weeën (Laak, beschermd!)

- 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 uitsluitel brengen. Hierna volgt een lijst van mogelijk interessante gebouwen om die oefening te maken:
- 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

Hasselt, 10 november 2021

Namens de deputatie



Wim Schoepen
provinciegriffier



Bert Lambrechts
gedeputeerde

LOKALE BESTUREN

STAD LOMMEL

**ADVIES ONTWERP SYNTHESNOTA EN
VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT
COMPLEX PROJECT
NOORD-ZUIDVERBINDING LIMBURG**

De Werkvennootschap
t.a.v. dhr. Tom Willems
Botanic Tower
Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Sint-Joost-ten-Node

Contactpersoon Sofie Reumers Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit 011 399 799 sofie.reumers@lommel.be	Datum 26-10-2021	Uw referentie / Onze referentie /
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	--------------------------------------------------------------

Geachte

Het college van burgemeester en schepenen heeft de adviesvraag ontvangen over de ontwerp synthesenota enerzijds, en het voorontwerp voorkeursbesluit anderzijds, die zijn opgemaakt voor het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg.

Het college van burgemeester en schepenen wenst volgende opmerkingen te formuleren zowel bij de ontwerp synthesenota als bij het voorontwerp voorkeursbesluit:

1.

Het college van burgemeester en schepenen kan de keuze voor de trambus met vrije bedding langs de N74 ondersteunen.

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.

Het college van burgemeester en schepenen vraagt bovendien een degelijke uitbouw van de oost-west 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.

Het college van burgemeester en schepenen benadrukt verder het belang van aanvullend openbaar vervoer in noordelijke richting naar Nederland.

Het college van burgemeester en schepenen vraagt om rekening te houden met bovenstaande opmerkingen bij de uitwerking van het exploitatiemodel.

2.

Het college van burgemeester en schepenen ondersteunt het gekozen wegtracé, 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 onderstrepen.

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.

Het college van burgemeester en schepenen herhaalt de vraag om het grensemplacement N74-N69 als deelproject op te nemen binnen het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg.

3.

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.
- 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.

Met vriendelijke groeten

NAMENS HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN



Henri Leen
Algemeen directeur



Bob Nijs
Burgemeester

GEMEENTE PELT



Onderwerp	advies ontwerpbesluit complex project Noord-Zuid Limburg
Auteur	Rik Schreurs
Poststuknr.	AON2102440
Dossiernr.	PRJD.00050

Omschrijving

advies ontwerpbesluit complex project Noord-Zuid Limburg

Procedure

In de procedure complexe projecten zijn vier fases voorzien :

- de verkenningsfase,
- de onderzoeksfase,
- de uitwerkingsfase
- de uitvoeringsfase

De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten:

- de startbeslissing,
- het voorkeursbesluit
- het projectbesluit

Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats.

De periode voor het openbaar onderzoek voor het ontwerpbesluit project Noord-Zuid Limburg loopt van 8 oktober 2021 tot 9 november 2021. Op 16 november 2021 vindt de adviesvergadering plaats.

Aansluitend wordt het ontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp geïntegreerd onderzoek en de ontwerp synthesesnota aan een openbaar onderzoek onderworpen.

Na het openbaar onderzoek en het verwerken van de binnengekomen elementen, wordt er overgegaan tot het nemen van een voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering.

In de volgende fase, de uitwerkingsfase, wordt het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) uitgewerkt tot een concreet project.

De betrokken actoren kunnen formeel een advies verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit.

Specifiek wordt er gevraagd om advies uit te brengen op :

- Het geïntegreerd onderzoek en de ontwerp synthesesnota
- Het voorontwerp voorkeursbesluit

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

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

Samen met het geïntegreerd onderzoek werd uitgebreid overleg gevoerd :

- werksessies
- cocreatieweken
- (virtuele) infomarkten
- bilaterale gesprekken
- platformsessies (wonen, mobiliteit, bedrijventerreinen, open ruimte)
- politiek overleg
- ambtelijke stuurgroep

Geïntegreerd onderzoek

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

Spartacuslimijn 3 en de N74 werden als de twee cruciale projectonderdelen naar voor geschoven.

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

1. Sneltram
2. HOV-bus op volledige traject (type trambus)
3. Combinatie van snelle bus (type lange afstandsbus) die de regionale verbinding verzorgt (Regiobus) en een bus die de voorstedelijke bediening tussen Hasselt en Helchteren (type trambus) verzorgt.

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

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

Voor beide bouwstenen (Spartacuslimijn 3 en wegverbinding N74) werd een geïntegreerde afweging opgebouwd vanuit drie pijlers:

1. Een alternatief moet voldoen aan de missie zoals geformuleerd in de ambitienota,
2. Een alternatief moet maximaal voldoen aan de ambities zoals geformuleerd in de ambitienota.
3. Een alternatief moet haalbaar zijn, het moet vertaalbaar zijn naar een realiseerbaar project.

Voorkeur

Uit de afweging voor de bouwsteen Spartacuslimijn 3 blijkt :

De drie alternatieven scoren gelijkwaardig op vlak van 'Missie'.

De sneltram scoort beter op de diverse vlakken van 'Oplossend vermogen'.

De trambus en de regiobus scoren beduidend hoger op vlak van 'Haalbaarheid'.

Voor **Spartacuslimijn 3** wordt gekozen voor een trambus



gekozen tracé trambus

Voor dit systeem zal een volledige vrije bedding over de ganse lengte van de lijn worden voorzien van station Hasselt tot en met knoop Noord Limburg.

De trambuslijn loopt tussen Hasselt station en de knoop Noord-Limburg met 12 tussenliggende haltes. Het hoogwaardig openbaar vervoersysteem wordt volledig op eigen bedding voorzien waarbij in de segmenten van Hasselt, Zonhoven en Houthalen-Helchteren de kruispunten met het wegennetwerk gelijkvloers voorzien worden. Op het noordelijk segment vanaf Helchteren tot Noord-Limburg zal de trambus via de bestaande N74 rijden. Hier worden kruisingen ongelijkvloers georganiseerd en zal de snelheid dus hoger kunnen liggen.

De trambus doet er in totaal 45'29" over van Hasselt station tot de knoop Noord-Limburg.

Om de kernen van Lommel en Pelt aan te sluiten op Spartacus Lijn 3 dient een sterke oost-west OV-as uitgebouwd te worden met voertuigen die geschikt zijn voor de ruimtelijke context van de kernen.

Uit de afweging voor de **wegverbinding N74** blijkt :

A2, A4W en A4O scoren globaal het minst.

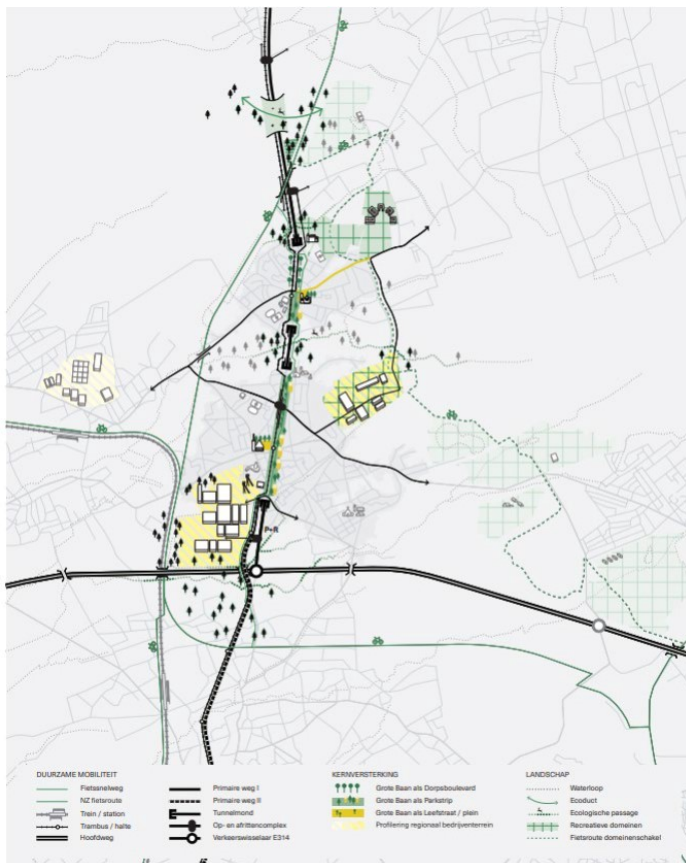
A3 scoort goed, maar met een nulscore door impact in Helchteren.

De combinatiealternatieven Ax en Ay scoren het best.

Ay scoort iets beter dan Ax

Voor de wegverbinding N74 wordt gekozen voor combinatiealternatief Ay

Als doortochteralternatief bundelt Ay de regionale wegverbinding N74 en de HOV-bedding op het tracé van de Grote Baan. In de kern van Houthalen en Helchteren passeert de N74 telkens ondergronds. Er worden twee cut en cover tunnels voorzien. De verknopingen met het lokale netwerk gebeuren ter hoogte van Centrum Zuid, de Herebaan en Helchteren Noord.



gekozen combinatiealternatief Ay

Vervoltraject

Voor de verdere concretisering werd het Gebiedsprogramma NZL uitgeschreven waarbij een actietabel werd opgemaakt waarin de acties per thema (open ruimte, mobiliteit, kernversterking) en per zone (zone A, B, C) zijn opgelijst. Bij elke actie is ook aangegeven of dit een actie betreft die binnen het complex project wordt uitgewerkt of dat de actie buiten het complex project dient opgenomen binnen een ander traject als een parallel proces.

Concreet wordt de gemeente Pelt bij volgende acties vermeld :

- Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op Kempische as (N71)
- Gebiedsontwikkeling halte Limburg Noord opgenomen als actie binnen Complex Project NZL

Voorstel van beslissing

Gunstig advies over de gekozen bouwstenen Spartacuslijn 3 Trambus en voor de wegverbinding N74 combinatie alternatief 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 :

- 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
-

Beslissing Conform mits
oost-westverbinding minstens tot Neerpelt station, cf. eerdere afspraken

Opmerkingen

Wijzigingen

STAD PEER

De Werkvennootschap

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
/	/	211108/VA/NZL	10-11-2021
contactpersoon	e-mail	bijlage(n)	
Veerle Aerts	Veerle.aerts@peer.be		

Advies voorontwerp voorkeursbesluit complex project Noord-Zuid Limburg

Geachte,

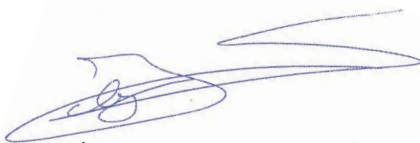
Hierbij vindt u de opmerkingen van het College van Burgemeester en Schepenen van Stad Peer op het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project Noord-Zuid Limburg.

- Stad Peer blijft herhalen dat een trambus onvoldoende is om een modal shift te bewerkstelligen in Noord-Limburg, en dit zowel qua capaciteit als qua snelheid. De verbinding van Pelt naar Hasselt zal 45,5 min duren, veel langer dan de 27 minuten die initieel in het Spartacus-project gesteld is. De capaciteit van de trambus is eveneens lager dan die van een sneltram, wat het comfort en de modal shift zal ondermijnen. Ook het aantal haltes is enorm toegenomen t.o.v. het initiële Spartacus-project, (11 i.p.v. 3) waardoor de doorrijtijd een pak hoger ligt.
 - 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.
 - 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).
 - Stad Peer dringt erop aan om het aantal haltes te reduceren zodat de doorstroming optimaal verzekerd is.
- 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 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.

Er vanuit gaande dat er rekening gehouden wordt met onze opmerkingen.

Met vriendelijke groeten

Namens het College van Burgemeester en Schepenen



Jo Sclep
Algemeen directeur



Steven Matheï
Burgemeester

GEMEENTE OUDSBERGEN

datum:

09/11/2021



ons kenmerk:

U21.015899

De Werkvennootschap
T.a.v. de heer Tom Willems
Botanic Tower
Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 SINT-JOOST-TEN-NODE

uw kenmerk:

meer info:

Evelien Vanderspikken
Clustercoördinator Ruimte
089 810 100
Evelien.vanderspikken@oudsbergen.be

Advies Noord-Zuid

Geachte heer,

Op dd. 8 oktober 2021 kregen wij van u de vraag om ons advies betreffende' Noord-Zuid Limburg: voorontwerp voorkeursbesluit voor 9 november 2021' uit te brengen.

Specifiek vroegen jullie om op volgende 2 punten advies te verlenen:

1. Het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesesnota;
2. Het voorontwerp voorkeursbesluit.

Wij willen jullie via deze weg meegeven dat wij geen bijkomend advies hebben, maar verwijzen wel nog even naar het advies wat wij in 2020 meegaven.

Wij voegen dit advies als bijlage toe aan deze brief. Gelieve zeker deze punten voor Oudsbergen te behouden.

Met vriendelijke groeten

Evelien Vanderspikken
Clustercoördinator Ruimte



UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

zitting van: 21/12/2020

E-COLLEGE

Het organiseren van een digitaal college op 21 december 2020 werd goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen in zitting van 09 november 2020.

aanwezig: Lode Ceyskens, burgemeester-voorzitter;
Benny Spreeuwens, Marco Goossens, Hanne Schrooten, Kurt Plessers, Jo Seutens, schepenen;
en Guy Bodeux, algemeen directeur

verontschuldigd: Ilse Wevers, schepen

Goedkeuring van het advies met betrekking tot de 'Tussennota Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL)'

contactpersoon	functie	e-mail	dossier
Sonja Maesen	administratief medewerkster	sonja.maesen@oudsbergen.be	AD20.001020

Voorgeschiedenis en verwijzingsdocumenten

De Noord-Zuid slaat op de weg tussen Hasselt en het noorden van Limburg, die verder loopt tot in Eindhoven in Nederland. De N74 is beter gekend als de 'Grote Baan'. Ter hoogte van de gemeente Houthalen-Helchteren verloopt het verkeer via een gewone gewestweg, pal door het centrum van die gemeente.

Het plaatselijk en doorgaand verkeer komt vanaf Hechtel tot voorbij Houthalen in beide richtingen samen op de Grote Baan met lokale onderbrekingen en verkeer naar lokale bestemmingen. Deze gewestweg verwerkt alle soorten verkeer: vracht- en autoverkeer, fietsers, openbaar vervoer, lokaal als euröregionaal verkeer. De capaciteit van deze weg wordt beperkt door het aantal rijstroken en door de onderbrekingen in de verkeersstroom die veroorzaakt worden door de verschillende weggebruikers, bestemmingsverkeer en alle kruisende bewegingen.

De tussennota beschrijft de onderzoeksmethoden en de onderzoeksresultaten van de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek en hoe ze geleid hebben tot de drie overgebleven alternatieven. Ook de volgende fasen in het geïntegreerd onderzoek worden erin beschreven.

Het planningsproces voor de Noord-Zuidverbinding Limburg (N74) verloopt volgens de procedure van Complexe Projecten.

Momenteel bevindt dit proces zich in de onderzoeksfase.

Op basis van de onderzoekskresultaten van 'Fase 1: verfijning van de alternatieven' van het geïntegreerd onderzoek is het voorstel om de zeven alternatieven terug te brengen naar drie redelijke of kansrijke alternatieven. Deze drie alternatieven zullen dan 'Fase 2: thematisch onderzoek' van het geïntegreerd onderzoek doorlopen. Dit voorstel van vertrechtering, het proces en argumentatie is vastgelegd in de tussennota waarover we formeel advies kunnen verlenen.

Argumentatie

Spartacuslimijn 3 wordt de ontsluiting voor Noord-Limburg richting Hasselt. Het is voor Oudsbergen dus essentieel om hier een goede aansluiting op te hebben, zowel in Helchteren als ter hoogte van de N73. Een vlotte aantakking van de buslijn Bree – Meeuwen – Helchteren met Spartacus lijn 3 zou voorzien moeten worden.

Omdat er veel verkeer vanuit het oosten (richting Meeuwen) via de N719 aansluiting vindt om de weg verder te zetten naar de autosnelweg dient er een vlotte aansluiting van gewestweg N719, Meeuwen – Helchteren, op het nieuwe wegtracé van de Noord-Zuidverbinding voorzien te worden.

De afgelopen jaren is de verkeerstroming via de N76 enorm toegenomen. Dit is hoofdzakelijk verkeer dat de Noord-Zuid verbinding vermijdt. Er dient rekening gehouden te worden, bij verdere ontwikkelingen, met het feit dat veel Noord-Zuidverkeer vandaag een omleiding zoekt via de gewestweg N76.

Juridische context

Bevoegdheid:

Artikel 56 van het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 bepaalt dat het college van burgemeester en schepenen bevoegd is voor deze materie.

Grond:

Besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2017 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Adviezen en inspraak

Er werd geen voorafgaand advies ingewonnen.

Plaats in het meerjarenplan en financiële gevolgen

De uitvoering van het besluit heeft geen link met het meerjarenplan en heeft ook geen financiële consequenties.

Stemming, na beraadslaging

Met eenparigheid van stemmen.

Besluit

Artikel 1

Het schepencollege formuleert volgend advies op de tussennota Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg:

- Er dient een vlotte aantakking van de buslijn Bree – Meeuwen – Helchteren met Spartacus lijn 3 voorzien te worden
- Er dient een vlotte aansluiting van gewestweg N719, Meeuwen – Hechteren op het nieuwe wegtracé van de Noord-Zuidverbinding voorzien te worden
- 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, behoeft geen bijkomend verkeer en heeft eigenlijk ook nood aan bijkomende maatregelen.

Artikel 2

Tegen dit besluit kan een klacht worden ingediend bij de toezichthoudende overheid. Deze klacht moet ingediend worden binnen een periode van 30 dagen die volgt op de dag van de bekendmaking van dit besluit op de website van de gemeente Oudsbergen.

De klacht kan via een aangetekend schrijven gericht worden aan:

Agentschap Binnenlands Bestuur
VAC Herman Teirlinck Brussel
Havenlaan 88, bus 70
1000 Brussel

De klacht kan ook via een aangetekend e-mail verstuurd worden naar: binnenland@vlaanderen.be

Artikel 3

Dit besluit wordt overeenkomstig de bepalingen uit artikels 285 tot en met 287 van het decreet lokaal bestuur bekendgemaakt op de website van de gemeente Oudsbergen.

Het college van burgemeester en schepenen bezorgt daarnaast een afschrift van dit besluit aan:

- De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10 te 1210 Sint-Joost-ten-Node

Namens het college van burgemeester en schepenen

(get.) Guy Bodeux
algemeen directeur

(get.) Lode Ceyskens
Burgemeester

Voorleensluitend afschrift

Guy Bodeux
algemeen directeur

Lode Ceyskens
burgemeester

GEMEENTE HECHTEL-EKSEL

Getekend door

28 **2021_CBS_01310** **Voorontwerp van voorkeursbesluit - Complex Project Noord-Zuid Limburg - Goedkeuring**

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Jan Dalemans, Burgemeester; mevrouw Nele Lijnen, Eerste schepen; de heer Theo Martens, Tweede schepen; de heer Jacky Snoeckx, Derde schepen; mevrouw Kelly Leenaerts, Vierde schepen; de heer Johan Feyen, Voorzitter BCSD; de heer Robert Verheyen, Algemeen directeur

Beschrijving

Aanleiding en context

Voor het complex project Noord-Zuid Limburg, ligt momenteel het voorontwerp voorkeursbesluit voor, conform de nieuwe procesaanpak voor "complexe projecten" (zie ook <http://www.complexeprojecten.be/>). Dit werd door het projectteam 8 oktober 2021 als mededeling voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

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.

In de procesaanpak 'complexe projecten' is voorzien dat uw instantie formeel advies kan verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit (art. 11 decreet CP en art. 12-14 Uitvoeringsbesluit CP).

Graag ontvangen we uw advies uiterlijk op 9 november 2021. Bij voorkeur digitaal via e-mail op info@noordzuidlimburg.be. Een schriftelijk advies kan u sturen naar De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Sint-Joost-ten-Node.

- Op 16 maart 2018 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing over het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' en werd de bijhorende procesnota bekend gemaakt.
- Tijdens de verkenningsfase werd een ambitienota opgemaakt met de doelstellingen van het project. Dit waren doelstellingen zowel voor mobiliteit en ruimte, wonen en werken en ecologie en landschap.
- Hier begint de onderzoeksfase die uiteindelijk moet leiden tot een voorkeursbesluit.
- De alternatievenonderzoeksnota (AON) beschrijft 7 verschillende alternatieven en hoe het onderzoek zal aangepakt worden.
- Bij de verschillende alternatieven worden gezamenlijke en individuele onderzoeksvragen gesteld die in het verdere onderzoek zullen onderzocht worden.
- In het geïntegreerd onderzoek worden de alternatieven vergeleken met een referentiescenario (jaar 2030). Er wordt echter ook gewerkt met een 0+ scenario, hierin worden maatregelen opgenomen die slechts deels een oplossing bieden voor de problematiek. Dit kan geen volwaardig alternatief vormen, maar kan wel inzichten bieden voor oplossingen op korte termijn.
- De geactualiseerde AON van maart 2021 omschreef de redelijke alternatieven die het voorwerp uitmaken van het geïntegreerd effectenonderzoek dat moet leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.

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

- Herkomst-bestemmingsonderzoek en meetcampagne (mobiliteit)
- Onderzoek naar de effecten op het milieu in kader van s-MER (inclusief passende beoordeling en verscherpte natuurtoets en landbouwimpactstudie). In de s-MER worden de milieueffecten van de verschillende alternatieven beschreven en vergeleken.
- Onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende alternatieven is beschreven via een s-MKBA.
- Technisch onderzoek
- Mobiliteitsonderzoek
- Ruimtelijk/Ontwerpend onderzoek
- Studie Levendige bedrijventerreinen
- Ecologisch onderzoek
- ...

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

- Geïntegreerde afweging
- sMER
- sMKBA
- Ontwerpend Onderzoek

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

Deze documenten/rapporten zijn publiek raadpleegbaar via www.noordzuidlimburg.be

Het voorliggende voorontwerp voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Argumentatie

1. Het voorontwerp voorkeursbesluit

Gelet op volgende overwegingen:

- Het Voorkeursbesluit is zeer volledig, maar een lijk document dat een goede weergave geeft van de onderzochte traject op een laagdrempelige manier dat makkelijk te lezen is voor gewone burgers, aangezien het toch vrij technisch is en er een heel traject aan vooraf gegaan wordt.
- In de AON hebben we een aantal doelstellingen geformuleerd waaraan we een toetsing zouden doen die voor het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel belangrijk zijn.
- Belangrijk voor gemeente Hechtel-Eksel is dat er geen bijkomende barrière werking ontstaat, dit heeft vooral invloed op de keuze van openbaar vervoersysteem en trajectkeuze.
- Doelstellingen die opgenomen zijn in het ontsnipperingsplan Bosland vormen een leidraad voor de toetsing van de ecologische corridor in combinatie met de verdere toeristische uitbouw van de regio.
- Een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de bestaande regionale verbindingsweg N74 en het ov-net met bijzondere aandacht voor het vergroenen van de omgeving, verbeteren van de geluidsoverlast en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- Een hoogwaardig en frequent openbaar vervoersnetwerk om een betere ontsluiting van het noorden te verwezenlijken.
- Optimalisatie van de bestaande aansluitingscomplexen en verbeteren van de intekening hiervan met betrekking tot de bestaande onderliggende verkeersstromen met de naastliggende gemeentes.

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

Voor bouwsteen 1 wordt er gekozen om het **HOV-systeem uit te bouwen met een Trambus**.

Bij de Geïntegreerde afweging:

- Missie: De drie alternatieven scoren globaal goed en weinig onderscheidend voor 'Missie'.

- Oplossend vermogen: De drie alternatieven scoren goed op vlak van oplossend vermogen.
- Haalbaarheid: De trambus en de regiobus scoren beduidend hoger op vlak van haalbaarheid.

Het voorgestelde alternatief voldoet aan de doelstellingen die het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel heeft opgesteld. Alle alternatieven worden gebundeld binnen de zate van de bestaande infrastructuur en vereisen aldus geen bijkomend ruimtebeslag.

Het is onduidelijk welk gebiedsontsluiting de halte van Eksel moet dragen. Het college kiest ervoor om de halte van Eksel te situeren in Eksel ter hoogte van het bestaande afrittencomplex in Eksel. Om de kern van Eksel goed te ontsluiten op de Spartacus Lijn 3 dient hier ook een goed uitgerust OV-net uitgebouwd te worden. Verder uitwerken van een optimale routing naar de OV-halte van Hechtel en Eksel zijn een aandachtspunt en dienen verder uitgewerkt te worden.

Aandacht voor inbedden van infrastructuurproject in breed gebiedsprogramma al was het maar om tekortkomingen uit het verleden recht te zetten:

- Een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de bestaande regionale verbindingsweg N74 en het ov-net met bijzondere aandacht voor het vergroenen van de omgeving, verbeteren van de geluidsoverlast en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- Optimalisatie van de bestaande aansluitingscomplexen en verbeteren van de intekening hiervan met betrekking tot de bestaande onderliggende verkeersstromen met de naastliggende gemeentes.

Voor bouwsteen 2 wordt er gekozen voor het **combinatiealternatief AY**.

We beperken ons tot het gedeelte dat belangrijk is voor de gemeente Hechtel-Eksel. Ten noorden van de fietsnelweg wordt het eoduct voor de Europese ecologische corridor ingepast. Ter hoogte van de flessenhals, tussen knoop Helchteren Noord en knoop Bungalowpark, wordt een 2x2 rijbaan voorzien, met daarnaast een vrije HOV-bedding. De Hasseltsebaan in Hechtel-Eksel wordt beter aangesloten op de N74. Ter hoogte van Bungalowpark wordt een volwaardig op- en afrittencomplex gerealiseerd. Ten zuiden van Hechtel centrum (ter hoogte van de Zwarte Beek) wordt aanvullend een slimme knip in de Hasseltsebaan voorzien. Dit vermijdt oneigenlijk gebruik van deze lokale weg.

De keuze voor het voorkeursalternatief betekent ook dat de bestaande reservatiestrook zoals aangeduid in het Gewestplan opgeheven kan worden. Dit planologisch initiatief kan gekoppeld worden aan de herbestemming van (delen van) industriegebieden tot natuur (t.h.v. Centrum Zuid). Betekent dit ook dat de reservatiestrook in deelgebied A opgeheven wordt?

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).

2. Het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesesenota

Gelet op volgende overwegingen:

In deelzone A en C ligt de focus in het Complex Project enkel op Bouwsteen 1: hoe en waar kan een performant openbaar vervoerssysteem tussen Hasselt en Noord-Limburg worden ingepast? De opgaves in deze zone zijn afhankelijk van het voertuigtype maar ook van het gekozen tracé. Gezien er gekozen wordt voor een OV-systeem dat volledig binnen de bestaande zate uitgebouwd kan worden, wordt er geoordeeld dat er geen bijkomende negatieve effecten te verwachten vallen in de deelgebieden A en C. Bijgevolg worden de deelgebieden A en C grotendeels niet onderworpen aan het geïntegreerd onderzoek zoals het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel in de afweging van de AON gevraagd had. Mogen we hieruit concluderen dat er geen mogelijkheid bestaat om de bestaande regionale wegverbinding N74 te optimaliseren? Dit staat haaks op de geformuleerde doelstellingen van het

Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel. Het bestaande wegsegment heeft vele tekortkomingen en dit niet enkel naar het vervoerscomfort. Er zijn vele tekortkomingen met betrekking tot inbedding, geluid, barrière werking zowel voor mens en dier. Graag hadden wij deze uitbreiding gezien om een optimalisatie mogelijk te maken.

In het gebiedsprogramma zijn volgende acties genomen:

- 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.
- A1.02 Uitwerking slimme knip N715 Hechtel-Eksel. Geen bijkomende opmerkingen.
- A1.03 Onderzoek en implementatie downgraden N715 in Hechtel. Geen bijkomende opmerkingen.
- A1.05 Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op N73. Graag wordt het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel hierin ook betrokken.
- 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.

Juridische grond

Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, in het bijzonder artikel 56 §3 betreffende de bevoegdheden van het College van Burgemeester en Schepenen, en latere wijzigingen en uitvoeringsbesluiten.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

NVT

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen is tevreden met deze historische stap en gaat akkoord met het ontwerp voorkeursbesluit indien er rekening gehouden wordt met volgende opmerkingen:

- Het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel heeft een aantal doelstellingen geformuleerd waaraan het ontwerp voorkeursbesluit afgetoetst zal worden in de zone A.
 - Een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de bestaande regionale verbindingsweg N74 en het ov-net met bijzondere aandacht voor het vergroenen van de omgeving, verbeteren van de geluidsoverlast en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.
 - Optimalisatie van de bestaande aansluitingscomplexen en verbeteren van de intekening hiervan met betrekking tot de bestaande onderliggende verkeersstromen met de naastliggende gemeentes.
- De halte van Eksel moet zich situeren in Eksel ter hoogte van het bestaande afrittencomplex in Eksel.
- Om de kern van Eksel goed te ontsluiten op de Spartacus Lijn 3 dient hier ook een goed uitgerust OV-net uitgebouwd te worden.

- Ter hoogte van de flessenhals, tussen knoop Helchteren Noord en knoop Bungalowpark, wordt een 2x2 rijbaan voorzien, met daarnaast een vrije HOV-bedding. De 2x2 rijbaan blijft hierdoor behouden in tegenstelling tot alle voorgaande besprekingen er altijd sprake was van een 1x2 rijbaan. De keuze voor een 2x2 rijbaan is een verbetering.
- Duidelijkheid verschaffen over de reservatiestrook in deelgebied A.
- 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 college is van mening dat er een parallelle verbinding moet komen langs de Noord-Zuid van de Stationsstraat tot aan de Overpelterbaan.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen gaat akkoord met het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesesenota 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.
- In het gebiedsprogramma zijn vollende acties genomen:
 - 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.
 - A1.05 Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op N73. Graag wordt het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel hierin ook betrokken.
 - 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.

Artikel 3

Een afschrift van dit besluit wordt overgemaakt uiterlijk op 9 november 2021, bij voorkeur digitaal via e-mail op info@noordzuidlimburg.be of schriftelijk naar De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Sint-Joost-ten-Node.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Robert Verheyen
Algemeen directeur

Jan Dalemans
Burgemeester

College van Burgemeester en Schepenen
Besluit**Goedgekeurd**
Zitting van 8 november 2021
Omgeving & Werken - Mobiliteit

Getekend door

**28 2021_CBS_01310 Voorontwerp van voorkeursbesluit - Complex Project
Noord-Zuid Limburg - Goedkeuring****Samenstelling:**

Aanwezig:

de heer Jan Dalemans, Burgemeester; mevrouw Nele Lijnen, Eerste schepen; de heer Theo Martens, Tweede schepen; de heer Jacky Snoeckx, Derde schepen; mevrouw Kelly Leenaerts, Vierde schepen; de heer Johan Feyen, Voorzitter BCSD; de heer Robert Verheyen, Algemeen directeur

Beschrijving

Aanleiding en context

Voor het complex project Noord-Zuid Limburg, ligt momenteel het voorontwerp voorkeursbesluit voor, conform de nieuwe procesaanpak voor "complexe projecten" (zie ook <http://www.complexeprojecten.be/>). Dit werd door het projectteam 8 oktober 2021 als mededeling voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

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.

In de procesaanpak 'complexe projecten' is voorzien dat uw instantie formeel advies kan verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit (art. 11 decreet CP en art. 12-14 Uitvoeringsbesluit CP).

Graag ontvangen we uw advies uiterlijk op 9 november 2021. Bij voorkeur digitaal via e-mail op info@noordzuidlimburg.be. Een schriftelijk advies kan u sturen naar De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Sint-Joost-ten-Node.

- Op 16 maart 2018 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing over het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' en werd de bijhorende procesnota bekend gemaakt.
- Tijdens de verkenningsfase werd een ambitienota opgemaakt met de doelstellingen van het project. Dit waren doelstellingen zowel voor mobiliteit en ruimte, wonen en werken en ecologie en landschap.
- Hier begint de onderzoeksfase die uiteindelijk moet leiden tot een voorkeursbesluit.
- De alternatievenonderzoeksnota (AON) beschrijft 7 verschillende alternatieven en hoe het onderzoek zal aangepakt worden.
- Bij de verschillende alternatieven worden gezamenlijke en individuele onderzoeksvragen gesteld die in het verdere onderzoek zullen onderzocht worden.
- In het geïntegreerd onderzoek worden de alternatieven vergeleken met een referentiescenario (jaar 2030). Er wordt echter ook gewerkt met een 0+ scenario, hierin worden maatregelen opgenomen die slechts deels een oplossing bieden voor de problematiek. Dit kan geen volwaardig alternatief vormen, maar kan wel inzichten bieden voor oplossingen op korte termijn.
- De geactualiseerde AON van maart 2021 omschreef de redelijke alternatieven die het voorwerp uitmaken van het geïntegreerd effectenonderzoek dat moet leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.

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

- Herkomst-bestemmingsonderzoek en meetcampagne (mobiliteit)
- Onderzoek naar de effecten op het milieu in kader van s-MER (inclusief passende beoordeling en verscherpte natuurtoets en landbouwimpactstudie). In de s-MER worden de milieueffecten van de verschillende alternatieven beschreven en vergeleken.
- Onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende alternatieven is beschreven via een s-MKBA.
- Technisch onderzoek
- Mobiliteitsonderzoek
- Ruimtelijk/Ontwerpend onderzoek
- Studie Levendige bedrijventerreinen
- Ecologisch onderzoek
- ...

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

- Geïntegreerde afweging
- sMER
- sMKBA
- Ontwerpend Onderzoek

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

Deze documenten/rapporten zijn publiek raadpleegbaar via www.noordzuidlimburg.be

Het voorliggende voorontwerp voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Argumentatie

1. Het voorontwerp voorkeursbesluit

Gelet op volgende overwegingen:

- Het Voorkeursbesluit is zeer volledig, maar een lijvig document dat een goede weergave geeft van de onderzochte traject op een laagdrempelige manier dat makkelijk te lezen is voor gewone burgers, aangezien het toch vrij technisch is en er een heel traject aan vooraf gegaan wordt.
- In de AON hebben we een aantal doelstellingen geformuleerd waaraan we een toetsing zouden doen die voor het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel belangrijk zijn.
- Belangrijk voor gemeente Hechtel-Eksel is dat er geen bijkomende barrière werking ontstaat, dit heeft vooral invloed op de keuze van openbaar vervoersysteem en trajectkeuze.
- Doelstellingen die opgenomen zijn in het ontsnipperingsplan Bosland vormen een leidraad voor de toetsing van de ecologische corridor in combinatie met de verdere toeristische uitbouw van de regio.
- Een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de bestaande regionale verbindingsweg N74 en het ov-net met bijzondere aandacht voor het vergroenen van de omgeving, verbeteren van de geluidsoverlast en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- Een hoogwaardig en frequent openbaar vervoersnetwerk om een betere ontsluiting van het noorden te verwezenlijken.
- Optimalisatie van de bestaande aansluitingscomplexen en verbeteren van de intekening hiervan met betrekking tot de bestaande onderliggende verkeersstromen met de naastliggende gemeentes.

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

Voor bouwsteen 1 wordt er gekozen om het **HOV-systeem uit te bouwen met een Trambus**.

Bij de Geïntegreerde afweging:

- Missie: De drie alternatieven scoren globaal goed en weinig onderscheidend voor 'Missie'.

- Oplossend vermogen: De drie alternatieven scoren goed op vlak van oplossend vermogen.
- Haalbaarheid: De trambus en de regiobus scoren beduidend hoger op vlak van haalbaarheid.

Het voorgestelde alternatief voldoet aan de doelstellingen die het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel heeft opgesteld. Alle alternatieven worden gebundeld binnen de zate van de bestaande infrastructuur en vereisen aldus geen bijkomend ruimtebeslag.

Het is onduidelijk welk gebiedsontsluiting de halte van Eksel moet dragen. Het college kiest ervoor om de halte van Eksel te situeren in Eksel ter hoogte van het bestaande afrittencomplex in Eksel. Om de kern van Eksel goed te ontsluiten op de Spartacus Lijn 3 dient hier ook een goed uitgerust OV-net uitgebouwd te worden. Verder uitwerken van een optimale routing naar de OV-halte van Hechtel en Eksel zijn een aandachtspunt en dienen verder uitgewerkt te worden.

Aandacht voor inbedden van infrastructuurproject in breed gebiedsprogramma al was het maar om tekortkomingen uit het verleden recht te zetten:

- Een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de bestaande regionale verbindingsweg N74 en het ov-net met bijzondere aandacht voor het vergroenen van de omgeving, verbeteren van de geluidsoverlast en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- Optimalisatie van de bestaande aansluitingscomplexen en verbeteren van de intekening hiervan met betrekking tot de bestaande onderliggende verkeersstromen met de naastliggende gemeentes.

Voor bouwsteen 2 wordt er gekozen voor het **combinatiealternatief AY**.

We beperken ons tot het gedeelte dat belangrijk is voor de gemeente Hechtel-Eksel. Ten noorden van de fietsnelweg wordt het eoduct voor de Europese ecologische corridor ingepast. Ter hoogte van de flessenhals, tussen knoop Helchteren Noord en knoop Bungalowpark, wordt een 2x2 rijbaan voorzien, met daarnaast een vrije HOV-bedding. De Hasseltsebaan in Hechtel-Eksel wordt beter aangesloten op de N74. Ter hoogte van Bungalowpark wordt een volwaardig op- en afrittencomplex gerealiseerd. Ten zuiden van Hechtel centrum (ter hoogte van de Zwarte Beek) wordt aanvullend een slimme knip in de Hasseltsebaan voorzien. Dit vermijdt oneigenlijk gebruik van deze lokale weg.

De keuze voor het voorkeursalternatief betekent ook dat de bestaande reservatiestrook zoals aangeduid in het Gewestplan opgeheven kan worden. Dit planologisch initiatief kan gekoppeld worden aan de herbestemming van (delen van) industriegebieden tot natuur (t.h.v. Centrum Zuid). Betekent dit ook dat de reservatiestrook in deelgebied A opgeheven wordt?

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).

2. Het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesenota

Gelet op volgende overwegingen:

In deelzone A en C ligt de focus in het Complex Project enkel op Bouwsteen 1: hoe en waar kan een performant openbaar vervoerssysteem tussen Hasselt en Noord-Limburg worden ingepast? De opgaves in deze zone zijn afhankelijk van het voertuigtype maar ook van het gekozen tracé. Gezien er gekozen wordt voor een OV-systeem dat volledig binnen de bestaande zate uitgebouwd kan worden, wordt er geoordeeld dat er geen bijkomende negatieve effecten te verwachten vallen in de deelgebieden A en C. Bijgevolg worden de deelgebieden A en C grotendeels niet onderworpen aan het geïntegreerd onderzoek zoals het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel in de afweging van de AON gevraagd had. Mogen we hieruit concluderen dat er geen mogelijkheid bestaat om de bestaande regionale wegverbinding N74 te optimaliseren? Dit staat haaks op de geformuleerde doelstellingen van het

Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel. Het bestaande wegsegment heeft vele tekortkomingen en dit niet enkel naar het vervoerscomfort. Er zijn vele tekortkomingen met betrekking tot inbedding, geluid, barrière werking zowel voor mens en dier. Graag hadden wij deze uitbreiding gezien om een optimalisatie mogelijk te maken.

In het gebiedsprogramma zijn volgende acties genomen:

- 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.
- A1.02 Uitwerking slimme knip N715 Hechtel-Eksel. Geen bijkomende opmerkingen.
- A1.03 Onderzoek en implementatie downgraden N715 in Hechtel. Geen bijkomende opmerkingen.
- A1.05 Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op N73. Graag wordt het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel hierin ook betrokken.
- 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.

Juridische grond

Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, in het bijzonder artikel 56 §3 betreffende de bevoegdheden van het College van Burgemeester en Schepenen, en latere wijzigingen en uitvoeringsbesluiten.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

NVT

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen is tevreden met deze historische stap en gaat akkoord met het ontwerp voorkeursbesluit indien er rekening gehouden wordt met volgende opmerkingen:

- Het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel heeft een aantal doelstellingen geformuleerd waaraan het ontwerp voorkeursbesluit afgetoetst zal worden in de zone A.
 - Een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de bestaande regionale verbindingsweg N74 en het ov-net met bijzondere aandacht voor het vergroenen van de omgeving, verbeteren van de geluidsoverlast en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.
 - Optimalisatie van de bestaande aansluitingscomplexen en verbeteren van de intekening hiervan met betrekking tot de bestaande onderliggende verkeersstromen met de naastliggende gemeentes.
- De halte van Eksel moet zich situeren in Eksel ter hoogte van het bestaande afrittencomplex in Eksel.
- Om de kern van Eksel goed te ontsluiten op de Spartacus Lijn 3 dient hier ook een goed uitgerust OV-net uitgebouwd te worden.

- Ter hoogte van de flessenhals, tussen knoop Helchteren Noord en knoop Bungalowpark, wordt een 2x2 rijbaan voorzien, met daarnaast een vrije HOV-bedding. De 2x2 rijbaan blijft hierdoor behouden in tegenstelling tot alle voorgaande besprekingen er altijd sprake was van een 1x2 rijbaan. De keuze voor een 2x2 rijbaan is een verbetering.
- Duidelijkheid verschaffen over de reservatiestrook in deelgebied A.
- 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 college is van mening dat er een parallelle verbinding moet komen langs de Noord-Zuid van de Stationsstraat tot aan de Overpelterbaan.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen gaat akkoord met het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesesenota 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.
- In het gebiedsprogramma zijn vollende acties genomen:
 - 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.
 - A1.05 Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op N73. Graag wordt het Lokaal Bestuur Hechtel-Eksel hierin ook betrokken.
 - 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.

Artikel 3

Een afschrift van dit besluit wordt overgemaakt uiterlijk op 9 november 2021, bij voorkeur digitaal via e-mail op info@noordzuidlimburg.be of schriftelijk naar De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems, Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Sint-Joost-ten-Node.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Robert Verheyen
Algemeen directeur

Jan Dalemans
Burgemeester

GEMEENTE HEUSDEN-ZOLDER

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 3 november 2021

AANWEZIG:

Burgemeester-voorzitter: Mario Borremans
Schepenen: Marleen Hoydonckx, Engin Ozdemir, Isabelle Thielemans, Dirk Schops, Lode Schops, Funda Oru en Yasin Gül
Waarnemend algemeen directeur: Raf Nulens

VERONTSCHULDIGD:

Algemeen directeur: Rony Herlitska

Agendanummer: 16

ONDERWERP : Ruimtelijk beheer en woonbeleid - NZ-Limburg - voorkeursalternatief - advies

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN:

MOTIVERING

Juridische gronden

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56 en 57
- decreet van de Vlaamse Regering van 25 april 2014 betreffende de complexe projecten
- besluit van de Vlaamse Regering van 16 maart 2018 waarbij de startbeslissing genomen werd over het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' en een bijkomende procesnota bekend werd gemaakt

Feiten en context

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.

Het Complex Project NZL heeft als doel te komen tot een duurzame en geïntegreerde mobiliteitsoplossing ten voordele van de hele regio en het betrokken gebied in het bijzonder. Naast het oplossen van de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek gaat het ook om het verbeteren van de leefbaarheid en kwaliteit voor mens, natuur, landschap, landbouw en economie. Dan doen we door een geïntegreerde aanpak en het voeren van een intensief participatietraject.

Momenteel bevindt dit proces zich op het einde van de onderzoeksfase. Het voorontwerp van voorkeursbesluit is voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Afweging van de verschillende alternatieven

In het begin van 2020 lagen er nog zeven alternatieven voor de N74 in Houthalen-Helchteren op tafel. Aan de hand van onder andere een mobiliteitsonderzoek en een studie naar de impact op natuur beslisten men om met drie alternatieven verder te gaan: A2, A3 en A4. Die werden beschreven in het najaar van 2020 in de tussennota. Uit het overleg met tal van belanghebbenden en de gemeente Houthalen-Helchteren kwamen er twee combinatiealternatieven bij: Ax en Ay. Na een uitgebreid onderzoek en een intense dialoog met een grote groep belanghebbenden is het voorkeursalternatief voor de Noord-Zuid gekend. Het is het combinatiealternatief Ay met tunnels onder de Grote Baan dat de voorkeur geniet. Voor het openbaar vervoer werd gekozen voor een snelle, elektrische trambus tussen Noord-Limburg en Hasselt.

De belangrijkste elementen uit de afweging van de verschillende alternatieven worden hieronder kort weergegeven.

Het alternatief met een oostelijke omleidingsweg (A4) kreeg een zogenaamd rode vlag. Uit het onderzoek blijkt namelijk dat de oostelijke omleidingsweg niet vergunbaar is vanuit juridisch oogpunt vanwege de geldende Europese natuurwetgeving. Het gaat met name vooral over de impact op geluidsverstoring en stikstofuitstoot langsheen de omleiding. Het kan daarom niet als 'minst schadelijke alternatief' voor de natuur beschouwd worden. Er is bovendien amper draagvlak voor dit alternatief en het scoort minder goed op de ambities op vlak van landschap en natuur, die we samen met de belanghebbenden hebben bepaald.

Daarnaast kreeg ook het doortochtalternatief A3 een rode vlag omdat in dat scenario heel wat extra woningen in de dorpskern van Helchteren aan de oostzijde van Grote Baan moeten verdwijnen. Dit heeft een enorme impact op de structuur van Helchteren als dorp en is niet verzoenbaar met de ambitie om die kern net te versterken.

Ook het doortochtalternatief A2 is een minder goede oplossing. In dat alternatief is er, in tegenstelling tot alternatief Ay, geen rechtstreekse oost-westaansluiting op de tunnels van de N74 mogelijk ter hoogte van de Herebaan-Oost en -West. Hierdoor blijft veel verkeer bovengronds - en dus niet in de tunnels - rijden. Alternatief A2 lost dus maar een deel van het mobiliteitsprobleem op.

Het andere combinatiealternatief Ax, waar in tegenstelling tot het gekozen combinatiealternatief Ay, wel sprake is van verknoping met het lokale netwerk ter hoogte van de Mangelbeek, is minder effectief dan Ay. Dat komt omdat Ax minder kansen biedt op vlak van modal shift. Er blijft met andere woorden meer verkeer rijden door de dorpskern van Helchteren. Bovendien neemt het ook meer ruimte in beslag om dit alternatief te realiseren in Helchteren.

Het voorkeursalternatief

Bij het voorkeursalternatief volgt de nieuwe Noord-Zuidverbinding (N74) het tracé van de huidige Grote Baan (N715) in de gemeente Houthalen-Helchteren. De weg loopt hierbij via twee tunnels; één onder de kern van Helchteren en één onder de kern van Houthalen. Daardoor wordt het doorgaande noord-zuidverkeer uit die kernen gehaald. In Helchteren start de tunnel ter hoogte van de Eikendreef en Broekstraat en komt het verkeer weer bovengronds net voor de Mangelbeekvallei. In Houthalen loopt de tunnel van na de Mangelbeekvallei tot ten zuiden van de Koolmijnlaan. Vervolgens sluit de nieuwe N74 ten zuiden van Centrum-Zuid aan op de autosnelweg E314. De exacte inpassing en afwikkeling van deze knoop worden nog onderzocht.

Helchteren wordt een verkeersluwe dorpskern, waar enkel nog lokaal verkeer rijdt. In Houthalen wordt oost-westverkeer vanop de Herebaan-West en -Oost rechtstreeks op de tunnels aangesloten. Ook ten zuiden van de Koolmijnlaan, ter hoogte van Centrum-Zuid, is er een rechtstreekse aansluiting op de tunnels. Verkeer vanop de Kazernelaan vanuit het oosten (o.a. Oudsbergen) in Helchteren wordt via de Europarklaan naar de Herebaan-Oost afgeleid en zo aangesloten op de tunnel. Hetzelfde geldt voor verkeer vanuit het westen (o.a. Heusden-Zolder) vanop de Lillosteenweg naar de Herebaan-West.

De verknoppingen met het lokale netwerk gebeuren ter hoogte van Centrum-Zuid, de Herebaan en Helchteren-Noord. In de dorpskern van Houthalen en Helchteren (ten zuiden van Kazernelaan) ontstaan verkeersluwe zones op de Grote Baan. Met een inrichting als parkstrip ontstaat ruimte voor verblijf en ontmoeting. In Houthalen biedt dit unieke kansen voor duurzame (woon)ontwikkeling rondom de haltes van de trambus. De Grote Baan ten noorden van de Kazernelaan wordt ingericht als dorpsboulevard die via het op- en afrittencomplex Helchteren-Noord aansluit op de N74.

Om Helchteren-centrum te bereiken gebruik je de nieuwe op- en afrit Helchteren-Noord. Via een lokale weg parallel aan de N74 rijd je bovengronds naar Helchteren-centrum. Er is geen verknoping met het lokale netwerk ter hoogte van de Mangelbeekvallei, tussen Houthalen en Helchteren.

Natuurlijk is het nog beter als je voor je verplaatsing tussen Houthalen en Helchteren kiest voor de elektrische trambus of de fiets. De vrije bedding van de trambus, een comfortabel fietspad en een veel minder drukke verkeerssituatie zullen er bovengronds voor zorgen dat je dat op een aangename manier en zonder omwegen kan doen. Onderweg geniet je van het fijne uitzicht op de vernieuwde omgeving.

De nieuwe wegverbinding N74 zal een invloed hebben op de verkeersstromen van de oost-westassen en het lokale wegennet in Houthalen en Helchteren. De precieze invloed wordt in de volgende fase verder onderzocht. Als onderdeel van een ruimer gebiedsprogramma zullen we

daarom, binnen het project Noord-Zuid Limburg, ook werk maken van een wijkmobiliteitsplan voor beide dorpskernen en een overkoepelende visie voor de eventuele herinrichting van de Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan-Oost en -West.

Momenteel loopt de adviesronde in het kader van het voorontwerp voorkeursalternatief. Na de adviesronde wordt er gewerkt richting ontwerp voorkeursbeslissing. Verwacht wordt dat de Vlaamse Regering in het midden van december 2021 hierin een beslissing zal nemen. Na deze beslissing volgt een openbaar onderzoek.

Argumentatie

Onze gemeente heeft in zijn adviesverlening in het kader van dit complex project steeds bijzondere aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Schacht.

De ontsluiting van Heusden-Zolder naar de Noord-Zuidverbinding is in het voorkeursalternatief voorzien via enerzijds Lillosteenweg – Herebaan-West en de knoop ter hoogte van het kruispunt Herebaan-west – Herebaan-Oost. In deze knoop is er aansluiting van-naar de Noord-Zuidverbinding en verloopt het doorgaande verkeer ondergronds. Dit is de voorkeursroute. In tweede instantie wordt Heusden-Zolder eveneens ontsloten via Lillosteenweg – Helzoldstraat naar de Grote Baan in Helchteren waar aansluiting voorzien wordt via de knoop Helchteren-Noord.

De ontsluiting van de IZ De Schacht naar de Noord-Zuidverbinding verloopt bij voorkeur via Herebaan-West en niet via Stationsstraat - M.Scheperslaan. Onderstaande argumenten kunnen hierbij aangehaald worden;

- De huidige ontsluiting via Lillosteenweg (gewestweg) en Herebaan klopt volgens de wegcategorisering. De wegen zijn ingericht voor doorgaand en vrachtverkeer in een breed wegprofiel. De M. Scheperslaan daarentegen is ingericht als lokale woonstraat, is niet gedimensioneerd voor vrachtverkeer en heeft 2 attractiepolen voor kinderen (school en binnenspeeltuin).
- IZ De Schacht is ontsloten met Zolder station via de Stationsstraat. Het is de bedoeling om hier op termijn een aangename verbinding te creëren op maat van voetgangers en fietsers. Op die manier wordt het OV voor de werknemers en bezoekers van De Schacht gestimuleerd.
- De fietssnelweg loopt (straks) naast de spoorweg en kruist de Stationsstraat ter hoogte van het station Zolder. De oversteekbaarheid voor fietsers is een belangrijk aandachtspunt bij het slagen van de fietssnelweg. Conflicten met doorgaand - en vrachtverkeer in de Stationsstraat dienen zo veel als mogelijk vermeden worden.

De toekomstige verkeersstroom van/naar bedrijventerrein De Schacht zal afhankelijk van het gekozen scenario (cfr. studie regionale bedrijventerreinen) naar de nieuwe Noord-Zuidverbinding geleid worden. Louter doorgaand vrachtverkeer op de Oost-West as zal daarentegen geleid worden naar de daartoe geschikte hoofdwegen zoals de nieuwe Noord-Zuidverbinding.

De concrete aansluiting van De Schacht op de Noord-Zuidverbinding wordt vooruit geschoven naar de uitwerkingsfase.

Recent gebeurde er een verkeerstelling in opdracht van ons bestuur. Hieruit bleek dat het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein De Schacht in gelijke verhoudingen wordt ontsloten via het oosten en het westen. Slechts een beperkt aandeel wordt ontsloten via het zuiden. De Koolmijnlaan wordt door een zeer groot aandeel vrachtverkeer gebruikt als een doorgaande route van het oosten naar het westen en vice versa. De achterliggende reden is op dit ogenblik niet gekend. Vermoedelijk gebruiken heel wat vrachtwagens deze weg als sluipteg tussen de E313 en de N74. Eén van de redenen hiervoor zou kunnen zijn: congestie op het wegennet van hogere categorie, vermijden van tol of werkzaamheden. Er zal echter beroep moeten gedaan worden op een herkomst-bestemmingsonderzoek op een groter schaalniveau om hier duidelijkheid over te krijgen.

In de uitwerkingsfase en specifiek naar de aansluiting van De Schacht wordt er dan ook uitdrukkelijk gevraagd om rekening te houden met het verkeer van en naar De Schacht en niet met het sluiptegverkeer richting Noord-Zuidverbinding.

Binnen het Voorontwerp Voorkeursbesluit worden een aantal acties geformuleerd die in een volgende fase, uitwerkingsfase aan bod dienen te komen. Onze gemeente wordt enkel betrokken bij actie B2.10: Uitwerken toekomstperspectief voor De Schacht "Een visie voor de toekomstige ontwikkeling van De Schacht wordt geconcretiseerd (in afstemming met de logica van het voorkeursalternatief) en doorvertaald naar concrete acties. De visie doet uitspraak over ruimtelijke

kansen om het bedrijventerrein verder te versterken (verhogen ruimtelijk rendement), het beter in te bedden in de omgeving en het duidelijker te profileren".

Gezien de ontsluiting vanuit Heusden-Zolder naar de Noord-Zuidverbinding voorzien wordt via de Lillosteenweg-Herenbaan-West en Lillosteenweg-Helzoldstraat lijkt het ons wenselijk om ook op regelmatige basis betrokken te worden bij actie B1.03 Visie o.a. Helzoldstraat en Herenbaan-West.

In het verleden heeft ons bestuur ook steeds benadrukt 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 ons bestuur dan ook dat deze elementen/acties niet meer terug te vinden zijn bij de acties voor de uitwerkingsfase.

De gemeente Heusden-Zolder blijft dan ook vragende partij voor een rechtstreeks snelle busverbinding op de as van de N719: Meeuwen – Wauberg – Helchteren – Lillo – Zolder Mijnsite – Heusden station. Zo worden de attractiepolen in Heusden-Zolder zijnde SF Ziekenhuis, SF College en alle actoren op Zolder Mijn (CVO De Verdieping, CC Muze, bovenlokale vdab, bovenlokale kringwinkel, multiculturele markt en niet in het minst bedrijventerrein De Schacht) verbonden met de woonkernen in oostelijke richting. Wij geloven sterk dat openbaar vervoer op deze as enkel aantrekkelijk en concurrentieel kan zijn als dit een rechtstreekse verbinding betreft zonder overstap. Bijkomend wordt de blinde treinvlek in deze regio verbonden met het station van Heusden en is er op die manier een valabel openbaar vervoer-alternatief voor langere trajecten richting de Kempen en Antwerpen. In Helchteren is er een aantrekkelijk knooppunt met de sneltram op de nieuwe Noord-Zuid.

Ongeacht de profilering van het bedrijventerrein De Schacht zal er steeds Oost-Westverkeer aanwezig zijn. Door niet verder in te zetten op de mogelijkheden van het openbaar vervoer dient er voldoende aandacht besteed aan Oost-Westverbindingen voor gemotoriseerd verkeer.

Het college vraagt eveneens bijzonder aandacht voor de bereikbaarheid vanuit Heusden-Zolder naar de Noordzuid-verbinding door onze hulpdiensten.

BESLUIT UNANIEM

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het voorontwerp voorkeursbesluit voor de Noord-Zuidverbinding Limburg.

Artikel 2:

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. 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.

Een ontsluiting van het bedrijventerrein De Schacht via Stationsstraat en M. Scheperslaan is voor onze gemeente geen optie.

Artikel 3:

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.

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.

Artikel 4

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.

Het uit te voeren mobiliteitsonderzoek dient tevens na te gaan welke impact het voorkeursstracé 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.

Artikel 5

Het college vraagt eveneens bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid vanuit Heusden-Zolder naar de Noordzuid-verbinding door onze hulpdiensten.

Aldus gedaan op de dag als hierboven.

NAMENS HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

(get.) Raf Nulens
Waarnemend algemeen directeur

(get.) Mario Borremans
Burgemeester-voorzitter

Voor eensluidend uittreksel:
Heusden-Zolder, 4 november 2021

In opdracht:

Raf Nulens
Wvd algemeen directeur

Mario Borremans
Burgemeester

GEMEENTE HOUTHALEN-HELCHTEREN

Voorontwerp voorkeursbesluit complex project Noord- Zuidverbinding Limburg

Houthalen-Helchteren, 8 november 2021

Advies gemeentebestuur Houthalen-Helchteren

Uitgebreide Gemeenteraadscommissie

1. Inleiding

Voorontwerp voorkeursbesluit

In 2018 besliste de Vlaamse Regering om de Noord-Zuidverbinding uit te voeren volgens het decreet complex projecten. Het Complex Project NZL bevindt zich momenteel in het sluitstuk van de Onderzoeksfase.

In een eerste verkennend onderzoek werden de projectdoelstellingen uit de startbeslissing verfijnd en vervolgens met concrete bouwstenen, alternatieven voor het Gebiedsprogramma NZL opgebouwd. In het voorjaar 2020 werd de Alternatievenonderzoeksnota (AON) ter publieke inzage gelegd en aanpassingen werden verwerkt in een geactualiseerde AON (gAON) & richtlijnen MER.

In de zomer van 2020 werd gestart met de eerste stap van het geïntegreerd onderzoek, nl. het verfijnen van de alternatieven. Aan deze verfijningsoefening werd meteen ook een vertrechteringsoefening gekoppeld, waarbij via een procedure publieke inzage en advisering van een tussennota van 7 alternatieven naar 3 alternatieven + 2 combi-alternatieven werd getrechterd.

In 2021 werd gestart met stap 2 van het geïntegreerd onderzoek, nl. de thematische deelonderzoeken van de 5 overblijvende alternatieven als inhoudelijk voorbereidend studiewerk voor een objectieve afweging in stap 3 'de geïntegreerde afweging'. De Werkvennootschap en Studio NZL ontwikkelde een specifieke methodiek om op een leesbare en overzichtelijke manier de afweging van de alternatieven te kunnen uitvoeren. Binnen het onderdeel C 'Haalbaarheid-draagvlak' kreeg ook de gemeente de mogelijkheid om een eigen inbreng te doen.

De lokale afweging van Houthalen-Helchteren werd op 21 juni 2021 goedgekeurd door de uitgebreide gemeenteraadscommissie. In deze afwegingsoefening werden de 5 alternatieven (en 3 voorstellen mbt HOV) beoordeeld op basis van de lokale doelstellingen en parameters, geformuleerd in het advies over de tussennota. Aan een aantal alternatieven werden eveneens extra randvoorwaarden gekoppeld ifv de score die ze behaalden.

Op 8 oktober 2021 werd het voorontwerp voorkeursbesluit ter mededeling voorgelegd aan de Vlaamse Regering, waarbij gekozen wordt voor het voorkeursscenario Ay voor het wegtraject en de trambus voor de HOV-lijn.

Het voorontwerp voorkeursbesluit bestaat uit volgende documenten :

- Voorontwerp voorkeursbesluit
- Bijlagen voorontwerp voorkeursbesluit
 - ADC-toets – habitat
 - ADC-toets – VEN
 - kaart voorlopige contour
- Mededeling Vlaamse Regering
- Procesnota
- Geïntegreerd onderzoek – synthese nota
- Bijlagen synthese nota
 - Geïntegreerde afweging
 - sMER
 - sMKBA

- Ontwerpend onderzoek
- Technisch onderzoek
- Tunnelveiligheid incl WEB
- Mobiliteitsonderzoek en bijlagen
- Levendige bedrijventerreinen
- Ecologische verbindingen waaronder de EEC
- Compensatienota
- Kaartenbundel
- Verslaggeving draagvlak

Het voorontwerp voorkeursbesluit ligt ter advies voor aan de adviesverlenende instanties. Er wordt uiterlijk 9-11-2021 een advies verwacht.

Advies gemeente Houthalen-Helchteren

De adviesnota is als volgt opgebouwd :

1. Inleiding
2. Advies voorontwerp voorkeursbesluit
3. Advies geïntegreerd onderzoek
4. Winsten
5. Slotbeschouwing

Task Force Noord-Zuid Houthalen-Helchteren

Het advies over het voorontwerp voorkeursbesluit is voorbereid in de Taskforce NZL, waarin alle lokale politieke fracties vertegenwoordigd zijn en werd goedgekeurd in de uitgebreide gemeenteraadscommissie.

Charter Noord-Zuid Limburg

Het Charter Noord-Zuid 2017 werd opgesteld in oktober 2017 om eenduidig met alle fracties van de gemeenteraad één missie, visie en randvoorwaarden mee te geven bij de start van het complex project Noord-Zuid Limburg. Dit Charter heeft de startbeslissing van het complex project Noord-Zuid Limburg mee vorm gegeven, evenals de ambitienota. Het Charter is destijds, wat de alternatieven betreft, geschreven vanuit de context van het voormalig project westelijke omleidingsweg/versus Grote Baan alternatief met een constructieve openheid t.o.v. andere alternatieven.

In deze fase van het proces blijft het Charter voor de Task Force NZ HH relevant voor wat de beschreven missie, visie en randvoorwaarden betreft en zal het in die rol, als toetssteen tijdens het vervolg van het project gehanteerd worden.

Het voorontwerp voorkeursbesluit voldoet aan de missie, visie en randvoorwaarden van het Charter op voorwaarde dat er een volwaardig antwoord geboden wordt op de in het advies beschreven randvoorwaarden en bezorgdheden mbt de verkeersdruk op de oost-westassen en mbt de uitvoeringswijze in twee fasen ter hoogte van Helchteren.

2. Advies voorontwerp voorkeursbesluit

1. HOV-systeem - trambus

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 keuzes van de 4 haltes in Houthalen-Helchteren wordt ondersteund. In de uitwerkingsfase zal in samenwerking met de gemeente en ifv van de toekomstbeelden en de gebiedsprogramma's de correcte inplanting ervan verder verfijnd kunnen worden evenals de beveiliging van de bedding ifv overstekende fietsers/voetgangers

Binnen het complex project of binnen de vervoersregio moet bijkomende aandacht geschonken worden aan de afstemming van de noodzakelijke oost-westverbindingen/verknopingen ter hoogte van Houthalen-Helchteren. Aanpassen van de vervoersplannen is hier mogelijks noodzakelijk, onder meer om de openbare vervoersaansluiting tussen de deelwijk Houthalen-Oost en de HOV-systeem te versterken.

2. Ay-scenario

2.1. Traject

Uit de lokale afwegingsoefening van de Taskforce NZL Houthalen-Helchteren in het kader van haar inbreng in de grote afwegingsoefening behaalde Ax de hoogste score, omdat dit vanuit een lokaal oogpunt het meest evenwichtige scenario was. De reden waarom Ax hoger scoorde dan Ay ligt vooral in de grote bezorgdheid over de verkeersdruk die in het scenario Ay zal ontstaan op de oost-westassen en de woonentiteiten die zich daar bevinden.

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 dreefstructuur 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.

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 ifv leefbaarheid, veiligheid en inrichting beantwoord kan worden, vragen we het Ay-scenario verder aan te passen ifv betere verdeling van het verkeer.

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.

2.2. Uitvoeringswijze

Ay, zoals gedefinieerd in het voorkeursbesluit; wordt uitgevoerd via gegraven tunnels

- in 1 fase voor Houthalen en Laak
- in 2 fasen voor Helchteren.

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.

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.

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.

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.

3. Compensaties

Het onderzoek is op strategisch niveau uitgevoerd en wordt verder bijgesteld binnen de uitvoeringsfase. Ons advies is derhalve ook enkel van toepassing op deze strategische fase en kan bijgesteld worden indien bijkomend onderzoek tot andere inzichten of conclusies leidt.

3.1. Compenserende maatregelen ADC-toets Natura 2000

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.

3.2. Compenserende maatregelen VEN

Bij deze compensatievoorstellen wordt zowel gesproken van een effectieve compensatie van directe effecten (3-4 ha) en van een planologische compensatie (2,5-3ha). Voor de effectieve compensatie (Bovenloop- en middenloop Zwarte beek, Mangel- en Winterbeek en De Teut/Tenhaagdoornheide) wordt vooral gekeken naar de compensaties binnen de Ven-gebieden zelf en binnen de zone van de planologische compensaties. Planologische compensaties worden voorzien in Helchteren-noord (industriegebied omzetten naar VEN) en via een uitbreiding van het VEN-gebied Brelaarheide (omzetting van bufferzone aan zuidelijke knoop).

Dit voorstel kan eveneens ondersteund worden.

3.3. Compenserende maatregelen wijzigen van kleine vegetatie & KL buiten VEN en Natura 2000

Het betreft hier een compensatie, kleiner dan een 0,5ha. Hier wordt in eerste instantie gekeken naar de zuidelijke knoop maar zal verder concreter onderzocht worden in de uitwerkingsfase. Het is derhalve momenteel nog niet echt mogelijk om hier enige uitspraken over te doen.

3.4. Boscompensatie buiten VEN en Natura 2000

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.

Voor de boscompensatie wordt gekeken naar de zone van Helchteren-noord.

Dit kan onderschreven worden indien dit verenigbaar is met de voorgestelde compenserende maatregelen ikv VEN en de Europese ecologische corridor. 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.

4. Kernelementen van het complex project

In het voorkeursbesluit worden de kernelementen van het complex project voorgesteld, m.a.w. de projecten die onder de vleugels van het complex project verder geconcretiseerd zullen worden tot realiseerbare en vergunbare projecten in de uitwerkingsfase en vervolgens verder binnen dit kader gerealiseerd zullen worden.

De kernprojecten binnen de sturende bouwstenen worden evident gunstig geadviseerd (infrastructuurproject missing link en HOV-verbinding) aangezien ze de essentie van het project betekenen.

De projecten voorgesteld binnen de volgende bouwstenen zijn essentieel voor de geïntegreerde werking van het complex project en zijn er onlosmakelijk mee verbonden. In de voorgestelde lijst ontbreken ons inziens volgende essentiële projecten :

- 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.
- 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-systemen ingezet worden om sluiproutes te bestrijden.
- Herlokalisatie bedrijven Helchteren-noord, geïmpacteerde handelszaken/ondernemingen langsheen Grote Baan en geïmpacteerde woningen : begeleiding in verwerving, herlokalisatie, bieden van ruimtelijk kader voor inrichting nieuwe gebieden, ... (kan ook als winst gedefinieerd worden)
- Opmaak visie en ruimtelijk kader voor de zone Meerstraat/Grote Baan/Centrum-Zuid/ nieuwe toegangsweg Centrum-Zuid : bedrijventone in relatie tot Centrum-Zuid, mobility center, herlocalisatiezone voor een aantal bedrijven langsheen Grote Baan, ...

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)".

5. Gebiedsprogramma : gevraagde engagementen Houthalen-Helchteren

Naast de acties die binnen het complex project uitgewerkt en uitgevoerd zullen worden is er ook een overzicht van acties voorgesteld, die via een parallel proces buiten het complex project gerealiseerd moeten kunnen worden. Binnen het voorontwerp voorkeursbesluit is een overzicht van acties opgenomen met aanduiding van de respectievelijke actoren.

De acties waar een specifiek engagement van de gemeente Houthalen-Helchteren gevraagd wordt zijn de volgende :

- Uitbouwen en stimuleren van de fietscultuur in de gemeente
- Uitbouw wandelnetwerk Mangelbeekvallei
- Versterken van de open ruimte ten oosten en ten westen van Centrum-Zuid
- Uitbouw van domeinenschakel als toeristisch-recreatieve schakel
- Uitwerken van een Beleidskader wonen
- Visie voormalige kazerne
- Toekomstperspectief voor Centrum-Zuid en Europark
- Afstemming herontwikkeling Grote Baan met lopend proces Centrumproject

Gezien het belang voor de gemeente Houthalen-Helchteren van de realisatie van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg en de daarmee verwante acties, zal dit gevraagde engagement door het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren opgenomen worden. Een aantal acties zijn reeds lopende initiatieven, andere zullen specifiek moeten opgestart worden, in afstemming met het verder proces van het complex project.

Naast de eigen projecten zal de gemeente ook een belangrijke en bevoorrechte stakeholder zijn in zowel de acties die onder de vleugels van het complex project uitgewerkt worden (zeker in zone B) als de acties die onder de verantwoordelijkheid van de provincie Limburg, de vervoersregio of open ruimte actoren vallen, zoals het uitwerken van een ruimtelijk en programmatorisch kader vanuit BRL, versterken van het ecologisch, hydrologisch en landschappelijke systeem Broekbeek, Ook hier wenst het gemeentebestuur actief mee aan tafel te zitten om de verdere toekomst van de gemeente te helpen uittekenen en realiseren.

6. Rechtsgevolgen

Een voorkeursbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich mee brengen zoals vermeld in het decreet van 25-04-2014 betreffende complexe projecten (artikel 28-35).

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.

6.1. Vergunningenbeleid

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 omgevingsvergunningsaanvragen 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.

In het voorontwerp voorkeursbesluit is de toepassing van artikel 29 van het decreet Complexe projecten mee opgenomen, waarbij de mogelijkheid voorzien wordt om een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit.

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.

6.2. Instrumenten woonbeleid in het kader van de herlokalisatie van geïmpacteerden

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.

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.

Wonen Vlaanderen/VMSW moet in deze fase van het complex project ook een specifieke rol en verantwoordelijkheden krijgen binnen dit project.

6.3. Recht van voorkoop

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.

6.4. Instrumentarium op maat in het kader van de verwervingen in der minne

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,

Dit reikt verder dan een vastgoedschatting ifv een aankoop in der minne. Hier dient een team van specialisten op ingezet te worden om antwoorden op maat te krijgen.

7. Vervolgstappen grondverwervingen/impactmanagement / participatieproces

7.1. Begeleidingsplan

Het traject van opmaak begeleidingsplan, de individuele gesprekken en begeleiding op maat en de verwervingen in der minne met mogelijkheid tot verkoop vanaf de definitieve goedkeuring voorkeursbesluit met verblijfsrecht tot 2025 kan volledig onderschreven worden.

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.

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.

7.2. Strategie verworven gronden

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.

7.3. Minder hinder

Nu reeds, na de eerste bekendmaking van het voorontwerp voorkeursbesluit komen heel wat vragen binnen over de hinder die de werken van de noord-zuid de volgende jaren met zich mee zullen brengen.

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 en 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.

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.

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.

7.4. Stakeholders

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.

8. Financiering

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.

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. 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.

3. Advies geïntegreerd onderzoek

Het geïntegreerd onderzoek vormt de basis voor de afwegingen en de voorstellen in het voorontwerp voorkeursbesluit.

De wijze waarop dit geïntegreerd onderzoek werd uitgevoerd, evenals de methodiek van afweging wordt ondersteund. Buiten de inhoudelijke opmerkingen die reeds in het advies mbt het voorkeursbesluit werden geformuleerd zijn er geen extra aandachtspunten toe te voegen.

4. Winsten

Volgende infrastructurele winsten zullen binnenkort in realisatie gaan :

- Winst 1 : Vracht/auto-ontsluiting Centrum-Zuid – realisatie voorjaar 2022
- Winst 2 : Fietsbrug – realisatie voorjaar 2022
- Winst 3 : Fietsverbinding F74-Centrum-Zuid – realisatie voorjaar 2022
- Winst 5 : Fietpaden en kruispunten N74 – realisatie voorjaar 2022
- Mobipunt Cuppensplein - realisatie zomer 2022

Volgende maatschappelijke winsten zijn al gerealiseerd :

- Fietsbibliotheek
- Oprichting fietsersbond
- Route2school
- Opmaak trage wegenkaart

Deze winsten worden gerealiseerd op korte termijn en zullen snel een grote meerwaarde bieden in kader van veiligheid, ontsluitbaarheid en modal shift.

Graag willen we nog even de aandacht vragen voor de mogelijke interferentie van de winsten onderling en de interferentie met het voorkeursalternatief.

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.

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.

Als nieuwe winsten stellen we volgende voorstellen voor :

- 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

5. Slotbeschouwing

Het complex project Noord-Zuid Limburg sluit de fase van onderzoek af met een duidelijke keuze voor een realiseerbaar project, dat niet enkel een goede oplossing biedt voor Limburg maar ook een leefbare en kwaliteitsvolle toekomst biedt voor Houthalen-Helchteren. Wij ondersteunen deze keuze en geloven er in dat dit project echt zal slagen.

Dit advies, opnieuw door alle politieke fracties van de gemeente Houthalen-Helchteren in consensus opgesteld, laat duidelijk zien dat de gemeente Houthalen-Helchteren het voorontwerp voorkeursbesluit positief onthaalt, maar dat er nog een aantal kritische factoren zijn die met prioriteit en voldoende diepgang in de uitwerkingsfase onder de aandacht moeten komen. Zo vormt de onduidelijkheid over de druk die het voorkeursscenario op de oost-westassen als gevolg zal hebben en de wijze van impact ervan op de omwonenden een grote bezorgdheid. Duidelijkheid en goede oplossingen hierover zijn nodig om het draagvlak voor dit project te kunnen behouden. Daarnaast wordt de gekozen uitvoeringswijze voor Helchteren, namelijk een tunnel gebouwd in 2-fasen, op basis van de in het voorontwerp voorkeursbesluit beschikbare informatie, niet ondersteund. Wij vragen om in het voorkeursbesluit de ruimte te laten om ook andere uitvoeringswijzen (zoals een boortunnel of 1 fasige aanpak) mee in het onderzoek van de uitwerkingsfase op te nemen.

Het complex project NZL is uniek door haar geïntegreerde aanpak en hoog ambitieniveau. Deze gelaagde aanpak wordt in het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot op het niveau van het verdelen van de verantwoordelijkheden en de middelen. De gemeente Houthalen-Helchteren is alvast bereid zich te engageren voor de aan haar toebedeelde projecten en hoopt dat ook de andere actoren datzelfde engagement zullen geven.

De rechtsgevolgen van het voorkeursbesluit zijn heel belangrijk in deze fase van het project en zijn te weinig uitgewerkt in dit voorontwerp voorkeursbesluit. Richting ontwerp voorkeursbesluit vragen wij dit verder te concretiseren op maat van dit project voor wat betreft het vergunningbeleid, het woonbeleid ikv herlokalisatie en de verwervingen.

Wij zijn zeer blij met de initiatieven die reeds genomen worden in de opmaak van een begeleidingsplan voor de geïmpacteerden, de individuele gesprekken en de mogelijkheden van verkoop in der minne op korte termijn met behoud van woonrecht tot 2025. Extra ondersteuning

en professionalisering zijn evenwel noodzakelijk voor de verdere uitrol van deze begeleiding, niet enkel voor de specificiteit van de verwervingen maar ook voor de herlokalisaties die nu versneld opgestart moeten kunnen worden.

Daarnaast vragen we opnieuw om de toekomstige gebiedsontwikkeling vanuit het perspectief van een ontwikkelingsvehikel te benaderen, te erkennen en hier verder op in te zetten, waardoor een positieve incentive gecreëerd kan worden voor de kostprijs van het project. We zouden deze aanpak ook graag verankerd zien in het voorkeursbesluit.

Tot slot willen we nogmaals extra aandacht vragen voor de mensen die binnen de context van het project wonen, een onderneming hebben, naar school gaan, Zij worden de nieuwe stakeholders van het project, zij gaan de jaren van impact van de opbouw ervan het moeten doorstaan, zij gaan in het gekozen toekomstscenario leven. Impactmanagement op maat van de mensen via ontzorging en begeleiding en een diepgaande minderhideraanpak blijven de fundamenten voor een draagvlak. In deze cruciale fase, moet er een professioneel team klaarstaan om inwoners te begeleiden op basis van correcte informatie, duidelijk uitgewerkte trajecten die betrokkenen ontzorgen en bijstaan in de moeilijke tussentijdse fase van project en uitvoering. Draagvlak en vertrouwen moeten bovendien ook verder opgebouwd worden door inwoners en betrokkenen mee te laten denken aan de toekomstbeelden, aan de winsten en hen een stem te geven binnen het proces.

De gemeente Houthalen-Helchteren blijft een bevoorrechte rol opnemen om een gedragen oplossing voor de Noord-Zuid te kunnen realiseren via intensieve en constructieve samenwerking met de Vlaamse Regering, de Gouverneur, de Werkvennootschap/Studio NZL en onze bevolking.

GEMEENTE ZONHOVEN

21 Complex project Noord-Zuidverbinding Limburg - formeel advies voorontwerp voorkeursbesluit - Goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Johny De Raeve, burgemeester; de heer Bram De Raeve, 1ste schepen; de heer Frederick Vandeput, 2de schepen; de heer Johan Vanhoyland, 3de schepen; de heer Frank Vandebek, 4de schepen; de heer Johan Schraepen, 5de schepen; mevrouw Ria Hendrikx, voorzitter BCSD
de heer Bart Telen, Algemeen directeur

Beschrijving

Bevoegdheid

Decreet lokaal bestuur van 22 december 2017

Feiten context en argumentatie

Met de startbeslissing van 16 maart 2018 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor het planningsproces voor de Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) volgens de procedure van Complexe Projecten. Voor dit planningsproces wordt de nieuwe procesaanpak toegepast (voor meer info zie www.complexeprojecten.be). Het Complex Project NZL heeft als doel te komen tot een duurzame en geïntegreerde mobiliteitsoplossing ten voordele van de hele regio en het betrokken gebied in het bijzonder. Naast het oplossen van de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek gaat het ook om het verbeteren van de leefbaarheid en kwaliteit voor mens, natuur, landschap, landbouw en economie. Dan doen we door een geïntegreerde aanpak en het voeren van een intensief participatietraject.

Na een uitgebreid onderzoek en een intense dialoog met een grote groep belanghebbenden is het voorkeursalternatief voor de Noord-Zuid gekend: **alternatief Ay met tunnels onder de Grote Baan in Houthalen-Helchteren.**

Er zijn twee sturende bouwstenen die de alternatieven definiëren: het wegtracé 'missing link' de N74 en de voertuigkeuze voor het openbaar vervoer met name Spartacus Lijn 3. Voor beide onderdelen is een alternatief naar voor gekomen: met name het tracé Ay met tunnels onder de Grote Baan en Hoogwaardig Openbaar Vervoer met een trambus.

In de procesaanpak 'complexe projecten' is voorzien dat instanties formeel advies kunnen verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit (art. 11 decreet CP en art. 12-14 Uitvoeringsbesluit CP). Specifiek bij complexe projecten worden op Vlaams niveau de adviezen per beleidsdomein opgemaakt. De secretaris-generaal van het departement wordt aangeschreven en is verantwoordelijk voor het verder doorsturen van deze adviesvraag naar de verschillende adviesverlenende afdelingen en agentschappen binnen het eigen beleidsdomein. De SG is tevens verantwoordelijk voor de coördinatie van die subadviezen.

Adviezen worden gevraagd op:

1. Het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesenota
2. Het voorontwerp voorkeursbesluit

Ter info: de documenten zijn te vinden in bijlage aan dit besluit, met uitzondering van de synthesenota. Deze is te groot en kon niet als bijlage worden gekoppeld, maar is te downloaden via volgende

link: <https://www.dropbox.com/s/o2pm8g6zqxikipa/NZL-20211006-Synthesenota-leesversie.pdf?dl=0>

Advies van de dienst

- Projecten parallel aan het complex project (p.35 voorontwerp voorkeursbesluit): uit het geïntegreerde onderzoek en input uit overlegmomenten zijn een aantal projecten, processen en initiatieven in de regio naar voren gekomen die sterk samenhangen met NZL (onderdelen van het zogenaamde gebiedsprogramma) waarvan het belangrijk is dat deze projecten voortgang vinden. Deze projecten, processen en initiatieven worden daarom opgenomen in het voorkeursbesluit. Het gaat hierbij om

projecten die onafhankelijk en parallel aan de verdere uitwerking van NZL kunnen gerealiseerd worden. Deze acties bevinden zich buiten het complex project en zijn te beschouwen als een parallel project. Inhoudelijke en procesmatige afstemming is hierbij wenselijk en gebeurt via een overkoepelend overleg.

- **Hasselt-Genk werd op Vlaamse niveau geselecteerd als regionaalstedelijk gebied en omvat de gemeenten Hasselt, Genk, Diepenbeek en Zonhoven. Een omvangrijk gebied ten oosten van de Noord-Zuid (N74) in Zonhoven is gelegen binnen het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk'. De gemeente wenst voor het centrum binnen deze afbakening een stedelijk beleid te voeren. Door de gemeente is daartoe een eerste visie uitgewerkt. Uit de studie van de regionale woningmarkten blijkt dat voor Zonhoven een belangrijk groeipotentieel is weggelegd. De gemeente Zonhoven wenst de 'gebiedsontwikkeling Zonhoven-centrum' als gemeentelijk project in het voorkeursbesluit vermeld te zien.**
- **De gemeente wenst een trage verbinding (fietsverbinding) te realiseren tussen natuurgebied De Wijers en natuurgebied De Teut. Deze trage verbinding zal de Noord-Zuid kruisen ter hoogte van het centrum. De oversteek van de Noord-Zuid vormt een belangrijke, zelfs cruciale schakel om de ononderbroken fietsverbinding te kunnen realiseren. De realisatie van deze verbinding (incl. aanleg van een fietsbrug over de Noord-Zuid) maakt deel uit van het LIP Roosterbeek, dat kadert in de uitvoering van het landinrichtingsproject De Wijers – deelproject Roosterbeek-Mangelbeek (LIR) van de Vlaamse Landmaatschappij. Het LIP Roosterbeek werd onderverdeeld in drie pilootprojecten (voortvloeiend uit het voorafgaande onderzoeksproject 'Atelier Multifunctioneel Landschap Roosterbeek'). Deze drie pilootgebieden zijn strategische zones in de vallei waar er grote winsten te boeken vallen in functie van omgevingskwaliteit en ecologisch versterken van de Roosterbeekvallei. De gemeente Zonhoven wenst de haalbaarheid tot realisatie van deze trage verbinding in deelgebied 1 (Landschapspark) van het LIP Roosterbeek incl. aanleg van een fietsbrug over de Noord-Zuid als gemeentelijk project in het voorkeursbesluit vermeld te zien.**
- **We blijven de indruk hebben dat vooral voor deelzone B oplossingsgericht is gewerkt, terwijl de Noord-Zuid loopt van Hasselt tot het noorden van de provincie. Wat is het toekomstbeeld van de Noord-Zuid buiten het grondgebied van Houthalen-Helchteren? Via het complex project komt er een visie voor het grondgebied van Houthalen-Helchteren, maar er ontbreekt een visie voor het geheel. De gemeente Zonhoven vraagt daarom werk te maken van een algemene visie voor het ganse tracé van de Noord-Zuid en wenst de opmaak van een 'algemene visie voor de Noord-Zuid' als bovenlokaal project in het voorkeursbesluit vermeld te zien.**
- Combinatiealternatief Ay (p.14 voorontwerp voorkeursbesluit): als doortochtalternatief bundelt Ay de regionale wegverbinding N74 en de HOV-bedding op het tracé van de Grote Baan. In de kern van Houthalen en Helchteren passeert de N74 telkens ondergronds. Er worden twee cut en cover tunnels voorzien. De verknopingen met het lokale netwerk gebeuren ter hoogte van Centrum Zuid, de Herebaan en Helchteren Noord.
- **Kiewit kent eenzelfde problematiek op het vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid als de centra van Houthalen en Helchteren. Tijdens de ochtendspits staat het verkeer richting Hasselt reeds aan te schuiven vanaf Zonhoven. Dit is een structurele file tijdens de ochtendspits. Vooral de vertakking in Zonhoven is een moeilijk punt, omdat op deze plek heel wat verkeer afkomstig van Beringen aan de verkeersstroom wordt toegevoegd. Zonhoven vreest dat, van zodra de verkeersknopen in Houthalen en Helchteren ontward zijn, het verkeer nog sneller naar Hasselt zal doorstromen, waardoor de ochtendfiles in Zonhoven enkel langer dreigen te worden. Zeker mocht er sprake zijn van 2x1 rijstrook ter hoogte van Kiewit, waardoor Kiewit nog meer als flessenhals zal fungeren. De gemeente Zonhoven uit haar ontevredenheid 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).**
- Versterken ecologisch, hydrologisch en landschappelijk systeem Laambeek/Rodebeek (p.45 voorontwerp voorkeursbesluit): kansen voor het versterken en optimaliseren van de Laambeek als

ecologisch-hydrologisch systeem worden verder verkend en in concrete acties en projecten doorvertaald. De vallei van de Laambeek wordt waar mogelijk versterkt als landschap, al dan niet gekoppeld aan een recreatieve structuur. Ook het volledige bocagelandschap tussen de E314 en de noordelijke rand van Zonhoven wordt hieraan gekoppeld.

- ***De projectcontour die de contour weergeeft van de infrastructurele ingreep loopt doorheen landschappelijk waardevol agrarisch gebied ten zuiden van de E314 op Zonhovens grondgebied. Ten zuiden van de E314 ligt een belangrijk archeologisch en kwetsbaar gebied. De realisatie van een ecologische verbinding tussen De Wijers - Vogelzang - Kolveren - De Teut wordt als opportuniteit gezien. We begrijpen dat een ruime contour is afgebakend als zoekzone, maar vragen wel duidelijkheid over de werkelijke inname en impact op het gebied.***

Besluit

Artikel 1

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.
- 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.
- 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.
- 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.

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).

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen beslist om deze opmerkingen en suggesties over te maken aan de werkvennootschap.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting

Namens het College van burgemeester en schepenen

Bart Telen
algemeen directeur

Johny De Raeve
Burgemeester

STAD GENK



College van burgemeester en schepenen

Besluit

Zitting van 23 november 2021
Sector Ruimte - Mobiliteit - Dienst
Mobiliteit

62 **2021_CBS_03446** **dossier Noord-Zuid Limburg - adviesvraag voorontwerp voorkeursbesluit - Goedkeuring**

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Wim Dries, Burgemeester - voorzitter; mevrouw Anniek Nagels, 1ste schepen; mevrouw Kathleen Parthoens, 2de schepen; de heer Erhan Yilmaz, 3de schepen; de heer Alessandro Cucchiara, 4de schepen; de heer Toon Vandeurzen, 5de schepen; de heer Karel Kriekemans, 6de schepen; de heer Yilmaz Kurtal, 7de schepen; mevrouw Ria Grondelaers, 8ste schepen; mevrouw Hilde De Wilde

Zijn eveneens aanwezig:

mevrouw Sara Roncada

Beschrijving

Aanleiding en context

Voor het complex project Noord-Zuid Limburg, ligt momenteel het voorontwerp voorkeursbesluit voor, conform de nieuwe procesaanpak voor "complexe projecten" (zie ook <http://www.complexeprojecten.be/>). Dit werd door het projectteam 8 oktober 2021 als mededeling voorgelegd aan de Vlaamse Regering. 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.

In de procesaanpak 'complexe projecten' is voorzien dat Stad Genk formeel advies kan verlenen over het voorontwerp voorkeursbesluit (art. 11 decreet CP en art. 12-14 Uitvoeringsbesluit CP).

Specifiek bij complexe projecten worden op Vlaams niveau de adviezen per beleidsdomein opgemaakt. De secretaris-generaal van het departement wordt aangeschreven en is verantwoordelijk voor het verder doorsturen van deze adviesvraag naar de verschillende adviesverlenende afdelingen en agentschappen binnen het eigen beleidsdomein. De SG is tevens verantwoordelijk voor de coördinatie van die subadviezen.

Het is belangrijk om zowel advies uit te brengen op:

1. Het geïntegreerd onderzoek (sMER/sMKBA/etc.) en de ontwerp synthesenota
2. Het voorontwerp voorkeursbesluit

In bijlage is het het voorontwerp voorkeursbesluit (zonder bijlagen) terug te vinden. De ontwerp synthesenota inclusief alle (ontwerp)bijlagen is terug te vinden op de projectwebsite

www.noordzuidlimburg.be/documenten. Alle documenten kunnen ook tegelijk gedownload worden via deze link (dropbox) .

Argumentatie

Stad Genk heeft kennis genomen van het voorontwerp voorkeursbesluit en geeft positief advies aan De Werkvennootschap, t.a.v. Tom Willems rekening houdend met het volgende aandachtspunt:

Stad Genk dringt aan om tijdens de lange werkzaamheden zoveel mogelijk naar plaatselijke 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.

Fasering

Na deze adviesverlening zullen volgende stappen doorlopen worden:

ontwerp voorkeursbesluit

- beslissing Vlaamse regering: dec. 2021
- openbaar onderzoek : december 2021 - februari 2022
- infomarkten : januari 2022

definitief voorkeursbesluit

- beslissing Vlaamse regering (ambitie): februari 2022

Financiële en beleidsinformatie

Visum: geen visum noodzakelijk

Financiële informatie

Er zijn geen financiële gevolgen aan deze beslissing gekoppeld.

Beleidsinformatie

BD 9 - De multimodale bereikbaarheid binnen en naar Genk wordt beter en duurzamer.

Besluit

Artikel 1

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.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

Algemeen directeur
Hilde De Wilde

Burgemeester
Wim Dries