

Bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 22 april 2022 houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg”

VOORKEURSBESLUIT

COMPLEX PROJECT NOORD-ZUID LIMBURG

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1. SITUERING	3
2. OMSCHRIJVING VAN DE COMPLEXITEIT VAN HET PROJECT	7
3. BEVOEGDE OVERHEID	8
4. VOORKEURSAALTERNATIEF EN PROJECT	9
4.1. PROJECTDOELSTELLINGEN.....	10
4.2. OMSCHRIJVING GEKOZEN ALTERNATIEF	13
4.2.1. <i>HOV-systeem Trambus (bouwsteen 1)</i>	13
4.2.2. <i>Combinatiealternatief Ay (bouwsteen 2)</i>	17
4.3. MOTIVERING KEUZE ALTERNATIEF	20
4.3.1. <i>Afweging van alternatieven</i>	20
Bouwsteen 1: Spartacus Lijn 3	21
Bouwsteen 2: N74.....	23
4.3.2. <i>Kaderrichtlijn Water</i>	25
4.4. MOTIVERING KEUZE HOV/BOUWSTEEN 1: SPARTACUS LIJN 3	26
4.5. MOTIVERING KEUZE WEGTRACÉ 'MISSING LINK'/BOUWSTEEN 2: N74.....	27
4.6. AFWIJKINGSPROCEDURE (ADC-TOETS)	29
4.6.1. <i>Geen minder schadelijke alternatieven</i>	29
4.6.2. <i>Dwingende redenen van groot openbaar belang</i>	29
4.6.3. <i>Natuurcompensaties</i>	31
Compensatie Natura 2000 voor effecten door alternatief Ay	32
Compensatie VEN voor effecten door alternatief Ay.....	33
Compensatie van verboden te wijzigen vegetaties voor effecten door alternatief Ay.....	34
Boscompensatie voor effecten door alternatief Ay	34
4.7. PROJECTDEFINITIE VOOR UITWERKINGSFASE	35
5. ONDERZOEK MILIEU EFFECTEN / GEÏNTEGREERD ONDERZOEK IFV OPMAAK ACTIEPROGRAMMA	39
5.1. MILDRENDENDE MAATREGELEN AY	39
5.2. LEEMTEN IN DE KENNIS	40
5.3. GEBIEDSPROGRAMMA	41
Legende tabel	41
6. BELEIDSMATIG KADER	56
7. RECHTSGEVOLGEN EN VERVOLGSTAPPEN	57
7.1. DE UITWERKINGSFASE	57
7.2. VERVOLGSTAPPEN	61
Verwervingen.....	61
Opdracht Vlaamse Landmaatschappij (VLM).....	62
7.3. FINANCIERING.....	63
8. BIJLAGEN	64
KAART VOORLOPIGE EN INDICATIEVE CONTOUR INFRASTRUCTURELE INGREEP	64

1. SITUERING

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

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

Op **16 maart 2018** werd de startbeslissing genomen door de Vlaamse Regering. De gouverneur van Limburg werd aangeduid als procesbegeleider. Deze startbeslissing is niet het akkoord van de bevoegde overheid voor de realisatie van een complex project. Het betekent wel het concrete engagement om een proces op te starten om een problematiek of opportuniteit te onderzoeken. De startbeslissing betekende de start van de onderzoeksfase met als doelstelling om het voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Voor de opmaak van de eerste versie van de alternatievenonderzoeksnota werden de projectdoelstellingen eerst verder verfijnd in overleg met de belanghebbenden in de ambitienota, die een gezamenlijke missie en negen ambities omschreef.

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

Een beknopt overzicht van het actorenoverleg wordt verderop gegeven in dit document. Een gedetailleerd overzicht kan gevonden worden in de procesnota. Het overleg en de participatie hebben ook toegelaten om de projectuitwerking en de alternatieven verder vorm te geven.

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 ontwerp **synthesenota**. De verschillende ontwerp documenten/rapporten zijn:

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

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

Samen met het geïntegreerd onderzoek, dat werd uitgevoerd door het multidisciplinair onderzoeksteam (samenstelling zie procesnota), werd uitgebreid overleg gevoerd (meer concrete informatie is eveneens opgenomen in de procesnota):

- Werksessies
- Cocreatieweken
- (Virtuele) infomarkten
- Bilaterale gesprekken
- Platformsessies (wonen, mobiliteit, bedrijventerreinen, open ruimte)
- Politiek overleg
- Ambtelijke stuurgroep
- ...

Voorkeursbesluit geeft vorm aan de projectdefinitie, met het oog op de uitwerkingsfase

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd effectenonderzoek en het participatietraject (zie voorgaand) is een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Het voorliggende **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.

In het licht van de ervaring die op vandaag in Vlaanderen is opgedaan met de complexeprojectenprocedure, opteerde het projectteam ervoor om het geïntegreerd effectenonderzoek op een aantal punten verder te doen reiken dan een onderzoek louter op strategisch niveau. Deze hogere detailgraad kan niet worden aanzien als een voorafname op de uitwerkingsfase, maar is louter bedoeld om met een hogere graad van nauwkeurigheid effecten op strategisch niveau in kaart te kunnen brengen.

In de volgende fase, de uitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) uitgewerkt tot een concreet project. De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het definitief voorkeursbesluit, die één mogelijke oplossing op strategisch niveau naar voor schuift. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen. Het resultaat bestaat uit één of meerdere geïntegreerde projectbesluiten, een plan van aanpak over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het complex project. In de bijbehorende procesnota wordt het verder traject voorgesteld. Hoofdstuk 7 gaat dieper in op de (rechts)gevolgen die voortvloeien uit het voorkeursbesluit en de relatie tot het (de) projectbesluit(en).

Statuut voorliggend document

Het voorontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. MER) en de ontwerp synthesenota zijn voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Op de adviesvergadering van 16 november 2021 zijn de verschillende adviezen besproken. Een antwoord op elke van die adviezen is eveneens terug te vinden in de bijlage 'antwoordennota'. Rekening houdend met de verschillende adviezen en de besprekingen op de adviesvergadering is het ontwerp voorkeursbesluit vormgegeven. Het ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesenota, de ontwerp onderzoeksrapporten waarop de synthesenota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van MER en de richtlijnen van de dienst MER worden conform artikel 15 van het van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten onderworpen aan een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek liep van 22 december 2021 tot en met 19 februari 2022. Op 1 april 2022 werd de MER goedgekeurd door de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage. Rekening houdend met de input tijdens het openbaar onderzoek is het voorkeursbesluit vorm gegeven.

Het voorkeursbesluit bevat zelf geen specifieke rechtsregels met algemene draagwijdte. Het voorwerp is immers beperkt tot de definitieve vaststelling van de keuze voor een bepaald voorkeursalternatief, de beschrijving van de procedure die in dat verband is gevolgd en de weergave van de verantwoording voor die keuze. Het voorkeursbesluit is bijgevolg geen reglementair besluit in de zin van artikel 3, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Om die reden moet geen adviesvraag aan de Raad van State gesteld worden.

De inhoud van het voorkeursbesluit wordt, net als de procesnota, actief naar actoren en belanghebbenden gecommuniceerd. Het voorkeursbesluit treedt in werking tien dagen na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

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

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

2. OMSCHRIJVING VAN DE COMPLEXITEIT VAN HET PROJECT

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt.

Het decreet van 25 april 2014 geeft een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt. Zoals ook al aangegeven in de startbeslissing dd 16 maart 2018 voldoet het project Noord-Zuid Limburg aan volgende criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten:

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

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

Het groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang van voorliggend project, het belang van een geïntegreerde aanpak (zowel inhoudelijk als procesmatig), en de participatieve aanpak met gedegen vooroverleg, toont aan dat het project Noord-Zuidverbinding Limburg een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk- strategisch belang betreft dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt en aldus in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure.

3. BEVOEGDE OVERHEID

Volgens artikel 6 van het decreet complexe projecten kan de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad optreden als bevoegde overheid. Gelet op het feit dat het complex project vermeld wordt in de lijsten van de Vlaamse projecten (categorie 1) ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de Vlaamse Regering de bevoegde overheid.

De Vlaamse Regering is namelijk bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over:

1° aanvragen door of in opdracht van publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van :

- a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen;
- b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstzones langs autosnelwegen;

4. VOORKEURALTERNATIEF EN PROJECT

In een eerste paragraaf worden de projectdoelstellingen kort omschreven. Vervolgens wordt het gekozen alternatief toegelicht. Voor een uitgebreide beschrijving van de doelstellingen en de verschillende alternatieven die onderzocht zijn wordt verwezen naar de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota. In paragraaf 3, 4 en 5 wordt de motivering van de keuze voor het alternatief toegelicht.

Tijdens de onderzoeksfase is een uitgebreid geïntegreerd onderzoek gevoerd gekoppeld aan een participatief traject. De resultaten hiervan zijn samengebracht in de synthesenota. De onderzoeksresultaten kunnen meer in detail geraadpleegd worden in de verschillende onderzoeksrapporten. Deze onderzoeksrapporten zijn terug te vinden in bijlage van de synthesenota. Voor het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) is een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepaalt. Deze geïntegreerde projectdefinitie bevat ook milderende 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 maatregelen worden opgenomen in het project. Deze milderende maatregelen en het gebiedsprogramma worden beschreven in Hoofdstuk 5.

4.1. Projectdoelstellingen

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

Het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) zet dus in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een vervoersverbinding als een gebiedsprogramma voor de regio. Twee cruciale projectonderdelen zijn hierbij sturend: Spartacus Lijn 3 en de wegverbinding N74. Ze worden beschouwd als de sturende bouwstenen (zie ook omschrijving bouwstenen in geactualiseerde AON) die samen het alternatief definiëren. Als sturende bouwstenen geven ze tegelijk mee richting aan het ruimer Gebiedsprogramma NZL.

Ambities

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. De ambitienota vormde het toetsingskader voor het verdere onderzoek.



1 missie en 9 ambities

Redelijke alternatieven

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

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

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

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

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

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

Voor de alternatieven is een onderzoeksgebied afgebakend van Hasselt tot Pelt en onderverdeeld in drie deelzones: deelzone A Pelt-Hechtel-Eksel, deelzone B Houthalen-Helchteren, deelzone Zonhoven-Hasselt (zie ook kaart onder 4.8).

4.2. Omschrijving gekozen alternatief

Vanuit specifieke sessies met belanghebbenden en experts is voor de alternatieven in beeld gebracht of er draagvlak is. Een brede dialoog hierover is georganiseerd in twee verschillende groepen voor bouwsteen 1: de werksessiegroep (professionele stakeholders en actiegroepen) als brede vertegenwoordiging van verschillende belangen en de expertengroep (onafhankelijke experts onder leiding van Vlaams Bouwmeester) als externe reflectie- en kwaliteitskamer met een meer globaal maatschappelijke blik van buitenaf. Voor bouwsteen 2 is er nog een derde groep bij betrokken: de taskforce van de gemeente Houthalen-Helchteren (lokaal bestuur) als vertegenwoordiging van de lokale belangen.

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.

4.2.1. HOV-systeem Trambus (bouwsteen 1)

Het HOV-systeem Trambus heeft het comfort en gebruiksgemak van de tram, maar maakt gebruik van bustechnologie. 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. Hierdoor wordt doorstroming en snelheid gegarandeerd. De trambus zal zich in de dorpskernen ook aanpassen aan zijn omgeving door aan lagere snelheid te rijden, op andere delen van de lijn kan een hogere snelheid gereden worden. Het trambus systeem wordt geëxploiteerd met hoogwaardige busvoertuigen van 18 en/of 24m lengte.

De trambuslijn loopt tussen Hasselt station en de knoop Noord-Limburg met maximaal 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. De trambus past zich aan aan de omgeving waardoor de snelheid variabel is. Er wordt op dit segment een snelheid van maximaal 70km/u voorzien, maar op bepaalde delen zal de snelheid lager zijn zoals bijvoorbeeld in doortochten van centra.

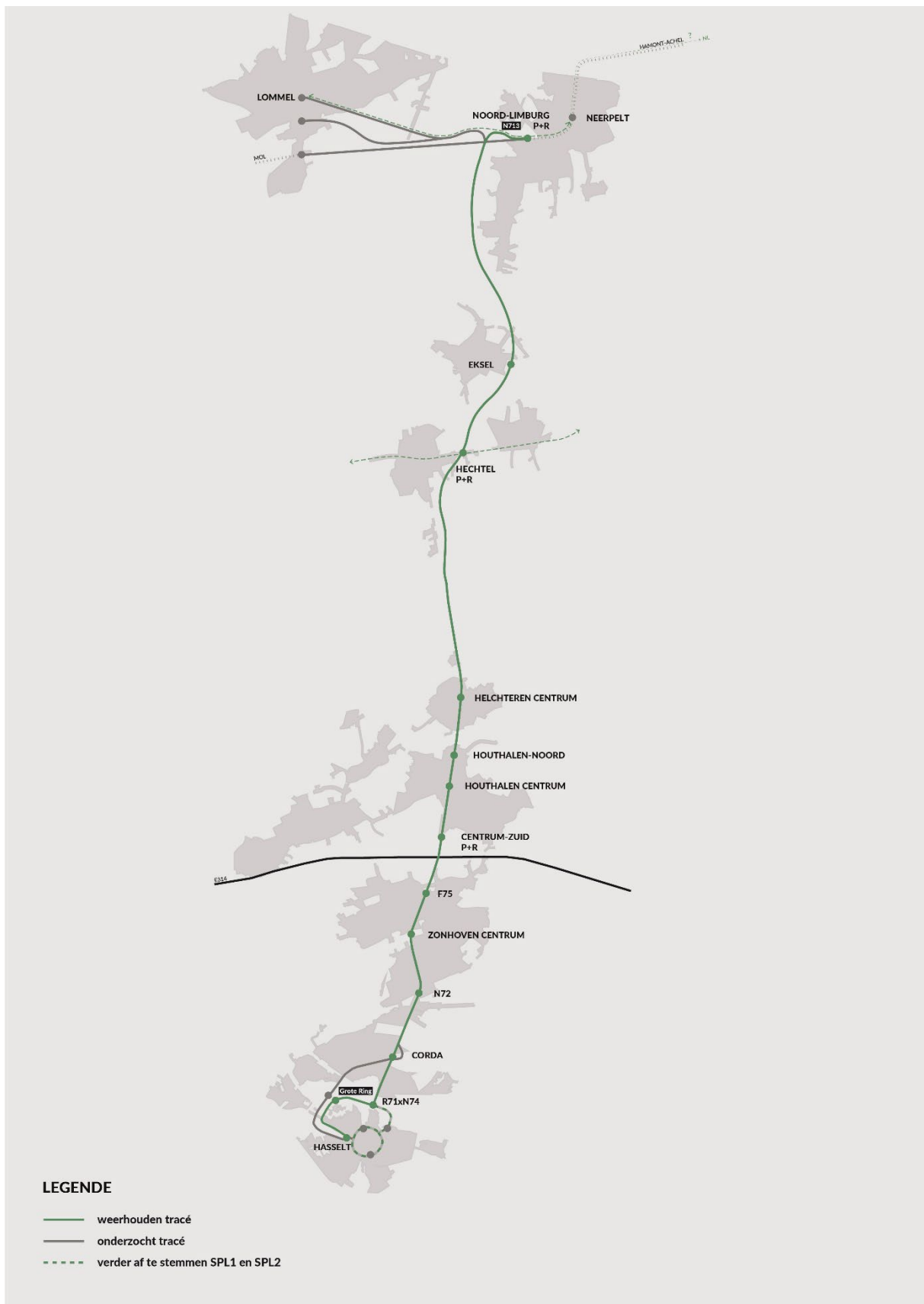
Op het noordelijk segment vanaf Helchteren tot Noord-Limburg zal de trambus via de bestaande N74 rijden. Hier worden kruisingen ongelijkvloers georganiseerd en zal de snelheid dus hoger kunnen liggen. De trambus doet er in totaal 45'29" over van Hasselt station tot de knoop Noord-Limburg.

De haltes van de trambus vormen mobiliteitsknopen waar aansluiting voorzien wordt met verschillende andere vormen van openbaar vervoer. Op de beide eindpunten, Hasselt station en Noord-Limburg, wordt verknoping met het treinnetwerk voorzien. In Hasselt wordt verder eveneens verknoping voorzien met Spartacus lijnen 1 en 2, en op het overige OV-net. In Noord-Limburg wordt naast de trein eveneens verknoping voorzien met het busnetwerk in Noord-Limburg en in relatie tot Nederland, en met de oost-west fietssnelweg. 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 om de reizigers comfortabel en met hoge frequentie naar de halte Noord-Limburg te vervoeren.

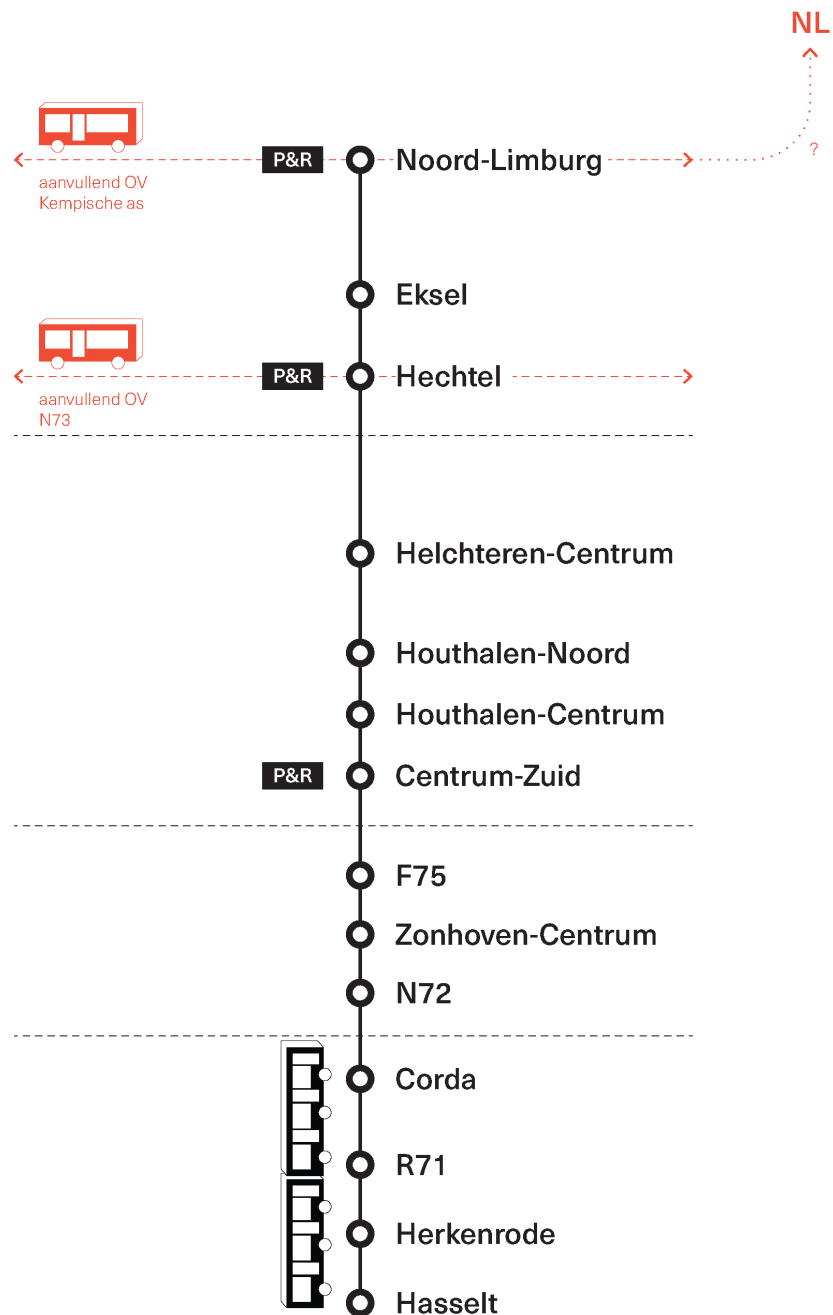
De tussenliggende haltes werden voorzien op logische plekken, enerzijds vanuit vervoerspotentieel vanuit de directe omgeving van die haltes en anderzijds in functie van aansluitingen op andere netwerken (feederbuslijnen, fietsnetwerk en deelsystemen, lokale vervoerdiensten, ...).

Op verschillende strategische plekken in het netwerk worden park-and-ride faciliteiten (P&R) voorzien waar mensen met de wagen, per openbaar vervoer en met de fiets naartoe kunnen komen. Ter hoogte van de knoop Noord-Limburg wordt een P&R voorzien voor zowel de trambus als het spoor. Verder worden nog P&R voorzieningen ontwikkeld ter hoogte van de N73 te Hechtel en aan Centrum Zuid te Houthalen nabij de E314.

Hieronder wordt een schematisch overzicht gegeven van het tracé en het HOV-systeem voor het HOV-systeem Trambus.



Bouwsteen 1: HOV-tracé



4.2.2. 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-and-cover tunnels voorzien. De verknopingen met het lokale netwerk gebeuren ter hoogte van Centrum Zuid, de Herebaan en Helchteren Noord. In Houthalen wordt de Herebaan rechtstreeks vanuit de tunnel aangesloten. 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 HOV-haltes. De Grote Baan ten noorden van de Kazernelaan wordt ingericht als dorpsboulevard die via het op- en afrittencomplex Helchteren Noord aansluit op de N74.

In het zuiden verknoopt de N74 met de snelweg E314. Er ontstaat niet alleen een vlotte verbinding tussen Hasselt, Houthalen en de snelweg, maar ook een verbeterde toegang naar het bedrijventerrein Centrum Zuid. Via de HOV-halte Centrum Zuid zijn het bedrijventerrein en de wijk Meulenberg ook goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De P+R bij deze HOV-halte functioneert hier als randparking voor Hasselt.

Het aanleggen van de knoop biedt ook 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.

In Houthalen passeert de N74 als tunnel. De tunnel start net ten zuiden van de Koolmijnlaan en komt ter hoogte van de Mangelbeekvallei opnieuw boven. Tussenin zorgt een op- en afrittencomplex voor een rechtstreekse aansluiting vanuit de tunnel op de Herebaan-Oost/-West in Houthalen. Verkeer van en naar deze verzamelende oost-westas passeert zo in de tunnels. 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.

Het op- en afrittencomplex Herebaan Oost/West zorgt ook voor een verbeterde ontsluiting voor Europark via de Herebaan-Oost. Het noord-zuid vrachtverkeer rijdt bij Ay in de tunnels. De verbeterde ontsluiting biedt kansen voor een duurzame uitbouw van Europark als regionaal bedrijventerrein, eventueel verbonden aan de recreatieve Domeinenschakel die binnen het gebiedsprogramma wordt versterkt.

Ter hoogte van de Mangelbeek realiseert een brugconstructie voor wagens, het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers een nieuwe, ruime en kwalitatieve ecologische passage. Voor het fiets- en voetpad wordt hier een belevingsvolle route tussen Houthalen en Helchteren voorzien met zicht op de Mangelbeekvallei.

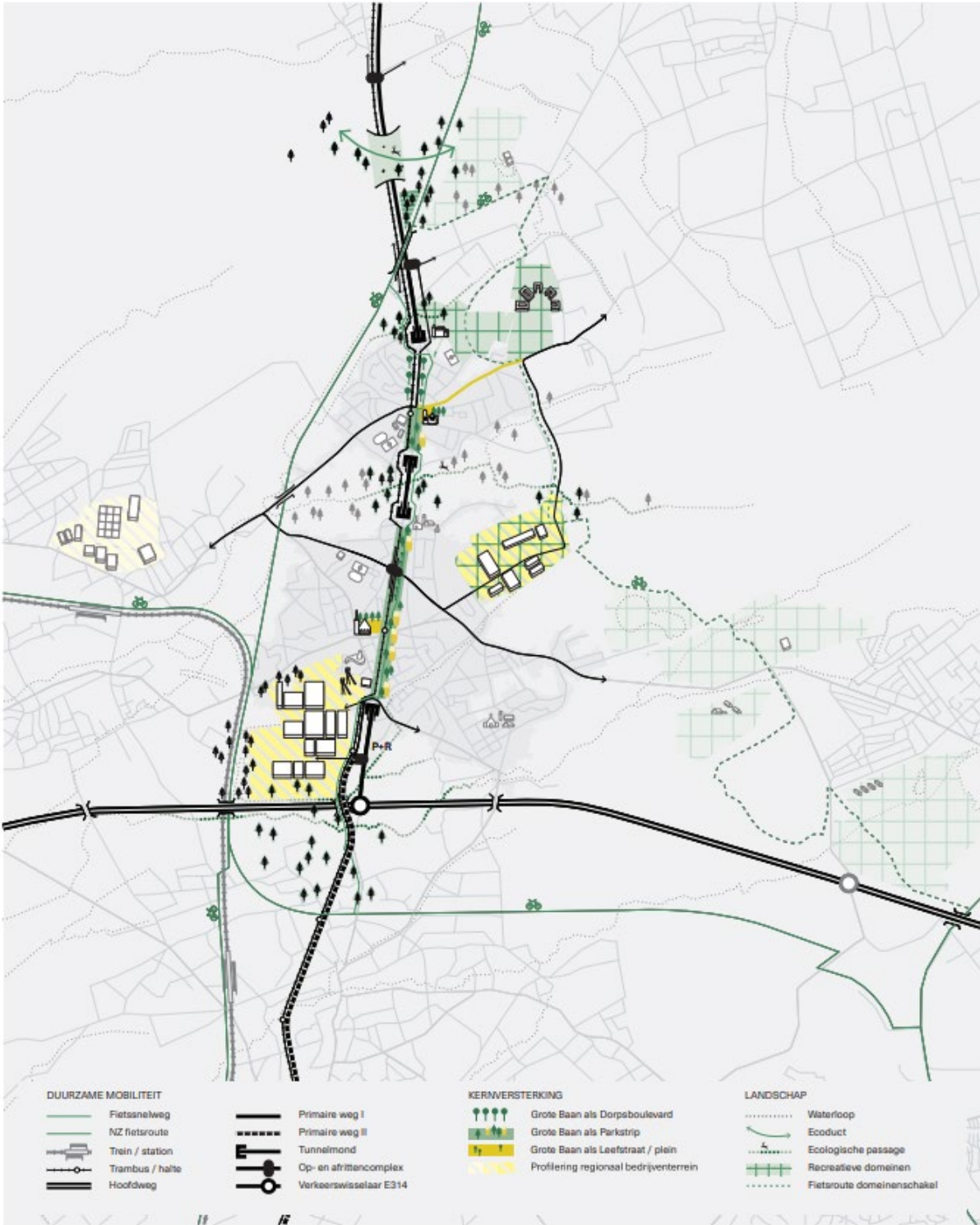
Ook in Helchteren passeert de N74 ondergronds met een cut-and-cover tunnel. In noordelijke richting komt tunnel van de N74 opnieuw boven net ten noorden van de Eikendreef. Ter hoogte van de Peersedijk wordt op- en afrittencomplex Helchteren-Noord voorzien. Het ontsluit Molenheide, de Kievitwijk en Remo, maar organiseert ook de toegang tot Helchteren komende van zowel het

noorden als het zuiden. Via een dorpsboulevard op de Grote baan worden ook de Kazernelaan en Helzoldstraat verbonden met deze op- en afrit. Hierdoor rijdt er bij Ay nog heel wat verkeer bovengronds op de Grote Baan ten noorden van de Kazernelaan. De Grote Baan wordt hier bovengronds heringericht met 2x1 rijbaan, fiets- en voetpaden aan weerszijden en centraal een vrije HOV-bedding. Een structurerende dubbele bomenrij bepaalt de nieuwe identiteit van dit noordelijk deel van de Grote Baan in de kern van Helchteren. De Grote Baan ten zuiden van de Kazernelaan wordt verkeersluw en kan zo transformeren tot een groene figuur: de parkstrip. In de parkstrip is het aangenaam verblijven en veilig fietsen of wandelen.

Het inschakelen van de Europarklaan vangt verkeersstromen op komende uit het oosten. Hierdoor wordt de Kazernelaan verkeersluwer wat de verblijf- en woonkwaliteit verhoogt.

Ten noorden van de fietssnelweg wordt het econduct 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.

Hieronder wordt een schematisch overzicht gegeven van het combinatiealternatief Ay.



4.3. Motivering keuze alternatief

4.3.1. Afweging van alternatieven

De geïntegreerde afweging heeft tot doel om de resultaten van de verschillende onderzoeken en participatietrajecten die gevoerd worden in het kader van het alternatievenonderzoek samen te brengen en een afweging tussen de verschillende alternatieven mogelijk te maken. Daarbij is het niet de bedoeling om één alternatief te selecteren of om een absolute rangschikking van de alternatieven te maken. Het is wel de bedoeling om de sterktes en zwaktes van de verschillende alternatieven helder in beeld brengen en dit door rekening te houden met de onderscheidende criteria vanuit alle verschillende onderzoeken en processen. De geïntegreerde afweging wordt gemaakt voor alle redelijke alternatieven, ze vat zo het volledige geïntegreerde onderzoek samen.

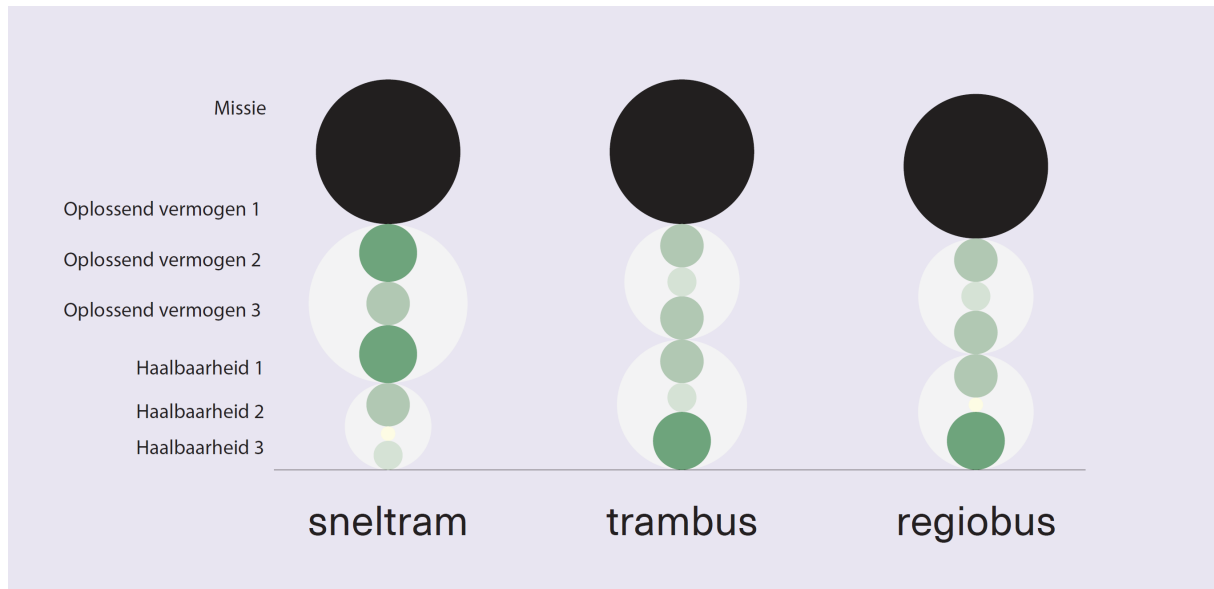
De twee sturende bouwstenen definiëren samen de alternatieven. Op strategisch niveau interfereert de keuze voor de wegverbinding N74 en de voertuigkeuze voor het HOV niet met elkaar. Om de complexiteit van de voorliggende afwegingen beheersbaar en ook transparant te houden worden bewust twee aparte afwegingen opgemaakt. De afweging voor sturende bouwsteen 1 (de voertuigkeuze voor het HOV in onderzoekszone A, B en C) kan parallel verlopen aan de afweging van de varianten voor sturende bouwsteen 2 (de wegverbinding N74 en (delen van) bijhorend gebiedsprogramma in onderzoekszone B). Bij de afwegingen voor sturende bouwsteen 2 wordt in alle alternatieven immers uitgegaan van een sneltram op de Grote Baan met dezelfde haltes. Bouwsteen 1 is bij deze alternatieven dus niet onderscheidend. Afwegingen over het HOV-systeem zelf gebeuren apart. In de synthesenota en de bijlage geïntegreerde afweging zijn daarom telkens twee op zich staande hoofdstukken opgenomen waarbij respectievelijk de geïntegreerde afweging van bouwsteen 1 en bouwsteen 2 centraal staat.

Beide afwegingskaders - voor bouwsteen 1 en voor bouwsteen 2 - bouwen verder op eerdere documenten opgemaakt in de loop van het proces. De criteria uit het afwegingskader zijn verfijningen van de projectdoelstellingen uit de startbeslissing en bouwen voort op de eerdere verfijningen uit de Ambitienota en de geactualiseerde AON. De complexiteit van het project vraagt daarbij om een heldere structuur. In beide afwegingskaders de 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.

Bouwsteen 1: Spartacus Lijn 3

Onderstaand bollenschema verbeeldt de synthese van de geïntegreerde afweging voor Bouwsteen 1. De bovenste bol toont hoe elk alternatief scoort op de Missie. De centrale en de onderste witte cirkels geven het overzicht van respectievelijk de mobiliteitskarakteristieken of het Oplossend vermogen en de Haalbaarheid.



Globaal scoren de drie alternatieven nagenoeg even goed.

Wanneer de scores voor 'Missie', 'Oplossend vermogen' en 'Haalbaarheid' worden geaggregeerd behalen de drie alternatieven nagenoeg dezelfde punten. De sneltram en de trambus scoren gelijk. De regiobus scoort nauwelijks minder. Voor het criterium 'Missie' wordt een gelijkaardige tendens opgetekend. Voor de criteria 'Oplossend vermogen' en 'Haalbaarheid' liggen de scores verder uiteen.

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

De drie alternatieven scoren goed en weinig onderscheidend voor 'Missie'. De verschillende alternatieven scoren goed voor het criterium 'Duurzaam omgaan met ruimte'. Alle alternatieven worden dan ook gebundeld met bestaande infrastructuur. Deze kunnen bovendien binnen de zate van de bestaande infrastructuur gerealiseerd worden en vereisen aldus geen bijkomend ruimtebeslag. Voor het aspect hergebruik en dubbelgebruik scoren de trambus en de regiobus beter dan de sneltram. Voor de realisatie van de sneltram moeten beduidend meer ingrijpende maatregelen genomen worden (zoals het aanpassen of vervangen van kunstwerken of het herprofilen van de bestaande N74). Het sturend vermogen op de ruimtelijke ontwikkeling vormt dan weer een sterk punt voor de sneltram. Voor het criterium 'Spartacus als regionaal openbaar vervoerproject' scoort de sneltram beter dan de twee andere alternatieven. De sneltram slaagt er beter in om de regionale ambitie te bewerkstelligen en biedt momenteel nog een hoger comfortniveau. Voor het criterium 'Toekomstbestendigheid' scoort de sneltram dan weer minder goed. Het aantal vrijheidsgraden voor aanpasbaarheid in de toekomst ligt lager dan bij de trambus en de regiobus.

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

Voor het criterium 'Vervoerspotentie' scoren de drie alternatieven goed. De sneltram scoort evenwel op alle vlakken beter dan de trambus en de regiobus. Dit is het geval op de regionale en de voorstedelijke schaal, zowel voor wat betreft het aantal reizigerskilometers als het aantal opstappers. Door de overstap die bij de regiobus nodig is voor het bereiken van bepaalde bestemmingen, is het verschil bij de regiobus nog iets groter. Het verschil neemt af bij een stijgende hoogwaardigheid (betrouwbaarheid, comfort, halte-infrastructuur, ...) van de trambus en de regiobus. Ook bij maximale hoogwaardigheid blijft er een beperkt verschil bestaan in het voordeel van de sneltram omwille van voornamelijk de iets gunstigere reistijd.

Verder scoort de sneltram ook voor het criterium 'Systeemefficiëntie' beter dan de trambus en de regiobus. Op vlak van reistijd zijn de verschillen tussen de drie alternatieven niet bijzonder groot. De trambus scoort iets minder goed op de langere afstand. Op vlak van capaciteit is het verschil groter. Door de hoge basiscapaciteit en de eenvoudige uitbreiding (koppelen van tramstellen) is de sneltram hier duidelijk in het voordeel. De trambus en de regiobus vragen overigens extra aandacht op vlak van capaciteit in de spitsmomenten. De hogere capaciteit per voertuig zorgt uiteindelijk ook voor een hogere opschaalbaarheid bij de sneltram.

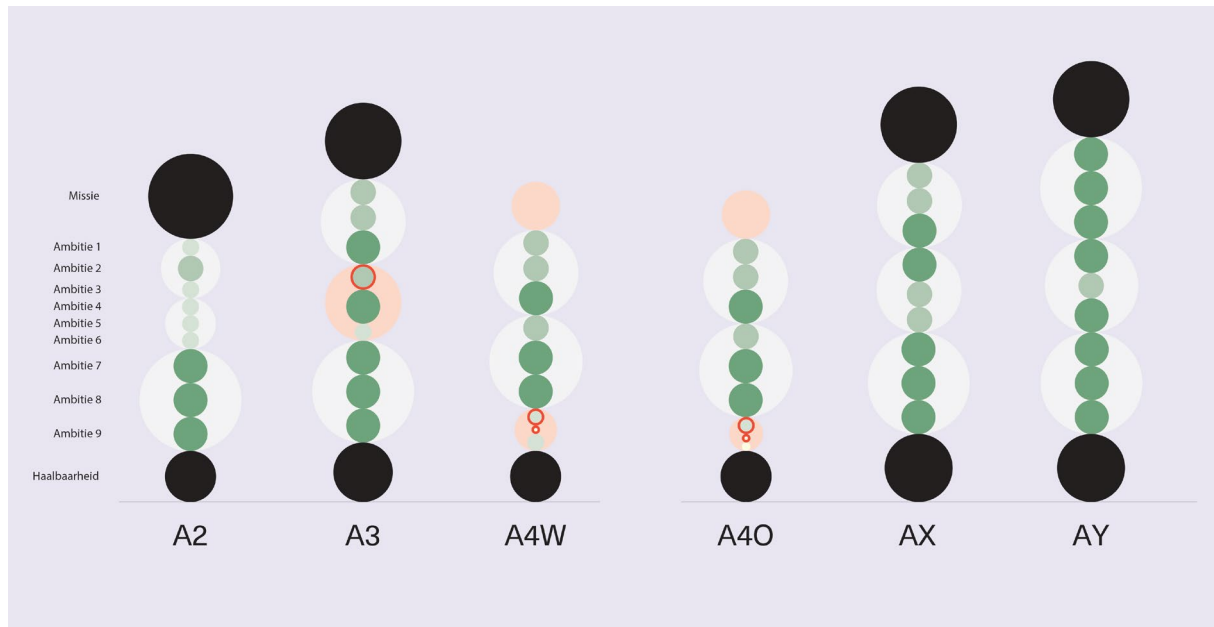
Het criterium 'Modal shift' hangt nauw samen met het eerste criterium 'Vervoerspotentie'. De drie alternatieven scoren dan ook goed voor dit criterium en zijn in staat om een significante modal shift te realiseren in de corridor van de NZL. Ook hier ligt de score van de sneltram hoger dan deze van de trambus en de regiobus.

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

Globaal gezien scoren de tram bus en de regiobus beduidend hoger op 'Haalbaarheid' dan de sneltram. Voor het criterium 'Draagvlak' scoren de drie alternatieven nog in elkaars buurt. De expertengroep volgt het voorstel van het studieteam dat stelt dat de drie alternatieven globaal gelijkwaardig scoren. De werksessiegroep wenst hier een gradatie in aan te brengen. De sneltram scoort het best, gevolgd door de trambus. De regiobus vindt weinig draagvlak bij de werksessiegroep. Voor het criterium 'Kosten en baten' scoort de trambus duidelijk een heel stuk beter dan de andere twee alternatieven (sneltram en regiobus). Voor het criterium 'Vlotheid van implementatie' krijgt de trambus eveneens een significant hogere score dan de sneltram. De regiobus krijgt hier dezelfde score als de trambus. De mogelijkheid tot een gefaseerde aanpak en een beperkter aantal noodzakelijke aanpassingen op het traject is hiervoor verantwoordelijk.

Bouwsteen 2: N74

Onderstaand bollenschema verbeeldt de geïntegreerde synthese van de verschillende onderzoeksresultaten. De bovenste en onderste bol tonen hoe elk alternatief scoort op respectievelijk de Missie en Haalbaarheid. De drie centrale witte cirkels omvatten telkens drie bollen. Samen geven ze het overzicht van scores voor 3x3 Ambities.



Het aggregeren van de verschillende scores voor de Missie, de Ambities en de Haalbaarheid doet drie groepen alternatieven ontstaan. A2, A4W en A4O¹ 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. Tussenin zit A3 met een goede score maar met een nulcore bij kernversterking.

A2, A4W en A4O scoren globaal het minst.

De lage score van A2 is hoofdzakelijk het gevolg van de beperkte meerwaarde op de Grote Baan zelf. Alternatief A2 beantwoordt hierdoor globaal het minst aan de vooropgestelde mobiliteitsambities. De wegverbinding bovenop de tunnels in Houthalen en Helchteren zal altijd een belangrijke rol blijven spelen, ook voor vrachtwagens (Ambitie 1) naar o.a. Europark en De Schacht. De afname van het verkeer op de Grote Baan en de Kazernelaan (Ambitie 3) is het laagst bij A2. Dit beperkt de kansen om in te zetten op een heldere structuur en hiërarchie. Ook de opwaardering van het lokaal netwerk en de Grote Baan is hierdoor beperkt bij A2.

De Grote Baan blijft voornamelijk een verkeersruimte met beperkte winsten voor de oversteeikbaarheid en verblijfskwaliteit. Een bijkomend aandachtspunt is de impact van de tunnelmonden, zeker ter hoogte van Laak (Ambitie 4). Omdat ook het vrachtverkeer van en naar

¹ In de rapporten is er voor het alternatief A4 ook sprake van alternatief A4west (A4W) en A4oost (A4O). Deze moeten gezien worden als varianten van alternatief A4, gelet op beperkte verschillen in tracékeuze in de deelzone Sonnis.

Europark bovenop de tunnels rijdt, zijn de toekomstmogelijkheden voor de verdere profilering van dit bedrijventerrein (Ambitie 5) beperkt bij A2.

Ook de lage score voor haalbaarheid valt op. A2 is – met twee lange boortunnels - veruit het duurste alternatief. Omdat deze investering beperkte kwaliteitswinsten oplevert ter hoogte van de Grote Baan is ook het draagvlak voor dit alternatief beperkt.

De grote impact van de oostelijke omleidingsweg op de open ruimte bezorgt A4W en A4O een zeer lage score. Deze alternatieven gaan niet duurzaam om met de ruimte (Missie 1) en krijgen hiervoor reeds op het niveau van de Missie een nulscore. De impact op natuur, recreatie en landbouw is groot en vertaalt zich in twee bijkomende nulcores (Ambitie 7/Ambitie 8).

Indien de Grote Baan geknipt wordt ter hoogte van de Mangelbeek, zorgt de omleidingsweg echter wel voor meer autoluwe kernen. Op die manier bieden A4W en A4O kansen voor kernversterking en een opwaardering van de Grote Baan als verblijfsruimte. Dankzij het eigen op- en afrittencomplex van Europark bieden A4W en A4O meer toekomstmogelijkheden voor de verdere profilering van dit bedrijventerrein (Ambitie 5).

Het omleidingstracé vraagt het minst aantal verwervingen en levert het minste hinder op tijdens de werken. Echter, door een lage score voor 'kosten en baten' en de laagste score voor 'draagvlak' scoort het omleidingstracé laag voor 'haalbaarheid'. De grote impact van A4W en A4O op de open ruimte (Missie 1/Ambitie 4/Ambitie 5/Ambitie 6) is daarbij doorslaggevend.

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

Als doortochtalternatief beperkt A3 de impact op de open ruimte en scoort zowel goed op de missie (Missie) als op de ambities rond landschap (Ambitie 7/Ambitie 8/Ambitie 9). Op de Grote Baan dalen de verkeersintensiteiten sterk. De Grote Baan krijgt een meer lokaal karakter (Ambitie 3) wat kansen biedt om het fietsnetwerk en de zachte verbindingen beter te ontwikkelen en ook het openbaar vervoer en de haltelocaties alle kansen te geven. Hierdoor ontstaan ook meer kansen voor kernversterking (Ambitie 4) en een ambitieuze en kwalitatieve herinrichting van de Grote Baan (Ambitie 6). Het op- en afrittencomplex in Helchteren heeft weliswaar een grote ruimtelijke impact en is niet compatibel met de historische dorpsstructuur van het dorp. De nulscore in Helchteren betekent een bijzonder aandachtspunt bij A3.

Het doortochtalternatief A3 vraagt ook veel verwervingen en kent veel hinder tijdens de werken. Desondanks vindt A3 een vrij groot draagvlak omdat het gekoppeld is aan een grondige transformatie van de ruimte van de Grote Baan. Het draagvlak voor A3 is wel lager dan voor de combinatiealternatieven, hoofdzakelijk omwille van de impact in Helchteren (nulscore Ambitie 4). Ook de kosten-baten ratio van A3 is hoger dan bij A2, A4W en A4O, wat globaal zorgt voor een gemiddeld goede score op haalbaarheid (Haalbaarheid).

De combinatiealternatieven Ax en Ay scoren het best.

Globaal scoren Ax en Ay het best, ze combineren een aantal voordelen van A2, A3, A4W en A4O.

Als doortochtalternatieven beperken ze de impact op de open ruimte en scoren ze zowel goed op de missie (Missie) als de ambities rond landschap (Ambitie 7/Ambitie 8/Ambitie 9). De drukkere

Europarklaan vormt bij Ax en Ay een aandachtspunt. Op de Grote Baan dalen de verkeersintensiteiten sterk. De Grote Baan krijgt een meer lokaal karakter (Ambitie 3) wat kansen biedt om het fietsnetwerk en de zachte verbindingen beter te ontwikkelen en ook het openbaar vervoer en de haltelocaties alle kansen te geven. Ook ter hoogte van de Kazernelaan zien we een daling van de intensiteiten wat kansen biedt voor de opwaardering van de dorpskern van Helchteren.

De combinatiealternatieven Ax en Ay scoren het best op haalbaarheid (Haalbaarheid). Ze combineren een hogere kosten-baten ratio ten opzichte van A2, A4W en A4O met een zeer hoge score voor draagvlak. De maatschappelijke impact wordt gelijkaardig gescoord als bij A3, weliswaar om andere redenen. De specifieke aanpak in Helchteren vermindert er een aantal noodzakelijke verwervingen ten opzichte van A3, echter met iets meer tijdelijke hinder in Helchteren door het realiseren van de tunnel in twee bouwfases.

Ay scoort iets beter dan Ax

Ay scoort iets beter dan Ax door het wegnemen van de halve aansluiting aan de Mangelbeek, ten zuiden van Helchteren. Hierdoor ontstaan meer kansen voor een ambitieuze en kwalitatieve herinrichting van de Grote Baan (Ambitie 6) en een meer zuivere hiërarchie op de N74 zelf. Met een beperkt aantal op- en afrittencomplexen en een zeer sterke scheiding van lokaal en doorgaand verkeer biedt Ay de beste garanties voor een vlotte regionale verbinding met voldoende restcapaciteit, zowel voor vracht- (Ambitie 1) als personenvervoer (Ambitie 2). Ay vermijdt ook ongewenste verschuivingen naar andere regionale wegassen in de omgeving (Ambitie2).

Bij Ay zijn er ook grotere kansen voor het versterken van de recreatieve structuur op de Grote Baan, ten zuiden van de Kazernelaan. Een nieuwe landschappelijke structuur kan de Mangelbeekvallei sterker koppelen aan het dorpscentrum en de drevenstructuur van Ter Dolen.

4.3.2. Kaderrichtlijn Water

Zoals blijkt uit het sMER veroorzaakt het voorkeursalternatief geen mogelijke achteruitgang van één of meerdere kwaliteitselementen of stoffen voor één van de betrokken waterlichamen. Ook heeft de realisatie van het voorkeursalternatief niet tot gevolg dat het bereiken van de doelstelling van het goed ecologisch potentieel, de goede chemische toestand van de betrokken waterlichamen alsook de oppervlaktewaterkwantiteit in gevaar kan gebracht worden.

4.4. Motivering keuze HOV/Bouwsteen 1: Spartacus Lijn 3

Uit de 'Geïntegreerde afweging' is gebleken dat de sneltram en de trambus gelijk scoren. Voor het criterium 'Missie' wordt een gelijkaardige tendens opgetekend. Voor de criteria 'Oplossend vermogen' en 'Haalbaarheid' liggen de scores verder uiteen. De sneltram doet het beter op vlak van 'Oplossend vermogen', terwijl de trambus beduidend beter scoort op vlak van 'Haalbaarheid'. De afweging wordt eveneens onderbouwd vanuit de conclusies van het sMER.

Gelet op het feit dat de trambus het best scoort op vlak van 'Haalbaarheid' en eveneens een goede score behaalt op de criteria 'Missie' en 'Oplossend vermogen' wordt de trambus op vrije bedding als voorkeursalternatief aangeduid. De beste scores op vlak van 'Kosten en baten' en 'Vlotheid van implementatie', als onderdelen van 'Haalbaarheid', zijn hierbij de doorslaggevende elementen. De trambus biedt de mogelijkheid voor een gefaseerde uitrol en levert een beperkt aantal knelpunten op. Hieronder worden de kernelementen uit de geïntegreerde afweging van het voorkeursalternatief nogmaals kort geduid en herhaald.

De verschillende alternatieven scoren vergelijkbaar voor 'Missie'. Voor het criterium 'Duurzaam omgaan met ruimte' scoort de trambus globaal even goed als de andere alternatieven. Op vlak van de subcriteria zijn er evenwel verschillen. Zo scoort de trambus beter voor het aspect hergebruik en dubbelgebruik dan de sneltram. Voor de realisatie van de sneltram dienen een reeks kunstwerken aangepast of vernieuwd te worden. Dit is niet het geval voor de trambus. Voor het criterium 'Spartacus als regionaal openbaar vervoerproject' scoort de trambus goed op voorwaarde dat de meest hoogwaardige voertuigen worden ingezet. De sneltram blijft evenwel beter scoren voor dit criterium. Voor het criterium 'Toekomstbestendigheid' scoort de trambus dan weer beter. Het aantal doorgroeimogelijkheden voor de toekomst is groter voor dan de sneltram.

De trambus scoort minder goed dan de sneltram op vlak van 'Oplossend vermogen'. Voor de criteria 'Vervoerspotentie', 'Systeemefficiëntie' en 'Modal shift' scoort de trambus goed. De sneltram scoort evenwel iets beter dan de trambus. De iets langere reistijd en de lagere capaciteit zijn hiervoor de oorzaak. Het verschil neemt af bij een stijgende hoogwaardigheid (betrouwbaarheid, comfort, halte-infrastructuur, ...) van de trambus. De twee alternatieven zijn evenwel in staat om een significante modal shift te realiseren in de corridor van de NZL.

De trambus scoort het beste op vlak van 'Haalbaarheid'. Voor het criterium 'Draagvlak' zijn de meningen uiteenlopend tussen de leden van de werksessie en de externe experts. Voor het criterium 'Kosten en baten' scoort de trambus duidelijk het beste. Voor het criterium 'Vlotheid van implementatie' scoort de trambus eveneens een stuk beter dan de sneltram. De mogelijkheid voor een gefaseerde uitrol en een beperkt aantal knelpunten zijn hiervoor doorslaggevend.

Uit het geïntegreerd onderzoek en de overlegrondes kwamen ook een aantal knelpunten naar boven. Deze keuze biedt ook meer mogelijkheden om via optimalisaties deze knelpunten en bezorgdheden te milderen. Om hieraan tegemoet te komen, worden de nodige acties en maatregelen opgenomen in een actieprogramma (zie hoofdstuk 5).

4.5. Motivering keuze wegtracé 'missing link'/Bouwsteen 2: N74

Uit de 'Geïntegreerde afweging' is gebleken dat het combinatiealternatief Ay over de ganse lijn het best scoort. Zowel op vlak van de 'Missie', de negen 'Ambities' als 'Haalbaarheid' worden bijzonder goede scores opgetekend. 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.

Gelet op bovenstaande wordt het alternatief Ay als voorkeursalternatief aangeduid. Hieronder worden de kernelementen uit de geïntegreerde afweging van het voorkeursalternatief nogmaals kort geduid en herhaald.

Het alternatief Ay scoort globaal zeer goed voor 'Missie'. Voor de criteria 'Duurzaam omgaan met ruimte' en 'Toekomstbestendigheid' biedt Ay, samen met de andere doortochtalternatieven, de meeste kansen. Het spreekt voor zich dat de bouw en de exploitatie van twee tunnels veel materiaal en energie (criterium 'Energie en grondstoffen') vergen. Dit weegt echter niet op ten opzichte van de twee eerste criteria.

Het alternatief Ay scoort het beste voor de drie ambities voor 'Duurzame mobiliteit'. Globaal garanderen alle alternatieven een vlotte doorstroming met goede aansluitingen. Met een beperkt aantal aansluitingscomplexen en een zeer sterke scheiding van lokaal en doorgaand verkeer biedt Ay de beste garanties voor een vlotte regionale verbinding met voldoende restcapaciteit. Dit geldt zowel voor vracht- ('Ambitie 1') als personenvervoer ('Ambitie 2'). Ay vermijdt ook ongewenste verschuivingen naar andere regionale assen in de omgeving ('Ambitie 2'). Ay biedt ook veel kansen op het vlak van lokale verplaatsingen en verkeersveiligheid ('Ambitie 3'). Het beperken van de toename van de intensiteiten aan de oost- en westzijde vormen evenwel nog een belangrijk aandachtspunt voor de volgende fase.

Het alternatief Ay scoort het best op de ambities met betrekking tot 'Kernversterking'. Als combinatiealternatief speelt Ay het beste in op het verschil tussen de kernen van Houthalen en Helchteren en de aldaar gewenste transformaties voor de toekomst ('Ambitie 4'). Door een verbeterde ontsluiting biedt Ay gunstige toekomstmogelijkheden voor de bedrijventerreinen Centrum-Zuid en Europark ('Ambitie 5'). Ay biedt eveneens de beste mogelijkheden op vlak van verblijfskwaliteit van de nieuwe Grote Baan ('Ambitie 6').

Het alternatief Ay scoort het best voor de aspecten met betrekking tot 'Landschap'. Voor de impact op natuur en water ('Ambitie 7') scoort Ay even goed als de andere doortochtalternatieven, maar beter dan het omleidingsalternatief. Ay biedt ruime kansen voor de verdere uitbouw van de Domeinenschakel en de recreatieve structuur in de oostelijke open ruimte ('Ambitie 8'). De verhoogde intensiteiten op de Europarklaan vormen evenwel een aandachtspunt bij de verdere uitwerking. Als doortochtalternatief heeft Ay het minste impact op de landbouwstructuur ('Ambitie 9').

Ook op vlak van 'Haalbaarheid' wordt de hoogste score opgetekend voor het alternatief Ay. Voor het criterium 'Draagvlak' scoort Ay als combinatiealternatief bijzonder goed. Op vlak van kosten en baten (criterium 'Kosten en baten') scoort Ay het beste van alle alternatieven. Voor het criterium 'Maatschappelijke impact' wordt het aantal verwervingen en de hinder tijdens de werken beschouwd. Deze impact is aanzienlijk voor Ay maar weegt niet op tegen de andere voordelen. Om deze op te vangen zal de nodige begeleiding worden voorzien.

4.6. Afwijkingsprocedure (ADC-toets)

4.6.1. Geen minder schadelijke alternatieven

M.u.v. het HOV in zone A en C blijkt uit de uitgevoerde drieledige natuureffectenbeoordeling (zie Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets bij het s-MER-rapport) dat de afwijkingsprocedure (ADC-toets) zich opdringt, zowel in relatie tot de Europees beschermde natuur (ADC-toets gekoppeld aan de habitattoets) als in relatie tot de Vlaams beschermde natuur (ADC-toets gekoppeld aan de verscherpte natuurtoets voor VEN) en dit in functie van het te nemen projectbesluit. In het kader van de complexeprojectenprocedure wordt dan ook de ADC-afwijkingsprocedure zoals voorzien in de Habitatrictlijn en de VEN-regelgeving doorlopen.

Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets

Uit de Passende Beoordeling en de Verscherpte Natuurtoets blijkt dat het alternatief A4 een grotere negatieve impact heeft op zowel habitatrictlijn - en vogelrichtlijngebied als het VEN. Voor de overige geoptimaliseerde doortochtalternatieven A2, A3, Ax en Ay is de impact op SBZ en VEN gelijkwaardig en worden bijgevolg als 'voor de natuur minst schadelijk alternatief' beoordeeld.

Het voorkeursalternatief Ay doorstaat bijgevolg de 'A-toets' van de beide ADC-afwijkingsprocedures.

4.6.2. Dwingende redenen van groot openbaar belang

Volgens de afwijkingsprocedure (ADC-toets) binnen de natuurregelgeving dient voor het project een dwingende reden van groot openbaar belang aanwezig te zijn.

De realisatie van dit complex project NZL is van groot algemeen belang voor Vlaanderen en de Euregio.

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

Sinds de jaren '60 werden in Vlaanderen reeds delen van deze verbinding aangepast, opgewaarderd of nieuw aangelegd om deze hoofdfunctie met de bijhorende verkeersstromen op te kunnen vangen. Om de verbinding te laten functioneren als een primaire weg type I dienen grotendeels binnen de grenzen van de gemeente Houthalen-Helchteren nog de nodige aanpassingen te worden gerealiseerd. Dit wegdeel is opgenomen in het programma 'missing links' van de Vlaamse Regering.

De Noord-Zuid verbinding als onderdeel van het 'TEN-T netwerk'

De relevantie van dit wegvak speelt ook op Euregionaal niveau. De ontwikkelingen van de N69 die aansluit op de A24/N74 aan Nederlandse zijde, onderstrepen het belang van deze as in het TEN-T netwerk. De uitwerking van de grenscorridor N69 als de 'Westparallel Plus' door de Provincie Noord-Brabant versterkt het belang van een goede Noord-Zuid as voor beide regio's, tussen de kennispool 'Brainport' Eindhoven en Hasselt, overige economische centra en de ontsluiting naar de E314 op Vlaams niveau. Voor de 'Westparallel Plus', een nieuwe 80 km conflictvrije verbinding tussen

Eindhoven en de N69 richting A24/N74, is er sinds de voorwaardelijke goedkeuring door de Nederlandse Raad van State op 17 mei 2017 een rechte lijn ingezet richting realisatie. De werken zijn gestart begin 2020, eind 2021 is de nieuwe verbinding N69 gereed voor automobilisten.

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

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

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

De Noord-Zuid verbinding als duurzame en geïntegreerde mobiliteitsoplossing voor gehele regio, samen met Spartacus Lijn 3

Het complex project NZL zet actief in op het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer en de uitbouw van (snelle) fietsverbindingen. Het realiseren van een duurzame 'modal shift' (60/40) maakt integraal deel uit van de oplossing voor de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek op de N74/N715. Het Spartacusplan wil het gebruik van het openbaar vervoer in provincie Limburg bevorderen. Een performant regionaal openbaar vervoersysteem zal dienen als ruggengraat, opgebouwd aan de hand van zorgvuldig geselecteerde knooppunten, aangevuld met een sterk fietsnetwerk en een lokaal openbaar vervoersysteem. Op die manier ontstaat een noodzakelijk alternatief voor de wagen in de regio.

Spartacus Lijn 3 moet de nieuwe hoogwaardige openbaar vervoerverbinding vormen tussen Hasselt en Noord-Limburg. De sleutel voor de noodzakelijke mobiliteitstransitie van de gehele regio zit in de complementariteit tussen de oplossing voor de wegverbinding N74 en de oplossing voor Spartacus Lijn 3 in dezelfde Noord-Zuid corridor.

4.6.3. Natuurcompensaties

Niettegenstaande de keuze voor een voorkeursalternatief dat het minst schadelijk is voor natuur (effecten vermijden door de keuze voor een alternatief dat grotendeels gebruik maakt van bestaande wegtracés en milderer door de nodige plan/project-geïntegreerde milderende maatregelen toe te passen) zijn effecten niet uit te sluiten waardoor compenserende maatregelen genomen moeten worden.

Volgens de afwijkingsprocedure (ADC-toets) binnen de natuurregelgeving dienen - als laatste stap - compenserende maatregelen genomen te worden. De compenserende maatregelen dienen, conform de richtsnoeren aangaande de habitatrichtlijn, te zijn genomen alvorens de natuurimpact door uitvoering van het project plaatsvindt.

De alternatieven A2, A3, Ax en Ay worden vanuit de Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets alle gekwalificeerd als “minst schadelijk voor de natuur” én geven bijgevolg allemaal aanleiding tot dezelfde compensatie-opgave. De compenserende maatregelen worden bijgevolg verkennend onderzocht voor het voorkeursalternatief Ay.

We onderscheiden enerzijds de compenserende maatregelen die voortkomen uit de regelgeving rond betekenisvolle effecten op Natura 2000 (Art. 36 ter Natuurdecreet) of onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN (Art 26 bis Natuurdecreet) en anderzijds de compenserende maatregelen die voortkomen uit niet te vermijden impact op het wijzigen van vegetatie en kleine landschapselementen (Vegetatiebesluit) en ontbossen (Bosdecreet).

De compensatieopgave voortkomend uit deze verschillende regelgevingen (zie SMER 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. In de uitwerkingsfase zal de compensatie in meer detail bepaald moeten worden (en zal getracht worden om de effecten verder te milderer om de compensatieopgave zo klein mogelijk te houden).

De studie naar invulling van deze integrale compensatieopgave (zie Compensatienota – verkennende oefening naar invulling integrale natuurcompensatieopgave (wegverbinding N74 – deelzone B) als bijlage bij de synthesenota) is een verkennende oefening die tot doel heeft om, op basis van de juridische randvoorwaarden en ecologische vereisten van de te compenseren vegetaties, na te gaan waar zoekgebieden voor compensatie gesitueerd kunnen worden. Op deze manier wordt al in strategische fase nagegaan of er voldoende (ruimtelijke) mogelijkheden zijn voor potentieel geschikte gebieden – in een volgende fase zullen deze zoekgebieden verder getoetst worden: gedetailleerdere analyse van de standplaatseigenschappen, eigendomssituatie, toetsing aan overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden...). De toetsing betekent ook dat er bij de afweging van de verschillende zoeklocaties de impact op landbouw wordt meegenomen.

Voor meer duiding betreffende de gevolgde methodiek, de eerste verkennende oefening en het bijhorende kaartmateriaal, zie Compensatienota. De methodiek voor compensatie werd, samen met de eerste verkennende ruimtelijke oefening, voorgelegd aan en besproken met de verschillende natuur- en landbouwpartners.

Compensatie Natura 2000 voor effecten door alternatief Ay

De compenserende maatregelen betreffen compensatie van zowel directe effecten (ruimtebeslag) als indirecte effecten (N-depositie) op actueel en/ of tot doel gestelde habitats. In grootteorde betreft het:

- SBZ-H 'Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden' (BE2200029): compensatie van ongeveer 1 ha (habitattypes 4010/7150, 9120/9190)
- SBZ-H 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' (BE2200030): compensatie van 3 à 4 ha (habitattypes 7140, 9190, 91E0)

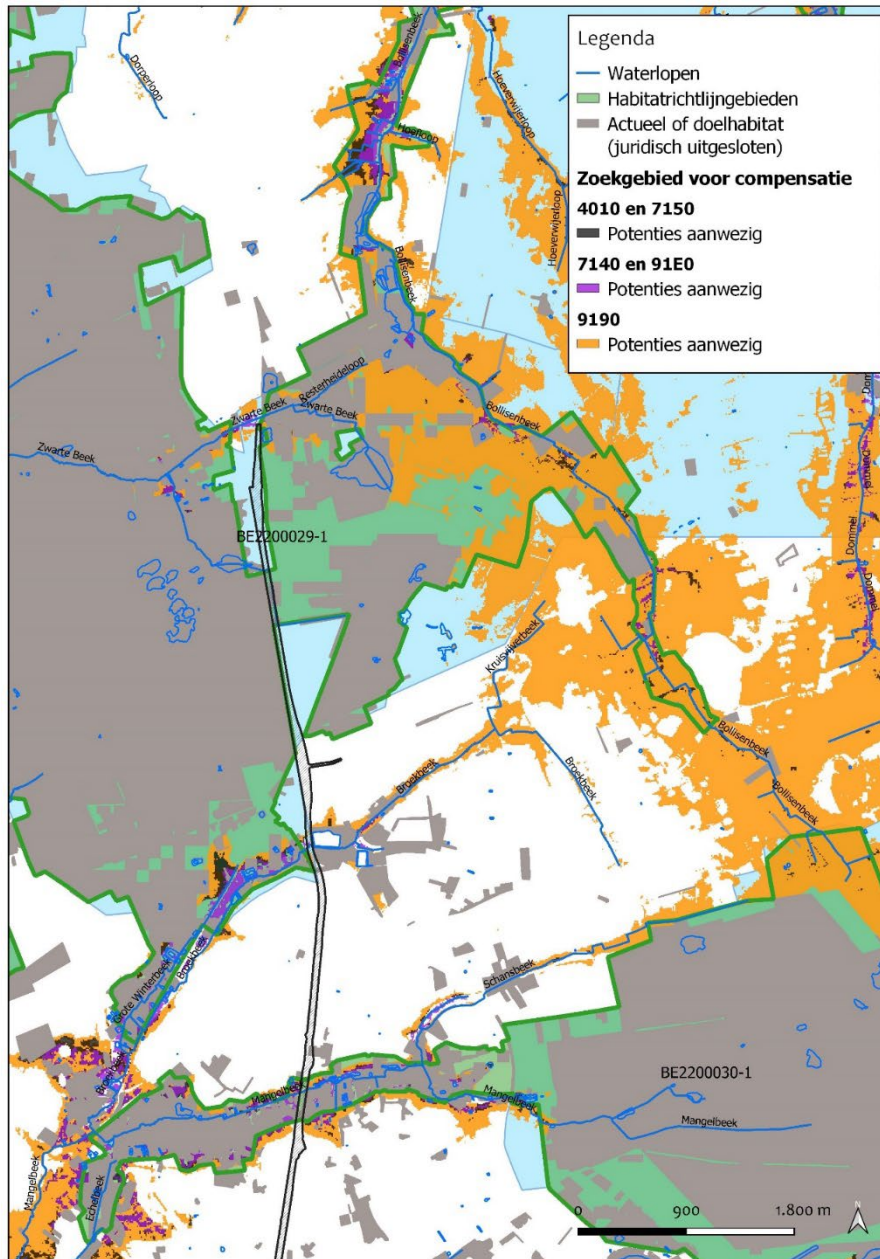
Er werden zoekgebieden verkend die:

- Voldoen aan de juridische randvoorwaarden (onder andere geen actueel of doelhabitat) én
- Voldoen op basis van de ecologische vereisten: hiertoe werd de ecologische geschiktheid (criteria grondwaterstanden en bodem)² voor de omgeving van het studiegebied ingeschat op basis van een vegetatievoorspellingsmodel³

Deze oefening resulteert in onderstaande zoekzonegebieden – waarbij de grijze zones juridisch uitgesloten zijn.

² Detailanalyse in een volgende fase zal ook andere relevante criteria in rekening brengen

³ Gezien voor het studiegebied een tijdsafhankelijk grondwatermodel ter beschikking is (IMDC in opdracht van ANB, 2021), zijn gebiedsdekkende gegevens voor de actuele berekende grondwaterstanden berekend en kan het vegetatievoorspellingsmodel NICHE, dat de berekende grondwaterstanden als invoerlaag vereist, toegepast worden. Er is geen voorspelling voor militaire domeinen gezien er geen bodemkartering gebeurd is wat een vereiste invoerlaag is voor het NICHE-model (allicht zijn er wel vegetatiepotenties aanwezig).



De compensatielocaties zullen in eerste instantie gezocht worden binnen het Natura 2000-gebied waar het effect optreedt: de compensatie-opgave is beperkt en er zijn voldoende mogelijkheden in de 2 SBZ-H gebieden. Het advies van de Europese Commissie zal hierover uitsluitend geven.

Compensatie VEN voor effecten door alternatief Ay

De compenserende maatregelen betreffen enkel effectieve compensatie van directe effecten (ruimtebeslag)⁴. In grootteorde betreft de compensatieopgave 3 à 4 ha: in de volgende VEN-gebieden:

⁴ De compensatie van indirecte effecten zit reeds vervat in de compensatie voor Natura 2000, gezien de beschermingen in het studiegebied in belangrijke mate overlappen.

- De Boven- en middenloop Zwarte Beek
- De Mangel- en Winterbeek
- De Teut-Tenhaagdoornheide

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). Rekening houdend met de beperkte compensatieopgave én bijkomende mogelijkheden die gecreëerd wordt door de planologische compensatie, wordt de effectieve compensatie van deze oppervlaktes als haalbaar geacht.

Zoals aangehaald dienen ook alle innames van VEN planologisch gecompenseerd te worden (voor de volledige oppervlakte, onafgezien actueel/doelhabitat, regionaal belangrijk biotoop of verboden te wijzigen vegetatie) – 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)

Zoals hoger aangegeven komen deze herbestemde zones dan ook in aanmerking voor effectieve compensaties in VEN-gebied, compensatie van verboden te wijzigen vegetaties en compensatie van bos.

Compensatie van verboden te wijzigen vegetaties voor effecten door alternatief Ay

De compenserende maatregelen betreft enkel effectieve compensatie van directe effecten (ruimtebeslag) – voor de zones die niet omvat zijn door de compenserende maatregelen die al voor Natura 2000 en VEN worden genomen.

In grootteorde betreft de compensatieopgave minder dan 0,5 ha. Het grootste aandeel van de verboden te wijzigen situaties buiten Natura 2000 en VEN situeert zich ter hoogte van de zuidelijke knoop. Gezien deze knoop, als niet onderscheidend onderdeel op strategisch niveau, in deze fase nog niet in detail ontworpen werd – wordt aangenomen dat verdere verfijning de compensatieopgave nog zal kunnen doen afnemen.

Boscompensatie voor effecten door alternatief Ay

De compenserende maatregelen betreft enkel effectieve compensatie van directe effecten (ruimtebeslag) – voor de zones die niet omvat zijn door de compenserende maatregelen die al voor Natura 2000 en VEN worden genomen of bos te beschouwen als verboden te wijzigen vegetatie.

In grootteorde betreft de compensatieopgave, 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. Gezien deze knoop, als niet onderscheidend onderdeel op strategisch niveau, in deze fase nog niet in detail ontworpen werd – wordt aangenomen dat verdere verfijning de compensatieopgave nog zal kunnen doen afnemen.

De resterende oppervlakte zal grotendeels gecompenseerd kunnen worden ter hoogte van de noordelijke knoop (20 à 24 ha).

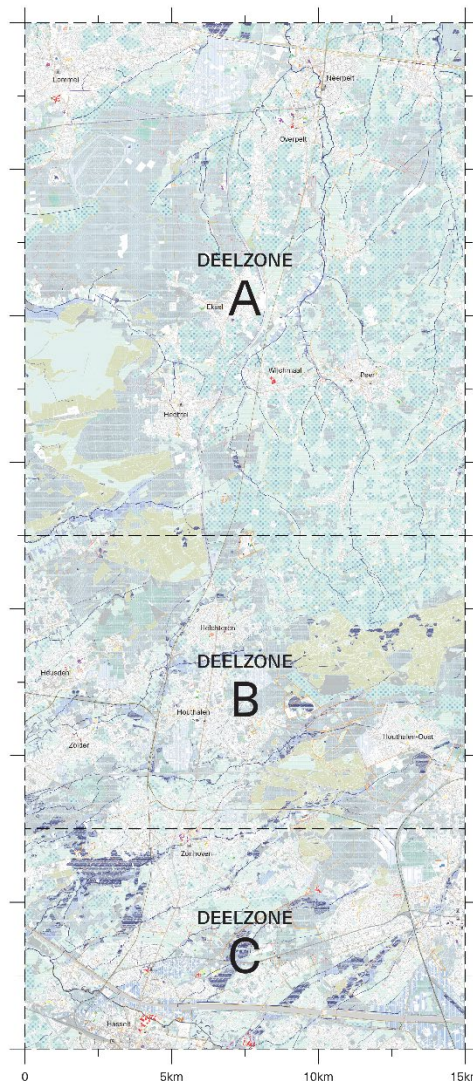
4.7. Projectdefinitie voor uitwerkingsfase

Uitwerkingsfase complex project

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot realiseerbare en vergunbare (deel)projecten waarbij ook de fasering nader bepaald wordt. Het resultaat van die fase zijn dus meerdere projectbesluiten over het geheel van vergunningen en machtigingen, de bestemmingsplannen en het actieprogramma. De geografische opdeling in 3 zones (zone A, B en C) biedt namelijk de mogelijkheid om gefaseerd en per zone een projectbesluit op te maken.

Ook bestaat de mogelijkheid dat sommige van de deelprojecten (en/of delen van het gebiedsprogramma zoals aangegeven in H5) verder uitgewerkt zullen worden in – indien dit nodig blijkt – een parallel geïntegreerd planningsproces en/of vergund zullen worden via de omgevingsvergunningsprocedure. Afhankelijk van de noodzaak tot herbestemming in zone A en C zal nog verder onderzocht worden welke procedure het best gepast is om de HOV-corridor te kunnen realiseren.

De concrete uitwerking van de projectbesluiten en/of andere besluiten zal in de uitwerkingsfase bepaald worden op basis van het verdere verloop en de resultaten van het vervolgonderzoek – en overleg.



Overzicht deelzones

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek op strategisch niveau en het participatief traject wordt het voorkeursalternatief verder verfijnd en uitgewerkt met milderende en flankerende maatregelen (zie H5). Ook een aantal aandachtspunten en (monitorings)maatregelen zijn bepaald waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerkingsfase. Het resultaat is als het ware een projectdefinitie die als input kan gebruikt worden voor de projectonderzoeksnota bij de start van de uitwerkingsfase.

Kernelementen van het complex project:

- Sturende bouwstenen
 - Infrastructuurproject missing link N74 (bouwsteen 2)
 - Infrastructuurproject regionale HOV-verbinding (bouwsteen 1)
- Volgende bouwstenen
 - Mobiliteitsmaatregelen in het (ruimer) netwerk: optimale routing naar N74 in Peer, slimme knip N715 t.h.v. de Zwarte Beek, afstemming en aanleveren van input voor wijkmobiliteitsplannen voor Houthalen en Helchteren, ...
 - Visievorming: Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan Oost-West, Grote Baan (Houthalen-Helchteren), Kempische Steenweg, ...
 - Gebiedsontwikkeling (eventueel gekoppeld aan herbestemmingen): rond HOV-haltes (in zone A, B en C), uitbouw dragende fietsstructuur in zone B, Grote Baan (gekoppeld aan kansen voor HOV-haltes en wonen), herbestemmen bedrijventoneel Helchteren-Noord...
 - Afstemming met (lopende) projecten: Hoppinpunten, rioleringswerken...
 - Ecologische passages: in de Mangelbeekvallei (Grote Baan, Europark), Broekbeekvallei (t.h.v. N74), Laambeekvallei (Knoop Zuid), ecoduct over de N74, ...
- Afstemming met (lopende) projecten: Spartacuslimen 1 en 2, Hoppinpunten, rioleringswerken...

Voor de onderdelen van de oost-westassen in Houthalen-Helchteren (Europarklaan, Kazernelaan, Herebaan-Oost/-West, Helzoldstraat), voor zover die inherent deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen – naar gelang de noodzaak – inrichtingswerken uitgevoerd worden.

De keuze voor het voorkeursalternatief betekent ook dat - als onderdeel van de herbestemming(en) in het projectbesluit - de bestaande reservatiestrook zoals aangeduid in het Gewestplan opgeheven kan worden zowel in zone A als B. In zone B zal dit - op basis van verder onderzoek - mee inhoud geven aan de keuze van (her)bestemming van deze zone ter hoogte van Centrum-Zuid.

Projecten parallel aan het complex project

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. Het gaat hierbij om projecten die onafhankelijk en parallel aan de verdere uitwerking van NZL kunnen gerealiseerd worden. Deze acties zijn ook opgenomen in tabel (zie hoofdstuk 5), maar 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.

Deze projecten zijn onder meer:

- Op Vlaams niveau
 - 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.
 - Deze natuurverbinding verbindt de 2 grote heidearealen van Kamp van Beverlo en Schietveld Houthalen-Helchteren.
 - Een van de ambities van het complex project is de afstemming te zoeken met de unieke eenheden natuur, door ze in stand te houden en waar mogelijk te versterken en beter met elkaar te verbinden. Deze unieke natuurwaarden onderscheiden deze regio van de rest van Vlaanderen en zorgen voor een enorme potentie. Het complex project grijpt zo de kans om mee te bouwen aan deze natuurverbinding, waar de Grote Baan/nieuwe N74 één van de grote barrières voor vormt. Zoals aangegeven bij de kernelementen maakt het ecoduct over de N74 wel inherent deel uit van het infrastructuurproject omwille van de ruimtelijke interferentie met de 2 sturende bouwstenen.
 - Deze natuurverbinding past net als de Noord-Zuid zelf binnen een veel ruimer kader. Op Europees niveau vormt de corridor een onderdeel van een keten aan bijzondere natuurgebieden tussen Duitsland en Nederland. De ambitie binnen Vlaanderen bestaat erin tussen het Nationaal Park Hoge Kempen en Bosland een multi-soorten ecologische corridor te realiseren. Het onderdeel van deze grootschalige natuurverbinding waarvoor het complex project een hefboom kan betekenen, is de ecologische verbinding tussen de twee heidegebieden gesitueerd op de militaire domeinen van Kamp van Beverlo en van Schietveld Houthalen-Helchteren. Samen vormen deze 2 gebieden één van de grootste heidearealen van Vlaanderen. Deze corridor is essentieel ivm het instandhouden van duurzame populaties van kritische habitatrictlijnsoorten en habitattypische soorten gebonden aan voedselarme landschappen. De corridor moet bijgevolg functioneel zijn voor verschillende soorten, waarbij de randvoorwaarden voor inrichting (naar dimensies en kwaliteit) bepaald worden door de meest veeleisende soorten.
 - Verdere verfijning en de exacte afbakening van de corridor maakt echter onderdeel uit van een parallel planningsproces. Zowel door verder onderzoek als door overleg met de betrokken partners.
 - Voor de realisatie/implementatie zal een fasering over meerdere jaren (stapsgewijs leefgebied inrichten) – gekoppeld aan een begeleidingsplan en concreet actieplan – worden uitgewerkt in overleg met de landbouwactoren. Een landbouweffectenrapport zal eveneens uitwijzen welke flankerende maatregelen (financieel, ruil, ...) en specifieke instrumenten hierbij ingezet moeten worden.
 - Afhankelijk van de mate waarin landbouwgrond wordt ingenomen wordt voorafgaand een LER opgemaakt en desgevallend voorzien in een gepast flankerend beleid.
- Vanuit de Vervoerregio Limburg
 - Onderzoek en implementatie van aanvullend openbaar vervoer op de Kempische as, de N73 richting Leopoldsburg en Peer
- Op provinciale/regionale schaal

- Uitwerken ruimtelijk en programmatorisch kader vanuit het Beleidsplan Ruimte Limburg
- De uitbouw van (regionale) fietsverbindingen: de F74 (oversteekpunten en segmenten), de oostwest-as fietsverbinding N73 (tussen de SPL2-halte Hechtel en de F74)
- In de gemeente Houthalen-Helchteren
 - Gemeentelijke projecten: het uitbouwen en stimuleren van de fietscultuur, een wandelnetwerk in de Mangelbeekvallei, versterken van de open ruimte ten oosten en westen van Centrum Zuid, uitbouw van de domeinenschakel als toeristisch-recreatieve schakel
 - Beleid en visievorming: beleidskader wonen, visie voormalige Kazerne, toekomstperspectief voor Centrum Zuid en Europark
 - Afstemming lopende projecten: herontwikkeling Grote Baan en Centrumproject
- In de gemeente Heusden-Zolder
 - Beleid en visievorming: uitwerken toekomstperspectief De Schacht
- In de gemeente Hechtel-Eksel
 - Gemeentelijke projecten: herinrichting N715 in Hechtel
- In de stad Hasselt:
 - Projecten: gebiedsontwikkeling halte Hasselt Station
- ...

De bovenstaande oplistijng en de overzichtstabel met acties in hoofdstuk 5 werd afgetoetst tijdens de adviesronde en vormt de basis voor verdere uitwerking door en overleg met de betrokken partner(s). Met de verschillende betrokken actoren zal verder afgestemd worden rond de focus van de verschillende acties, de rolverdeling (trekker,...), timing en op te nemen engagements.

5. ONDERZOEK MILIEU EFFECTEN / GEÏNTEGREERD ONDERZOEK IFV OPMAAK ACTIEPROGRAMMA

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop de milieuoverwegingen in het voorkeursbesluit worden geïntegreerd en op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken, waaronder het strategisch MER. Per discipline wordt een overzicht gegeven van de milderende maatregelen en aanbevelingen die voortkomen uit de inzichten/input uit het sMER. Door de geïntegreerde werkwijze in de onderzoeksfase zijn tal van maatregelen om negatieve effecten te vermijden al verwerkt in het voorliggende voorkeursalternatief. De lijst met milderende maatregelen is daardoor ook eerder beperkt. In de oplijsting van het gebiedsprogramma is voor een aantal van de maatregelen al een meer concrete uitwerking voorgesteld.

In de antwoordennota's die als bijlage werden gevoegd, wordt gemotiveerd op welke wijze er is rekening gehouden met de verschillende uitgebrachte adviezen en reacties tijdens het openbaar onderzoek.

5.1. Milderende maatregelen Ay

Onderstaande tabel focust op de dwingende milderende maatregelen die medebepalend voor de keuze van het voorkeursalternatief en die, tijdens de uitwerkingsfase, doorvertaald moeten worden (planologisch, verkeerskundig, infrastructureel en/of ruimtelijk).

	Ay	
Mobiliteit	"slimme" knip met camerasysteem (ANPR-systeem) in Hoef (ipv harde knip)	
	Europarklaan herprofilen en/of autoverkeer verminderen door modal shift lokaal verkeer	
Lucht (+ gezondheid)	Maatregelen om impact tunnelmonden te beperken (afscherming, openingen in tunneldak) >> verder te onderzoeken in uitwerkingsfase o.b.v. gedetailleerde luchtmodellering (CFD)	
	Verminderen verkeer (vnl. via modal shift naar fiets)	
	Verminderen verkeer Europarklaan	
Geluid (+ gezondheid)	Verminderen verkeer Europarklaan en/of stiller wegdek (bv SMA-D)	
Bodem & grondwater	Duurzaam beheer grondverzet	
Oppervlakte-water	---	
Biodiversiteit	Inname aangewezen habitat thv N74 maximaal vermijden	
	Impact tunnelmonden op depositie beperken	
Landschap & erfgoed	Inname villa met erfgoedwaarde vermijden	

Mens – ruimtelijke aspecten	Inname woningen en baanwinkels ten Z van Koolmijnlaan (maximaal) vermijden	
	Herontwikkeling zones van onteigende woningen	

5.2. Leemten in de kennis

In het geïntegreerd onderzoek worden een aantal leemten in de kennis vastgesteld. Deze leemten hebben twee oorzaken. Het gevoerde onderzoek gebeurde op een strategisch niveau waarbij de exacte projectuitwerking nog niet gekend is. Bijgevolg kunnen een aantal mogelijke impacten nog niet in detail doorgerekend worden, wat leidt tot een leemte in de kennis. Een tweede oorzaak is gelinkt aan de doelstelling van de onderzoeksfase en het voorkeursbesluit: een afweging maken tussen verschillende alternatieve oplossingen. Indien een bepaalde impact gelijkaardig is voor alle alternatieven heeft het geen meerwaarde om in de onderzoeksfase reeds detailonderzoek voor die impact op te starten.

Omdat in de uitwerkingsfase, op het moment dat het te vergunnen project in detail uitgetekend en gekend is, het bij complexe projecten juridisch verplicht is om een geïntegreerd plan-/project-MER op te maken, zullen deze leemten in de kennis daar mee deel uitmaken van het geïntegreerd onderzoek. Op die manier wordt de correcte informatie verkregen die ingepast kan worden in het projectbesluit, wat het vergunningskader aanreikt voor de effectieve uitvoering van de werken. De deskundigen die het geïntegreerd onderzoek hebben uitgevoerd, hebben wel de afweging gemaakt of de leemte in de kennis kan leiden tot het niet vergunnen van het project. Dat is niet het geval, waardoor dat onderzoek kan gebeuren in de uitwerkingsfase en de conclusies kunnen ingepast worden in het projectbesluit.”

5.3. Gebiedsprogramma

Zoals eerder aangegeven zet het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een vervoersverbinding als een gebiedsprogramma voor de regio. Twee cruciale projectonderdelen zijn hierbij sturend: Spartacus Lijn 3 en de wegverbinding N74. Ze worden beschouwd als de sturende bouwstenen (zie ook omschrijving bouwstenen in geactualiseerde AON) die samen het alternatief definiëren. Als sturende bouwstenen geven ze tegelijk mee richting aan het ruimer Gebiedsprogramma NZL.

Een overzichtstabel met acties is hieronder opgenomen.

Bij elke actie zijn de betrokken actoren opgelijst. De acties zijn per thema (open ruimte, mobiliteit, kernversterking) en per zone (zone A, B, C) opgelijst. Bij elke actie is aangegeven of dit een actie betreft die binnen het complex project wordt opgenomen (aangeduide acties met onderlijning in overzichtstabel) of dat de actie buiten het complex project dient opgenomen binnen een ander traject, als een parallel proces. Deze tabel werd afgetoetst tijdens de adviesronde en vormt de basis voor verdere uitwerking door en overleg met de betrokken partner(s). Met de verschillende betrokken actoren zal verder afgestemd worden rond de focus van de verschillende acties, de rolverdeling (trekker,...), timing en op te nemen engagementen. Een goede afstemming en overleg tussen natuur en landbouw vormt een belangrijke randvoorwaarde voor wat betreft de verschillende acties met betrekking tot het thema 'open ruimte'.

Legende tabel

<p>A2.01</p>	<p>Letter = zone waarin de actie zich situeert</p>	<p>A = zone A</p>	<p>B = zone B</p>	<p>C = zone C</p>
	<p>Eerste cijfer en kleur = thema</p>	<p>Mobiliteit</p>	<p>Kernversterking</p>	<p>Open ruimte</p>
	<p>Onderlijning = actie binnen het CP NZL</p>	<p><u>Actie binnen het CP NZL</u></p>	<p>Actie buiten het CP NZL</p>	
	<p>Tweede en derde cijfer = actienummer</p>			

ZONE A		
Nr.	Wat? (Acties)	Wie? (Betrokken actoren)
AUTONETWERK		
A1.01	<u>Maatregelen routing via N74 in omgeving Peer</u>	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap

	<p>Onderzoek naar de optimale ontsluiting naar N74 vanuit omgeving Peer en implementatie van concrete acties in functie van het gebruik Kazernelaan (N719).</p> <p>Momenteel worden verschillende landelijke wegen tussen Peer en Helchteren gebruikt als sluiproute voor doorgaand verkeer. Deze verkeersstromen belasten deze lokale assen, maar komen eveneens terecht in de reeds zeer drukke Kazernelaan. Voor het verkeer komende van Peer en verder, willen we maximaal de N73 stimuleren door enerzijds deze as vlotter te maken en de toegankelijkheid ervan te verbeteren. Anderzijds willen we een aantal lokale assen tussen Peer en Helchteren ontmoedigen voor doorgaand verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door knips in te bouwen en circulatiemaatregelen te treffen, maar zou eveneens met een selectieve toegankelijkheid kunnen.</p>	<p>Departement Omgeving</p> <p>Vervoerregio (team MOW)</p> <p>gemeente Peer en Hechtel-Eksel</p>
A1.02	<p><u>Uitwerken slimme knip N715 Hechtel-Eksel</u></p> <p>Onderzoek naar en implementatie van slimme knip op N715 ten zuiden van Hechtel centrum (ter hoogte van Zwarte Beek).</p> <p>De N715 tussen het centrum van Hechtel en de aansluiting op N74 wordt vandaag reeds druk gebruikt als sluiproute om de N74 te bereiken. We willen dit verkeer maximaal stimuleren om de N73-N74 te gebruiken. Door te werken met een selectieve toegankelijkheid op het deel N715 tussen Hechtel centrum en het complex Bungalopark, zorgen we ervoor dat deze as enkel kan gebruikt worden door mensen die er wonen of een bestemming hebben. Doorgaand verkeer dat deze route als sluiptweg neem willen we er weren.</p>	<p><u>Actie binnen CP NZL</u></p> <p>De Werkvennootschap</p> <p>Departement Omgeving</p> <p>Vervoerregio (team MOW)</p> <p>Gemeente Hechtel-Eksel</p>
A1.03	<p>Onderzoek en implementatie downgraden N715 in Hechtel en Lommel</p> <p>De invoering van de slimme knip N715 biedt mogelijkheden voor herinrichting van de weg. Onderzoek naar en implementatie van mogelijk herinrichtingsvoorstellen. Ook het downgraden van N715 ter hoogte van Bosland wordt bekeken als mogelijke schakel binnen het fietsroutenetwerk en passend binnen het ontsnipperingsplan Bosland.</p>	<p>Vervoerregio</p> <p>Gemeente Hechtel-Eksel</p> <p>Lommel</p> <p>Provincie Limburg</p>

COLLECTIEF NETWERK

A1.04	<p>Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op Kempische as (N71)</p> <p>Vanuit overleg met de betrokken actoren wordt een performant oost-west openbaar vervoersysteem uitgewerkt en uitgebouwd op de Kempische as (N71).</p> <p>Het openbaar vervoerssysteem verbindt minstens het centrum van Lommel, de halte Limburg Noord (SPL3) en het treinstation Overpelt met elkaar. Het openbaar vervoerssysteem zal eveneens de kern van Pelt (Neerpelt en Overpelt bedienen, en er wordt nader onderzocht of en op welke manier een connectie met Nederland (Valkenswaard, Eindhoven en Weert) kan worden uitgebouwd. Ook de bediening van andere bestemmingen langs de Kempische as zoals Kristalpark, Nolimpark, Campus Noord dienen hierbij verder onderzocht te worden.</p> <p>Een rechtstreekse snelle verbinding (i.e. zonder overstap) tussen Lommel en Hasselt zal op vlak van exploitatie verder onderzocht en meegenomen worden vanuit de vervoerregio Limburg (team MOW), in nauw overleg met de betrokken lokale besturen.</p>	<p>Vervoerregio (team MOW)</p> <p>Gemeenten Lommel en Pelt</p>
A1.05	<p>Onderzoek en implementatie aanvullend openbaar vervoer op N73</p>	<p>Vervoerregio (team MOW)</p>

	<p>Het onderzoek werkt een performant oost-west openbaar vervoersysteem uit op de N73.</p> <p>Het openbaar vervoerssysteem verbindt minstens de halte Hechtel (SPL3) met de centra van Leopoldsburg, Wijchmaal en Peer, maar wordt ontwikkeld binnen een ruimer oost-west netwerk.</p>	Gemeenten Leopoldsburg Peer en Hechtel-Eksel
A1.06	<p><u>Afstemming en integratie van Hoppinpunten</u></p> <p>Bij de verdere uitwerking van Spartacuslijn 3 wordt maximaal afgestemd met het uitbouwen van hoppinpunten. Het inpassen van haltes zoekt maximaal afstemming met huidige of toekomstige hoppinpunten. Indien gelegen binnen stations(omgeving) wordt NMBS betrokken.</p>	<p><u>Actie binnen CP NZL</u></p> <p>De Werkvennootschap Departement Omgeving Provincie Limburg NMBS</p>

FIETSNETWERK

A1.07	<p>Uitbouw van oostwest-as fietsverbinding (N73) met koppeling aan halte Hechtel (SPL3) en fietssnelweg F74</p> <p>De mogelijkheden voor een vlotte oost-west fietsverbinding ter hoogte van de N73 worden onderzocht. Een geoptimaliseerde fietsinfrastructuur koppelt minstens de kern van Hechtel, Wijchmaal en Peer aan de halte Hechtel (SPL3), en de fietssnelweg F74.</p>	Provincie Limburg Vervoerregio (team MOW)
A1.08	<p>Verdere uitbouw fietssnelweg F74: oversteekpunten</p> <p>De oversteekpunten van de fietssnelweg F74 worden verder geoptimaliseerd en uitgebouwd. Hierbij wordt gestreefd naar veilige en vlotte oversteekplaatsen voor fietsers, maar ook een landschappelijke inbedding van de fietsinfrastructuur. Bepaalde delen van de fietssnelweg zijn geselecteerd als provinciale groenblauwe ader (nr. 36) met als doel een groenblauw netwerk uit te bouwen.</p>	Provincie Limburg Vervoerregio (team MOW)
A1.09	<p>Verdere uitbouw fietssnelweg F74: segmenten</p> <p>Het optimaliseren van de fietsinfrastructuur (breedte, ...) van de fietssnelweg F74 zodat het traject een vlotte en veilige bovenlokale fietsroute vormt. Bepaalde delen van de fietssnelweg zijn geselecteerd als provinciale groenblauwe ader (nr. 36) met als doel een groenblauw netwerk uit te bouwen.</p>	Provincie Limburg Vervoerregio (team MOW)

GEBIEDSONTWIKKELING ROND HOV-SYSTEEM

A2.01	<p>Ruimtelijk en programmatorische kader vanuit BRL</p> <p>In afstemming met het Beleidsplan Ruimte Limburg wordt een overkoepelende visie uitgewerkt met een concrete programmatie voor alle HOV-haltes van Spartacuslijn 3, zodat ontwikkelingen (zowel gebouwde als open ruimte ontwikkelingen) op gewenste plekken ontstaan.</p>	Provincie Limburg Departement Omgeving Betrokken gemeenten
A2.02	<p>Ruimtelijk en programmatorische afstemming met lopende projecten</p> <p>Het ruimtelijk inpassen van de HOV-haltes van Spartacuslijn 3 wordt afgestemd met de lopende ruimtelijke projecten en processen. Tegelijk wordt onderzocht of lopende projecten kansen bieden voor het al dan niet programmatorisch</p>	De Werkvennootschap Provincie Limburg Departement Omgeving

	opladen van HOV-haltes. Hierbij wordt maximaal gezocht naar win-winsituaties voor de verschillende processen.	
<u>A2.03</u>	<u>Gebiedsontwikkeling halte Limburg Noord</u> Er wordt een visie opgemaakt voor de gebiedsontwikkeling rond halte Limburg Noord (o.a. rekening houdende met P&R). Dit gebeurt samen met de verschillende actoren en in afstemming met lopende projecten zoals o.a. de ontwikkeling van Campus Noord en de ziekenhuissite in Pelt. De toekomstige uitvoering ervan wordt niet gehypothekeerd.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Provincie Limburg Gemeenten Lommel en Pelt LRM NMBS
<u>A2.04</u>	<u>Gebiedsontwikkeling halte Hechtel</u> Er wordt een visie opgemaakt voor de gebiedsontwikkeling rond halte Hechtel (o.a. rekening houdende met P&R). Dit gebeurt samen met de verschillende actoren en in afstemming met lopende projecten zoals o.a. het RUP Peerderbaan. De toekomstige uitvoering ervan wordt niet gehypothekeerd.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Provincie Limburg Gemeente Hechtel-Eksel

ZONE B

Nr.	Wat? (Acties)	Wie? (Betrokken actoren)
-----	------------------	-----------------------------

VISIE LOKAAL NETWERK

<u>B1.01</u>	<u>Wijkmobiliteitsplan Houthalen</u> Er wordt een wijkmobiliteitsplan opgemaakt voor het lokaal auto-, fiets- en collectief netwerk van Houthalen. De focus hierbij ligt op kansen voor modal shift en het vermijden van ongewenste verschuivingen in het lokaal netwerk. De kansen die de nieuwe structuur van de regionale wegverbinding N74, het openbaar vervoer en het fietsnetwerk hiervoor biedt, worden maximaal gevaloriseerd.	<u>Actie binnen CP NZL</u> Gemeente Houthalen-Helchteren De Werkvennootschap Departement Omgeving
<u>B1.02</u>	<u>Wijkmobiliteitsplan Helchteren</u> Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt voor het lokaal auto-, fiets- en collectief netwerk van Helchteren. De focus hierbij ligt op kansen voor modal shift en het vermijden van ongewenste verschuivingen in het lokaal netwerk. De kansen die de nieuwe structuur van de regionale wegverbinding N74, het openbaar vervoer en het fietsnetwerk hiervoor biedt, worden maximaal gevaloriseerd.	<u>Actie binnen CP NZL</u> Gemeente Houthalen-Helchteren De Werkvennootschap Departement Omgeving

AUTONETWERK

<u>B1.03</u>	<u>Visie Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herenbaan Oost-West</u>	<u>Actie binnen CP NZL</u>
--------------	--	----------------------------

	<p>Een overkoepelende visie (zie ook B1.01 en B1.02) wordt opgemaakt voor de lokale dragers Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan Oost/West. De visie doet uitspraken over de eventuele noodzaak voor herinrichting van deze wegen en kadert die binnen een globale ruimtelijke visie met aandacht voor beeldkwaliteit en leefbaarheid.</p> <p>Voor de onderdelen van de oost-westassen, voor zover die inherent deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen - naar gelang de noodzaak - inrichtingswerken uitgevoerd worden.</p>	<p>Gemeente Houthalen-Helchteren</p> <p>De Werkvennootschap</p> <p>Departement Omgeving</p>
B1.04	<p><u>Afstemming herinrichting wegenis met Fluvius</u></p> <p>Bij de herinrichting van lokale wegen wordt maximaal afgestemd met Fluvius i.v.m. de opmaak van het hemelwaterplan en de plannen voor de aanleg van gescheiden riolering. Kansen voor een klimaatrobuuste inrichting van de infrastructuur worden mee onderzocht.</p>	<p><u>Actie binnen CP NZL</u></p> <p>De Werkvennootschap</p> <p>Departement Omgeving</p>

FIETSNETWERK

B1.05	<p><u>Verdere uitbouw fietssnelweg F74: oversteekpunten</u></p> <p>De oversteekpunten van de fietssnelweg F74 worden verder geoptimaliseerd en uitgebouwd. Hierbij wordt gestreefd naar veilige en vlotte oversteekplaatsen voor fietsers, maar ook een landschappelijke inbedding van de fietsinfrastructuur. Bepaalde delen van de fietssnelweg zijn geselecteerd als provinciale groenblauwe ader (nr. 36) met als doel een groenblauw netwerk uit te bouwen.</p>	<p>Provincie Limburg</p> <p>Vervoerregio (team MOW)</p>
B1.06	<p><u>Verdere uitbouw fietssnelweg F74: segmenten</u></p> <p>Het optimaliseren van de fietsinfrastructuur (breedte, ...) van de fietssnelweg F74 zodat het traject een vlotte en veilige bovenlokale fietsroute vormt. Bepaalde delen van de fietssnelweg zijn geselecteerd als provinciale groenblauwe ader (nr. 36) met als doel een groenblauw netwerk uit te bouwen.</p>	<p>Provincie Limburg</p> <p>Vervoerregio (team MOW)</p>
B1.07	<p><u>Verdere uitbouw van de lokale dragende fietsstructuur</u></p> <p>Aansluitend op de fietssnelweg F74 en de functionele fietsroute langsheen de N74, zal een lokale dragende fietsstructuur worden uitgebouwd te Houthalen-Helchteren. Deze fietsstructuur verzorgt de fijnmazige ontsluiting van de beide kernen en stimuleert de modal shift naar fiets.</p>	<p><u>Actie binnen CP NZL</u></p> <p>Gemeente Houthalen-Helchteren</p> <p>De Werkvennootschap</p> <p>Departement Omgeving</p>
B1.08	<p><u>Uitbouwen en stimuleren van de fietscultuur</u></p> <p>Naast de uitbouw van fietsinfrastructuur in het ganse gebied, zal een actieve fietscultuur worden ontwikkeld. Door een gericht beleid te voeren met verschillende betrokken stakeholders (b.v.b. scholen, bedrijven, verenigingen, bewoners,...) en fietsinitiatieven te ontwikkelen, wordt het fietsgebruik ondersteund en gestimuleerd.</p>	<p>Gemeente Houthalen-Helchteren</p>

HERONTWIKKELING GROTE BAAN

B2.01	<p>Uitwerken ruimtelijk en programmatorisch kader vanuit BRL</p>	<p>Provincie Limburg</p>
--------------	--	--------------------------

	Vanuit het Beleidsplan Ruimte Limburg wordt in overleg een programmatorisch kader uitgezet voor de herontwikkeling van de Grote Baan in Houthalen-Helchteren. Aandacht gaat hierbij uit naar het kwantificeren van de woonontwikkeling rondom de Grote Baan en HOV-haltes van Spartacuslijn 3 in het bijzonder.	Departement Omgeving Gemeente Houthalen-Helchteren
B2.02	Uitwerken beleidskader wonen Als ruimer (gemeentelijk) kader voor de herontwikkeling van de Grote Baan wordt een beleidskader wonen uitgewerkt voor het grondgebied Houthalen-Helchteren. Het beleidskader doet uitspraken over waar bijkomende woonontwikkeling al dan niet gewenst is in de gemeente. De kansen die de HOV-haltes op de Grote Baan bieden voor duurzame verdichting worden daarbij maximaal benut.	Gemeente Houthalen-Helchteren
<u>B2.03</u>	<u>Traject herontwikkeling Grote Baan opzetten gekoppeld aan kansen HOV-haltes en beleidskader wonen</u> Een herontwikkelingstraject wordt opgezet voor de Grote Baan. Binnen het traject wordt onderzocht hoe de Grote Baan gefaseerd herontwikkeld kan worden. Overleg met de betrokken bewoners maakt hier deel van uit. Daarnaast zet het traject in op samenwerkingen voor de realisatie van een ambitieus en kwalitatief (woon)ontwikkelingsproject.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Gemeente Houthalen-Helchteren
<u>B2.04</u>	<u>Planologisch initiatief Grote Baan</u> Uit verder onderzoek zal moeten blijken of bestemmingswijzigingen en de opmaak van een RUP noodzakelijk zijn.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Gemeente Houthalen-Helchteren

CENTRUMPROJECT

B2.05	Afstemming herontwikkeling Grote Baan met lopende proces Centrumproject Een continue afstemming tussen het proces rond het geplande Centrumproject in Houthalen en het herontwikkelingstraject van de Grote Baan is nodig om beide processen te stroomlijnen. Op deze manier kunnen de twee processen elkaar versterken.	Gemeente Houthalen-Helchteren
-------	---	-------------------------------

HERINRICHTING GROTE BAAN

<u>B2.06</u>	<u>Visie en herinrichtingsplan Grote Baan Houthalen</u> Een ruimtelijke visie wordt opgemaakt voor de Grote Baan in Houthalen. Deze visie doet een uitspraak over de Grote Baan als publieke ruimte en zoekt afstemming met herontwikkelingsproject van de Grote Baan (B2.03). Op basis van deze visie wordt een ambitieus en haalbaar inrichtingsplan opgemaakt voor de Grote Baan.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Gemeente Houthalen-Helchteren
<u>B2.07</u>	<u>Visie en herinrichtingsplan Grote Baan Helchteren</u> Een ruimtelijke visie wordt opgemaakt voor de Grote Baan in Helchteren. Deze visie doet een uitspraak over de Grote Baan als publieke ruimte en zoekt afstemming met herontwikkelingsproject van	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap

	de Grote Baan (B2.03). Op basis van deze visie wordt een ambitieus en haalbaar inrichtingsplan opgemaakt voor de Grote Baan.	Departement Omgeving Gemeente Houthalen-Helchteren
--	--	---

LEVENDIGE BEDRIJVENTERREINEN

B2.08	<p>Uitwerken toekomstperspectief voor Centrum Zuid</p> <p>De visie voor de toekomstige ontwikkeling van Centrum Zuid wordt verder geconcretiseerd (in afstemming met de logica van het voorkeursalternatief) en doorvertaald naar concrete acties, ook rekening houdend met P&R. 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. In het bijzonder voor de zone Hoevereinde, Laambroekvijvers en de zone tussen Centrum Zuid en de Grote Baan wordt de begrenzing van de bedrijvenzone uitgeklaard. Op basis van de afbakening van het bedrijventerrein worden eventueel noodzakelijke bestemmingswijzigingen doorgevoerd. De opheffing van de reservatiestrook maakt hier deel van uit.</p>	Provincie Limburg Gemeente Houthalen-Helchteren VLAIO
B2.09	<p>Uitwerken toekomstperspectief voor Europark</p> <p>Een visie voor de toekomstige ontwikkeling van Europark 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.</p>	Provincie Limburg Gemeente Houthalen-Helchteren VLAIO
B2.10	<p>Uitwerken toekomstperspectief voor De Schacht</p> <p>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.</p>	Provincie Limburg Gemeente Heusden-Zolder VLAIO
B2.11	<p>Uitwerken van de multimodale ontsluiting van De Schacht</p> <p>Bij het uitwerken van het toekomstperspectief voor De Schacht moet extra aandacht besteed worden aan de multimodale ontsluiting van het bedrijventerrein via de bestaande oost-west-assen richting de Noord-Zuid.</p>	Vervoerregio (team MOW) Gemeente Heusden-Zolder

VERSTERKEN MANGELBEEKVALLEI

B3.01	<p>Versterken ecologisch, hydrologisch en landschappelijk systeem Mangelbeek</p> <p>Kansen voor het versterken en optimaliseren van de Mangelbeekvallei als ecologisch-hydrologisch systeem worden verder verkend en in concrete acties en projecten doorvertaald. De vallei van de Mangelbeek</p>	Provincie Limburg ANB VLM Natuurpartners
-------	--	---

	wordt waar mogelijk versterkt als landschap, al dan niet gekoppeld aan een recreatieve structuur.	
<u>B3.02</u>	<u>Ecologische passage Mangelbeekvallei t.h.v. Grote Baan</u> Ter hoogte van de kruising van de N74 en de Mangelbeekvallei wordt een ecologische passage voorzien voor de desbetreffende doelsoorten. Behalve een kwalitatieve onderdoorgang van de infrastructuurbundel wordt de ecologische passage bevorderd door het versterken en inrichten van (delen van) de Mangelbeekvallei.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving ANB Natuurpartners
<u>B3.03</u>	<u>Ecologische passage Mangelbeekvallei t.h.v. Europarklaan</u> Ter hoogte van de kruising van de Europarklaan en de Mangelbeekvallei worden maatregelen genomen ter bevordering van de ecologische passage. Verder onderzoek en overleg zal verder uitwijzen welke maatregelen het meest wenselijk zijn (onderdoorgang, wilddetectiesysteem met ecorasters,...).	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving ANB Natuurpartners
B3.04	<u>Wandelnetwerk Mangelbeekvallei</u> Onderzoek en realisatie van een recreatief en beleevingsvol wandeltraject langs de Mangelbeekvallei. Het wandeltraject vormt een route tussen de Domeinenschakel en de fietssnelweg F74.	Gemeente Houthalen-Helchteren Provincie Limburg ANB VLM Natuurpartners
<u>B3.05</u>	<u>Connectie fiets/voetgangersbrug N74 met wandelnetwerk Mangelbeekvallei</u> Ter hoogte van de Grote Baan wordt specifiek de connectie tussen de nieuwe fiets/voetgangersbrug (langsheen de N74) en het wandelnetwerk in de Mangelbeekvallei onderzocht en gerealiseerd als ontbrekende schakel richting het openruimtegebied langsheen F74.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving ANB, VLM, natuurpartners
<u>B3.06</u>	<u>Bijkomende natuurontwikkeling los van compensatie</u> Onderzoek naar mogelijkheden van natuurontwikkeling en -versterking ter hoogte van de tunnelmonden in de Mangelbeekvallei.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving

VERSTERKEN BROEKBEEKVALLEI

B3.07	<u>Versterken ecologisch, hydrologisch en landschappelijk systeem Broekbeek</u> Kansen voor het versterken en optimaliseren van de Broekbeek als ecologisch-hydrologisch systeem worden verder verkend en in concrete acties en projecten doorvertaald. De vallei van de Broekbeek	Provincie Limburg ANB VLM
-------	---	---------------------------------

	wordt waar mogelijk versterkt als landschap, al dan niet gekoppeld aan een recreatieve structuur.	Natuurpartners OE
<u>B3.08</u>	<u>Ecotunnel Broekbeek t.h.v. N74</u> Ter hoogte van de kruising van de N74 en de Broekbeek wordt een ecotunnel voorzien ter bevordering van de ecologische passage.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving ANB Natuurpartners

VERSTERKEN LAAMBEEKVALLEI

<u>B3.09</u>	<u>Versterken ecologisch, hydrologisch en landschappelijk systeem Laambeek/Rodebeek</u> 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.	Provincie Limburg ANB VLM Natuurpartners
<u>B3.10</u>	<u>Versterken connectiviteit Laambeek en Rodebeek t.h.v. Knoop Zuid</u> Bij de realisatie van de verkeerswisselaar E314, de N74 en het op- en afrittencomplex aan Centrum Zuid worden maatregelen genomen om enerzijds de connectiviteit van de Rodebeek te versterken en anderzijds de connectiviteit en ecologische passage langs de Laambeek te versterken.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Provincie Limburg ANB VLM Departement L&V Natuur- en landbouwpartners
<u>B3.11</u>	<u>Versterken open ruimte ten oosten van Centrum Zuid</u> Op basis van het vooropgestelde toekomstperspectief voor Centrum Zuid en in afstemming met de logica van het voorkeursalternatief (B2.08) en de afbakening van het terrein worden kansen voor het versterken van de open ruimte ten oosten van het regionaal bedrijventerrein in beeld gebracht. Acties om het landschap te versterken en verder uit te bouwen worden opgesteld (incl. eventuele herbestemming zone PRUP – B2.08) met het oog op realisatie ervan.	Provincie Limburg Gemeente Houthalen-Helchteren ANB Natuurpartners
<u>B3.12</u>	<u>Versterken open ruimte ten westen van Centrum Zuid</u> Op basis van het vooropgestelde toekomstperspectief voor Centrum Zuid en in afstemming met de logica van het voorkeursalternatief (B2.08) en de afbakening van het terrein worden kansen voor het versterken van de open ruimte ten oosten van het regionaal bedrijventerrein in beeld gebracht. Acties om het landschap te	Provincie Limburg Gemeente Houthalen-Helchteren ANB

	versterken en verder uit te bouwen worden opgesteld (incl. eventuele herbestemming Laambroekvijvers, Hoevereinde – B2.08) met het oog op realisatie ervan.	Natuurpartners
--	--	----------------

EUROPESE ECOLOGISCHE CORRIDOR

<u>B3.13</u>	<u>Herbestemmen bedrijventerrein Helchteren-Noord</u> Er wordt planologisch initiatief genomen om het voormalige bedrijventerrein Helchteren-Noord te herbestemmen van zone voor bedrijvigheid naar natuurgebied.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving
<u>B3.14</u>	<u>Natuurontwikkeling bedrijventerrein Helchteren-Noord</u> Voor het voormalige bedrijventerrein Helchteren-Noord wordt een natuurontwikkelingsvisie opgemaakt. Deze visie vormt de basis voor de effectieve herinrichting en natuurontwikkeling op het terrein.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving ANB Provincie Limburg Natuurpartners
<u>B3.15</u>	<u>Ecoduct over N74 thv Europese ecologische corridor</u> In het noordelijke deel of net ten noorden van de huidige bedrijventerrein Helchteren-Noord wordt een ecoduct gerealiseerd over de infrastructuurbundel (N74, HOV-bedding,...) heen. Het ecoduct realiseert een belangrijke schakel van de Europese Ecologische Corridor. Het ecoduct wordt landschappelijk ingebed. Geleiding in het landschap wordt voorzien ter bevordering van het goed functioneren van de ecologische passage van de vooropgestelde ecoprofielen. Maatregelen ter afscherming van de N74 voor fauna maken hier deel van uit.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving ANB Defensie Provincie Limburg Natuurpartners
B3.16	<u>Ecologische corridor</u> Het tracé van de Europese ecologische corridor wordt verder verfijnd en uitgewerkt met het oog op realisatie van de corridor. Hiertoe zal een nieuw geïntegreerd planningsproces opgestart worden in nauw overleg met de betrokken natuur- en landbouwpartners. Bij het uitbouwen van de Europese ecologische corridor wordt maximaal afgestemd met lopende projecten in het gebied. Deze lopende projecten worden in kaart gebracht opdat structureel overleg en/of samenwerkingen opgezet kunnen worden. Hierbij wordt maximaal gezocht naar win-winsituaties tussen de verschillende processen.	Departement Omgeving INBO, ANB, VLM L&V Provincie Limburg Gemeenten Houthalen-Helchteren en Peer Natuur en landbouwpartners

VERSTERKEN ZWARTE BEEK

B3.17	<u>Versterken ecologisch, hydrologisch en landschappelijk systeem Zwarte Beek</u> Kansen voor het versterken en optimaliseren van de Zwarte Beek als ecologisch-hydrologisch systeem worden verder verkend en in concrete acties en projecten doorvertaald. De vallei van de Zwarte Beek	Provincie Limburg ANB L&V
-------	---	---------------------------------

	wordt waar mogelijk versterkt als landschap, al dan niet gekoppeld aan een recreatieve structuur.	VLM Natuur en landbouwpartners
--	---	-----------------------------------

DOMEINENSCHAKEL

B3.18	<p>Uitbouw domeinenschakel als toeristisch-recreatieve schakel tussen Europark en Kazerne</p> <p>Het segment van de Domeinenschakel tussen het bedrijventerrein Europark en de voormalige Kazerne wordt uitgebouwd als recreatief traject. Aandacht gaat hierbij uit naar een veilige en belevingsvol wandel- en fietstraject. Nadenken over een nieuwe/aangepaste route gebeurt in overleg en afstemming met Toerisme Limburg vzw.</p>	Gemeente Houthalen-Helchteren Toerisme Limburg vzw
B3.19	<p>Uitwerking visie voormalige Kazerne</p> <p>Er wordt een visie opgemaakt voor de herbestemming van de voormalige kazerne in Helchteren. Deze visie doet een uitspraak over een toekomstige programmering van het terrein, de voormalige militaire gebouwen, de ontsluiting en ontwikkeling ervan. De visie houdt hierbij rekening met de logica van het voorkeursalternatief zoals een autoluwere Kazernelaan, nieuwe ontwikkeling nabij HOV-haltes, ...</p>	Gemeente Houthalen-Helchteren

VOORMALIGE SPOORWEGBEDDING

B3.20	<p>Verder uitbouwen omgeving fietssnelweg F74 thv zone Centrum Zuid</p> <p>In het kader van het Beleidsplan Ruimte Limburg wordt het landschap rond de fietssnelweg F74 ter hoogte van Centrum Zuid verder versterkt en uitgebouwd. Bepaalde delen van de fietssnelweg zijn geselecteerd als provinciale groenblauwe ader (nr. 36) met als doel een groenblauw netwerk uit te bouwen.</p>	Provincie Limburg
B3.21	<p>Omgeving F74 tussen Helchteren Noord en Molenheide</p> <p>In het kader van het Beleidsplan Ruimte Limburg wordt het landschap rond de fietssnelweg F74 tussen Helchteren Noord en Molenheide verder versterkt en uitgebouwd. Bepaalde delen van de fietssnelweg zijn geselecteerd als provinciale groenblauwe ader (nr. 36) met als doel een groenblauw netwerk uit te bouwen.</p>	Provincie Limburg

ZONE C		
Nr.	Wat? (Acties)	Wie? (Betrokken actoren)

AUTONETWERK

C1.01	<p><u>Visie Kempische Steenweg</u></p> <p>In functie van het inpassen van een vrije HOV-bedding op de Kempische Steenweg in Hasselt wordt een visie opgemaakt over mobiliteit en beeldkwaliteit van de steenweg. Een afstemming met lopende processen en de verdere uitwerking van Spartacuslijn 3 (het ruimtelijk inpassen van de HOV-bedding en de haltes) is hierbij cruciaal. Hiervoor zal een</p>	<p><u>Actie binnen CP NZL</u></p> <p>De Werkvennootschap Departement Omgeving Vervoerregio (team MOW)</p>
-------	--	---

	samenwerkingsovereenkomst tussen de betrokken actoren worden afgesloten om de realisatie van een vrije HOV-bedding mogelijk te maken.	Stad Hasselt
--	---	--------------

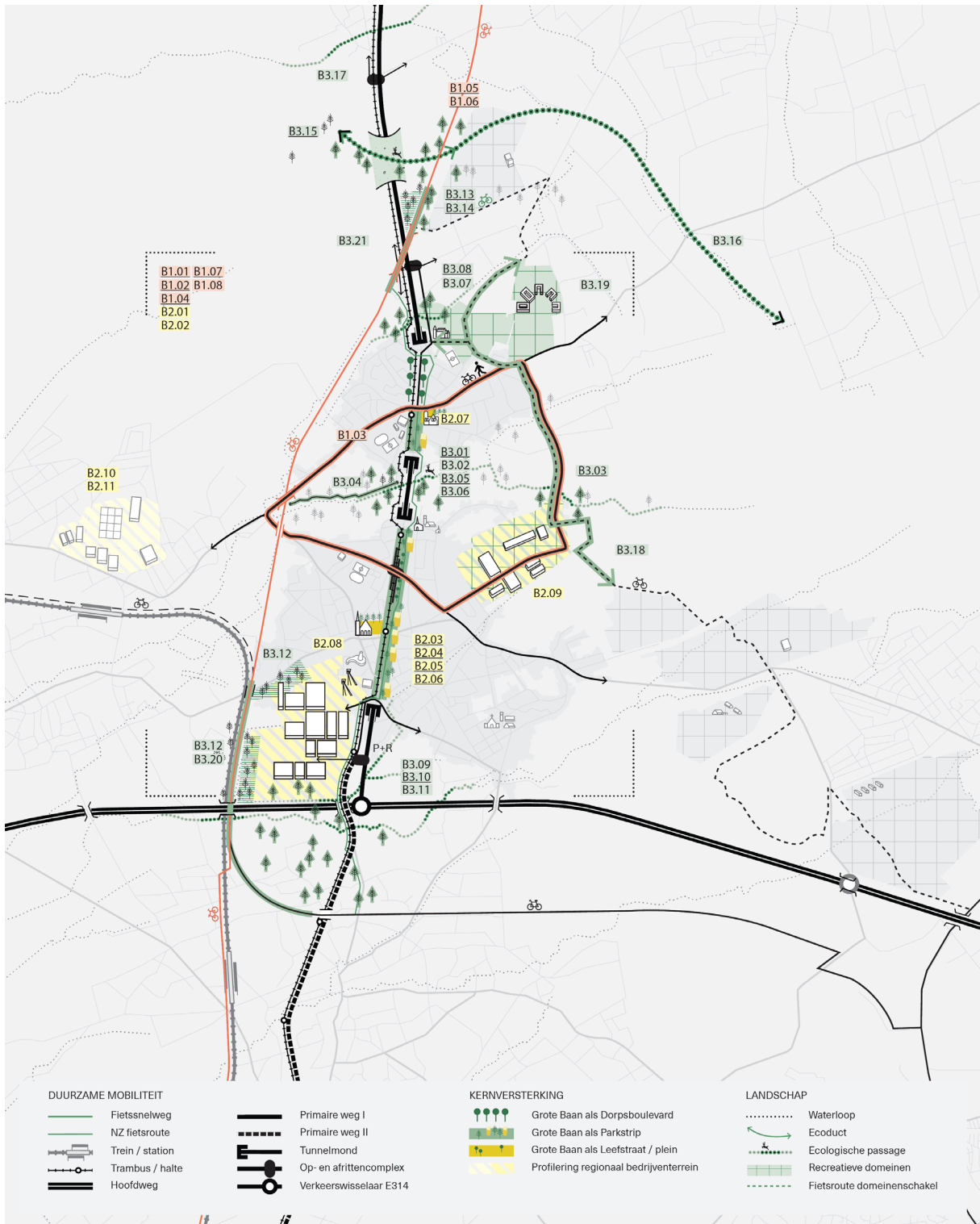
COLLECTIEF NETWERK

<u>C1.02</u>	<u>Afstemmen tracé Hasselt met Spartacuslijnen 1 en 2</u> Bij de verder uitwerking van Spartacuslijn 3 wordt verder afgestemd met Spartacuslijn 1 en 2. Hierbij wordt gezocht naar complementariteit tussen de verschillende Spartacuslijnen en strategische verknopingen i.f.v. vervoerspotentie.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Vervoerregio (team MOW) Stad Hasselt NMBS
<u>C1.03</u>	<u>Afstemming en integratie van Hoppinpunten</u> Bij het uitwerken van Spartacuslijn 3 wordt maximaal afgestemd met het uitbouwen van Hoppinpunten. Het inpassen van haltes zoekt maximaal afstemming met huidige of toekomstige hoppinpunten.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Departement Omgeving Provincie Limburg NMBS
<u>C1.04</u>	<u>De aanleg van een fietsbrug over de Noord-Zuid</u> In afstemming met het complex project, wordt 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 onderzocht.	Gemeente Zonhoven

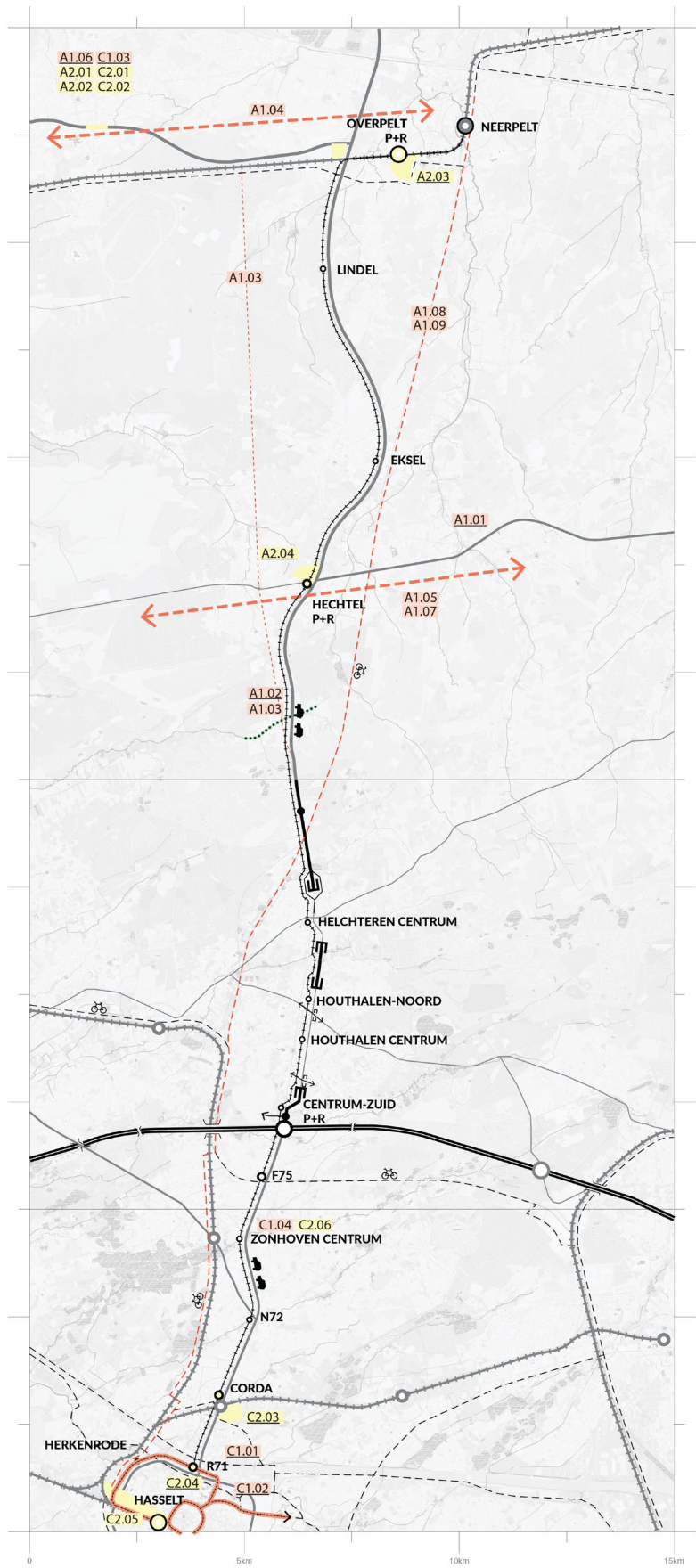
GEBIEDSONTWIKKELING ROND HOV-SYSTEEM

<u>C2.01</u>	<u>Ruimtelijk en programmatorische kader vanuit BRL</u> Vanuit het Beleidsplan Ruimte Limburg wordt een overkoepelende visie over de complementariteit van haltes en coherentie binnen Spartacuslijn 3 opdat ontwikkelingen (zowel gebouwde als open ruimte ontwikkelingen) op gewenste plekken ontstaan.	Provincie Limburg Departement Omgeving Betrokken gemeenten
<u>C2.02</u>	<u>Ruimtelijk en programmatorische afstemming met lopende projecten</u> Het ruimtelijk inpassen van de HOV-haltes van Spartacuslijn 3 wordt afgestemd met de lopende ruimtelijke projecten en processen. Tegelijk wordt onderzocht of lopende projecten kansen bieden voor het al dan niet programmatorisch opladen van HOV-haltes. Hierbij wordt maximaal gezocht naar win-winsituaties voor de verschillende processen.	Provincie Limburg Departement Omgeving De Werkvennootschap
<u>C2.03</u>	<u>Gebiedsontwikkeling halte Corda</u> Er wordt een visie opgemaakt voor de gebiedsontwikkeling rond halte Corda. Dit gebeurt samen met de verschillende actoren en in afstemming met lopende projecten zoals o.a. de ontwikkeling van Corda Campus en de fietssnelweg F702. Tegelijk is interactie nodig met het station Kiewit en de aanwezige bushaltes om te komen tot een performant en hoogwaardig knooppunt. De toekomstige uitvoering ervan wordt niet gehypothekeerd.	<u>Actie binnen CP NZL</u> De Werkvennootschap Provincie Limburg Departement Omgeving Stad Hasselt LRM NMBS

C2.04	<p><u>Gebiedsontwikkeling halte R71 x N74</u></p> <p>Er wordt een visie opgemaakt voor de gebiedsontwikkeling rond halte R71 x N74. Dit gebeurt samen met de verschillende actoren en in afstemming met lopende projecten, zoals o.a. Spartacuslijn 1 en 2. De toekomstige uitvoering ervan wordt niet gehypothekeerd.</p>	<p><u>Actie binnen CP NZL</u></p> <p>De Werkvennootschap Departement Omgeving Provincie Limburg Stad Hasselt</p>
C2.05	<p><u>Gebiedsontwikkeling halte Hasselt Station</u></p> <p>Er wordt een visie opgemaakt voor de gebiedsontwikkeling rond halte Hasselt Station. Dit gebeurt samen met de verschillende actoren en in afstemming met lopende projecten zoals het Masterplan en RUP Stationsomgeving. Bij de uitvoering van de HOV-halte wordt deze visie, in samenwerking met partners, gerealiseerd. De toekomstige uitvoering ervan wordt niet gehypothekeerd.</p>	<p>Stad Hasselt NMBS Vervoerregio (team MOW) De Werkvennootschap Departement Omgeving Provincie Limburg</p>
ZONHOVEN CENTRUM		
C2.06	<p><u>Gebiedsontwikkeling Zonhoven-centrum</u></p> <p>De gemeente wenst voor het centrum van Zonhoven - binnen de afbakening 'regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk' - een gepast beleid te voeren. Door de gemeente is daartoe een eerste visie uitgewerkt. Uit de studie van de regionale woningmarkten blijkt overigens dat voor Zonhoven een belangrijk groeipotentieel is weggelegd. Dit wordt in samenhang met C2.01 bekeken.</p>	<p>Gemeente Zonhoven</p>



Acties gebiedsprogramma zone B



Acties gebiedsprogramma zone A+B+C

6. BELEIDSMATIG KADER

Het s-MER gaat (per deeldiscipline) in op de relatie met de relevante beleidsplannen, zoals de milieu-, de klimaat- en de mobiliteitsplannen. Het ontwerp s-MER is beschikbaar op de desbetreffende projectwebsite www.noordzuidlimburg.be.

7. RECHTSGEVOLGEN EN VERVOLGSTAPPEN

Met het definitieve voorkeursbesluit wordt de onderzoeksfase beëindigd en de volgende fase, de uitwerkingsfase, opgestart.

7.1. De uitwerkingsfase

Beëindigen van de onderzoeksfase

Rekening houdend met de onderzoeksresultaten en overleg wordt uit de onderzochte alternatieven een voorkeursoplossing geformuleerd. Het voorkeursbesluit duidt met andere woorden de voorkeursoplossing aan op strategisch niveau en overige onderzochte alternatieven worden niet langer weerhouden. Deze beslissing wordt vastgelegd in het voorkeursbesluit.

Opstart uitwerkingsfase

In de volgende fase, de uitwerkingsfase, wordt de voorkeursoplossing uitgewerkt tot een concreet project. Daarom worden in het voorkeursbesluit, naast het omschrijven van de voorkeursoplossing, ook volgende beslissingen genomen om richting te geven aan de uitwerkingsfase:

- Er worden een aantal (tijdelijke) rechtsgevolgen gekoppeld aan het voorkeursbesluit. Deze rechtsgevolgen zijn er voornamelijk op gericht om de realisatie van de voorkeursoplossing niet in het gedrang te brengen;
- Er worden een aantal bijkomende maatregelen genomen, gericht op het beheersen van de onzekerheid in de periode tussen het voorkeursbesluit en projectbesluit;
- De nodige middelen worden voorzien om de uitwerkingsfase uit te voeren, om eventuele bijkomende winsten versneld te realiseren en om de acties gekoppeld aan de vervolgstappen te financieren.

Het voorkeursbesluit, samen met de rechtsgevolgen en vervolgstappen, treden in werking na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit.⁵

Dit hoofdstuk beschrijft de rechtsgevolgen van het voorkeursbesluit. Daarnaast beschrijft het ook de beslissingen en vervolgstappen en de financiering die het gevolg zijn van het voorkeursbesluit.

Rechtsgevolgen

Een voorkeursbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich mee brengen zoals vermeld in de het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Meer bepaald leggen artikel 28, 29, 30, 34 en 35 toepasselijke rechtsgevolgen voor het voorkeursbesluit vast. Deze rechtsgevolgen treden in werking na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit en vervallen van rechtswege:

- drie jaar na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit, waarbij de termijn wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging aanhangig is bij de Raad van State en waarbij de

⁵ Het voorkeursbesluit wordt van rechtswege opgeheven als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld. De vervaltermijn wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State. Zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is, kan de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit opheffen.

overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld de termijn van drie jaar gemotiveerd kan verlengen met een bijkomende termijn van maximaal drie jaar;

- bij de inwerkingtreding van een projectbesluit voor het gebied waarop het projectbesluit betrekking heeft;
- bij het verval van een voorkeursbesluit (conform artikel 43).

Daarnaast kunnen één of meer instrumenten worden aangeduid zoals vermeld in deel 2 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting.

Mogelijk rechtsgevolg	Aanduiding of mogelijk rechtsgevolg toegepast of niet toegepast wordt
de mogelijkheid om een bouwverbod of bouwbeperkingen op te leggen, dit verbod of deze beperkingen worden aangeduid op het grafisch plan (art 28)	Niet van toepassing
de mogelijkheid een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit (art 29)	<p>Van toepassing volgens het art 29 van het decreet.</p> <p>Als tijdens de uitwerkingsfase vergunningen, machtigingen of toestemmingen gevraagd worden en als blijkt dat deze onverenigbaar zijn met de realisatie van het voorkeursbesluit, dan zullen deze vergunningen, machtigingen en toestemmingen geweigerd worden.</p>
de mogelijkheid instanties of personen aan te duiden die gemachtigd zijn om het gebied te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren (art 30)	<p>Van toepassing voor personeelsleden van het Vlaams Gewest (of de door hen aangestelde private opdrachtnemers).</p> <p>Bijkomende toelichting:</p> <p>Met dit artikel wordt de toestemming verleend aan personeelsleden van het Vlaams Gewest (of door hen aangestelde opdrachtnemers) om de percelen binnen de aangeduide zone te mogen betreden in functie van het verdere onderzoek in de uitwerkingsfase. Waar mogelijk zullen onderzoeken plaatsvinden op openbaar domein. Het is evenwel niet uit te sluiten dat ook de betreding van private percelen nodig kan zijn. Zo kan een betreding bijvoorbeeld</p>

	nodig zijn in functie van een gedetailleerde opmeting, grondonderzoek, etc. Het betreden van percelen zal hierbij steeds gebeuren na overleg met de eigenaar(s) en/of gebruiker(s).
gronden te onteigenen die bestreken worden door het voorkeursbesluit (art 31)	Niet van toepassing
een recht van voorkoop te vestigen en uit te oefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat ligt in de gebieden die afgebakend zijn (art 34)	Niet van toepassing
de onmogelijkheid om na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit bepaalde besluiten tot bescherming te nemen als deze bescherming de realisatie van het voorkeursbesluit kennelijk in het gedrang brengt (art 35)	Van toepassing volgens het art 35 van het decreet. Als tijdens de uitwerkingsfase een besluit tot bescherming gevraagd wordt en als blijkt dat deze onverenigbaar is met de realisatie van het voorkeursbesluit, dan zal het besluit tot bescherming geweigerd worden.

Enkele van deze bovenvernoemde rechtsgevolgen, zoals het opleggen van een bouwverbod of bouwbeperking (art. 28), onteigenen van gronden (art.31) of het vestigen van een recht van voorkoop (art. 34), hebben eerder een verregaande impact, waardoor met hun toepassing omzichtig moet worden omgesprongen. De huidige stand van het complex project, de onderzoeksfase waarbij op strategisch niveau een alternatief gekozen wordt, laat nog niet toe om reeds een gedetailleerd overzicht te kunnen geven van de percelen, en precies welke oppervlakte ervan, die getroffen zullen kunnen worden bij de uitwerking van het complex project. Zo zou reeds in deze strategische fase gewerkt moeten worden met een te weinig gedetailleerd plan waarop alle mogelijk geïmpacteerde percelen zouden worden aangeduid. De concrete noodzakelijke oppervlakte van de getroffen percelen zullen slechts volledig duidelijk worden in de volgende fase, de uitwerkingsfase waarbij het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt tot een concreet project.

Daarenboven zijn voormelde maatregelen slechts verantwoordbaar indien er een noodzaak is om deze toe te passen. Een dergelijke noodzaak dringt zich in de huidige onderzoeksfase van het complex project, waarbij het voorkeursalternatief nog niet op plan/projectniveau is uitgewerkt, nog niet op. Zoals hoger aangehaald, wordt bij dit complex project hard ingezet op een participatief traject waarbij nauw overleg werd gepleegd met alle belanghebbenden (inclusief de betrokken gemeenten en burgers) door middel van werksessies, platformsessies, infomarkten, etc. Er wordt daarom ook gekozen om deze aanpak verder te zetten, veeleer dan het opleggen van een bouwverbod/-beperking, voorkooprechten of onteigeningen zonder dat een voldoende concrete aanduiding kan worden gegeven.

Artikel 29 van het Decreet Complexe Projecten, op basis waarvan vergunningverlenende overheden vergunningen, toestemmingen of machtigingen kunnen weigeren indien ze onverenigbaar zijn met het voorkeursbesluit dat een omschrijving bevat van het voorkeursalternatief, biedt in die zin voldoende garanties voor de realisatie van het complex project. De bestaande samenwerking tussen Vlaamse, provinciale en lokale besturen en administraties wordt verder gezet om zo voldoende ondersteuning te bieden bij de begeleiding en behandeling van (vergunning)aanvragen. Zoals verder nog besproken wordt, wordt ook ingezet op minnelijke verwervingen van (delen van) percelen die noodzakelijk lijken voor de realisatie van het voorkeursalternatief, waarbij voorzien wordt in een specifiek aankoopbeleid en begeleidingstraject.

In deze fase is een kaart opgemaakt dat de voorlopige contour van de infrastructurele ingreep (rekening houdend met de werfsituatie) weergeeft. De aangegeven contour is indicatief en voorlopig, en kan nog aangepast worden op grond van het verder onderzoek tijdens de uitwerkingsfase. De kaart met contour zal dienen als startbasis voor minnelijke besprekingen met eigenaars van percelen (zie ook verder 7.2). Bovenstaande tabel sluit niet uit dat de mogelijkheid bestaat op basis van een definitief projectbesluit, weliswaar met een apart onteigeningsbesluit, de noodzakelijke gebieden te onteigenen (cfr artikel 31 van het decreet).

Zie indicatieve contour in bijlage.

7.2. Vervolgstappen

Verwervingen

Voor de realisatie van het voorkeursalternatief lijkt een groot aantal verwervingen onvermijdelijk. Er wordt een kaart met contour toegevoegd in bijlage. De contour is gebaseerd op de resultaten van de nu voorliggende onderzoeken. De contour is dus indicatief en voorlopig, en kan nog aangepast worden op grond van het verder onderzoek tijdens de uitwerkingsfase.

Verwervingen - acties

In het geïntegreerd onderzoek werd een inschatting gemaakt van de vermoedelijk noodzakelijke verwervingen. De definitieve contour van de te verwerven percelen en gebouwen zullen echter pas 100% duidelijk zijn op het einde van de uitwerkingsfase. Dit betreft nog een periode waarin een aantal omwonenden, bedrijven en organisaties tijdelijk in onzekerheid blijven voor wat betreft het al dan niet noodzakelijk zijn van een verwerving. De periode van onzekerheid dient zo beperkt mogelijk gehouden te worden. Hiertoe worden een aantal acties genomen.

1. Aankoopbeleid: minnelijke verwerving

Op basis van de kaart met indicatieve en voorlopige contour zal een gesprek aangegaan worden met de eigenaars van de betrokken private percelen. Op basis daarvan zal een aankoopbeleid worden uitgewerkt en toegepast. Eigenaars van private percelen gelegen binnen de indicatieve contour krijgen de mogelijkheid om vanaf het definitieve voorkeursbesluit hun eigendom reeds minnelijk te verkopen aan de overheid (verkoop met vergoeding berekend zoals bij onteigening (incl. wederbelegging, wachttresten en verhuisvergoeding)). De kaart met indicatieve en voorlopige contour is toegevoegd in bijlage.

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt tot een concreet project. De contour kan aangepast worden op basis van verder onderzoek. Het aankoopbeleid dient dan te worden bijgesteld en er dienen (indien nodig) ook de beschikbare middelen te worden voorzien. Op het einde van de uitwerkingsfase zal de contour van noodzakelijke verwervingen definitief bepaald zijn.

2. Begeleidingsplan NZL

Behalve het aankoopbeleid met vrijwillige verwerving wordt vanaf het definitieve voorkeursbesluit ook ingezet op begeleiding, ook in de tussentijdse situatie(s). Hiervoor wordt een Begeleidingsplan opgemaakt, gecoördineerd door de Bemiddelaar Vlaamse Infrastructuurprojecten van het departement MOW.

Het Begeleidingsplan bestaat uit flankerende maatregelen voor de verschillende geïmpacteerde doelgroepen (bewoners eigenaars/huurders en handelaars/bedrijven), gelegen binnen de indicatieve en voorlopige contour aangeduid op de bijgevoegde kaart. Het begeleidingsplan bevat bijgevolg 2 luiken: een luik bewoners eigenaars/huurders en een luik ondernemers.

Voor beide luiken werden concrete maatregelen uitgewerkt, gebundeld in het begeleidingsplan NZL.

Opdracht Vlaamse Landmaatschappij (VLM)

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 een lokale grondenbank op te richten. Afhankelijk van de mate waarin landbouwgrond wordt ingenomen omwille van het complex project wordt voorafgaand aan het projectbesluit een landbouweffectenrapport (LER) opgemaakt en wordt desgevallend voorzien in een gepast flankerend beleid.

Voor de financiering van de grondenbank en opmaak van het LER zijn de initiatiefnemers verantwoordelijk. Dit zal in een aparte overeenkomst tussen de VLM en de betrokken initiatiefnemers worden vastgelegd.

7.3. Financiering

De totale kostprijs van het voorkeursalternatief werd geraamd via SSK-methodiek op 835 miljoen euro (exclusief BTW).

De huidige kostenraming voor de regionale wegverbinding (N74) bedraagt 760 miljoen euro (exclusief BTW). Deze kostenraming omvat:

- de investeringskost in het segment vanaf verkeerswisselaar E314 in Houthalen-Helchteren tot en met uitwisselingscomplex Bungalowpark in Hechtel-Eksel;
- de tunneltechnieken;
- het eoduct ter hoogte van Helchteren-Noord;
- de vernieuwde Grote Baan (N715) in Houthalen-Helchteren;
- de noodzakelijke verwervingen van percelen en gebouwen (incl. onteigeningen);

Voor de onderdelen van de oost-westassen in Houthalen-Helchteren (Europarklaan, Kazernelaan, Herebaan-Oost/-West, Helzoldstraat), voor zover die inherent deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen – naar gelang de noodzaak – inrichtingswerken bestudeerd en uitgevoerd worden. Hiermee zal in de uitwerkingsfase bij de verdere detaillering van de kostenraming rekening gehouden worden.

De huidige kostenraming voor het HOV bedraagt 75 miljoen euro (exclusief BTW). Deze kostenraming omvat:

- aanleg van vrije of eigen HOV-bedding;
- halte infrastructuur binnen contouren van openbaar domein tussen Hasselt en Noord-Limburg;

De kostenraming omvat niet:

- aankoop rollend materieel;
- exploitatiekosten;

In de uitwerkingsfase worden de investeringskost, de subsidiemogelijkheden en de financieringsmogelijkheden verder onderzocht, bepaald en uitgewerkt naarmate het ontwerp verder uitgewerkt wordt.

Het project Noord-Zuid Limburg is één van de 'missing link' projecten van Via-Invest (nu De Werkvennootschap) en zal via alternatieve financiering (PPS-DBFM) uitgevoerd worden conform de beslissingen van de Vlaamse Regering.

Voor de acties die volgen uit het voorkeursbesluit worden de nodige middelen voorzien. Het gaat hierbij om:

- middelen om de uitwerkingsfase uit te voeren;
- middelen om eventuele, bijkomende winsten te realiseren;
- middelen om de acties gekoppeld aan de vervolgstappen (zie ook paragraaf 7.2) te realiseren.

8. BIJLAGEN

Kaart voorlopige en indicatieve contour infrastructurele ingreep

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

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

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS