



DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg”: start
adviesprocedure over het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1

Samenvatting

Op 16 maart 2018 werd de startbeslissing van het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” genomen door de Vlaamse regering. Na het doorlopen van de onderzoeksfase stelde de Vlaamse Regering op 22 april 2022 het voorkeursbesluit definitief vast waarin de keuze voor het voorkeursalternatief werd gemaakt nl. voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem een elektrische trambus op vrije bedding (bouwsteen 1) tussen Hasselt en Noord-Limburg en het combinatiealternatief Ay voor de wegverbinding N74 (bouwsteen 2) met o.a. 2 tunnels onder de Grote Baan t.h.v. de kernen Houthalen en Helchteren. Zoals voorzien in het voorkeursbesluit werkt het projectteam dit voorkeursalternatief gefaseerd verder uit in de uitwerkingsfase, rekening houdend met de urgenties in het projectgebied en de uitvoeringslogica van het voorkeursalternatief (d.w.z. in een eerste fase met een focus op het infrastructuurproject N74 in deelzone B). De regelgeving inzake complexe projecten laat een dergelijke aanpak toe.

Deze mededeling brengt aldus verslag uit van de stand van zaken tot heden over het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg. Bijgaand hoofddocument van het voorontwerp projectbesluit beschrijft het voorgestelde project en de motivaties die aan de grondslag van deze opties liggen.

Na de adviesvergadering over het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1 zal het projectteam, rekening houdende met de adviezen en de verdere onderzoeken, een ontwerp projectbesluit NZL – fase 1 opmaken en voorleggen aan de Vlaamse Regering met het oog op een vaststelling en de organisatie van het openbaar onderzoek.

Middels deze mededeling neemt de Vlaamse Regering kennis van het voorontwerp projectbesluit en de start van de adviesprocedure.

1. SITUERING

De Vlaamse overheid zet met de 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 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 definitieve voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens eerst een adviesronde en daaropvolgend een openbaar onderzoek plaats.

Met deze mededeling wordt de stand van zaken tot op heden over het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” en het door het decreet voorziene procesverloop meegedeeld aan de Vlaamse Regering. Deze mededeling is tevens de aanzet tot de start van de adviesronde. Meer concrete informatie over het procesverloop is terug te vinden in de geactualiseerde procesnota (onder 2.7 Communicatie – en participatieaanpak per fase’ – c. Uitwerkingsfase), toegevoegd als bijlage.

2. HET PROJECT

De Vlaamse Regering nam op 16 maart 2018 de startbeslissing van het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” (NZL) (VR 2018 1603 DOC.0256/1). Het complex project NZL zet in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een duurzame en geïntegreerde mobiliteitsoplossing als een gebiedsprogramma voor de regio. Twee cruciale projectonderdelen zijn hierbij sturend: Spartacus Lijn 3 (HOV – Lijn 3) en de wegverbinding N74.

De onderzoeksfase had als doelstelling een voorkeursalternatief te filteren uit 5 redelijke alternatieven zoals uitgebreid beschreven in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota (gAON). Er vond een breed geïntegreerd onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van die verschillende alternatieven. Op 17 december 2021 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp van voorkeursbesluit vast (VR 2021 1712 DOC.1609/3BIS). Naar aanleiding van reacties tijdens het openbaar onderzoek werd het ontwerp verder geoptimaliseerd, wat leidde tot een finaal voorkeursbesluit. De Vlaamse Regering motiveerde en stelde dit voorkeursalternatief op 22 april 2022 definitief vast (VR 2022 2204 DOC.0445/2BIS).

Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg werd gekozen voor een HOV-systeem elektrische trambus op vrije bedding tussen Hasselt en Noord-Limburg (bouwsteen 1) en het combinatiealternatief Ay voor de wegverbinding N74 als ‘missing link’ (bouwsteen 2).

In de uitwerkingsfase werd het voorkeursalternatief verder geconcretiseerd tot een uitvoerbaar project binnen de vastgelegde contouren van het voorkeursbesluit. Belangrijk hierin is het voorstel in het voorkeursbesluit NZL om – gelet op de urgentie(s) en de uitvoeringslogica – het complex project NZL gefaseerd uit te werken aan de hand van de verschillende deelzones A (Pelt t.e.m.Hechtel-Eksel), B (Houthalen-Helchteren) en C (Zonhoven t.e.m. Hasselt). Dit conform de regelgeving inzake complexe projecten die een dergelijke gefaseerde aanpak toelaat.

Als eerste stap in de uitwerkingsfase werd in december 2022 het voorkeursalternatief uitgebreid omschreven in de projectonderzoeksnota (PON), uitgaande van de gefaseerde en stapsgewijze aanpak. De PON werd geactualiseerd (gPON) naar aanleiding van de inspraakreacties uit de adviesronde en de publieke raadpleging (09.01.2023 t.e.m. 07.02.2023 en op de projectwebsite gepubliceerd ([gPON](#)). Op die manier werd invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten nl. open communicatie, transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie. De resultaten van de adviesronde en de publieke raadpleging gaven geen aanleiding tot substantiële wijzigingen van de projectomschrijving, de onderzoeksmethodiek en/of de voorgestelde gefaseerde aanpak.

In de gPON werden een aantal belangrijke uitgangspunten van de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief vastgelegd, zoals bijvoorbeeld de positie van de toegangsweg naar het regionale bedrijventerrein Centrum-Zuid. In het segment Zuid werd de positie van het kruispunt afgestemd op de perceelstructuur. De aansluitende tak richting het bedrijventerrein Centrum-Zuid wordt in het meest zuidelijke deel van het betrokken terrein voorzien, zodat deze een minimale impact heeft op het terrein en de bedrijfsvoering van het aldaar gevestigde bedrijf. Ook bij concrete uitwerking van deze aansluiting zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de behoefte van het daar aanwezige bedrijf.

Ook werd door een aantal adviesinstanties o.a. aangedrongen op kwaliteitsbewaking en -borging over het gehele proces en garanties op een vlotte uitvoering over het gehele tracé. Dit werd als aandachtspunt meegenomen.

Alternatieven en varianten in gPON

1. Projectgebied ABC

Voor het volledige projectgebied ABC werden in de gPON een aantal (tracé)alternatieven i.f.v. het HOV opgenomen en dit ter hoogte van afbuiging naar Pelt (tracé via spoorweg of via N713) en in Hasselt (tracé via Grote Ring of Kleine Ring). Qua voorgestelde haltelocaties werd één variant voorzien t.h.v. Eksel (ofwel aan Stationsstraat ofwel aan de Lindelsebaan ter hoogte van de op- en afrit N74 Eksel). De (tussentijdse) resultaten uit het geïntegreerd effectenonderzoek zullen meegenomen worden in het proces rond de desbetreffende projectbesluiten fase 3 en 4.

2. Deelzone B

Voor deelzone B werden naast een aantal onderzoeksvragen ook nog 2 varianten opgenomen in het zuidelijk segment nl. variant 1 'Inpassen' en variant 2 'Herschikken'.

Dit had als doel om bij verdere uitwerking van de 2 varianten uiteenlopende opties te kunnen verkennen waarover nog keuzes moesten worden gemaakt. De gPON vermeldde hierbij dat zowel het geïntegreerd onderzoek als de verdere dialoog met stakeholders argumenten zal samenbrengen om ofwel een keuze voor één variant te maken ofwel onderdelen te hercombineren.

Op verschillende momenten tijdens het geïntegreerd onderzoek werden via het actorenoverleg tussentijdse resultaten besproken met bedrijven, verenigingen en bewoners (zie geactualiseerde

procesnota). Van 30 mei tot 1 juni 2023 werd een cocreatieweek georganiseerd in het NAC te Houthalen-Helchteren. Zowel adviesinstanties als het brede publiek werden hierop uitgenodigd. Op hoofdlijnen werd door de deelnemers het voorgelegde ontwerpvoorstel voor de verschillende segmenten gevolgd.

Specifiek voor segment Zuid werd verder gewerkt op de 2 varianten uit de gPON en besproken met stakeholders. Dit resulteerde in een hercombinatie in dit segment Zuid in een synthesevariant waarbij gekozen werd voor:

- een dubbelrichting toegangsweg tot Houthalen Centrum aan de oostzijde van N74 (in U-bak);
- een fietsbrug over de nieuwe N74 om Meulenberg te verbinden met de HOV-halte;
- de nieuwe fietsroute (BFF) aan oostzijde van de verbinding naar Zonhoven/Hasselt tot aan de nieuwe fietsbrug, nadien aan de westzijde van de N74 (in U-bak);
- Mobiliteitshub als deel van de innovatiezone gekoppeld aan bedrijventerrein Centrum-Zuid met ruimte voor herlocalisatie van de Federale wegpolytie;
- behoud van de AWV-site op korte termijn.

Ook werden er nog een aantal onderzoeksvragen benoemd voor deelzone B en meegenomen in het geïntegreerd onderzoek.

Dit resulteerde in volgende, beperkte optimalisaties van het ontwerp:

Voor het segment Noord:

- Ter hoogte van de Kievitwijk werd voor de uitvoering van de N74 gekozen voor een folieconstructie i.p.v. een betonnen U-bakconstructie. Deze uitvoeringswijze draagt niet enkel bij tot een betere landschappelijke inpassing, maar zorgt ook voor een tragere waterafvoer.
- Aan de fietssnelweg F74 wordt een ontsnipperende maatregel voorzien t.h.v. het nieuwe ecoduct. Over een lengte van 30m wordt de fietssnelweg hier verhoogd aangelegd. Dit heeft als voordeel dat de ecologische verbinding maximaal functioneert maar zorgt er anderzijds ook voor dat betreding van het ecoduct verderop (en mogelijk het militair domein) door de mens maximaal wordt tegengegaan (advies van Defensie).

Voor het segment Mangelbeek:

- Een westelijke ligging van de trambusbedding i.p.v. een centrale ligging tussen beide rijrichtingen van N74. Dit brengt heel wat voordelen met zich mee (geometrie van de tunnel, minder hoogteverschil te overbruggen, logischere positie van het dienstgebouw, betere landschappelijke inpassing).

Het definitieve projectbesluit NZL - fase 1 zal zowel als omgevingsvergunning gelden als de nodige bestemmingswijzigingen bevatten. Tevens zal het projectbesluit een structuurschets bevatten voor de volledige deelzone B. De structuurschets voor deelzone B (zie bijlage 3) vormt het kader voor de volgende fase van het complex project (m.n. het projectbesluit NZL – fase 2 en/of navolgende omgevingsvergunningen).

Aan het ontwerp projectbesluit NZL – fase 1 kunnen desgevallend andere instrumenten (overeenkomsten, charters, ...) worden toegevoegd met het oog op de realisatie van het flankerend beleid en van milderende en/of compenserende maatregelen. In dat kader wordt ook verwezen naar het lopende begeleidingsplan NZL dat i.f.v. het aankoopbeleid (de minnelijke verwervingen) wordt verdergezet.

Verder bevat het voorontwerp eveneens volgende bestemmingswijzigingen:

- de nodige bestemmingen t.b.v. de realisatie van het verfijnde combinatiealternatief Ay, in voorkomend geval met inbegrip van de milderende en/of compenserende maatregelen; inclusief de nodige natuurbestemmingen om de realisatie van het bovenvermelde alternatief mogelijk te maken en op die manier bij te dragen aan de realisatie van de Natura 2000-doelen;
- de bestemmingswijziging van een aantal harde bestemmingen (recreatiegebied, zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, woongebied en industriegebied) naar een openruimtebestemming i.f.v. de projectdoelstellingen rond kern- en natuurversterking; een beperkt deel van een woonuitbreidingsgebied in de kern van Helchteren wordt omgezet naar woongebied;
- de opheffing van de reservatiestrook voor de N74 vanaf de E314 tot aan de Lindelsebaan in Hechtel-Eksel. Aangezien door de keuze van het voorkeursalternatief de bestaande reservatiestrook geen nut meer heeft wordt deze opgeheven over de volledige lengte (De reservatiestrook vanaf de Lindelsebaan tot aan N713 in Pelt werd reeds in 1995 opgeheven). De opheffing van de reservatiestrook wordt t.h.v. het regionale bedrijventerrein Centrum-Zuid (ontwikkeld op een afgeplatte terril) aangegrepen om de ordening van deze zone veilig te stellen.

3. STATUUT VOORLIGGEND DOCUMENT EN VERDER PROCESVERLOOP

Het voorliggend document betreft een mededeling aan de Vlaamse Regering over de stand van zaken van het complex project NZL en de verdere procedurestappen richting projectbesluit. Zoals het decreet complexe projecten voorziet, veronderstelt een voorontwerp van projectbesluit geen beslissing van de Vlaamse Regering.

Gelijktijdig met deze mededeling over het voorontwerp projectbesluit start de formele adviesprocedure. Zoals voorzien in artikel 21 § 2 van het Decreet Complexe Projecten bezorgt de procesverantwoordelijke de synthesenota en het voorontwerp projectbesluit aan de adviesinstanties. Artikel 20 van het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten voorziet voor deze advisering in een looptijd van minstens dertig dagen. De adviesvergadering is voorzien op 4 maart 2024.

Na afloop van de adviesronde worden de adviezen opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Op basis van de inhoud van de verschillende adviezen kan het voorontwerp van projectbesluit nog worden aangepast dat dan aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd voor vaststelling conform artikel 23 van het decreet complexe projecten.

Uit de uitgevoerde driedelige beoordeling van de effecten op vlak van biodiversiteit (nl. uit Passende Beoordeling, Verscherpte Natuurtoets en Algemene natuurtoets in het MER) blijkt dat de afwijkingsprocedure (ADC-toets) uit artikel 36ter § 5 resp. 26bis § 3 van het natuurdecreet dient te worden gevolgd. Dit geldt zowel voor de effecten ten aanzien van de Europese speciale beschermingszones (ADC-toets gekoppeld aan de habitattoets) als de effecten ten aanzien van de natuur in het Vlaams Ecologisch Netwerk (ADC-toets gekoppeld aan de verscherpte natuurtoets). Beide afwijkingsprocedures zullen volledig worden doorlopen vóór de goedkeuring van het projectbesluit NZL – fase 1.

Het proces rond de verwervingen i.f.v. de natuurcompensaties werd proactief opgestart na de beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeursbesluit. Het merendeel van de noodzakelijke percelen werd ondertussen verworven via een samenwerking met de VLM. Een aantal gesprekken en onderhandelingen hieromtrent zijn nog lopende.

Na de adviesronde zal parallel ook advies aan de Europese Commissie gevraagd worden gelet op de betekenisvolle impact van het voorgestelde project op prioritair habitat.

Na vaststelling van het ontwerp projectbesluit zal dit aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Pas na dit openbaar onderzoek en het verwerken van alle binnengekomen elementen kan de Vlaamse Regering, rekening houdend met alle elementen, het definitief projectbesluit vaststellen.

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

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

1. Hoofddocument van voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1
 - a. Bijlage ADC-toets Habitat
 - b. Bijlage ADC-toets VEN
 - c. Structuurschets Deelzone B Houthalen-Helchteren
2. Geactualiseerde procesnota