

Bijlage 1 bij de mededeling aan de Vlaamse Regering houdende het voorontwerp projectbesluit voor het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" - fase 1

HOOFDDOCUMENT

VOORONTWERP PROJECTBESLUIT NZL - FASE 1

Inhoudsopgave

1. TEN GELEIDE	1
2. SITUERING	2
2.1. <i>Wat houdt de aanpak complexe projecten in?.....</i>	<i>2</i>
2.2. <i>Wat is het Complex Project Noord-Zuid Limburg?.....</i>	<i>3</i>
2.3. <i>Wat is een voorontwerp projectbesluit en wat gebeurt er verder mee?</i>	<i>7</i>
2.4. <i>Gefaseerde aanpak.....</i>	<i>8</i>
2.5. <i>Totstandkoming en onderbouwing van het voorontwerp projectbesluit NZL -fase 1.....</i>	<i>10</i>
2.6. <i>Geografische situering van het project NZL - fase 1</i>	<i>12</i>
2.7. <i>Samenstelling voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1.....</i>	<i>13</i>
3. PROJECT – EN PLANDOELSTELLING, GEKOZEN ALTERNATIEF EN PROJECTUITWERKING	14
3.1. <i>Project – en plandoelstelling.....</i>	<i>14</i>
3.2. <i>Omschrijving gekozen alternatief voorkeursbesluit.....</i>	<i>17</i>
3.3. <i>Stand van verwezenlijking voorkeursbesluit.....</i>	<i>23</i>
3.4. <i>Tekstuele en grafische omschrijving van – en motivering van de keuzes in - het complex project NZL – fase 1</i>	<i>24</i>
3.4.1. <i>Projectgebied ABC - Omschrijving.....</i>	<i>25</i>
3.4.2. <i>Deelzone B</i>	<i>26</i>
INLEIDING.....	26
• <i>SEGMENTEN DEELZONE B – OMSCHRIJVING EN MOTIVERING KEUZES</i>	<i>28</i>
○ <i>1/ Segment Noord</i>	<i>28</i>
○ <i>2/ Segment Helchteren</i>	<i>30</i>
○ <i>3/ Segment Mangelbeek.....</i>	<i>31</i>
○ <i>4/ Segment Houthalen.....</i>	<i>33</i>
○ <i>5/ Segment Zuid.....</i>	<i>34</i>
3.4.3. <i>Lokale lus</i>	<i>36</i>
3.5. <i>Afwijkingsprocedure beschermde natuur</i>	<i>38</i>
3.5.1. <i>Geen minder schadelijke alternatieven</i>	<i>39</i>
3.5.2. <i>Dwingende redenen van groot openbaar belang</i>	<i>39</i>
3.5.3. <i>Natuurcompensaties.....</i>	<i>41</i>
3.6. <i>Communicatie.....</i>	<i>46</i>
3.7. <i>Financiering</i>	<i>46</i>
4. BEVOEGDE OVERHEID	46
5. MILIEUVERKLARING.....	47
5.1. <i>Globale beoordeling complex project NZL</i>	<i>47</i>

5.2.	<i>Overzicht van milderende maatregelen en aanbevelingen</i>	49
5.3.	<i>Leemten in de kennis</i>	50
5.4.	<i>Input uit adviezen en openbaar onderzoek</i>	50
6.	RUIMTELIJK EN BELEIDSMATIG KADER COMPLEX PROJECT NZL	51
7.	DOORWERKING VAN HET PROJECTBESLUIT	52
7.1.	<i>Vergunningen, machtigingen en beslissingen</i>	52
7.2.	<i>Rechtsgevolgen en vervolgstappen</i>	53
7.2.1.	<i>Rechtsgevolgen</i>	53
7.2.2.	<i>Vervolgstappen</i>	54
•	<i>VERWERVINGEN</i>	54
•	<i>MINDER HINDER</i>	54
•	<i>KWALITEITSBORGING</i>	55
7.3.	<i>Gebiedsprogramma NZL</i>	55
8.	BIJLAGES	56
	<i>ADC-toets Habitat</i>	56
	<i>ADC-toets VEN</i>	56
	<i>Structuurschets deelzone B – Houthalen-Helchteren</i>	56

1. TEN GELEIDE

Het projectbesluit is - zoals ook verduidelijkt in de routeplanner van complexe projecten - een beslissing van de bevoegde overheid over het “geheel van vergunningen, machtigingen, het bestemmingsplan en een lijst van maatregelen om de milieu- en andere effecten te milderer”. Zo kunnen tijdig de juiste instrumenten (zoals de grondenbank, dienstenovereenkomsten, specifieke vergoedingstelsels...) ingezet worden. Het projectbesluit omvat ook aspecten van beheer, monitoring en evaluatie. Het projectbesluit is bijgevolg veelal samengesteld uit een aantal onderdelen (*specifiek voor het projectbesluit NZL, zie § 2.7 “Samenstelling voorontwerp projectbesluit”*). Dit hoofddocument staat centraal in het projectbesluit en heeft als doel om de diverse onderdelen van het project op een begrijpelijke manier te integreren en samen te brengen. Het fungeert als een verbindende schakel tussen de verschillende aspecten van het projectbesluit.

Het projectbesluit is de verdere uitwerking van het voorkeursbesluit dat de Vlaamse Regering in 2022 definitief vaststelde. De tracékeuze met bijhorende alternatievenafweging gebeurde in het voorkeursbesluit. Met het projectbesluit kiest de bevoegde overheid een alternatief op uitvoeringsniveau. Het alternatief in kwestie wordt weergegeven op grafische plannen en tekstueel omschreven op de volgende bladzijden. De motivatie die ten grondslag aan deze keuze ligt, wordt eveneens besproken, alsook de gevolgen van deze keuze op de omgeving en het milieu. Verder zal de lezer onderdelen van het projectbesluit herkennen die gelden als ruimtelijk uitvoeringsplan en omgevingsvergunning.

Dit hoofddocument kiest bewust voor een aanpak in functie van de leesbaarheid. Op die manier geeft het document invulling aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Deze principes vormen de rode draad doorheen het project en dus ook doorheen het hoofddocument. De uitvoerige situering (volgend hoofdstuk) moet de leesbaarheid ten goede komen. Vervolgens wordt uitgebreid ingegaan op de project- en plandoelstellingen en het gekozen alternatief. De gemaakte keuzes worden gemotiveerd en onderbouwd in het derde hoofdstuk. Het vierde hoofdstuk argumenteert waarom de Vlaamse overheid bevoegd is voor dit dossier en (cfr vijfde hoofdstuk) maatregelen kan nemen om de impact van het project te beperken. In welke ruimtelijke en beleidsmatige context dit projectbesluit zich situeert, wordt aangehaald in hoofdstuk zes. Tot slot gaat het zevende hoofdstuk in op de doorwerking van het projectbesluit met onder andere de rechtsgevolgen en machtigingen, en de vervolgstappen.

2. SITUERING

Het project van de Noord-Zuidverbinding Limburg heeft reeds een lang traject afgelegd. De Vlaamse Regering besliste destijds om voor het project van de Noord-Zuidverbinding de procedure volgens het decreet Complexe projecten te volgen en de verkenningsfase, eigen aan de procedure, op te starten - cfr startbeslissing¹.

Heden stelt het multidisciplinair projectteam met voorliggend dossier een volledig uitgewerkt voorontwerp van het project voor aan de adviesinstanties, dat rekening houdt met de inzichten uit het verleden maar ook met de meest recente resultaten uit het onderzoek en terugkoppeling met diverse stakeholdercontacten.

2.1. Wat houdt de aanpak complexe projecten in?

De procesaanpak voor complexe projecten betracht de realisatie van projecten van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang die om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vragen met een zo groot mogelijk draagvlak. Daartoe wordt gesteund op 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.

Het proces is uitgetekend in de 'routeplanner', een handleiding die beschikbaar is op de website www.complexeprojecten.be. Deze nieuwe aanpak beoogt een efficiënt en kwaliteitsvol proces, dat gericht is op de realisatie van een complex project.

Het decreet maakt het mogelijk om via één geïntegreerd proces voor een complex project zowel de noodzakelijke bestemmingswijziging door te voeren als de benodigde vergunningen te verlenen. De procesaanpak complexe projecten 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 projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van het eerste idee tot en met de uitvoering vormen deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

Het Decreet Complexe Projecten 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. Dit decreet vermeldt een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang kan blijken. Het project 'Noord-Zuid Limburg' voldoet 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,

¹ Beslissing van de Vlaamse Regering - Startbeslissing complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" dd. 16 maart 2018 (VR 2018 1603 DOC.0256/1)

- 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, leefmilieugerelateerde 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 in.

Voor de Noord-Zuidverbinding Limburg is er duidelijk nood aan een geïntegreerd pakket van maatregelen en een gebiedsprogramma 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.

2.2. Wat is het Complex Project Noord-Zuid Limburg?

In 2018 besliste de Vlaamse Regering om de Noord-Zuidverbinding uit te voeren volgens het decreet complexe projecten (startbeslissing)². Op 22 april 2022 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit³ definitief vast, samen met het Begeleidingsplan NZL. Met de keuze voor het voorkeursalternatief komen er twee tunnels onder de Grote Baan in Houthalen-Helchteren en een vrije bedding voor een elektrische trambus van Noord-Limburg tot Hasselt.⁴ Deze oplossing is ontstaan uit uitgebreid en geïntegreerd onderzoek en een intense dialoog met een grote groep belanghebbenden.

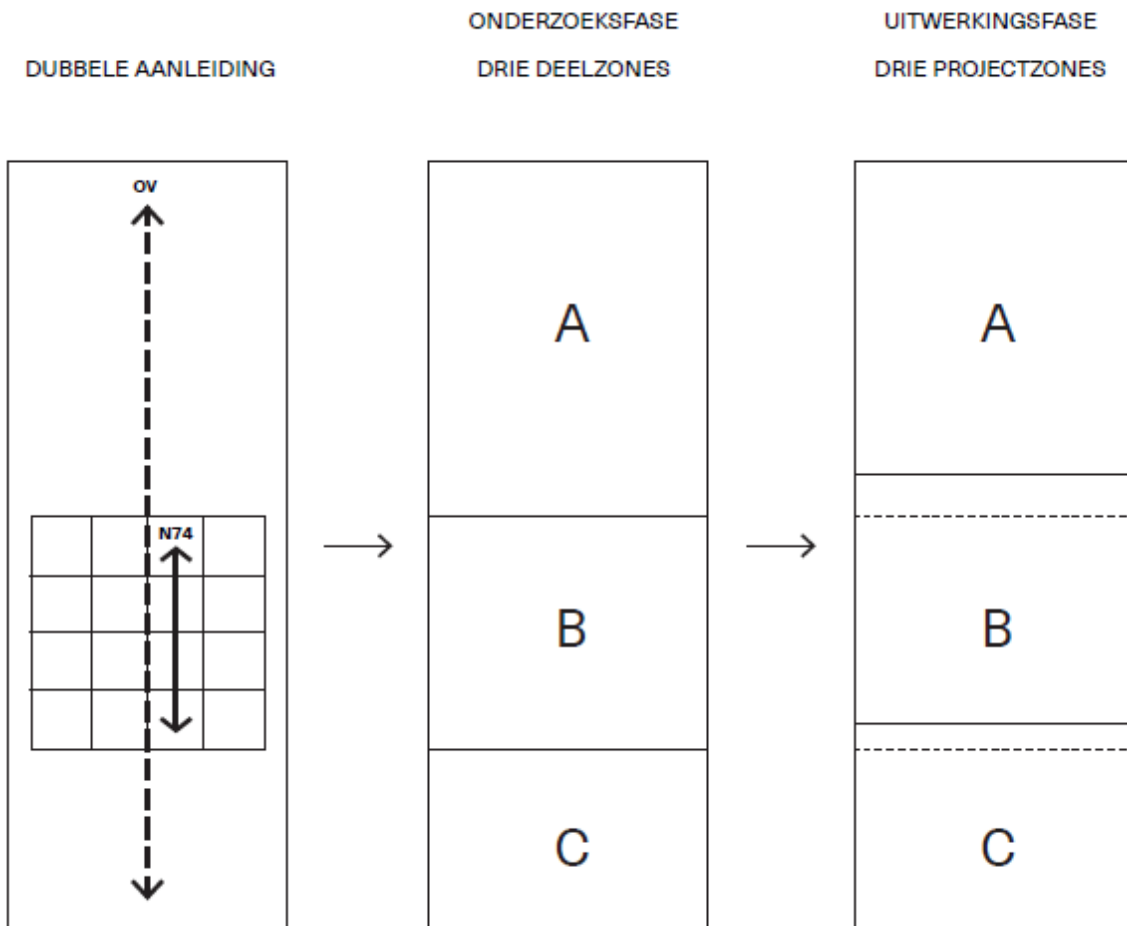
De ruim gedefinieerde projectdoelstellingen van het complex project NZL, zowel voor het HOV als voor de missing link N74, vroegen in een eerste fase een onderzoek dat zich afspeelde op verschillende schalen. Voor het opbouwen, destijds in de onderzoeksfase, van de alternatieven en het benoemen van een concreet maatregelenpakket per alternatief, werd dan ook een

² Beslissing van de Vlaamse Regering - Startbeslissing complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" dd. 16 maart 2018 (VR 2018 1603 DOC.0256/1)

³ Beslissing van de Vlaamse Regering - Voorkeursbesluit over het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" dd. 22 april 2022 (VR 2022 2204 DOC.0445/2BIS)

⁴ Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Lijn 3, voormalige Spartacuslijn 3 (SPL3)

onderzoeksgebied afgebakend van Hasselt tot Pelt dat werd onderverdeeld in drie deelzones (A, B en C). Ook in de uitwerkingsfase, waar het onderzoek zich toespitst op het projectgebied van het voorkeursalternatief, is het nog steeds logisch en relevant te werken met de 3 deelzones namelijk: deelzone A (Pelt t.e.m. Hechtel-Eksel), deelzone B (voornamelijk Houthalen-Helchteren) en deelzone C (Zonhoven t.e.m. Hasselt).



Figuur 1 - Schema opdeling projectgebied NZL (Bron: geactualiseerde projectonderzoeksnota (PON) CP NZL)

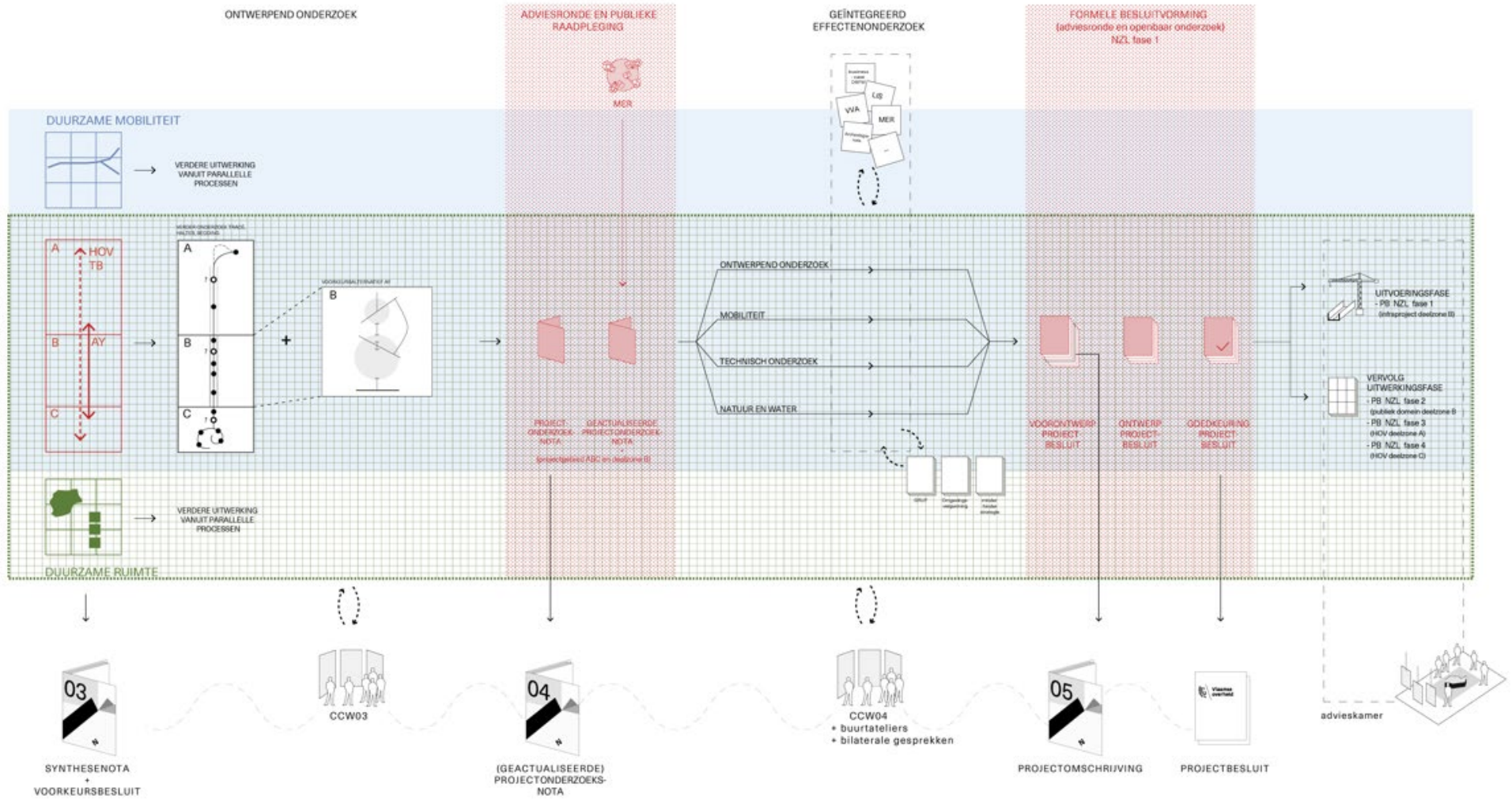
Het Complex Project NZL bevindt zich vandaag dus in de uitwerkingsfase, waarin wordt verder gewerkt naar een concreet en uitvoerbaar project. De aandachtspunten, geformuleerd tijdens inspraak in functie van het voorkeursbesluit, die betrekking hadden op de uitwerkingsfase worden in deze fase meegenomen. Samenwerking en dialoog met alle betrokkenen blijven ook in deze fase belangrijk. De aanpak hiervan wordt verder uiteengezet in de procesnota NZL. Deze is raadpleegbaar via de projectwebsite www.noordzuidlimburg.be.

Het resultaat van de uitwerkingsfase is een geïntegreerd projectbesluit houdende vaststelling van het op uitvoeringsniveau gekozen alternatief met een geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en een milieuverklaring. Dat projectbesluit leidt tot de uitvoeringsfase van het complex project.

Zoals reeds benoemd 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 deelzone B). De regelgeving inzake complexe projecten laat een dergelijke gefaseerde aanpak toe. Verdere duiding m.b.t. de gefaseerde procesaanpak is opgenomen in het volgende hoofdstuk 2.4 'Gefaseerde aanpak'.

Hierna wordt schematisch weergegeven hoe deze uitwerkingsfase specifiek voor het Complex Project NZL wordt aangepakt. Op het schema is zichtbaar dat het project – zoals decretaal bepaald - verder werd uitgewerkt en uitgetekend samen met de effectbeoordelingen en de andere relevant geachte onderzoeken (ruimtelijk ontwerpend onderzoek, onderzoek i.f.v. mobiliteit, technische uitvoering, tunnel- en verkeersveiligheid, eco-hydrologisch onderzoek, ...). Dit proces gebeurt aldus iteratief. De verschillende onderzoeken worden hierdoor maximaal op elkaar afgestemd en milderende maatregelen maximaal geïntegreerd in het ontwerpvoorstel. Ook een intensief participatietraject maakt volwaardig deel uit van dit ontwerpproces. Op verschillende momenten tijdens het geïntegreerd onderzoek werd via het actorenoverleg tussentijdse resultaten besproken met de verschillende stakeholders (waaronder administraties, bedrijven, verenigingen, middenveldorganisaties en bewoners).



Figuur 2 - Werkschema uitwerkingsfase van het Complex Project NZL (Bron: Projectomschrijving van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1)

2.3. Wat is een voorontwerp projectbesluit en wat gebeurt er verder mee?

Het voorontwerp projectbesluit in de zin van artikel 21, §1 van het Decreet Complexe Projecten is de opstap richting besluitvorming van de Vlaamse Regering over het projectbesluit. Het voorontwerp van projectbesluit beschrijft het uitgewerkte project en de motivaties die aan de grondslag van de gemaakte keuzes liggen. Het baseert zich op de conclusies van de (ontwerp) effectenonderzoeksrapporten, zoals samengevat in de (ontwerp) synthesenota bij het voorontwerp projectbesluit. Onderstaande figuur geeft de stappen weer in de aanloop naar het definitieve projectbesluit zoals bepaald in het Decreet Complexe Projecten. Een projectbesluit bevat in essentie het op uitvoeringsniveau gekozen alternatief, een motivering voor de keuze van dat alternatief en een verklaring die samenvat op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken.



Figuur 3 - Procedure uitwerkingsfase complexe projecten (bron: <http://www.complexeprojecten.be> - eigen verwerking)

De conclusies van de effectenonderzoeksrapporten liggen dus aan de basis van het voorontwerp projectbesluit. De procesverantwoordelijke bezorgt het gehele voorontwerp projectbesluit aan de aangewezen adviesinstanties en nodigt hen uit op een adviesvergadering overeenkomstig artikel 21, § 2 van het Decreet Complexe Projecten. De formele adviesronde wordt beschouwd als de finale beoordeling van een reeds doorlopen proces.

Aan de hand van de aldus verkregen formele standpunten van de adviesinstanties kunnen deze aandachtspunten worden verwerkt in het ontwerp van projectbesluit in de zin van artikel 23 van het Decreet Complexe Projecten.

Het ontwerp van projectbesluit wordt vervolgens ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd om daarop onderworpen te worden aan een openbaar onderzoek in de zin van artikel 24 van het Decreet Complexe Projecten. Voor het projectbesluit definitief kan vastgesteld worden, beslist Team Omgevingseffecten over de goedkeuring of afkeuring van het MER. Team Omgevingseffecten beoordeelt de kwaliteit van het ontwerp van MER en toetst het ontwerp van MER inhoudelijk aan de beslissing die voor het effectenonderzoek werd genomen en aan de inhoudsvereisten die voor een plan- en project-MER werden bepaald in het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) (artikel 25 Decreet Complexe Projecten). Na het openbaar onderzoek en nadat Team Omgevingseffecten heeft beslist over het ontwerp van MER, gaat de bevoegde overheid over tot de definitieve vaststelling van het projectbesluit op grond van artikel 26 van het Decreet Complexe Projecten. Bij die definitieve vaststelling kunnen ten opzichte van het ontwerp van projectbesluit

alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit het geïntegreerd onderzoek (inclusief MER) of uit de inspraakreacties of opmerkingen uit het openbaar onderzoek.

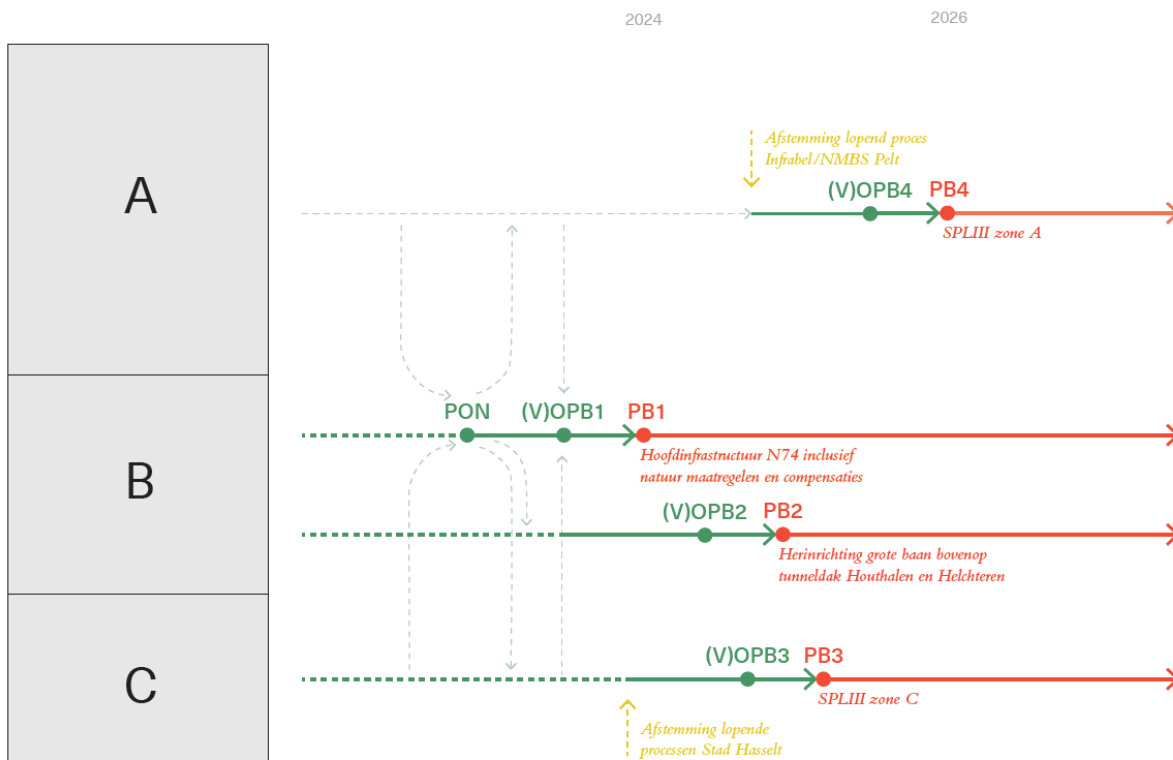
Na goedkeuring van het projectbesluit volgt de uitvoeringsfase. Het uitgewerkt project wordt in de uitvoeringsfase uitgevoerd volgens de uitwerking en afspraken beschreven in dit projectbesluit. Daarnaast worden de nodige stappen gezet voor het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project.

2.4. Gefaseerde aanpak

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief verder geconcretiseerd tot een uitvoerbaar project binnen de vastgelegde contouren van het voorkeursbesluit. Belangrijk hieromtrent is het voorstel in het voorkeursbesluit NZL om – gelet op de urgentie(s) (i) en de uitvoeringslogica (ii) - het complex project gefaseerd verder 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.

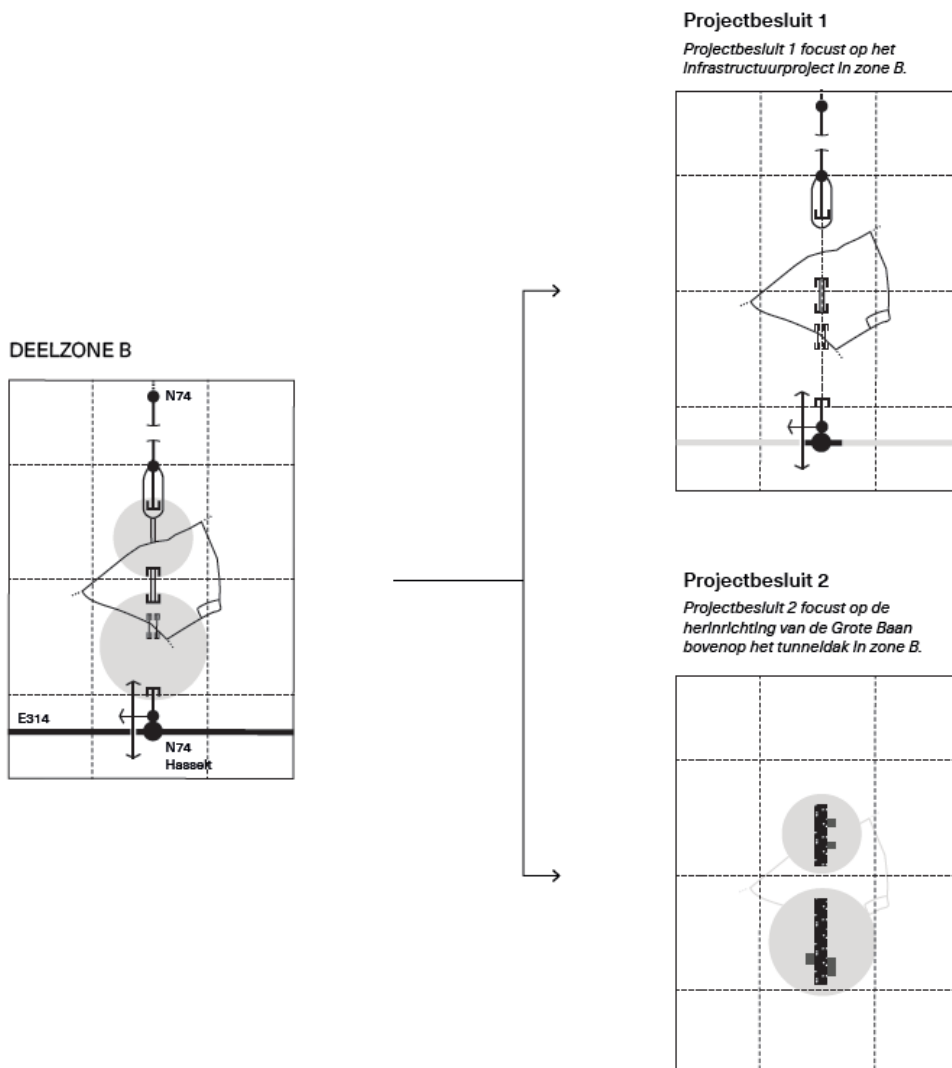
- i. Urgenties in het projectgebied: De missing link van de N74 bevindt zich in deelzone B. Binnen de gemeente Houthalen-Helchteren kampt de Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 al jaren met de door iedereen erkende leefbaarheid- (luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, ...) en doorstromingsknelpunten, met een weerslag op zowel lokaal als (EU)regionaal niveau. Een snelle doorstart in deelzone B is dan ook prioritair.
- ii. Uitvoeringslogica: Het voorkeursalternatief voorziet tunnels onder de Grote Baan in de kernen van Houthalen en Helchteren om een vlotte doorstroming te bekomen en de leefbaarheid te garanderen. Het spreekt voor zich dat de tunnels gerealiseerd moeten zijn vooraleer gestart kan worden met de herinrichting van de twee dorpskernen. De uitwerking van deze herinrichting bovenop de tunnels vraagt bovendien een meer doorgedreven participatieproces met inwoners van beide kernen. Om de meest efficiënte voortgang te bekomen is ook een fasering in deelzone B aangewezen.

Bij de start van de uitwerkingsfase werd dan ook een Projectonderzoeksnota opgemaakt die het hele project(gebied) in beeld brengt en als basis zal dienen voor de verdere uitwerking van de verschillende projectbesluiten die nog zullen volgen.



Figuur 4 – Gefaseerde procesaanpak Complex Project NZL (Bron: geactualiseerde projectonderzoeksnota (PON) CP NZL)

Onderhavig projectbesluit is dus de eerste in een reeks projectbesluiten en focust zich in de eerste plaats op de uitwerking van het gekozen alternatief voor wat het infrastructuurproject van de N74 betreft in deelzone B. Zoals ook op onderstaand schema zichtbaar zal er namelijk nog een projectbesluit volgen voor deelzone B i.f.v. de herinrichting bovenop de tunneldaken.



Figuur 5 – Fasering Deelzone B complex project NZL (bron: geactualiseerde Projectonderzoeksnota (PON) CP NZL)

Los van de fasering worden in het milieueffectenonderzoek alle projectonderdelen in elk van de 3 deelzones beoordeeld, weliswaar met een verschillende graad van detail. In het MER worden dus naast de effecten van het eerste deelproject in deelzone B en de cumulatieve effecten met andere effecten en/of projecten ook de effecten - relevant op dat schaalniveau - van het gehele Complex Project NZL (deelzones A, B, C) onderzocht. De belangrijkste effecten hierbij zijn de verkeerskundige effecten (disciplines mobiliteit, lucht en geluid) alsook de impact op SBZ en VEN.

2.5. Totstandkoming en onderbouwing van het voorontwerp projectbesluit NZL -fase 1

Dit voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1 is de resultante van een wisselwerking tussen het geïntegreerd effectenonderzoek enerzijds en de optimalisatie van het ontwerp anderzijds. Zodoende werd in de loop van het geïntegreerd onderzoek toegewerkt naar een geoptimaliseerd en op

uitvoeringsniveau gekozen alternatief. Het technisch ontwerp werd gaandeweg aangepast en bijgesteld, onder meer op basis van de feedback uit het milieueffectenonderzoek en ruimtelijk onderzoek. Figuur 2 eerder opgenomen in dit document schematiseert dit iteratief proces.

Het geïntegreerd onderzoek vertrok vanuit de projectdefinitie inclusief de milderende maatregelen van het voorkeursbesluit dat een doorwerking is van de projectdoelstellingen en randvoorwaarden uit de initiële startbeslissing⁵ en de ambities uit de ambitienota. Bij de start van de uitwerkingsfase werd een projectonderzoeksnota (PON) opgemaakt. De PON omvat aldus een beschrijving van het project en de milderende en/of flankerende maatregelen die opgenomen zijn in het voorkeursbesluit. Daarnaast beschrijft de projectonderzoeksnota de alternatieven, varianten en onderzoeksvragen die redelijkerwijs onderzocht worden en ook de wijze waarop de effecten van het project, de flankerende maatregelen en de redelijke alternatieven en varianten onderzocht en beoordeeld worden in het licht van het te nemen projectbesluit. De PON werd formeel voorgelegd aan het publiek, de adviesinstanties en het team Omgevingseffecten. Na de verwerking van de opmerkingen van het publiek en de adviezen vormde de geactualiseerde projectonderzoeksnota het vertrekpunt van het geïntegreerd effectenonderzoek. De PON zorgde ervoor dat alle onderzoeken van het geïntegreerd effectenonderzoek zijn kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens.⁶

De voorbije periode vond een breed onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de uitwerking, impact en gevoeligheden. Niet alleen technische deskundigen maar ook bedrijven, verenigingen en de bewoners zijn tijdens dit onderzoek op verschillende manieren geconsulteerd. Deze consultatie gebeurde aan de hand van werksessies, buurtateliers, cocreatieweken, individuele contacten, terreinbezoeken en grote informatiemomenten. Op die manier wordt, net zoals tijdens de voorgaande fasen, invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Binnen de uitwerkingsfase van dit complex project werden – zoals opgenomen in de gPON – heel wat onderzoeken uitgevoerd zowel van uit milieu, mobiliteit, ruimte, ecologie, water, landschap, etc. De belangrijkste resultaten van deze onderzoeken werden opgenomen en/of samengevat in de ontwerp synthesenota bij dit voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1.

Uit de doelstellingen vloeiden een aantal functionele eisen voort ten behoeve van de beoogde primaire wegontsluiting N74 (Vlaamse hoofdweg en onderdeel van TEN-T netwerk) met de aantakking op het Europese autosnelwegennet E314, de realisatie van een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding (HOV-Lijn 3) en de realisatie van veilige en kwalitatieve fietsverbindingen. Deze bepaalden op hun beurt de ontwerpprincipes die mee het project vormgaven. In het geïntegreerd ontwerp werd dus ingespeeld op verschillende kernthema's zoals mobiliteit, biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, kernversterking, omgeving (mens & milieu) en de uitvoer- en betaalbaarheid van het project. Het gaat met andere woorden om een projectgedreven proces dat zich stelselmatig naar een concreet project richt dat een oplossing moet bieden aan een gesteld

⁵ Beslissing van de Vlaamse Regering - Voorkeursbesluit over het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" dd. 22 april 2022 (VR 2022 2204 DOC.0445/2BIS)

⁶ Geactualiseerde projectonderzoeksnota (PON) Noord-Zuid Limburg dd. juni 2023

probleem en gelijktijdig ook invulling geeft aan een opportuniteit.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd effectenonderzoek en verschillende besprekingen is een project uitgewerkt dat de basis vormt voor de uitvoering van de werken. Het project wordt beschreven in een volgend hoofdstuk (§3.4) aan de hand van - en op basis van - het gevoerde proces.

Met voorliggend dossier neemt de uitwerkingsfase haar finale wending voor deze fase. Eenmaal het projectbesluit – fase 1 definitief vastgesteld is, start de uitvoeringsfase en kan dus de bouw van dit onderdeel van het complex project NZL in principe worden aangevat (cfr § 2.4 gefaseerde aanpak).

2.6. Geografische situering van het project NZL - fase 1

Onderstaande figuur geeft zowel de geografische situering van het gehele complex project NZL weer vanaf Hasselt tot aan Eindhoven. Alsook is de deelzone B te Houthalen-Helchteren (vierkant raster) waarop het projectbesluit – fase 1 betrekking heeft zichtbaar. Deze figuur betreft een indicatieve, algemene situering en oriëntatie die louter ten informatieve titel wordt opgenomen.

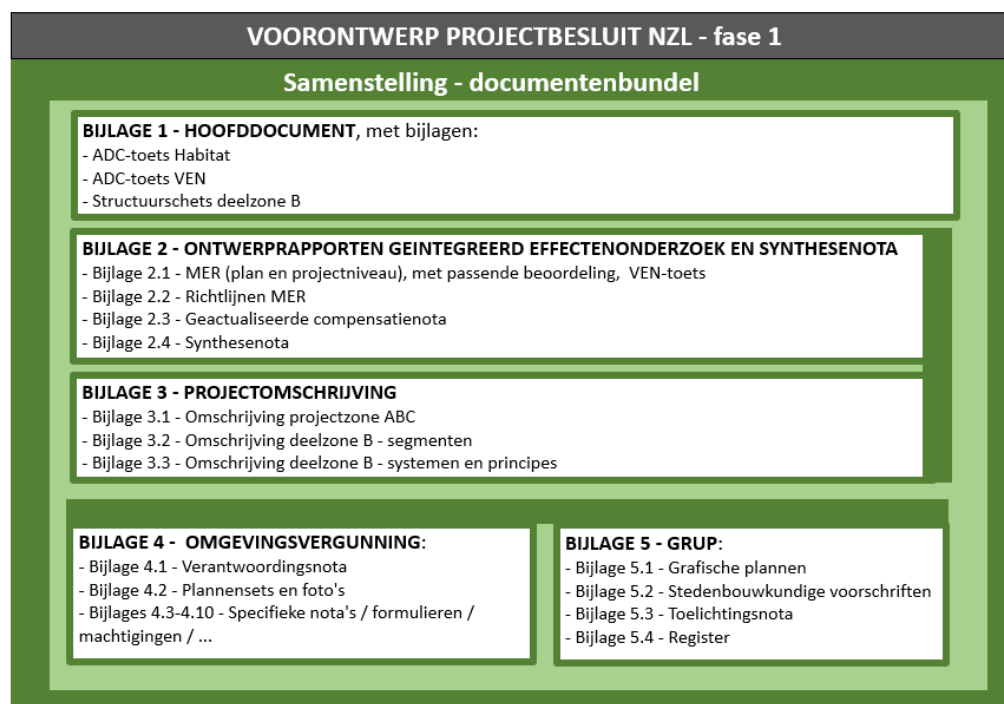


Figuur 6 - Ruimtelijke situering CP NZL op luchtfoto (bron: Voorkeursbesluit CP NZL)

2.7. Samenstelling voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1

Onderstaande figuur illustreert de samenstelling van het dossier bij het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1. Het dossier omvat volgende componenten:

- Het hoofddocument voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1 (onderhavig stuk) – met als bijlagen de ADC-toets Habitatrichtlijn⁷, de ADC-toets VEN⁸, en de structuurschets deelzone B⁹;
- De ontwerprapporten uit het geïntegreerd effectenonderzoek: 1) het MER op project- en planniveau – met Passende Beoordeling en VEN-toets en niet technische samenvatting MER, 2) de richtlijnen MER¹⁰, 3) een geactualiseerde Compensatienota en 4) bij wijze van samenvatting een synthesesnota – houdende een overzicht van de resultaten van de onderzoeken zoals aangekondigd in de (geactualiseerde) PON;
- De omgevingsvergunning, met als onderdelen: de verantwoordingsnota, de plannensets en foto's, en een reeks specifieke nota's, formulieren, machtigingen (betreffende de onbevaarbare waterlopen, het beschermd landschap 'Ter Dolen') en een afwijking betreffende vrije stroken langsheen autosnelwegen.
- Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), bestaande uit: de (drie) grafische plannen met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften, de toelichtingsnota en het register.



Figuur 7 – Schematische weergave van de dossiersamenstelling van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1

⁷ Bijlage ADC-toets Habitat bij het hoofddocument van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1

⁸ Bijlage ADC-toets VEN bij het hoofddocument van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1

⁹ Structuurschets bij het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1

¹⁰ Beslissing van de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage over de reikwijdte en het detailleringniveau van de informatie die in het MER moet worden opgenomen, in het licht van het te nemen projectbesluit voor het complex project 'Noord-Zuid Limburg') dd. juni 2023

3. PROJECT – EN PLANDOELSTELLING, GEKOZEN ALTERNATIEF EN PROJECTUITWERKING

In dit hoofdstuk wordt het gekozen inrichtingsalternatief samenvattend gepresenteerd, conform artikel 23, 1° van het Decreet Complexe Projecten. Dit hoofdstuk geeft ook invulling aan artikel 2.2.5 §1 1° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dat de inhoud van het ruimtelijk uitvoeringsplan omschrijft.

In het eerste deel van dit hoofdstuk worden de project- en plandoelstellingen van het gekozen strategisch alternatief weergegeven. Het tweede deel beschrijft het gekozen voorkeursalternatief. Het derde deel gaat in op de stand van de verwezenlijking van het voorkeursbesluit. Het vierde deel beschrijft uitvoerig het gekozen inrichtingsalternatief en wordt ook de motivering van de keuze voor het alternatief toegelicht conform artikel 23, 2° van het Decreet Complexe Projecten. Daarna volgt in deel 6 de afwijkingsprocedure voor beschermde natuur. Tot slot omvatten het zevende en achtste deel respectievelijk de communicatie en de financiering van dit projectbesluit.

3.1. Project – en plandoelstelling

STARTBESLISSING

De startbeslissing¹¹ omschrijft de algemene 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 zet dus 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 en de wegverbinding N74. Ze worden beschouwd als de sturende bouwstenen (zie ook omschrijving bouwstenen in geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota (AON)¹²) die samen het alternatief definiëren. Als sturende bouwstenen geven ze tegelijk mee richting aan het ruimer Gebiedsprogramma NZL.

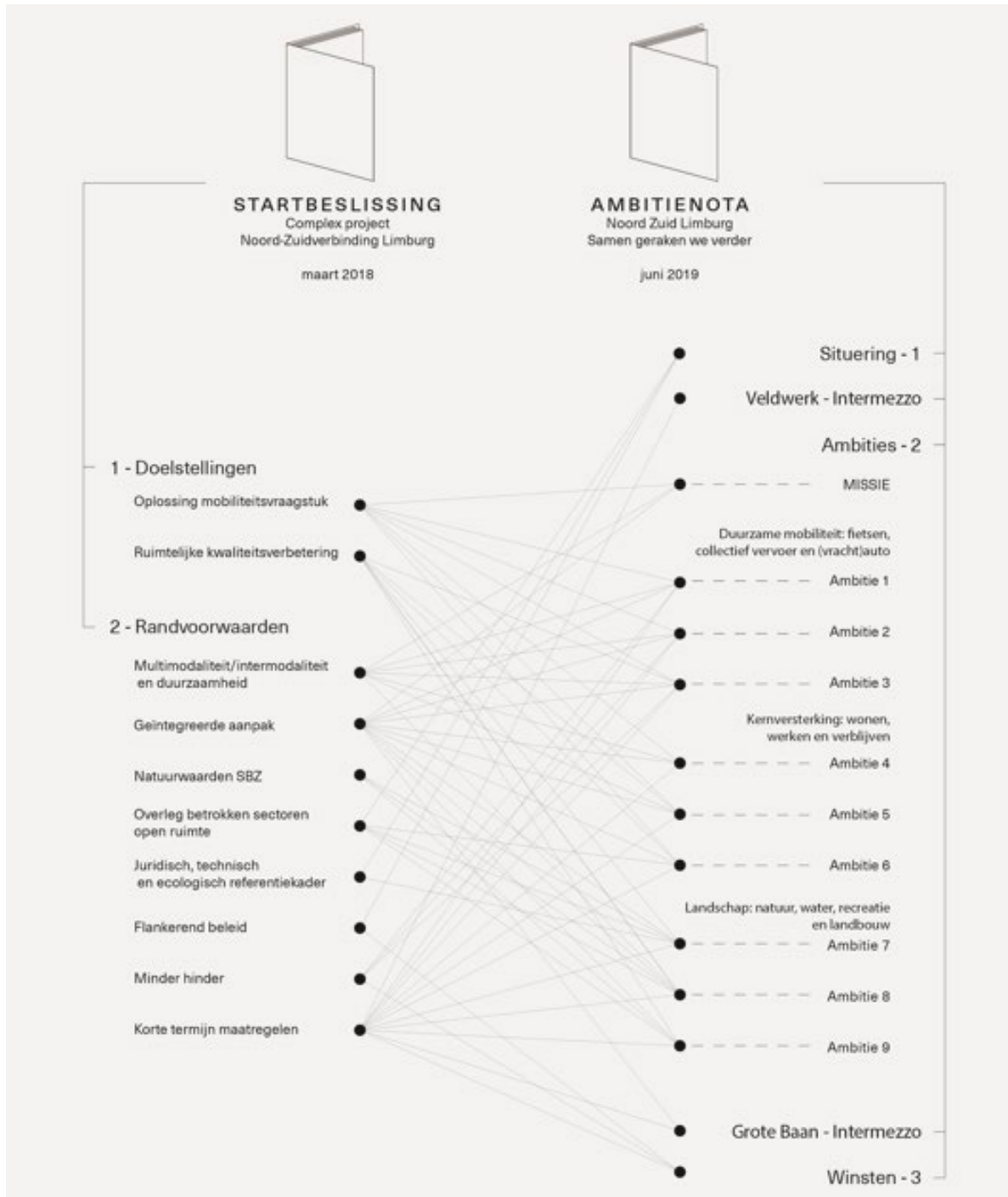
AMBITIES

Voor de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota werden de projectdoelstellingen en

¹¹ Beslissing van de Vlaamse Regering - Startbeslissing complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” dd. 16 maart 2018 (VR 2018 1603 DOC.0256/1)

¹² Alternatievenonderzoeksnota (AON) van het complex project Noord-Zuid Limburg dd. februari 2020

randvoorwaarden eerst verder verfijnd in overleg met de belanghebbenden in de ambitienota¹³, die een gezamenlijke missie en negen ambities omschreef (zie figuur hieronder). De ambitienota vormde het toetsingskader voor het verdere onderzoek.



Figuur 8 – 1 missie en 9 ambities (Bron: Ambitienota complex project NZL)

¹³ Ambitienota van het complex project Noord-Zuid Limburg dd. juni 2019

CONCRETISERING VAN DE ALGEMENE DOELSTELLINGEN IN HET PROJECT NZL

Een performante Noord-Zuid

De Noord-Zuidverbinding is een cruciaal project voor Limburg dat het potentieel heeft om als een hefboom te dienen voor regionale ontwikkeling. Met een heldere visie op de continuïteit en eenvoud in het wegbeeld en ontwerp, garandeert het project een vlotte doorstroming van het verkeer en verhoogt het de verkeersveiligheid. De tunnels onder de kernen van Houthalen en Helchteren vormen een groot onderdeel van het project, waarbij de tunnelontwerpen en bijbehorende dienstgebouwen geoptimaliseerd zijn in functie van de doorstroming en veiligheid. Bestaande verkeersconflicten worden structureel opgelost, waardoor een performante verbinding tussen noord en zuid in Limburg ontstaat. Het project streeft naar een naadloze integratie in het bestaande landschap, met aandacht voor een geavanceerd waterbeheer. Met een slim gebruik van de beschikbare ruimte, om ook bewust ruimte te creëren en terug te geven, in plaats van ze alleen in te nemen. De focus ligt ook op duurzame mobiliteit, met een verschuiving naar hoogwaardig openbaar vervoer en actieve weggebruikers zoals fietsers en voetgangers. De infrastructuur hiervoor wordt zoveel mogelijk gebundeld en kwaliteitsvol ontworpen met aandacht voor de context. Het project belichaamt een geïntegreerde benadering, waarbij het ontwerp niet alleen ruimte biedt voor mobiliteit, maar even goed voor natuur en omgeving.

Dorpen voor de toekomst

De Noord-Zuidverbinding werkt de huidige barrière van de Grote Baan in de dorpskernen van Houthalen en Helchteren weg. Doordat het bovenlokale verkeer in de tunnels verdwijnt, is er veel minder verkeer bovengronds. Zo kunnen ook de historische oost-westverbindingen in de kernen hersteld worden. Het project erkent de Lokale Lus als een belangrijke schakel die de dorpsstructuren met omliggende wijken verbindt. De bouw van de tunnels zorgt voor impact op de bebouwing, voornamelijk aan de oostzijde van de Grote Baan. Door de grote impact op de kernen is een visie over de transformatie en opwaardering van de kernen noodzakelijk. De vrijgekomen ruimte wordt ingezet om het bestaand woonweefsel kwalitatief af te werken en ruimte te geven aan nieuwe toekomstgerichte woonvormen. De toekomstige dorpskernen binnen de Noord-Zuidverbinding worden gekenmerkt door groene, publieke ruimtes die (her)ontwikkelingskansen stimuleren. Op het tunneldak ontstaat immers ruimte voor een nieuw publiek domein afhankelijk van de specifieke context: van een overgang naar groene landschappen naar meer stedelijke en programmatorische plekken. Zo transformeren de haltes voor openbaar vervoer, en de daaraan gekoppelde mobiliteitssystemen, tot het kloppend hart van de gemeenschap en krijgen de dienstgebouwen voor de tunnels ook publieke functies. Het innovatieve gebruik van het tunneldak opent dus nieuwe mogelijkheden voor lokale ontwikkeling, waardoor een levensvatbare toekomst voor de dorpsgemeenschappen gewaarborgd wordt.

Dwarsende landschappen

De Noord-Zuidverbinding respecteert en versterkt de dwarsende waardevolle landschappen die hier voorkomen. De focus ligt hier op de zoektocht naar samenhang tussen de unieke eenheden natuur in het studiegebied. Binnen het project wordt niet enkel gezocht naar manieren om de impact op die gebieden te beperken, maar wordt ook getracht om op een positieve manier bij te dragen door het versterken van de natuurverbindingen door middel van een grootschalig ecoduct en tal van

ecopassages. Ook de natuurontwikkeling van strategische zones binnen het projectgebied zoals Brelaarheide en de voormalige kmo-zone in Helchteren-Noord vormen een onderdeel van de landschappelijke integratie en visie. Het landschapsontwerp behoudt de bestaande identiteit en versterkt deze, waardoor de biodiversiteit en natuurlijke habitats behouden blijven en zelfs worden verrijkt. Langsheen de Noord-zuidverbinding wordt gezocht naar samenhang tussen context en infrastructuur, waarbij het natuurlijke landschap wordt ondersteund en de verbinding tussen mens en natuur wordt bevorderd. Bovendien krijgt duurzaam waterbeheer een prominente plek binnen het project. Er wordt nagegaan hoe de realisatie van het project het complexe hydrologisch functioneren binnen het gebied kan ondersteunen en waar kansen liggen om water te laten infiltreren en te bufferen.

Ontwerpkwaliteit en identiteit

De ontwerpkwaliteit en identiteit van de Noord-Zuidverbinding zijn onlosmakelijk verbonden met de kenmerkende lokale en regionale context en inbedding. Het project bouwt voor de samenhang van het wegbeeld een visie uit. Heldere en consistente systemen en principes bij de uitwerking van het infrastructuurontwerp dragen hiertoe bij. Zo zorgt het project voor een duidelijke scheiding tussen het doorgaande en lokale verkeer, tussen snelle en trage verkeerssystemen en creëert toegangswegen die de unieke identiteit van elk gebied benadrukken. Het verbindende landschap vormt ook een netwerk van duurzaam waterbeheer en voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Deze benadering zorgt voor kwaliteitsvolle, belevingsrijke plaatsen waar de leesbaarheid en beleefbaarheid van het landschap centraal staan. Ook technische en architecturale aspecten van het project zullen mee het ambitieniveau en de kwaliteit ervan bepalen. Er zullen verschillende constructies gebouwd worden. Samenhang in beeld en identiteit van deze constructies vraagt een heldere visie over de architectuur van bruggen, tunnels, dienstgebouwen en haltes voor openbaar vervoer.

Samen verder geraken via ontwerpproces

Het ontwerpproces van de Noord-Zuidverbinding is een weerspiegeling van een intensieve samenwerking met tal van stakeholders. Het project dat nu voorligt is het resultaat van een doorgedreven proces van voortdurend dialoog en ontwerpend onderzoek. Het omvat de grootste gemene deler van verschillende ambities vanuit thema's zoals mobiliteit, kernversterking en landschap. Het resultaat is breed gedragen, omdat het stap voor stap vanuit dit proces gegroeid is. Het is een voorbeeld van een intensief proces dat niet alleen resultaten oplevert, maar ook een basis vormt voor een breed scala aan toekomstige initiatieven, van masterplannen tot gebiedsprogramma's. Het project dient als een katalysator voor innovatie en ontwikkeling, en benadrukt het belang van participatie en continue dialoog met alle betrokken partijen. De ambitie om maatschappelijke meerwaarde te creëren in de gehele regio moet andere partijen overtuigen en aanzetten om ook initiatief te nemen als partners. Het verbreden van de opgave van een louter infrastructuurproject tot een complex en geïntegreerd project impliceert een andere blik op de realisatie. Het project is op te vatten als een gezamenlijke beweging van verschillende partners met een gedeeld engagement om samen verder te geraken.

3.2. Omschrijving gekozen alternatief voorkeursbesluit

Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg werd in de

vorige onderzoeksfase gekozen voor het HOV-systeem (elektrische) Trambus (bouwsteen 1) en het combinatiealternatief Ay (bouwsteen 2).

Het gekozen voorkeursalternatief werd als volgt omschreven in het voorkeursbesluit¹⁴:

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 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

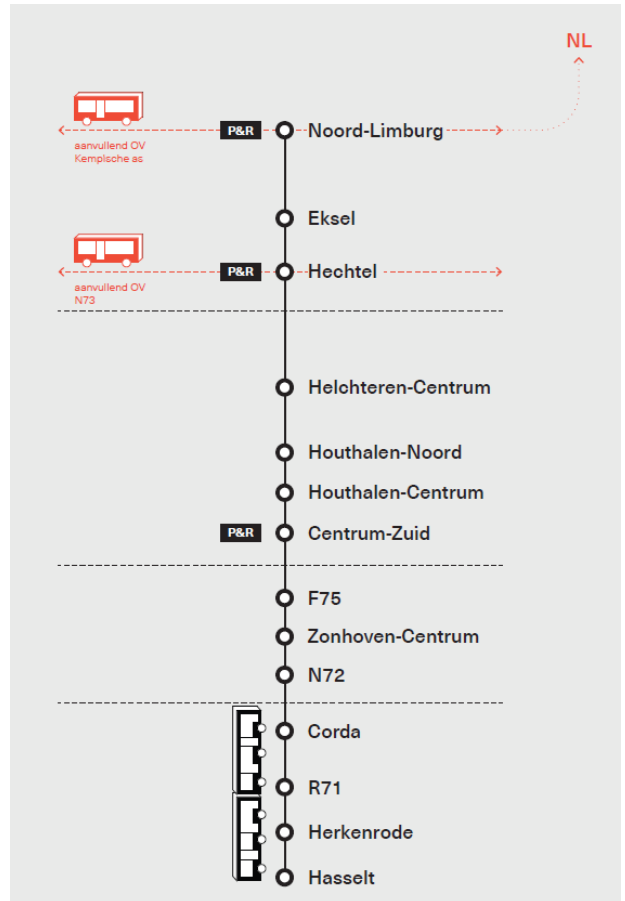
¹⁴ Beslissing van de Vlaamse Regering - Voorkeursbesluit over het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" dd. 22 april 2022 (VR 2022 2204 DOC.0445/2BIS)

Houthalen nabij de E314.

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



Figuur 9 – Bouwsteen 1: HOV-tracé



Figuur 10 – Bouwsteen 1: HOV-systeem

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.

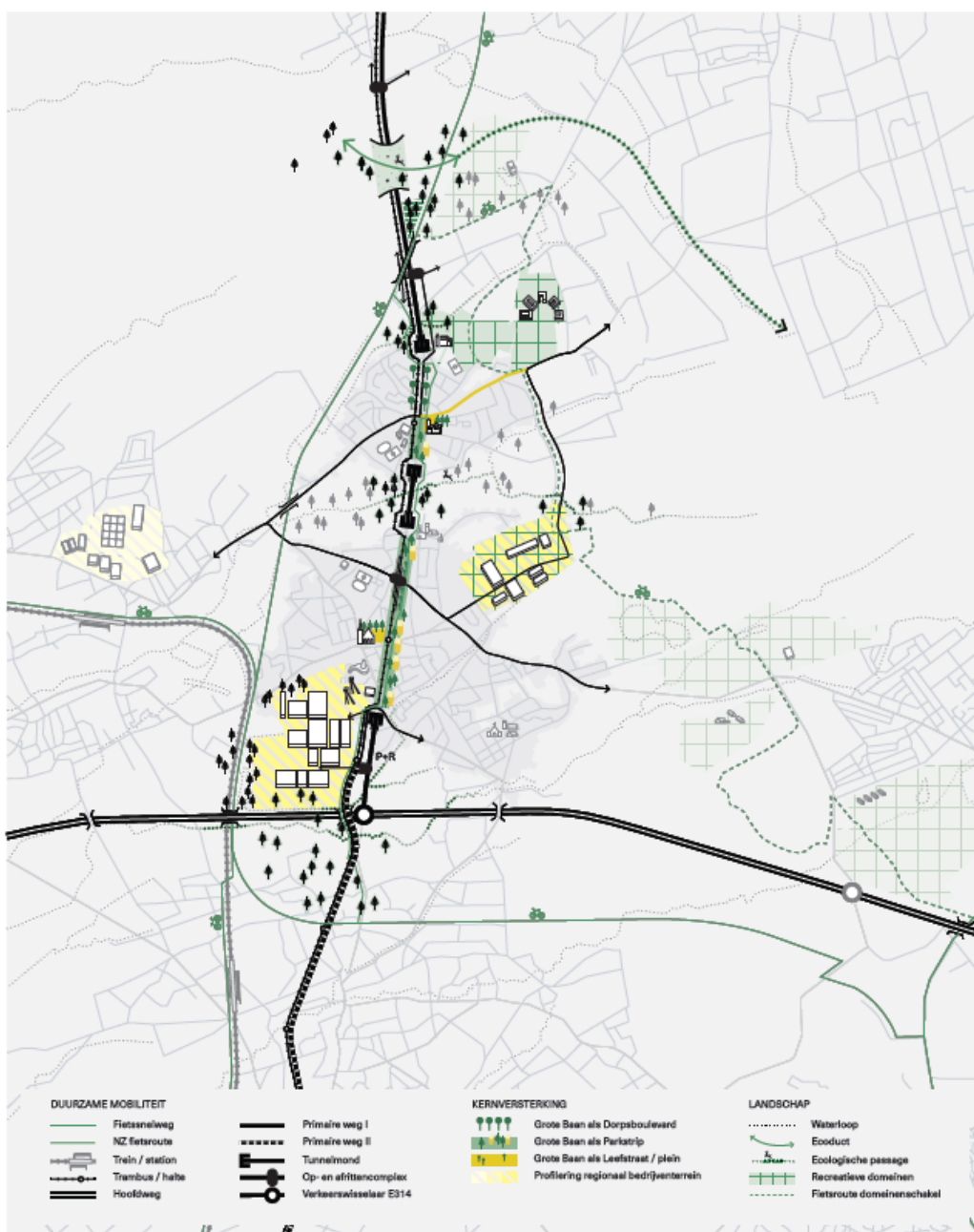
Ter hoogte van de Mangelbeek realiseert een brugconstructie voor wagens, het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers een nieuwe, ruime en kwalitatieve ecologische passage. Voor het fiets- en voetpad wordt hier een belevingsvolle route tussen Houthalen en Helchteren voorzien met zicht op de Mangelbeekvallei.

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

Hieronder wordt een schematisch overzicht gegeven van het combinatiealternatief Ay in deelzone B.



Figuur 11 – Schematisch overzicht van het combinatiealternatief Ay

Onderstaande figuur verbeeldt dit voorkeursalternatief voor beide projectonderdelen in deelzone B waarop in de uitwerkingsfase werd verder gewerkt. Dit is een schematische en vereenvoudigde weergave – zijstraten en fietswegen zijn niet allemaal getekend.



Figuur 12 – Tracé van de nieuwe Noord-Zuid in Houthalen-Helchteren

In het voorkeursbesluit werden vanuit het s-MER ook een aantal milderende maatregelen benoemd. Een letterlijke weergave hiervan is hieronder terug te vinden.

	Ay	
Mobiliteit	"slimme" knip met camerasysteem (ANPR-systeem) in Hoef (ipv harde knip)	
	Europarklaan herprofilieren 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	

Figuur 13 – Tabel met overzicht milderende maatregelen Ay (Bron: Voorkeursbesluit CP NZL (p.39))

3.3. Stand van verwezenlijking voorkeursbesluit

In deze paragraaf wordt conform artikel 23 laatste lid van het Decreet Complexe Projecten ingegaan op de stand van verwezenlijking van het voorkeursbesluit en de andere projectbesluiten die daaraan gekoppeld zijn.

Onderhavig voorontwerp projectbesluit is chronologisch het eerste projectbesluit dat voortvloeit uit het complex project NZL en dat in de uitwerkingsfase wordt voorgelegd voor goedkeuring. Dit voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1 focust op deelzone B van het project, meer bepaald in functie van een geïntegreerde oplossing voor de missing link van de N74 en het HOV, gelet op de urgentie in die deelzone en de uitvoeringslogica van het voorkeursalternatief.

Zoals reeds aangekondigd in de projectonderzoeksnota en eerder aangegeven in onderhavig document wordt ervoor geopteerd om het complex project NZL verder uit te werken en te vertalen in verschillende parallelle besluitvormingstrajecten (zie eerder in het hoofdstuk § 2.4 m.b.t. de gefaseerde aanpak). Voor de herinrichting van de Grote Baan bovenop het tunneldak in deelzone B zal

een volgend projectbesluit worden opgemaakt. Eveneens zullen voor de deelzones A en C afzonderlijke projectbesluiten worden opgemaakt waarbij afstemming wordt gezocht met lopende (boven)lokale processen. De geactualiseerde projectonderzoeksnota kan hiervoor als kader dienen.

Door parallel hieraan te werken zullen de projectbesluiten snel op elkaar kunnen volgen.

Zowel na het voorkeursbesluit als na het eerste projectbesluit kunnen er voor deelprojecten ook omgevingsvergunningen worden verleend.

Met onderhavig voorontwerp geeft het multidisciplinair projectteam een aanzet om de eerste stap mogelijk te maken in de besluitvorming in het complex project NZL. In het huidige stadium gaat dit voorontwerp projectbesluit dus vooraf aan de andere voorontwerpen projectbesluiten en omgevingsvergunningsaanvragen in het kader van het complex project NZL.

Ook al ligt de prioriteit in de eerste fase op deelzone B, in het MER worden – indien relevant – meer in detail de milieueffecten van de verschillende deelzones beoordeeld. Zoals eerder aangegeven, worden onder andere de verkeerskundige effecten (disciplines mobiliteit, lucht en geluid) in elk geval voor het gehele projectgebied (deelzones A, B en C) meegenomen. Ook de Passende beoordeling en de Verscherpte natuurtoets worden voor het gehele projectgebied (deelzones A, B en C) opgemaakt. Op die manier worden alle relevante cumulatieve effecten van het totaalproject (CP NZL) in kaart gebracht. Voor fase 2 van deelzone B en voor de deelzones A en C zal in functie van desbetreffende projectbesluiten waar nodig een bijkomend, meer gedetailleerd milieuonderzoek per deelproject worden uitgevoerd.

Een doorvertaling van de milderende maatregelen uit het voorkeursbesluit in de verdere uitwerkingsfase is terug te vinden in de tabel van gPON (pag. 359-360). In die tabel wordt aangegeven hoe deze ofwel al in het technisch vooronderzoek werden meegenomen (als ‘startpositie’) ofwel mee in het geïntegreerd onderzoek (als ‘onderzoeksvraag’). Een letterlijk verwijzing naar deze onderzoeksvragen is ook terug te vinden in de projectomschrijving.

3.4. Tekstuele en grafische omschrijving van – en motivering van de keuzes in - het complex project NZL – fase 1

Overeenkomstig artikel 23, lid 3, 1° van het Decreet Complexe Projecten bevat het voorontwerp projectbesluit een tekstuele omschrijving van het op uitvoeringsniveau gekozen alternatief. Een grafische weergave is terug te vinden in de structuurschets (als bijlage bij dit hoofddocument) en in de bijlagen 4 en 5 van het voorontwerp projectbesluit.

Een meer uitgebreide omschrijving is trouwens terug te vinden in bijlage 3 ‘Projectomschrijving’ van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1. Deze projectomschrijving beschrijft op een geïntegreerde wijze het op uitvoeringsniveau gekozen alternatief, aan de hand van grafische plannen, schematische voorstellingen en tekstuele omschrijvingen. Het bevat 3 delen:

- 1) Projectgebied ABC;
- 2) Deelzone B – ‘Segmenten’;

3) Deelzone B – 'Systemen en principes'.

Omwille van bepaalde keuzes omtrent het tracé van het HOV in deelzone B wordt ook kort het gehele projectgebied ABC beschreven.

Detailplannen en snedes zijn terug te vinden in het MER, in de projectomschrijving, in de omgevingsvergunning en in het onderdeel dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan. In functie van de leesbaarheid zijn de detailplannen en snedes niet in voorliggend hoofddocument overgenomen.

3.4.1. Projectgebied ABC - Omschrijving

Voor de verdere uitwerking van de HOV-Lijn 3 wordt het volledige projectgebied op regioschaal beschouwd dat bestaat uit deelzone A (Pelt t.e.m. Hechtel-Eksel), deelzone B (Helchteren-Houthalen) en deelzone C (Zonhoven t.e.m. Hasselt). In het voorkeursbesluit zijn reeds belangrijke keuzes gemaakt die het vertrekpunt waren voor het verdere onderzoek. In eerste instantie is er de keuze van het type systeem met de elektrische trambus. Om de performantie en doorstroming van het systeem te garanderen is ook beslist over de volledige lengte (in deelzones A, B en C) een volledig vrije trambusbedding te realiseren.

Om de noodzakelijke infrastructuur voor het HOV verder uit te werken tot een vergunbaar en uitvoerbaar project met een hoge ambitie naar performantie en ruimtelijke kwaliteit, is in de uitwerkingsfase verder onderzoek noodzakelijk m.b.t. zowel tracé, haltes en frequentie als de ruimtelijke inpassing van de trambusbedding. Het geïntegreerd effectenonderzoek voor het gehele projectgebied (deelzones A, B en C) is – voor de effecten relevant op dat schaalniveau – gebeurd. De (tussentijdse) resultaten hiervan geven aan dat de keuzes op vlak van tracé, haltes en frequentie, en ruimtelijke inpassing niet onderscheidend zijn. De (tussentijdse) resultaten uit het geïntegreerd effectenonderzoek zullen meegenomen worden in het proces rond de desbetreffende projectbesluiten fase 3 en 4 (cfr § 2.4 m.b.t. de gefaseerde aanpak).

Er is parallel een herkenbare haltearchitectuur en -identiteit uitgewerkt in kader van HOV-Lijn 2 Hasselt-Maasmechelen die ook gebruikt zal worden voor HOV-Lijn 3. De haltearchitectuur zet in op een hoogwaardige verknopingsruimte tussen verschillende modi en gaat uit van een duurzame en flexibele bouwwijze.

Tracé

Tussen Overpelt (omgeving kruising N74-N71) en de Grote Ring (R71) in Hasselt volgt HOV-Lijn 3 het tracé van de huidige N74. Het tracé garandeert een zo vlot en comfortabel mogelijk traject over de ganse lengte. Voor het volledige projectgebied ABC werden in de gPON een aantal tracéalternatieven in functie van het HOV opgenomen en dit in deelzone A ter hoogte van afbuiging naar Pelt (tracé via spoorweg of via N713) en in deelzone C in Hasselt (tracé via Grote Ring of Kleine Ring).

De (tussentijdse) resultaten van het geïntegreerd effectenonderzoek geven aan dat de keuzes op vlak van het tracé niet onderscheidend zijn. De keuzes hiervan zullen afgestemd moeten worden met een aantal parallelle processen (bv. studieopdracht 'station Overpelt en overwegen gemeente Pelt',

studieopdracht HOV-Lijn 2 Hasselt-Maasmechelen, etc.) en zijn verder uit te klaren op projectniveau in de desbetreffende projectbesluiten fase 3 en 4 (cfr §2.4 m.b.t. de gefaseerde aanpak).

Haltes en frequentie

De aantrekkelijkheid van de trambus wordt sterk beïnvloed door de frequentie van bediening, de reistijd en de nabijheid van haltes. De reistijd is uiteraard sterk gerelateerd aan het exacte tracé, de snelheidsregimes voor de trambus, de mogelijke vertragingen onderweg en uiteraard ook het aantal halteplaatsen. Het uitgangspunt (zoals beschreven in het voorkeursbesluit) is dat er over de volledige lengte van het tracé een vrije bedding wordt voorzien voor de trambus.

In de gPON werd reeds het gevoerde onderzoek beschreven naar het al dan niet schrappen van enkele haltes in functie van reistijdwinst. Aangezien de beperkte reistijdwinst resulteert in verlies aan potentiële reizigers zijn de voorziene haltes behouden. De frequentie van bediening (zoals vooropgesteld in het voorkeursbesluit) is vanuit het gevoerd onderzoek bijgesteld met het oog op een verhoogde performantie en vervoerspotentie.

Wat betreft voorgestelde haltelocaties werd één variant voorzien ter hoogte van Eksel (ofwel aan Stationsstraat ofwel aan Lindelsebaan aan op- en afrit N74 Eksel). De keuze hierin zal afgestemd moeten worden met een aantal parallelle processen (bv. studieopdracht mobiliteitsplan Hechtel-Eksel) en is verder uit te klaren op projectniveau in het desbetreffende projectbesluit fase 4 (cfr gefaseerde aanpak).

Ligging trambusbedding

Naast de keuze van het tracé, maakt ook de ligging van de vrije trambusbedding zelf voorwerp uit van het onderzoek. Er wordt gestreefd naar een zo homogeen mogelijke ligging van de trambusbedding waarbij deze enkel wijzigt op strategische plekken. Het (technisch) vooronderzoek voor de trambusbedding verschilt per deelzone en focuste op het uitwerken van deelzone B.

Deelzone A is gekoppeld aan deelzone B tot aan de kern Helchteren. De keuze voor de ligging van de bedding in deelzone A creëert daarom randvoorwaarden voor de trambusbedding in deelzone B. In deelzone A is gekozen voor een ligging van de trambusbedding aan weerszijden van de N74 (cfr geactualiseerde PON). De ligging van de trambusbedding in deelzone B is op schaal van de segmenten uitgewerkt en beschreven in de Projectomschrijving: Deelzone B: H2 Segmenten (zie verder). De ligging van de trambusbedding in deelzone B legt geen dwingende randvoorwaarden op voor de deelzone C (of omgekeerd). Zo blijven in deelzone C alle mogelijkheden open voor het inpassen van de trambusbedding.

3.4.2. Deelzone B

INLEIDING

Naast een projectomschrijving wordt voor de volledige deelzone B een structuurschets (zie bijlage 3 bij dit hoofddocument 'Structuurschets deelzone B') opgemaakt waardoor het integraal karakter van deze zone bewaard blijft. De structuurschets maakt dus deel uit van het projectbesluit. Met hetzelfde doel worden voor de volledige deelzone ook een aantal overkoepelende 'Systemen en Principes' (zie bijlage 3.3 van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1) beschreven die belangrijk zijn om de

samenhang tussen de verschillende segmenten te bewaken en dus bepalend zijn geweest voor de concrete uitwerking van het project. Het gaat dan over keuzes met betrekking tot Mobiliteit, Kernversterking, Landschap en Infrastructuur.

Deelzone B wordt anderzijds opgedeeld in 6 verschillende segmenten van noord naar zuid: segment Noord, segment Helchteren, segment Mangelbeek, segment Houthalen, segment Zuid en streefbeeld Lokale lus. Hierdoor kon het verder onderzoek ook gebiedsgericht aangepakt en de gesprekken met stakeholders gericht gevoerd worden.

De volgende drie segmenten van deelzone B – met name Noord, Mangelbeek en Zuid – maken integraal deel uit van het eerste projectbesluit. Dit zijn de segmenten waar het infrastructuurproject (N74) op maaiveld ligt.

De segmenten van deelzone met tunnels – met name Helchteren en Houthalen – zullen in 2 stappen worden gerealiseerd. Tijdens de eerste stap, die vervat zit in het eerste projectbesluit (projectbesluit NZL – fase 1), wordt in deze segmenten de tunnel gerealiseerd met een tijdelijke situatie bovengronds. In een tweede stap wordt het publiek domein bovenop het tunneldak aangelegd (onderdeel van projectbesluit – fase 2). Deze aanpak geeft het onderzoek de tijd en ruimte om het publiek domein in dialoog met bewoners en stakeholders verder vorm te geven. De gesprekken hieromtrent werden ook reeds opgestart.

Wat de varianten of alternatieven betreft werd in de geactualiseerde PON al aangegeven dat er geen zijn voor het geheel van deelzone B. Voor wat de segmenten zelf betreft werden er enkel voor Segment Zuid twee varianten benoemd. Hierop werd verder gewerkt en tevens voorgelegd en besproken met de stakeholders. Dit resulteerde in een hercombinatie van een aantal bouwstenen in dit segment en dus een synthesevariant. Dit wordt hieronder onder 5/ Segment Zuid verder geduid.

Voor de overige segmenten werden enkel nog een aantal onderzoeksvragen benoemd en meegenomen in het geïntegreerd onderzoek. Dit resulteerde in volgende, beperkte bijstellingen in 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 ecodeuct. 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 ecodeuct verderop (en mogelijk het militair domein) door de mens maximaal wordt tegengegaan (advies van Defensie).

Voor het Segment Mangelbeek:

- In de Mangelbeekvallei wordt gekozen voor 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).

Voor de 'Lokale Lus' (aaneengesloten lus van (inter)lokale wegen die wordt gevormd door de Europarklaan, Herebaan-Oost, Herebaan-West, Helzoldstraat en Kazernelaan) die een belangrijke rol speelt in het mobiliteitssysteem van het gekozen voorkeursalternatief wordt in deze fase een ruimtelijk streefbeeld opgesteld waarbij wordt ingezet op leefbaarheid (i.f.v. verkeersveiligheid, geluidshinder en luchtkwaliteit), alsook optimalisaties van de natuurwaarden en watersystemen langsheen deze lus. In functie van de bereikbaarheid van de beide kernen Houthalen en Helchteren, en de koppeling van de oost-westassen, is vanuit het MER (discipline mobiliteit) de suggestie gedaan om de aanpassingen aan de Lokale Lus voorafgaand aan de hoofdwerken van de tunnels door te voeren. De concrete uitwerking ervan zal verder bekeken worden in een volgende fase. Voor de Lokale Lus zijn in Projectbesluit NZL – Fase 1 nog geen concrete uitvoeringsplannen voor een herinrichting opgenomen. Ze zullen parallel worden uitgewerkt en vergund, hetzij via een op zich staande omgevingsvergunningsaanvraag, hetzij als onderdeel van Projectbesluit NZL – Fase 2.

De hiernavolgende projectomschrijving voor deelzone B volgt de bovenvernoemde indeling in segmenten van noord naar zuid.

Per segment wordt na de omschrijving ook een detailfiguur opgenomen verwijzend naar desbetreffend deel van de structuurschets.



Figuur 14 – Structuurschets deelzone B – overzicht van alle segmenten

- **SEGMENTEN DEELZONE B – OMSCHRIJVING EN MOTIVERING KEUZES**
 - 1/ Segment Noord

Komende van noorden worden de bestaande 2x2 rijstroken van de N74 in zuidelijke richting doorgetrokken. Langsheen de N74 wordt aan beide zijden ook een vrije trambusbedding aangelegd. Vanaf de aansluiting op de bestaande N74 in Hechtel tot aan de eerste tunnelmond in Helchteren bevindt de nieuwe infrastructuur zich hoofdzakelijk op maaiveld.

Een volwaardig op- en afrittencomplex ter hoogte van de huidige onderdoorgang Bungalowpark reorganiseert de huidige flessenhals en garandeert een vlotte doorstroming. Ten westen wordt een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad voorzien. Het optimaliseert de huidige bovenlokale functionele fietsverbinding van Noord-Limburg tot Hasselt. Een monumentale bomenrij en een brede buffergracht versterkt de beleving voor de fietsers en accentueert de Grote Baan als historische en landschappelijke

as.

In het noordelijke segment krijgt de landschappelijke inbedding van de infrastructuur bijzondere aandacht. Het landschapsontwerp zet maximaal in op de kwaliteiten van de bestaande dwarsende landschappen. Zo wordt de huidige KMO-zone ten noorden van Helchteren na de werken heringericht in functie van natuur. Een 50m breed ecoduct vormt een belangrijke schakel om de twee heidearealen van Kamp van Beverlo en Schietveld Houthalen-Helchteren met elkaar te verbinden.

Ten zuiden van de KMO-zone kruist de fietssnelweg F74 de nieuwe infrastructuur. De huidige fietsbrug wordt verlengd en garandeert een veilige en comfortabele fietsverbinding. Aan de oostzijde landt de brug op een duinenlandschap met een rustpunt. Vanop de fietssnelweg krijg je hier toegang tot Molenheide en een aansluiting op het onderliggende fijnmazige trage netwerk. Om geen barrière te vormen voor bepaalde diersoorten wordt een deel van de fietssnelweg verhoogd aangelegd.

Net ten zuiden van de kruising met de fietssnelweg wordt het op- en afrittencomplex Helchteren Noord ingepast. Deze organiseert een vlotte ontsluiting voor Helchteren, maar ook voor de Kievitwijk, Molenheide en Remo. De N74 wordt hier verdiept aangelegd. De verdiepte ligging van de N74 verlaagt het geluidsniveau ter hoogte van de Kievitwijk en verbetert zo de woonkwaliteit. Begroeide taluds en brede groene bermen behouden het zachte en landschappelijke wegbeeld vanop de N74. Monumentale bomenrijen begeleiden de fietsers, het lokale verkeer en de trambus bovengronds richting Helchteren.

Een fiets- en voetgangersoversteek aan het kruispunt Peersedijk verbindt de fietspaden ten oosten en westen van de op- en afrit. Deze oversteek garandeert tegelijk een veilige en integrale toegang tot de lokale bushalte die hier is ingepast.

Vanaf de op- en afrit loopt de N74 met 2x1 rijstroken door naar de tunnel in Helchteren. Parallel is ook de vrije trambusbedding en de toegangsweg van Helchteren (2x1 rijstroken) voorzien. De infrastructuurbundel passeert de vallei van de Broekbeek en het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Ter Dolen'. De aanplant van hakhout in de tussenbermen verzacht de infrastructuur en versterkt de beleving van het dwarsende valleilandschap. Ter hoogte van de Broekbeek herstelt een ecotunnel de ecologische verbindingen in de vallei. In de tussenbermen worden hier ook bomen aangeplant die een hop-over creëren voor vleermuizen in de corridor van de beek. Ten westen van de infrastructuurbundel loopt ook het bovenlokale functionele dubbelrichtingsfietspad door richting Helchteren. De kruising met de Broekbeek verloopt op het niveau van de Voorbroekstraat die zo - als belangrijke verbinding van en naar de fietssnelweg F74 - ook wordt verknoopt.

Net ten noorden van de kern van Helchteren daalt de N74 en start de tunnel. De aanloop naar de tunnelmond wordt gerealiseerd als een U-bak met geluidsabsorberende wanden. Bovenaan de wanden worden bosquets en struwelen aangeplant om de U-bak landschappelijk in te bedden en de identiteit van de toegangsweg van Helchteren te versterken. Aan de westzijde van de U-bak wordt bovendien een brede landschappelijke buffer voorzien tussen de infrastructuur en de woningen aan de Eikendreef. In deze buffer zijn ook geluidswallen geïntegreerd. Ze garanderen een bijkomende geluidsreductie voor de achterliggende woonomgeving. Dense beplanting zorgt voor een sterke visuele afscherming.

De tunnelmond zelf bevindt zich net ten noorden van de Broekstraat en Eikendreef. Bovenop het

tunneldak wordt een tunneldienstgebouw voorzien. Het bundelt alle technische installaties voor de tunnel en een aantal voorzieningen voor de trambus (o.a. een laadpunt en een keerlus). De architectuur focust op een goede inpassing in de context door een aaneenschakeling van kleinere volumes en een sterke landschappelijke inbedding. Langsheen de oost-west recreatieve fietsroute organiseert een bank een rustplek.



Figuur 15 - Structuurschets segment Noord, deelzone B

- 2/ Segment Helchteren

In de dorpskern van Helchteren passeert de N74 in een tunnel met 2x1 rijstroken. In de toekomst rijdt het doorgaande verkeer hier in de tunnel waardoor de verkeersdruk op de Grote Baan zelf sterk afneemt. Bovengronds biedt dit veel kansen voor een nieuw ruimtelijk project voor de Grote Baan en de leefbaarheid van de kern.

In Helchteren gebeurt de bouw van de tunnel in twee bouwfases. Op die manier beperken we de impact op de bestaande bebouwing. De bouw van de tunnel met een tijdelijke (werf)inrichting bovenop deze tunnel maakt deel uit van Projectbesluit NZL – fase 1.

Aansluitend op de realisatie van de tunnel zal een volledige herinrichting gebeuren van de ruimte bovenop het tunneldak. De plannen voor deze herinrichting worden uitgewerkt in dialoog met bewoners en stakeholders en goedgekeurd in een volgend projectbesluit. Deze aanpak geeft meer tijd en ruimte om een kwaliteitsvolle en ambitieuze herinrichting in de kern te garanderen. Ter voorbereiding worden op initiatief van de gemeente al verschillende ruimtelijke principes verkend in het 'Masterplan dorpscentrum Helchteren'. Dit masterplan kwam tot stand vanuit een open dialoog in verschillende buurtateliers en doet uitspraken over zowel de publieke ruimte als de transformatie van de bebouwing langsheen de Grote Baan.



Figuur 16 – Structuurschets segment Helchteren, deelzone B

o 3/ Segment Mangelbeek

Tussen de kernen Houthalen en Helchteren bevindt zich de vallei van de Mangelbeek. Deze waardevolle beekvallei maakt deel uit van de Europees beschermde natuur. De vallei vormt een belangrijke schakel in het ecologische netwerk in de ruimere regio. Vandaag vormt de Grote Baan een belangrijke barrière, dwars op de vallei. De nieuwe infrastructuur zal de vallei bovengronds kruisen en zet daarbij maximaal in op het herstel van een oost-west ecologische verbinding.

Het geheel van de N74, de vrije trambusbedding en het bovenlokale functionele dubbelrichtingsfietspad is als een compacte infrastructurele bundel ontworpen. Komende van het noorden gaat de N74 over van 2x1 naar 2x2 rijstroken om de op- en afrit ter hoogte van het kruispunt met de Herebaan te kunnen organiseren.

De trambusbedding is ten westen van de N74 ingepast.

Deze westelijke ligging is een optimalisatie ten opzichte van het voorkeursbesluit en de geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON) waar een centrale ligging tussen de beide rijrichtingen van de N74 werd voorzien. De verschuiving naar het westen vereenvoudigt de geometrie van de tunnelmonden. Hierdoor zijn minder keermuren nodig en kan het dienstgebouw logischer worden ingepast worden. Ook het wegbeeld – en zo de verkeersveiligheid – op de N74 zelf verbetert door minder uitgesproken bochten.

Tenslotte vergroot de westelijke ligging van de trambusbedding de leef- en omgevingskwaliteit voor de woningen en functies aan de westzijde van de Grote Baan. De afstand tot de U-bak wordt namelijk groter en langsheen de trambusbedding kan bijkomend ingezet worden op vergroening. De inpassing van de U-bakken wordt zo sterk verzacht.

Bij de overgang naar de kernen Houthalen en Helchteren is de overgang naar de tunnels cruciaal. De inpassing van de tunnelmonden in Laak en aan Haletra krijgt veel aandacht en volgt gelijkaardige principes. In het westen hebben beide tunnelmonden een verticale muur langsheen de trambusbedding. Tussen de trambusbedding en de wand is ruimte voor beplanting voorzien. Zo

ontstaan meer kansen voor ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het woonerf in Laak en Haletra. De wanden van de tunnelmonden zelf worden afgewerkt met geluidsabsorberende materialen. Aan de oostzijde worden de wanden zo laag mogelijk gehouden door het voorzien van een talud. Deze sterk vergroende taluds sluiten als groene buffers aan op een open ruimte ter hoogte van de Vennestraat en de achterkant van woningen ter hoogte van Laak.

Aan beide tunnelmonden wordt bovenop het tunneldak een tunneldienstgebouw voorzien. Ook hier focust de architectuur op een goede inpassing in de specifieke context door een aaneenschakeling van kleinere volumes en een sterke landschappelijke inbedding. Kleine toevoegingen zoals zitgelegenheid, overmaatse luifel, ... geven deze gebouwen een publiek karakter.

Ter hoogte van de Mangelbeek zelf wordt een belangrijke, nieuwe ecologische passage mogelijk gemaakt. Hiervoor wordt een 75m brede zone van de vallei onder de bundel door getrokken. De beide rijrichtingen van de N74 en de vrije trambusbedding worden als aparte brugconstructies gebouwd. Tussenin de drie bruggen ontstaan zo lichtopeningen die de onderliggende ecopassage bijkomende kwaliteiten bezorgen.

Voor en na deze ecopassage wordt de infrastructuurbundel ingepast met steile 'levende' keerwanden. Enerzijds begeleiden ze fauna richting de ecopassage, anderzijds verkleinen ze de directe inname van de aanwezige natuur. Door het gebruik van ruwe en lokale materialen kan de muur zelf op termijn ook deel uitmaken van het ecologische systeem.

Ten oosten van de bruggen voor de N74 en trambus maakt een nieuwe fietsbrug de verbinding tussen Helchteren en Houthalen voor de trage weggebruiker. De houten fietsbrug zet in op beleving van de Mangelbeekvallei en maximaal comfort voor de fietser. Ze is zoveel mogelijk losgekoppeld van de hardere weginfrastructuur en krijgt een eigen lengteprofiel. Op die manier moeten fietsers minder hoogteverschil overwinnen. De start van de fietsbrug ten noorden en zuiden van de vallei wordt landschappelijk ingebed samen met ruimte voor water- en geluidsbuftering.



Figuur 17 – Structuurschets segment Mangelbeek, deelzone B

- 4/ Segment Houthalen

In de dorpskern van Houthalen passeert de N74 in een tunnel met 2x2 rijstroken. In elke richting is er telkens één rijstrook voor doorgaand verkeer en één voor de op- en afrit ter hoogte van het kruispunt met de Herebaan. De N74 duikt ten noorden van de kern van Laak in de tunnel en komt terug boven net ten zuiden van de Koolmijnlaan. Tussenin zorgt een op- en afrit voor een rechtstreekse aansluiting vanuit de tunnel op het kruispunt met de Herebaan-Oost/West. Verkeer van en naar deze verzamelende oost-west as kan hier in alle richtingen in en uit de tunnels rijden. Ook hier worden de vier kleine tunnelmonden en het dienstgebouw zorgvuldig ingepast in de context en wordt bufferruimte (visueel, geluid, ...) naar de bestaande woningen voorzien.

De tunnel zorgt zo voor een verkeersluwe omgeving op de Grote Baan in Houthalen. Hier moet enkel nog lokaal bestemmingsverkeer rijden.

Bovengronds biedt dit veel kansen voor een nieuw ruimtelijk project voor de Grote Baan en de leefbaarheid van de kern.

In tegenstelling tot in Helchteren gebeurt de bouw van de tunnels in Houthalen in één fase. Hier bouwen we de tunnel met aan de westzijde een tijdelijke verkeersstructuur bovengronds. Deze garandeert een continue werking en bereikbaarheid van het gebied tijdens de werken. Deze fase maakt deel uit van Projectbesluit NZL – fase1.

Aansluitend op de realisatie van de tunnel zal een volledige herinrichting gebeuren van de ruimte bovenop het tunneldak. De plannen voor deze herinrichting worden uitgewerkt in dialoog met bewoners en stakeholders en goedgekeurd in een volgend projectbesluit. Deze aanpak geeft meer tijd en ruimte om een kwaliteitsvolle en ambitieuze herinrichting in de kern te garanderen. Zo wordt er momenteel parallel gewerkt aan de verdere verfijning van het 'Masterplan Centrumproject'.



Figuur 18 – Structuurschets segment Houthalen, deelzone B

○ 5/ Segment Zuid

In segment Zuid wordt de uitwisseling georganiseerd tussen de E314, de N74 en het lokale verkeer. Het segment wordt begrensd door het kruispunt met de Koolmijnlaan in Houthalen en de aansluiting met de Houthalense weg in Zonhoven. Het infrastructuurontwerp in deze zone is sterk verbonden met een aantal ruimere onderzoeksvragen en het ontwikkelen van een gebiedsvisie voor de toekomst. Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek van twee varianten – zoals omschreven in de geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON) – heeft daarbij geleid tot een synthesevariant die de kwaliteiten van beide opties tracht samen te brengen 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 Centrum-Zuid met ruimte voor herlokalisatie van de Federale wegpolie;
- behoud van de AWV-site op korte termijn.



Figuur 19 – Synthesevariant segment Zuid

Voor de aansluiting van de N74 met de snelweg E314 garandeert een verkeersturbine een vlotte passage voor wagens en vrachtwagens. Voor al deze bewegingen zijn ongelijkvloerse kruisingen voorzien en kan dus ongehinderd worden doorgereden. Komende van de snelweg zijn bochten voorzien voor een snelheid van 70km/u. Een dicht begroeid bermenlandschap tussenin de verschillende takken van de turbine sluit aan op de landschappelijke context en zet zo in op de continuïteit van het dwarsende valleilandschap van de Groenstraatbeek en Laambeek. De bestaande waardevolle natuur wordt daarbij maximaal behouden. Net ten noorden van de verkeersturbine herstelt een ecotunnel de eco-hydrologische verbinding van oost naar west. Een cascadesysteem van brede infiltratiebermen en bufferbekkens houdt het water van de infrastructuur maximaal vast. Het natuurlijke valleisysteem wordt hierdoor niet bijkomend belast.

In noordelijke richting loopt de N74 met 2x2 rijstroken door. Net ten zuiden van de Koolmijnlaan start de tunnel en rijdt het verkeer onder Houthalen door. Bovenop het tunneldak is een dienstgebouw ingepast. In de aanloop naar de tunnel ligt de infrastructuur van de N74 verdiept in een U-bak met verticale wanden. Alvorens de tunnel in te rijden kiest elke weggebruiker hier de juiste rijstrook: de linkerrijstrook om door te rijden richting Helchteren en Noord-Limburg, of de rechterrijstrook die vanuit de tunnel aansluit op het kruispunt met de Herebaan-Oost/West.

Tussen de tunnelmond en de verknoping met de snelweg E314 organiseert het op- en afrittencomplex Centrum Zuid een belangrijke aansluiting van de N74. Het verkeer kan hier op en af de N74 rijden en via een meer westelijk gelegen lichtengeregeld kruispunt een route kiezen richting Hasselt (N715), het regionale bedrijventerrein Centrum Zuid, of het centrum van Houthalen. Ter hoogte van de op- en afrit krijgt ook de huidige site van AWW - die ten oosten van de Grote Baan behouden blijft - een toegang.

Net ten noorden van het lichtengeregeld kruispunt wordt ruimte voorzien voor de stapsgewijze uitbouw van een mobiliteitshub. Als onderdeel van een nieuwe innovatiezone voor het regionale bedrijventerrein Centrum Zuid (zie 'Masterplan mobiliteitshub en omgeving') wordt rondom de halte van de trambus (HOV-Lijn 3) een aantrekkelijk knooppunt uitgebouwd met voorzieningen als stadsregionale Park&Ride, veilige comfortabele fietsenstalling en ruimte voor aanvullende functies. De omgeving van de mobiliteitshub is zichtbaar bij het afrijden van de snelweg en de N74. Vormgegeven als beeldbepalende gebouwencluster en ingebed in een open landschappelijke kamer zet de mobiliteitshub in op het versterken van de identiteit van deze regionale mobiliteitsknoop en toegangspoort tot Houthalen.

De lokale toegangsweg voor Houthalen passeert met 2x1 rijstroken langs de mobiliteitshub en loopt parallel aan de U-bak door tot aan het kruispunt Koolmijnlaan-Meersstraat. De lokale toegangsweg is gebundeld met de trambus en het bovenlokaal dubbelrichtingsfietspad.

Ter hoogte van de Vloot en de buurtweg ten zuiden van De Barrier ligt een fietsbrug over de U-bak van N74. De brug organiseert de oversteek van het bovenlokaal dubbelrichtingsfietspad naar de oostzijde van de U-bak en markeert de start van het verbindend landschap aan de westzijde: een monumentale dubbele bomenrij die de identiteit van de Grote Baan als historische en landschappelijke as doorheen het hele project herstelt.

In de richting van Hasselt bundelt een stedelijke boulevard 2x2 rijstroken, een vrije trambusbedding en een vrijliggend bovenlokaal dubbelrichtingsfietspad. Deze bundel passeert ten westen van de nieuwe verkeersturbinen E314-N74 en loopt over de E314 heen om meer zuidelijk aan te sluiten op de bestaande N74 in Zonhoven. De specifieke architectuur van de brugconstructie versterkt de identiteit van de boulevard als regionale, stedelijke toegangsweg voor Hasselt. Ten zuiden van de E314 realiseert diezelfde brug ook een brede ecopassage voor de Laambeek. De huidige barrière van de N74 wordt zo weggewerkt.



Figuur 20 – Structuurschets segment Zuid, deelzone B

3.4.3. Lokale lus

STREEFBEELD LOKALE LUS

Het streefbeeld Lokale Lus beschrijft de toekomstvisie voor een aaneengesloten lus van lokale wegen die wordt gevormd door de Europarklaan, Herebaan-Oost, Herebaan-West, Helzoldstraat en Kazernelaan. De Lokale Lus speelt een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem. De Europarklaan krijgt daarin een belangrijkere functie ten opzichte van vandaag. Op de Kazernelaan in het centrum van Helchteren ontstaat zo een daling van de hoeveelheid doorgaand verkeer wat de verblijfskwaliteit rondom het dorpsplein verhoogt. Voor verkeer tussen de kernen van Houthalen en Helchteren wordt geen bovengrondse verbinding voorzien via de Grote Baan en zal de Lokale Lus een nieuwe rol opnemen.

Voor de Lokale Lus zijn in Projectbesluit NZL – Fase 1 nog geen concrete uitvoeringsplannen voor een herinrichting opgenomen. Ze zullen parallel worden uitgewerkt en vergund, hetzij via een op zich staande omgevingsvergunningsaanvraag, hetzij als onderdeel van Projectbesluit NZL – Fase 2.

In het Projectbesluit NZL – Fase 1 wordt wel een streefbeeld opgenomen en goedgekeurd dat als kader dient voor de verdere uitwerking en toekomstige heraanleg. Het formuleert het ambitieniveau en verschillende concrete principes voor meer kwalitatieve en veilige fietspaden en -oversteken, legt de gewenste snelheidsregimes en wegbreedtes vast, en verankert principes m.b.t. natuurlijke waterinfiltratie en -buffering. Globaal zet het streefbeeld ook in op een meer samenhangend en sterk ruimtelijk project voor deze wegen. Het omschrijft hoe een (gedeeltelijke) heraanleg van de Lokale Lus zowel de verkeersveiligheid en leefbaarheid kan versterken, alsook de ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarden en watersystemen kan optimaliseren.

Het streefbeeld is gebaseerd op een globale visie vanuit 4 invalshoeken (op Mobiliteit, Ruimte, Landschap, Infrastructuur). Op vlak van mobiliteit wordt voorgesteld om maximaal in te zetten op fietsveiligheid en de fietsinfrastructuur langsheen de Lokale Lus sterk te verbeteren door kwalitatieve en veilige fietspaden en -oversteken te voorzien langsheen de hele Lokale Lus.

Op vlak van ruimtelijke inbedding is de lokale context leidend. Er wordt een onderscheid gemaakt in 6 types omgevingen langsheen de Lokale Lus: dorpshart, schoolomgeving, dorpskern, lintbebouwing, bedrijventerrein Europark en het landschap.

Er wordt gestreefd naar een landschappelijke uitwerking. Zo gaat er veel aandacht naar vergroening en het beperken van de verharde oppervlakte. Het water wordt maximaal ter plaatse opgevangen en geïnfiltreerd door te werken met wadstructuren.

Opdat de Europarklaan geen barrière zou vormen voor bepaalde diersoorten worden ter hoogte van de kruising met de Schansbeek en de Mangelbeek een ecopassages voorzien. Om de dieren naar deze passages te leiden worden langsheen de Europarklaan wildrasters geplaatst.

Op vlak van infrastructuur werd vanuit het vademecum fiets, vademecum weginfrastructuur en natuurtechniek van AWV en meer algemene technische randvoorwaarden een bouwsysteem ontworpen voor de Lokale Lus om een uniform beeld te creëren dat voldoende flexibel is om in te spelen op de lokale context.

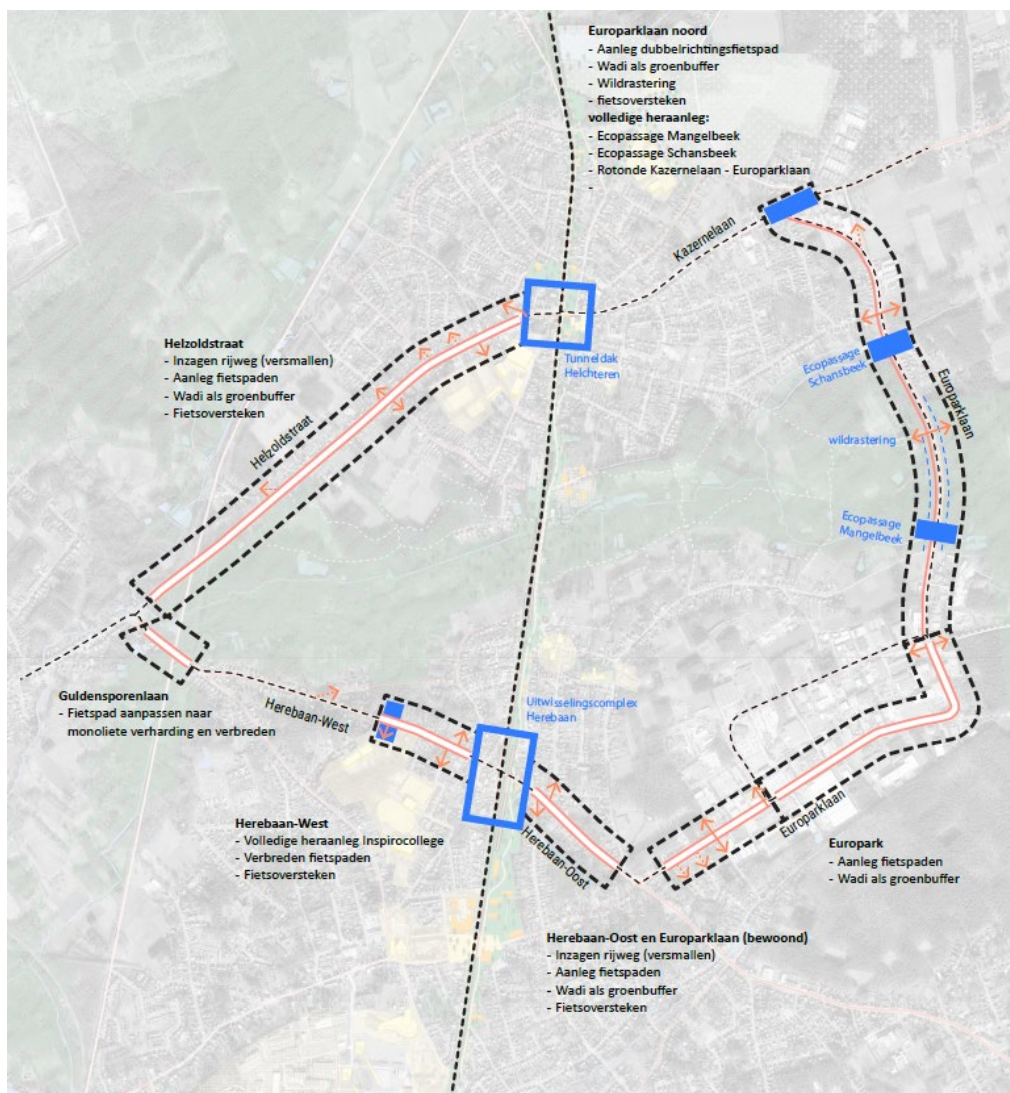
De vier invalshoeken zijn vertaald in een ruimtelijk streefbeeld voor de Lokale Lus. Per deelsegment zijn typedwarsprofielen uitgewerkt die als startpunt zullen dienen bij de verdere detaillering naar een uitvoerbaar plan.

SCOPE LOKALE LUS

In het s-MER in kader van het voorkeurbesluit zijn bepaalde dwingende milderende maatregelen geformuleerd die medebepalend waren voor de keuze van het voorkeursalternatief en die tijdens de uitwerkingsfase doorvertaald moesten worden in het verdere ontwerp (planologisch, verkeerskundig, infrastructureel en/of ruimtelijk). Een aantal van die maatregelen hebben te maken met de Lokale Lus: verminderen verkeer Europarklaan, inzetten op 'modal shift' naar fiets, etc.

Daarom wordt er een scope vastgelegd voor de heraanleg van de Lokale Lus, waarbij drie soorten ingrepen worden voorgesteld. Ten eerste zal het project de fietsinfrastructuur (zowel fietspaden als fietsoversteken) op de Lokale Lus opwaarderen om bij hogere verkeersintensiteiten de verkeersveiligheid garanderen en de 'modal shift' te stimuleren. Er zal ook als milderende maatregel een geluidsarmer wegdek voorzien moeten worden op bepaalde delen van de Lokale Lus, met name de Herebaan-Oost en Herebaan-West (cfr. MER, discipline geluid). Ten tweede voorziet het project een volledige heraanleg van specifieke plekken langsheen de Lokale Lus: het kruispunt bovenop het tunneldak in Helchteren-centrum, het uitwisselingscomplex aan het kruispunt met Herebaan-Oost en -West, de oversteek ter hoogte van de schoolomgeving Inspirocollege en het kruispunt Kazernelaan en Europarklaan (met veranderde voorrangregeling). Ten derde wordt in de Europarklaan ook geïnvesteerd in ecopassages ter hoogte van de Mangelbeek en de Schansbeek, en een wildrastering om barrièrewerking en versnippering tegen te gaan (cfr. MER, discipline biodiversiteit). Deze derde

groep ingrepen maakte reeds deel uit van het complex project. Bij het uittekenen van een concreet herinrichtingsplan zal in detail bepaald worden welke investeringen precies zullen uitgevoerd worden.



Figuur 21 – Scope Lokale Lus

3.5. Afwijkingsprocedure beschermde natuur

Aangezien het Decreet Complexe Projecten een procedure is die uitgaat van een gefaseerde besluitvorming, zal dit ook doorwerken in de aanpak m.b.t. afwijkingsprocedure: nl. onderdeel 'A' en 'D' worden doorlopen in de onderzoeksfase en 'C' in de uitwerkingsfase.

Op strategisch niveau wordt, na een onderzoek van verschillende alternatieven voor het complex project, namelijk gekozen voor een voorkeursalternatief. Deze keuze gebeurt in het voorkeursbesluit. Het voorkeursbesluit betreft louter een besluit op strategisch niveau. Het wijzigt de bestemming van de betrokken gronden niet en houdt geen toestemming in om het project uit te voeren.

Dat kan trouwens ook nog niet: het project dient immers in de volgende eerst nog concreet te worden uitgewerkt en het finale ontwerp dient op zijn milieueffecten (met inbegrip van de effecten op Natura

2000-gebieden) te worden onderzocht.

De reden waarom op het strategisch niveau reeds een passende beoordeling wordt gemaakt, bestaat erin om in de uitwerkingsfase niet te worden geconfronteerd met de nadelige gevolgen van de keuze die op strategisch niveau is gemaakt. Indien in de uitwerkingsfase namelijk zou blijken dat de uitzonderingsprocedure (de ADC-test), zoals vervat in artikel 6, lid 4 HRL, dient te worden gevolgd, kan op dat ogenblik mogelijks niet meer worden gekozen voor het minst schadelijke alternatief (A). Daarom dat op strategisch niveau reeds een eerste inschatting wordt gemaakt van de gevolgen die elk van de alternatieven heeft op Natura 2000-gebied, zodat op dit niveau reeds deze afweging kan worden gemaakt.

De precieze omvang en de exacte locatie van de mogelijke aantasting kan echter op dat niveau nog niet helemaal in beeld worden gebracht, dat zal pas in deze fase, de uitwerkingsfase, mogelijk zijn. Ook de omvang en locatie van de compensaties kan dan ook pas in deze fase worden bepaald, aangezien dit rechtstreeks verbonden is met het eerste.

De ADC-toets zal dus wel helemaal doorlopen worden vóór de goedkeuring van het projectbesluit, dat een bestemmingswijziging én toelating om het project uit te voeren inhoudt.

3.5.1. 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) uit de onderzoeksfase dat voor het gekozen voorkeursalternatief Ay 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 complexe projectenprocedure 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 uit de onderzoeksfase bleek 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 was 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.

3.5.2. 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 Europees 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.

Deze HOV-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 HOV-Lijn 3 in dezelfde Noord-Zuid corridor.

3.5.3. 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

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 MER-discipline Biodiversiteit/ Passende Beoordeling/ Verscherpte Natuurtoets) is in detail begroot.

De studie naar invulling van deze integrale compensatieopgave werd als verkenning opgestart in de onderzoeksfase (zie Compensatienota als bijlage bij de synthesesnota in het voorkeursbesluit) en had tot doel 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 werd al in de strategische fase nagegaan of er voldoende (ruimtelijke) mogelijkheden waren voor potentieel geschikte gebieden. In de huidige uitwerkingsfase werden deze zoekgebieden verder verfijnd en getoetst: gedetailleerdere analyse van de standplaatseigenschappen, eigendomssituatie, toetsing aan overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden...) en besproken met betrokken partners. Deze geactualiseerde compensatienota (bijlage 2.3 van het

voorontwerp projectbesluit) vormde de basis om de geschikte percelen aan te kopen.

COMPENSATIE NATURA 2000 VOOR EFFECTEN DOOR PROJECT

De compenserende maatregelen betreffen compensatie van zowel directe effecten (ruimtebeslag) als indirecte effecten (verdroging) op actueel en/ of tot doel gestelde habitats. In grootteorde betreft de opgave hier:

- SBZ-H 'Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden' (BE2200029): compensatie van ca. 2,5 ha (habitattypes 4010/7150, 7140, 9120/9190, 91E0)
- SBZ-H 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' (BE2200030): compensatie van ca. 0,5 ha (habitattype 91E0)

Er werden in eerste instantie zoekgebieden verkend die:

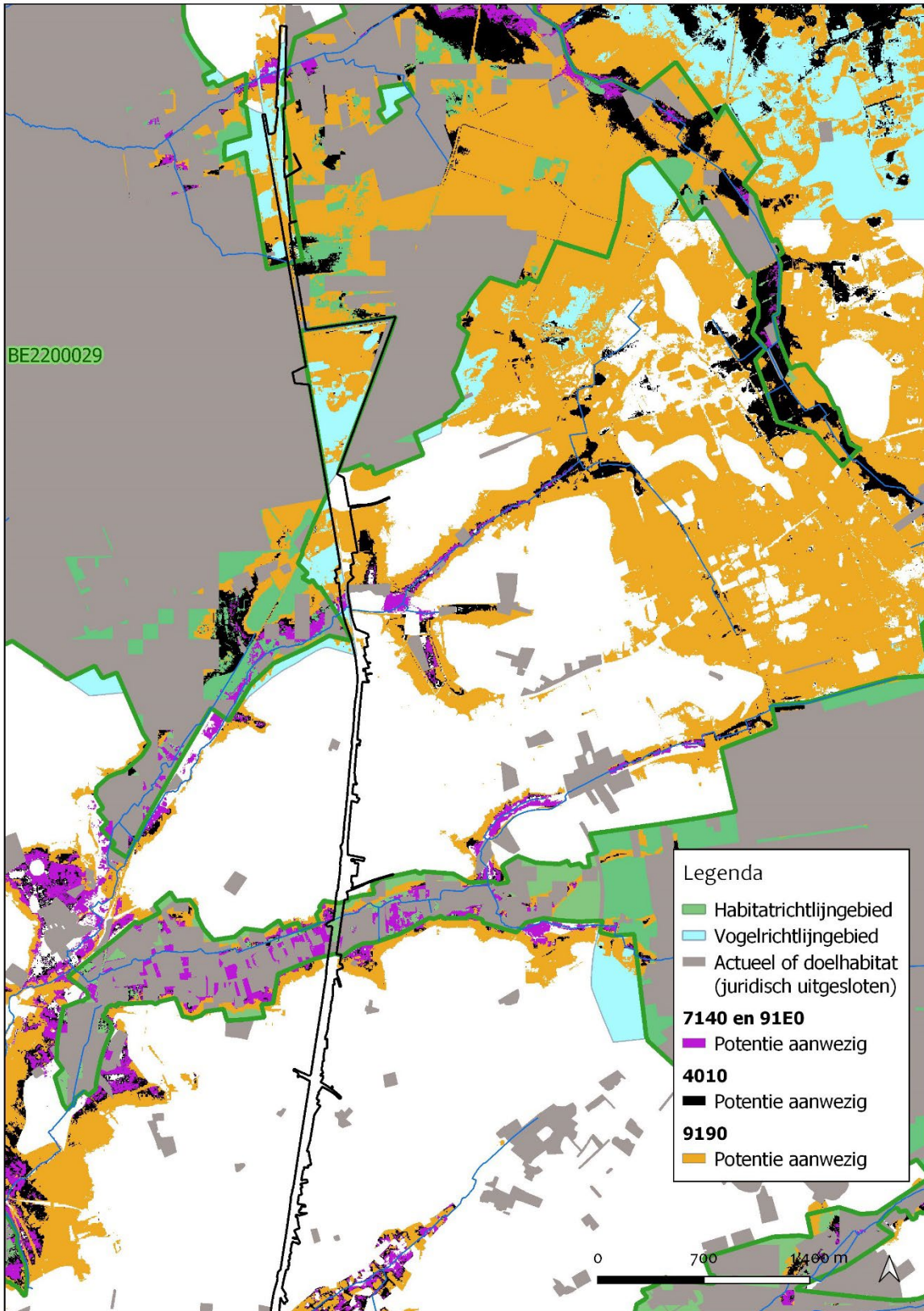
- Voldoen aan de juridische randvoorwaarden (onder andere geen actueel of doelhabitat¹⁵) én
- Voldoen op basis van de ecologische vereisten: hiertoe werd de ecologische geschiktheid (criteria grondwaterstanden en bodem)¹⁶ voor de omgeving van het studiegebied ingeschat op basis van een vegetatievoorspellingsmodel¹⁷

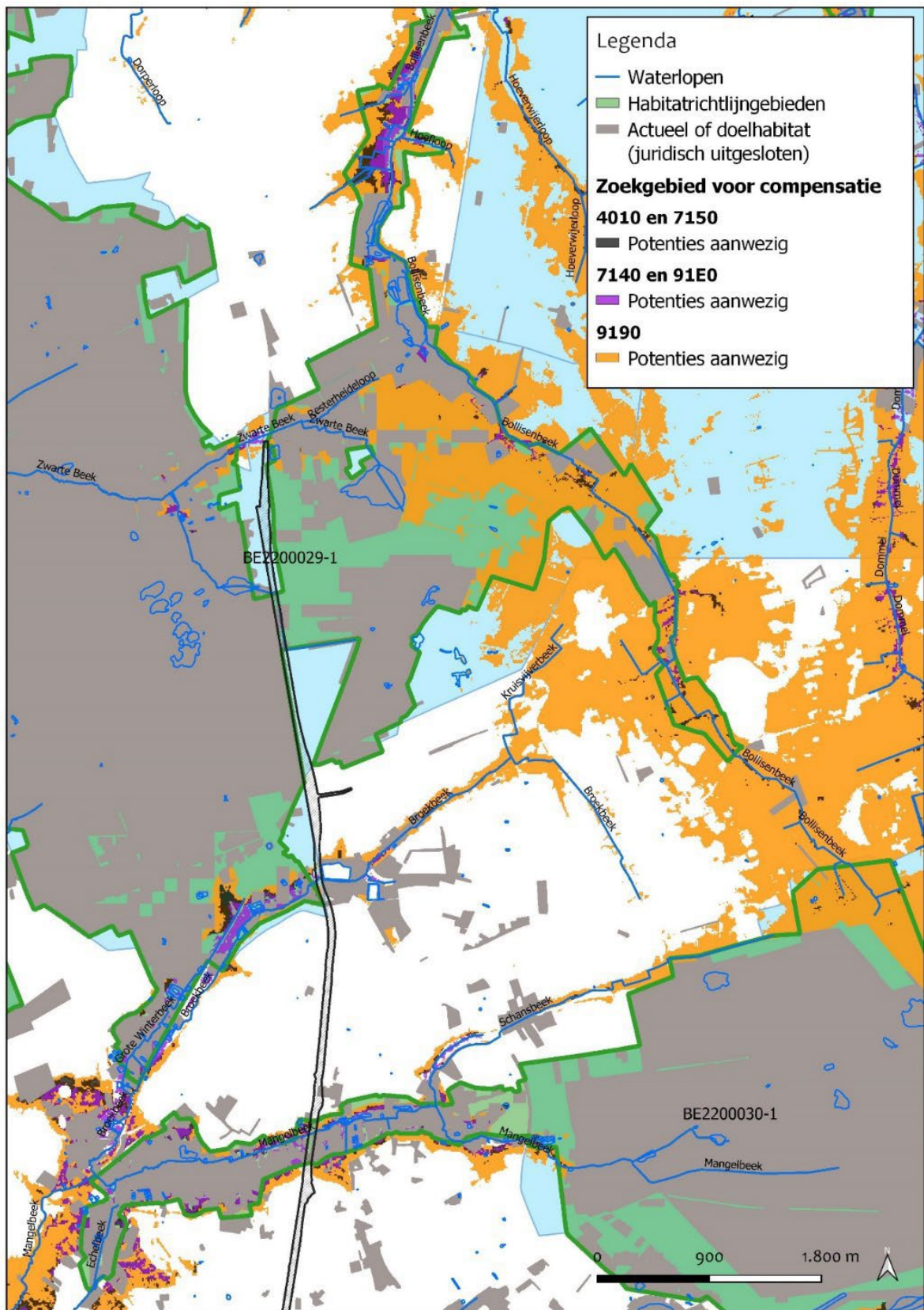
Deze oefening resulteert in onderstaande zoekzonegebieden – waarbij de grijze zones juridisch uitgesloten zijn.

¹⁵ Effectieve compensatie van een zoekzone kan wel binnen een andere zoekzone gebeuren.

¹⁶ Detailanalyse in een volgende fase zal ook andere relevante criteria in rekening brengen

¹⁷ 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).





Figuur 22 – zoekzonegebieden compensatie Natura 2000 (de grijze zones zijn juridisch uitgesloten)

De compensatielocaties werden dus 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 uitsluitsel geven.

Voor meer concrete info verwijzen we door naar de bijlage ADC-toets Habitat.

COMPENSATIE VEN VOOR EFFECTEN DOOR HET PROJECT

De compenserende maatregelen betreffen enkel effectieve compensatie van directe effecten (ruimtebeslag)¹⁸. In grootteorde betreft de compensatieopgave ca. 2,3 ha: in de volgende VEN-gebieden:

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

Alle innames van VEN worden planologisch gecompenseerd (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 ca. 2,5 ha en dit aansluitend op het VEN-gebied Brelaarheide (actuele gewestplanbestemming bufferzone). In deze zone wordt ca. 5 ha VEN afgebakend.

Deze herbestemde zone komt in aanmerking voor effectieve compensaties van VEN-gebied, compensatie van verboden te wijzigen vegetaties en compensatie van bos.

Voor meer concrete info verwijzen we door naar de bijlage ADC-toets VEN.

COMPENSATIE VAN VERBODEN TE WIJZIGEN VEGETATIES VOOR EFFECTEN DOOR HET PROJECT

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.

De compensatieopgave bedraagt ca. 2,5 ha. Het grootste aandeel van de verboden te wijzigen situaties buiten Natura 2000 en VEN situeert zich ter hoogte van de zuidelijke knoop.

BOSCOMPENSATIE VOOR EFFECTEN DOOR HET PROJECT

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.

De compensatieopgave, rekening houdend met de boscompensatiefactor, is begroot op ca. 35,5 ha.

Het grootste aandeel te compenseren bos is het gevolg van ontbossing ter hoogte van de zuidelijke knoop in segment Zuid. De opgave zal grotendeels gecompenseerd worden binnen de huidige

¹⁸ De compensatie van indirecte effecten zit reeds vervat in de compensatie voor Natura 2000, gezien de beschermingen in het studiegebied in belangrijke mate overlappen.

projectcontour, onder meer ter hoogte van segment Noord ter hoogte van huidige kmo-zone (ongeveer 15 ha).

3.6. Communicatie

(nvdr: in te vullen naar aanleiding van openbaar onderzoek)

3.7. Financiering

Financiering via PPS-DBFM

Het Complex Project Noord-Zuid Limburg is één van de 'missing link' projecten van Via-Invest (nu De Werkvennootschap) en zal via alternatieve financiering (PPS7-DBFM) uitgevoerd worden conform de beslissingen van de Vlaamse Regering. Ook de informatieverplichtingen volgend uit het decreet grote projecten en programma's van 22 maart 2019 zullen uitgevoerd worden via specifiek daartoe bestemd onderzoek. Eveneens wordt de verdere planning en uitwerking van de aanbestedingsprocedure voorbereid, en de tijdige opstart van de voorziene selectie- en aanbestedingsprocedures voorzien.

4. BEVOEGDE OVERHEID

Onderhavige titel bevat een motivering van de aanwijzing van de bevoegde overheid in de zin van artikel 23, 3° van het Decreet Complexe Projecten. Zo schrijft artikel 6 van het Decreet Complexe Projecten namelijk voor dat de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad kan optreden als bevoegde overheid.

Overeenkomstig de bevoegdheidsverdeling die bij het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning 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 werd bepaald, is de Vlaamse Regering bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen die minstens een van de volgende punten omvatten:

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 dienstenzones langs autosnelwegen.

De Vlaamse Regering is overeenkomstig artikel 6, § 4 van het Decreet Complexe Projecten aldus de bevoegde overheid die de beslissingen neemt in functie van de realisatie van het complex project NZL.

5. MILIEUVERKLARING

5.1. Globale beoordeling complex project NZL

EFFECTEN IN DEELZONE B

De belangrijkste milieueffecten van het complex project in deelzone B tijdens de **exploitatiefase** kunnen als volgt worden samengevat:

Mobiliteit:

- Dankzij de modal shift gecreëerd wordt door HOV-verbinding en de verbeterde fietsverbindingen is er een (beperkte) globale afname van het autoverkeer in het mesostudiegebied. De nieuwe primaire weg levert over het traject Hasselt-Pelt een beperkte reistijdwinst op voor het doorgaand verkeer. In de kernen van Houthalen en Helchteren is er globaal een sterke verbetering van de doorstroming, de verkeersleefbaarheid en -veiligheid dankzij het ongelijkvloers maken van de belangrijkste kruispunten en het ondergronds brengen van het doorgaand verkeer.

Lucht en geluid:

- In de kernen van Houthalen en Helchteren is er een sterke verbetering van de lucht- en geluidskwaliteit dankzij het ondergronds brengen van een groot deel van het verkeer. Rond de tunnelmonden in Helchteren (Ter Dolen en Haletra) en Houthalen (Laak en Koolmijnlaan) is wel een significante NO₂-toename te verwachten, maar de absolute luchtkwaliteit blijft (zeer) aanvaardbaar. Er zijn ook positieve geluidseffecten rond de lokale wegen tussen Peer en Helchteren en op de N74 tussen Hoef en de N73. Anderzijds zijn er ook een aantal locaties met een te mildere geluidstoename t.h.v. bewoning, op 3 plaatsen langs de N74 zelf, en vooral in meerdere straten met relevante verkeerstoename t.g.v. rerouting van verkeer.

Bodem en water:

- Er is een aanzienlijk grondoverschot door de aanleg van de tunnels. De effecten op grondwater van bemaling tijdens de aanlegfase en van barrièrewerking door de tunnels in de exploitatiefase worden als neutraal tot maximaal beperkt negatief beoordeeld. Het project zorgt voor een beperkte toename van de verharde oppervlakte verkeersinfrastructuur, maar dit wordt (ruimschoots) gecompenseerd door de ontharding van het huidig bedrijventerrein Helchteren-noord. Bovendien wordt volop ingezet op infiltratie- en buffervoorzieningen (cfr de GSVH), wat een sterke verbetering is t.o.v. de huidige toestand (waarin het hemelwater rechtstreeks naar de riolering gaat). Plaatselijk wordt pluviaal en/of fluviaal overstromingsgebied ingenomen

Biodiversiteit:

- Het project leidt tot beperkte ecotoopinnames binnen SBZ, waarvoor de nodige

compensaties worden voorzien. De tunnel in Helchteren heeft een impact op de waterhuishouding waarvoor eveneens de nodige compensatie wordt voorzien in SBZ - Zwarte Beek. Het ecoduct t.h.v. Molenheide en de ecopassages onder de N74 t.h.v. de Mangelbeek en de Broekbeek hebben een positief effect inzake ecologische connectiviteit. Inzake eutrofiëring en verzuring wordt het project maximaal beperkt negatief beoordeeld t.h.v. Mangelbeek, Broekbeek en Molenheide (en elders neutraal tot positief), terwijl de effecten qua geluids- en lichtverstoring neutraal tot positief zijn. Het westwaarts verschuiven van de op- en afritten van knoop E314 en het (eventueel) verplaatsen van de politie- en AWW-kantoren bieden kansen voor de versterking van het VEN-gebied Brelaarheide. Ook het omzetten van bedrijventerrein Helchteren-noord door natuur (t.h.v. het ecoduct) scoort eveneens positief inzake biodiversiteit.

Landschap en erfgoed:

- Er is één onvermijdbare inname van waardevol bouwkundig erfgoed ten zuiden van de Koolmijnlaan. Er is geen significante impact op het kasteeldomein Ter Dolen (beschermde landschap). De zeer sterke afname van het bovengronds autoverkeer en de groene herinrichting van het openbaar domein bovenop en rond de tunnels zorgen ook voor een sterke verhoging van de beeldkwaliteit in de kernen van Houthalen en Helchteren, evenals voor een vermindering van de barrièrewerking van de Grote Baan.

Mens-ruimtelijke effecten:

- De intunneling van de N74 en de groene inrichting van het bovengronds openbaar domein scoren ook sterk positief inzake ruimtelijke structuur en belevingswaarde. Het project gaat (vooral in Houthalen) gepaard met de inname van zeer veel woningen en andere functies, maar dit wordt (meer dan) gecompenseerd door de geplande ontwikkeling van het Centrumproject in Houthalen-centrum, dat dankzij de herinrichting van de N74 realiseerbaar wordt. Voor het verplaatsen van de huidige bedrijvigheid in de kernen en op bedrijventerrein Helchteren-noord wordt een begeleidingstraject voorzien. De blootstelling van de bevolking aan veiligheidsrisico's t.g.v. gevaarlijke transporten op de N74 neemt aanzienlijk af.

In de exploitatiefase zijn de effecten van het complex project dus in hoofdzaak als (sterk) positief beoordeeld. Een deel van de natuurdoelstellingen dient gecompenseerd te worden en dringt de ADC—procedure zich op. Voor meer duiding hierover zie §3.5 in dit hoofddocument.

In de **aanlegfase** daarentegen zijn wel aanzienlijk negatieve effecten te verwachten, met name bij de aanleg van de tunnels in de kernen van Houthalen en Helchteren, en dit zowel t.g.v. de werken zelf (geluids- en stofhinder, werfverkeer...), als door de verkeershinder als gevolg van de beperking van de capaciteit van de N74 tijdens de werken tot 2x1 rijstroken (congestie, potentieel sluiptverkeer,...).

EFFECTEN IN ZONES A EN C

De HOV zorgt zoals gezegd voor een beperkte modal shift. De leefbaarheids- en ruimtelijke effecten van de HOV zijn doorgaans beperkt en in ieder geval veel kleiner dan die van de bestaande of nieuwe weginfrastructuur in dezelfde corridor.

5.2. Overzicht van milderende maatregelen en aanbevelingen

Tabel 1 – Overzicht milderende maatregelen en aanbevelingen per discipline (Bron: Ontwerp MER voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1)

Discipline	Milderende maatregel		Aanbevelingen	
	Exploitatiefase	Aanlegfase	Exploitatiefase	Aanlegfase
Mobiliteit	---	Minder hinder-plan: Rerouting doorgaand langeafstandsverkeer Prioritair realiseren "lokale lus" i.f.v. lokale rerouting Doorstromings-maatregelen bus	Afstemming tussen Spartacuslijnen in Hasselt	Minder hinder-plan: Versneld implementeren lokale modal shift-maatregelen en wijkcirculatieplannen Onderzoek naar modal shift voor langeafstandsverkeer
Lucht (+ gezondheid)	---	Beperken stofhinder (b.v. afdekken grondhopen/transporten) Maximaal vermijden werfverkeer door woonstraten	---	---
Geluid (+ gezondheid)	Bijkomende afscherming t.h.v. woningen Heide-straat, Vennestraat en Daalstraat Geluidsarm wegdek in Herebaan W/O	Gebruik geluidsarme machines en technieken Maximaal vermijden werfverkeer door woonstraten	---	---
Bodem & grondwater	---	Maximaal hergebruik grondoverschotten in omgeving Nakijken bodem-dossiers i.f.v. impact bemalingen op verontreinigingen	Bermbeheer i.f.v. vermijden verontreiniging grondwater	Maximaal hergebruik grondoverschotten op tunneldaken Vermijden grond-stockage op verdichtingsgevoelige bodems
Oppervlaktewater	Compensatie van ingenomen fluviaal/pluviaal overstromingsgebied	Monitoring kwaliteit bemalingswater + ev. zuivering vóór lozing	Semi-permeabele verharding voor HOV buiten bestaande wegen in zone A+C	---
Biodiversiteit	---	Nakijken bodem-dossiers i.f.v. impact bemalingen op verontreinigingen	---	Bodemverdichting vermijden in geplande groenzones
Landschap & erfgoed	---	Archeologisch vooronderzoek	---	---
Mens – ruimtelijke aspecten	---	---	Begeleidingstraject te verplaatsen bedrijven	---

Van bepaalde effecten is het onzeker of en in welke mate ze zich zullen voordoen. Daarom worden op diverse vlakken monitoring opgelegd:

- Monitoring effectieve evolutie verkeersintensiteit in woonstraten waar volgens het verkeersmodel een significante verkeerstoename wordt verwacht i.f.v. verkeersleefbaarheid, luchtkwaliteit en geluidshinder;
- Monitoring stofhinder (met gebruik van waarschuwings- en alarmdrempels);
- Monitoring kwaliteit bemalingswater i.f.v. lozing;
- Monitoring grondwaterstand in de omgeving van bemalingen i.f.v. zettingen (Centrum-zuid) en natuur (Broekbeek en Mangelbeek);
- Monitoring stabiliteit bouwkundig erfgoed nabij de werfzone.

COMPENSATIES

De natuurcompensaties worden afzonderlijk besproken, meer bepaald onder §3.5.3 van dit hoofddocument.

5.3. Leemten in de kennis

In een MER zijn er altijd bepaalde leemten in de kennis op diverse vlakken:

- Omtrent de (toekomstige) referentiesituatie waartegen de effecten van het plan beoordeeld worden;
- Omtrent de nauwkeurigheid/foutenmarges van kwantitatieve analyses en modelleringen;
- Omtrent de concrete organisatie van de aanlegfase.

De effectbeoordeling in de verschillende disciplines houdt rekening met deze leemten in de kennis, waarbij dient benadrukt te worden dat de daaraan gekoppelde onzekerheden ofwel te beperkt zijn om een invloed te hebben op de (globale) effectbeoordeling (geen wijziging in effectscores), ofwel mee vervat zit in de effectbeoordeling (b.v. door het toekennen van een vork in effectscore, b.v. -1/-2).

5.4. Input uit adviezen en openbaar onderzoek

(nvdr: pas aan de orde na adviesronde op voorontwerp projectbesluit NZL-fase 1.

Zie antwoordnota bij ontwerp projectbesluit NZL – Fase 1 – op te maken na adviesronde. Idem bij openbaar onderzoek in functie van definitief projectbesluit).

6. RUIMTELIJK EN BELEIDSMATIG KADER COMPLEX PROJECT NZL

Conform artikel 23, 5° van het Decreet Complexe Projecten wordt in het projectbesluit de relatie met de relevante beleidsplannen gelegd. Die info wordt opgenomen in de verschillende componenten van het projectbesluit zoals het GRUP (bijlage 5.4), Omgevingsvergunning (bijlage 4.1) en het MER (bijlage 2.1).

De relatie met de ruimtelijke beleidsplannen en structuurplannen, conform artikel 23, 6° van het Decreet Complexe Projecten, wordt eveneens beschreven in het GRUP. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan artikel 2.2.5, §1, 4°, 5° en 6° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening over de inhoud van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het projectbesluit legt de noodzakelijke bestemmingswijzigingen, conform artikel 23, 8° van het Decreet Complexe Projecten, vast in het GRUP NZL (bijlage 5).

Of het complex project al dan niet gerealiseerd kan worden binnen het huidige ruimtelijke beleid en bestemmingen wordt eveneens beschreven in desbetreffende bijlagen.

Voor de bestaande feitelijke en juridische toestand wordt verwezen naar het kaartmateriaal in het GRUP.

7. DOORWERKING VAN HET PROJECTBESLUIT

Dit hoofdstuk bevat, conform artikel 23, 7° van het Decreet Complexe Projecten de opgave als welke beslissingen, vermeld in artikel 40 van het Decreet Complexe Projecten, het projectbesluit zal gelden, dan wel op welke wijze toepassing wordt gemaakt van artikel 41 van het Decreet Complexe Projecten.

Daarnaast geeft dit hoofdstuk de toepasselijke rechtsgevolgen uit de artikelen 30 en verder van het Decreet Complexe Projecten weer.

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt, overeenkomstig artikel 39 van het Decreet Complexe Projecten als omgevingsvergunning. In de ‘component omgevingsvergunning’ van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1 is de informatie in het kader van desbetreffende omgevingsvergunning toegevoegd.

7.1. Vergunningen, machtigingen en beslissingen

Onderhavige titel bevat een oplistijng van de beslissingen vermeld in artikel 40 en artikel 41 van het Decreet Complexe Projecten die door zullen werken in het desbetreffende projectbesluit. In de bijlage 4 ‘Omgevingsvergunning’ van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1 zijn de relevante documenten toegevoegd. Adviezen bij de respectievelijke adviesinstanties zullen hierover nog ingewonnen worden tijdens de adviesronde.

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt als volgende beslissingen zoals opgelijst in artikel 40 van het Decreet Complexe Projecten:

Mogelijke doorwerking	Aanduiding toepasselijkheid
De vergunningen, ontheffingen of afwijkingen, verleend bij of krachtens het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu	Van toepassing, onderdeel omgevingsvergunningsplichtige handelingen
De beslissing over de zaak van de wegen, vermeld in artikel 42 van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 en artikel 31 en 65 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning	Van toepassing – weze het dat thans de procedure van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen dient te worden gevolgd. De noodzakelijk op te maken plannen zullen samen met het ontwerp van projectbesluit aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.
De beslissing tot aanleg, wijziging of opheffing van een buurtweg, vermeld in de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen	Van toepassing – weze het dat thans de procedure van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen dient te worden gevolgd. De noodzakelijk op te maken plannen zullen samen met het ontwerp van projectbesluit aan een openbaar onderzoek worden onderworpen..
De vergunningen, de machtigingen en toelatingen, vermeld in de wet van 7 augustus 1931 op het behoud van monumenten en landschappen, het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten, het decreet van 30 juni 1993 houdende bescherming van het archeologisch patrimonium, het decreet van 16 april 1996 betreffende de landschapszorg en het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013;	Van toepassing, onderdeel omgevingsvergunningsplichtige handelingen

De machtigingen, vermeld in artikel 12, 14 en 23 van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen;	Van toepassing, onderdeel omgevingsvergunningsplichtige handelingen
De vergunningen, machtigingen of afwijkingen, verleend bij of krachtens het Bosdecreet van 13 juni 1990, behoudens die vermeld in artikel 90bis, §1, laatste lid;	Van toepassing, onderdeel omgevingsvergunningsplichtige handelingen
De afwijkingen, vermeld in artikel 7 van de koninklijke besluiten van 20 augustus 1934, 12 september 1934 en 17 oktober 1934 aangaande de bouwvrije stroken langs de rijkswegen, en vermeld in artikel 2 en 7 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen;	Van toepassing, onderdeel omgevingsvergunningsplichtige handelingen

Het definitief vastgesteld projectbesluit zal volgende van de in artikel 41 van het Decreet Complexe Projecten omschreven beslissingen omvatten, namelijk:

- 6° de beslissing tot ontheffing van het verbod tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor ontbossing of voor het verkavelen van gronden voor geheel of gedeeltelijk beboste terreinen, vermeld in artikel 90bis, § 1, laatste lid, van het Bosdecreet van 13 juni 1990;
- 9° de beslissing tot het geheel of gedeeltelijk opheffen van een volgens artikel 21 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu vastgesteld afbakeningsplan voor een Grote Eenheid Natuur of Grote Eenheid Natuur in Ontwikkeling.

7.2. Rechtsgevolgen en vervolgstappen

7.2.1. Rechtsgevolgen

Een projectbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich meebrengen zoals vermeld in artikel 23, 11° en in Hoofdstuk 3 – afdeling 1 ‘rechtsgevolgen’ van het Decreet Complexe Projecten.

Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt in het kader van voorliggend projectbesluit om 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 (artikel 30). Deze machtiging is voorzien voor personen van de diensten van de Vlaamse overheid (of de door hen aangestelde private opdrachtnemers) in het kader van de uitvoeringsfase.

Voor het overige wordt tevens voorbehoud geformuleerd voor volgende rechtsgevolgen die verder vorm zullen krijgen in de uitwerkingsfase bij de uitwerking van het uiteindelijke, definitieve projectbesluit:

Mogelijk rechtsgevolg	Aanduiding of mogelijk rechtsgevolg toegepast of niet toegepast wordt
Elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van het projectbesluit, kan door onteigening ten algemene nutte tot stand worden gebracht (art. 31).	Van toepassing, verdere uitwerking gebeurt via een administratieve onteigeningsprocedure volgens het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, waarbij er kan gekozen worden voor de samenloop voorzien in artikel 31 en verder van dit decreet.

Als het projectbesluit een herkenbaar onderdeel bevat dat conform artikel 23 geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan, en gelijktijdig een rooilijnplan wordt opgemaakt, wordt dit rooilijnplan tegelijk met het projectbesluit onderworpen aan de procedureregels die bepaald zijn voor de vaststelling van het projectbesluit (art. 32).	Vóór de aanvang van het openbaar onderzoek over het ontwerp van projectbesluit en rooilijnplan worden de eigenaars van de onroerende goederen die gelegen zijn binnen de omtrek van de percelen in kwestie, met een beveiligde zending op de hoogte gebracht dat het ontwerp van rooilijnplan in het gemeentehuis ter inzage ligt.
Het Vlaamse Gewest kan, ter verwezenlijking van het projectbesluit, een recht van voorkoop uitoefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat ligt in de gebieden die afgebakend zijn als gebieden waar het recht van voorkoop geldt in het grafische plan of in het herkenbare onderdeel dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan (art. 34).	Van toepassing, de gebieden waarbinnen het voorkooprecht kan worden uitgeoefend zullen daartoe afgebakend worden, waarna de voorkooprechten op de desbetreffende percelen zullen worden aangemeld zoals dit voorzien is in het Decreet houdende de harmonisering van de procedure van voorkooprechten van 25 mei 2007.

De mogelijkheid van het nemen van een onteigeningsbesluit werd ook reeds aangekondigd in het voorkeursbesluit. Dit besluit kan ofwel samen met het ontwerp projectbesluit worden opgemaakt (zodat het openbaar onderzoek hieromtrent gelijktijdig kan lopen met dat van het ontwerp projectbesluit) ofwel ná het definitief projectbesluit (apart openbaar onderzoek).

7.2.2. Vervolgstappen

- **VERWERVINGEN**

Al sinds de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit van 22 april 2022 wordt er ingezet op het (minnelijk) verwerven van (delen van) bebouwde percelen die vermoedelijk noodzakelijk zijn en dit op basis van een voorlopige en indicatieve contour dat als bijlage bij het voorkeursbesluit werd gevoegd. Dit aankoopbeleid wordt in deze fase verdergezet en bijgesteld op basis van een aangepaste contour (cfr het concreet uitgewerkt project). Ook het hiertoe specifiek opgezet begeleidingstraject (cfr het goedgekeurd Begeleidingsplan NZL bij het voorkeursbesluit) wordt verdergezet.

- **MINDER HINDER**

In de uitwerkingsfase wordt reeds ingezet op de voorbereiding van de werforganisatie en onvermijdelijke verkeershinder die hiermee gepaard gaat. Zo zijn er verkennende gesprekken geweest met lokale belanghebbenden zoals scholen, lokale handel- en middenveldorganisaties, en regionale bedrijventerreinen vanuit het projectteam NZL (in samenwerking met UHasselt) om aandachtspunten inzake bereikbaarheid in beeld te brengen. Een 'minder hinder'-charter zal opgemaakt worden, in afstemming met de betrokken lokale besturen, organisaties en het middenveld.

Het 'minder hinder'-charter zal de basisprincipes of uitgangspunten van de strategie tijdens de wegenwerken en werforganisatie omschrijven, eventueel aangevuld met flankerende 'minder hinder' maatregelen. De doelstelling is om de verkeershinder tijdens de werken op een goede manier op te vangen en voldoende alternatieven aan te bieden. De bereikbaarheid voor de verschillende verkeersmodi ((vracht)wagen, openbaar vervoer, fiets, voetgangers, etc.) zal zoveel als mogelijk op een vlotte en veilige manier gegarandeerd moeten worden tijdens de uitvoering van de geplande werken. Dit geldt in het bijzonder voor alle belangrijke attractiepolen zoals scholen, dorps- en handelskernen

en bedrijventerreinen, zowel in de gemeente Houthalen-Helchteren als in de ruimere regio van het projectgebied.

Het 'minder hinder'-charter wordt samen met het definitief projectbesluit voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Daarna zal op basis hiervan een meer gedetailleerd en concreet 'minder hinder'-plan uitgewerkt worden in de uitvoeringsfase, in nauw overleg en samenwerking met de betrokken lokale besturen, de (boven)lokale belanghebbenden, en het te selecteren aannemersconsortium. Voor de uitwerking van het 'minder hinder'-plan wordt een specifieke projectstructuur opgezet die zal instaan voor de voorbereiding, communicatie en opvolging van de uitvoering van het plan.

- **KWALITEITSBORGING**

De vooropgestelde gefaseerde aanpak maakt een snelle en parallelle doorstart van verschillende projectonderdelen mogelijk. Om de onderlinge samenhang binnen het voorkeursalternatief ook in de volgende fases te bewaken zal in het definitief projectbesluit NZL – fase 1 een concreet voorstel zijn uitgewerkt voor structurele kwaliteitsborging op langere termijn. Het gefaseerd werken met verschillende snelheden in de deelzones A, B en C vraagt om extra aandacht om het geformuleerde ambitieniveau en het geïntegreerd karakter van het complex project NZL blijvend te garanderen.

Het concreet voorstel voor die structurele kwaliteitsborging op langere termijn wordt samen met het definitief projectbesluit voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

7.3. Gebiedsprogramma NZL

In het voorkeursbesluit NZL werden in functie van de bredere gebiedsopgave in de regio NZL heel wat projecten, processen en initiatieven opgelijst die samenhangen met NZL en waarvan het belangrijk is dat deze projecten voortgang vinden. Het gaat hierbij om projecten die parallel aan de verdere uitwerking van NZL kunnen gerealiseerd worden door de betrokken partners en een focus leggen op duurzame mobiliteit, kernversterking en ruimte. Maar evenzeer om projecten die worden opgenomen binnen het proces van het Complex Project (zie verder).

Om inhoudelijke en procesmatige afstemming te stimuleren werden deze projecten allen onderdeel van het gebiedsprogramma NZL. Het gebiedsprogramma is te beschouwen als een 'rollend programma' en kan dus doorheen het proces worden bijgesteld. Investeringsmogelijkheden of lopende besluitvorming zijn hierbij sturend.

VOORTGANG VAN HET GEBIEDSPROGRAMMA

Sinds de beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeursbesluit werden reeds stappen gezet rond een heel aantal acties, en dit in de verschillende deelzones. In een bijlage bij de geactualiseerde PON (Bijlage 3 - Actualisatie gebiedsprogramma) wordt een overzicht gegeven van deze acties middels een actualisatie van de 'overzichtstabel met acties' uit het voorkeursbesluit.

In voorbereiding van het eerste projectbesluit werd er in 2023 aldus aan 22 acties prioriteit gegeven zoals opgesomd in de gPON (p 340).

8. BIJLAGES

ADC-toets Habitat

ADC-toets VEN

Structuurschets deelzone B – Houthalen-Helchteren