

Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende het ontwerp projectbesluit voor het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" - fase 1

HOOFDDOCUMENT

ONTWERP 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 ontwerp projectbesluit en wat gebeurt er verder mee?</i>	<i>7</i>
2.4. <i>Gefaseerde aanpak.....</i>	<i>8</i>
2.5. <i>Totstandkoming van het ontwerp 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 ontwerp 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>15</i>
3.2. <i>Omschrijving gekozen alternatief voorkeursbesluit.....</i>	<i>18</i>
3.3. <i>Stand van verwezenlijking voorkeursbesluit.....</i>	<i>27</i>
3.4. <i>Tekstuele en grafische omschrijving van – en motivering van de keuzes in - het complex project NZL – fase 1</i>	<i>28</i>
3.4.1. <i>Projectgebied ABC - Omschrijving.....</i>	<i>29</i>
3.4.2. <i>Deelzone B</i>	<i>31</i>
INLEIDING.....	31
• <i>SEGMENTEN DEELZONE B – OMSCHRIJVING EN MOTIVERING KEUZES</i>	<i>34</i>
○ <i>1/ Segment Noord</i>	<i>34</i>
○ <i>2/ Segment Helchteren</i>	<i>37</i>
○ <i>3/ Segment Mangelbeek.....</i>	<i>38</i>
○ <i>4/ Segment Houthalen.....</i>	<i>39</i>
○ <i>5/ Segment Zuid.....</i>	<i>40</i>
3.4.3. <i>Lokale lus</i>	<i>43</i>
3.5. <i>Afwijkingsprocedure beschermde natuur</i>	<i>46</i>
3.5.1. <i>Geen minder schadelijke alternatieven</i>	<i>47</i>
3.5.2. <i>Dwingende redenen van groot openbaar belang</i>	<i>47</i>
3.5.3. <i>Natuurcompensaties.....</i>	<i>49</i>
3.6. <i>Communicatie.....</i>	<i>53</i>
3.7. <i>Financiering</i>	<i>53</i>
4. BEVOEGDE OVERHEID	54
5. MILIEUVERKLARING.....	55
5.1. <i>Globale milieubeoordeling complex project NZL.....</i>	<i>55</i>

5.1.1.	<i>Effecten in deelzone B</i>	55
5.1.2.	<i>Effecten in zones A en C</i>	59
5.2.	<i>Overzicht van milderende maatregelen en aanbevelingen</i>	60
5.3.	<i>Leemten in de kennis</i>	65
5.4.	<i>Input uit adviezen en openbaar onderzoek</i>	65
6.	RUIMTELIJK EN BELEIDSMATIG KADER COMPLEX PROJECT NZL	66
7.	DOORWERKING VAN HET PROJECTBESLUIT	67
7.1.	<i>Doorwerking</i>	67
	<i>Artikel 37 – Planonderdeel</i>	67
	<i>Artikel 39 - Omgevingsvergunningsluik</i>	68
	<i>Artikel 40 en 41 - Vergunningen, machtigingen en beslissingen</i>	70
	<i>Artikel 40, eerste lid, 1° Decreet Complexe projecten – Decreet Natuurbehoud</i>	70
	<i>Artikel 40, eerste lid, 2° Decreet Complexe Projecten – Decreet Gemeentewegen</i>	71
	<i>Artikel 40, eerste lid, 6° Decreet Complexe Projecten – Onbevaarbare waterlopen</i>	72
	<i>Artikel 40, eerste lid, 8° Decreet Complexe Projecten - Bosdecreet</i>	73
	<i>Artikel 40, eerste lid, 10° Decreet Complexe projecten - Afwijking vrije stroken langs autosnelwegen</i>	74
	<i>Artikel 41, 10° Decreet Complexe Projecten – Opheffing beschermingsbesluit</i>	75
7.2.	<i>Rechtsgevolgen en vervolgstappen</i>	76
7.2.1.	<i>Rechtsgevolgen</i>	76
	<i>ARTIKEL 30 DECREET COMPLEXE PROJECTEN – BETREDEN PROJECTGEBIED</i>	76
	<i>ARTIKEL 31 DECREET COMPLEXE PROJECTEN – ONTEIGENING</i>	77
7.2.2.	<i>Vervolgstappen</i>	78
	• <i>GEFASEERDE AANPAK</i>	78
	• <i>VERWERVINGEN</i>	78
	• <i>TUNNELVEILIGHEID</i>	79
	• <i>MINDER HINDER</i>	79
	• <i>KWALITEITSBORGING</i>	81
7.3.	<i>Gebiedsprogramma NZL</i>	81
8.	BESLUIT	82
9.	BIJLAGES	86
	<i>ADC-toets Habitat</i>	86
	<i>ADC-toets VEN</i>	86
	<i>Structuurschets deelzone B – Houthalen-Helchteren</i>	86
	<i>Ontwerp projectcontour</i>	86

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 ontwerp 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. Het zevende hoofdstuk gaat in op de doorwerking van het projectbesluit met onder andere de rechtsgevolgen en machtigingen, en de vervolgstappen. Het achtste en laatste hoofdstuk is het besluit.

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 wordt met voorliggend dossier een volledig uitgewerkt ontwerp van het project voorgelegd aan de brede bevolking, dat rekening houdt met de inzichten uit het verleden maar ook met de meest recente resultaten uit het onderzoek, de terugkoppeling met diverse stakeholdercontacten en de input van de verschillende adviesinstanties op het voorontwerp.

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;
 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.

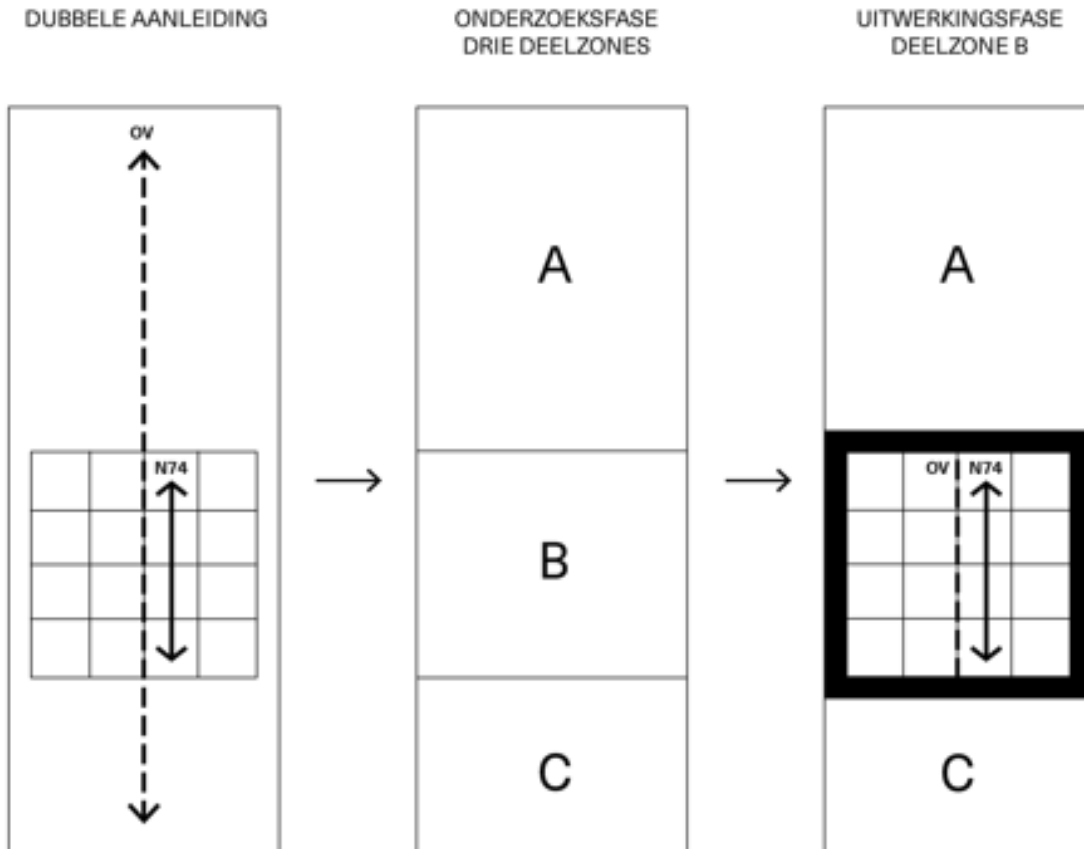
De ruim gedefinieerde projectdoelstellingen van het complex project NZL, zowel voor het HOV als voor de missing link N74, vroegen in een eerste fase een onderzoek dat zich afspeelde op verschillende schalen. Voor het opbouwen, destijds in de onderzoeksfase, van de alternatieven en het benoemen van een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

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)

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)

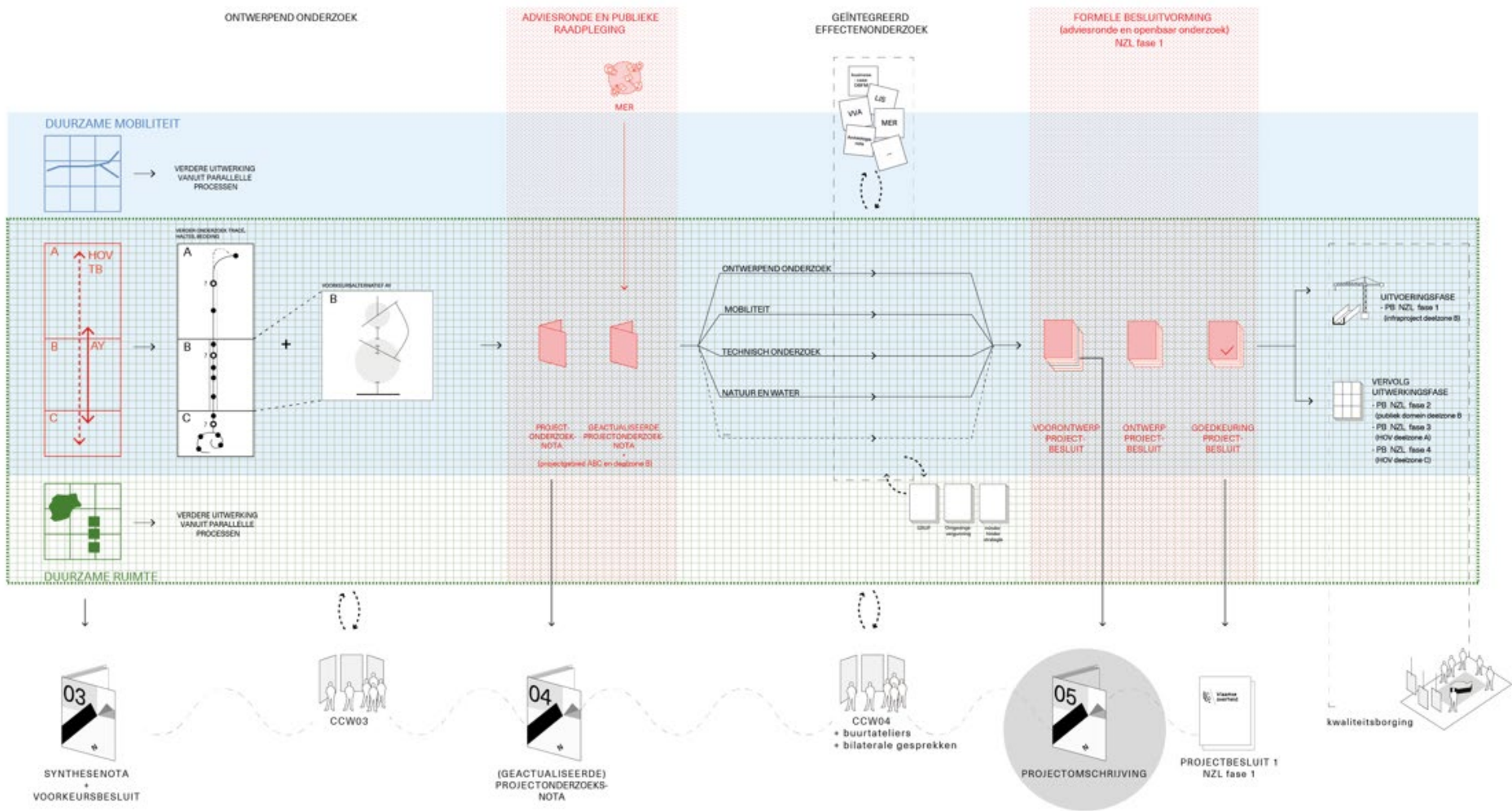
Het Complex Project NZL bevindt zich vandaag dus in de uitwerkingsfase, waarin wordt verder gewerkt naar een concreet en uitvoerbaar project. De aandachtspunten, geformuleerd tijdens inspraak in functie van het voorkeursbesluit, die betrekking hadden op de uitwerkingsfase worden in deze fase meegenomen. 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 uitvoeringsfase zal bijgevolg ook gefaseerd opstarten (na elk projectbesluit). De regelgeving inzake complexe projecten laat een dergelijke gefaseerde aanpak toe. Verdere duiding

m.b.t. de gefaseerde procesaanpak is opgenomen in het volgend 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, ecohydrologisch onderzoek, ...). Dit proces gebeurt aldus iteratief. De verschillende onderzoeken worden hierdoor maximaal op elkaar afgestemd en maatregelen uit het milieueffectenonderzoek maximaal geïntegreerd in het voorliggend 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 ontwerp projectbesluit en wat gebeurt er verder mee?

Het ontwerp 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 effectenonderzoeksrapporten, zoals samengevat in de synthesenota (zie bijlage 2.4) en de input vanuit de adviesverlening over het voorontwerp projectbesluit (zie 2.5). 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)

Momenteel bevinden we ons in de fase van het ontwerp projectbesluit waarbij de conclusies van de effectenonderzoeksrapporten en de input van de adviesinstanties aan de basis liggen van het ontwerp projectbesluit.

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.

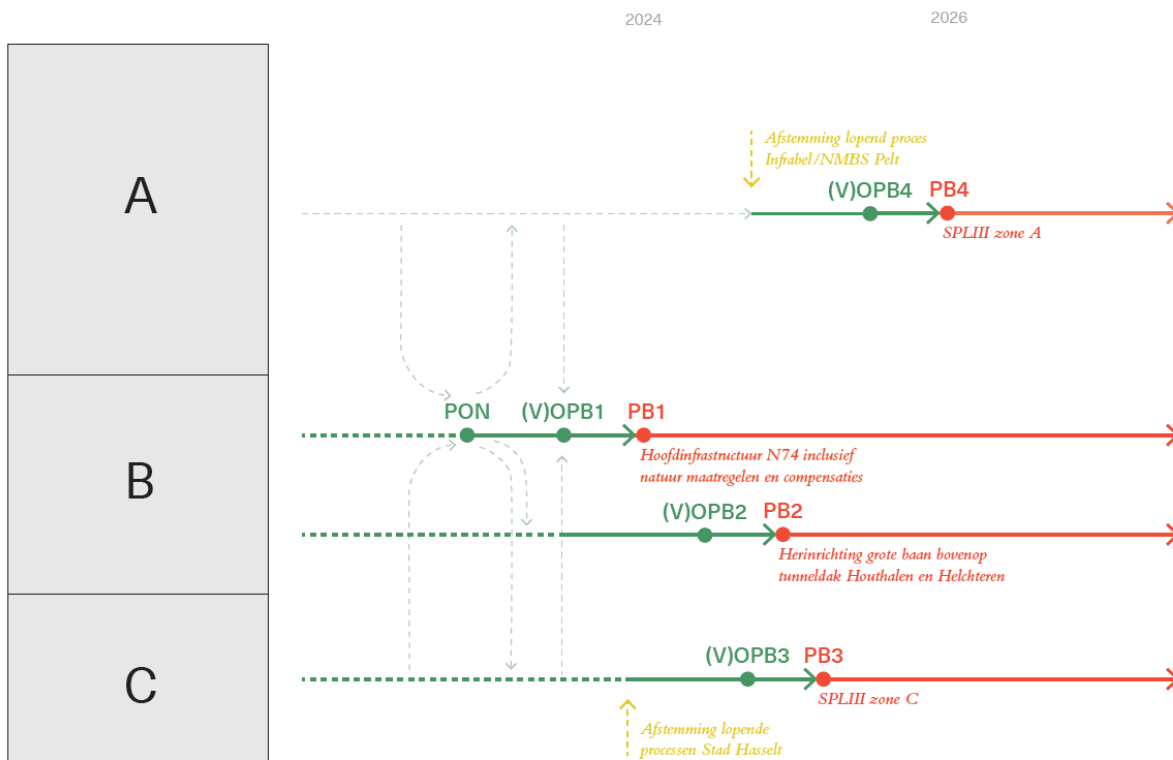
Na goedkeuring van het projectbesluit volgt automatisch de uitvoeringsfase. Het uitgewerkt project wordt in de uitvoeringsfase uitgevoerd volgens de uitwerking en afspraken beschreven in dit projectbesluit. Daarnaast worden de nodige stappen gezet voor het beheer, de monitoring en de evaluatie van het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

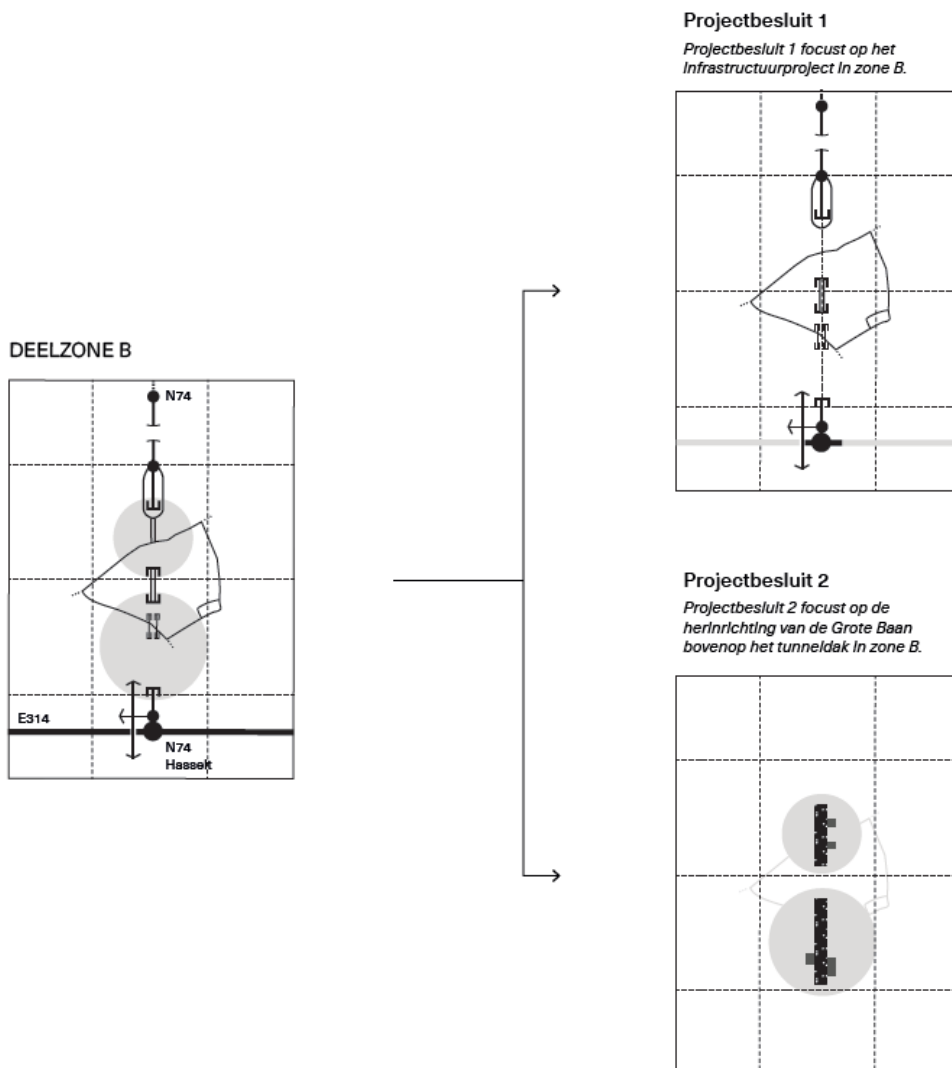
- i. Urgenties in het projectgebied: De missing link van de N74 bevindt zich in deelzone B. Binnen de gemeente Houthalen-Helchteren kampt de Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 al jaren met de door iedereen erkende leefbaarheid- (luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, ...) en doorstromingsknelpunten, met 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 een Projectonderzoeksnota (PON) 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 van het ontwerp projectbesluit NZL - fase 1

Dit ontwerp 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 ambitienota⁶. Met deze dwingende milderende maatregelen (uit de onderzoeksfase) werd tijdens de uitwerkingsfase verder aan de slag gegaan (voor meer uitleg zie 3.2).

Bij de start van de uitwerkingsfase werd eerst een projectonderzoeksnota (PON) opgemaakt. De PON omvat 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 (gPON) het vertrekpunt van het geïntegreerd effectenonderzoek. De gPON zorgde ervoor dat alle onderzoeken van het geïntegreerd effectenonderzoek zijn kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens.⁷

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 ontwerp 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,

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 Ambitienota dd. Mei 2019

⁷ Geactualiseerde projectonderzoeksnota (PON) Noord-Zuid Limburg dd. juni 2023

biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, kernversterking, (leef)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 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.

Het resultaat van dit proces werd voor het eerst gepresenteerd in het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1⁸. Zoals het Decreet Complexe Projecten voorschrijft, werd dit voorontwerp projectbesluit voorgelegd aan de betrokken adviesinstanties. De adviezen die deze instanties uitbrachten, werden door het multidisciplinair projectteam zorgvuldig beantwoord in een Antwoordennota (bijlage 1.2 van het projectbesluit). De adviezen werden zoals aldaar aangegeven verwerkt in voorliggend dossier. Hiermee neemt de uitwerkingsfase haar finale wending voor deze fase. Na verwerking van de reacties uit het openbaar onderzoek en eenmaal het projectbesluit – fase 1 definitief vastgesteld is, kan de gunning en bouw van dit onderdeel van het complex project NZL 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.

⁸ Mededeling aan de Vlaamse Regering ‘voorontwerp projectbesluit ‘Noord-Zuidverbinding Limburg’ – fase 1 dd. 26 januari 2024 (VR 2024 2601 MED.0040-1



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

2.7. Samenstelling ontwerp projectbesluit NZL - fase 1

Onderstaande figuur illustreert de samenstelling van het dossier bij het ontwerp projectbesluit NZL – fase 1.

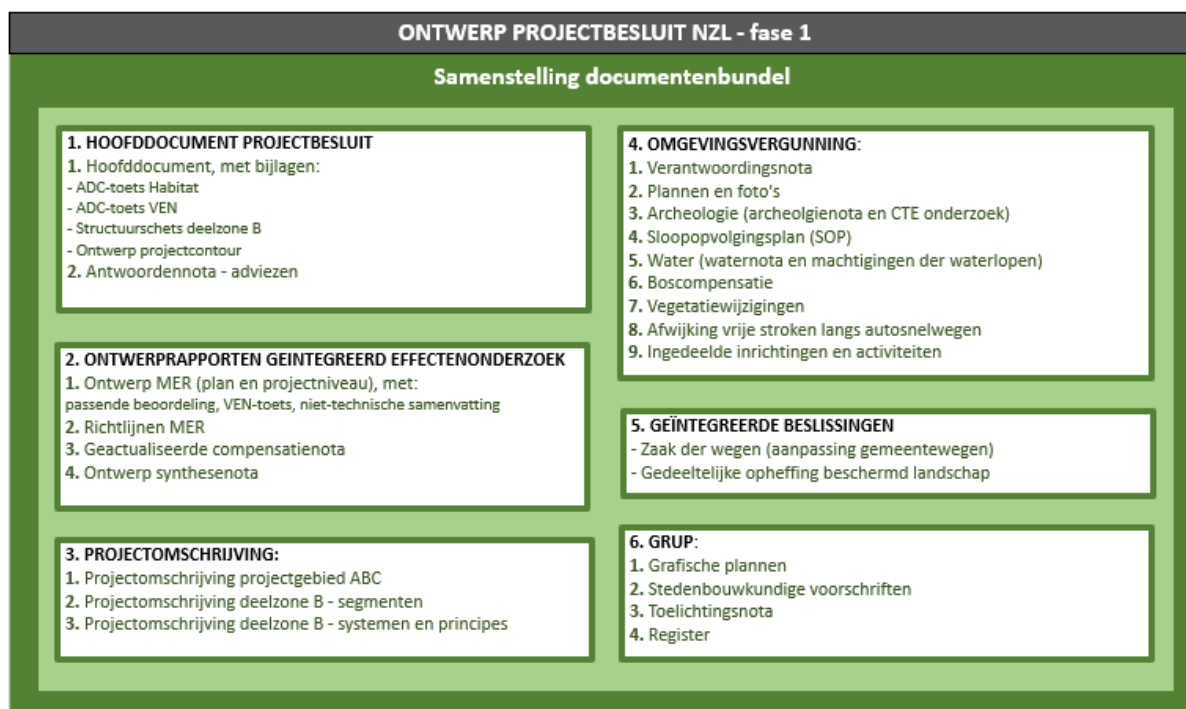
Het dossier omvat volgende 6 componenten:

- Het hoofddocument ontwerp projectbesluit NZL – fase 1 (onderhavig stuk) – met als bijlagen de ADC-toets Habitatrichtlijn, de ADC-toets VEN, de structuurschets deelzone B, en de ontwerp projectcontour – en ook de antwoordennota die werd opgemaakt n.a.v. de adviezen op het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1;
- De ontwerppapporten uit het geïntegreerd effectenonderzoek: 1) het MER op project- en planniveau – met Passende Beoordeling en Verscherpte natuur-toets en niet technische samenvatting MER, 2) de richtlijnen MER⁹, 3) een geactualiseerde Compensatienota en 4) bij wijze van samenvatting een synthesesnota;
- De projectomschrijving in projectgebied ABC, en in deelzone B inzake segmenten en inzake

⁹ 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

systemen en principes;

- De omgevingsvergunning, met als onderdelen: de verantwoordingsnota, de plannensets en foto's, en een reeks specifieke nota's zoals opgesomd in het overzicht hieronder;
- De geïntegreerde beslissingen – m.n. “Zaak der wegen” (aanpassing gemeentewegen) en “Gedeeltelijke opheffing beschermd landschap”;
- 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 ontwerp projectbesluit NZL – fase 1

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 weergegeven. Het tweede deel beschrijft het gekozen voorkeursalternatief uit de onderzoeksfase. Het derde deel gaat in op de stand van de verwezenlijking van het voorkeursbesluit. Het vierde deel beschrijft uitvoering 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 startbeslissing¹⁰ 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)¹¹) die samen het alternatief definiëren. Als sturende bouwstenen geven ze tegelijk mee richting aan het ruimer Gebiedsprogramma NZL.

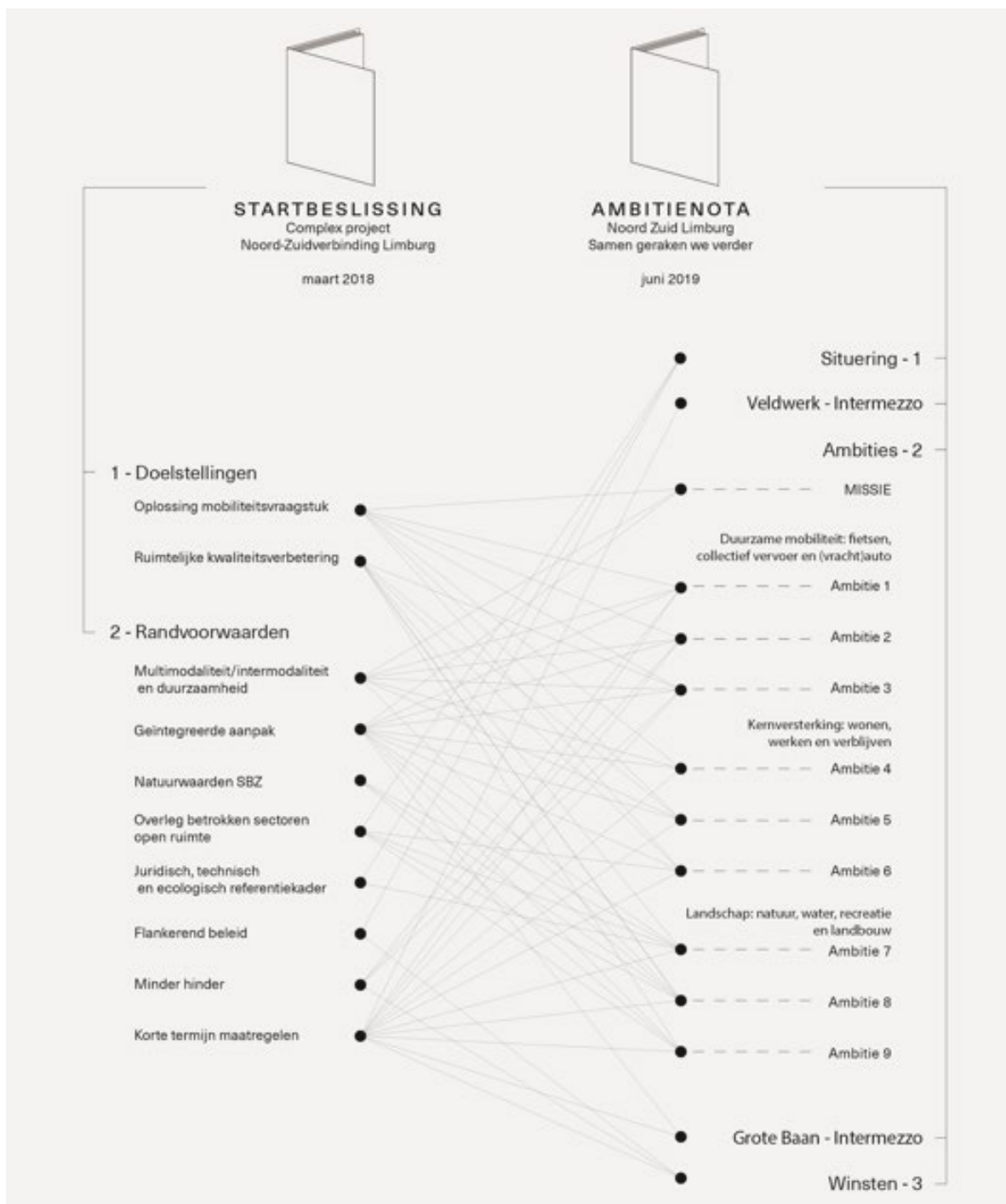
AMBITIES

Voor de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota werden de projectdoelstellingen en randvoorwaarden eerst verder verfijnd in overleg met de belanghebbenden in de ambitienota¹², die een gezamenlijke missie en negen ambities omschreef (zie figuur hieronder). De ambitienota vormde het toetsingskader voor het verdere onderzoek.

¹⁰ Beslissing van de Vlaamse Regering - Startbeslissing complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” dd. 16 maart 2018 (VR 2018 1603 DOC.0256/1)

¹¹ Alternatievenonderzoeksnota (AON) van het complex project Noord-Zuid Limburg dd. februari 2020

¹² Ambitienota van het complex project Noord-Zuid Limburg dd. juni 2019



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

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 belangrijk onderdeel van het project. De tunnelontwerpen en de bijbehorende dienstgebouwen zijn geoptimaliseerd in functie van doorstroming en veiligheid. Bestaande verkeersconflicten worden structureel opgelost, waardoor in Limburg een performante verbinding tussen noord en zuid 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, wordt ook bewust ruimte gecreëerd en teruggegeven, in plaats van ze alleen maar in te nemen.

Met verschillende investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer en actieve weggebruikers zoals fietsers en voetgangers ligt de focus ook op duurzame mobiliteit. 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 de historische oost-westverbindingen in de kernen hersteld worden en verdwijnt de huidige barrière van de Grote Baan. 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 aangenamer, groener en krijgen nieuwe, kwalitatieve en publieke verblijfsruimtes die (her)ontwikkelingskansen stimuleren. Op het tunneldak ontstaat immers ruimte voor een nieuw publiek domein met - afhankelijk van de specifieke context een afwisseling van groene landschappen en 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 verschillende dwarsende waardevolle landschappen die hier voorkomen. De focus ligt op het creëren van 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. We bouwen een grootschalig ecoduct en tal van ecopassages om de natuurverbindingen te versterken. Ook de natuurontwikkeling van strategische zones binnen het projectgebied zoals Brelaarheide en de voormalige kmo-zone in Helchteren-Noord en Hoevereinde vormen een onderdeel van de landschappelijke integratie en visie. Het landschapsontwerp behoudt de bestaande identiteit en versterkt ze. De biodiversiteit en natuurlijke habitatten blijven hierdoor behouden en worden zelfs

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. De realisatie van het project ondersteunt het complexe hydrologisch functioneren binnen het gebied en benut maximaal kansen 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 ontwerp 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 voortdurende 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 breed en geïntegreerd project impliceert een andere blik op de realisatie. Het project dat voorligt is zo meer dan een plan, maar ook 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 voorkeursbesluit¹³:

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 mobiliteitsknoten 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

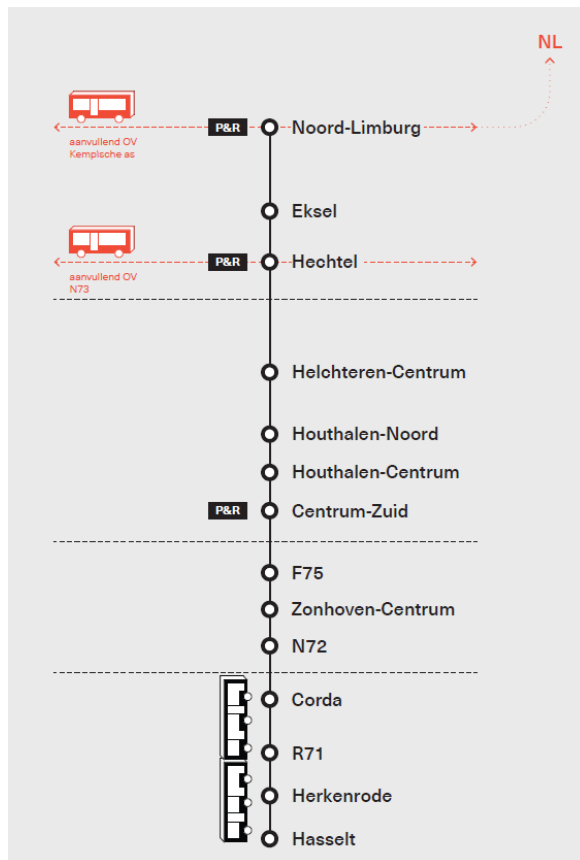
¹³ Beslissing van de Vlaamse Regering - Voorkeursbesluit over het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg” dd. 22 april 2022 (VR 2022 2204 DOC.0445/2BIS)

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.

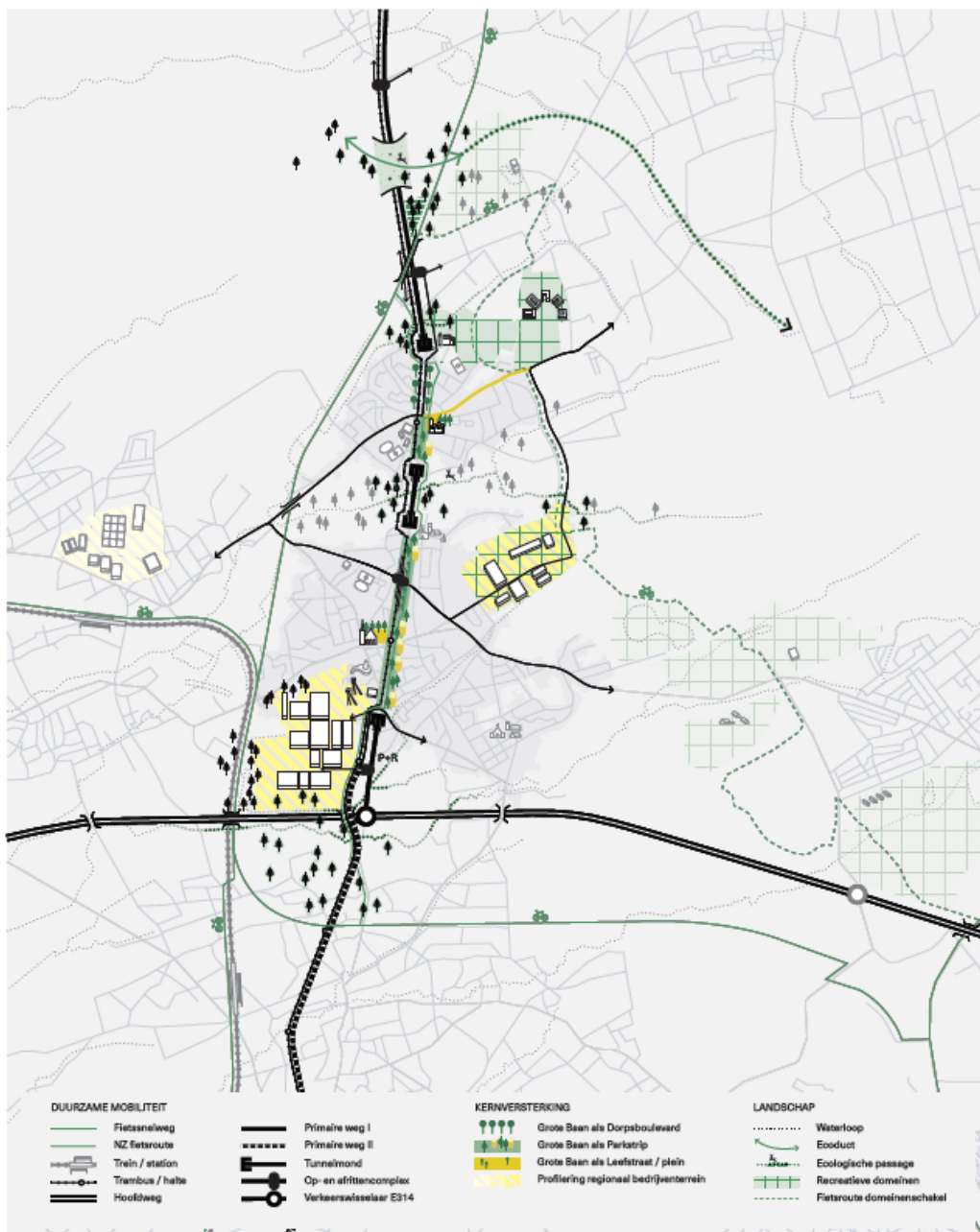
Ter hoogte van de Mangelbeek realiseert een brugconstructie voor wagens, het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers een nieuwe, ruime en kwalitatieve ecologische passage. Voor het fiets- en voetpad wordt hier een belevingsvolle route tussen Houthalen en Helchteren voorzien met zicht op de Mangelbeekvallei.

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 bomerrij 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))

Met deze milderende maatregelen werd verder aan de slag gegaan in de verdere uitwerkingsfase. Een doorvertaling van de hierboven opgesomde milderende maatregelen werd opgenomen in de tabel van gPON. Hierin wordt aangegeven hoe deze ofwel al in het technisch vooronderzoek werden meegenomen als 'startpositie' ofwel nog meegenomen werden in het geïntegreerd onderzoek als 'onderzoeksvraag'. Een letterlijke verwijzing naar deze onderzoeksvragen is ook terug te vinden in de projectomschrijving (bijlage 3 van het projectbesluit).

mobiliteit	
"Slimme" knip met camerasysteem (ANPR-systeem) in Hoef (ipv harde knip)	Opgenomen als onderdeel van de startpositie en omschreven bij: <i>Deelzone B, Segment Noord: Slimme knip N715 (S1-02)</i>
Europarklaan herprofiëren en/of autoverkeer verminderen door modal shift lokaal verkeer	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek lokaal mobiliteitssysteem en keuze voor mobiliteitsscenario's 2+: <i>Deelzone B, Systemen en principes: Mobiliteit 1-2 Mobiliteitsscenario 2+</i> - Europarklaan als onderdeel van onderzoek Lokale Lus: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Deelzone B, Systemen en principes: Mobiliteit 1-3 Lokale Lus</i> - <i>Deelzone B, Systemen en principes: Mobiliteit M3-2 Ontsluitingswegennet</i> - Onderzoek naar herprofilering Europarklaan in <i>Deelzone B, Segmenten: Lokale Lus</i>
lucht (+ gezondheid)	
Maatregelen om impact tunnelmonden te beperken (afscherming, openingen in tunneldak) >> verder te onderzoeken in uitwerkingsfase o.b.v. gedetailleerde luchtmodellering (CFD)	- <i>Onderzoeksvraag zB4: Hoe kunnen we bij de uitwerking van de tunnelmonden de impact op de omliggende woningen en natuur beperken?</i>
Verminderen verkeer (vnl. via modal shift naar fiets)	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek lokaal mobiliteitssysteem en keuze voor mobiliteitsscenario's 2+: <i>Deelzone B, Systemen en principes: 1-2 Mobiliteitsscenario 2+</i> - Optimaliseren fietsinfrastructuur als hefboom voor modalshift naar fiets en verbeterde oversteekbaarheid Grote Baan als onderdeel van project: <i>Deelzone B, Systemen en principes: Mobiliteit M2 Fietsers en voetgangers</i>
Verminderen verkeer Europarklaan	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek lokaal mobiliteitssysteem en keuze voor mobiliteitsscenario's 2+: <i>Deelzone B, Systemen en principes: 1-2 Mobiliteitsscenario 2+</i> - Optimaliseren fietsinfrastructuur als hefboom voor modalshift naar fiets en verbeterde oversteekbaarheid Grote Baan als onderdeel van project: <i>Deelzone B, Systemen en principes: Mobiliteit M2 Fietsers en voetgangers</i>
Geluid (+ gezondheid)	
Verminderen verkeer Europarklaan en/of stiller wegdek (bv SMA-D)	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek lokaal mobiliteitssysteem en keuze voor mobiliteitsscenario's 2+: <i>Deelzone B, Systemen en principes: 1-2 Mobiliteitsscenario 2+</i> - Optimaliseren fietsinfrastructuur als hefboom voor modalshift naar fiets en verbeterde oversteekbaarheid Grote Baan als onderdeel van project: <i>Deelzone B, Systemen en principes: Mobiliteit M2 Fietsers en voetgangers</i>
Bodem & grondwater	
Duurzaam beheer grondverzet	- Er wordt gestreefd naar een optimum in het project waarbij zo veel mogelijk grond ter plaatse kan blijven. Uitvoering van het grondverzet noodzakelijk voor de infrastructuurwerken, volgens de geldende wetgeving (bodemdecreet en Vlarebo) – om conform de regelgeving de grondstromen traceerbaar te maken en te behandelen, verwerken, en/of (her)gebruiken (cfr. 'Onderzoek bodem en grondwater' onder het Hoofdstuk 'Geïntegreerd effectenonderzoek' in de PON)
Oppervlaktewater	
/	/

Biodiversiteit	
Inname aangewezen habitat thv N74 maximaal vermijden	- Optimaliseren ontwerp in functie van minimaal ruimtebeslag – resteffect wordt gecompenseerd volgens de geldende regelgeving.
Impact tunnelmonden op depositie beperken	- <i>Onderzoeksvraag zB 4: Hoe kunnen we bij de uitwerking van de tunnelmonden de impact op de omliggende woningen en natuur beperken?</i>
Landschap & erfgoed	
Inname villa met erfgoedwaarde vermijden	<p>- Onderzoek naar inpasbaarheid van de Zuidelijke toegangsweg en De Vloot 2.0 (S5-07.2) in Deelzone B, Segmenten, Segment Zuid</p> <p>- <i>Onderzoeksvraag S5.4: Welke onderdelen van de twee varianten voor de gebiedstransformatie van het zuidelijk segment zijn meest wenselijk rekening houdend met opportuniteiten voor mobiliteit, kernversterking en landschap enerzijds en haalbaarheid en draagvlak anderzijds?</i></p> <p>- <i>Onderzoeksvraag S5.5: Welke elementen uit het nog op te maken 'Masterplan Mobility Center en omgeving' moeten worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief Ay en de herbestemming?</i></p>
Mens - ruimtelijke aspecten	
Inname woningen en baarwinkels ten Z van Koolmijnlaan (maximaal) vermijden	<p>- Onderzoek naar inpasbaarheid van de Zuidelijke toegangsweg en De Vloot 2.0 (S5-07.2) in Deelzone B, Segmenten, Segment Zuid</p> <p>- <i>Onderzoeksvraag S5.4: Welke onderdelen van de twee varianten voor de gebiedstransformatie van het zuidelijk segment zijn meest wenselijk rekening houdend met opportuniteiten voor mobiliteit, kernversterking en landschap enerzijds en haalbaarheid en draagvlak anderzijds?</i></p> <p>- <i>Onderzoeksvraag S5.5: Welke elementen uit het nog op te maken 'Masterplan Mobility Center en omgeving' moeten worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief Ay en de herbestemming?</i></p>
Herontwikkeling zones van onteigende woningen	<p>- Globale visie mbt kansen voor herontwikkeling omschreven in Deelzone B, Systemen en principes: Kernversterking K1 Wonen</p> <p>- Aanduiding zones voor herontwikkeling op structuurschets (legende element Kernversterking – ontwikkeling) in Deelzone B, Segmenten</p> <p>- Opstart ontwerpend onderzoek voor drie Masterplannen verkent en concreteert kansen voor herontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centrum Helchteren (P-01) in Deelzone B, Segmenten, Segment Helchteren - <i>Onderzoeksvraag S2.1: Welke elementen uit het nog op te maken 'Masterplan Centrum Helchteren' moeten worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief Ay en de herbestemming?</i> - Centrum Houthalen (S4-04) in Deelzone B, Segmenten, Segment Houthalen - <i>Onderzoeksvraag S4.1: Welke elementen uit het nog op te maken 'Masterplan Centrum Houthalen' moeten worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief Ay en de herbestemming?</i> - Varianten onderzoek Geïntegreerde gebiedsvisie segment zuid in Deelzone B, Segmenten, Segment Zuid - <i>Onderzoeksvraag S5.5: Welke elementen uit het nog op te maken 'Masterplan Mobility Center en omgeving' moeten worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief Ay en de herbestemming?</i> <p>- Om het integrale en innovatieve karakter van het voorkeursalternatief blijvend te bewaken wordt ingezet op Kwaliteitsborging (Gefaseerde aanpak, 2 Kwaliteitsborging). Ook het herontwikkelingsproject van onteigende percelen zal deel uitmaken van de nog te concretiseren aanpak voor kwaliteitsborging.</p>

Figuur 14 - Tabel met doorvertaling milderende maatregelen Ay (Bron: gPON (pag. 359-360))

Ook in het Inleidend hoofdrapport van het MER is in een overzichtstabel de verdere doorwerking van deze milderende maatregelen terug te vinden (zie 2.6 van het MER-rapport, pag. 40-41).

Tabel 1 – Overzichtstabel verdere doorwerking van deze milderende maatregelen (bron: Inleidend hoofdrapport ontwerp MER – ontwerp projectbesluit NZL – fase 1)

Discipline	Maatregel voorkeursbesluit	Doorwerking
Mobiliteit	“Slimme” knip met camerasysteem (ANPR) in Hoef (i.p.v. harde knip)	Voorzien in ontwerp, maar om model-technische redenen niet opgenomen in verkeersmodel
	Europarklaan herprofilen en/of autoverkeer verminderen door modal shift lokaal verkeer	Maatregelen voorzien en opgenomen in scenario’s 2 en 2+ (zie §3.1.5), waaruit blijkt dat verkeerstoename op Europarklaan aanzienlijk beperkt wordt t.o.v. sMER (zie discipline mobiliteit)
Lucht (+ gezondheid)	Maatregelen om impact tunnelmonden te beperken (afscherming, openingen in tunneldak) >> verder te onderzoeken in uitwerkingsfase o.b.v. gedetailleerde luchtmodellering (CFD)	Uit CFD-modellering blijkt dat de effecten aan tunnelmonden niet wezenlijk gemilderd kunnen worden zonder sterk negatieve neveneffecten (b.v. schermen van 8 à 10m hoogte nodig) en dat de absolute luchtkwaliteit aanvaardbaar blijft (zie discipline lucht)
	Verminderen verkeer (vnl. via modal shift naar fiets)	Modal shift wordt bereikt in scenario’s 2 en vooral 2+ (zie §3.1.5 en discipline mobiliteit)
	Verminderen verkeer Europarklaan	Verkeer op Europarklaan vermindert in scenario’s 2 en 2+ (zie §3.1.5), met kleinere luchtimpact tot gevolg (zie discipline lucht)
Geluid (+ gezondheid)	Verminderen verkeer Europarklaan en/of stiller wegdek (b.v. SMA-D)	Verkeer op Europarklaan vermindert in scenario’s 2 en 2+ (zie §3.1.5), met kleinere geluidsimpact tot gevolg (zie discipline geluid)
Bodem en grondwater	Duurzaam beheer grondverzet	Dit blijft een aandachtspunt op projectniveau (zie discipline bodem)
Biodiversiteit	Inname aangewezen habitat t.h.v. N74 maximaal vermijden	Ontwerp streeft naar maximale beperking van ecotoopinname (zie discipline biodiversiteit)
	Impact tunnelmonden op depositie beperken	Tunnelmonden worden – binnen de technische randvoorwaarden – dusdanig ingeplant in ontwerp dat depositie t.h.v. SBZ maximaal beperkt wordt (zie discipline biodiversiteit)
Landschap en erfgoed	Inname villa met erfgoedwaarde vermijden	Het bleek technisch niet mogelijk te zijn om de inname van deze villa te vermijden (zie discipline landschap en erfgoed)
Mens – ruimtelijke aspecten	Inname woningen en baanwinkels ten Z van Koolmijnlaan (maximaal) vermijden	Het bleek technisch niet mogelijk te zijn om de inname van deze gebouwen te vermijden (zie discipline mens-ruimtelijke aspecten)
	Herontwikkeling zone van onteigende woningen	Landschapsplan en GRUP voorzien de herinrichting van de percelen van de te verwerven woningen (grotendeels als parkzone, deels nieuwe woonontwikkeling)

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 ontwerp projectbesluit is chronologisch het eerste projectbesluit dat voortvloeit uit het complex project NZL en dat in de uitwerkingsfase wordt voorgelegd voor goedkeuring. Dit ontwerp 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.

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

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 ontwerp 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 6 van het ontwerp projectbesluit.

Een meer uitgebreide omschrijving is trouwens terug te vinden in bijlage 3 ‘Projectomschrijving’ van het ontwerp 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 regionschaal 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 voor de keuzes die gemaakt worden via dit projectbesluit. 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 met het complex project 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 voor de keuzes die gemaakt worden via dit projectbesluit. 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 en is deels de onderlegger voor het herbestemmingsplan. 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 plan en project. Het gaat dan over keuzes met betrekking tot Mobiliteit, Kernversterking, Landschap en Infrastructuur.

Deelzone B wordt anderzijds opgedeeld in verschillende segmenten van noord naar zuid: segment Noord, segment Helchteren, segment Mangelbeek, segment Houthalen, segment Zuid en het 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 NZL – 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 geadresseerd.

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 ecoduct. Over een lengte van 30m wordt de fietssnelweg hier verhoogd aangelegd. Dit heeft als voordeel dat de ecologische verbinding maximaal functioneert maar zorgt er anderzijds ook voor dat betreding van het ecoduct verderop (en mogelijk het militair domein) door de mens maximaal wordt tegengegaan (advies van Defensie).

Voor het Segment Mangelbeek:

- 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 aanbeveling 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 bovengenoemde indeling in segmenten van noord naar zuid.

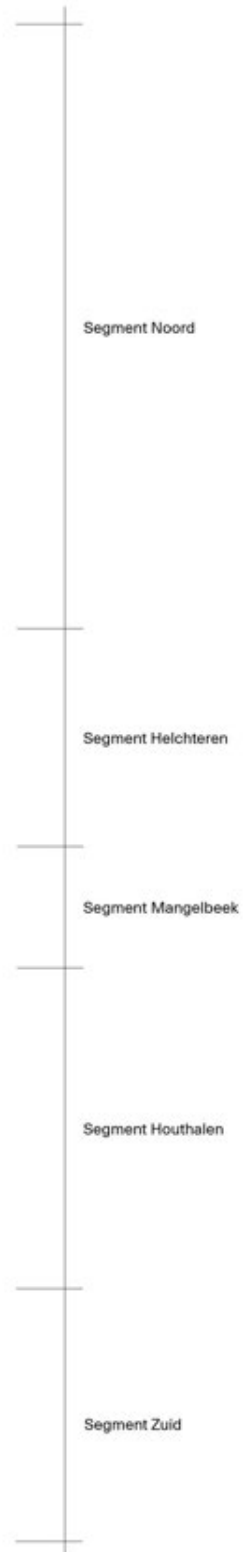
Per segment wordt na de omschrijving ook een detailfiguur opgenomen verwijzend naar desbetreffend deel van de structuurschets.

LEGENDE STRUCTUURSCHETS

Kernversterking	
	- bestaand gebouw
	- ontwikkeling
	- actieve façade
	- parallel proces
	- beschermd cultuurhistorisch landschap
Landschap	
	- natuur
	- duinenlandschap
	- park
	- talud
	- ecoduct
	- vleermuis hopovers
Landschapsstrategiën	
	1 - monumentale bomenrij
	2 - struwelen als buffer
	3 - bosquets als heg of bosmassa
	4 - spontane landschapsontwikkeling
	5 - struikmassieven
	6 - gras- en infiltratiebermen
Water	
	- pompkelder
	- waterzuivering
	- ruimte voor waterbuffering
	- water
Netwerk	
	- voetgangerszone
	- trage weg
	- fietsas
	- fietsstraat
	- woonerf
	- trambusbedding
	- trambushalte
	- lokale bushalte
	- autoweg
	- parking
Infrastructuur	
	- werfzone
	- wand
	- geluidswand of -wal
	- tunnelmond en U-bak
	- brug
	- Platform
	- dienstgebouw

LEGENDE LENGTEPROFIEL

	- lengteprofiel bestaand
	- lengteprofiel nieuw
	- infra in aanzicht
	- infra in voor/achtergrond
	- kunstwerk in aanzicht
	- brug
	- oversteek voor auto en fietsers
	- oversteek voor fietsers
	- E314



Figuur 15 – 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 worden de huidige KMO-zone ten noorden van Helchteren en het recreatiegebied ten westen van Molenheide, ingericht en herbestemd in functie van de natuur. Oostwaarts van Molenheide wordt een zone herbestemd i.f.v. dagrecreatie, met behoud van de waardevolle landschapselementen. 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 en de Broekstraat. In deze buffer zijn ook geluidswallen geïntegreerd. Ze garanderen een bijkomende geluidsreductie voor de achterliggende woonomgeving. Dens 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 16 - 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 bouwfasen. 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 17 – Structuurschets segment Helchteren, deelzone B

- 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 infrastructuurele 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.

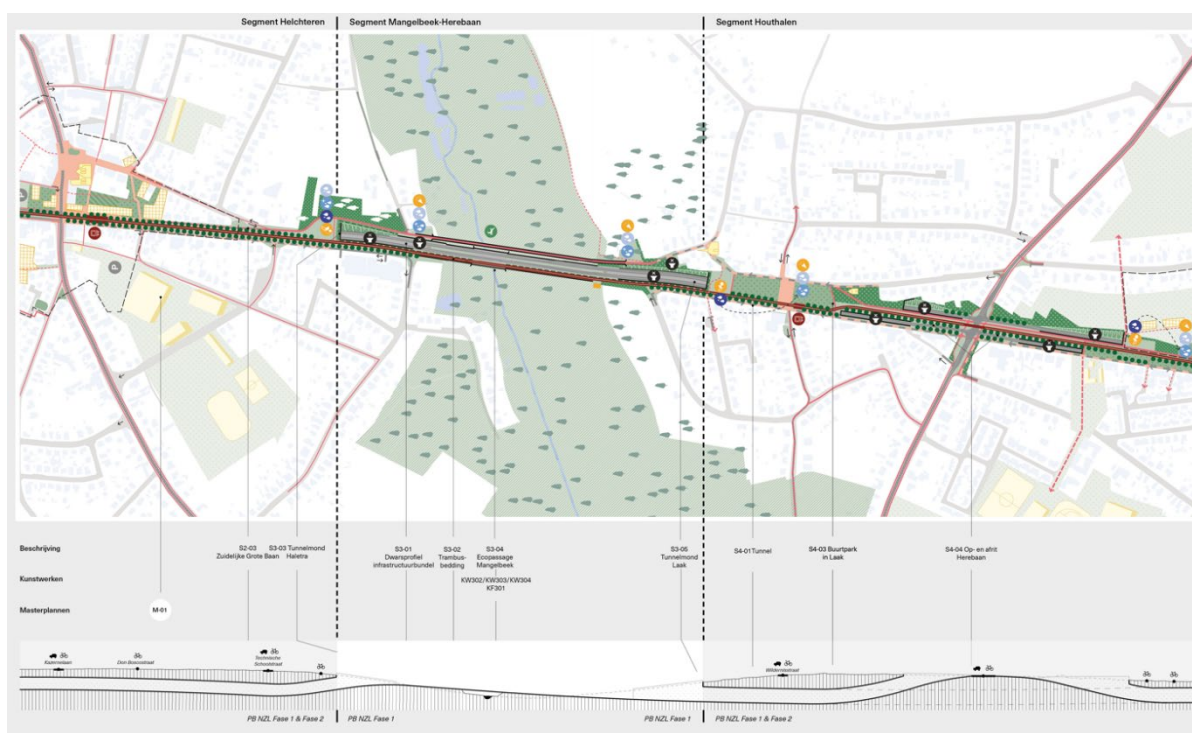
Aan beide tunnelmonden wordt bovenop het tunneldak een tunneldienstgebouw voorzien. Ook hier focust de architectuur op een goede inpassing in de specifieke context door een aaneenschakeling van kleinere volumes en een sterke landschappelijke inbedding. Kleine toevoegingen zoals zitgelegenheid, overmaatse 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 18 – Structuurschets segment Mangelbeek, deelzone B

o 4/ Segment Houthalen

In de dorpskern van Houthalen passeert de N74 in een tunnel met 2x2 rijstroken. In elke richting is 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’.

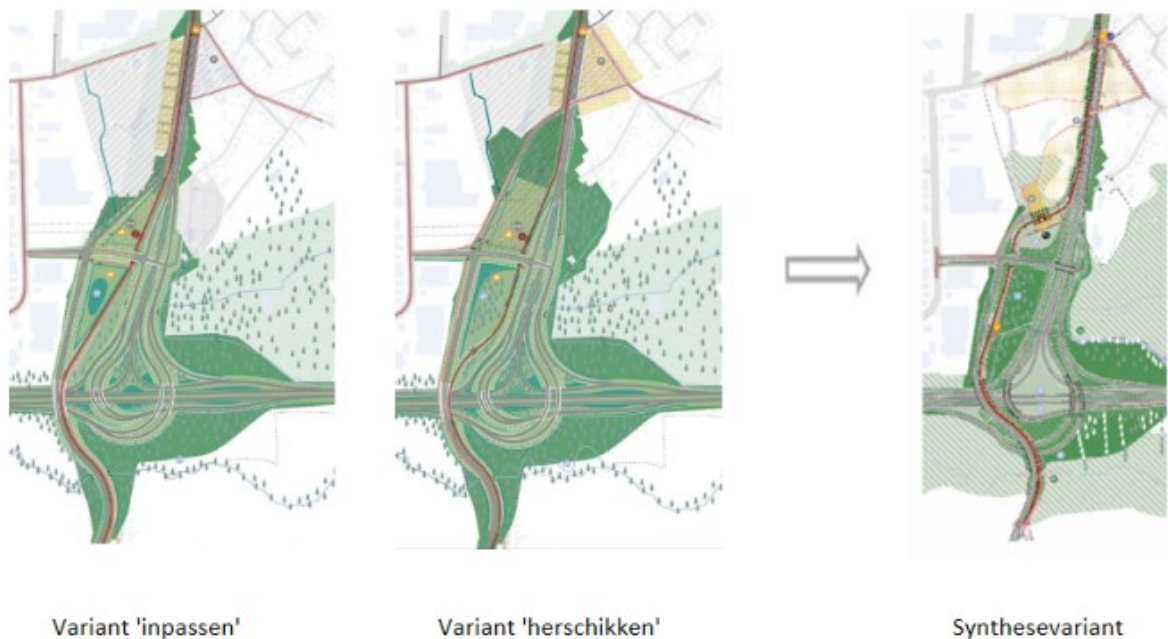


Figuur 19 – Structuurschets segment Houthalen, deelzone B

○ 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 westzijde van N74 (in U-bak);
- een fietsbrug over de nieuwe N74 om Meulenbergh 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 oostzijde van de N74 (in U-bak);
- Ter hoogte van de op- en afrit krijgt de huidige districtspost van Agentschap Wegen Verkeer en de de Federale Wegpolitie Limburg een toegang;
- Mobiliteitshub als deel van de innovatiezone gekoppeld aan Centrum-Zuid met ruimte voor een potentiële herlokalisatie van de Federale wegpolitie en AWW.



Figuur 20 – 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 ecohydrologische 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.

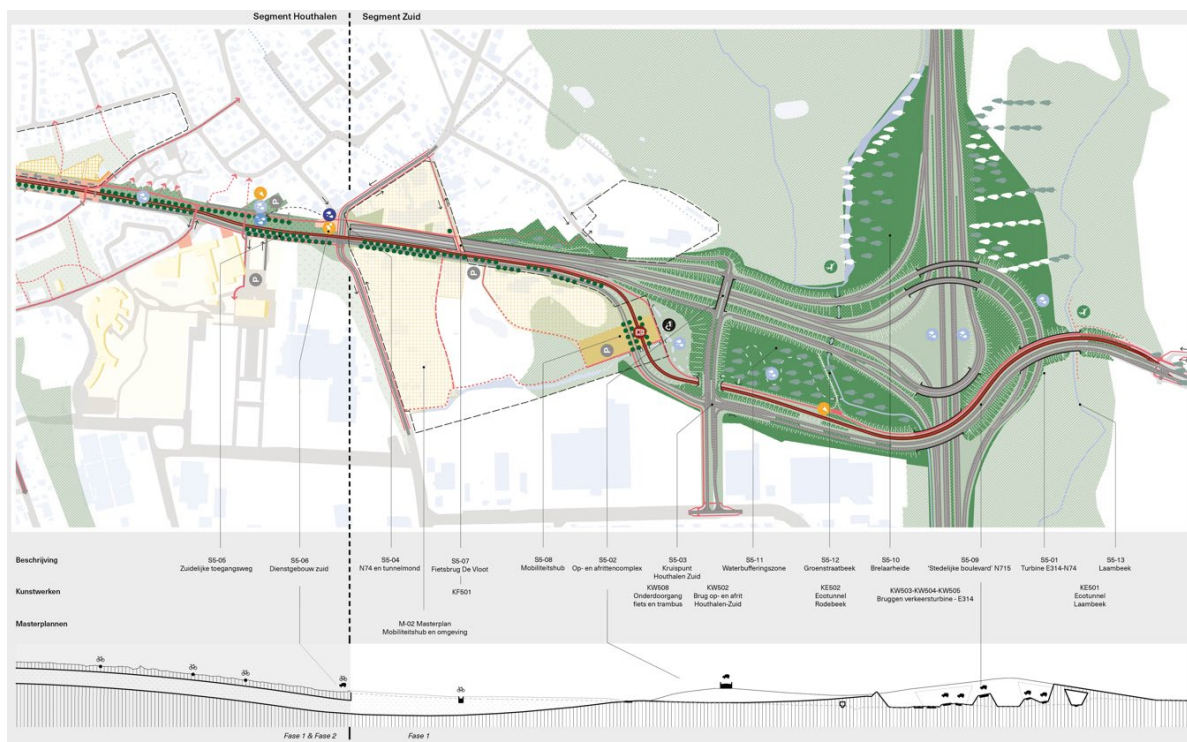
Tussen de tunnelmond en de verknoping met de snelweg E314 organiseert het op- en afrittencomplex Centrum Zuid een belangrijke aansluiting van de N74. Het verkeer kan hier op en af de N74 rijden en via een meer westelijk gelegen lichtengeregeld kruispunt een route kiezen richting Hasselt (N715), het regionale 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 langsheen 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 bomerij 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 21 – 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 en het gekozen mobiliteitsscenario. De Europarklaan krijgt daarin een belangrijker 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 omgevingsvergunningaanvraag, hetzij als onderdeel van Projectbesluit NZL – Fase 2.

In het Projectbesluit NZL – Fase 1 wordt wel een streefbeeld opgenomen 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 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: dorps hart, 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 AWW 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

Vanuit de keuze voor het voorkeursalternatief Ay speelt de Lokale Lus een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem. In het s-MER in kader van het voorkeurbesluit zijn bepaalde dwingende milderende maatregelen geformuleerd die tijdens de uitwerkingsfase doorvertaald moesten worden in het verdere ontwerp (planologisch, verkeerskundig, ecologisch, 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 verschillende soorten ingrepen worden voorgesteld. In onderstaande Figuur 22 is de scope van de Lokale Lus ook visueel voorgesteld met een aparte kleurlegende.

Ten eerste voorziet het project een volledige heraanleg van de kruising van de Lokale Lus met de Grote Baan in Houthalen en Helchteren. In Houthalen gaat het om het uitwisselingscomplex Herebaan, dat in detail is uitgewerkt in kader van voorliggend ontwerp projectbesluit NZL – fase 1. In Helchteren gaat het om de publieke ruimte bovenop het tunneldak, dat nog in detail zal worden uitgewerkt in kader van volgend projectbesluit NZL – fase 2. (blauwe aanduiding)

Ten tweede zal als milderende maatregel vanuit het MER 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). Deze milderende maatregel zal uitgevoerd moeten worden conform de tabellen in de milieuverklaring. Het is een maatregel die vrijgesteld is van een vergunning. (gele aanduiding)

Ten derde zal als aanbeveling vanuit het MER in de Europarklaan ook geïnvesteerd worden in ecopassages ter hoogte van de Mangelbeek en de Schansbeek, en een wildrastering om barrièrewerking en versnippering tegen te gaan (cfr. MER, discipline biodiversiteit). (groene aanduiding)

Ten vierde zal het project de fietsinfrastructuur (zowel fietspaden als fietsoversteken) op de Lokale Lus opwaarderen. Dit is aanbevolen om bij hogere verkeersintensiteiten als gevolg van de belangrijke rol van de Lokale Lus in het mobiliteitssysteem de verkeersveiligheid voor fietsers steeds te garanderen en de 'modal shift' maximaal te stimuleren voor korte (inter)lokale verplaatsingen. (rode aanduiding)

Ten vijfde zijn er nog twee specifieke plekken langs de Lokale Lus: de oversteek ter hoogte van de schoolomgeving Inspirocollege en het kruispunt Kazernelaan en Europarklaan. Dit kruispunt zal omgevormd worden naar een rotonde, die strookt met het gewijzigde mobiliteitssysteem (met veranderde voorrangsregeling). De oversteek voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de schoolomgeving Inspirocollege zal volledig heraangelegd worden in functie van verkeersveiligheid. (paarse aanduiding)



Figuur 22 – Scope Lokale Lus

Het uitwisselingscomplex Herebaan is in detail uitgewerkt in kader van Projectbesluit NZL – fase 1. Ook de milderende maatregel van het geluidsarm wegdek op de Herebaan-West en Herebaan-Oost hoort bij Projectbesluit NZL – fase 1. Dit is trouwens een ingreep die vrijgesteld is van vergunning. De publieke ruimte bovenop tunneldak in Helchteren zal nog verder uitgewerkt worden in kader van volgend Projectbesluit NZL – fase 2. De overige fysieke ingrepen – ecopassages, fietsinfrastructuur (zowel fietspaden als fietsoversteken) en omvorming kruispunt Kazernelaan en Europarklaan – zullen in een volgende fase verder uitgewerkt worden. Hiervoor zijn in Projectbesluit NZL – fase 1 nog geen concrete uitvoeringsplannen voor een herinrichting opgenomen. Ze zullen verder worden uitgewerkt en vergund, hetzij via een op zich staande omgevingsvergunningaanvraag, hetzij als onderdeel van Projectbesluit NZL – fase 2.

Zoals toegelicht in deel 3.7 financiering (zie verder) maakt zowel de uitvoering van Projectbesluit NZL – fase 1, Projectbesluit NZL – fase 2 als de hierboven omschreven scope van de Lokale Lus deel uit van de projectraming en -financiering.

Vanuit het MER wordt met betrekking tot de aanlegfase aanbevolen om lokaal verkeer reeds van bij de start van de werken zoveel mogelijk om te leiden via de Lokale Lus (wat in feite een voorafname is op de exploitatiefase). Het MER beveelt vervolgens aan om indien er hiertoe fysieke ingrepen noodzakelijk zijn (signalisatie, infrastructuur, etc.) om deze voorafgaand aan de tunnelwerken uit te voeren. Deze aanbeveling vanuit het MER zal als aandachtspunt meegenomen worden richting de uitvoeringsfase van het project.

3.5. Afwijkingsprocedure beschermde natuur

Aangezien het Decreet Complexe Projecten een procedure is die uitgaat van een gefaseerde besluitvorming, werkt dit ook door in de aanpak m.b.t. afwijkingsprocedure in het kader van de Habitatrictlijn en het natuurdecreet: nl. onderdelen 'A' en 'D' werden reeds doorlopen in de onderzoeksfase en onderdeel 'C' in de huidige, uitwerkingsfase.

Op strategisch niveau werd, ná een onderzoek van verschillende alternatieven voor het complex project, namelijk gekozen voor een voorkeursalternatief. Deze keuze gebeurde in het voorkeursbesluit. Ook de dwingende redenen van groot openbaar belang van het project waren toen al duidelijk.

Een 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 voorkeursalternatief dient immers in de volgende fase 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 werd 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-toets), zoals vervat in artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn, 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 kon dus op dat strategisch niveau nog niet helemaal in beeld worden gebracht. Dat was pas in deze fase, de uitwerkingsfase, mogelijk. Ook de omvang en locatie van de compensaties kon pas in deze fase worden bepaald, aangezien dit rechtstreeks verbonden is met het eerste.

De ADC-toets wordt dus wel helemaal doorlopen 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 driedelige 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 verbindingfunctie op Vlaams niveau primeert.

Sinds de jaren '60 werden in Vlaanderen reeds delen van deze verbinding aangepast, opgewaardeerd 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 NETWORK'

De relevantie van dit wegvak speelt ook op Euregionaal niveau. De ontwikkelingen van de N69 die aansluit op de A24/N74 aan Nederlandse zijde, onderstrepen het belang van deze as in het TEN-T netwerk. De uitwerking van de grenscorridor N69 als de 'Westparallel Plus' door de Provincie Noord-Brabant versterkt het belang van een goede Noord-Zuid as voor beide regio's, tussen de kennispool 'Brainport' Eindhoven en Hasselt, overige economische centra en de ontsluiting naar de E314 op Vlaams niveau. Deze 'Westparallel Plus', een nieuwe 80 km conflictvrije verbinding tussen Eindhoven en de N69 richting A24/N74, is sinds eind 2021 in gebruik.

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 reeds als verkenning opgestart in de onderzoeksfase (zie Compensatienota als bijlage bij de synthesenota 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 juridisch en abiotisch 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. De opgave betreft hier:

- SBZ-H 'Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden' (BE2200029): compensatie van 2,4 ha (habitattypes 4010/7150, 7140, 9120/9190, 91E0)
- SBZ-H 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' (BE2200030): compensatie van 0,3 ha (habitattype 91E0)

Er werden in eerste instantie zoekgebieden verkend die:

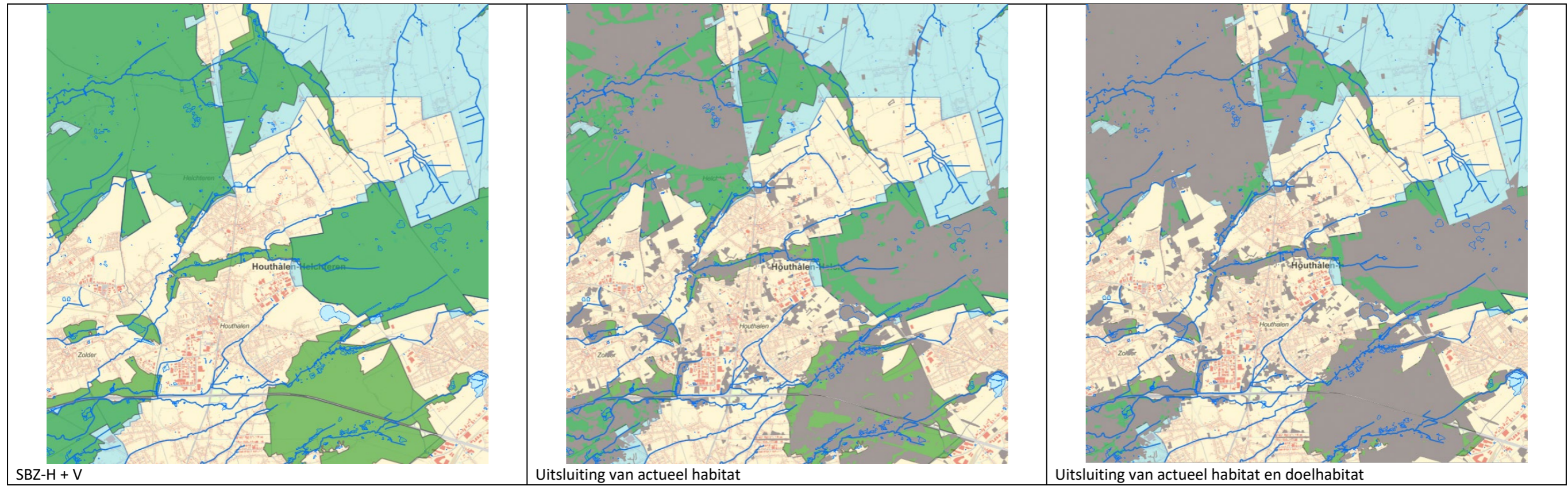
- Voldoen aan de juridische randvoorwaarden (onder andere geen actueel of doelhabitat¹⁴) én
- Voldoen op basis van de ecologische vereisten: hiertoe werd de ecologische geschiktheid (criteria grondwaterstanden en bodem)¹⁵ voor de omgeving van het studiegebied ingeschat op basis van een vegetatievoorspellingsmodel¹⁶

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

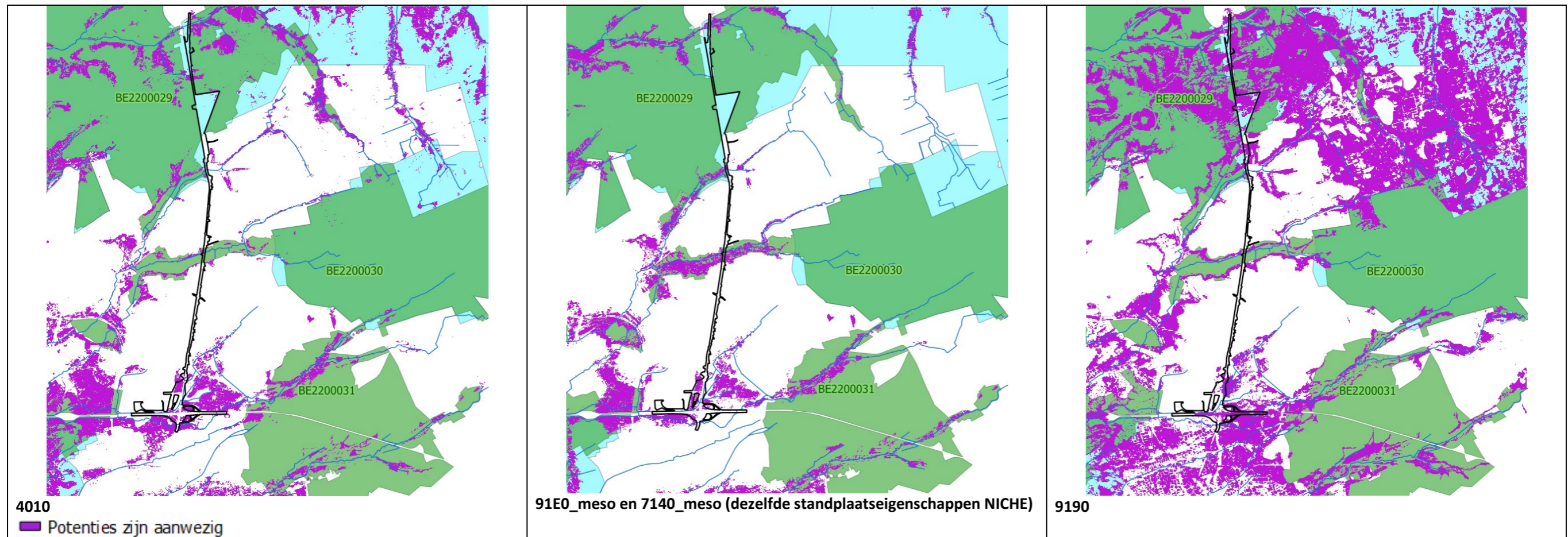
¹⁴ Effectieve compensatie van een zoekzone kan wel binnen een andere zoekzone gebeuren.

¹⁵ Detailanalyse in een volgende fase zal ook andere relevante criteria in rekening brengen

¹⁶ 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 23 – Juridische uitsluitingscriteria voor het compenseren van betekenisvolle effecten op de SBZ



Figuur 24 – Potentievoorspellingen op basis van de standplaatsgeschiktheid (bodem en grondwaterstand)

De compensatielocaties werden dus gezocht worden binnen het Natura 2000-gebied waar het effect optreedt: de compensatie-opgave is beperkt (2,7ha) en worden in desbetreffende SBZ-H gebieden gecompenseerd.

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)¹⁷. Het betreft hier een compensatieopgave van 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 2,5 ha en dit aansluitend op het VEN-gebied Brelaarheide (actuele gewestplanbestemming bufferzone). In deze zone wordt 4,8 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 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. De compensatie hiervan wordt in veelvoud binnen het project voorzien (in het totaal bijna 15 ha), buiten de zones van de beschermde gebieden SBZ en VEN.

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. 44,7 ha.

¹⁷ De compensatie van indirecte effecten zit reeds vervat in de compensatie voor Natura 2000, gezien de beschermingen in het studiegebied in belangrijke mate overlappen.

Het grootste aandeel te compenseren bos is het gevolg van ontbossing ter hoogte van de zuidelijke knoop in segment Zuid. De compensatie hiervan wordt deels binnen en deels buiten de projectcontour voorzien. Binnen de projectcontour wordt 26,2 ha aan boscompensatie voorzien – de hiervoor noodzakelijke bestemmingswijzigingen zijn onderdeel van het project. Buiten de projectcontour wordt er nog eens 19,2 ha aan boscompensatie voorzien:

- Cluster_1 Bree: 7,6 ha
- Cluster_2 Bree: 1,5 ha
- Cluster Zolder: 8,0 ha
- Cluster Lummen Beringen: 2,1 ha

Het totaal aan voorziene boscompensatie bedraagt 45,4 ha.

3.6. Communicatie

Naar aanleiding van de vaststelling van het ontwerp projectbesluit door de Vlaamse Regering start er een openbaar onderzoek. Dit wordt aangekondigd en georganiseerd conform artikel 22 en verder van het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het Decreet Complexe Projecten.

Het openbaar onderzoek duurt zestig dagen. Tijdens deze zestig dagen wordt het dossier digitaal ter inzage gelegd in het gemeentehuis van de betrokken gemeenten. Het ontwerp van projectbesluit kan samen met alle ontwerprapporten waaronder het ontwerp van MER ook digitaal geraadpleegd worden op de website die specifiek voor het project is ontwikkeld (www.noordzuidlimburg.be), de website van de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage en de website complexe projecten (www.complexeprojecten.be).

Gedurende de duur van het openbaar onderzoek kan iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon schriftelijke of digitale opmerkingen of bezwaren ter kennis brengen van de bevoegde overheid, de procesverantwoordelijke en/of de betrokken gemeenten. De bevoegde overheid en de betrokken gemeenten bezorgen de uitgebrachte opmerkingen en bezwaren binnen een termijn van tien dagen na de einddatum van het openbaar onderzoek aan de procesverantwoordelijke.

Tijdens de eerste twintig dagen van het openbaar onderzoek over het ontwerp van projectbesluit wordt minstens een informatievergadering, zogenaamde infomarkt, over dit ontwerp van projectbesluit georganiseerd, in het NAC te Houthalen-Helchteren op 5 en 6 juni 2024.

3.7. Financiering

De totale aanbestedingskost (capex) wordt geraamd via SSK-methodiek op ca. 1,169 miljard euro (excl. BTW) (prijspeil december 2023). De raming omvat de realisatie van het hierboven omschreven integrale project met twee tunnels voor de wegverbinding N74 als ‘missing link’ in deelzone B (Houthalen-Helchteren):

- Projectbesluit NZL – fase 1 (infrastructuurproject in deelzone B)
- Projectbesluit NZL – fase 2 (herinrichting Grote Baan bovenop tunneldak in deelzone B)
- Lokale Lus (aanpassingen wegennet, cfr. milderende maatregelen/aanbevelingen MER)

De hierboven aanbestedingskost omvat niet:

- Overige bijkomende kosten (kabels en leidingen, communicatie en voorlichting, archeologie, explosieven, etc.)
- Studiekosten DWV
- Vastgoedkosten (bebouwde + onbebouwde percelen)
- HOV in zone A en C
 - Aanleg van vrije of eigen bedding voor trambus
 - Halte infrastructuur
 - Aankoop rollend materieel
 - Exploitatiekosten

Het Complex Project Noord-Zuid Limburg is één van de ‘missing link’ projecten van Via-Invest (nu De Werkvennootschap) en zal via alternatieve financiering (PPS-DBFM) uitgevoerd worden conform de beslissingen van de Vlaamse Regering. De keuze voor de DBFM-formule is onderbouwd via een specifiek daartoe bestemd onderzoek aan de hand van de Vlaamse PPS-tool (cfr. art. 3 Decreet Grote Projecten en Programma’s van 22 maart 2019). De plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project ‘Noord-Zuid Limburg’ wordt opgestart door De Werkvennootschap. Zowel uitvoering van Projectbesluit NZL – fase 1, Projectbesluit NZL – fase 2 als de Lokale Lus maken deel uit van de DBFM-overeenkomst.

Bij de verdere uitwerking van Projectbesluit NZL – fase 3 in deelzone C (Zonhoven t.e.m. Hasselt) en Projectbesluit NZL – fase 4 (Pelt t.e.m. Hechtel-Eksel) zal op vergelijkbare wijze een geactualiseerde kostenraming via SSK-methodiek worden opgemaakt en via een aparte DBFM-overeenkomst uitgevoerd worden. Ook hier zullen de informatieverplichtingen volgend uit het decreet grote projecten en programma's van 22 maart 2019 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 milieubeoordeling complex project NZL

5.1.1. Effecten in deelzone B

Exploitatiefase

Globaal kan gesteld worden dat de netto milieueffecten van het project in de exploitatiefase positief tot zeer positief zijn in deelzone B, en dit zowel op mobiliteits-, leefbaarheids- als ruimtelijk vlak:

- Voor mobiliteit voldoet het project aan de vooropgestelde doorstellingen inzake modal shift, doorstroming van doorgaand verkeer en verkeersveiligheid en -leefbaarheid;
- Voor leefbaarheid zorgt het in tunnel brengen van het doorgaand verkeer in de kernen van Houthalen en Helchteren globaal voor een sterke vermindering van de blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder.
- Op ruimtelijk vlak hebben het ondergronds brengen van het doorgaand verkeer en de groene invulling van de ruimte bovenop de tunnels in de kernen enerzijds, en de ontsnipperingsmaatregelen (ecoduct en -tunnels) en het verdwijnen van bedrijventerrein Helchteren-noord in het openruimtegebied anderzijds uitgesproken positieve ruimtelijke effecten.

De eerder beperkte en lokale negatieve effecten van het project wegen hier absoluut niet tegen op.

Per MER-discipline kunnen de belangrijkste milieueffecten van het complex project in deelzone B als volgt worden samengevat:

Mobiliteit:

- Dankzij de modal shift die 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 ondergronds brengen van het doorgaand verkeer, en in Houthalen bijkomend het ongelijkvloers maken van het belangrijkste

kruispunt Herebaan-west/oost en het loskoppelen van het (vracht)verkeer van bedrijventerrein Centrum-zuid van het bestemmingsverkeer van de woonkern. T.g.v. het project moet het lokaal autoverkeer tussen de kernen van Helchteren en Houthalen omrijden via de “lokale lus”, maar deze omrijfactor wordt aanvaardbaar geacht.

Lucht, geluid en gezondheid:

- 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 deze effecten kunnen niet op een redelijke wijze gemilderd worden (mogelijke maatregelen zoals mechanische ventilatie of afscherming van de tunnelmond zijn weinig effectief en hebben een buitensporige kost of ruimtelijke impact). Omdat de absolute luchtkwaliteit rond de tunnelmonden (zeer) aanvaardbaar blijft en de luchtimpact van autoverkeer stelselmatig verkleint, worden geen milderende maatregelen opgelegd. Voorts zijn ook positieve geluidseffecten te verwachten 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 significante geluidstoename t.h.v. bewoning. Binnen het projectgebied betreft het enerzijds 3 kleine zones langs de N74 zelf en anderzijds de Herebaan-west en -oost (deel van de “lokale lus”); hiervoor worden milderende maatregelen voorzien (afscherming, resp. geluidsarm wegdek). Er werd ook een significante geluidstoename berekend in een aantal straten buiten het projectgebied t.g.v. rerouting van verkeer, maar in absolute zin gaat het om beperkte verkeers toenames; waarbij bovendien rekening moet gehouden worden met de onzekerheden van het regionaal verkeersmodel.

Bodem en water:

- Er is een aanzienlijk grondoverschot door de aanleg van de tunnels. De effecten op grondwater van de barrièrewerking door de tunnels worden als neutraal tot maximaal beperkt negatief beoordeeld. Het project zorgt binnen het projectgebied voor een beperkte toename van de verharde oppervlakte aan 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 van de N74 rechtstreeks naar de riolering wordt afgevoerd. Plaatselijk wordt pluviaal en/of fluviaal overstromingsgebied ingenomen.

Biodiversiteit:

- Het project leidt tot ecotoopinname (waaronder beperkte ecotoopinname binnen SBZ en VEN-gebied), waarvoor de nodige bos- en natuurcompensaties worden voorzien. De tunnel in Helchteren zorgt voor verdroging van grondwaterafhankelijke vegetaties t.h.v. de Broekbeek. Dit effect kan technisch niet gemilderd worden, maar er wordt de nodige compensatie voor voorzien binnen 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), terwijl de effecten qua geluids- en lichtverstoring neutraal tot positief zijn. Het westwaarts verschuiven van de op- en afritten van knoop E314 biedt kansen voor de versterking van het VEN-gebied Brellaarheide. Ook het omzetten van bedrijventerrein Helchteren-noord naar natuur wordt positief beoordeeld inzake biodiversiteit, zeker in combinatie met het ecoduct (dat de verbinding maakt met het militair domein aan de westzijde van de N74) en de herbestemming van het deel van domein Molenheide van recreatiegebied naar natuurgebied ten oosten ervan.

Landschap en erfgoed:

- Er is inname van waardevol bouwkundig erfgoed (één modernistische villa) ten zuiden van de Koolmijnlaan, die technisch niet te vermijden is. Er is geen significante impact op het kasteeldomein Ter Dolen (beschermd landschap) te verwachten. 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. Ook het omzetten van bedrijventerrein Helchteren-noord naar natuur scoort positief inzake landschapsbeeld.

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, waar dankzij de herinrichting van de N74 en de realisatie van de HOV een kwaliteitsvolle en goed ontsloten woonomgeving kan gecreëerd worden. Het project vereist ook het verplaatsen van alle bedrijvigheid op bedrijventerrein Helchteren-noord en van heel wat andere bedrijven in de kernen, maar hiervoor wordt een begeleidingstraject voorzien. Op vlak van ruimtelijke structuur en belevingswaarde wordt het omzetten van bedrijventerrein Helchteren-noord naar natuur positief beoordeeld. De blootstelling van de bevolking aan veiligheidsrisico's t.g.v. gevaarlijke transporten op de N74 neemt dankzij het verschuiven van het doorgaand verkeer naar de tunnels aanzienlijk af.

Klimaat:

- Het project wordt positief beoordeeld inzake klimaatadaptatie, dankzij de afname van de verharde oppervlakte, de groene inrichting van de ruimte bovenop en rond de tunnels, het voldoen aan de regelgeving inzake infiltratie en buffering, en het openleggen van de Mangelbeek en de Broekbeek. Inzake mitigatie is er quasi een nuleffect qua CO₂-emissies en op termijn een beperkt positief effect qua koolstofopslag door het ontharden en herstellen van voormalig veengebied.

Een deel van de natuurdoelstellingen dient gecompenseerd te worden en hierbij dringt de ADC-procedure zich op. Voor meer duiding hierover zie eerder § 3.5.3 in dit hoofddocument.

AANLEGFASE DEELZONE B

In tegenstelling tot de exploitatiefase, waarvan de effecten van het complex project in hoofdzaak als (sterk) positief beoordeeld worden, zijn in de aanlegfase wel aanzienlijk negatieve effecten te verwachten. Deze zijn weliswaar tijdelijk, maar kunnen vanwege de omvang van het project toch meerdere jaren duren. De meest negatieve effecten zijn gekoppeld aan 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 (congestie, potentieel sluipverkeer...). Tijdens de aanlegfase is er op een aantal plaatsen ook potentiële lichtverstoring t.a.v. vleermuizen. Stabiliteit van aanpalende bebouwing, in het bijzonder van bouwkundig erfgoed, is een aandachtspunt bij de constructie van de tunnels. De effecten op grondwater van bemaling tijdens de aanleg van de tunnels worden als neutraal tot maximaal beperkt negatief beoordeeld.

Om de effecten tijdens de aanlegfase zo beperkt mogelijk te houden, zal een minder-hinderplan worden opgesteld, uit te voeren door de aannemer van de werken. Dit plan moet minstens volgende uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten:

- De aan- en afvoer van grond en materiaal gebeurt uitsluitend via het bovenlokaal wegennet, resp. vanuit het noorden (o.a. werfzone Helchteren-noord) via de N74 en vanuit het zuiden (o.a. werfzone E314) via de E314 en de N74, en dus niet via woonstraten. Langeafstandstransport van grond wordt in de mate van het mogelijke beperkt door hergebruik van uitgegraven grond binnen het project zelf of in de nabije omgeving.
- Binnen het projectgebied wordt het werfverkeer volledig gescheiden van het ander verkeer, met een aparte werfweg, plaatselijk voorzien van tijdelijke bruggen voor werfverkeer over de belangrijkste dwarsende wegen.
- Voor het regulier verkeer op de N74 wordt een tijdelijke weg met 2x1 rijstroken voorzien aan één zijde van de bouwkuip/werkzone, en een erfontsluitingsweg aan de andere zijde. Om ondanks een capaciteitsbeperking een maximale doorstroming te garanderen zullen de meeste zijstraten moeten afgesloten worden. De grote lichtengeregelde kruispunten zoals Koolmijnlaan, Herebaan en Kazernelaan worden maximaal opengehouden voor alle bewegingen.
- Voor de zwakke weggebruikers worden op meerdere locaties fiets- en voetgangersbruggen geïnstalleerd (waar mogelijk met hellingbanen, zo niet met trappen). Om modal shift naar fiets te stimuleren wordt waar mogelijk fietsinfrastructuur voorzien langs de tijdelijke 2x1 weg, zo niet kan gebruik gemaakt worden van de erfontsluitingsweg aan de andere zijde. Veiligheid van de fietsers primeert daarbij op de doorstroming van het overige verkeer. Indien geen afzonderlijke fietspaden gerealiseerd kunnen worden, moet de toegelaten snelheid bij gemengd verkeer gereduceerd worden in verhouding tot de intensiteitscriteria uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Doorgaand verkeer tussen Noord-Limburg (en verder) en Hasselt/E314 wordt via bewegwijzering en sensibilisering maximaal omgeleid naar andere noord-zuid-routes zoals

de N72 (Leopolds-burg-Beringen-Zonhoven) en de N76 (Bree-Meeuwen-Genk).

- Het lokaal (noord-zuid) verkeer wordt van bij de start van de werken zoveel mogelijk omgeleid via de “lokale lus” (wat in feite een voorafname is op de exploitatiefase). Indien hiertoe fysieke ingrepen noodzakelijk zijn (signalisatie, infrastructuur...) moeten deze voorafgaand aan de tijdelijke reductie van de N74 naar 2x1 uitgevoerd worden.
- In functie van modal shift moet de doorstroming van het openbaar vervoer, dat ook gebruik maakt van de tijdelijke 2x1-weg en/of de erfontsluitingsweg, zoveel mogelijk gegarandeerd worden (via lichtenbeïnvloeding, toeritdosering van ander verkeer...).
- Geluidshinder door de werf moet maximaal beperkt worden door gebruik van geluidsarme machines en technieken. Stofhinder door grondtransporten moet maximaal beperkt worden door het afdekken of besproeien van de lading en het wassen van de wielen.
- De bouwkuipen worden waterdicht gemaakt door diepwanden te plaatsen met daartussen, enkele meters onder de vloerplaat van de tunnel, een waterkerende laag (onderwaterbeton of groutinjectie), waardoor slechts beperkte bemaling nodig is.

Hogervermelde punten zijn de minimale onderdelen die deel moeten uitmaken van het minder-hinder-plan. Bijkomend dienen bij de opmaak van het minder-hinder-plan volgende zaken verder onderzocht te worden naar praktische haalbaarheid om te realiseren voorafgaand aan de tijdelijke reductie van de N74 naar 2x1:

- Realisatie/optimalisatie van de lokale functionele fietsroutes in kader van het programmaonderdeel “verduurzamen van de lokale verplaatsingen”;
- Het gebruik van deze lokale fietsroutes ook faciliteren en het autogebruik doorheen de woonwijken rond de N74 reduceren door implementatie van maatregelen die ingrijpen op de snelheid en circulatie van het autoverkeer, kaderend in het programmaonderdeel “wijk-circulatieplannen”;
- Verhogen van het multimodale aanbod in functie van een duurzame modal shift van langeafstand verkeer.

Essentieel tijdens de aanlegfase is een goede communicatie met omwonenden, bedrijven en gebruikers van de N74. Alle betrokkenen moeten snel en duidelijk geïnformeerd worden over de fasering en impact van de verschillende werkzaamheden, zodat ze zich tijdig kunnen voorbereiden en zo nodig aanpassen (qua reisroute, transportmodus...).

5.1.2. **Effecten in zones A en C**

De HOV zorgt zoals gezegd voor een beperkte modal shift. Omdat de HOV voor het overgrote deel wordt ingeplant binnen de bestaande zate van de N74 en andere belangrijke wegen, is haar ruimtelijke impact doorgaans zeer beperkt. In Pelt en Hasselt wordt mogelijk wel overstromingsgevoelig gebied ingenomen door het HOV-tracé (en elders door de nieuwe haltes). Het aantal HOV-bewegingen per dag is slechts een fractie van het autoverkeer op dezelfde as, waardoor de geluidsimpact verwaarloosbaar is, en de luchtipact is sowieso quasi nihil omdat het elektrische trambussen gaat.

5.2. Overzicht van milderende maatregelen en aanbevelingen

Tabel 2 - Overzicht milderende maatregelen exploitatiefase per discipline (Bron: Ontwerp MER ontwerp projectbesluit NZL – fase 1)

Discipline	Negatief effect	Milderende maatregel	Verankering in vergunning, RUP of flankerende maatregel
Mobiliteit	In het verkeersmodel wordt een significante verkeerstoename vastgesteld op de N715 in Hechtel en Hoef vastgesteld, omdat deze weg als alternatieve (sluip)route wordt gebruikt voor de N74 (waarvan het gebruik enigszins ontmoedigd wordt door de snelheidsbeperking tot 90 km/u).	Om sluipverkeer door Hechtel en Hoef te vermijden dient een zgn. “slimme knip” (ANPR-camera’s) op de N715 in Hoef, net ten noorden van haar aansluiting op de N74, ingesteld te worden, waarbij enkel lokaal bestemmingsverkeer toegelaten wordt.	Flankerende actie op initiatief van DWV, in samenwerking met gemeente Hechtel-Eksel
Geluid (+ gezondheid)	Op volgende plaatsen in het projectgebied worden in het geluidsmodel geluids-toenames tussen 1 en 3 dB(A) berekend, die conform het beoordelingskader (de zgn. Oriëntatiegrafiek) leiden tot het zoeken naar milderende maatregelen: - woningen in de Heidestraat, Vennestraat en Daalstraat t.g.v. de asverschuiving van en bijkomend verkeer op de N74 zelf - woningen in Herebaan-west en -oost t.g.v. de verkeerstoename op deze wegen (cfr. hun rol als deel van de “lokale lus”).	T.h.v. de betreffende woningen van de Heidestraat, Vennestraat en Daalstraat wordt in het landschapontwerp bijkomende afscherming voorzien door verhoging van bermen. In Herebaan-west en -oost (tussen Helzoldstraat en Europarklaan) wordt een geluidsarm wegdek opgelegd (een volledige herinrichting van deze as wordt sowieso voorzien in functie van haar rol als deel van de “lokale lus”).	Dit is geïntegreerd in het projectontwerp en maakt onderdeel uit van projectbesluit NZL – fase 1 Flankerende actie op initiatief van DWV (zie 3.4.3 scope lokale lus)
Biodiversiteit	Er vindt te compenseren ecotoopinname plaats binnen SBZ-H en of VEN-gebied (zie aparte compensatietabel)	Natuurcompensatie i.f.v. ecotoopinname wordt voorzien binnen hetzelfde SBZ of VEN.	De percelen voor compensatie zijn verworven. Herinrichting van percelen is onderdeel van projectbesluit NZL – fase 1. Harde randvoorwaarde in volgorde uitvoering van de werken. Zie compensatienota.
Biodiversiteit	T.h.v. de Broekbeek wordt verdroging verwacht t.g.v. de barrièrewerking van de tunnel onder Helchteren. Dit effect kan technisch niet gemilderd worden, maar moet wel gecompenseerd worden.	Natuurcompensatie i.f.v. verdroging t.h.v. de Broekbeek (0,43 ha habitat 7140 en 1,2 ha habitat 91E0) wordt voorzien binnen hetzelfde SBZ.	De percelen voor compensatie zijn verworven. Herinrichting van percelen is onderdeel van projectbesluit NZL – fase 1. Harde randvoorwaarde in volgorde uitvoering van de werken. Zie compensatienota.
Biodiversiteit	Het project gaat gepaard met de inname van ca. 30 ha bos (waarvan het grootste deel in deelzone E314), die leidt tot een boscompensatie van ca. 45 ha, rekening houdend met de compensatiefactoren.	In het landschapsplan wordt 26,20 ha (ca. 2/3 van de vereiste boscompensatie van 45,4 ha) voorzien binnen de projectcontour. De overige oppervlakte zal buiten het projectgebied gerealiseerd worden door de VLM.	De overeenkomsten voor boscompensatie buiten het projectgebied zijn klaar en ondertekend. De vergunningen voor de herinrichting zijn aangevraagd/verkregen. Harde randvoorwaarde in volgorde uitvoering van de werken. Zie compensatienota.

Landschap en erfgoed	In het kader van het project wordt één bouwkundig erfgoedelement, nl. een modernistische villa ten zuiden van de Koolmijnlaan. Deze inname kan niet vermeden worden.	Er moet onderzoek uitgevoerd worden om de erfgoedwaarde van de villa nader te documenteren (aanvullend op wat erover in de Inventaris Onroerend Erfgoed is opgenomen).	Flankerende actie op initiatief van DWV
Mens – ruimtelijke aspecten	In het kader van het project worden talrijke woningen en bedrijfsgebouwen verwijderd en (delen van) landbouw-percelen ingenomen. Deze innames kunnen niet vermeden worden.	Het lopend begeleidingstraject voor het herlocaliseren van bedrijven en bewoners wordt voortgezet. Er moet ook begeleiding voorzien worden van landbouwers die een aanzienlijke impact op hun bedrijfsvoering ondervinden.	Flankerende actie op initiatief van DWV. Begeleidingsplan NZL is reeds goedgekeurd en in uitvoering.

Tabel 3 - Overzicht milderende maatregelen aanlegfase per discipline (Bron: Ontwerp MER ontwerp projectbesluit NZL – fase 1)

Discipline	Negatief effect	Milderende maatregel	Verankering in vergunning, RUP of flankerende maatregel
Mobiliteit	De aanleg van het project, in het bijzonder van de tunnels in de kernen van Houthalen en Helchteren, waarbij de capaciteit van de N74 beperkt moet worden tot 2x1 rijstroken, kan gepaard gaan met aanzienlijke en langdurige verkeershinder, zowel in en rond het projectgebied zelf als langs de wegen die als omleidingsroute/sluiproute zullen fungeren.	Opmaak minder hinder-plan met als uitgangspunten/randvoorwaarden (zie ook eerder) – aanlegfase deelzone B): <ul style="list-style-type: none"> • Scheiding regulier verkeer en werfverkeer in het projectgebied (met o.a. werfbruggen over kruisende wegen) • Geen werfverkeer via woonstraten • Rerouting doorgaand langeafstands-verkeer • Inschakelen “lokale lus” voor lokale rerouting • Tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen over werfzone tunnels • Doorstromingsmaatregelen voor bus 	Het minder-hinderplan moet – in samenspraak met de aannemer – opgemaakt worden overeenkomstig deze uitgangspunten/randvoorwaarden, die meer uitgebreid worden beschreven in het hoofddocument. (maakt deel uit van bestek)
Lucht (+ gezondheid)	De aanleg van het project kan gepaard gaan met stofhinder en emissies van machines en werfverkeer.	Beperken stofhinder (b.v. afdekken grondhopen/transporten) Zie minder hinder-plan	Dit betreft een specifieke voorwaarde met betrekking tot de uitvoeringswijze van de werken (maakt deel uit van bestek)
Geluid (+ gezondheid)	De aanleg van het project kan gepaard gaan met geluidshinder door machines en werfverkeer.	Gebruik van geluidsarme machines en technieken	Dit betreft een specifieke voorwaarde met betrekking tot de uitvoeringswijze van de werken

		Zie minder hinder-plan	(maakt deel uit van bestek)
Bodem en grondwater	Het project gaat gepaard met een grondoverschot (uitgravingen – ophogingen) van ca. 750.000 m ³ .	Onderzoek naar mogelijkheden voor hergebruik van grondoverschotten als bouwstof, voor ophogingen/opvullingen in het projectgebied zelf of voor bouwprojecten in de omgeving	Flankerende actie op initiatief van DWV
Bodem en grondwater	Bij de voorziene bemalingen bestaat het risico op het verspreiden/aantrekken van bestaande bodem- en grondwater-verontreinigingen.	Nakijken bodemdossiers i.f.v. impact bemalingen op verontreinigingen en zo nodig maatregelen om impact hierop te vermijden/beperken.	Flankerende actie op initiatief van DWV Dit betreft een specifieke voorwaarde met betrekking tot de uitvoeringswijze van de werken (maakt deel uit van bestek)
Oppervlaktewater	Bij lozing van bemalingswater kunnen verontreinigingen in het oppervlaktewater terechtkomen.	Toepassen van BBT voor lozing van bemalingswater m.b.t. arseen en PFAS	Dit betreft een specifieke voorwaarde met betrekking tot de uitvoeringswijze van de werken (maakt deel uit van bestek)
Oppervlaktewater	Stockage van grondoverschotten in overstromingsgevoelig gebied zou tot een daling van de bergingscapaciteit leiden.	Geen stockage van grondoverschotten in overstromingsgevoelig gebied.	Dit is geïntegreerd in het projectontwerp en maakt onderdeel uit van projectbesluit NZL – fase 1
Biodiversiteit	Door de verlichting van de werfzones is verstoring mogelijk van vleermuizen t.h.v. potentiële vliegroutes die de N74 kruisen.	Waar mogelijk behoud of herstel van bomenrijen langs de N74 i.f.v. vliegroutes van vleermuizen, in het bijzonder t.h.v. de vijver van Ter Dolen	Flankerende actie op initiatief van DWV
Landschap en erfgoed	Bij uitgravingen is verstoring of vernietiging van archeologisch erfgoed niet uit te sluiten.	Archeologisch vooronderzoek is in uitvoering.	Dit onderzoek is lopende. In de voorwaarden van het projectbesluit NZL – fase 1 wordt bepaald dat de werkzaamheden pas mogen aanvatten na afronding van het archeologisch vooronderzoek.

Tabel 4 – Overzicht aanbevelingen per discipline (Bron: Ontwerp MER ontwerp projectbesluit NZL – fase 1)

Discipline	Exploitatiefase	Aanlegfase
Mobiliteit	Afstemming tussen Spartacuslimen in Hasselt	Minder hinder-plan: Versneld implementeren lokale modal shift-maatregelen en wijkcirculatieplannen Onderzoek naar modal shift voor langeafstandsverkeer
Bodem en water	Bermbeheer i.f.v. vermijden verontreiniging grondwater Pompen RWA-afvoer scheiden van slibvang	Maximaal terugplaatsen van grond uit tunnels bovenop tunneldak Vermijden grondstockage op verdichtingsgevoelige bodems
Oppervlaktewater	---	Vermijden grondstockages noordelijke TOP in pluviaal overstromingsgebied Hemelwaterbuffering overlap zuidelijke TOP met pluviaal overstromingsgebied Lozingsdebiet bemalingswater op Groenstraatbeek-Rodebeek maximaal beperken
Biodiversiteit	---	Bodemverdichting vermijden in geplande groenzones
Landschap en erfgoed	---	Monitoren stabiliteit bouwkundig erfgoed t.h.v. bouwput tunnels
Klimaat	---	Minimaal verstoren van bodems met langdurig gefixeerd CO2

Tabel 5 – Overzicht monitoring per discipline (Bron: Ontwerp MER ontwerp projectbesluit NZL – fase 1)

Discipline	Monitoring
Mobiliteit, lucht, geluid en gezondheid	Monitoring effectieve evolutie verkeersintensiteit in woonstraten waar volgens het verkeersmodel een significante verkeerstoename wordt verwacht i.f.v. verkeersleefbaarheid, luchtkwaliteit en geluidshinder
Lucht	Monitoring stofhinder (met gebruik van waarschuwings- en alarmdrempels)
Bodem en water	Monitoring kwaliteit bemalingswater i.f.v. lozing (waarbij zuivering noodzakelijk kan zijn vóór lozing) Monitoring grondwaterstand in de omgeving van bemalingen i.f.v. zettingen t.h.v. Centrum-zuid
Biodiversiteit	Monitoring grondwaterstand in de omgeving van bemalingen i.f.v. verdroging van ecotopen t.h.v. Broekbeek en Mangelbeek en Brelaerheide Monitoring globale evolutie van ecotopen en fauna in compensatiezones
Landschap en erfgoed	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 vevat 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

De input uit de adviesronde bij het voorontwerp projectbesluit wordt opgesomd en beantwoord in de antwoordennota. De antwoordennota maakt deel uit van dit ontwerp van projectbesluit.

De veiligheidsvoorschriften van Elia worden overgemaakt aan de aannemer voor de start van de werken.

“De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylonen, omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), zodat wij geen globaal cijfer kunnen opgeven. Per project voeren wij waar noodzakelijk gratis een hoogtemeting uit, teneinde een gedetailleerd advies te kunnen formuleren.

Als algemene regel wordt minstens in een strook van 25 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen. Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorstenen. Ook voor verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing. Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, beton-pompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kipbak, heftrucks, ...). Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen. Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchtlijn, is het eveneens belangrijk om

rekening te houden met de aanwezige pylonen. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die errond uitgevoerd zal worden. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylonen in gevaar brengen en de funderingen en aardingsslussen beschadigen. De pylonen dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en onderhoudswerkzaamheden, zodat bij eventuele problemen de elektriciteitsbevoorrading verder gegarandeerd kan worden.”

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 6.4), 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 6).

Voor de bestaande feitelijke en juridische toestand wordt verwezen naar het kaartmateriaal in de toelichtingsnota van het GRUP (kaart 1a, 1b, 2 en 3).

7. DOORWERKING VAN HET PROJECTBESLUIT

7.1. Doorwerking

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de doorwerking van het projectbesluit en de beslissingen en onderdelen dewelke daarin vervat zitten in de zin van de artikelen 37 e.v. van het Decreet Complexe Projecten.

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

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

De milderende maatregelen en monitoring worden uitgevoerd conform de tabellen in de milieuverklaring van het hoofddocument (zie hoofdstuk 5). De maatregelen worden actief aangepakt samen met het project. De hinder en risico's voor mens en milieu ten gevolge van de realisatie van het project kunnen mits uitvoering van de milderende maatregelen en de monitoring tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

Artikel 37 – Planonderdeel

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt, overeenkomstig artikel 37 van het Decreet Complexe Projecten als ruimtelijk uitvoeringsplan. In bijlage 6 van het projectbesluit is, zoals vereist door artikel 23, 8° van het Decreet Complexe Projecten een herkenbaar onderdeel opgenomen dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan als vermeld in artikel 2.2.5. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De gegevens, vermeld in artikel 2.2.5, § 1, van de voormelde codex, zijn samen met de overige stukken bij dit planonderdeel eveneens toegevoegd.

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan NZL regelt de bestemmingswijzigingen:

- in deelzones A en B:
 - I.f.v. het opheffen van de reservatiestrook voor de N74 vanaf de E314 tot aan de Lindelsebaan in Hechtel-Eksel.
- in deelzone B:
 - I.f.v. de realisatie van het verfijnde combinatiealternatief Ay, in voorkomend geval met inbegrip van de milderende en/of compenserende maatregelen; inclusief de nodige natuurbestemmingen om de realisatie van het bovenvermelde alternatief mogelijk te maken;
 - I.f.v. een kwalitatieve leefomgeving en de projectdoelstellingen rond kern- en natuurversterking de bestemmingswijziging van een aantal harde bestemmingen (recreatiegebied, zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, woongebied en industriegebied) naar een openruimtebestemming; de bestemmingswijziging van een beperkt deel van een woonuitbreidingsgebied in de kern van Helchteren naar woongebied; de bestemmingswijziging van landschappelijk waardevol agrarisch gebied

naar een gebied voor dagrecreatie, de opheffing van de reservatiestrook wordt t.h.v. het regionale bedrijventerrein Centrum-Zuid (dat werd ontwikkeld op een afgeplatte terril) aangegrepen om de ordening van deze zone veilig te stellen, zo ook de zone rond de nieuwe HOV-halte aan Centrum-Zuid.

Op basis van de aldaar beschikbare gegevens wordt meer concreet besloten dat het definitieve projectbesluit zal gelden als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan NZL met de volgende bijlagen die er één geheel mee vormen:

- Bijlage 6.1, het verordenend grafisch plan, bestaande uit 3 deelplannen:
 - Deelplan 1 m.b.t. de opheffing van de reservatiestrook
 - Deelplan 2A m.b.t. de noordelijke zone van deelzone B
 - Deelplan 2B m.b.t. de zuidelijke zone van deelzone B
- Bijlage 6.2, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.
- Bijlage 6.3: de toelichtingsnota – tekst.
- Bijlage 6.4: het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Dit onderdeel dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan, vervangt aldus, voor het grondgebied waarop het betrekking heeft, de voorschriften van de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen (zie ook bijlage 6.3).

Artikel 39 - Omgevingsvergunningsluik

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt, overeenkomstig artikel 39 van het Decreet Complexe Projecten, als omgevingsvergunning. In bijlage 4 is de informatie in het kader van het omgevingsvergunningsluik toegevoegd.

De verantwoordingsnota omschrijft het voorwerp van de aanvraag, de aanleiding van het project en hetgeen beoogd wordt. Hierbij wordt dieper ingegaan op de verschillende handelingen die nodig zijn om het project te realiseren (stedenbouwkundige handelingen, ingedeeld inrichtingen en activiteiten en vegetatiewijzigingen). Verder wordt er ook geduïd waar er ontbost wordt en waar hiervoor compensatie wordt voorzien. De fasering en de ruimtelijke context worden besproken. De toets aan de goede ruimtelijke ordening wordt eveneens uitgevoerd in die verantwoordingsnota (cfr hoofdstuk 4 verantwoordingsnota) alwaar finaal geconcludeerd wordt dat een en ander verenigbaar en in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening. De overeenstemming met de geldende wetgeving mbt natuur, onroerend erfgoed, water en wegen is ook opgenomen. Er is een ook sloopopvolgingsplan en een archeologienota opgenomen. Er zijn 3 hoofdstukken gewijd aan 'de integratie van de werken in de omgeving', 'samenwerking met externe actoren' en de 'interacties met andere projecten'. Het project is getoetst aan de regelgeving in het MER.

Op basis van de aldaar beschikbare gegevens wordt meer concreet besloten dat het definitieve projectbesluit zal kunnen gelden als omgevingsvergunning voor de volgende stedenbouwkundige handelingen, inrichtingen en activiteiten evenals vegetatiewijzigingen noodzakelijk ter realisatie van

het projectbesluit voor de eerste fase van de Noord-Zuidverbinding Limburg, zoals ingetekend op de plannen in bijlage, die er één geheel mee vormen:

Het gaat dan met name over volgende stedenbouwkundige handelingen:

- Afbraak van wegenis
- Afbraak kunstwerken
- Vellen van hoogstammige bomen
- Ontbossing
- Sloop van panden
- Nieuwe verharding
- Nieuwe kunstwerken
 - o Bruggen
 - o Ecopassages
 - o tunnels
- Dienstgebouwen
- Geluidswallen
- Reliëfwijzigingen
 - o Bufferbekkens/infiltratiebekkens/wadi's
 - o Grachten
 - o Zuiveringsbekken
 - o Duikers (inbuizingen)
 - o Taluds
- Riolering
- Terreininrichtingshandelingen voor natuurcompensatie

En volgende ingedeelde inrichting of activiteit:

- Rubriek 3.4.2: Het lozen van bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³/h tot en met 100 m³/h
- Rubriek 31.1.2°b: Motoren met inwendige verbranding (stationaire motoren en gasturbines) meer dan 500 kW tot en met 5000 kW
- Rubriek 17.3.2.1.1.1°b: Opslag gevaarlijke ontvlambare stoffen van 100 kg tot en met 20 ton
- Rubriek 12.1.2.2°b): Inrichtingen die gelijkspanning opwekken van meer dan 200 kW tot en met 10.000 kW
- Rubriek 12.1.1.2°b: Inrichtingen die wisselspanning opwekken van meer dan 200 kVA tot en met 10.000 kVA
- Rubriek 16.3.2°: Koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gassen

Alsook volgende vegetatiewijzigingen:

1. Binnen de deelzone E314 worden verschillende verboden te wijzigen vegetaties ingenomen:
 - Heiden
 - Moerassen en waterrijke gebieden
 - Graslanden in buffergebied en in groengebied
2. Er is ook een beperkte inname van grasland in industriegebied ten westen van de knoop E314.

Het projectbesluit geldt voor wat dit omgevingsvergunningsluit betreft voor een onbepaalde duur wat betreft de stedenbouwkundige handelingen en ingedeelde inrichtingen.

Het projectbesluit vervalt in elk van de volgende gevallen:

1. de verwezenlijking van het projectbesluit wordt niet binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van het projectbesluit gestart;
2. de werken worden gedurende meer dan drie opeenvolgende jaren onderbroken.

Overeenkomstig artikel 44, eerste lid, 2° van het Decreet Complexe Projecten komt een projectbesluit te vervallen indien de werken ter uitvoering van het projectbesluit worden onderbroken gedurende meer dan drie opeenvolgende jaren. De overheid die het projectbesluit heeft vastgesteld, kan deze vervaltermijn evenwel op gemotiveerde wijze verlengen.

De hogervermelde, al dan niet verlengde, termijnen worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het projectbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

Het verval van een projectbesluit geldt alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een project. Een gedeelte is afgewerkt als het, in voorkomend geval na sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Artikel 40 en 41 - Vergunningen, machtigingen en beslissingen

Onderhavige titel bevat een oplistings 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 ontwerp projectbesluit NZL – fase 1 zijn de relevante documenten toegevoegd. Adviezen bij de respectievelijke adviesinstanties werden reeds ingewonnen in het kader van de adviesronde ten aanzien van het voorontwerp van projectbesluit. Deze adviezen kunnen integraal worden teruggevonden in de antwoordnota.

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt als volgende beslissingen zoals opgelijst in artikel 40 van het Decreet Complexe Projecten en omvat tevens volgende van de in artikel 41 van het Decreet Complexe Projecten omschreven beslissingen:

Artikel 40, eerste lid, 1° Decreet Complexe projecten – Decreet Natuurbehoud

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 40, 1° van het Decreet Complexe Projecten, gelden als de vergunningen, ontheffingen of afwijkingen, verleend bij of krachtens het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Doorheen het omgevingsvergunningsluit van het projectbesluit NZL blijkt ook een beslissing in de zin van het Decreet Natuurbehoud vereist te zijn. Meer concreet gaat het om een afwijking op een verboden vegetatiewijziging.

In beginsel is het verboden om wijzigingen door te voeren aan bepaalde vegetaties of kleine

landschapselementen en hun vegetaties. Overeenkomstig artikel 9 e.v. van het besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu kunnen afwijkingen en vrijstellingen worden toegestaan op dit verbod.

Het dossier bevat verboden te wijzigen vegetaties evenals een aantal te wijzigen kleine landschapselementen. Gezien deze gelegen zijn in vogelrichtlijngebied is om deze te verwijderen een omgevingsvergunning voor vegetatiewijziging nodig. De verboden te wijzigen vegetaties blijven beperkt tot kleine oppervlaktes (riet, eutrofe plas, soortenrijk permanent cultuurgrasland).

Dit onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de adviesinstanties. Het Agentschap Natuur en Bos heeft met het geïntegreerd advies van het beleidsdomein Omgeving, uitgebracht op 27 februari 2024, haar goedkeuring gehecht aan de vegetatiewijziging in volgende zin:

“Het voorontwerp projectbesluit omvat het wijzigen van vegetaties die onder toepassing vallen van artikel 7 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

De compensatieopgave bedraagt ca. 2,5 ha aan verboden te wijzigen vegetaties en kleine landschapselementen. De compensatie hiervan wordt in veelvoud binnen het project voorzien (in het totaal bijna 15 ha), buiten de zones van de beschermde gebieden SBZ en VEN. Daarnaast worden verschillende waterrijke zones voorzien waar riet kan voorkomen (oppervlakte niet begroot) en worden in het project tal van nieuwe kleine landschapselementen voorzien in de vorm van bomenrijen.

Het Agentschap voor Natuur en Bos geeft gunstig advies hiervoor, als afwijking op de verboden van artikel 7 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, volgens artikel 10 van het vermelde besluit.”

Het projectbesluit kan dan ook gelden als afwijking op het verbod tot wijziging van vegetaties of kleine landschapselementen en hun vegetaties in de zin van het besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Artikel 40, eerste lid, 2° Decreet Complexe Projecten – Decreet Gemeentewegen

Het wijzigingsdecreet van 26 april 2024 voert een aantal optimalisaties door aan de regeling rond complexe projecten. Daar waar het Gemeentewegendecreet de beslissingsbevoegdheid over de aanleg, wijziging of opheffing van een gemeenteweg (m.i.v. buurtwegen) bij de gemeenteraad legt, stelt het Decreet Complexe Projecten dat deze beslissing deel kan uitmaken van het projectbesluit, waardoor ook de Vlaamse Regering of de provincieraad die beslissing kunnen nemen. Het decreet maakt duidelijk dat de ‘zaak der wegen’ ook in een projectbesluit kan worden beslist, zodat de

besluitvorming uniform bij één bevoegdheidsniveau wordt gehouden.

Die keuze bij de opmaak van het Decreet Complexe Projecten is ingegeven door de noodzaak om de besluitvorming over een complex project niet te versnipperen over verschillende bestuursniveaus en zo de noodzakelijke versnelling van investeringsprojecten mogelijk te maken.

Bij onderhavig ontwerp van projectbesluit wordt een toelichting verschaft omtrent de inpassing van het project in het lokaal wegennet (Bijlage 5 Geïntegreerde beslissingen - 'Zaak der wegen') en worden tevens ontwerpen van grafische plannen (i.f.v. opheffing gemeenteweg) en rooilijnplannen (i.f.v. wijziging gemeenteweg) (bijlages 5.1.2 e.v.) gevoegd.

De ontwerpen van grafische plannen en rooilijnplannen alsook de nota met toelichting worden als onderdeel van het ontwerp van projectbesluit NZL – fase 1, in openbaar onderzoek gelegd.

Het projectbesluit kan dan ook gelden als een beslissing over de zaak der wegen, vermeld in artikel 8 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en artikel 31 en 65 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Artikel 40, eerste lid, 6° Decreet Complexe Projecten – Onbevaarbare waterlopen

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 40, 6° van het Decreet Complexe Projecten gelden als de machtigingen, vermeld in artikel 12, 14 en 23 van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen.

Dergelijke machtigingen zijn nodig in het kader van onderhavig projectbesluit NZL voor de onbevaarbare waterlopen van 2^e categorie, namelijk de Zwarte Beek, Broekbeek, Groenstraatbeek, Mangelbeek, Laambeek, Oude Laambeek en Rodebeek.

Dit onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de adviesinstanties. De bevoegde dienst 'waterlopen' heeft met het geïntegreerd advies van de provincie Limburg, uitgebracht op 24 februari 2024, onder voorbehoud voor 3 beken haar goedkeuring gehecht aan de gevraagde machtigingen in volgende zin:

“m.b.t. de Machtigingsaanvraag voor de Broekbeek:

Er wordt een ecopassage gecreëerd ter hoogte van de vallei van de Broekbeek, onder de Grote Baan. Door de creatie van een ecopassage, zal de stuwende werking van de bestaande inbuizing onder de Grote Baan verloren gaan en afwaarts meer wateroverlast veroorzaken. Om deze opstuwende functie van de bestaande inbuizing te behouden, moeten maatregelen getroffen worden om het huidige beperkte doorvoerdebiet (van de van de bestaande inbuizing) niet te vergroten. Dit werd niet opgenomen in de nota en de plannen. Hiervoor moet een gedetailleerd plan uitgewerkt worden.

m.b.t. de Machtigingsaanvraag voor de Mangelbeek:

Er wordt een ecopassage gecreëerd ter hoogte van de vallei van de Mangelbeek. Door de creatie van een ecopassage, zal de stuwende werking van de bestaande inbuizing onder de Grote Baan verloren gaan en afwaarts meer wateroverlast veroorzaken. Om deze opstuwende functie van de bestaande inbuizing te behouden, moeten maatregelen getroffen worden om

het huidige beperkte doorvoerdebiet (van de van de bestaande inbuizing) niet te vergroten. Dit wordt vermeld in de nota maar is niet gedetailleerd uitgewerkt in de plannen.

m.b.t. de Machtigingsaanvraag voor de Groenstraatbeek:

De Groenstraatbeek en de huidige riolering opwaarts de Grote Baan, ter hoogte van de Koolmijnlaan, veroorzaakt wateroverlast. Hiervoor werd er door Aquafin, Fluvius, de gemeente en de afdeling Waterbeheer van de provincie, een plan van aanpak uitgewerkt. Dit plan bevat de bouw van een bergbezinkingsbekken, met overstortleiding tot aan de Grote Baan en daarnaast plande de provincie de oplegging van de waterloop. De aanpassing van het afrittencomplex en de bouw van de tunnel, komen in conflict met de aanpak van de wateroverlast, hierboven beschreven. De nodige voorzieningen en afspraken over de doorvoer van het debiet van de waterloop en de bijhorende overstorten (bestaande overstort aan de Grote baan en overstort van BBB), moeten verder uitgeklaard worden en opgenomen worden op de detailplannen.”

Naar aanleiding van de gestelde voorwaarden werden de plannen in overleg met de bevoegde dienst aangepast. De info hieromtrent is terug te vinden in de specifieke nota's binnen omgevingsvergunningsluik (4.5 'machtigingen der waterlopen').

Het projectbesluit kan dan ook gelden als machtigingen voor de onbevaarbare waterlopen van 2^e categorie, namelijk de Zwarte Beek, Broekbeek, Groenstraatbeek, Mangelbeek, Laambeek, Oude Laambeek en Rodebeek.

Artikel 40, eerste lid, 8° Decreet Complexe Projecten - Bosdecreet

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 40, 8° van het Decreet Complexe Projecten gelden als de vergunningen, machtigingen of afwijkingen, verleend bij of krachtens het Bosdecreet van 13 juni 1990, behoudens die vermeld in artikel 90bis, § 1, laatste lid.

Ontbossing is verboden tenzij mits het bekomen van een omgevingsvergunning in toepassing van de wetgeving op de ruimtelijke ordening.

Een omgevingsvergunning voor ontbossing kan niet worden verleend tenzij het bijvoorbeeld gaat om een ontbossing met het oog op handelingen van algemeen belang zoals bepaald in artikel 4.1.1, 5°, en artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening of een ontbossing in zones met de bestemmingen woongebied of industriegebied in de ruime zin zoals opgenomen in artikel 90bis, §1, eerste lid, 1° en 2° van het Bosdecreet van 13 juni 1990.

Uit het omgevingsvergunningsluik (bijlage 4 Omgevingsvergunning, nota boscompensatie) blijkt dat tegelijkertijd een vergunning wordt aangevraagd voor dergelijke ontbossingen.

Dit onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de adviesinstanties. Het Agentschap Natuur en Bos heeft met het gecoördineerd advies van het beleidsdomein Omgeving, uitgebracht op 27 februari 2024, haar goedkeuring gehecht aan de ontbossing en de voorgestelde boscompensatie in volgende zin:

“Uit het dossier kan afgeleid worden dat de aanvrager een oppervlakte van 301460,193 m² wenst te ontbossen voor het complex project Noord-Zuid Limburg – Fase 1. Volgens het Agentschap voor Natuur en Bos is er voor het uitvoeren van de geplande werken een ontbossing nodig van 301460,193 m². Oppervlakte vrijstelling: 38002,44 m². 703619,531 m² dient als bos behouden te worden.

Bij het uitvoeren van werken mogen de te behouden oppervlaktes bos niet beschadigd worden. Er dient voldoende afstand tot het te behouden bos bewaard te worden, er mogen geen materialen in het bos gestapeld worden en de bosbodem mag niet verdicht, noch opgehoogd worden;

De kap- en snoeiwerken gebeuren best buiten het broedseizoen (april tot einde juni). Indien de kap- en snoeiwerken opgestart worden voor april kunnen deze werken verder uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen. Om verstoring te vermijden mag er echter niet gestopt worden met de werken gedurende de broedperiode en dienen de werken uitgevoerd te worden tot ze volledig beëindigd zijn

De boscompensatie gebeurt via compenserende bebossing door de aanvrager en door derden. Het compensatievoorstel wordt goedgekeurd.

Het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van het definitieve projectbesluit. Het advies van ANB in bijlage (p.41) beschrijft de voorwaarden. Ook de andere toegevoegde bijlagen zijn gelinkt aan de boscompensatie.”

Het projectbesluit kan dan ook gelden als vergunning voor ontbossing met boscompensatie in de zin van het Bosdecreet van 13 juni 1990. De voorgestelde voorwaarden worden opgenomen in de besluitvorming en de goedgekeurde bijlagen zoals opgenomen in de nota ‘boscompensatie’ maken er integraal deel van uit.

Artikel 40, eerste lid, 10° Decreet Complexe projecten - Afwijking vrije stroken langs autosnelwegen

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 40, eerste lid, 10° van het Decreet Complexe Projecten gelden als de afwijkingen, zoals vermeld in artikel 4 en 5 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen.

Een voorstel van afwijking van vrije stroken langsheen de E314 is terug te vinden in bijlage 4.10 van de omgevingsvergunning. Dit specifiek onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de bevoegde adviesinstantie. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft overeenkomstig artikel 4 van het BVR van 25 januari 2019 een gunstig advies uitgebracht en daarmee haar goedkeuring gegeven aan de voorgestelde afwijking van het verbod vermeld in artikel 2 van het bovenvernoemd besluit betreffende de vrije stroken langsheen autosnelwegen.

Het projectbesluit kan ook gelden als afwijking voorzien in artikel 5 van het BVR van 25 januari 2019 aangezien het projectbesluit wordt genomen door de -overeenkomstig artikel 6 §4 van het decreet complexe projecten - bevoegde overheid.

Het projectbesluit kan dan ook gelden als afwijking van de vrije stroken langsheen de autosnelweg E314.

Artikel 41, 10° Decreet Complexe Projecten – Opheffing beschermingsbesluit

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 41, 10° van het Decreet Complexe Projecten in voorkomend geval de beslissing over de gedeeltelijke opheffing van een beschermingsbesluit omvatten.

Zoals op de figuur aangeduid wordt door het nieuwe infrastructuurproject aan de westelijke rand een heel klein deel van het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Omgeving van waterslot Ter Dolen' (kortweg 'beschermd landschap Ter Dolen') ingenomen (oppervlakte van 0,09ha). De oppervlakte van het volledig beschermde gebied bedraagt 51,16ha. De inname is niet te vermijden en concentreert zich aan de zijde waar geen grote erfgoedwaarde aanwezig is. De geïmpacteerde zone is het breedst in noordwestelijke en zuidwestelijke hoek van de afbakening van het cultuurhistorisch landschap. Aangezien volgens het beschermingsbesluit geen constructies zijn toegelaten, worden deze -weliswaar beperkte- innames uit de bescherming gehaald. De westelijke afbakening van de bescherming wordt hierbij aangepast aan de grens die gevormd wordt door de nieuwe weginfrastructuur.



Figuur 25 - Inname/impact op beschermingscontour

De cultuurhistorische waarden van het gebied bevinden zich rond het beeldbepalende abbatiale waterslot. Dit slot/kasteel Ter Dolen (beschermd als monument 'Kasteel De Dool' - B.VI.Ex. van 9 maart 1983) situeert zich centraal in het gebied en bevat de grootste erfgoedwaarden. De inname aan de westelijke rand van het gebied raakt in die zin ook niet aan de kernwaarden van die bescherming.

Dit onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de

adviesinstanties. Het Agentschap Onroerend Erfgoed heeft met het gecoördineerd advies van het beleidsdomein Omgeving, uitgebracht op 27 februari 2024, de mogelijke impact op het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Omgeving van waterslot Ter Dolen' (B. VI. Ex. van 30 juni 1982 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 27 augustus 1982) besproken en haar goedkeuring gegeven aan de gedeeltelijke opheffing ervan in volgende zin:

“Het tracé snijdt direct de westrand van het cultuurhistorisch beschermd landschap Ter Dolen aan. Het ontwerp probeert maximaal rekening te houden met de contouren van het beschermde cultuurhistorische landschap, maar met de noodzakelijke ingrepen ter hoogte van de Kievitwijk is een zeer beperkte inname van de huidige perimeter van het cultuurhistorisch landschap onvermijdelijk. De inname is zo minimaal mogelijk gehouden en beperkt zich tot enkele meter over de volledige westelijke grens van het beschermde landschap op een plaats waar geen uitgesproken erfgoedelementen en/of erfgoedwaarden aanwezig zijn. Het agentschap heeft ervoor gepleit om de inpassing van de nieuwe infrastructuur zo te realiseren dat de landschappelijke kwaliteiten van de beschermde kasteelomgeving in de vallei van de Broekbeek worden versterkt. Het ontwerp is hier ook in geslaagd door de (nieuwe) grens van het cultuurhistorisch landschap en de weginfrastructuur te vergroenen in de vorm van natuurlijke beplanting en het creëren van een 'levend muurtje' tussen de weg en de beekvallei. Het muurtje is bewust laag gehouden, zodat zichten op de vijver, de vallei en het kasteel behouden blijven.

De inname raakt op geen enkele manier aan de erfgoedelementen en erfgoedwaarden van het beschermd cultuurhistorisch landschap.”

Ook het MER concludeert dat er geen significante impact op het beschermd landschap Ter Dolen te verwachten is.

Het projectbesluit omvat dan ook de beslissing over de gedeeltelijke opheffing van het beschermingsbesluit over het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Omgeving van het waterslot Ter Dolen'. Voor meer duiding en motivering wordt verwezen naar de specifieke nota 'Gedeeltelijke opheffing beschermd cultuurhistorisch landschap', waarin de gegevens vermeld in artikel 6.2.5 van het Onroerenderfgoeddecreet zijn opgenomen.

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. Deze mogelijke rechtsgevolgen zijn opgesomd in artikel 28 e.v. van het Decreet Complexe Projecten. Het van toepassing zijnde rechtsgevolg wordt hieronder besproken.

ARTIKEL 30 DECREET COMPLEXE PROJECTEN – BETREDEN PROJECTGEBIED

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 van het Decreet Complexe Projecten). Deze machtiging is voorzien voor diensten van de Vlaamse overheid (of de opdrachtnemers van de Vlaamse overheid) in het kader van de uitvoeringsfase.

ARTIKEL 31 DECREET COMPLEXE PROJECTEN – ONTEIGENING

De Vlaamse regering kan vooreerst tot onteigening overgaan in de gevallen waarin ze oordeelt dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid met betrekking tot gemeenschaps- en gewestelijke aangelegenheden en dit overeenkomstig artikel 7, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Verder en in het bijzonder kan overeenkomstig artikel 31 van het Decreet Complexe Projecten van 25 april 2014 elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van het voorkeursbesluit of projectbesluit, door onteigening ten algemene nutte tot stand worden gebracht.

Als bevoegde overheid voor het nemen van een projectbesluit in het kader van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) kan de Vlaamse Regering derhalve ook optreden als onteigenende instantie ter realisatie van onderhavige projectbesluit NZL - fase 1.

De mogelijkheid van het nemen van een onteigeningsbesluit werd ook reeds aangekondigd in het voorkeursbesluit. Dit onteigeningsbesluit 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 (waardoor dit aan een afzonderlijk openbaar onderzoek onderworpen zal worden). Noch het Onteigeningsdecreet noch het Decreet Complexe Projecten legt de verplichting op om de onteigeningsprocedure parallel te laten lopen met de procedure tot definitieve vaststelling van het projectbesluit. In het kader van dit complex project wordt gekozen om de onteigeningsprocedure niet parallel te laten verlopen aan de procedure tot definitieve vaststelling van het projectbesluit.

Zoals ook reeds in het voorkeursbesluit aangehaald wordt, wordt voor dit complex project hard ingezet op minnelijke verwervingen van (delen van) percelen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project. Aldus worden gesprekken aangeknoopt met eigenaars van (delen van) percelen die mogelijk geïmpacteerd zullen worden door de realisatie van het project omtrent hun bereidheid om al dan niet minnelijk te verkopen. Hierbij wordt voorzien in een specifiek aankoopbeleid en begeleidingstraject. Vermits nog niet voor alle (mogelijk) geïmpacteerde bebouwde percelen minnelijke gesprekken konden worden gevoerd, zal dit minnelijk aankoopbeleid worden verdergezet. De minnelijke gesprekken werden sinds de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit van 22 april 2022 gevoerd op basis van een voorlopige en indicatieve contour die als bijlage bij het voorkeursbesluit werd gevoegd. Deze projectcontour wordt thans aangepast op basis van het concreet uitgewerkt project en wordt tevens als bijlage gevoegd bij dit hoofddocument.

Gelet op dit minnelijk aankoopbeleid en teneinde dit beleid alle kansen te bieden, wordt nog geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om, overeenkomstig artikel 31 van het Decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten en artikel 31 van het Decreet van 24 februari 2017 betreffende

onteigening voor het algemeen nut, een parallelle onteigeningsprocedure te voeren. Het is dan ook niet wenselijk om reeds een onteigeningsplan op te maken. De aangepaste contour die bij dit hoofddocument wordt gevoegd, is dan ook geenszins een onteigeningsplan in de zin van artikel 11 van het Decreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut. Vermits het minnelijk aankoopbeleid nog volop gaande is, doet zich bovendien ook nog geen noodzaak voor om een parallelle onteigeningsprocedure op te starten. Indien op basis van de minnelijke gesprekken zou blijken dat alsnog onteigeningen vereist zijn, zal deze onteigeningsprocedure opgestart worden na de definitieve vaststelling van het projectbesluit. Alle waarborgen voor belanghebbenden uit het Decreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut worden hierbij gegarandeerd.

7.2.2. Vervolgstappen

- **GEFASEERDE AANPAK**

Zoals eerder aangegeven in hoofdstuk § 2.4 ‘gefaseerde aanpak’ en § 3.3 ‘stand van verwezenlijking voorkeursbesluit’ is dit ontwerp projectbesluit chronologisch het eerste projectbesluit dat voortvloeit uit het complex project NZL en dat in de uitwerkingsfase wordt voorgelegd voor goedkeuring. Dit ontwerp 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 wordt ervoor geopteerd om het complex project NZL verder uit te werken en te vertalen in verschillende parallelle besluitvormingstrajecten. 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.

Ook met betrekking tot de Lokale Lus in deelzone B zullen bepaalde fysieke ingrepen – ecopassages, fietsinfrastructuur (zowel fietspaden als fietsoversteken) en omvorming kruispunt Kazernelaan en Europarklaan – in een volgende fase verder uitgewerkt worden (zie hoofdstuk § 3.4.3 Lokale Lus). Hiervoor zijn in Projectbesluit NZL – fase 1 nog geen concrete uitvoeringsplannen voor een herinrichting opgenomen. Ze zullen verder worden uitgewerkt en vergund, hetzij via een op zich staande omgevingsvergunningaanvraag, hetzij als onderdeel van Projectbesluit NZL – fase 2.

- **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 projectcontour. De aangepaste projectcontour die als bijlage bij dit hoofddocument wordt gevoegd, is dan ook geenszins een onteigeningsplan in de zin van artikel 11 van het Decreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut.

Zoals opgenomen in artikel 7.2.1 bestaat de mogelijkheid om op basis van het definitief projectbesluit, weliswaar met een apart onteigeningsplan en -besluit, de noodzakelijke gebieden later alsnog te onteigenen. Hiervoor zal dan een aparte procedure gevolgd worden zoals voorzien in het onteigeningsdecreet.

Ook het hiertoe specifiek opgezet begeleidingstraject (cfr het goedgekeurd Begeleidingsplan NZL bij het voorkeursbesluit) wordt verdergezet.

- TUNNELVEILIGHEID

In de fase van voorontwerp werd advies gevraagd en verkregen van de brandweer en het onafhankelijk tunnelveiligheidsorgaan. Echter zullen zij voordat de tunnels open kunnen gaan opnieuw hun goedkeuring geven op het voorziene veiligheidssysteem.

- MINDER HINDER

In de uitwerkingsfase wordt reeds ingezet op de voorbereiding van de werforganisatie en -fasering, en de onvermijdelijke verkeershinder die hiermee gepaard gaat. Onder de noemer “omgevingsmanagement” worden drie sporen samengebracht dewelke aangevuld worden door een gericht afstemmingsproces met (boven)lokale belanghebbenden zoals de betrokken lokale besturen, bedrijven, handelaars, scholen, organisaties en bewoners. De referentieplanning, minder-hinderplan en charter worden samengebracht in een aanpak dewelke ook een belangrijke rol zal krijgen richting de uitvoeringsfase en de gesprekken met het te selecteren aannemersconsortium. Voor de uitwerking van het minder-hinderplan wordt een specifieke projectstructuur opgezet die zal instaan voor de voorbereiding, communicatie en opvolging van de uitvoering van het plan. Een centraal aanspreekpunt in kader van ‘minder hinder’ (omgevingsmanager NZL) zal aangesteld worden om vragen te bundelen, coördineren en behandelen.

(1) Referentiefasering

Het voorkeursalternatief werd reeds vanaf het begin ontwikkeld met de realiseerbaarheid in het achterhoofd (zie Projectomschrijving deelzone B - systemen en principes, zie o.a. werfplanning). In een volgende stap zal deze werfplanning verder worden uitgewerkt en gedetailleerd in een referentiefasering.

(2) Minder-hinderplan

De aanpak van het minder-hinderplan wordt in verschillende stappen en op verschillende schaalniveaus opgevat.

De volgende stappen zijn te onderscheiden:

- Onderzoek van de deelzone B (Houthalen-Helchteren), werfinsname en verkeersorganisatie;
- Onderzoek en analyse van het verplaatsingsgedrag in ruimere regio en deelzone B;
- Opmaak, onderzoek en evaluatie van mogelijke minder-hinderconcepten en scenario's;

- Keuze van een voorkeursscenario en vertaling naar concrete maatregelen;
- Uitwerking van de verschillende minder-hindermaatregelen, via gesprekken met het te selecteren aannemersconsortium.

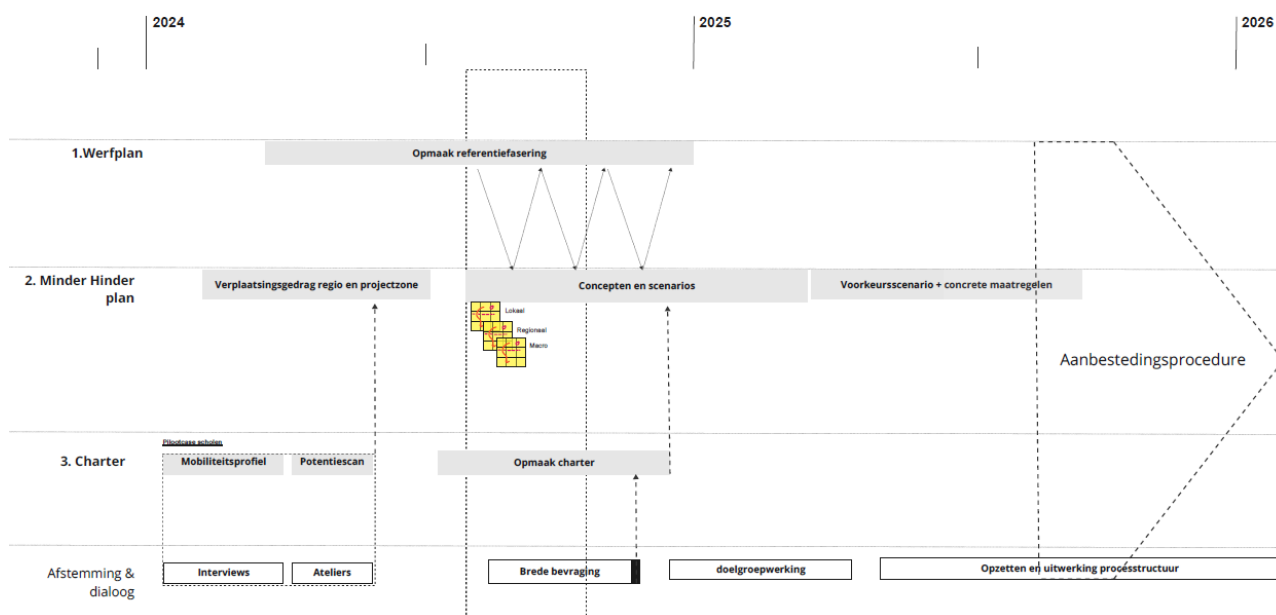
De opmaak van het minder-hinderplan zal in overleg met de betrokken (boven)lokale belanghebbenden tot stand komen.

(3) Minder-hindercharter

Het traject rond een charter werd reeds opgestart en wil een bewustwording genereren van de uitwerking en volgende uitvoering van het project, met name het belang van de werforganisatie en bijbehorende fasering. 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.

Het doel van het charter is op stapsgewijs wederzijdse engagementen te gaan definiëren gaande van het realiseren van een (boven)lokale 'model shift' ambitie waar meer mensen beroep doen op duurzame modi zoals het openbaar vervoer en fiets. Wederzijdse engagementen houden in dat ook private initiatieven hier een plaats kunnen krijgen. Door in het charter samen ambities en engagementen te gaan bepalen kan dit mee opgenomen in de uitwerking van minder-hinderscenario's en het uiteindelijke voorkeursscenario.

Een minder-hindercharter zal opgemaakt worden, in afstemming met de betrokken lokale besturen, organisaties en het middenveld. Het 'minder hinder'-charter wordt samen met het definitief projectbesluit voorgelegd aan de Vlaamse Regering.



Figuur 26 – Aanpak omgevingsmanagement: referentiefasering, minder-hinderplan, en minder-hindercharter

Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan de milderende maatregel voor aanlegfase inzake opmaak van een minder-hinderplan (cfr. hoofdstuk § 5.2 milderende maatregelen en aanbevelingen MER). Vanuit mobiliteit gaat het o.a. 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. Vanuit lucht (+gezondheid) en geluid gaat het o.a. om de werfhinder tijdens de werken op een goede manier op te vangen en voldoende oplossingen aan te bieden, zoals het beperken van de stofhinder en het gebruik van geluidsarme machines en technieken.

- **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 opgesteld 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. BESLUIT

Artikel 1

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 37 van het Decreet Complexe Projecten, als ruimtelijk uitvoeringsplan NZL gelden met de volgende bijlagen die er één geheel mee vormen:

- De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:
 - Het verordenend grafisch plan, bestaande uit 3 deelplannen.
 - De stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.
- De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:
 - Toelichtingsnota – tekst.
 - Het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Voor zover als nodig ook de overige bijlagen die deel uitmaken van onderhavig projectbesluit.

Artikel 2

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 40 van het Decreet Complexe Projecten en rekening houdende met de bijlagen die er integraal deel van uitmaken, gelden als:

- Afwijking op het verbod tot wijziging van vegetaties of kleine landschapselementen en hun vegetaties in de zin van het besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, onder de volgende voorwaarden:
- Vergunning voor ontbossing met boscompensatie in de zin van het Bosdecreet van 13 juni 1990, onder de volgende voorwaarden zoals gesteld in het advies van ANB.

Artikel 3

Artikel 3.1

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 39 van het Decreet Complexe Projecten, gelden als omgevingsvergunning voor de volgende stedenbouwkundige handelingen, inrichtingen en activiteiten evenals vegetatiewijzigingen noodzakelijk ter realisatie van het projectbesluit voor de Noord-Zuidverbinding Limburg – Fase 1, zoals toegelicht in de documenten en ingetekend op de plannen in bijlage:

Stedenbouwkundige handelingen:

- Afbraak van wegenis
- Afbraak kunstwerken
- Vellen van hoogstammige bomen
- ontbossing
- Sloop van panden

- Nieuwe verharding
- Nieuwe kunstwerken
 - o Bruggen
 - o Ecopassages
 - o tunnels
- Dienstgebouwen
- Geluidswallen
- Reliëfwijzigingen
 - o Bufferbekkens/infiltratiebekkens/wadi's
 - o Grachten
 - o Zuiveringsbekken
 - o Duikers (inbuizingen)
 - o Taluds
- Riolering
- Terreininrichtingshandelingen voor natuurcompensatie

Ingedeelde inrichting of activiteit:

- Rubriek 3.4.2: Het lozen van bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³/h tot en met 100 m³/h
- Rubriek 31.1.2°b: Motoren met inwendige verbranding (stationaire motoren en gasturbines) meer dan 500 kW tot en met 5000 kW
- Rubriek 17.3.2.1.1.1°b: Opslag gevaarlijke ontvlambare stoffen van 100 kg tot en met 20 ton
- Rubriek 12.1.2.2°b): Inrichtingen die gelijkspanning opwekken van meer dan 200 kW tot en met 10.000 kW
- Rubriek 12.1.1.2°b: Inrichtingen die wisselspanning opwekken van meer dan 200 kVA tot en met 10.000 kVA
- Rubriek 16.3.2°: Koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gassen

Vegetatiewijzigingen:

- Binnen de deelzone E314 worden verschillende verboden te wijzigen vegetaties ingenomen:
 - o Heiden
 - o Moerassen en waterrijke gebieden
 - o Graslanden in buffergebied en in groengebied
- Er is ook een beperkte inname van grasland in industriegebied ten westen van de knoop E314.

Artikel 3.2

De plannen en toelichtingen bij dit omgevingsvergunningsluit maken er integraal deel van uit.

Artikel 3.3

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal voor wat dit omgevingsvergunningsluit betreft voor een onbepaalde duur gelden wat betreft de in artikel 3.1 opgelijste stedenbouwkundige handelingen en ingedeelde inrichtingen.

Artikel 3.4

Het definitief vastgestelde projectbesluit vervalt overeenkomstig artikel 44, eerste lid van het Decreet

Complexe Projecten in elk van de volgende gevallen:

- 1° de verwezenlijking van het projectbesluit wordt niet binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van het projectbesluit gestart;
- 2° de werken worden gedurende meer dan drie opeenvolgende jaren onderbroken.

De hogervermelde termijnen worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het projectbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

Het verval van een projectbesluit geldt alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een project. Een gedeelte is afgewerkt als het, in voorkomend geval na sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Artikel 4

Artikel 4.1

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 40, eerste lid, 2° van het Decreet Complexe Projecten, gelden als een beslissing over de zaak der wegen, zoals vermeld in artikel 8 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en artikel 31 en 65 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Artikel 4.2

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 40, eerste lid, 6° van het Decreet Complexe Projecten, gelden als machtigingen, zoals vermeld in artikel 12, 14 en 23 van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen. Dit geldt voor volgende waterlopen van 2e categorie: de Zwarte Beek, Broekbeek, Groenstraatbeek, Mangelbeek, Laambeek, Oude Laambeek en Rodebeek.

Artikel 4.3

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 40, eerste lid, 10° van het Decreet Complexe Projecten gelden als afwijking, zoals vermeld in artikel 4 en 5 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langsheen de autosnelweg E314.

Artikel 5

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 41 van het Decreet Complexe Projecten de beslissing over de gedeeltelijke opheffing van het beschermingsbesluit over het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Omgeving van het waterslot Ter Dolen' omvatten.

Artikel 6

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal de rechtsgevolgen uit het artikel 30 met zich meebrengen. De diensten van het Vlaams Gewest en/of hun aangestelden zijn gemachtigd om het gebied dat door het alternatief dat op uitvoeringsniveau gekozen is te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren.

Voor dit complex project wordt ingezet op minnelijke verwervingen van (delen van) percelen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project. In geval deze minnelijke verwervingen niet gerealiseerd worden, kunnen de verwervingen die vereist zijn voor de verwezenlijking van het projectbesluit, overeenkomstig artikel 31 van het Decreet Complexe Projecten door onteigening ten algemene nutte tot stand worden gebracht. Desgevallend is het rechtsgevolg uit artikel 31 Decreet

Complexe Projecten van toepassing en gebeurt een verdere uitwerking via een administratieve onteigeningsprocedure volgens het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

9. BIJLAGES

ADC-toets Habitat

ADC-toets VEN

Structuurschets deelzone B – Houthalen-Helchteren

Ontwerp projectcontour

Dit hoofddocument is samen met de bijbehorende bijlagen gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het ontwerp van projectbesluit NZL – fase 1 van het complex project “Noord-Zuidverbinding Limburg”.

Brussel, 24 mei 2024

De Minister-President van de Vlaamse Regering

Jan JAMBON

De Vlaamse Minister Van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie En Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

Lydia PEETERS