

**ADVIES**  
**VAN 26 MAART 2014**  
**OVER HET VOORONTWERP GEWESTELIJK RUP**  
**NOORD-ZUID VERBINDING N74**

## INHOUD

I.	SITUERING .....	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING .....	1
III.	VERDUIDELIJK HET PLANNINGSPROCES .....	2
IV.	VERDUIDELIJK DE KEUZE VOOR HET OMLEIDINGSTRAJECT .....	3
V.	STEM AF MET HET VOORONTWERP RUP CLOSING THE CIRCLE .....	4
VI.	MILDERENDE MAATREGELEN .....	4
VII.	VERDUIDELIJK DE BEOOGDE NATUURONTWIKKELING EN IMPACT OP LANDBOUW .....	6

### I. SITUERING

1. Op 6 februari 2014 ontving SARO een adviesvraag van Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Noord-Zuidverbinding N74'.<sup>1</sup> Met voorliggend advies, goedgekeurd op de raad van 26 maart 2014, voldoet SARO aan de vooropgestelde adviestermijn van 60 dagen.<sup>2</sup>
2. De Limburgse Noord-Zuidverbinding vormt de verbindingsroute tussen Eindhoven, de hoofdweg E314/A2 in Houthalen-Helchteren en Hasselt. Deze verbinding is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als een primaire weg type I. Een groot deel van deze verbinding werd reeds gerealiseerd in de periode 1960-1990. Slechts binnen de gemeentegrenzen van Houthalen-Helchteren moeten de nodige maatregelen nog getroffen worden. Momenteel verloopt het noord-zuid-gerichte verkeer hier door de kernen van Houthalen en Helchteren.
3. Ter realisatie van de N74 stelde de Vlaamse Regering op 4 maart 2011 reeds een gewestelijk RUP Noord-Zuidverbinding definitief vast. Dit RUP werd evenwel op 2 april 2013 vernietigd door de Raad van State.<sup>3</sup>  
Voorliggend RUP voert nu de nodige herbestemmingen door om de aanleg van een omleidingsweg ten westen van beide kernen mogelijk te maken. Het RUP bestaat uit twee deelprojecten: 1° het mogelijk maken van een weginfrastructuur in functie van de Noord-Zuidverbinding op het grondgebied van de gemeente Houthalen-Helchteren. 2° het opheffen van de reservatiestrook zoals voorzien in het gewestplan.
4. Rekening houdend met de elementen uit het arrest van de Raad van State werd in de loop van 2013 een aangepast plan-MER opgemaakt. De dienst MER keurde het plan-MER definitief goed op 25 februari 2014.

### II. ALGEMENE BEOORDELING

5. De raad formuleert in voorliggend advies diverse bemerkingen bij het voorontwerp RUP 'Noord-Zuidverbinding N74'.  
De raad merkt allereerst op dat de toelichtingsnota bij voorliggend RUP zeer onvolledig is. Diverse elementen ontbreken. SARO betreurt dat de raad een advies moet uitbrengen aan de hand van een dergelijke onvolledige toelichtingsnota (zie par.6).

<sup>1</sup> Het voorontwerp RUP kan geraadpleegd worden via [www.grup.ruimtelijkeordering.be](http://www.grup.ruimtelijkeordering.be).

<sup>2</sup> De plenaire vergadering over het voorontwerp RUP ging door op 27 februari 2014.

<sup>3</sup> Arrest Raad van State, 2 april 2013: De RvS merkt onder meer op dat een zeer onvolledig administratief dossier aan de basis van het besluit tot plan-MER (arrest, pag. 7) ligt. De RvS wees tevens op de onduidelijkheid over de verschillende versies van het plan-MER. Ten aanzien van het derde deelproject - dat voorzag in een planmatig vastgelegd natuurontwikkelingsgebied ten oosten van Helchteren - oordeelde de RvS dat het natuurontwikkelingsplan geïnterpreteerd moest worden als een compensatie en niet als een milderende maatregel.

De raad vraagt bovendien om de gevolgde plan-MER-procedure in de toelichtingsnota verder te verduidelijken en juridische duidelijkheid te verschaffen over op basis van welke rechtsgrond geoordeeld werd dat een openbaar onderzoek over de aanvullende bijzondere richtlijnen niet moet gebeuren (zie par. 7).

Daarnaast benadrukt de raad dat het onduidelijk is in hoeverre nog aanpassingen moeten gebeuren aan voorliggend RUP in functie van het definitief vastgestelde plan-MER. SARO vindt dit een belangrijke tekortkoming aangezien de raad niet kan oordelen in hoeverre de milderende maatregelen adequaat zijn doorvertaald naar voorliggend RUP (zie par. 8 en deel VI).

Met voorliggend RUP worden de noodzakelijke bestemmingen gefaciliteerd voor de realisatie van het omleidingstracé. In de toelichtingsnota wordt evenwel nergens geduid waarom met voorliggend RUP de voorkeur wordt gegeven aan het omleidingstracé. De raad vraagt de keuze voor het gekozen alternatief duidelijker toe te lichten in de toelichtingsnota. SARO verwijst verder naar het plan-MER dat tot de conclusie komt dat er geen doorslaggevende argumenten zijn voor één van beide tracés (zie deel IV).

De raad wijst tevens op de noodzakelijke afstemming van voorliggend RUP met het voorontwerp RUP 'Closing the Circle' (zie deel V).

En ten slotte heeft de raad vragen bij de impact van voorliggend RUP op fauna en flora. SARO vraagt verdere verduidelijking van de beoogde natuurontwikkeling, van de flankerende maatregelen voor natuur en van de impact van voorliggend RUP op de VEN-gebieden (cf. deel VII).

### III. VERUIDELIJK HET PLANNINGSPROCES

6. De raad stelt vast dat in het kader van voorliggend RUP een aanpassing is doorgevoerd van de toelichtingsnota die hoorde bij het RUP Noord-Zuidverbinding dd. 4 maart 2011. Deze aanpassing van de toelichtingsnota is evenwel zeer slordig gebeurd. Tal van elementen in de toelichtingsnota zijn onduidelijk.

Zo wijst de raad er op dat het onduidelijk is in hoeverre het deelproject 'de ecologische verbinding' dat deel uit maakte van het oorspronkelijk RUP dd. 4 maart 2011 in het voorliggend RUP behouden wordt. In de inhoudsopgave is nog sprake van hoofdstuk 6' deelproject 3: ecologische verbinding'. In de toelichtingsnota ontbreekt hoofdstuk 6 en ontbreken de pagina's 47 t.e.m. 49. Er wordt direct overgegaan van hoofdstuk 5 naar hoofdstuk 6. Verderop in de toelichtingsnota - onder meer wat betreft het uitwisselingscomplex N74-N715 Helchteren-Noord - wordt toch opnieuw verwezen naar dit deelproject 3. De raad merkt op dat het hierdoor zeer verwarrend is om de effectieve doelstellingen van voorliggend RUP juist te duiden (zie verder deel VII).

Daarnaast stelt de raad vast dat de toelichtingsnota geen correcte informatie bevat inzake de ruimteboekhouding. De raad heeft moeten vaststellen dat op de website van Ruimte Vlaanderen een nieuwe ruimtebalans ter beschikking werd gesteld. Deze ruimtebalans werd evenwel niet overgemaakt aan de raad. Op basis van deze nieuwe ruimtebalans kan de raad opmaken dat met voorliggend RUP bijkomend 140 ha infrastructuur en 13 ha natuur wordt bestemd ten nadele van 65 ha landbouw, 24 ha overig groen, 52 ha industrie en 1 ha wonen.

Ten slotte merkt de raad ook op dat in de toelichtingsnota de stedenbouwkundige voorschriften inzake 'natuur en econduct' (artikel 5) niet opgenomen zijn. Deze stedenbouwkundige voorschriften werden later wel beschikbaar gesteld op de website; maar werden niet overgemaakt aan de raad (zie verder deel VII).

De raad vraagt om de toelichtingsnota verder te verduidelijken en aan te vullen onder meer wat betreft het deelproject 3 'ecologische verbinding', de ruimtebalans en de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 5. SARO betreurt dat de raad een advies moet uitbrengen aan de hand

van een dergelijk onvolledige toelichtingsnota.

7. De raad merkt op dat de toelichtingsnota slechts zeer beperkt toelichting geeft over de plan-MER-procedure en over het vernietigingsarrest van de Raad van State. In de toelichting leest de raad: *‘Na het vernietigingsarrest door de Raad van State werd een nieuw plan-MER opgestart. Aanvullende bijzondere richtlijnen hiertoe werden op 28 november 2013 door de dienst MER uitgevaardigd. Hierin werd gesteld dat een actualisatie diende te gebeuren op basis van de kennisgeving van 2007, waarbij de meeste recente informatie in het nieuwe plan-MER verwerkt moet worden.’*<sup>4</sup>

Verdere informatie vindt de raad terug in het goedkeuringsverslag van 25 februari 2014 van de dienst MER. Deze dienst oordeelt dat - gezien de RvS enkel de goedkeuringsbeslissing van de dienst Mer heeft vernietigd - de dienst Mer een nieuwe beoordeling kan doen van een opnieuw ingediende en aangepaste plan-MER. De dienst Mer oordeelt verder dat de plan-MER-procedure niet helemaal opnieuw van vooraf aan moet hernomen worden. Er kan worden verder gebouwd op de geldige procedurestappen in de plan-MER-procedure die niet vernietigd zijn door het arrest met name de kennisgeving van 2007 en de richtlijnen van 2008. Omdat deze documenten reeds dateren van bijna zes jaar geleden en ze aldus op bepaalde vlakken niet meer actueel zijn heeft de dienst Mer aanvullende bijzondere richtlijnen opgesteld op 28 november 2013.

Het plan-MER werd aldus opgesteld zoals voorgesteld in de kennisgeving, de richtlijnen en de aanvullende bijzondere richtlijnen. Concreet betekent dit dus dat de aanvullende bijzondere richtlijnen - die de dienst Mer formuleerde op 28 november 2013 - niet voortvloeien uit een nieuwe publieke consultatieronde.<sup>5</sup> De raad vraagt om de gevolgde plan-MER-procedure in de toelichtingsnota verder te verduidelijken en ook juridische duidelijkheid te verschaffen op basis van welke rechtsgrond geoordeeld werd dat een openbaar onderzoek over de aanvullende bijzondere richtlijnen niet diende te gebeuren.

8. Daarnaast wenst de raad te benadrukken dat de toelichtingsnota is uitgewerkt op basis van een ontwerpversie van het plan-MER. De toelichtingsnota (pag. 16) stelt: *‘Indien de verdere uitwerking van het plan-MER of de goedkeuringsbeslissing van de dienst MER nog aanpassingen van het GRUP zou vereisen, dan zullen die in een volgende fase worden doorgevoerd. Op die manier zal voor het ontwerp GRUP dat aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd rekening worden gehouden met het goedgekeurde plan-MER zodat de gevolgen voor het leefmilieu een volwaardige plaats zullen krijgen in het besluitvormingsproces.’*

Het plan-MER werd door de dienst MER definitief goedgekeurd op 25 februari 2014. Het definitieve plan-MER werd online beschikbaar gesteld maar werd niet overgemaakt aan SARO. De raad benadrukt dat het onduidelijk is in hoeverre nog aanpassingen moeten gebeuren aan voorliggend RUP in functie van het definitief vastgestelde plan-MER. De raad vindt dit een belangrijke tekortkoming aangezien de raad niet kan oordelen in hoeverre de milderende maatregelen adequaat zijn doorvertaald naar voorliggend RUP.

#### IV. VERDUIDELIJK DE KEUZE VOOR HET OMLEIDINGSTRAJECT

9. De realisatie van de N74 kent een lange voorgeschiedenis. In 1995 werd een haalbaarheidsstudie voor de N74 uitgewerkt. Hierin kwam het omleidingstracé naar voor als het meest gunstige tracé. Dit gaf aanleiding tot het voorzien van een reservatiestrook in het gewestplan.<sup>6</sup> Het gevoerde alternatievenonderzoek werd echter onvoldoende geacht door de toenmalige minister van Ruimtelijke Ordening.

---

<sup>4</sup> Toelichting RUP Noord-Zuidverbinding N74, p. 17.

<sup>5</sup> Goedkeuringsverslag van de planmilieueffectenrapportage voor het gewestelijke RUP ‘Noord-Zuidverbinding Limburg te Houthalen-Helchteren’, 25 februari 2014, p. 1.

<sup>6</sup> BS 09/11/1996

In de periode 2001-2004 onderzochten diverse studies de haalbaarheid van een doortochttracé (ondertunneling van de kernen van Helchteren en Houthalen-Helchteren). In 2007 werd een plan-MER opgestart waarin zowel het omleidingstracé als het doortochttracé werden afgewogen. In 2008 maakt de Vlaamse Regering een principiële keuze voor het omleidingstracé.

10. In het huidige plan-MER werd de vergelijking tussen het doortochttracé en het omleidingstracé geactualiseerd. In een eerste fase werden twee afzonderlijke trechteringsstudies gemaakt. Op basis hiervan werd in een tweede fase voor de beste tracés een verfijning en afweging op milieuvlak doorgevoerd.

In de toelichtingsnota wordt evenwel nergens geduid waarom met voorliggend RUP de voorkeur werd gegeven aan het omleidingstracé. De raad wenst aansluitend tevens te wijzen op het feit dat de toelichtingsnota niet consequent omgaat met de afweging tussen beide tracés. In de context van de watertoets krijgen beide tracés aandacht, terwijl inzake de passende beoordeling de toelichtingsnota enkel ingaat op het omleidingstracé. De raad vraagt de keuze voor het gekozen alternatief duidelijker toe te lichten in de toelichtingsnota.

De raad verwijst verder naar het plan-MER dat tot de conclusie komt dat er geen doorslaggevende argumenten zijn voor één van beide tracés: *'In dit plan-MER werden twee tracés bestudeerd voor de aanleg van de noordzuidverbinding te Houthalen-Helchteren: een doortochttracé en een omleidingstracé. Op basis van de milieubeoordeling kan geen eenduidige keuze gemaakt worden voor één van beide tracés. Beide tracés zijn haalbaar, op voorwaarde dat de milderende maatregelen die in dit plan-MER zijn opgenomen, gerealiseerd worden.'*<sup>7</sup>

## V. STEM AF MET HET VOORONTWERP RUP CLOSING THE CIRCLE

11. De raad verwijst naar het voorontwerp RUP 'Closing the Circle te Houthalen-Helchteren' dat momenteel in opmaak is. De raad merkt op dat het voorliggend RUP hiermee onvoldoende is afgestemd.<sup>8</sup>

Zo merkt de raad op dat het geplande tracé voor de 'Noord-Zuidverbinding N74' deels overlapt met het plangebied van het RUP 'Closing the Circle te Houthalen-Helchteren'. De raad betreurt dat deze afstemming tussen beide RUP's nog niet is doorgevoerd. De gevolgen hiervan voor de inrichting en ontsluiting van het plangebied zijn niet duidelijk.

De raad benadrukt dat deze afstemming reeds in de voor advies voorgelegde toelichtingsnota had moeten gebeuren en benadrukt de impact van het geplande tracé voor de Noord-Zuidverbinding zowel voor de ontsluiting als voor de ruimtelijke planning en inrichting van het CtC-project.

## VI. MILDERENDE MAATREGELEN

12. Het plan-MER geeft per discipline (o.a. mobiliteit, bodem, grondwater, lucht, fauna en flora, landschap) een overzicht van de diverse effecten en maakt een vergelijking tussen de varianten en de alternatieven. Het plan-MER geeft tevens een overzicht van de milderende maatregelen. Zoals reeds gesteld is het voor de raad niet duidelijk in hoeverre deze milderende maatregelen volledig werden doorvertaald naar voorliggend RUP (zie ook par. 8).
13. Het plan-MER komt inzake mobiliteit tot de conclusie dat *'de aanleg van de Noord-Zuidverbinding, zij het onder de vorm van de N715-tunnels of de N74-omleidingstracé, in beide alternatieven leidt tot een daling van verkeersbelasting ter hoogte van de centrale delen van de woonkernen Houthalen en Helchteren. Zowel tunnels als omleidingsweg capteren doorgaand*

<sup>7</sup> Niet-technische samenvatting plan-MER, p. 95.

<sup>8</sup> SARO 2014|08 Advies van 26 maart 2014 over het voorontwerp RUP Closing the Circle te Houthalen-Helchteren

*verkeer, waardoor goede condities voor het lokaal verkeer en beter lokaal functioneren van de kernen mogelijk wordt.*<sup>9</sup>

Het plan-MER vraagt daarom geen specifieke milderende maatregelen. Wel geeft het plan-MER een aantal richtinggevende principes mee voor het ontwerpproces. Zo wordt erop gewezen dat de nieuw in te richten segmenten van de N715 - die door de kernen van Houthalen en Helchteren lopen - mogelijkheden bieden voor een kwalitatieve inrichting. De raad wenst het belang hiervan te benadrukken en dringt aan dat hier de nodige zorg aan wordt besteed. De vrijgekomen ruimte en de afname van de verkeersdruk in de kernen schept mogelijkheden op het vlak van parkeren, groeninrichting, die de leefbaarheid van de kernen kunnen faciliteren.

14. Het omleidingstracé heeft een negatief effect op de bodemstructuur: het omleidingstracé ligt voor het overgrote deel in een zone waarin de grond gevoelig is voor verdichting. Het doorsnijden van de duinengordel Kraanberg heeft een onherstelbaar effect. Daarnaast gaat ongeveer 15 ha bosbodem verloren. Om de nodige verhogingen en buffers te kunnen realiseren schat het plan-MER dat 1,5 miljoen m<sup>3</sup> grond moet worden aangevoerd.

Het plan-MER formuleert één milderende maatregel op projectniveau, nl. het beperken van de werkstrook tot een minimum.

De raad acht het in deze context positief dat de stedenbouwkundige voorschriften voorzien in een zone voor landschappelijke en functionele inpassing van de wegeninfrastructuur (artikel 3). Deze zone kan tevens als werfzone gebruikt worden. Artikel 3.4 bepaalt specifiek voor de werfzone dat na de werken de nodige maatregelen uitgevoerd moeten worden om de verstoorde aanwezige natuurwaarden te herstellen. Bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning moet de informatie over de toepassing van de inrichtingsbepalingen gevoegd worden.

15. Met betrekking tot de impact op het grondwater komt het plan-MER tot de conclusie dat er, mits milderende maatregelen, geen significant negatieve effecten zullen zijn. In het plan-MER worden de noodzakelijke milderende maatregelen uitgewerkt in een cascademodel dat op projectniveau moet worden gesitueerd. Het doortochttracé is problematischer omwille van de diepte van de ondertunneling. Bij het omleidingstracé vraagt de tunnel ter hoogte van de wijk Standaard om extra aandacht.

16. Voor het omleidingstracé worden negatieve effecten op het vlak van afwatering, impact op de structuurkwaliteit van waterlopen en de kwaliteit van het oppervlaktewater verwacht.

Wat betreft de afwatering en de kwaliteit van het oppervlaktewater formuleert het plan-MER als milderende maatregel dat de opvang van afstromend hemelwater van de weg via ondoorlatende systemen moet worden afgevoerd naar zuiveringsinstallaties. Nadien kan het hemelwater in de zones langsheen het traject infiltreren of gebufferd worden. Het plan-MER roept daarbij op het waterbeheer te verweven met de ecologische en landschappelijke inrichting.

De raad acht het positief dat artikel 1.6 de milderende maatregelen met betrekking tot de afwatering en oppervlaktewaterkwaliteit opneemt: *‘Er moeten maatregelen genomen worden voor geluidbuffering, visuele buffering en waterbuffering van de weginfrastructuur en een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving.’* De raad acht het tevens positief dat het RUP voorziet in een overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de weginfrastructuur (art. 3) waarin deze waterbeheersingssystemen voorzien kunnen worden. Deze zone is van cruciaal belang om de milderende maatregelen te realiseren.

Met betrekking tot de structuurkwaliteit van de waterlopen in het gebied, vraagt het plan-MER dat nieuwe kruisingen met waterlopen moeten gerealiseerd worden volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw zodat geen nieuwe vismigratieknelpunten ontstaan en de impact

---

<sup>9</sup> Niet technische samenvatting plan-MER, p. 47.

op structuurkwaliteit maximaal beperkt wordt.

In de toelichting bij artikel 1 voor het gebied van de weginfrastructuur is opgenomen dat alle werken van natuurtechnische milieubouw 'kunnen gerealiseerd worden'. Met artikel 1.2 wordt de realisatie van een viaduct ter hoogte van de Broekbeek, de Mangelbeek en de Lillosteenweg gefaciliteerd.

17. Voor beide tracés wordt inzake luchtkwaliteit (voor de parameters PM10 en PM2,5) geen overschrijding van de norm verwacht. Voor NO<sub>2</sub> verwacht het plan-MER lokaal heel belangrijke immissiebijdragen ter hoogte van de tunnelmonden aan de Hoeverheide en Kraanberg. Het plan-MER (pag. 830) stelt daarom als milderende maatregel: *'voor zowel NO<sub>2</sub> als PM10/PM2,5 zullen de meest geschikte emissie reducerende maatregelen dienen te worden gezocht ter hoogte van deze knelpunten.'* Het betreft hier onder meer het voorzien van schoorstenen, ventilatoren, actief kool en doekenfilters, openingen in de tunnels, schermen. Het plan-MER stelt dat de meest geschikte technieken in het project-MER moeten worden onderzocht.

18. Het omleidingstracé resulteert volgens het plan-MER in een toename van het verkeersgeluid. Deze toename kan oplopen tot 6 dB(A). Milderende maatregelen betreffen onder meer het voorzien van geluidsschermen of buffers. De geluidsbuffering ten aanzien van woonomgevingen nabij het traject vragen volgens het plan-MER extra aandacht.

De raad acht het positief dat de milderende maatregelen inzake geluidsbuffering volwaardig worden doorvertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften. Dit gebeurt door middel van een rechtstreekse verwijzing naar het plan-MER. Hierin worden de probleemzones in detail behandeld. De raad betreurt het echter dat slechts wordt gestreefd naar het milderen van de stijging van het verkeersgeluid (meer dan 3dB(A)).

Specifiek inzake geluid wijst het plan-MER er op dat de Noord-Zuidverbinding zal worden uitgevoerd binnen een DBFM-contract. De voorgestelde concepten (o.a. schermen, bermen) zijn slechts hypothesen. In een latere fase (project-MER, ontwerp van de DBFM-opdrachtnemer) zullen de voorgestelde maatregelen nog bijgesteld moeten worden. Het plan-MER benadrukt dat de nodige vrijheid behouden zal worden in het DBFM-bestek om eventuele alternatieve maatregelen te kunnen toestaan om het geluidsniveau te beperken.

## VII. VERDUIDELIJK DE BEOOGDE NATUURONTWIKKELING EN IMPACT OP LANDBOUW

19. Het plan-MER concludeert voor het aspect fauna en flora dat globaal gezien de effecten op fauna en flora minder groot zijn bij het doortochtracé in vergelijking met het omleidingstracé. Het ruimtebeslag, de netwerkeffecten en verstoring door geluid en licht pleiten duidelijk in het voordeel van het doortochtracé. De overige effecten (o.a. impact op waterhuishouding, visuele verstoring) zijn minder onderscheidend.<sup>10</sup>

De passende beoordeling komt tot volgende conclusie: *'Rekening houdend met de ontsnipperingsmaatregelen en geluidswerende maatregelen die voorzien worden als onderdeel van het project (zowel omleiding als doortocht) en de opgelegde milderende maatregelen ten aanzien van lichtverstoring, wijziging waterhuishouding en barrièrewerking worden de effecten ten aanzien van de aangemelde habitats en soorten, de natuurlijke kenmerken van de SBZ-gebieden en het Natura 2000 netwerk, voor zowel het doortochtracé als voor het omleidingstracé als niet significant beoordeeld.'*

Het plan-MER formuleert volgende milderende maatregelen, die bindend zijn: (a) de realisatie van een fauna-passage ter hoogte van de Laambeek, (b) het voorzien van hop-overs, (c) het toepassen van het principe 'goed verlichten', (d) de ecologische inrichting van de tunneldaken met voldoende afrastering en schermen in het open gedeelte tussen de tunnels, (e) het gebruik

<sup>10</sup> Plan-MER : Niet technische samenvatting: pag. 97.

van milderende maatregelen (onderwaterbeton, retourbemaling, drains) waarbij de grondwaterstands daling niet meer dan 5 cm mag bedragen. Het voorzien van een ecoduct ter hoogte van het Kamp van Beverlo, het aanleggen van de weg op pijlers ter hoogte van de Mangelbeekvallei en het voorzien van geluidsschermen over de ganse lengte van het tracé zijn - volgens het plan-MER - een aantal projectkenmerken die eveneens van noodzakelijk belang zijn voor het niet significant zijn van effecten van het omleidingstracé.

20. Inzake verlies aan waardevolle natuurgebieden merkt het plan-MER op dat door de aanleg van het omleidingstracé er aanzienlijke hoeveelheden bosvegetaties verloren zullen gaan. Daarnaast treedt ook een grote inname van Europese habitats op buiten SBZ-gebied en zullen een groot aantal kleine landschapselementen potentieel verloren gaan. Het maximale verlies van deze waardevolle en zeer waardevolle habitats (worst-case-benadering) wordt als significant negatief effect beoordeeld. Het plan-MER stelt verder dat in het kader van het Bosdecreet een compensatie van het verlies aan bos noodzakelijk is. Wat betreft de 'te verboden te wijzigen vegetaties', de Europees beschermde habitats buiten de speciale beschermingszones, de kleine landschapselementen stelt het plan-MER dat er juridisch gezien o.b.v. het Natuurdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten geen compensatie noodzakelijk is (cf. bosdecreet) maar dat deze compensatie aangewezen is in kader van de zorgplicht en het standstill-beginsel.
21. Het plan-MER stelt dat een mildering van het verlies aan biologisch waardevolle en zeer waardevolle vegetaties moet bestaan uit het nastreven van een maximaal behoud van de waardevolle en zeer waardevolle vegetaties (o.a. binnen de werfzones, binnen de zone voor landschappelijke inpassing van de weg). Vegetaties die permanent verloren gaan, zoals vegetaties ter hoogte van de wegzate zelf, kunnen het beste gecompenseerd worden in de onmiddellijke nabijheid van de weg, zoals binnen de zone van landschappelijke inpassing. Het heraanplanten van kleine landschapselementen langsheen de weg is aangewezen.
22. Zoals reeds eerder gesteld in dit advies is de toelichtingsnota zeer onduidelijk over de realisatie van natuur met voorliggend RUP (zie par. 5). De raad wees reeds eerder in dit advies op de onduidelijkheid in verband met het oorspronkelijke deelproject inzake de ecologische verbinding tussen het Militair Domein Kamp te Beverlo en het Militair Schietveld te Meeuwen-Helchteren.  
De raad stelt vast dat op het grafisch plan - ter hoogte van het uitwisselingscomplex N74-N715 Helchteren-Houthalen - een zone wordt herbestemd als natuurgebied. De toelichtingsnota geeft hieromtrent weinig toelichting en stelt enkel dat tijdens de aanleg van de weg de huidige KMO-zone in gebruik zal worden genomen als werflocatie. Na de aanleg van de weg worden de delen van de zone die gelegen zijn buiten de infrastructuur omgevormd naar natuur. De toelichtingsnota verwijst verder naar deelproject 3. Zoals reeds eerder gesteld in dit advies is dit deelproject evenwel niet verder uitgewerkt in de toelichtingsnota.  
Voor dit natuurgebied formuleert de toelichtingsnota geen stedenbouwkundige voorschriften. Deze werden later ter beschikking gesteld op de website. Artikel 5 herhaalt de typevoorschriften voor natuur. Artikel 5.1 gaat specifiek in op het ecoduct. In de toelichting bij artikel 5.1 leest de raad onder meer *'dat in het kader van de ontwikkeling van de Noord-Zuidverbinding N74 het van belang is dat de realisatie van een ecologische verbinding tussen het Militair Domein Leopoldsburg en het Militair Schietveld Helchteren-Meeuwen niet gehypothekeerd wordt. ... Uit het plan-MER blijkt dat het voorzien van een fauna-passage (ecoduct) als een strikt noodzakelijke milderende maatregel wordt aanzien.'*  
De raad dringt aan op een verdere verduidelijking van voorgaande elementen in de toelichtingsnota (zie ook deel III van dit advies).
23. De raad verwijst naar de toelichtingsnota waar flankerende maatregelen voor fauna en flora zijn opgesomd die in een latere fase moeten worden ingevuld. De raad wijst op het belang van het volwaardig uitvoeren van deze flankerende maatregelen voor fauna en flora.

In de toelichtingsnota wordt onder meer melding gemaakt van volgende verbeterende



maatregelen in de Laambeekvallei: *‘Maatregelen opdat binnen een welafgeijnd gebied van de vallei (richtwaarde 200 m aan weerszijde van de Laambeek ten zuiden van de E314) akkers omgezet zullen worden in graslanden (verder uit te werken in de project-MER); mogelijkheid tot het sluiten van beheerovereenkomsten (botanisch beheer, KLE’s, ...) binnen deze zelfde zone (verder uit te werken in de project-MER)’*. De raad merkt allereerst op dat deze maatregel niet terug te vinden is in het plan-MER. De raad vraagt aldus het achtergrondkader voor deze maatregel verder te duiden temeer deze maatregel niet voortvloeit uit de milderende maatregelen in het plan-MER. Bovendien is het voor de raad niet duidelijk hoe een dergelijke maatregel concreet gaat gerealiseerd en/of opgelegd worden.

24. De raad wenst tevens te benadrukken dat een deel van het plangebied loopt door VEN-gebied (o.a. het VEN-gebied De Mangel- en Winterbeek). Voor de raad is het niet duidelijk waarom in het plan-MER geen verscherpte natuurtoets is opgenomen. De raad benadrukt dat dit niet kan worden doorverwezen naar het project-MER. De raad vraagt tevens om in de toelichtingsnota verder de impact van het gekozen tracé op de huidige VEN-gebieden toe te lichten.
25. Door de onduidelijkheid m.b.t. het oorspronkelijk deelproject ecologische verbinding, door het feit dat een deel van de verplichte boscompensaties doorgeschoven wordt naar projectniveau en door het feit dat het gebied voor landschappelijke inpassing voor een groot deel wordt aangeduid als overdruk op het agrarisch gebied, geeft de ruimtebalans op dit ogenblik geen correct beeld van het werkelijke verlies aan landbouwgrond en de impact op landbouw. SARO beveelt aan om dit aspect verder te verduidelijken en zo nodig flankerende of milderende maatregelen op te nemen met betrekking tot de discipline landbouw.