

Aan De Werkvennootschap
t.a.v. Dhr. Tom Willems
Botanic Tower
Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 SINT-JOOST-TEN-NODE

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
-	L1/2020-17	-
vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
bea.kayaerts@vlaanderen.be	02-553 64 61	16 december 2020

Betreft : Advies over de tussennota complex project 'Noord-Zuid Limburg (NZL)'

Geachte heer,

SARO ontving op 9 november 2020 uw adviesvraag over de tussennota van het complex project 'Noord-Zuid Limburg'.¹ Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 16 december 2020, komt de raad tegemoet aan de vraag om advies te verlenen voor 23 december 2020.

Op 8 april 2020 adviseerde SARO over de alternatievenonderzoeksnota (AON) van dit complex project, waarin zeven te onderzoeken alternatieven naar voor werden geschoven.² De voorliggende tussennota verduidelijkt dat na fase 1 'Verfijning van de alternatieven' van het geïntegreerd onderzoek en een breed gevoerd participatieproces drie alternatieven worden weerhouden.³ Het betreft de doortochtalternatieven met sneltram A2 en A3, en de compacte oostelijke omleiding met sneltram A4.

1. Gefaseerde aanpak. In zijn advies van 8 april 2020 meldde de raad dat hij de zeven te onderzoeken alternatieven uit de AON ondersteunde omdat ze een brede 'range' omvatten. De raad hechtte ook zijn goedkeuring aan het verloop in drie fasen van het geïntegreerd onderzoek: *"Deze gefaseerde werkwijze heeft tot gevolg dat een breed palet aan op het eerste zicht redelijke alternatieve ideeën, transparant aan bod kunnen komen in de formele (publieke) onderzoeksfase. Ook maakt deze gefaseerde werkwijze de sprong van alternatieven naar voorkeursbesluit minder groot, waarbij er stapsgewijs bestudeerd en gemotiveerd kan worden over maakbaarheid en werkzaamheid van alternatieven, wat ook het maatschappelijk draagvlak kan verhogen."* De raad erkent dat er invulling wordt gegeven aan de in de AON aangekondigde gefaseerde aanpak en dat de resultaten van fase 1 van het geïntegreerd onderzoek geleid hebben tot de beslissing om vier van de alternatieven niet verder te onderzoeken in de volgende fasen van het geïntegreerd onderzoek.⁴
2. Rol van de tussennota. De raad drong er in zijn advies van 8 april 2020 op aan dat de fasering

¹ www.noordzuidlimburg.be/raadpleging

² SARO 2020-01. [Advies van 8 april 2020 over de alternatievenonderzoeksnota voor het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg](#)

³ Tussennota, pag. 4-5

⁴ AON, pag. 119-122

binnen de onderzoeksfase collegiaal, gemotiveerd en in alle openheid zou gebeuren. Ze apprecieert in die zin de opmaak in het kader van het lopende planningsproces van een tussennota, waarin de resultaten van fase 1 van het geïntegreerd onderzoek worden toegelicht en een samenvatting wordt gegeven van de drie weerhouden te onderzoeken alternatieven. De extra publieke raadpleging en adviesronde naar aanleiding van de tussennota zullen bijdragen aan de creatie van het maatschappelijk draagvlak voor het project, waarop middels een brede participatieve procesaanpak al sterk wordt ingezet.

3. Proces van trechtering. Zoals aangekondigd in de AON werden de zeven alternatieven in deze fase van het geïntegreerd onderzoek verfijnd en aangepast op basis van ontwerpend en technisch onderzoek met focus op de twee sturende bouwstenen, het OV-systeem en de regionale wegverbinding N74.⁵ De tussennota verduidelijkt dat er om tot een voorstel van vertrechtering te komen voor elk van de twee sturende bouwstenen een vertrechteringslogica werd opgebouwd.⁶ De raad kan deze aanpak ondersteunen. De alternatieven die onvoldoende scores op vlak van oplossend vermogen en impact op natuur en water worden beschouwd als 'niet kansrijk' en 'niet redelijk' en zullen niet verder worden meegenomen in het planproces.

4. Drie resterende alternatieven. Op basis van het vertrechteringsonderzoek komt de tussennota tot de conclusie om drie alternatieven te behouden voor verder onderzoek. Het betreft de alternatieven A2, A3 en A4. Uit de evaluatie van het OV-systeem blijkt dat de alternatieven met de trein (A1 en A7) niet als redelijk kunnen beschouwd worden omdat het treinsysteem substantieel lager scoort op het vlak van reizigerspotentieel (de vervoerspotentie op regionale schaal en in de voorstedelijke corridor, de systeemefficiëntie en de modal shift) en een veel grotere impact heeft op de waardevolle natuur dan de sneltram.

Uit de evaluatie van de regionale wegverbinding blijkt dat de alternatieven met het ruime oostelijke tracé (A5) en de westelijke omleidingsvarianten (A6Helch.W en A6Helch.O) niet kunnen weerhouden worden omwille van een te beperkt oplossend vermogen en een grote impact op de aanwezige natuur. Het doortochttracé met één lange boortunnel A21B kan niet weerhouden worden omwille van een te beperkt oplossend vermogen.

De raad ondersteunt het feit dat op basis van het vertrechteringsonderzoek nog slechts volgende drie alternatieven - namelijk A2, A3 en A4 – verder zullen onderzocht worden in het kader van voorliggend complex project.

5. Geïntegreerd onderzoek. In zijn advies van 8 april 2020 uitte de raad de bezorgdheid om tijdens het geïntegreerd onderzoek de alternatieven op alle aspecten, doch wel strategisch te onderzoeken zodanig dat ze (o.a. impact op land- en tuinbouw, natuur, economie: productiebedrijven en detailhandel) op een volwaardige manier aan elkaar worden afgewogen. SARO dringt er op aan om de drie resterende alternatieven in de volgende fase van het planproces geïntegreerd op alle aspecten te onderzoeken.⁷

Het is essentieel dat de drie resterende alternatieven elk kunnen worden beoordeeld op (onder meer) de significantie van de gevolgen ervan voor de SBZ en op het potentieel aan maatregelen die indien nodig deze significante effecten op een afdoende wijze kunnen milderen. Op basis van die gegevens moet er, wat betreft de gevolgen voor de SBZ, vanuit het oogpunt van artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn, een rangordening van alternatieven ontstaan, waarvan verwacht kan worden dat duidelijk wordt dat sommige alternatieven beduidend minder schade zullen toebrengen aan of beduidend minder risico zullen inhouden voor de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen SBZ dan andere.

Indien er wordt gekozen voor alternatieven die het minste schade veroorzaken aan SBZ, zullen er dus geen of minder mitigerende en compenserende maatregelen zijn, maar zal er eventueel wel worden gekozen voor een traject gelegen in agrarisch gebied en is er wel een rechtstreeks gevolg. Daarom is het belangrijk om voor de drie resterende alternatieven ook te onderzoeken welke de gevolgen zijn voor de land- en tuinbouwsector (met inbegrip van de te realiseren

⁵ AON, pag. 119

⁶ Tussennota, pag. 20-21

⁷ Advies SARO 2020-01

natuurcompensaties, effecten op agrarisch gebied en op percelen die in actief landbouwgebruik zijn, effecten op actieve bedrijfszetels, ...).

6. Plan-MER. Artikel 10 van het decreet betreffende de complexe projecten stelt dat het ontwerp van MER rekening moet houden met de doelstellingen van het geplande complex project.

In deze fase van het onderzoek is evenwel nog steeds niet duidelijk hoe de doelstellingen inzake landbouw en de natuurdoelstellingen effectief zullen worden ingevuld met voorliggend complex project; laat staan in hoeverre ze aan bod zullen komen en onderzocht zullen worden in het kader van het plan-MER.⁸ Dit is een belangrijke lacune in de huidige fase van het proces tot opmaak van voorliggend complex project.

7. Mobiliteitsonderzoek. De drie resterende alternatieven (A2, A3 en A4) scoren goed op het vlak van oplossend vermogen. Het oplossend vermogen brengt in beeld of een alternatief erin slaagt de mobiliteitsproblematiek op te lossen. Zowel de doortochttracés met twee tunnels (A2 en A3) als het compacte oostelijke tracé (A4) functioneren goed: een groot deel van het verkeer gebruikt de nieuwe N74 waardoor ook het lokale netwerk wordt ontlast ten voordele van leefbaarheid. Elk tracé biedt kansen voor een modal shift.⁹

Voor elk alternatief wordt - op basis van het mobiliteitsonderzoek en de leefbaarheid van de kernen - voor de zone tussen de E314 en Helchteren-Noord geopteerd voor een 2x1 rijvak met een snelheid van 70 km/u. In de volgende onderzoeksfase van voorliggend complex project zal verder aandacht moeten worden besteed aan het oplossend vermogen van deze verbinding en dit met het oog op het realiseren van een vlotte doorstroming in deze zone.

8. Duurzame ruimte. Het voorliggend complex proces wil inzetten op een transitie naar zowel duurzame mobiliteit als duurzame ruimte.¹⁰ Het is voor de raad niet duidelijk welke initiatieven worden gevat onder de noemer 'duurzame ruimte'. Zo merkt de raad op dat de tussennota een onderscheid maakt tussen het 'gebiedsprogramma NZL' en het 'complex project NZL'.¹¹ De raad vraagt dan ook uitdrukkelijk om te verduidelijken in hoeverre en welke 'ruimtelijke ontwikkelingen' met voorliggend complex project worden beoogd. Het is noodzakelijk om te verduidelijken wat het 'gebiedsprogramma NZL' effectief inhoudt en in hoeverre de doelstellingen van dit gebiedsprogramma het voorwerp uitmaken van voorliggend complex project. Dit is essentieel voor de beoogde opmaak van het plan-MER (zie par. 6) maar ook voor de opbouw van het maatschappelijk draagvlak voor dit complex project.

Met vriendelijke groeten,

Filiep Loosveldt
voorzitter SARO

⁸ Ambitie 9 is gericht op de land- en tuinbouw: 'Noord-Zuid Limburg zoekt afstemming met de aanwezige land- en bosbouw en gaat op zoek naar kansen voor het versterken en verbreden van de landbouwstructuur'.

⁹ Tussennota, pag.101

¹⁰ AON, pag. 33

¹¹ Tussennota, pag. 9