

Bijlage 2.

Motiveringsnota

1 Algemene situering

1.1 Historiek Noord-Zuidverbinding

De Limburgse Noord-Zuidverbinding vormt een belangrijke verbindings- en transportroute tussen Eindhoven en de hoofdweg E314/A2 in Houthalen-Helchteren, tot in Hasselt. Het gedeelte tussen de Nederlandse grens en de hoofdweg E314/A2 is geselecteerd als een **primaire weg type I**, nodig om het net van hoofdwegen te complementeren.

Sinds de jaren '60 van de vorige eeuw werden delen van deze verbinding – gekend als de N74 – aangepast en opgewaardeerd of nieuw aangelegd om deze hoofdfunctie, met de bijhorende verkeersstromen, op te kunnen vangen.

In de loop van de decennia werden delen van deze verbinding aangepast en opgewaardeerd of nieuw aangelegd om aan de grote transportbehoefte te kunnen voldoen:

- Hasselt-Zonhoven: in de tweede helft van de jaren '60 werd de weg verbreed tot 2x2 rijstroken
- Zonhoven: eind jaren '60 werd een omleidingsweg rond de dorpskern aangelegd, eveneens op 2x2 rijstroken
- Houthalen en Helchteren: begin jaren '70 werden de doortochten door de kernen verbreed en omgevormd tot een 2x2-weg. Sinds de jaren '90 wordt gedacht aan een verdere aanpassing van deze zone
- Hechtel-Eksel en Lommel: in de jaren '90 en '00 werd een omleidingsweg aangelegd die loopt van de Nederlandse grens tot aan de noordgrens van de gemeente Houthalen-Helchteren.

Na al deze aanpassingen om de verbinding te laten functioneren als een primaire weg type I blijft enkel het **wegdeel tussen Hechtel-Eksel en Zonhoven**, grotendeels op grondgebied van Houthalen-Helchteren, deficiënt. Hier verloopt het noord-zuid-gerichte verkeer immers via een oude weg die dwars door de kernen van Houthalen en Helchteren loopt. Deze situatie wordt gekenmerkt door leefbaarheidsproblemen van de kernen, zware ongevallen en filevorming.

Het betrokken wegdeel kent een **lange studiegeschiedenis**. In 1992 werd een MER-procedure opgestart, waarbij verschillende tracés werden onderzocht. In 1993 werd het opgestarte MER in twee stukken gesplitst. Enkel het deel te Hechtel-Eksel werd verder onderzocht. Intussen is dit deel gerealiseerd. Voor het deel te Houthalen-Helchteren werd een afzonderlijke haalbaarheidsstudie opgestart (afgewerkt in 1995), die geleid heeft tot een gewestplanwijziging van 1996 (B.VI.Reg. 9 juli 1996, BS 9 november 1996). Evenwel werd door de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke

ordening, bijkomend onderzoek gelast (1996), aangezien het reeds gevoerde alternatievenonderzoek als onvoldoende werd gepercipieerd.

Voor de aanpassing van het wegdeel op grondgebied van Houthalen-Helchteren werden via zgn. “trechteringsstudies” twee mogelijke oplossingen uitgewerkt:

- een **doortochttracé** dat de bestaande zate volgt en in de twee dorpskernen in een tunnel verloopt
- een **omleidingstracé** dat rond de kernen loopt.

Voor beide alternatieven zijn voor verscheidene tracédelen een aantal varianten uitgewerkt en onderzocht, waarna zowel voor het doortocht- als het omleidingsscenario een basistracé werd bepaald.

Medio 2007 werd een plan-MER-studie opgestart, samen met een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Beide studies onderzochten zowel het omleidingstracé als het doortochttracé. In juli 2008 werden het definitieve plan-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse ingediend. Op 22 september 2008 besliste de dienst-MER tot de goedkeuring van het plan-MER.

Op 3 oktober 2008 koos de Vlaamse Regering op grond van deze studies voor het omleidingstracé.

Verskillende sterke argumenten hebben de doorslag gegeven voor de keuze van het omleidingstraject:

- De huidige Noord-Zuidverbinding belemmert de economische groei van de regio Limburg en heeft eveneens nefaste gevolgen voor de leef- en woonkwaliteit in de dorpskernen van Houthalen-Helchteren. Een omleiding zal het doorgaand verkeer en vrachtverkeer **sneller, vlotter en veiliger** van noord naar zuid brengen (en omgekeerd).

- De omleidingsweg biedt de beste garanties op **leefbare woonkernen** in Houthalen-Helchteren. Dankzij deze beslissing wordt immers ook de Grote Baan heringericht en verkeersveilig gemaakt.
- De omleidingsweg gaat voor een belangrijk stuk door natuurgebied. Om te voorkomen dat het groene karakter van de regio wordt aangetast, komen er **groene verbindingszones** en een belangrijk pakket aan natuurmaatregelen dat in overleg met de natuurverenigingen zal worden uitgevoerd. Zo wordt de bestaande KMO-zone in het noorden van Helchteren heringericht tot natuurgebied. Met de bedrijven in de KMO-zone zijn reeds gesprekken gestart.
- In het verlengde van de bestaande Noord-Zuidverbinding tot Hechtel-Eksel wordt ook hier gekozen voor een **langetermijnoplossing** rondom de dorpskernen. De omleiding zal niet enkel economisch op zowel korte als lange termijn de beste oplossing blijken, maar zal ook de leefbaarheid van Houthalen-Helchteren en de omliggende woonkernen garanderen.
- De keuze voor de omleiding vertaalt zich in een **minimale verkeershinder** tijdens de werken. Een doortochtscenario zou Houthalen-Helchteren jarenlang omvormen tot een bouwwerf met negatieve gevolgen voor zowel bewoners, handelaars als lokale en regionale economie. Door te kiezen voor een omleiding blijven de dorpskernen gespaard van jarenlange overlast. Na het voltooiën van de omleiding worden de dorpskernen heringericht en opgewaardeerd. Wonen, winkelen en werken in Houthalen-Helchteren wordt bijgevolg veel aangenamer.
- De werken aan de omleidingsweg zullen niet enkel tot een minimale verkeershinder leiden, maar eveneens **opmerkelijk korter** zijn: naar schatting 4 à 5 jaar werken. In sterk contrast tot de jarenlange en zware werken bij het doortochtscenario (7 jaar), is de omleiding dan ook makkelijker en vooral sneller realiseerbaar.
- Het omleidingstracé houdt ten opzichte van het doortochttracé een **beperkt aantal onteigeningen** in.

Een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het omleidingstracé werd vervolgens op 5 februari 2010 voorlopig vastgesteld.

Op 17 december 2010 startte de Vlaamse Regering onderhandelingen met 5 consortia van kandidaat-aannemers voor de omleidingsweg.

Op 21 januari 2011 werd het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” principieel goedgekeurd, na openbaar onderzoek. Op 4 maart 2011 volgde de definitieve vaststelling, na advies van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State (BS 7 april 2011).

Het definitief vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan omvat drie deelplannen:

- Het eerste deelplan materialiseert het omleidingstracé en voorziet daartoe in een langgerekt gebied voor **wegeninfrastructuur** met, volgens de toelichtende nota bij het ruimtelijk uitvoeringsplan van noord naar zuid, een “uitwisselingscomplex” ten noorden van Helchteren, een dubbele tunnelconstructie ter hoogte van Hoeverheide en Kraanberg met een open sleuf tussen beide segmenten in, een viaductconstructie ter hoogte van de Mangelbeekvallei en de woonkern Lillo, een op- en afritknooppunt ter hoogte van het bedrijventerrein Centrum-Zuid,

een uitwisselingscomplex voor de aantakking op de E314 en de “oude” N74, en een grote rotonde voor de verdere verkeersdoorstroming in zuidelijke richting naar Hasselt.

- Een tweede deelplan strekt tot de **opheffing van de op het gewestplan (supra) voorziene reservatiestroom**.
- Een derde deelplan creëert **nieuw natuurgebied** als “ecologische verbinding” tussen het militair domein Kamp van Beverlo en het militair schietterrein Meeuwen-Helchteren. Dit maakt een essentieel onderdeel uit van het **natuurontwikkelingsprogramma**, gekoppeld aan het omleidingstracé.

De ecologische verbinding – als onderdeel van het natuurontwikkelingsprogramma – werd in het plan-MER noodzakelijk geacht (binnen zowel het doortochttracé als het omleidingstracé) om negatieve effecten ten aanzien van het Natura 2000-netwerk te kunnen voorkomen en is als dusdanig opgenomen in de Passende Beoordeling. De realisatie van deze ecologische verbinding zal ervoor zorgen dat de huidige slechte samenhang van het Natura 2000-netwerk structureel wordt versterkt en het historisch passief aangezuiverd wordt. Deze aanzuivering wordt gemaximaliseerd binnen het omleidingstracé, zoals blijkt uit volgende tabel uit de niet-technische samenvatting (“synthese van effecten”) van het plan-MER:

	Doortochttracé	Omlidingstracé
Historisch passief	Actieve natuurbouw op 32,6 ha ten noorden van de KMO-zone	Actieve natuurbouw op 32,6 ha ten noorden van de KMO-zone
Verbetering van het Natura2000-netwerk	Actieve natuurbouw op 34,5 ha ten zuiden van de KMO-zone	Actieve natuurbouw op 66,2 ha landbouwgronden gelegen tussen het Militair domein Leopoldsburg en Militair domein Meeuwen-Gruitrode via de as KMO-zone, Molenheide, militaire kazerne, ... (natuurverbinding 4) Verbeterende maatregelen ten behoeve van schrale, open en droge ecotopen, aan te sturen via de beheerplanning, in ca 100 ha groene zones (natuurverbinding 4)

Immers, de keuze voor het omleidingstracé biedt de opportuniteit tot ontwikkeling van habitats/leefgebieden over een oppervlakte van ca. 20 ha (directe ruimtewinst natuur).

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” beoogt – resumerend – de afwerking van de N74 als verbinding tussen de grens met Nederland en de E314, waarbij specifiek de nadruk gelegd wordt op segment tussen de grens van Hechtel-Eksel en de E314 en uitgaan wordt van volgende projectdoelstellingen:

- **Optimaliseren van de gewestelijke verbindingfunctie (primaire weg type I)**

Het ruimtelijk structurerende karakter van de infrastructuur is zodanig dat economische, toeristische en residentiële ontwikkelingen of bestaande structuren ontsloten kunnen worden op het primair wegennet.

Een strikte scheiding tussen lokale verkeerstromen en bovenlokale, doorgaande bewegingen wordt nagestreefd, waarbij het wegbeeld de leesbaarheid moet verhogen. Aanvullend in het hierbij belangrijk om te weten dat de N74 opgenomen is in het Trans-European Network.

- ***Verhogen van de leefbaarheid in omgeving van de N74/N715***

De scheiding van de verschillende verkeersstromen zal leiden tot een verbeterde verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen van Houthalen-Helchteren.

Bij de uitvoering van het omleidingstracé in combinatie met de uitvoering en het gebruik van gepaste “milderende maatregelen” zal de globale leefbaarheid in Houthalen Helchteren sterk verhoogd worden.

Het project dient tevens een aantal belangrijke **duurzaamheidsdoelstellingen** volgens de 3P-benadering (people, planet en profit):

- “People”-doelstellingen:
 - ✓ een verbeterde verkeerssituatie voor zowel bovenlokaal als lokaal verkeer
 - ✓ maximaal behoud van lokale functionele relaties en langzame verkeersrelaties
 - ✓ het optimaliseren van de Noord-Zuidrelatie tussen Noord-Limburg en de omgeving van Hasselt
 - ✓ het behouden van ontsluitingspotenties van het bedrijventerrein “De Schacht” (Heusden-Zolder)
- “Planet”-doelstellingen:
 - ✓ maximale bundeling met bestaande en toekomstige infrastructuur (lijninfrastructuur maximaal bundelen impliceert minimale milieuhinder)
 - ✓ maximale positieve beïnvloeding van de landschappelijke kwaliteiten
 - ✓ maximale positieve beïnvloeding van de waterhuishouding
 - ✓ maximale positieve beïnvloeding van natuurwaarden
- “Profit”-doelstellingen: technische uitvoerbaarheid bij realistische kostprijs, met respect voor de andere doelstellingen.

De realisatie van het project impliceert een globale verbetering en optimalisering van het verkeersnetwerk en de vervoerstromen, samen met de verhoging van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de kernen van Houthalen-Helchteren, met bijzondere aandacht voor mens, landschap en natuur, tegen een zo laag mogelijke maatschappelijke kost.

1.2 Arrest RvS 29 maart 2013, nr. 223.083

1.2.1 Korte samenvatting

Bij arrest nr. 223.083 van 29 maart 2013 vernietigde de Raad van State het besluit van 4 maart 2011 van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74”, nadat eerder bij arrest nr. 216.548 van 29 november 2011 de schorsing van de tenuitvoerlegging van dit besluit werd bevolen. Ook het besluit van 22 september 2008 van de dienst-MER “waarbij het plan-MER, dat ingediend werd voor het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg wordt goedgekeurd in functie van de verdere besluitvorming” werd door de Raad geannuleerd.

De Raad van State stelde dat de ecologische verbinding tussen het Militair Domein Kamp van Beverlo en het Militair Schietterrein Meeuwen-Helchteren, opgenomen in het derde deelplan (*supra*), gekwalificeerd moet worden als een **compenserende maatregel**, en niet als een milderende maatregel (zoals aangenomen bij de opmaak van het plan-MER en het ruimtelijk uitvoeringsplan).

Compenserende maatregelen passen binnen het **specifieke afwijkingsregime** van artikel 6, vierde lid van de habitatrichtlijn¹. Dit afwijkingsregime kan enkel worden toegepast bij dwingende redenen van groot openbaar belang, die uitdrukkelijk moeten worden gemotiveerd². Aan deze **bijzondere motiveringsplicht** is naar het oordeel van de Raad van State niet voldaan.

1.2.2 Situering van het bestaande wettelijke kader

De problematiek – en het verder uitgewerkte oplossingskader – wordt integraal beheerst door artikel 36ter, §§ 4 en 5, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuur behoud en het natuurlijk milieu (Decreet Natuurbehoud).

¹ Artikel 36ter, § 5, van het Decreet Natuurbehoud.

² Deze bijzondere motiveringsplicht geldt niet bij milderende maatregelen.

Paragraaf 4 heeft betrekking op **milderende maatregelen** in de zin van artikel 6, derde lid van de habitatrichtlijn:

“§ 4. De overheid die over een vergunningsaanvraag, een plan of programma moet beslissen, mag de vergunning slechts toestaan of het plan of programma slechts goedkeuren indien het plan of programma of de uitvoering van de activiteit geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaken. De bevoegde overheid draagt er steeds zorg voor dat door het opleggen van voorwaarden er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan ontstaan.”

Paragraaf 5 heeft betrekking op **compenserende maatregelen** in de zin van artikel 6, vierde lid van de habitatrichtlijn:

“§ 5. — In afwijking op de bepalingen van § 4, kan een vergunningsplichtige activiteit die of een plan of programma dat afzonderlijk of in combinatie met één of meer bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, slechts toegestaan of goedgekeurd worden

a) nadat is gebleken dat er voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn en

b) omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Wanneer de betrokken speciale beschermingszone of een deelgebied ervan, een gebied met een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort is, komen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang, in aanmerking.

— De afwijking bedoeld in het voorgaande lid kan bovendien slechts toegestaan worden nadat voldaan is aan de volgende voorwaarden:

1° de nodige compenserende maatregelen genomen zijn en de nodige actieve instandhoudingsmaatregelen genomen zijn of worden die waarborgen dat de algehele samenhang van de speciale beschermingszone en -zones bewaard blijft;

2° de compenserende maatregelen zijn van die aard dat een evenwaardige habitat of het natuurlijk milieu ervan, van minstens een gelijkaardige oppervlakte in principe actief is ontwikkeld.

— *De Vlaamse regering kan nadere regels vaststellen voor het opstellen van een passende beoordeling van de effecten van de activiteit op de habitats, de habitats van een soort en op de soort of soorten waarvoor de speciale beschermingszone is aangewezen, voor het onderzoeken van minder schadelijke alternatieven en inzake de compenserende maatregelen.*

— *De Vlaamse regering oordeelt over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.*

— *Elke beslissing in uitvoering van de afwijkingsprocedure van deze paragraaf, wordt met redenen omkleed.”*

1.3 Gevolgen van het arrest RvS 29 maart 2013, nr. 223.083

1.3.1 Juridische gevolgen

Door het annulatiearrest wordt het besluit van 4 maart 2011 van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” (en de validering van het plan-MER) **geacht nooit te hebben bestaan**.

Dat betekent niet dat de Vlaamse overheid het planningsproces niet kan hernemen. Zij dient bij dergelijke “herneming” wel rekening te houden met de dragende motieven van het annulatiearrest, m.n. het gegeven dat het derde deelplan ten aanzien van het omleidingstracé enkel gezien kan worden als een compenserende (en niet als een milderende) maatregel, waarbij de bijzondere motiveringsplicht in de zin artikel 36ter, § 5, vierde en vijfde lid, van het Decreet Natuurbehoud (“groot openbaar belang”) in acht moet worden genomen.

1.3.2 Korte schets van de feitelijke gevolgen

Zonder de regeling van dit voorstel van decreet impliceert het voorgaande dat de planprocedure **volledig dient te worden hernomen, wellicht met inbegrip van de plan-MER-procedure**, aangezien artikel 36ter, § 5, van het Decreet Natuurbehoud niet in de plan-MER-procedure werd betrokken; het plan-MER heeft de ecologische verbinding immers opgebouwd vanuit een bijkomende mitigerende doelstelling (supplementair natuurontwikkelingsprogramma) en niet als een compensatie in de zin van artikel 36ter, § 5, van het Decreet Natuurbehoud.

Deze herneming van de (quasi) volledige procedure zou een **vertraging met meerdere jaren** voor gevolg hebben.

Dergelijke vertraging zou aanleiding geven tot **onaanvaardbare maatschappelijke, economische en ecologische kosten**:

- Zonder decretaal ingrijpen zullen **belangrijke bestuurlijke en beleidsinspanningen geheroriënteerd** en gericht moeten worden op de remediëring van het vernietigde plan. Op die wijze zullen maatschappelijke prioriteiten op het vlak van ruimte voor wonen, bedrijvigheid, groen,... niet adequaat planologisch kunnen worden ingevuld, een en ander in strijd met artikel 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De gesignaleerde **mobiliteitsproblematiek** (met inherente hinderaspecten) blijft zonder oplossing; de verkeersleefbaarheid blijft aldus een knelpunt, met alle daaraan verbonden maatschappelijke, sociale, economische, milieugebonden nadelen.
- Het gebied blijft langer **mobiliteitstechnisch slecht bereikbaar**. De vertraging leidt tot een belangrijke gemiste kostenvermindering voor de verschillende gebruikers: transportkosten (business-to-business en van bedrijf naar consument) en de kosten voor woon-werkverkeer blijven overmatig hoog, wat aanleiding geeft tot een verminderde economische aantrekkingskracht voor de regio en productiviteitbelemmerend werkt.

- Een lang uitgestelde verbetering van het transportsysteem **belemmert de economische ontwikkeling van de regio**: de concurrentiekracht wordt niet aangezwengeld, de kost voor het aanvoeren van grondstoffen en het afvoeren van afgewerkte producten blijft overmatig hoog, logistieke bedrijven worden afgeschrikt, de blijvend hoge vervoerskosten in het personenvervoer belemmeren de arbeidsmarkt.
- P. 51 van de maatschappelijke kosten-batenanalyse begroot de jaarlijkse **tijdsbaat** voor het omleidingsalternatief op ca. 10,2 miljoen euro. Deze substantiële tijdsbaat wordt door het uitstel **niet benut**.
- P. 62 van de maatschappelijke kosten-batenanalyse begroot de waarde van **werkgelegenheidseffecten** bij aanleg en onderhoud van de infrastructuur voor het omleidingstracé op min. 24.441.362 en max. 31.951.545 euro (tijdsvenster 30 jaar) c.q. min. 25.253.286 en max. 33.544.374 euro (perpetueel). Deze belangrijke positieve werkgelegenheidseffecten worden zonder decretale regeling **op de lange baan geschoven**.
- P. 79 van de maatschappelijke kosten-batenanalyse inventariseert substantiële **verkeersveiligheidsbaten** voor het omleidingstracé; het gaat om een geactualiseerde veiligheidsbaat van 79.096.746 euro. Ook deze essentiële verbetering wordt zonder decretaal initiatief niet of slechts **op een veel later tijdstip gerealiseerd**.
- Een uitstel van het project impliceert ten slotte dat de door de huidige mobiliteitssituatie gegenereerde **hinder** (geluid, emissies,...) **onverantwoord lang aangehouden blijft** en dat de potenties tot **uitbreiding van het natuurareaal** (natuurontwikkeling – Natura 2000) (*supra*) **niet of op een veel later tijdstip** worden gerealiseerd.

1.4 Voorstel van decreet

De voorgestelde regeling omvat twee luiken.

Artikel 2, eerste lid, onderkent het ***groot openbaar belang*** van het project, aan de hand van voorliggende motiveringsnota en de eveneens als bijlage toegevoegde informatieve stukken (plannen, voorschriften, plan-MER en maatschappelijke kosten-batenanalyse). Door deze decretale erkenning van het groot openbaar belang wordt ***een rechtsgrond geleverd voor de toepassing van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud (compenserende maatregelen)***. De door de Raad van State vastgestelde schending van de bijzondere formele motiveringsplicht in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde en vijfde lid, van het Decreet Natuurbehoud wordt aldus geremedieerd door de decreetgever. Deze erkenning van het groot openbaar belang heeft decretale waarde en vormt geen administratieve rechtshandeling.

Artikel 2, tweede lid, stelt de Vlaamse Regering in staat om de door de Raad van State vernietigde administratieve rechtshandelingen (de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en de goedkeuring van het plan-MER) ***voor de toekomst ongewijzigd vast te stellen***, rekening houdend met de hiervoor vermelde erkenning van het groot openbaar belang van het project.

Het voorstel corrigeert dus de situatie die ontstaan is door de annulatie van het ruimtelijk uitvoeringsplan, door enerzijds te voorzien in een rechtsgrond voor de compenserende ecologische maatregelen die in het ruimtelijk uitvoeringsplan zijn begrepen en anderzijds een machtiging te verlenen om het ruimtelijk uitvoeringsplan onmiddellijk opnieuw vast te stellen.

1.5 Opbouw van de nota

Voorliggende motiveringsnota onderbouwt de gesitueerde methodiek als volgt:

- In **rubriek 2** wordt een verantwoording geboden voor de gehanteerde **wetgevingstechniek** (“legislatieve validatie”). In 2.1 wordt de toelaatbaarheid van dergelijke techniek in algemene zin geduid. In 2.2 worden deze algemene principes toegepast op het project *in casu*.
- In **rubriek 3** wordt het **groot openbaar belang** van het project (in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud) inzichtelijk gemaakt aan de hand van een **schets** van de essentiële projectonderdelen (3.2) en een onderbouwde **verantwoording** (3.3).

3.2 (‘schets van de essentiële projectonderdelen’) komt tevens tegemoet aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof omtrent de Waalse decreetgeving inzake grote infrastructuurprojecten; conform deze rechtspraak dienen wetgevingshandelingen op het vlak van concrete grote infrastructuurprojecten tot stand te komen op grond van voldoende projectinformatie op het vlak van milieueffecten (*infra*).

Dezelfde redenen dewelke het groot openbaar belang van het project (in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud) onderbouwen, garanderen dat aan voorliggend voorstel van decreet doelstellingen van algemeen belang ten grondslag liggen dewelke het voorstel en de daarin opgenomen wetgevingstechniek verantwoorden.

2 Verantwoording van de gehanteerde wetgevingstechniek

2.1 Uiteenzetting van de dragende juridische beginselen

2.1.1 Legislatieve validatie

Legislatieve validatie is de wetgevingstechniek waarbij de wetgever een handeling van de uitvoerende macht, die door de rechter onwettig werd bevonden of dreigt te worden bevonden, haar uitwerking laat behouden (J. VANDE LANOTTE en G. GOEDERTIER m.m.v. T. DE PELSMAEKER, *Handboek Belgisch Publiekrecht*, Brugge, die Keure, 2013, 184, nr. 314) of minstens op een of andere wijze tot een hoger wetkrachtig niveau wordt getild.

De wetgever is in het verleden reeds een aantal maal opgetreden om een door de Raad van State nietig verklaarde administratieve rechtshandeling geldig te verklaren (*infra*).

Dergelijke ingreep van de wetgever kan diverse vormen aannemen: zo kan het gaan om de loutere geldigverklaring van een besluit of wordt de tekst van een besluit met al dan niet terugwerkende kracht overgenomen in de wet of het decreet. Er zijn ook andere vormen mogelijk:

*“De validering zal er in voorkomend geval in bestaan dat de overheid wordt **gemachtigd om dezelfde maatregelen als die vervat in het betrokken besluit te nemen met terugwerkende kracht of dat er retroactief een wettelijke basis wordt verleend aan het besluit.**”*

(A. MAST, J. DUJARDIN, M. VAN DAMME en J. VANDE LANOTTE, *Overzicht van het Belgisch Administratief Recht*, Mechelen, Kluwer, 2012, 1160, nr. 1116)

De huidige voorgestelde regeling sluit bij die laatste vormen aan, wat de Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 betreft:

- de decreetgever onderkent het groot openbaar belang van het project in de zin van artikel 36ter, § 5, van het Decreet Natuurbehoud, hetgeen een basis levert voor de in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” begrepen compenserende maatregelen
- de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” opnieuw definitief vast te stellen.

Legislatieve validaties worden in de rechtspraak niet bij voorbaat en in algemene zin veroordeeld. Zij zijn **toelaatbaar binnen de krijtlijnen die werden uitgezet in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) en in de adviespraktijk van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State.**

Een en ander kadert in het **wijzigende bestuursrecht** waarbij *“naar mogelijkheden (wordt) gezocht om over bepaalde materiële gebreken en vormgebreken heen te stappen ingeval de onrechtmatigheid de inhoud van de bestuurshandeling niet heeft beïnvloed of de belanghebbenden er niet door benadeeld zijn.”* (M. VAN DAMME, “Bestuursrechtelijke uitdagingen voor de toekomst”, *RW* 2011-’12, 40, onder verwijzing naar C. BERX, “Hebben burgers te veel rechten? Het rapport Berx”, *TBP* 2010, 585).

2.1.2 Rechtspraak van het Grondwettelijk Hof

2.1.2.1 Algemeen

Volgens het Grondwettelijk Hof moeten **ernstige motieven** ten grondslag liggen aan een legislatieve validatie; de validatie mag niet als eigenlijk doel hebben de werking van de Raad van State te dwarsbomen. Bedoelde ernstige motieven moeten in evenredige verhouding staan tot het beoogde doel, d.w.z. dat die motieven moeten rechtvaardigen dat van het procedé van de validering gebruik wordt gemaakt. (bv. GwH 26 november 2009, nr. 186/2009).

Een validatie kan inderdaad worden verantwoord wanneer zij onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een **doelstelling van algemeen belang**, zoals de goede werking of de continuïteit van de openbare dienst. Indien bovendien blijkt dat de validatie de afloop van een rechtsgeding beïnvloedt, dienen **uitzonderlijke omstandigheden** (GwH 20 mei 1998, nr. 49/98) of **dwingende motieven van algemeen belang** (GwH 9 april 2003, nr. 40/2003) een verantwoording te bieden voor het optreden van de wetgever.

Het Grondwettelijk Hof **veroordeelt** wel steevast de situatie waarbij **een retroactieve bepaling een invloed heeft op rechterlijke uitspraken die reeds in kracht van gewijsde zijn gegaan**; voor dergelijke inbreuk op het beginsel dat rechterlijke beslissingen niet kunnen worden gewijzigd dan ingevolge de aanwending van rechtsmiddelen lijkt geen dragende verantwoording mogelijk (bv. GwH 16 juni 2011, nr. 107/2011).

Daarbij geldt de belangrijke nuance dat volgens het Grondwettelijk Hof **de vernietiging van een administratieve maatregel – en het gezag van gewijsde dat aan die beslissing tot vernietiging is verbonden – niet betekent dat de aangelegenheid, onderwerp van die maatregel, niet opnieuw kan worden geregeld**. Integendeel, de vereisten van de goede werking van de openbare diensten kunnen impliceren dat de vernietigde akte wordt hersteld, voor zover de nieuwe akte niet is aangetast door de vormgebreken die door de Raad van State zijn vastgesteld (bv. GwH 12 november 1992, nr. 67/92 en GwH 20 januari 1994, nr. 5/94).

Wanneer het Grondwettelijk Hof bezwaar maakt ten opzichte van legislatieve validaties, dan hebben zij in de meerderheid van gevallen betrekking op bestaande eenzijdige bestuurshandelingen die aangevochten worden voor de administratieve of gewone rechter. Legislatieve validaties van **reglementaire besluiten** stuiten daarentegen op minder constitutionele kritieken (J. VANPRAET, “Decretale validatie bij infrastructuurprojecten: een pleidooi voor de herziening van de rechtsbescherming”, *TBP* 2012, 124).

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof komen een aantal **rechtvaardigingsgronden** voor legislatieve validaties naar voor.

De meest belangrijke legitimatie vormt het **rechtzetten van formele gebreken**:

“De meeste wetgevende validaties vinden plaats nadat de Raad van State of de gewone rechter hebben vastgesteld dat een KB onwettig is omwille van een vormgebrek of in de loop van een procedure waarin een dergelijk gebrek wordt opgeworpen. Het Grondwettelijk Hof laat de wetgever nagenoeg onbeperkt toe de techniek van de wetgevende validatie aan te wenden om een dergelijke externe onwettigheid retroactief recht te zetten.”

(W. VERRIJDT, “Over toetsingscriteria en toetsingsintensiteit. Haalt het Grondwettelijk Hof de Straatsburgse standaarden”, *TBP* 2012, 89, nr. 36)

Inderdaad, het Grondwettelijk Hof stelt:

“Zoals het Hof reeds herhaaldelijk heeft geoordeeld, kan de vernietiging van een koninklijk besluit wegens de schending van een substantiële vormvereiste bij de aanneming ervan, niet tot gevolg hebben dat de wetgever in de onmogelijkheid verkeert de hierdoor ontstane rechtsonzekerheid te verhelpen (zie o.a. arrest nr. 64/2008 van 17 april 2008, B.29.4 en B.47.4).

Het loutere bestaan van een beroep voor de Raad van State verhindert niet dat de onregelmatigheden waardoor de bestreden handeling zou kunnen zijn aangetast, zouden kunnen worden verholpen, zelfs vóór de uitspraak over dat beroep (zie o.a. arrest nr. 166/2008, B.13)."

(GwH 27 januari 2011, nr. 14/2011)

De rechtsleer stelt hieromtrent nog als volgt:

"De voormelde rechtspraak geldt met andere woorden voor alle externe onwettigheden. Daarmee zijn de aspecten bedoeld die niet de inhoud van de beslissing van de beslissing, maar de auteur en de vorm betreffen. Een louter externe onwettigheid kan in principe steeds worden hersteld. De wetgever is door de vormvoorschriften doorgaans niet geboden, zodat de wetgevende validatie niet de vormgebreken vertoont die het bekrachtigde besluit konden aantasten."

(J. THEUNIS, *De exceptie van onwettigheid*, Brugge, die Keure, 2011, 438, nr. 448)

Het Grondwettelijk Hof heeft een wetgevende validatie eveneens aanvaard in het geval waarin zonder wetgevend optreden talrijke gemeenten in een delicate financiële situatie zouden terechtkomen en de **continuïteit van hun werking** aldus in het gedrang zou komen (GwH 26 november 2009, nr. 186/2009; GwH 17 december 2009, nr. 199/2009).

2.1.2.2 Rechtspraak omtrent precedentes aangaande de legislatieve validatie van bestemmingsplannen

In de **drie Gewesten** is reeds gebruik gemaakt van de techniek van de legislatieve validatie ten aanzien van door de Raad van State onwettig bevonden bestemmingsplannen (zie daarover J. VANPRAET, "Decretale validatie bij infrastructuurprojecten: een pleidooi voor de herziening van de rechtsbescherming", *TBP* 2012, 121 e.v.).

Het Grondwettelijk Hof heeft deze validaties tot dusver **grondwettig bevonden** (GwH 28 maart 2007, nr. 51/2007 (Brussels Hoofdstedelijk Gewest); GwH 18 november 2010, nr. 131/2010 en GwH 16 december 2010, nr. 139/2010) (Waalse Gewest); GwH 25 januari 2012, nr. 9/2012 (Vlaamse Gewest)).

Het Grondwettelijk Hof heeft op 28 maart 2007 het beroep tot vernietiging verworpen, ingesteld tegen de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 2 december 2004 tot geldigverklaring van het besluit van 12 september 2002 houdende vaststelling van het gewestelijk ontwikkelingsplan. Tegen dit besluit liep een beroep tot nietigverklaring bij de Raad van State waarin onder meer het verzuim de Afdeling Wetgeving te raadplegen als onwettigheid werd aangevoerd. Om een dreigende vernietiging op grond van dit middel af te wenden, heeft de ordonnantiegever het besluit met terugwerkende kracht gevalideerd. Het Grondwettelijk Hof overwoog **dat het de ordonnantiegever toekwam te oordelen dat het beleid en de maatregelen die hij op het oog had, in het gedrang zouden worden gebracht**. Dat maakte, gelet op het belang van het instrument dat het plan is, een uitzonderlijke omstandigheid uit die zijn ingrijpen verantwoordde.

Aangaande het gelijkaardige dossier in het Waalse Gewest, oordeelde het Grondwettelijk Hof dat de betrokken validatie (i) **reglementaire akten** betrof en geen individuele bestuurshandelingen; (ii) de **rechtsonzekerheid wegwerkt** die ontstaan was ten gevolge van de procedurele gebreken waarmee talrijke gewestplannen behept waren; (iii) het **vermijden dat het planologisch beleid van de overheid in het gedrang wordt gebracht** een **uitzonderlijke omstandigheid** is dewelke het optreden van de wetgever verantwoordt.

Artikel 53 van het decreet van 16 juli 2010 'houdende aanpassing van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet van 10 maart 2006 houdende decretale aanpassingen inzake ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed als gevolg van het bestuurlijk beleid' voerde een legislatieve validatie in voor gewestplanvoorschriften die de opmaak van een BPA of een RUP opleggen alvorens een gebied kan worden ontwikkeld (hetgeen door de Raad van State onwettig wordt geacht (bv. RvS 9 september 2009, nr. 195.854)).

Meer bepaald wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om, op verzoek van de gemeenteraad, een besluit van de gemeenteraad houdende definitieve vaststelling van een BPA dat volgens een vernietigingsarrest van de Raad van State is aangetast door de onwettigheid dat het zijn rechtsgrond vindt in een onwettig gewestplanvoorschrift, **opnieuw goed te keuren en het BPA voor de toekomst ongewijzigd gelding te verlenen** met betrekking tot de voormelde onwettigheid.

Het besluit van de Vlaamse Regering dat een besluit van de gemeenteraad houdende definitieve vaststelling van zo'n BPA goedkeurt, is een bestuurshandeling die overeenkomstig artikel 14, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, tot de bevoegdheid van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State behoort. In het kader van een beroep tot nietigverklaring kan elke andere onregelmatigheid waarmee het BPA in voorkomend geval is aangetast, in rechte worden aangevoerd.

Het Grondwettelijk Hof heeft deze methodologie beoordeeld in het licht van zijn gebruikelijke beoordelingscriteria (*supra*) en is tot volgende conclusies, bevindingen en oordelen gekomen.

Ten eerste. De decreetgever **vermag op grond van zijn bevoegdheid inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening een rechtsgrond te creëren voor bestemmingsplannen**. Dat de Raad van State na de validatieregeling niet zal kunnen oordelen dat een bestemmingsplan zijn rechtsgrond vindt in een onwettig gewestplanvoorschrift, is het loutere gevolg van het aannemen van een bepaling door de decreetgever die, in de uitoefening van zijn bevoegdheid, aan die BPA's een andere rechtsgrond verleent.

Ten tweede. Een machtiging om een bestemmingsplan voor de toekomst opnieuw ongewijzigd goed te keuren **heeft geen terugwerkende kracht**; er wordt niet tussengekomen in hangende gedingen. Het gezag van gewijsde van het arrest van de Raad van State verhindert niet dat de aangelegenheid het voorwerp uitmaakt van een nieuwe regeling, zonder evenwel definitieve rechterlijke uitspraken in het gedrang te brengen. Zo kan de decreetgever voorzien in een passende rechtsgrond voor een akte die door de Raad van State geannuleerd werd.

Ten derde. Het gegeven dat een beslissing die een geannuleerd bestemmingsplan voor de toekomst ongewijzigd vaststelt, **niet tot stand komt met de procedures dewelke gebruikelijk aan een bestemmingsplan vooraf gaan**, is **niet kennelijk onredelijk** in het licht van de doelstelling van de decreetgever om de rechtszekerheid te herstellen en het ontstane rechtvacuüm te verhelpen.

Ten vierde. Het Verdrag van Aarhus³ (artikel 7) en de richtlijn 2001/42/EG⁴ omvatten verbintenissen op het vlak van de milieubeoordeling van en de inspraak bij plannen en programma's. Een machtiging aan de Vlaamse Regering om een besluit houdende definitieve vaststelling van een bestemmingsplan opnieuw goed te keuren en het plan voor de toekomst ongewijzigd gelding te verlenen **maakt als zodanig geen plan of programma uit in de zin van het Verdrag van Aarhus of de richtlijn 2001/42/EG**. Uiteraard dient de totstandkomingsprocedure van het plan zelf de nodige waarborgen te hebben geboden op het vlak van milieubeoordeling en inspraak.

2.1.3 Rechtspraak van het EHRM

2.1.3.1 Algemeen

De rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, in het bijzonder het arrest *Building Societies t. V.K.* van 23 oktober 1997, maakt een onderscheid tussen de gevallen waarin de wetgever tot doel heeft rechtstreeks tussen te komen in een hangend geding en de gevallen waarin hij die doelstelling niet nastreeft.

De genoemde zaak *Building Societies t. V.K.* ging over een teruggave van betaalde belasting op grond van ongeldigverklaring, door het Britse House of Lords, van bepaalde regulations. Het recht van de Building Societies op teruggave werd echter doorkruist door een met terugwerkende kracht ingevoerde regeling die teruggave verhinderde. Het EHRM achtte het eigendomsgrondrecht niet geschonden. Het Hof oordeelde dat het effect van de bestreden maatregelen was dat een vroegtijdig einde kwam aan de rechterlijke procedures van de drie klagers tegen de staat. Dit betekende echter niet zonder meer dat het recht op een eerlijk proces was geschonden. De vragen die volgens het EHRM dienden te worden beantwoord was of de "*very essence of the right was impaired*", de staat een "*legitimate aim*" had en de inbreuk proportioneel was.

³ Het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, aangenomen in Aarhus op 25 juni 1998, ter gelegenheid van de vierde Europese ministeriële conferentie "milieu voor Europa" binnen de Europese economische commissie van de Verenigde Naties (UNECE).

⁴ Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, PB L 197 van 21 juli 2001, p. 30–37.

Het Hof oordeelde daaromtrent als volgt. Ten eerste handelde de wetgever in het algemeen belang en was het doel van de wetgevende maatregelen **het voldoen aan de oorspronkelijke bedoeling van de regelgever**. Ten tweede konden de beroepers **verwachten** dat de wetgever de **technische fouten** zou repareren. Ten derde betroffen de betwiste regels alle hypotheekbanken die zich in een vergelijkbare situatie bevonden.

Het Hof heeft in de zaak Zielinski op meer algemene wijze geoordeeld als volgt:

*“The principle of the rule of law and the notion of fair trial enshrined in Article 6 preclude any interference by the legislature — other than on **compelling grounds of the general interest** — with the administration of justice designed to influence the judicial determination of a dispute.”*

(EHRM 28 oktober 1999, *Zielinski en Pradal en Gonzales e.a. t. Frankrijk*)

2.1.3.2 Uitwerking van een dubbele test

Op grond van bovenstaande rechtspraak kan een dubbele test worden uitgewerkt.

2.1.3.2.1 “Intentionele test”

In de eerste test beantwoordt het Hof de vraag of de wetgever door middel van validerende wetgeving inderdaad heeft beoogd om rechterlijke procedures te beïnvloeden.

Van dergelijk oogmerk is geen sprake wanneer **de wetgever een formeel gebrek in een akte corrigeert ter bevestiging van de oorspronkelijke wil van de regelgever** (EHRM 27 mei 2004, *OGIS-Institut Stanislas, OGEC St. Pie X en Blanche de Castille e.a. t. Frankrijk*).

Wanneer de wetgever retroactief een **vormgebrek** in een bestuurshandeling herstelt, bestaat de doelstelling er inderdaad in de initiële bedoeling van de regelgever te vrijwaren door middel van het opvullen van een juridisch vacuüm, ontstaan omwille van een formele onzorgvuldigheid. Het EHRM stelt dat een legislatieve rechtzetting in dergelijk geval niet onverwacht is en beantwoordt aan een evident en dwingend motief van algemeen belang (EHRM 10 november 2005, *EEG-Slachthuis Verbist t. België*).

De rechtsleer doet in dit verband nog opmerken dat wanneer de legislatieve validatie is ingegeven ter remediëring van een door een **materiële onregelmatigheid** aangetaste onregelmatigheid, de regeling inhoudelijk wijzigt (in tegenstelling tot bij de rechtzetting van een vormgebrek). In dat geval is er sprake van een “verrassingseffect” en dus van **rechtsonzekerheid**, wat tot een strengere toetsing aanleiding dient te geven (J. THEUNIS, *De exceptie van onwettigheid*, Brugge, die Keure, 2011, 438, nr. 448).

2.1.3.2.2 “Inhoudelijke test”

Indien validerende wetgeving het dwingend algemeen belang dient, wordt artikel 6, eerste lid, van het Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM) niet geschonden.

Tot de rechtvaardigende belangen behoort alleszins de **reparatie van technische vormfouten** in de voorgaande regelgeving, om aldus de initiële doelstelling van de regelgever tot zijn recht te laten komen.

In de sfeer van **ruimtelijke ordening** neemt het EHRM ook snel het bestaan van het algemeen belang aan, zoals in de zaak van *Gorraiz Lizarraga e.a. t. Spanje* (EHRM 27 april 2004). Die zaak betrof wetgeving die de uitvoering belemmerde van een rechterlijke uitspraak die het onderbreken van de werken aan een dam gebood. Het Hof oordeelde dat de aard van rechten in de sfeer van ruimtelijke ordening verschilt van de burgerrechten. Het Hof percipieert de urbanistische planning op diverse niveaus als *“spheres (par excellence) in which the State intervenes, particularly through control of property in the general and public interest. In such circumstances, where the community's general interest is pre-eminent, the Court takes the view that the State's margin of appreciation is greater than when exclusively civil rights are at stake”* (onder verwijzing naar EHRM 21 februari 1986, *James e.a. t. VK*; EHRM 19 december 1989, *Mellacher e.a. v. Oostenrijk* en EHRM 18 januari 2001, *Chapman t. VK*).

2.1.4 Adviespraktijk van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State

Het gezag van gewijsde van een Raad-van-Statearrest heeft niet voor gevolg dat elk wetgevend optreden uitgesloten is. De vereisten van de goede werking van de openbare dienst kunnen zelfs inhouden dat de vernietigde akte moet worden hersteld, voor zover de nieuwe akte niet is aangetast door de gebreken die door de Raad van State zijn vastgesteld.

De rechtvaardigingscriteria voor dergelijke legislatieve validatie zijn reeds uiteengezet in oudere adviespraktijk van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, die omtrent de legislatieve validatie van reeds door de Raad van State vernietigde reglementen en verordeningen gesteld heeft dat zulks verantwoord kan worden *“om dwingende en ernstige redenen, ingegeven hetzij door de omstandigheden waaronder de onregelmatige handeling tot stand was gekomen, hetzij door de schadelijke gevolgen welke de constatacie van de onregelmatigheid voor ’s lands hogere belangen of voor een goede werking van zijn diensten zou meebrengen, hetzij door het onbillijke nadeel dat talrijke burgers zou worden toegebracht.”* (Parl.St. Senaat 1964-’65, 113; in diezelfde zin Parl.St. Kamer 1977-’78, 186/1 en Parl.St. Senaat 1982-’83, 402/1; zie in die zin P. POPELIER, *Democratisch regelgeven*, Antwerpen, Intersentia, 2001, 220, nr. 466).

2.1.5 Rechtspraak omtrent de Waalse decreetgeving inzake grote infrastructuurprojecten

De inhoudelijke verwantschap van voorliggende regeling met het decreet van het Waalse gewest van 17 juli 2008 “betreffende enkele vergunningen waarvoor er dringende redenen van algemeen belang bestaan” (DAR) noopt tot een beknopte situering van de rechtspraak omtrent het DAR. Desalniettemin weze voorafgaand onderstreept dat voorliggend voorstel van decreet betrekking heeft op de nieuwe vaststelling van een ruimtelijk uitvoeringsplan – een verordenende akte – terwijl het DAR de validatie van individuele bestuurshandelingen betreft. Aan de legislatieve validatie van verordenende akten wordt de gestrengheid van de toetsing van een validatie van een individuele bestuurshandeling onthouden (*supra*).

Via het DAR voerde Wallonië een uitzonderingsregime in voor zogenaamde vergunningen van dwingend algemeen belang.

Het DAR kent 2 luiken:

- de ratificatie van bepaalde (reeds afgeleverde) vergunningen voor infrastructuurprojecten
- de invoering van een afwijkingsprocedure waar het Waals Parlement zichzelf de macht voorbehoudt stedenbouwkundige en milieuvergunningen voor bepaalde categorieën van infrastructuurprojecten af te leveren.

Van het decreet werd gebruik gemaakt in de dossiers van de luchthavens van Bierset en Charleroi. Het decreet greep in op lopende betwistingen voor de Raad van State.

Een effect was dat niet de Raad van State, maar wel het Grondwettelijk Hof bevoegd werd om zgn. vergunningen van dwingend algemeen belang al dan niet te vernietigen of te schorsen. De toetsingsbevoegdheid van het Grondwettelijk Hof is op diverse punten beperkter dan deze van de Raad van State.

De vraag stelde zich of het decreet bestaanbaar is met het verdrag van Aarhus en de richtlijn 85/337/CEE.

Het Grondwettelijk Hof heeft ter zake – na prejudiciële vraagstelling aan het Europese Hof van Justitie – volgende principes naar voor geschoven :

- Er bestaat in beginsel een verschil in behandeling tussen personen die geconfronteerd worden met een reguliere vergunning, waartegen een beroep bij de administratieve rechter open staat, en personen die zich geplaagd zien voor een vergunning van dwingend algemeen belang. Het Grondwettelijk Hof is immers niet bevoegd om een exhaustieve materiële en formele toetsing uit te voeren van de handelingen ter voorbereiding van de bekrachtiging of de aanneming van de in het geding zijnde vergunningen, zelfs aan de regels van internationaal en Europees recht die vervat zijn in het Verdrag van Aarhus of in de richtlijn 85/337/EEG.
- Een dergelijk verschil is enkel bestaanbaar met het gelijkheidsbeginsel indien het ***op een wettige doelstelling berust en redelijk is verantwoord***.
- Het DAR heeft tot doel de parlementsleden te betrekken bij het aannemen van bepaalde vergunningen waarvoor er dringende redenen van algemeen belang bestaan, teneinde een ***grotere democratische legitimiteit*** eraan te verlenen en een ***grotere rechtszekerheid*** te waarborgen voor de belangrijke bouwplaatsen die daarvan het voorwerp waren.
- ***Specifieke wetgevingshandelingen ontsnappen aan de vereisten inzake rechterlijke toetsing*** zoals neergelegd in aan de richtlijn 85/337/CEE en het verdrag van Aarhus. Er is dan wel vereist ***dat de wetgever alle onderdelen van het project die relevant zijn voor de beoordeling van de milieueffecten in aanmerking heeft genomen***. In dat opzicht kan de wetgever steunen op informatie die in het kader van de voorafgaande administratieve procedure is verzameld, maar kan hij zich er niet toe beperken een reeds bestaande bestuurshandeling zuiver en eenvoudig te ratificeren.

In het geval van het DAR werd nu vastgesteld dat ***het de parlementsleden verboden was de vergunningsaanvragen te onderzoeken of de vergunning te wijzigen***. Er werd hun enkel gevraagd zich uit te spreken over het bestaan van een gewestelijk belang. Dat kon voor het Grondwettelijk Hof niet door de beugel.

Resumerend kan aldus worden gesteld dat het Grondwettelijk Hof (en het Hof van Justitie) legislatieve validaties van vergunningen niet in algemene zin heeft verboden.

Wanneer de decreetgever belast wordt met de beoordeling van het belang van een vergunning, dient hem echter een ruime toetsingsbevoegdheid toe te komen, waarbij ***de decreetgever een inschatting kan maken over het geheel van de milieueffecten***.

Er weze hernomen dat voormelde rechtspraak betrekking heeft op de validatie van individuele bestuurshandelingen. Desalniettemin is het wenselijk dat de geest ervan ook bij voorliggend voorstel van decreet – dat betrekking heeft op een verordenend plan – in acht wordt genomen. Via voorliggende nota en de overige bijlagen bij het voorstel van decreet wordt de decreetgever meer bepaald geïnformeerd over de inhoud van het project (ligging, aard en omvang) en over de (beperking van de) milieueffecten ervan.

2.2 Toepassing *in casu*

2.2.1 Dubbele “EHRM-test” (cf. 2.1.3.2)

2.2.1.1 *Intentionele test*

Huidig voorstel bepaalt op grond van diverse informatie dat het project van groot openbaar belang is in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud. Door de erkenning van dit groot openbaar belang wordt een vormelijk gebrek in de totstandkoming van het project rechtgezet en wordt een grondslag geleverd voor de in het project begrepen compenserende ecologische maatregelen. Vervolgens wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om het plan opnieuw definitief vast te stellen.

Het EHRM en het Grondwettelijk Hof oordelen dat ***wanneer de wetgever een formeel gebrek corrigeert ter bevestiging van de oorspronkelijke wil van de regelgever, geen sprake kan zijn van een legislatieve validatie met het oogmerk om tussen te komen in rechterlijke procedures.***

Weliswaar kan de Raad van State na de validatieregeling niet langer oordelen dat het project geen steun vindt in de regelingen van artikel 36ter, § 5, vierde en vijfde lid, van het Decreet Natuurbehoud. *Mutatis mutandis* kan op dat punt echter worden verwezen naar het arrest van het Grondwettelijk Hof omtrent de gelijkaardige regeling van artikel 7.4.2/1, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, dat vaststelt “*dat de decreetgever met artikel 7.4.2/1, § 2, van de VCRO beoogt een nieuwe rechtsgrond te verstrekken aan een bijzonder plan van aanleg dat volgens een vernietigingsarrest van de Raad van State ten onrechte rechtsgrond vond in een onwettig stedenbouwkundig voorschrift in een gewestplan. De decreetgever vermag, op grond van zijn bevoegdheid inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening bedoeld in artikel 6, § 1, I, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, een rechtsgrond te creëren voor bijzondere plannen van aanleg. Dat de Raad van State niet zal kunnen oordelen dat een bijzonder plan van aanleg zijn rechtsgrond vindt in een onwettig gewestplanvoorschrift is het loutere gevolg van het aannemen van een bepaling door de decreetgever die, in de uitoefening van zijn bevoegdheid, aan die bijzondere plannen van aanleg een andere rechtsgrond verleent. De decreetgever regelt daarmee niet de materiële bevoegdheid van de Raad van State.*” (GwH 25 januari 2012, nr. 9/2012)

Aan de bevoegdheid van de Raad van State om het desgevallend door de Vlaamse Regering aangenomen besluit in de zin van artikel 2, tweede lid, van huidig voorstel van decreet te vernietigen, ***wordt in beginsel niet geraakt.*** Het voorstel vormt enkel een hinderpaal voor het gegrond verklaren van een middel ontleend aan een schending van de bijzondere motiveringsplicht als vervat in artikel 36ter, § 5, vierde en vijfde lid, van het Decreet Natuurbehoud. Alle andere middelen tot nietigverklaring kunnen worden ingeroepen en gebeurlijk gegrond worden verklaard door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.2.1.2 Inhoudelijke test

Sub 1.3.2 zijn **zwaarwegende maatschappelijke, ecologische en economische nadelen** aangegeven dewelke voortvloeien uit de vertraging van het project, **waarvan het substantieel belang in rubriek 3 wordt geduid.**

Het vermijden van deze maatschappelijke, ecologische en economische nadelen vormt een inherent aspect van een duurzame ruimtelijke ordening, zoals vermeld in artikel 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Het garanderen van een duurzame ruimtelijke ordening wordt door het EHRM – inzonderheid in de zaak *Gorraiz Lizarraga e.a. t. Spanje* (EHRM 27 april 2004) als een zaak van dwingend algemeen belang onderkend.

De regeling betreft tevens een **louter formeel gebrek** en brengt geen wijziging aan in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan betreffende het Noord-Zuidproject.

In de geciteerde rechtspraak van het EHRM en het Grondwettelijk Hof is aangegeven dat de rechtzetting van technische vormfouten bij wijze van legislatieve validaties niet kennelijk onredelijk is ja zelfs tegemoet kan komen aan de eisen dewelke voortvloeien uit de goede werking van de openbare dienst.

2.2.2 Overige elementen

2.2.2.1 Overeenstemming met de beginselen aangehaald in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof omtrent de legislatieve validatie van bestemmingsplannen (cf. 2.1.2.2)

De gehanteerde methodologie stemt volkomen overeen met deze gehanteerd in artikel 53 van het decreet van 16 juli 2010 'houdende aanpassing van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet van 10 maart 2006 houdende decretale aanpassingen inzake ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed als gevolg van het bestuurlijk beleid' (artikel 7.4.2/1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).

Meer bepaald:

- wordt volstaan met het creëren van een **rechtsgrond** voor de in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Noord-Zuid verbinding N74" begrepen compenserende ecologische maatregelen
- wordt een machtiging verleend om het ruimtelijk uitvoeringsplan **voor de toekomst** opnieuw goed te keuren (zonder retroactieve werking), zonder dat inhoudelijke wijzigingen aan het ruimtelijk uitvoeringsplan worden aangebracht.

Het Grondwettelijk Hof heeft deze methodiek in overeenstemming geacht met ondermeer het gelijkheidsbeginsel, het Verdrag van Aarhus en de richtlijn 2001/42/EG.

2.2.2.2 Overeenstemming met overige rechtvaardigingsgronden en beginselen

De voorgestelde regeling betreft een ruimtelijk uitvoeringsplan, waarvan de voorschriften **normatieve waarde** hebben (artikel 2.2.2, § 1, vierde lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening). Hierboven is gesteld dat aan de legislatieve validatie van verordenende akten de gestrengheid van de toetsing van een validatie van een individuele bestuurshandeling wordt onthouden.

De voorgestelde validatie dient voorts de continuïteit van de openbare dienst, nu zij de **verderzetting van een reeds lang aanhoudend studie- en planningsproces** garandeert en toelaat dat **de reeds genomen uitvoeringsstappen in functie van een DBFM-opdracht worden gecontinueerd**. Zonder de voorgestelde maatregelen wordt deze continuïteit in het gedrang gebracht. Ook dit punt sluit aan bij de hoger gesitueerde rechtspraak en adviespraktijk.

Tot slot zal nog worden gewezen op de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof volgens dewelke een machtiging aan de Vlaamse Regering om een besluit houdende definitieve vaststelling van een bestemmingsplan opnieuw goed te keuren en het plan voor de toekomst ongewijzigd gelding te verlenen **als zodanig geen plan of programma uitmaakt in de zin van het Verdrag van Aarhus of de richtlijn 2001/42/EG**.

3 Groot openbaar belang in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud

3.1 Inleiding

In deze rubriek 3 wordt het groot openbaar belang van het project (in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud) inzichtelijk gemaakt aan de hand van een schets van de essentiële projectonderdelen (3.2) en een onderbouwde verantwoording (3.3).

Via de projectschets (3.2) wordt tegemoet gekomen aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof omtrent de Waalse decreetgeving inzake grote infrastructuurprojecten; conform deze rechtspraak dienen wetgevingshandelingen op het vlak van concrete grote infrastructuurprojecten tot stand te komen op grond van voldoende projectinformatie op het vlak van milieueffecten.

De gegevens van de projectschets worden verder aangevuld met de informatieve documenten die zijn opgenomen als bijlage 1 en bijlage 3 bij het voorstel van decreet.

De onderbouwing van het groot openbaar belang van het project in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud impliceert eveneens dat aan voorliggend voorstel van decreet doelstellingen van algemeen belang ten grondslag liggen dewelke het voorstel en de daarin opgenomen wetgevingstechniek verantwoorden.

3.2 Schets van de essentiële projectonderdelen

3.2.1 Situering

3.2.1.1 Deelplan 1 van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” – weginfrastructuur

Het tracédeel van de N74 dat is opgenomen in het project is gesitueerd op grondgebied van de gemeenten Hechtel-Eksel, Houthalen-Helchteren en Zonhoven. Het tracédeel heeft een lengte van ongeveer 11 km.

De huidige Noord-Zuidverbinding verloopt momenteel doorheen de kernen van Houthalen en Helchteren. Dit doorgaand verkeer heeft een zware impact op de leefbaarheid van beide kernen.

De barrièrewerking van deze doortocht belemmert een kwaliteitsvolle inrichting van het centrumweefsel. De hoge verkeersintensiteit legt bovendien een zware hypotheek op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, onder meer omdat er geen scheiding is tussen doorgaand en lokaal verkeer. Er dienen ingrepen te gebeuren om de verbinding effectief als een primaire weg type I te laten functioneren zonder een hypotheek te leggen op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van Houthalen en Helchteren.

Vanuit ruimtelijk oogpunt kan de gemaakte keuze voor het omleidingstracé verdedigd worden, voornamelijk vanuit de keuze om de kernen van Houthalen en Helchteren niet langer te doorsnijden door een primaire weg type I. Hierdoor worden betere mogelijkheden gecreëerd om de lokale doortocht herin te richten en de barrièrewerking op te heffen, wat duidelijk een ruimtelijke meerwaarde betekent voor het functioneren van deze kernen. Er komt door deze ingrepen ook ruimte vrij in de huidige doortocht, waarbinnen een aantal ruimtelijke doelstellingen kunnen gehaald worden:

- de herinrichting naar een lokale weg met potenties voor andere vervoerswijzen,
- de herinrichting van openbare ruimten als drager voor de verbinding van de oostelijke en westelijke dorpskernen,
- de mogelijkheden naar inbreiding en het herstellen van het centrumweefsel ter versterking van de kernen van Houthalen en Helchteren.

De keuze voor een omleidingstracé impliceert anderzijds een doorsnijding van open ruimte en natuur. Uit het plan-MER is echter gebleken dat deze effecten gemilderd kunnen (en zullen) worden.

3.2.1.2 Deelplan 2 van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” – opheffen reservatiestrook

Het tracé voor de omleidingsweg waarvoor op het gewestplan een reservatiestrook is ingetekend, is gesitueerd op grondgebied van de gemeenten Hechtel-Eksel, Houthalen-Helchteren en Heusden-Zolder. De reservatiestrook heeft een lengte van ongeveer 10,5 km.

In de eerste fase van het plan-MER onderzoek is een zogenaamde trechteringsstudie uitgevoerd voor de verschillende mogelijke omleidingstracés. Uit dit onderzoek is duidelijk gebleken dat het omleidingstracé van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op de verschillende milieuvlakken beter scoort dan het gewestplantracé.

Gelet op deze beoordeling en vermits een nieuw tracé verordenend wordt vastgelegd, wordt de op het gewestplan aangeduide reservatiestrook voor de omleidingsweg N74 opgeheven.

3.2.1.3 Deelplan 3 van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” – ecologische verbinding

De ecologische verbinding tussen het Militair Domein Kamp van Beverlo en het Militair Schietterrein Meeuwen-Helchteren vormt een essentieel onderdeel van het natuurontwikkelingsprogramma dat gepaard gaat met het omleidingstracé voor de Noord-Zuid. De ecologische verbinding werd in het plan-MER als noodzakelijk geacht om negatieve effecten op het Natura 2000-netwerk te kunnen

voorkomen en is als dusdanig opgenomen in het kader van de passende beoordeling. De realisatie van deze ecologische verbinding zal ervoor zorgen dat de huidige samenhang van het Natura 2000-netwerk wordt versterkt. De te realiseren ecologische verbinding maakt maximaal gebruik van de reeds bestemde natuurgebieden, resterende op te heffen zones industriegebied en de reeds aanwezige natuurwaarden in de diverse tussenliggende bestemmingen (militair gebied, gebied voor dagrecreatie). De te realiseren ecologische verbinding neemt een zo beperkt mogelijke ruimte in van gebieden met een huidige lage ecologische waarde (agrarisch gebied). De opzet van dit deelproject is de realisatie van een ecologische verbinding tussen het militair domein ten noordwesten van Helchteren en het militair domein ten oosten van Helchteren. Beide militaire domeinen zijn uiterst belangrijke heidegebieden. De ecologische verbinding dient dan ook te functioneren voor organismen die in schrale biotopen leven.

3.2.2 Milieueffecten

In het plan-MER (bijlage 3) worden de milieueffecten van het project *in extenso* geduid. Ten behoeve van de verantwoording van de gehanteerde wetgevingstechniek en van het algemeen belang van het project worden de essentiële conclusies hieronder hernomen.

3.2.2.1 Effecten op de bodem

Bij de concrete uitwerking van het ontwerp (technische plannen) wordt (zowel voor het doortochttracé als het omleidingstracé) als randvoorwaarde gesteld dat ruimte-inname in valleigebied maximaal beperkt moet worden (minimale stockageruimte, geen werfketen, betoncentrale, ...).

3.2.2.2 Effecten op de grondwaterspiegel

Voor zowel het doortochttracé als het omleidingstracé kan een ontwerp en aanlegwijze gevonden worden waarbij er **geen significant negatieve effecten** aanwezig zijn. Beide alternatieven zijn dus uit te voeren zonder significante effecten op de grondwatertafel.

3.2.2.3 Effecten op het oppervlaktewater

Zowel voor het omleidings- als doortochttracé blijkt de aanleg van de N74 geen problemen te veroorzaken die niet oplosbaar zijn. Op projectniveau zal wel bijzondere aandacht moeten gaan naar maatregelen die de impact op het oppervlaktewatersysteem beperken.

Toepassing van natuurtechnische milieubouw zal de impact op de structuurkwaliteit van de waterlopen beperken en kan in een aantal gevallen voor een verbetering zorgen ten opzichte van de huidige situatie. Bij de concrete uitwerking van deze maatregelen is het van belang een terugkoppeling met het ecologische aspect te voorzien, aangezien waterlopen én hun valleien een (belangrijke) verbindende functie vervullen.

3.2.2.4 Geluidsverstoring

Bij realisatie van het omleidingstracé stelt men een **daling** vast van het verkeersgeluid in de volledige woonkernen Helchteren en Houthalen. Het omgevingsgeluid kan hierdoor tot 6 dB(A) afnemen. In tegenstelling tot de doortocht behoort daartoe ook een merkbare verbetering voor de Kievitwijk.

Echter zal het verkeersgeluid buiten en aan de rand van de woonkernen Helchteren en Houthalen (westkant) toenemen, zonder dat daarbij de geldende richtwaarden worden overschreden.

3.2.2.5 Luchtverontreiniging

3.2.2.5.1 Verkeersemisies in het plangebied

Ten opzichte van de huidige toestand vertonen alle emissies ondanks de veronderstelde sterke toename van de verkeersintensiteiten een **sterke afname** (uitgezonderd de emissie van NO_x bij het omleidingstracé waar een wat kleinere afname opgetekend wordt).

3.2.2.5.2 Omgevingsconcentraties NO₂:

Bij het omleidingstracé:

- de omgevingsconcentraties op 20m van de weg langs de volledige N715 **dalen** en de overschrijdingen van de grenswaarden verdwijnen
- de concentraties langsheen de omleidingsweg zelf, langs de Eikenweg en de Dorpsstraat stijgen, maar er worden echter **geen overschrijdingen** van de normen verwacht

Bij het doortochttracé: overschrijding normen + noodzaak bijkomende luchtzuivering (tunnels)

3.2.2.5.3 Omgevingsconcentraties PM10 (fijn stof):

- voor zowel het huidige tracé, de doortocht als de omleiding worden **geen overschrijdingen** van de jaarnorm verwacht
- zowel in het omleidings- als doortochttracé wordt een **daling** van de PM10-concentraties verwacht langs de N715.

3.2.2.6 Effecten op de natuur

Op het niveau van een aantal individuele effectgroepen zijn milderende maatregelen noodzakelijk. Het is evident dat, zonder enige mildering, de ecologische effecten groter zijn voor het omleidingstracé dan voor het doortochttracé. Via het nemen van de nodige milderende maatregelen zijn de effecten per effectgroep niet significant.

Volgende milderende maatregelen werden voorgesteld om de directe effecten voor individuele effectgroepen terug te dringen bij de keuze voor het omleidingstracé:

- Actieve natuurbouw op overhoeken / actieve natuurbouw op het restant van de KMOzone (ca 20 ha) met afbraak N715 ter hoogte van de KMO-zone / aanleg van breed ecoduct (natuurverbinding) (**beperken direct ruimteverlies**)
- Plaatsing geluidsschermen of –bermen / minimaal noodzakelijke verlichting / landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur (**beperken verstoring**)
- Plaatsen wildafrastering / versterken natuurverbinding / actieve natuurbouw op het restant van de KMOzone (ca 20 ha) met afbraak N715 ter hoogte van de KMO-zone (**beperken directe impact op verbindingen**).

Naast de milderende maatregelen die noodzakelijk zijn om de effecten van de individuele effectgroepen te beperken tot een niet-significant effect, is een bijkomend natuurontwikkelingsprogramma noodzakelijk. Dit is voor beide alternatieven nodig om de gecumuleerde effecten ten opzichte van het Natura 2000-netwerk te reduceren tot een niveau van **niet-significantie**.

De voorgestelde maatregelen zijn:

	Doortochttracé	Omleidingstracé
Historisch passief	Actieve natuurbouw op 32,6 ha ten noorden van de KMO-zone	Actieve natuurbouw op 32,6 ha ten noorden van de KMO-zone
Verbetering van het Natura2000-netwerk	Actieve natuurbouw op 34,5 ha ten zuiden van de KMO-zone	Actieve natuurbouw op 66,2 ha landbouwgronden gelegen tussen het Militair domein Leopoldsburg en Militair domein Meeuwen-Gruitrode via de as KMO-zone, Molenheide, militaire kazerne, ... (natuurverbinding 4) Verbeterende maatregelen ten behoeve van schrale, open en droge ecotopen, aan te sturen via de beheerplanning, in ca 100 ha groene zones (natuurverbinding 4)

In dit kader kunnen volgende voordelen van het omleidingstracé worden geïdentificeerd:

- Dwarsing KMO-zone en opheffing N715 geven (in tegenstelling tot bij het doortochttracé) een **grote opportuniteit** tot de ontwikkeling van habitats/leefgebieden over een oppervlakte van ca. 20 ha aansluitend bij Militair domein en Natuurontwikkeling op overhoeken langsheen het tracé
- De natuurverbinding is vandaag niet functioneel. Het omleidingstracé leidt tot een **grote opportuniteit** tot effectieve realisatie van deze verbinding via flankerend natuurontwikkelingsprogramma, bestaande uit :
 - ✓ aanleg breed ecoduct over N74/N715 over KMO-zone
 - ✓ natuurontwikkeling op KMO-zone
 - ✓ actieve aanleg natuur op verbindingsas tussen beide militaire domeinen

Bij het doortochttracé verslechtert de situatie; het tracé verhoogt de barrièrewerking van de N74/N715.

3.2.2.7 Effecten op landschap

Voor beide alternatieven worden in het plan-MER diverse **milderende maatregelen** voorgesteld om de effecten op het landschap te verminderen. Deze maatregelen kunnen de effecten lokaal sterk doen afnemen.

3.2.2.8 Ruimteverlies menselijke functies

- Verlies woonfunctie: 9 woningen bij keuze voor omleidingstracé (ten opzichte van 59 woningen bij de keuze voor het doortochttracé)
- Verlies voortuinstroken, erftoegangen en parkeermogelijkheden: geen verlies bij keuze voor omleidingstracé (ten opzichte van het verlies van 65 voortuinen en erftoegangen en 130 parkeerplaatsen bij de keuze voor het doortochttracé)
- Ruimteverlies landbouw: inname 6,5 ha voor infrastructuur en 100 ha voor natuurontwikkeling bij keuze voor het omleidingstracé (ten opzichte van 1,5 ha voor infrastructuur en 65 ha bij keuze voor doortochttracé). De percelen die verloren gaan, zijn omwille van hun ligging en diverse beleidsvisies niet te beschouwen als essentieel voor de landbouwstructuur
- Ruimteverlies voor lokale handel: geen verlies bij keuze voor het omleidingstracé (ten opzichte van een verlies van 16 panden met economische functie bij keuze voor het doortochttracé)
- Ruimteverlies KMO-zone: verlies van 9 panden en 1 dienstwoning bij het omleidingstracé – ten bate van infrastructuur en natuur (ten opzichte van het verlies van 1 bedrijf, 4 bedrijfsgebouwen en 1 dienstwoning bij de keuze voor het doortochttracé).

3.2.2.9 Effecten op de menselijke leefkwaliteit – exploitatiefase

Voor de leefbaarheid langsheen de Grote Baan (exploitatiefase) is het uiteraard evident dat een sterke voorkeur uitgaat naar het omleidingstracé aangezien daarbij de volledige woonkern (ca. 350 panden, ca. 900 inwoners) een **verbetering van de leefkwaliteit** zal kennen. Daar staat enkel tegenover dat het omleidingstracé leidt tot een beperkte vermindering van de leefkwaliteit voor Lillo en Standaard (met een negatief effect voor 34 panden).

3.2.2.10 Effecten op de menselijke leefkwaliteit – aanlegfase

De aanleg van een omleidingstracé kan gerealiseerd worden **zonder zware hinder** (nieuw tracé, redelijk veel viaduct, tunnels in open bouwput, weinig dwarsing van wegen, ...) en dit terwijl de N715 volledig en ongehinderd in dienst blijft; de uitvoeringsduur kan ook beperkt worden tot ca. 3 jaar.

De aanleg van een doortochttracé noodzaakt een voortschrijdende zware werf en dit omwille van o.m. het sterke ruimtegebrek tussen de gevels langs weerszijden van de weg waardoor nergens in open bouwput kan worden gewerkt. De N715 moet daarbij in dienst blijven hetgeen een zeer zorgvuldige fasering vereist waarbij de N715 op versmalde rijstroken (plaatselijk ook minder rijstroken) wordt gebracht. De uitvoeringsduur bedraagt naar schatting 5,6 jaar voor de tunnel te Houthalen en 3,8 jaar voor de (verlengde) tunnel te Helchteren.

Vanuit deze effectgroep gaat een **uitgesproken voorkeur** uit naar het omleidingstracé. Dit blijkt uit eenvoudige vergelijking van de effectbeoordelingen:

- Leefbaarheid :
 - ✓ Doortochttracé : gedurende ca. 10 maand ervaren ca. 590 bewoners sterke hinder en ca. 260 bewoners zeer sterke hinder
 - ✓ Omleidingstracé : enkel tijdelijke hinder ter hoogte van de passage voorbij Standaard en Lillo. De hinder is geenszins vergelijkbaar wegens lichtere werf, kortere passageduur, geen onbereikbaarheid, geen omlegging van wegenis,...
- Verkeersafwikkeling :
 - ✓ Doortochttracé : sterk negatief effect wegens omlegging naar versmalde rijstroken en de sterke verkeersstremming die er het gevolg van is
 - ✓ Omleidingstracé : geen effect aangezien de N715 in dienst kan blijven; ter hoogte van de omleiding zelf wordt de verkeersafwikkeling niet noemenswaardig beïnvloed.

3.3 Omschrijving van het groot openbaar belang

3.3.1 Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse

3.3.1.1 Globale conclusie

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) (bijlage 3) worden alle huidige en toekomstige voor- en nadelen (baten en kosten) van het project tegen elkaar afgewogen.

In de MKBA zijn zowel het doortocht- als het omleidingsscenario onderzocht en ten opzichte van het nulalternatief afgewogen.

Op basis van de gemonetariseerde effecten in de MKBA kan gesteld worden dat beide projectalternatieven een **positieve bijdrage aan de maatschappelijke welvaart** kunnen leveren. Van beide alternatieven kunnen positieve effecten verwacht worden in de grootteorde van 81 miljoen euro tot 195 miljoen euro in het doortochtalternatief, en van 310 tot 413 miljoen euro in het omleidingsalternatief.

Het omleidingstracé scoort ten opzichte van het doortochttracé (en uiteraard ook het nulalternatief) aanzienlijk beter in de MKBA, met name door de kortere aanlegperiode (en dus snellere ingebruikname) en door de zeer beperkte hinder tijdens de aanlegperiode.

Zelfs in een pessimistisch scenario over een relatief korte periode van 30 jaar genereert het omleidingstracé een positieve welvaartseconomische impact van zo'n 90 miljoen euro (184,5 miljoen euro in een best-case-scenario).

Tabel 54: Resultaattabel - basialternatieven

miljoen €	30 jaar				Perpetueel			
	Doortochttracé		Omlidingstracé		Doortochttracé		Omlidingstracé	
	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
Kosten								
Investeringskosten	215,2	268,0	229,3	288,9	215,2	268,0	229,3	288,9
Kosten ruimte inname	21,5	26,9	6,5	8,1	21,5	26,9	6,5	8,1
Additionele economische impact ruimte-inname	4,9	4,9	4,7	4,7	4,9	4,9	4,7	4,7
Natuurcompensaties	8,3	10,3	35,3	44,1	8,3	10,3	35,3	44,1
Onderhoudskosten	41,9	59,6	17,1	33,2	69,8	99,3	25,6	49,4
Totaal kosten	292	370	293	379	320	409	301	395
Baten								
<i>Verkeerseffecten</i>								
Impact tijdens aanleg	-22,9	-14,0	0,0	0,0	-22,9	-14,0	0,0	0,0
Impact na ingebruikname								
Lokaal verkeer	165,8	165,8	217,0	217,0	280,9	280,9	330,8	330,8
Doorgaand verkeer	90,9	90,9	158,8	158,8	153,9	153,9	242,1	242,1
<i>Externe effecten</i>								
Verkeersveiligheid	38,3	38,3	51,9	51,9	64,8	64,8	79,1	79,1
Luchtvervuiling	3,5	3,5	10,4	10,4	5,8	5,8	15,8	15,8
Geluidshinder	0,3	1,0	0,1	0,4	0,5	1,8	0,2	0,7
Omgevingskwaliteit (visueel)	-0,6	-0,6	7,0	7,0	1,3	1,3	12,2	12,2
<i>Indirecte effecten</i>								
Werkgelegenheidsbaat aanleg en onderhoud	25,5	32,5	24,4	32,0	28,3	36,4	25,3	33,5
Indirecte economische impact tijdens aanleg	-37,4	-22,8	0,0	0,0	-37,4	-22,8	0,0	0,0
Totaal baten	263	295	470	477	475	508	705	714
	PES	OPT	PES	OPT	PES	OPT	PES	OPT
NAW	-106,5	2,8	90,7	184,5	66	188	310	413

3.3.1.2 Directe, indirecte en externe effecten

3.3.1.2.1 Directe effecten

De directe projecteffecten zijn de effecten op de onmiddellijke gebruikers van het project (de projectdiensten).

In dit concrete geval bestaan de projectdiensten uit ***een verbeterde wegverbinding, geschikt voor personen- en vrachtverkeer.***

Deze verbeterde wegverbinding zal leiden tot een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in het gebied. De effecten aangaande verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid komen overigens niet enkel de weggebruikers *stricto sensu* ten goede.

De directe verbetering van de bereikbaarheid van het gebied en de hele regio die door het project beïnvloed wordt, geeft aanleiding tot een kostenvermindering voor de verschillende gebruikers. Deze zullen immers minder tijdverlies lijden om verplaatsingen te maken. Dit heeft voor gevolg dat goederen goedkoper getransporteerd kunnen worden tussen de bedrijven, en van de bedrijven naar de consumenten toe. Op termijn wordt de regio hierdoor aantrekkelijker voor nieuwe bedrijvigheid.

Daarenboven zullen ook de personenverplaatsingen sneller kunnen gebeuren. Dit leidt tot kostenbesparingen voor bedrijven (indien het werkverplaatsingen betreft), meer mogelijkheden wat betreft tewerkstelling (indien het pendelverkeer betreft) en tijdwinst tijdens privé-verplaatsingen. ***Al deze deeleffecten genereren op zich een verhoging van de economische welvaart.***

Een en ander vertaalt zich voor het doorgaand verkeer cijfermatig als volgt:

Tabel 13: Gemiddelde reistijd type Noord-Zuidverplaatsing per alternatief (personenwagen, 2030)

<i>Bestemming</i>	<i>E314 richting Lummen</i>	<i>E314 richting Maasmechelen</i>	<i>N74 richting Zonhoven</i>
0-alternatief	16,5 min	16,9 min	16,1 min
Doortocht	7,8 min	7,7 min	7,1 min
Omleiding	6,6 min	6,9 min	6,7 min

Uit bovenstaande tabel blijkt dat zowel het doortochtalternatief als het omleidingsalternatief een **aanzienlijke reistijdverkortung voor het doorgaand verkeer** mogelijk maken. Evenwel levert het omleidingstracé een grotere jaarlijkse winst inzake reistijd op. Deze winst wordt gewaardeerd op ca. 11,6 miljoen euro.

Tabel 17: Jaarlijkse tijdsbaten doorgaand verkeer ten opzichte van het 0-alternatief

	Doortocht	Omleiding
Personenwagens	5.727.439 €	7.043.178 €
Lichte Vracht	1.953.276 €	2.427.995 €
Zware Vracht	1.163.588 €	2.214.995 €
Totaal	8.844.303 €	11.686.167 ² €

Het verschil inzake jaarlijkse tijdsbaat tussen het doortocht- en omleidingsalternatief wordt vertaald in een **aanzienlijk verschil inzake geactualiseerde tijdsbaat voor het doorgaand verkeer** (242.067.233 euro voor het omleidingsscenario ten opzichte van 153.892.421 euro voor het doortochttracé) als gevolg van de snellere realisatie van het omleidingsalternatief (*supra*) waardoor de baten dus aanzienlijk vroeger optreden.

Op grond van eenzelfde berekeningswijze voor het **lokaal verkeer** concludeert de MKBA voor het lokaal verkeer eveneens **substantiële tijdsbaten** voor het **omleidingsscenario**.

Tabel 21: Geactualiseerde tijdsbaten lokaal verkeer

	Doortochtscenario	Omleidingsscenario
Tijds winst in het jaar 2030	16.141.443 €	15.971.187 €
Geactualiseerde waarde projectbaten op 30 jaar	165.832.766 €	217.009.274 €
Geactualiseerde waarde perpetuele projectbaten	280.863.925 €	330.827.115 €

3.3.1.2.2 Indirecte effecten

De permanente, bredere economische effecten zijn indirecte effecten.

Een verbetering van het transportsysteem en de ermee gepaard gaande verbetering van de bereikbaarheid bevordert via meerdere mechanismen de economische ontwikkeling van de regio:

- **De verlaging van de transportkosten versterkt de concurrentiekracht van de bedrijven in de regio.** De kost voor het aanvoeren van grondstoffen en het afvoeren van afgewerkte producten vermindert.
- **De regio wordt aantrekkelijker voor de vestiging van nieuwe bedrijven,** bijvoorbeeld in de sector van de logistiek.
- **De vermindering van de vervoerskosten in het personenvervoer verbetert de werking van de arbeidsmarkt.** Bedrijven kunnen in hun zoektocht naar personeel putten uit een grotere pool, zodat het vinden van geschikt personeel gemakkelijker wordt. Personen hebben toegang tot een ruimere keuze van werkgevers, zodat ze meer kans hebben om beter betaald werk te vinden.

Op basis van de investerings-, exploitatie- en onderhoudskosten en de geconstrueerde kengetallen kan op eenvoudige wijze de **werkgelegenheidsbaat** bepaald worden.

Tabel 29: Werkgelegenheidsbaten aanleg en onderhoud voor referentieperiodes

Doortocht			Omleiding		
2010-2016	Min	3.373.388 €	2010-2011	Min	13.071.100 €
	Max	4.200.893 €		Max	16.465.610 €
2017-2040	Min	385.735 €	2012-2040	Min	113.931 €
	Max	416.942 €		Max	65.912 €

3.3.1.2.3 Externe effecten

De externe effecten zijn effecten die terecht komen bij omwonenden of derden na het nemen van flankerende maatregelen.

In het bijzonder kan gewezen worden op de substantiële verbetering van de **verkeersveiligheid**. De gewijzigde verdeling van verkeer over het wegennet, de wijziging in het aantal afgelegde kilometers en de beschikbaarheid van nieuwe, volgens de huidige veiligheidsnormen ontworpen infrastructuur, zullen leiden tot een daling van het risico op verkeersongevallen en verkeersslachtoffers.

De MKBA omvat bv. volgende kencijfers.

Tabel 42: Verwacht aantal verkeersslachtoffers in 2030 voor de verschillende alternatieven

	Doden	Zwaar Gewonden	Licht Gewonden
0-alternatief	1,6	7,1	39,5
Doortocht	0,8	1,1	10,8
Omleiding	0,7	0,9	10,2

Tabel 43: Geactualiseerde verkeersveiligheidsbaten

	Doortochtscenario	Omleidingsscenario
Veiligheidsbaat in 2030	3.726.826 €	3.818.517 €
Periode	2017 - 2040	2012 - 2040
Geactualiseerde veiligheidsbaat	38.288.392 €	51.884.283 €
Periode	2017 - ∞	2012 - ∞
Geactualiseerde veiligheidsbaat	64.847.427 €	79.096.746 €

In het projectgebied te Houthalen-Helchteren is door de huidige verkeersdrukte op een onaangepaste verkeersinfrastructuur de woonkwaliteit minder dan in vergelijkbare gebieden in de

regio. Dit is ondermeer het gevolg (naast andere factoren) van het gezamenlijk optreden van bovengemiddelde geluidshinder, verkeersonveiligheid en hinder door luchtmissies vanwege het verkeer. De verbetering in de verkeersleefbaarheid die tengevolge van de projectalternatieven gerealiseerd wordt in het projectgebied, zal er toe leiden dat **de geluidshinder in het gebied afneemt**. Dit zal tot uiting komen in een toename van de woningwaarde.

NOx- en PM10-emissies werden in de plan-MER en de MKBA meegenomen omwille van de aanzienlijke maatschappelijke kosten.

Het project geeft aanleiding tot volgende zeer belangrijke vermeden **emissiekosten**:

Tabel 49: Geactualiseerde netto vermeden externe emissiekosten (geactualiseerd)

Miljoen €	Doortocht	Omleidingstracé
30 jaar	3,5	10,4
Perpetueel	5,8	15,8

In het projectgebied rond de N74/N715 te Houthalen-Helchteren is door de huidige verkeersdrukte, de onaangepaste verkeersinfrastructuur en de verouderde ruimtelijke inrichting de woonkwaliteit minder dan in vergelijkbare gebieden in de regio.

Het omleidingstracé scoort op het vlak van de **verbetering van de woonkwaliteit** beter aangezien er netto aanzienlijk meer woningen zijn met een verbetering van de kwaliteit dan in het doortochttracé.

Tabel 53: Geschatte baten van verbeterde woonkwaliteit (geactualiseerd)

Miljoen €	Doortocht	Omleiding
30 jaar	-0,6	7,0
Perpetueel	1,3	12,2

3.3.2 Overige studies

De plan-MER (p. 18-2) stelt dat het project tijdens de aanlegfase leidt tot een **verhoogde tewerkstelling in de bouwsector en bij de toeleveranciers voor de bouwsector**. Binnen de bouwsector wordt geschat dat er 2200 manjaren werk verschaft wordt door het project; binnen de toeleverende sector is dit 1225 manjaren. In totaal zal de werkgelegenheid tijdens de aanleg toenemen met meer dan 3400 manjaren. Het grootste deel van deze werkgelegenheid zal ten goede

komen van reeds werkende personen. Nagenoeg 1000 manjaren zullen echter ten goede komen van werklozen.

Deel 10 van de plan-MER stelt vast dat het verkeer op de N715-Grote Baan zowel in ochtend- als avondspits ondermaats wordt afgewikkeld ter hoogte van de kruispunten van de N715 met de Koolmijnlaan / Meerstraat en de N715 met de N719 / Helzoldstraat / Kazernelaan. Hierdoor ontstaat **een situatie die een primaire weg type I onwaardig is**. Door deze ondermaatse afwikkeling wordt de taakstelling van de primaire weg type I niet ingevuld en ontstaat er een verdringing van verkeer op een hoger niveau.

In het verlengde van de bestaande Noord-Zuidverbinding tot Hechtel-Eksel wordt door het omleidingstracé gekozen voor een **langetermijnoplossing** rondom de dorpskernen. De omleiding zal niet enkel economisch op zowel korte als lange termijn de beste oplossing blijken, maar zal ook de leefbaarheid van Houthalen-Helchteren en de omliggende woonkernen garanderen. Een omleiding zal het doorgaand verkeer en vrachtverkeer sneller, vlotter en veiliger van noord naar zuid brengen (en omgekeerd). Door een reductie van de benodigde verkeersruimte ontstaan bijkomende mogelijkheden voor een creatieve ruimtelijke en stedenbouwkundige invulling van de omgeving.

3.3.3 Algemene conclusie

De N74 tussen de E314 en Nederland is in het **ruimtelijk structuurplan Vlaanderen** bindend geselecteerd als een primaire weg type I, nodig om het net van hoofdwegen te complementeren. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen stelt dat alle mogelijke maatregelen en ingrepen moeten worden doorgevoerd die deze functie kunnen optimaliseren.

De huidige Noord-Zuidverbinding verloopt momenteel via de doortocht doorheen de kernen van Houthalen en Helchteren. Dit doorgaand verkeer heeft een **zware impact op de leefbaarheid van beide kernen**. De barrièrewerking van deze doortocht belemmert een kwaliteitsvolle inrichting van het centrumweefsel. De hoge verkeersintensiteit legt bovendien een zware hypotheek op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, onder meer omdat er geen scheiding is tussen doorgaand en lokaal verkeer. Er dienen derhalve ingrepen te gebeuren teneinde de verbinding effectief als een primaire weg type I te laten functioneren zonder een hypotheek te leggen op de verkeersveiligheid- en leefbaarheid van Houthalen en Helchteren.

Zoals aangegeven en onderzocht in het kader van het plan-MER en andere studies, zijn er daartoe twee mogelijkheden: een doortochtracé (met tunnels ter hoogte van Houthalen en Helchteren) of een omleidingstracé.

Zoals uit het plan-MER blijkt, kunnen de milieueffecten van zowel doortocht- als omleidingstracé **gemilderd worden** tot een niet-significant negatief niveau door zowel ingrepen te voorzien aan het tracé (beperkte verplaatsing, bepaalde inrichting, voorzien van ongelijke kruisingen, intunneling, ...) als door wijzigingen in de omgeving aan te brengen (ecoverbinding, ecoducten, ...).

Uit de MKBA is gebleken dat beide tracés een **positieve bijdrage leveren aan de maatschappelijke welvaart**. Het omleidingstracé scoort echter beter door **de kortere aanlegperiode en snellere ingebruikname en door de aanzienlijk beperktere hinder tijdens de aanlegperiode**. Ook vanuit **ruimtelijk oogpunt** kan de keuze voor het omleidingstracé verdedigd worden, voornamelijk vanuit de keuze om de kernen van Houthalen en Helchteren niet langer te doorsnijden door een primaire weg type I. Hierdoor worden betere mogelijkheden gecreëerd om de lokale doortocht her in te richten en de barrièrewerking op te heffen, hetgeen duidelijk een **ruimtelijke meerwaarde** betekent voor het functioneren van deze kernen. Er komt door deze ingrepen ook ruimte vrij in de huidige doortocht, waarbinnen een aantal **ruimtelijke doelstellingen** kunnen gehaald worden:

- de herinrichting naar een lokale weg met potenties voor andere vervoerswijzen,
- de herinrichting van openbare ruimten als drager voor de verbinding van de oostelijke en westelijke dorpskernen,
- de mogelijkheden naar inbreiding en het herstellen van het centrumweefsel ter versterking van de kernen van Houthalen en Helchteren.

Het project omvat in dat kader:

- de realisatie van een primaire weg type I tussen het op- en afrittencomplex 29 op de hoofdweg E313/A2 en het reeds als primaire weg I ingerichte deel van de N74 ten noorden van Helchteren.
- de opheffing van de op het gewestplan voorziene reservatiestrook voor de omleidingsweg
- de creatie van een natuurverbinding tussen de twee militaire domeinen Leopoldsburg en Helchteren-Meeuwen.

De nieuw voorziene wegeninfrastructuur functioneert als **drager van de relatie tussen de stedelijke gebieden en de economische knooppunten in het noorden van de provincie Limburg met deze in het centrum van de provincie.**

Een **strikte scheiding tussen lokale verkeersstromen en bovenlokale, doorgaande bewegingen** wordt nagestreefd. Regionaal doorgaand verkeer op het lokale wegennet wordt vermeden door onder meer een voldoende vlotte aansluiting op de primaire weg ter hoogte van strategisch gelegen knooppunten. Door het scheiden van de verschillende verkeersstromen, waarbij enkel het lokale verkeer door de kernen van Houthalen en Helchteren behouden blijft, zal de **leefbaarheid in beide kernen sterk verbeteren.**

Barrières door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur worden vermeden of gemilderd. De **aanwezige langzaam-verkeersrelaties** worden maximaal behouden om een maximale oversteekbaarheid van de primaire weg te bereiken.

Voldoende ruimte wordt voorzien voor het realiseren van de nodige **milderende maatregelen** als landschappelijk ingeklede geluidsbuffering.

De **landschappelijke en ecologische kwaliteiten** van de omgeving worden maximaal behouden en verbeterd. Om te voorkomen dat het groene karakter van de regio wordt aangetast, komen er **groene verbindingzones** en een **belangrijk pakket aan natuurmaatregelen** dat in overleg met de natuurverenigingen zal worden uitgevoerd. Dit creëert nieuwe kansen voor het waardevolle natuurgebied. Zo wordt de bestaande KMO-zone in het noorden van Helchteren heringericht tot natuurgebied. Met de bedrijven in de KMO-zone zijn onmiddellijk na de beslissing gesprekken gestart.

Om al deze redenen kan het project gekwalificeerd worden als zijnde van **groot openbaar belang.**

INHOUDSOPGAVE MOTIVERINGSNOTA

1	Algemene situering.....	1
1.1	Historiek Noord-Zuidverbinding.....	1
1.2	Arrest RvS 29 maart 2013, nr. 223.083	7
1.2.1	Korte samenvatting	7
1.2.2	Situering van het bestaande wettelijke kader.....	7
1.3	Gevolgen van het arrest RvS 29 maart 2013, nr. 223.083.....	10
1.3.1	Juridische gevolgen	10
1.3.2	Korte schets van de feitelijke gevolgen	10
1.4	Voorstel van decreet	12
1.5	Opbouw van de nota	13
2	Verantwoording van de gehanteerde wetgevingstechniek	14
2.1	Uiteenzetting van de dragende juridische beginselen	14
2.1.1	Legislatieve validatie	14
2.1.2	Rechtspraak van het Grondwettelijk Hof	15
2.1.2.1	Algemeen.....	15
2.1.2.2	Rechtspraak omtrent precedentes aangaande de legislatieve validatie van bestemmingsplannen.....	17
2.1.3	Rechtspraak van het EHRM	20
2.1.3.1	Algemeen.....	20
2.1.3.2	Uitwerking van een dubbele test	21
2.1.3.2.1	“Intentionele test”	21
2.1.3.2.2	“Inhoudelijke test”	22
2.1.4	Adviespraktijk van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State	22
2.1.5	Rechtspraak omtrent de Waalse decreetgeving inzake grote infrastructuurprojecten	

2.2	Toepassing <i>in casu</i>	26
2.2.1	Dubbele “EHRM-test” (cf. 2.1.3.2)	26
2.2.1.1	Intentionele test	26
2.2.1.2	Inhoudelijke test	27
2.2.2	Overige elementen	27
2.2.2.1	Overeenstemming met de beginselen aangehaald in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof omtrent de legislatieve validatie van bestemmingsplannen (cf. 2.1.2.2)	27
2.2.2.2	Overeenstemming met overige rechtvaardigingsgronden en beginselen	28
3	Groot openbaar belang in de zin van artikel 36ter, § 5, vierde lid, van het Decreet Natuurbehoud	29
3.1	Inleiding	29
3.2	Schets van de essentiële projectonderdelen	29
3.2.1	Situering	29
3.2.1.1	Deelplan 1 van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” – weginfrastructuur	29
3.2.1.2	Deelplan 2 van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” – opheffen reservatiestrook	30
3.2.1.3	Deelplan 3 van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Noord-Zuid verbinding N74” – ecologische verbinding	30
3.2.2	Milieueffecten	31
3.2.2.1	Effecten op de bodem	31
3.2.2.2	Effecten op de grondwaterspiegel	32
3.2.2.3	Effecten op het oppervlaktewater	32
3.2.2.4	Geluidsverstoring	32
3.2.2.5	Luchtverontreiniging	32
3.2.2.5.1	Verkeersemisies in het plangebied	32
3.2.2.5.2	Omgevingsconcentraties NO ₂ :	32

Bij het omleidingstracé:.....	32
Bij het doortochttracé:	32
3.2.2.5.3 Omgevingsconcentraties PM10 (fijn stof):.....	33
3.2.2.6 Effecten op de natuur.....	33
3.2.2.7 Effecten op landschap	34
3.2.2.8 Ruimteverlies menselijke functies.....	35
3.2.2.9 Effecten op de menselijke leefkwaliteit – exploitatiefase.....	35
3.2.2.10 Effecten op de menselijke leefkwaliteit – aanlegfase	36
3.3 Omschrijving van het groot openbaar belang	37
3.3.1 Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse	37
3.3.1.1 Globale conclusie.....	37
3.3.1.2 Directe, indirecte en externe effecten	37
3.3.1.2.1 Directe effecten.....	37
3.3.1.2.2 Indirecte effecten	39
3.3.1.2.3 Externe effecten	41
3.3.2 Overige studies.....	42
3.3.3 Algemene conclusie.....	43