



ONTWERP VOORKEURSBESLUIT
Antwoordennota

BEZWAREN I.K.V. HET OPENBAAR ONDERZOEK



Colofon

OPDRACHTGEVER COMPLEX PROJECT NZL

De Werkvennootschap
Departement Omgeving

AUTEURS

Studio NZL, De Werkvennootschap en
Departement Omgeving i.s.m. deelnemers
werksessies en belanghebbenden.

ILLUSTRATIES

Studio NZL tenzij anders vermeld

VERANTWOORDELIJK UITGEVER

Wouter Casteels, De Werkvennootschap
Botanic Tower Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Brussel
dewerkvennootschap.vlaanderen

VERSIEBEHEER

Definitieve versie: April 2022

© april 2022, alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande
schriftelijke toestemming worden gebruikt voor
gedrukte en/of digitale doeleinden.



Inleiding

Op 17 december 2021 keurde de
Vlaamse Regering het ontwerp
voorkeursbesluit goed in het
complex project "Noord-Zuid
Limburg". Van 22 december 2021

tot en met 19 februari 2022 liep het openbaar onderzoek over dit ontwerp
voorkeursbesluit.

Ook de onderzoeksrapporten die als onderbouwing dienen voor dit ontwerp
voorkeursbesluit, en de synthesenota, waren het voorwerp van het openbaar
onderzoek. Deze antwoordennota geeft een overzicht van de ontvangen
opmerkingen en bezwaren, de antwoorden hierop en een overzicht van de
aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit en onderzoeksrapporten die
daaruit voortvloeiden.

VR 2021 1712 DOC. 1609/3BIS

ONTWERP VAN VOORKEURSBESLUIT
COMPLEX PROJECT NOORD-ZUID LIMBURG

1 **Openbaar Onderzoek
Ontwerp Voorkeursbesluit**

1—1 Verloop

Het ontwerp voorkeursbesluit, met de synthesesnota en de effectenonderzoeksrapporten en de beslissing van Team Mer over de reikwijdte en het detailleringniveau van de informatie in het MER, werd tijdens een openbaar onderzoek van 22 december 2021 tot en met 19 februari 2022 (zestig dagen) voorgelegd aan het publiek. Het openbaar onderzoek werd op volgende wijzen aangekondigd:

- In de Noord-Zuidkrant, editie 2 (uitgave december 2021), huis-aan-huis bedeed in de gemeenten Hasselt, Hechtel-Eksel, Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, Lommel, Peer, Pelt en Zonhoven tussen 13 en 17 december 2021,
- Op de Facebookpagina en in de digitale nieuwsbrief die voor het project ontwikkeld werden,
- Op de websites van de bevoegde overheid (De Werkvennootschap en het Departement Omgeving), de gemeenten (Hasselt, Hechtel-Eksel, Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, Peer, Pelt en Zonhoven) en de projectwebsite www.noordzuidlimburg.be,
- Door een publicatie in drie dagbladen: Het Belang van Limburg, Het Laatste Nieuws en Het Nieuwsblad op 22 december 2021,
- Door een publicatie in het Belgisch Staatsblad op 22 december 2021,
- Door een aanplakking van een affiche in de stad- en gemeentehuizen van Hasselt, Hechtel-Eksel, Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, Peer, Pelt en Zonhoven.



Tijdens het openbaar onderzoek lagen het ontwerp voorkeursbesluit, met de synthesesnota en de effectenonderzoeksrapporten en de beslissing van Team Mer over de reikwijdte en het detailleringsniveau van de informatie in het MER, ter inzage in de stad- en gemeentehuizen van Hasselt, Hechtel-Eksel, Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, Peer, Pelt en Zonhoven, en in de kantoren van De Werkvennootschap in Brussel. Van het ontwerp voorkeursbesluit en de synthesesnota werden uitgeprinte exemplaren voorzien. De andere documenten waren op locatie digitaal raadpleegbaar. De documenten konden ook allemaal digitaal ingekeken worden via de projectwebsite www.noordzuidlimburg.be.

Wie wilde reageren op de documenten kon dat binnen de periode van het openbaar onderzoek doen via een online formulier op de projectwebsite www.noordzuidlimburg.be. Het was ook mogelijk om een brief tegen ontvangstbewijs af te geven bij de stad- en gemeentehuizen van Hasselt, Hechtel-Eksel, Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, Peer, Pelt en Zonhoven, of op te sturen naar De Werkvennootschap.

1—2 COVID-19

Om iedereen te informeren over het voorkeursalternatief, de onderzoeken, de afweging en het openbaar onderzoek werd onder voorbehoud een reeks van vijf infomarkten gepland: in Hasselt, Hechtel-Eksel, Houthalen-Helchteren, Pelt en Zonhoven in januari 2022. Door de verscherpte coronamaatregelen van 22 december 2021 konden de geplande infomarkten echter niet doorgaan zoals voorzien.

In plaats daarvan werd op 6 januari 2022 een toelichtende video gepubliceerd op de projectwebsite. Wie na het bekijken van de toelichtende video nog vragen had over de inhoud ervan, kon ze tot 14 januari aan het projectteam bezorgen. Het projectteam ontving meer dan 50 reacties met verschillende vragen. Deze vragen werden gebundeld en per thema beantwoord in een vraag en antwoordvideo. Die was vanaf 20 januari 2022 te bekijken op de projectwebsite.

De toelichtende video en de vraag en antwoordvideo werden verspreid via de projectwebsite, de Facebookpagina en de digitale nieuwsbrief. Ook de kanalen van de betrokken steden en gemeenten en de pers werden ingeschakeld om de video's verder te verspreiden. De toelichtingsvideo werd ook aangekondigd in de Noord-Zuidkrant van december. Aan het einde van het openbaar onderzoek (op 19 februari 2022) was de toelichtingsvideo 1.878 keer bekeken en de vraag en antwoordvideo 247 keer.

Wie specifieke, persoonlijke vragen had, kon tijdens de periode van het openbaar onderzoek, met uitzondering van 27 december 2021 en 3 januari 2022, elke maandag, op afspraak, terecht bij het Noord-Zuidinfopunt tussen 15u tot 19u. Zo'n een-op-eengesprek (30 minuten) kon fysiek plaatsvinden in het gemeentehuis van Houthalen-Helchteren, rekening houdend met de geldende coronamaatregelen, of digitaal. Tijdens het openbaar onderzoek hebben een 30-tal mensen een afspraak gemaakt via het infopunt. Daarnaast was het projectteam ook bereikbaar via de infolijn en het info-mailadres.

Grote aandacht voor publieke participatie is een wezenskenmerk van de complexeprojectenprocedure. Binnen het CP NZL was deze doelstelling dan ook primordiaal. Zo onder meer werden op basis van de ontvangen reacties ook tal van bilaterale en multilaterale gespreksmomenten georganiseerd. De antwoortenota is bedoeld de sluitende vertaling te zijn van alle vragen en antwoorden die tijdens de publieke participatie aan bod zijn gekomen.



2

**OVERZICHT INGEDIENDE
BEZWAREN**

2—1 Overzicht

TABEL 1: Overzicht van alle ontvangen adviezen en reacties

#	Naam	Woonplaats / zetel
1	Bewoner 1	Houthalen Helchteren
2	Bewoner 2	Hechtel-Eksel
3	Bewoner 3	Pelt
4	Bewoner 4	Houthalen-Helchteren
5	Bewoner 5	Maaseik
6	Bewoner 6	Hasselt
7	Bewoner 7	Hechtel-Eksel
8	Bewoner 8	Houthalen-Helchteren
9	Bewoner 9	Houthalen-Helchteren
10	Bewoner 10	Houthalen-Helchteren
11	Bewoner 11	Beringen
12	ACV-Limburg	Oudsbergen
13	Bewoner 12	Houthalen-Helchteren
14	Bewoner 13	Hamont
15	Actiegroep Herebaan-West	Houthalen-Helchteren
16	Bewoner 14	Zonhoven
17	Bewoner 15	Peer

18	Bewoner 16	Houthalen-Helchteren
19	Bewoner 17	Houthalen Helchteren
20	Bewoner 18	Houthalen-Helchteren
21	Bedrijf 1	Houthalen-Helchteren
22	Bewoner 19	Houthalen-Helchteren
23	Bedrijf 2	Houthalen-Helchteren
24	Bewoner 20	Houthalen-Helchteren
25	Bewoner 21	Houthalen-Helchteren
26	Bewoner 22	Hechtel-Eksel
27	Bedrijf 3	Maasmechelen
28	Bewoner 23	Lanaken (Rekem)
29	Stad Peer	Peer
30	Bewoner 24	Houthalen-Helchteren
31	Bedrijf 4	Heusden-Zolder
32	Boerenbond Limburg	Genk
33	Bewoner 25	Houthalen-Helchteren
34	Bewoner 26	Heusden-Zolder
35	Bewoner 27	Houthalen-Helchteren
36	Coördinatoren Brelaarheide	Houthalen-Helchteren

37	Actiecomité Het Gaat OM_U	Houthalen
38	Bewoner 28	Houthalen-Helchteren
39	BUUR	Houthalen-Helchteren
40	Bewoner 29	Houthalen-Helchteren
41	Natuurpunt Houthalen-Helch- teren	Houthalen-Helchteren
42	Groene Kring Limburg	Leuven
43	Limburgse Milieukoepel	Hasselt
44	VZW Milieugroep De Mangel- beek	Houthalen-Helchteren
45	Bewoner 30	Houthalen-Helchteren
46	Bedrijf 5	Houthalen-Helchteren
47	Bewoner 31	Houthalen-Helchteren
48	Bewoner 32	Hasselt
49	Bedrijf 6	Antwerpen
50	Limburgs Landschap VZW	Houthalen-Helchteren
51	Actiecomité Tracé Oost	Houthalen-Helchteren
52	CBS Heusden-Zolder	Heusden-Zolder
53	Bewoner 33	Genk
54	Bewoner 34	Houthalen-Helchteren

2—2 Manier van verwerken van de inspraakreacties en adviezen

Een aantal opmerkingen en bezwaren werden ingediend die zich louter uitspreken voor of tegen het voorkeurbesluit, zonder nadere argumentatie te bieden. Daarnaast wordt in tal van inspraakreacties een appreciatie uitgesproken voor de open (transparante en participatieve) en geïntegreerde procesaanpak. Er wordt akte genomen van deze opmerkingen en of bezwaren, maar deze worden inhoudelijk niet behandeld.

Het gaat om volgende opmerkingen en bezwaren, of delen van die opmerkingen en bezwaren:

1, 3, 6, 31, 32, 33, 34, 3, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54

Deze bezwaren leiden niet tot het aanpassen van de voorliggende documenten.

Vanuit een aantal gemeenten werd opnieuw een reactie ingediend.

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën. Per categorie wordt een overzichtstabel van de opmerkingen voorzien. Deze tabel linkt de opmerkingen aan tabel 1 en geeft aan in welk thema (zie verder) de opmerking behandeld wordt.
- Per categorie van opmerkingen werd een synthese gemaakt van de verschillende inspraakreacties en wordt aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de opmerkingen. Deze verwerking wordt gestructureerd in een aantal thema's.
- In de synthese wordt per aangedragen element verwezen naar de desbetreffende inspraakreactie of het desbetreffende advies volgens nummering van tabel 1.

In navolgende tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de (sub)categorieën:

TABEL 2: Indeling per categorie van ontvangen inspraakreacties

#	Categorie
1	Algemeen en procesverloop
2	Verduidelijkingen en tekstuele aanpassingen
3	Opmerkingen bij het voorontwerp voorkeursbesluit Met volgende subcategorieën: - Algemeen - Milieuhinder - Leefbaarheid - Horeca/toerisme/lokale economie - Impact op bedrijven - Patrimonium - Mobiliteit en verkeersveiligheid - Landbouw - Ecologie
4	Opmerkingen bij Strategisch MER
5	Opmerkingen bij de Strategische MKBA
6	Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets
7	Opmerkingen bij de compensatienota
8	Aandachtspunten voor uitwerkingsfase
9	Voorafgaand onderzoek

In onderstaand document wordt uitvoerig ingegaan op opmerkingen, suggesties en bezwaren.

De gemeente Zonhoven diende een gunstige maar laattijdige reactie in en werd daarom niet opgenomen in de verwerking. De reactie ondersteunde de keuze voor het voorkeursalternatief en bevatte geen bijkomende aandachtspunten.

3 BESPREKING BEZWAREN

3—1 Bespreking

In dit deel worden de bezwaren per categorie besproken en wordt het standpunt van het projectteam geformuleerd. Aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit of andere documenten worden opgelijst.

CATEGORIE 1: ALGEMEEN EN PROCESVERLOOP

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	
27	Het is onduidelijk hoe het trambussysteem in het besluitvormingsproces is terechtgekomen. In het verleden werd immers een afweging gemaakt tussen de heractivatie van spoorlijn 18 enerzijds, en een sneltramsysteem via de N74 anderzijds. Deze afweging werd beslecht in het voordeel van een sneltramsysteem, dat een goede bediening van de tussenliggende kernen kan verzekeren binnen de vereisten van het knooppuntgebaseerde Spartacusplan. Het voorgestelde trambussysteem verandert de scope van het project volledig. Door de lagere maximumsnelheid van dergelijke voertuigen stijgt niet alleen reistijd, maar is ook het oorspronkelijke knooppuntsysteem niet langer haalbaar, waardoor aansluitingen met zowel de bovenliggende laag (treinnet) als de onderliggende laag (ontsluitende buslijnen) van het openbaarvervoernetwerk niet in alle richtingen gerealiseerd kunnen worden (zie verder). Deze factoren verkleinen de attractiviteit van het trambussysteem.	3
29 a	Er wordt niet onderzocht in hoeverre Mangelbeek, de Broekbeekvallei en de Zwarte beek kunnen worden ingeschakeld in het realiseren van de Europese Ecologische Corridor.	1
29 b	De beekvalleien moeten mee in rekening worden gebracht om te komen tot de doelstelling zijnde de verbinding van Kamp van Beverlo en Schietveld Houthalen-Helchteren. Stad Peer vindt het absoluut noodzakelijk dat vooraleer er andere stappen kunnen gezet worden, het onderzoek wetenschappelijk moet aantonen dat een Europese corridor effectief en realiseerbaar is en tegemoet komt aan de noodzakelijke en vastgelegde doelen én dat er een adequaat flankerend beleid wordt uitgewerkt. Het kan absoluut niet zijn dat een definitieve voorkeursbeslissing voor het complex project eveneens zou impliceren dat de onderzoeksfase van de parallelle processen afgerond is.	1

32 a	In de Antwoordennota wordt gesteld dat er in zone C “mogelijk een doorsnijding van Habitat-en VEN-gebieden door de fietsnelweg” zal zijn met compensatie(s) tot gevolg. Hiervan dient, alsook van andere projecten in zone A en C, een globale inschatting komt van de oppervlakte aan compensatie(s) voor dat het voorkeursbesluit wordt vastgesteld.	2
32 b	Bij het thema open ruimte gaat het over het versterken van onder andere de Mangelbeekvallei, Broekbeekvallei en Zwarte Beek. Hierbij wordt echter niet ingegaan op de vraag in hoeverre deze beekvalleien kunnen ingeschakeld worden in het realiseren van een EEC.	1
32 c	Boerenbond Limburg vraagt toegevoegd te worden bij de betrokken actoren voor de acties B3.09 tot B3.12	4

32 d	<p>Op 4 april 2014 werd door de Vlaamse regering een nieuw ontwerpbesluit houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Noord-Zuidverbinding N74’ werd goedgekeurd. Uit het nieuwe plan-MER bleek toen dat er niet langer de nood is aan een functionele ecologische verbinding, exclusief het econduct, als milderende maatregel voor de realisatie van de N74. Dit is dezelfde conclusie die Boerenbond reeds in 2010 wetenschappelijk had laten onderbouwen. Minder dan één maand voor het bekendmaken van het voorkeursalternatief kreeg men een inzicht in het voorstel van EEC (zonder concrete informatie of zicht op flankeren maatregelen). Het is noodzakelijk dat wanneer er toch gekozen wordt voor een nieuwe aanvang van ontwikkeling van een EEC (in het kader van een parallel project) dit moet gebeuren met alle betrokken actoren én in een proces dat vanaf nul begint. De bevindingen in de nota “Ecologische verbindingen. Gelinkt met het Complex Project Noord Zuid Limburg” zijn namelijk niet doorgesproken met de betrokken actoren. In het ontwerp voorkeursbesluit worden de projecten, parallel aan het complexe project omschreven. Op Vlaams niveau betreft het de Europese ecologische corridor. De stelling dat er “verder onderzoek” dient te gebeuren, kan worden onderschreven. Het is noodzakelijk dat het onderzoek, vooraleer er andere stappen gezet kunnen worden, wetenschappelijk moet aantonen dat een EEC effectief en realiseerbaar is en tegemoet komt aan de noodzakelijke en vastgelegde doelen. Bovendien moet er een adequaat flankerend beleid worden uitgewerkt. Het kan absoluut niet dat een definitieve voorkeursbeslissing voor het complex project zou impliceren dat de onderzoeksfase van de parallelle processen afgerond is.</p>	1
------	---	---

32 e	<p>Er kan niet akkoord worden gegaan met de conclusie in de “Strategisch MER –Inleidend hoofdrapport” om het onderzoek in het kader van de ecologische verbinding te beperken tot het oostelijk tracé via de vallei van de Bollisserbeek. Voor deze conclusie wordt verwezen naar “Nader ecologisch onderzoek”. Er moet duidelijkheid komen omtrent de studies waarnaar verwezen wordt.</p> <p>•Voor de verantwoording van de visie rond de Bollisserbeek wordt verwezen naar AGNAS. Hierbij wordt echter niet vermeld wat de afspraken waren binnen AGNAS omtrent de Bollisserbeek.</p> <p>Op 23 september 2021 heeft het CBS Peer aan de Werkvennootschap laten weten dat ze de voorgestelde Europese Ecologische Corridor via de Bollisserbeek negatief adviseren: “Het kan ons inziens niet de bedoeling zijn dat een gebied van 300 à 500 ha, dat zeer belangrijk is voor onze landbouwproductie, geclaimd wordt ten voordele van deze leefgebiedcorridor.” En verder “Stad Peer gaat dan ook niet akkoord met de corridor zoals die nu wordt voorgesteld”.</p>	1
32 f	<p>Voor de uitwerking van de EEC baseert de nota “Ecologische verbindingen gelinkt met het Complex Project Noord Zuid Limburg” zich op het SBP van de gladde slang. Dit SBP stelt de realisatie van een verbinding tussen de militaire domeinen Kamp Beverlo en Schietveld als prioritair. Hierbij wordt verwezen naar de natuurcorridor zoals beschreven in het vernietigd GRUP Noord-Zuidverbinding. De toen voorliggende plannen gaven een andere inrichting aan dit gebied en zijn vandaag niet meer relevant. Vraag is dus of deze corridor nog steeds ‘een relevante verbinding’ is. Wat betreft het “prioritaire” is het van belang dat in het SBP gladde slang 14 gebieden in Antwerpen en Limburg als prioritair worden aangeduid en niet enkel de verbinding tussen de militaire domeinen Kamp Beverlo en Schietveld.</p>	1

32 g	Het Departement Landbouw en Visserij, dat zelf instond voor de LIS, stelt in haar advies dat zij <i>“zich niet akkoord kan verklaren met de conclusies in het s-MER op blz. 40 en volgende van het onderdeel Mens en ruimtelijke aspecten aangezien het s-MER geen enkele rekening heeft gehouden met het advies van het INBO met betrekking tot de bedenkingen rond het functioneren van de corridor.”</i> Gelet op het intensieve huidige landbouwgebruik is een verschraling van de benodigde corridor allerm minst evident en van zeer grote sociaal-economische impact op de aanwezige landbouw. Zonder duidelijkheid over de benodigde bufferzones kan er bijgevolg geen inschatting gemaakt worden van de landbouwimpact en geeft de meegeleverde landbouwimpactstudie op basis van de voorgestelde corridor afbakening dus een totaal vertekend beeld. Dit bevestigt dat er in dit dossier nood is aan een LER.	1
32 h	Het is onduidelijk waarom wordt gekozen voor een erg brede EEC met buffer terwijl er volgens het SBP ook andere mogelijkheden zijn. In tegenstelling tot de voorgestelde EEC vraagt het SBP gladder slang niet dat landbouw uit de corridor verdwijnt.	1
33	Er worden momenteel twee grote bedrijven gebouwd op het Europark, met een toename van het vrachtverkeer tot gevolg.	3
34	De verdere planning en realisatie van het CP moet uitgaan van het samen sporen van de verschillende ambities. De timing van de verschillende realisaties (weginfrastructuur, maatregelen in de open ruimte, maatregelen inzake leefbaarheid...) moet gelijk lopen.	3
37	Enkele opmerkingen: - De politiek moet buiten het CP worden gehouden - Er moet een evenwicht zijn tussen de economische belangen en de milieu- of natuurbelangen - Een open en brede communicatie is van essentieel belang	3
38 a	Het is onduidelijk waarom een omleidingstracé nog werd meegenomen na de vertrechtering nu deze meteen een nulscore heeft gekregen op vlak van missie.	3
38 b	Het is onduidelijk waarom het combinatie-alternatief, zoals beschreven op pagina 49 van de synthesesnota S-MER niet verder is geoptimaliseerd en uitgewerkt.	3
38 c	Het is onduidelijk of er rekening is gehouden met het draagvlak bij de bewoners van de Grote baan, de inwoners van de ruime(re) regio die dagdagelijks de N715 gebruiken en de inwoners van Houthalen-Helchteren.	3

39	Er zullen maatregelen genomen worden ten aanzien van een ieder die direct gevolgen ondervindt door de aanleg van de Noord-Zuid. Hier moet een tijdelijke impactvergoeding tegenover staan. Het is evenwel onduidelijk wat er gebeurt na de voltooiing van de werken. Na voltooiing van de werken zullen de ondernemingen die kunnen blijven een nieuwe omgeving voorgeschoteld krijgen waarop hun handelsmodel niet is geënt. Een omzetzaling is mogelijk, een noodzakelijke verhuis is mogelijk. Het is onduidelijk op welke wijze deze ondernemers worden bijgestaan, opgevolgd en ondersteund.	3
41 a	Natuurpunt Houthalen-Helchteren wenst betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de ecologische verbinding van de Broekbeek, bij de verdere uitwerking van de herinrichting en natuurontwikkeling van het bedrijventerrein Helchteren-Noord en bij de uitwerking van het ecoduct over de N74 ter hoogte van Helchteren-Noord.	4
41 b	De provincie Limburg heeft inzake de EEC het volgende gesteld dat het recreatiegebied ‘Molenheide’ wordt in het Beleidskader Economische Ruimte opgenomen als mogelijk te schrappen recreatiegebied. Dit is belangrijk voor actie B3.16 en B17 aangezien Molenheide zich situeert ter hoogte van de EEC. De provincie wordt dus bij beide acties (B3.16 en B3.17) best opgenomen als betrokken actor. Ook de gemeente Houthalen-Helchteren en de verschillende natuurpartners moeten betrokken worden.	4
41 c	Het volledige project dient als “één en ondeelbaar” in het voorkeursbesluit opgenomen te worden als garantie dat het volledige project wordt uitgevoerd in al zijn facetten, niet enkel het weggedeelte.	3

42 a	Het is onduidelijk in hoeverre de beekvalleien kunnen ingeschakeld worden in het realiseren van een EEC. Nochtans hebben de beekvalleien verschillende gradiënten van vochtige tot droge habitats. Mogelijks zouden deze door specifieke inrichting verder opgevaardeerd kunnen worden. Minstens de ecoprofielen 15 en 16 worden ook meegenomen in de ecologische verbindingen van de drie beekvalleien in de groen-blauwe netwerken. Daarnaast zou men de potenties van deze beekvalleien kunnen onderzoeken met betrekking tot de ontwikkeling van habitat voor ecoprofielen 6 en 8 (o.a. gladde slang, heivlinder en Gentiaanblauwtje). Mocht dit lukken dan dient de vraag gesteld of er dan wel nog een EEC nodig is. Indien dit niet mogelijk is, kan deze EEC beperkter ingericht worden, enkel voor de ecoprofielen 6 en 8. Dit moet worden onderzocht. Een vrijwaring van het landbouwgebied moet worden vooropgesteld.	4
42 b	Bij de acties “Versterken van de Laambeekvallei” van B3.09 tot B3.12 zijn de landbouwpartners echter niet betrokken. Groene Kring Limburg vraagt eveneens toegevoegd te worden bij de betrokken actoren. Het gaat namelijk om een gebied waar het landbouwgebruik in ruime maten overheerst.	4
42 c	In het sMER wordt geconcludeerd om het onderzoek in het kader van de ecologische verbinding te beperken tot het oostelijk tracé via de vallei van de Bollisserbeek. Er kan niet akkoord worden gegaan met deze conclusie. Er moet duidelijkheid en inzicht komen omtrent de studies en het onderzoek waarnaar verwezen wordt.	1
42 d	Het CBS Peer heeft de EEC via de Bollisserbeek negatief geadviseerd. Er moet rekening worden gehouden met dit advies.	1
42 e	Het Departement Landbouw en Visserij heeft gesteld dat “zich niet akkoord kan verklaren met de conclusies in het s-MER op blz. 40 en volgende van het onderdeel Mens en ruimtelijke aspecten aangezien het s-MER geen enkele rekening heeft gehouden met het advies van het INBO met betrekking tot de bedenkingen rond het functioneren van de corridor.”	1

42 f	In de Antwoordnota wordt het volgende gesteld: “Gelet op het intensieve huidige landbouwgebruik is een verschraving van de benodigde corridor allerminst evident en van zeer grote sociaal-economische impact op de aanwezige landbouw. Zonder duidelijkheid over de benodigde bufferzones kan er bijgevolg geen inschatting gemaakt worden van de landbouwingimpact en geeft de meegeleverde landbouwingimpactstudie op basis van de voorgestelde corridor afbakening dus een totaal vertekend beeld.” Dat bevestigt dat er in dit dossier nood is aan een Landbouweffectenrapport (LER) op basis van een juiste omschrijving van contour en beoogde realisaties.	1
43	De natuurverbinding tussen de twee militaire gebieden via de Bollisserbeek past volledig binnen de visie die in kader van het Agnas is uitgewerkt. Alhoewel het project “natuurverbinding” niet is opgenomen in het Complex Project NZL, maakt het er een belangrijk onderdeel van uit. Er zou alleszins zekerheid moeten geboden worden dat deze natuurverbinding ook effectief wordt gerealiseerd, ook al is deze procedure strikt genomen geen onderdeel van het Complex Project, het is er wel onlosmakend mee verbonden.	1
44	De verdere planning en realisatie van de Noord-Zuid (N-Z) moet uitgaan van een samen sporen van de verschillende ambities. De maatregelen en (infrastructuur) werken voor de mobiliteit (verkeersverbinding, openbaar vervoer, fiets), open ruimte (natuurlijke structuren en ecologische verbindingen) en verbetering van de leefkwaliteit in de kernen van Ho-He moet gelijktijdig gebeuren. Het risico bestaat steeds dat de ‘zachtere’ ambities minder gerealiseerd worden als de ‘hardere’ (= de mobiliteitswerken) eerder klaar zijn. Over langere termijn zijn een goede leefomgeving met een rijke biodiversiteit echter veel belangrijker voor het welzijn van de mensen dan een snellere verbinding. Er moet over gewaakt worden dat de timing van de realisaties gelijk loopt. Het is alleszins goed dat er momenteel al enkele quick wins voor het fietsverkeer op stapel staan. Het mag daar echter niet bij blijven.	
48 a	Het sluitstuk in project zone C, in het bijzonder het tracé vanaf de Corda Campus, over de Kempische Steenweg met het station van Hasselt blijft onbeslist. Er moet duidelijkheid komen over de connectie met de Spartacuslijnen 1 en 2.	3

48	b	Hoe kan het dat tot minstens maart 2021 het concept trambus in geen enkele nota of studie van de Werkverenootschap Noord Zuid ter sprake kwam?	3
51	a	De politieke druk op het proces heeft medio 2021 en in de laatst twee kwartalen tot onduidelijkheid geleid in de communicatie over de te halen termijnen voor het gereed hebben van de synthesenota en het ontwerp voorkeursbesluit, maar niet in de laatste plaats op de startdatum voor het openbaar onderzoek. Dit mag geen invloed hebben op het verdere verloop van het proces.	3
51	b	Door de verscherpte coronamaatregelen van 22 december 2021 konden de geplande infomarkten over het voorkeursalternatief niet doorgaan zoals voorzien. In plaats daarvan was een toelichtende video vanaf 6 januari 2022 en een vraag en antwoordvideo vanaf 20 januari 2022 over het ontwerp voorkeursalternatief voorzien. Er is sterk ingezet op informatievoorziening via de website, een digitale nieuwsbrief, een Facebookpagina en brochures via drukwerk. Het overgrote deel van die informatie heeft een digitaal karakter, waardoor een deel van de lokale bevolking toch nog steeds slecht bereikbaar is. Het geniet de voorkeur om fysieke infomarkten te organiseren. Momenteel is het grote merendeel van de bevolking nog niet goed op de hoogte van het CP.	3
51	c	De keuze voor het Ay alternatief is gebonden aan de kwalitatieve, volledige uitvoering van het project in zijn volledige samenhang. Hier moet voldoende aandacht aan worden besteed. Een kwaliteitskamer die moet toezien bij de uitvoering van het project, zodat geen kwaliteitserosie kan optreden, kan hierbij een nuttig instrument zijn. In deze cruciale fase, moet een team klaarstaan om inwoners te begeleiden op basis van correcte informatie, duidelijk uitgewerkte trajecten die betrokkenen ontzorgen en bijstaan in de moeilijke tussentijdse fase van project en uitvoering. Het participatieve karakter van het proces moet ook bij de voortgang van het proces een belangrijk aandachtspunt blijven.	3
52	a	Als onderdeel van een ruimer gebiedsprogramma zal, binnen het project Noord-Zuid Limburg, werk worden gemaakt van een wijkmobiliteitsplan voor beide dorpskernen en een overkoepelende visie voor de eventuele herinrichting van de Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan-Oost en -West.	3

52	b	Tijdens de uitwerkingsfase moet voldoende aandacht worden besteed aan de ontsluiting van het bedrijventerrein De Schacht. De gemeente Heusden Zolder vraagt om op regelmatige basis betrokken te worden bij actie B1.03 Visie o.a. Helzoldstraat en Herebaan-West	3
----	---	---	---

Thema 1: Europese Ecologische Corridor

Een groot aantal bezwaren (opmerkingen 29 (b), 32 (d,e,f,g,h), 42 (c,d,e), 43) heeft betrekking op de Europese Ecologische Corridor (EEC). Het onderzoek naar en de realisatie van de EEC wordt volledig buiten het voorkeursbesluit gehouden en wordt opgenomen als een parallel op te starten proces op Vlaams niveau. Dit proces wordt opgezet door de betrokken entiteiten van het Beleidsdomein Omgeving. Het advies van stad Peer werd voorafgaand aan de publicatie van het voorontwerp voorkeursbesluit bezorgd, in het kader van een bilaterale afstemming buiten officiële procedures. Na de beslissing om de EEC op te nemen in een parallel proces buiten het complex project (CP) is er hierover vanuit de stad Peer geen advies aangeleverd in de officiële procedure. De opmerking dat niet is onderzocht hoe de Mangelbeek, Broekbeek en Zwartebeekvallei kunnen worden ingeschakeld in de realisatie van de EEC (opmerkingen 29 (a), 32 (b) en 42 (f)) wordt overgemaakt aan de betrokken entiteiten, evenals de vraag om een Landbouweffectenrapport (LER) voor dit parallel proces op te maken.

Belangrijk is dat het onderzoek naar de EEC wel is meegenomen in het MER. Hiervoor werd een specifieke landbouwimpactstudie (LIS) door het departement Landbouw en Visserij opgemaakt, complementair aan de LIS die opgemaakt werd i.k.v. het alternatievenonderzoek. De LIS, die het EEC onderzocht, heeft evenwel geen invloed gehad op de keuze voor het voorkeurstracé, zodat ook het wegvallen van de EEC uit het CP niet onderscheidend is op vlak de keuze voor het voorkeursalternatief. De compensaties voor de sturende bouwstenen werden in beeld gebracht. Voor het bredere gebiedsprogramma, dat niet tot het CP behoort, is geen compensatieberekening gemaakt. Dit zal worden begroot binnen de respectievelijke processen.

Thema 2: geen inzicht in compensaties in deelgebied A en C

Wat opmerking 32 (a) betreft, wordt er op gewezen dat enkel de compensaties voor de sturende bouwstenen in beeld werden gebracht. Voor het bredere gebiedsprogramma, dat niet tot het CP behoort – waaronder de optimalisatie van de fietssnelweg – is geen compensatieberekening gemaakt. Dit zal binnen de respectievelijke processen opgemaakt worden. In de onderzoeksfase is de impact in zone A en C niet onderscheidend tussen de alternatieven. In een volgende fase zullen de impact en de daaruit volgende compensaties in beeld gebracht worden. Deze impact zal zeer beperkt zijn, aangezien maximaal bestaande infrastructuur gebruikt zal worden.

Thema 3: Proces

34, 37, 41(c), 44, 51(c), 52(a,b): Het Complex Project NZL zet in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel de twee sturende bouwstenen (Spartacus Lijn 3 en N74) als een gebiedsprogramma voor de regio. Dit project wordt op een geïntegreerde wijze aangepakt.

De opmerkingen 52 (a,b)) worden meegenomen als aandachtspunt in de uitwerkingsfase. Bij de uitwerking worden mogelijkheden onderzocht voor de ontsluiting van De Schacht en andere attractiepolen in Heusden-Zolder richting N74 (vrachtroutes, toekomstperspectieven bedrijventerreinen, ...) in functie van de leefbaarheid langs de betrokken assen in het projectgebied. Dit gebeurt in samenspraak met de betrokken gemeenten en betrokken partners (AWV, MOW, De Lijn...).

In de bezwaren wordt verduidelijking gevraagd omtrent eventuele hinderpremies tijdens en na de werken (cf. opmerking 39). Het alternatief Ay scoort het best op de ambities met betrekking tot 'Kernversterking'. Als combinatiealternatief speelt Ay het beste in op het verschil tussen de kernen van Houthalen en Helchteren en de aldaar gewenste transformaties voor de toekomst ('Ambitie 4'). Door een verbeterde ontsluiting biedt Ay gunstige toekomstmogelijkheden voor de bedrijventerreinen Centrum-Zuid en Europark ('Ambitie 5'). Ay biedt eveneens de beste mogelijkheden op vlak van verblijfskwaliteit van de nieuwe Grote Baan ('Ambitie 6'). De realisatie van Ay zal tijdelijke hinder met zich meebrengen. Hiervoor verwijzen we naar de geldende hinder- en sluitingspremies voor ondernemers bij hinder van openbare werken. De voorbereiding en opmaak van een 'minder hinder' plan met bijbehorende duidelijke communicatie naar de ondernemers is een belangrijk aandachtspunt voor de volgende uitwerkingsfase.

Opmerkingen 27 en 48 (b) hebben betrekking op de afweging tussen het trein- en sneltramsysteem. De gevoerde onderzoeken in het kader van de verfijning (oplossend vermogen op vlak van mobiliteit en de impact op natuur en water) toonden duidelijk aan dat het treinsysteem substantieel lager scoort op vlak van reizigerspotentieel en een veel grotere impact heeft op de waardevolle natuur dan de sneltram. In de tussennota is dan ook voorgesteld om de trein niet verder te onderzoeken. Tijdens de adviesronde met betrekking tot de tussennota is door verschillende adviesverlenende partijen de aandacht gevestigd op een aantal knelpunten op het traject (bestaande kunstwerken, ruimtegebrek, ...). Voor de uitwerking van de concepten kan worden verwezen naar de geactualiseerde AON met het deelrapport 'Sneltram- en HOV-bussystemen | Combinatiealternatieven'.

De suggesties met betrekking tot informatie- en communicatie-instrumenten zullen meegenomen worden als aandachtspunten voor de uitwerkingsfase. Er kan verder worden verwezen naar de procesnota, waar de procesvoering gedetailleerd in beschreven staat. De opdrachtgevers hechten veel belang aan overleg, participatie en communicatie met alle stakeholders. Een open en constructieve dialoog wordt hoog in het vaandel gedragen (cf. opmerkingen 51 (a,b)). Deze werkwijze zal ook in de volgende fase worden verdergezet. Wat de 'Geïntegreerde Afweging' betreft: de afweging gebeurde op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de opmerkingen omtrent de score op vlak van missie (cf. opmerking 38 (a)), moet er op worden gewezen dat A4 geen nulscore kreeg m.b.t. de missie, maar enkel voor een deelaspect ervan. Voor het deelaspect 'energie en grondstoffen' scoorde A4 bijvoorbeeld wel goed. A4 had dan ook nog sterktes die het verantwoordden dat dit alternatief toch nog als volwaardig alternatief diende te worden onderzocht. De nulscore inzake de impact op het landschap (omwille van het fundamenteel verschil met de doortochtracés) werd breed gedragen door de stakeholders, maar betekende geen uitsluiting van dit alternatief. De impact van de verschillende alternatieven is verder onderling vergeleken, zodat met volledige kennis van zaken een keuze voor een voorkeursalternatief kan worden gemaakt. Vergelijkingen met andere projecten in het Vlaamse Gewest zijn hierbij niet relevant.

Een aangepast A4-tracé (het 'combinatietracé'; zie opmerking 38 (b)) is niet verder onderzocht. Uit het S-MER blijkt immers duidelijk dat deze variant negatieve resteffecten blijft hebben en beduidend slechter scoort dan de doortochtracés A2, A3, Ax en Ay.

Wat het draagvlak betreft (cf. opmerking 38 (c)), kan worden verwezen naar het rapport 'Geïntegreerde Afweging' voor het proces tot opmaak van het afwegingskader. Hierin werden stakeholders op verschillende niveaus betrokken (zie Taskforce HH, werksessies en expertenpanel). Voor precieze samenstelling wordt verwezen naar de procesnota.

Betreffende opmerking 48(a) wordt verwezen naar actie C1.01 (Visie Kempische Steenweg) (ontwerp voorkeursbesluit pg 50), waarin een samenwerkingsovereenkomst tussen de betrokken actoren wordt voorzien. Bovendien wordt verwezen naar C1.02 (Afstemmen tracé Hasselt met Spartacuslijnen 1 en 2) (ontwerp voorkeursbesluit pg 51).

Thema 4: Actieprogramma

Wat betreft de opmerkingen 32(c), 41(a,b), 42(a,b): de lijst van actoren binnen het actieplan is niet limitatief. Per proces zal een meer uitgebreide afstemmingsstructuur worden opgezet. Indien relevant wordt hier ook de link gelegd met het parallelle proces rond de Europese Ecologische Corridor. Input wordt doorgegeven aan de trekkers van de verschillende acties. De landbouwpartners zullen toegevoegd worden bij actie B3.10 van het gebiedsprogramma. Deze actie maakt deel uit van het complex project. Bovendien wordt het departement Landbouw en Visserij ook betrokken als actor in deze actie. Volgens dezelfde logica, acties binnen het complex project en vertegenwoordiging vanuit het Agentschap Natuur en Bos, worden de natuurpartners toegevoegd aan de acties B3.08, 3.14 en B3.15. Inzake opmerking 33 wordt verwezen naar het actieplan, acties B2.08 en B2.09. Deze acties binnen het actieplan worden opgenomen buiten het Complex Project. De aandachtspunten zullen overgemaakt worden aan de betrokken trekkers.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

De landbouwpartners zullen toegevoegd worden bij actie B3.10 van het gebiedsprogramma in het definitief voorkeursbesluit. De natuurpartners zullen toegevoegd worden bij de acties B3.08, B3.14 en B3.15 van het gebiedsprogramma in het definitief voorkeursbesluit.

CATEGORIE 2: VERDUIDELIJKINGEN EN TEKSTUELE AANPASSINGEN

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	
2	Het is onduidelijk waar het traject van de trambus komt te liggen te liggen en wat de precieze breedte zal zijn.	1
3 a	Er ontbreekt een kaart van het grondwaterniveau in het gebied Pelt. Gelet op de klimaatverandering en de bestaande waterproblematiek ter hoogte van Hoeven (Pelt) is kennis van de toestand van het watersysteem vereist.	3
3 b	Er kan op het ecoduct een bufferbekken (vijver) worden aangelegd met water dat omhoog gepompt wordt uit de drainageleiding van de N74.	3
3 c	In alle alternatieven komen tunnels en sleuven voor die tot een grondwaterstands daling leiden ter hoogte van grondwatergevoelige habitats. Er wordt echter vanuit gegaan dat deze effecten technisch op te lossen zijn waardoor er geen negatieve effecten meer zijn en alle alternatieven in voldoende mate voldoen aan dit criterium. Hier moet voldoende aandacht aan worden besteed.	3
3 d	In de haalbaarheidsstudies worden geen maximum bedragen genoemd over hoeveel het project mag kosten. Dat wordt best ook vermeld.	3
26	Het is onduidelijk welk type tunnels zal worden aangelegd.	2
33 a	Volgens het projectteam zijn er door Europa, voor de nabije toekomst (2030), beperkingen opgelegd voor het gebruik van personenwagens en vrachtverkeer. Met dit project gaat men net de capaciteit van de Noord-Zuid verbinding verhogen, terwijl er een afname van het verkeer wordt verwacht. Dat lijkt tegenstrijdig.	2
33 b	Er zouden aanpassingen gebeuren aan de verkeersstromen indien achteraf zou blijken dat de verkeersdrukte op de oost-westassen toch te hoog zou zijn. Dit doet een aantal concrete vragen rijzen: <ul style="list-style-type: none"> - Hoe wordt er bepaald dat de verkeersdrukte te hoog is? - Is dit meegedeeld aan de inwoners van de dorpskern en de Grote Baan? - Zal er achteraf nog wel financiële ruimte zijn voor deze aanpassingen? - Waarom is de last in het huidige plan niet reeds beter verdeeld? 	2

33 c	Uiteindelijk kunnen we na onze gesprekken met het projectteam stellen dat er nog veel onduidelijkheden zijn over onze situatie, het enige dat vast staat is dat we niet moeten hopen op een verbetering van onze levenskwaliteit. Zoals u kan zien zitten wij met nog veel onbeantwoorde vragen en met twijfels rond het effect van de voorgestelde oplossingen. Wij zijn echter bereid om constructief mee te denken aan mogelijke oplossingen. Hierbij zouden wij willen vragen dat er extra aandacht wordt gegeven aan het op de hoogte brengen van alle betrokken partijen, zodat deze voldoende vertegenwoordigd zijn bij verdere opportuniteiten tot dialoog. Op het ogenblik hebben wij niet de indruk dat de inwoners van Houthalen-Helchteren op de hoogte zijn van de negatieve aspecten van het huidige voorkeursalternatief. Deze zijn namelijk niet of nauwelijks aan bod gekomen in de media.	2
43	Bij de kansen voor de uitbouw van het openbaar vervoer wordt alternatief Ay niet vermeld. Het is onduidelijk of dit inhoudt dat Ay minder scoort voor de uitbouw van het openbaar vervoer.	4
44	Er is terecht veel aandacht voor het versterken van het fietsgebruik. Zeker voor het lokale gebruik tussen de kernen van Houthalen en Helchteren. Er wordt gesproken over veiliger maken van de oversteken. Het is onduidelijk of hiermee ook bedoeld wordt om maximaal in te zetten op conflictvrije, lees niet-gelijkgrondse kruisingen. Het verdient de voorkeur de kruisingen met de opritlocaties via een tunneltje te laten verlopen, niet via verkeerslichten. Verder dient de passage van de trambus op de kruisingen ook voorrang te krijgen op het autoverkeer.	1

Thema 1: inrichting tracés

Een aantal opmerkingen vragen duidelijkheid aangaande de precieze ligging van de nieuwe infrastructuur (zie opmerkingen 2 en 44). Het exacte tracé van de trambus maakt deel uit van de volgende fase. In de onderzoeksfase werd op strategisch niveau een afweging gemaakt tussen een aantal tracé-varianten. Wel werd een eerste, verkennend onderzoek gemaakt naar de potenties van verschillende locaties in het profiel (cf. rapport 'Ontwerpend Onderzoek', p. 19 en verder). In deelzone B wordt dit onderzoek verder gevoerd in de uitwerkingsfase. Ook in zone A en C zal dit verder onderzocht worden. Daar is het uitgangspunt dat de trambusbedding zich binnen het gabarit van de huidige N74/N715 zal bevinden, eventuele uitzonderingen t.h.v. kruispunten en haltes daargelaten. De volledige inrichting van de zone Grote Baan tussen Helchteren en E314 zal in de volgende fase onderzocht en ontworpen worden. De multimodale verkeersnetwerken worden in relatie tot het omliggende gebied ontwikkeld, en ook de circulatie en ontsluiting van de wijken wordt samen met de gemeente onderzocht. Het uitwerken van het fietsnetwerk rond de Grote Baan (deelzone B) maakt hier deel ook deel van uit.

Thema 2: impact op (boven)lokale ontsluiting

26: De keuze van de meest veilige route voor het vervoer met gevaarlijke stoffen maakt onderdeel uit van het onderzoek in de uitwerkingsfase, waarbij bovengrondse en ondergrondse routes afgewogen worden. In het voorkeursalternatief is al voorzien dat de tunnels kunnen gebouwd en uitgerust worden voor alle soorten vrachtvervoer.

In opmerking 33 (a) wordt verwezen naar de Vlaamse beleidsdoelstellingen om te evolueren naar een 60-40 modal split (60% autoverkeer - 40% andere verplaatsingen). In het Luchtbeleidsplan 2030 van de Vlaamse Regering staan maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen. Dit in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa en in uitvoering van artikel 6 van de Europese richtlijn 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen. De afstemming met het Luchtbeleidsplan maakt ook deel uit van het sMER (deelrapport 'Lucht' - pg 37-38).

Eén van de maatregelen in het Luchtbeleidsplan 2030 is het realiseren van een duurzame modal shift in samenwerking met de vervoerregio's. Investerings in de uitbouw van een robuust, slim, multimodaal geïntegreerd mobiliteitsstelsel met voldoende capaciteit moet vlotter verkeer en een intensiever gebruik van de alternatieven mogelijk maken, wat ook de luchtkwaliteit ten goede komt. Ook de vervoerregio Limburg heeft deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collec-

tief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift tot minstens 40% duurzame verplaatsingen bewerkstelligen

Het CP NZL focust op de realisatie van een vlotte en veilige verbinding (N74) voor het gemotoriseerd verkeer en van een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding en fietsnetwerken. De emissieafnames zijn grotendeels het gevolg van de door bouwsteen HOV gegenereerde modal shift naar openbaar vervoer, die voor een (beperkte) afname van het auto-verkeer binnen het mod-elgebied zorgen (en ook in het ruimer gebied daarbuiten dat bediend wordt door de nieuwe hoogwaardige OV-verbinding Hasselt - Pelt/Lommel). Het CP NZL draagt dus in zeer bescheiden mate bij aan het bereiken van doelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan (zie sMER, deelrapport 'Lucht' - pp. 37-38).

Wat de opmerkingen 33 (b,c) betreft, moet er op worden gewezen dat het alternatief Ay het beste scoort voor de drie ambities voor duurzame mobiliteit. Het beperken van de intensiteiten op de oost-west assen vormt evenwel een belangrijk aandachtspunt voor de volgende fase. Zo geven de milderende maatregelen van Ay voor mobiliteit aan om de Europarklaan te herprofilieren en/of autoverkeer te verminderen door modal shift van lokaal verkeer (o.a. naar fiets). In de uitwerkingsfase zal via verder mobiliteitsonderzoek het voorkeursalternatief geoptimaliseerd worden, rekening houdend met de genoemde milderende maatregelen. In het gebiedsprogramma staat vermeld dat een overkoepelende visie wordt opgemaakt voor de lokale dragers Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan Oost/West. De visie doet uitspraken over de eventuele noodzaak voor herinrichting van deze wegen en kadert die binnen een globale ruimtelijke visie met aandacht voor beeldkwaliteit en leefbaarheid. Voor de onderdelen van de oost-westassen, voor zover die inherent deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen - naar gelang de noodzaak - inrichtingswerken uitgevoerd worden. Bij de verdere detaillering van de kostenraming zal hiermee rekening gehouden worden.

Thema 3: Waterproblematiek Pelt

Een aantal opmerkingen gaan in op een bestaande waterproblematiek te Pelt (cf. opmerkingen 3(a,b,c,d)). Deze opmerkingen zijn in deze fase van het proces niet onderscheidend voor het bepalen van het voorkeursalternatief. De ingrepen aan de Grote Baan focussen in eerste instantie op de zone in Houthalen-Helchteren (onderzoekszone B): hier zullen de twee tunnels worden ingericht, de vrije trambusbaan en de herinrichting van het openbaar domein op en rond de Grote Baan (incl. fietspaden). Hier zullen ook ingrepen gepland worden om het eco-hydrologisch systeem (de beekvalleien) te optimaliseren. In de zone tussen Pelt en Hechtel-Eksel en Zonhoven en Hasselt (onderzoekszone A en C), focust het complex project op de aanleg van een vrije trambusbaan, die de HOV-connectie tussen het noorden van Limburg en Hasselt mogelijk moet maken. De infrastructurele ingrepen zijn daarom eerder beperkt aangezien er maximaal gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Verbeteringen in het kader van het eco-hydrologisch systeem, leefbaarheid... maken deel uit van het complex project indien de impact van de trambus bepaalde grenswaarden overschrijdt. Dit zal in een volgende fase, de uitwerkingsfase, verder worden bekeken en onderzocht op projectniveau. Een eerste inschatting (op basis van stationair model) van de impact ter hoogte van grondwatergevoelige vegetaties is beperkt en dus technisch te milderen. Dit zal in de volgende fase verder in detail onderzocht moeten worden, dan kunnen ook concrete maatregelen voorgesteld worden.

Thema 4: Tekstuele aanpassing

Opmerking 43 heeft betrekking op een schrijffout. 'Ay' moet toegevoegd worden aan de lijst.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

- Aanvulling aan het syntheserapport pg 150 – 'Met betrekking tot kansen voor de uitbouw van een regionale openbaar vervoerverbinding, scoren alternatieven, A2, A3, A4, Ax en Ay globaal gelijk.
- Aanvulling aan het mobiliteitsrapport pg 145 – 'Met betrekking tot kansen voor de uitbouw van een regionale openbaar vervoerverbinding, scoren alternatieven, A2, A3, A4, Ax en Ay globaal gelijk.

CATEGORIE 3: OPMERKINGEN BIJ HET VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT

OVERZICHT

De bezwaren die opmerkingen bij het voorontwerp voorkeursbesluit bevatten worden, om de behandeling te organiseren, onderverdeeld volgende subcategorieën:

- Algemeen
- Milieuhinder
- Leefbaarheid
- Horeca/toerisme/lokale economie
- Impact op bedrijven
- Patrimonium
- Mobiliteit en verkeersveiligheid
- Landbouw
- Ecologie

ALGEMEEN

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
6	De volledige snelweg moet worden aangelegd volgens het 2x2 principe.	1
8	De Herebaan-Oost zal erg druk worden door zowel lokaal autoverkeer als vrachtverkeer. Gelet op de ligging nabij woonwijken en scholen, is verkeersveiligheid een prioriteit. Het is onduidelijk of bepaalde maatregelen worden voorzien in functie van de vlotte doorstroming en verkeersveiligheid (bv. slimme camera's, inrichting fietspaden, oversteekplaatsen ...)	2
11	De ondertunneling dient te geschieden over de ganse lengte van het tracé volgens het 2x2 principe. De uitvoering volgens een 1x1 principe heeft tot gevolg dat deze verbinding niet in aanmerking komt om als een volwaardige Europese snelweg erkend te worden.	1
13 a	Er wordt opgemerkt dat wanneer het lokaal verkeer geen gebruik maakt van de tunnel het bovengronds zal rijden. In dat geval wordt de groene boulevard een drukke autoweg. Wanneer trouwens het lokaal verkeer door de tunnel moet (om deze te verlaten ter hoogte van één van de lokale uitritten) zullen er in de spitsuren files blijven ontstaan aan elke ingang van de tunnels. Daarom dient te worden overwogen om toch te gaan voor een tunnel met twee volwaardige rijvakken in elke richting. Hopen dat het sluiptverkeer zal beperkt blijven door meer fietsinfrastructuur is wishful thinking.	1

13 b	In Ay is een belangrijke rol voorzien voor de Europarklaan. Hierdoor ontstaat het risico op sluiptverkeer via de Hoogstraat en de aanpalende straten. Ook ontstaat het risico dat sluiptverkeer dat de tunnel wil vermijden zijn weg zal zoeken van en naar de Europarklaan via de Hoogstraat en de aanpalende straten.	2
14	De volledige snelweg moet worden aangelegd volgens het 2x2 principe.	1
15	De Herebaan-West kan geen bijkomend verkeer meer aan. (zowel op vlak van capaciteit als naar uitrusting). De situatie is op vandaag al niet meer leefbaar. Bovendien zullen de nachtelijke werkzaamheden een grote overlast teweegbrengen en is er bezorgdheid over de uitlaatgassen bij in- en uitgang van de tunnel.	2
17	Er moet een treinverbinding worden voorzien in plaats van een trambus. Deze laatste is niet snel genoeg om de toekomstige Spartacus uitvoering te ondersteunen. Een trambus kan nuttig zijn voor de plaatselijke bediening, maar een trein is een noodzaak.	3
25	Er moet aandacht worden besteed aan de drukte en de veiligheid aan het kruispunt van de Herebaan-West en de Grote baan.	2
26	Het gekozen alternatief zorg ervoor dat de flessenhals wordt verplaatst, met files tot gevolg.	1
27 a	In de studie worden drie alternatieve systemen (sneltram, trambus, regiobus) ten opzichte van elkaar afgewogen op basis van drie evaluatiecriteria: missie, oplossend vermogen en haalbaarheid. Het is opvallend dat de sneltram in termen van oplossend vermogen op alle aspecten (vervoerspotentie, systeemefficiëntie, modal shift, capaciteit, reistijd, comfort, ...) de andere systemen overtreft, maar de studie desondanks opteert voor een trambussysteem omwille van de vlottere implementatie en de lagere (initiële) investeringskost. De niet-mobiliteitsgerelateerde (sub)criteria wegen onevenwichtig zwaar door in deze beslissing, waardoor het belang van de reiziger te weinig centraal staat en geen significante modal shift gerealiseerd zal kunnen worden.	3

27	b	Vervoerskundig is het weinig zinvol om de Noord-Limburgse knoop te verplaatsen naar Overpelt en de tram-buslijn daar te laten eindigen. Dit confronteert reizigers tussen Hasselt en Neerpelt met een bijkomende overstap en het station van Neerpelt is een meer geschikte locatie om een volwaardige aansluitingsknoop te realiseren. Indien toch voor een overstap in Overpelt geopteerd zou worden, dient overigens de doorstroming vanuit Lommel en Neerpelt gegarandeerd te worden.	3
27	c	De tracékeuze gaat in Hasselt uit van een overstaphalte aan het kruispunt R71/N74 waar de aansluiting tussen tram-buslijnen 2 en 3 voorzien zou worden. Deze keuze heeft als nadeel dat een halte moet worden ingericht op een locatie met weinig ruimtelijke mogelijkheden, die ver van de beoogde attractiepolen ligt en waar de sociale veiligheid een probleem dreigt te worden. Bovenal vereist deze keuze dat lijn 2 moet worden omgeleid via de Grote Ring, hetgeen de reistijd verhoogt. Er dient dan ook een overstap tussen lijnen 2 en 3 aan station Hasselt te voorzien en voor lijn 2 een tracé via de Boulevard worden uitgewerkt. In ieder geval dient voor reizigers komende vanaf de Kempische Steenweg de rechtstreekse verbinding richting Elfde Liniestraat en Dusartplein behouden (door ondersteunend busaanbod), terwijl lijn 3 zo snel mogelijk de centrale knoop aan het station van Hasselt dient te bereiken via de Grote Ring.	3
27	d	Louter op basis van de rittijden blijkt echter al dat een trambussysteem hoe dan ook tot een sterke achteruitgang dreigt teleiden voor reizigers uit Lommel: de reistijd tussen Lommel Kerk en Hasselt Station stijgt in de daluren van 50 minuten met de huidige snelbus 180 naar 1u02 in het voorliggende plan. Reizigers worden dus geconfronteerd met minstens één overstap in Overpelt en met een langere reistijd. Bovendien dient in Hasselt nog een tweede keer te worden overgestapt om de omgeving van de Elfde Liniestraat en het Dusartplein te kunnen bereiken, waardoor veel bestaande reizigers dreigen af te haken. Hier kan moeilijk geargumenteed worden dat een tram-buslijn een kwaliteitssprong in het openbaarvervoer-aanbod realiseert.	3
28		Omwille van duurzaamheid, snelheid en ontwikkelingen op lange termijn moet gekozen worden voor een tram-verbinding i.p.v. een tram-busverbinding.	3

29	a	Een is trambus onvoldoende om een modal shift te bewerkstelligen in noord-Limburg. Aandachtspunten zijn in elk geval de volgende: <ul style="list-style-type: none"> - in het noordelijke deel dient een frequentie van 4 per uur (per richting) aangehouden worden. - over het volledige traject moet een vrije bedding gerealiseerd worden - het reduceren van haltes aangewezen. 	3
29	b	Voor gemotoriseerd verkeer komende van Peer-centrum wordt een goede verbinding gerealiseerd via de N73 en de N74. Verkeer komende van Linde en Wauberg kan niet meer via de Kazernelaan op de N74. Zij moeten hun aansluiting via de Europarklaan en Herebaan Oost maken. Belangrijk is dat dit op een vlotte manier kan gebeuren.	2
29	c	Voor gemotoriseerd verkeer komende van Peer-centrum wordt een goede verbinding gerealiseerd via de N73 en de N74. Verkeer komende van Linde en Wauberg kan niet meer via de Kazernelaan op de N74. Zij moeten hun aansluiting via de Europarklaan en de Herebaan-Oost maken. Essentieel is dat dit op een vlotte manier kan gebeuren. Uit de voorliggende schetsen valt niet af te leiden welke ingrepen voorzien worden om dit mogelijk te maken. De Oost-West aantakking van de N73 op de Noord-zuid moet vlot en veilig kunnen verlopen, ook naar het hoppin punt in Wijchmaal, en dit met alle vervoersmodi.	2
30		Het verkeer tussen Oost en West samen met het lokale verkeer tussen Houthalen en Helchteren, zal allemaal via de Herebaan-West en Oost rijden, met als knooppunt het kruispunt aan 'Bosmans'. De bestaande mobiliteitsproblemen zullen daar enkel maar vergroten. De inwoners van Herebaan-West en Oost de dupe zullen worden van het Noord-Zuid probleem.	2
33	a	Een betere oplossing bestaat erin om de Ringlaan open te stellen voor verkeer tussen Houthalen centrum, de E314 en verder enerzijds en Houthalen-Oost anderzijds (in beide richtingen).	2
33	b	De levenskwaliteit zal door de uitvoering van het voorkeursalternatief achteruit zal gaan.	2
37	a	Er wordt gevreesd dat de 2x1 tunnel in Helchteren een nieuwe flessenhals zal veroorzaken. Het is onduidelijk of de verkeerstellingen die indertijd zijn gebeurd een correcte weergave geven van de situatie.	1

37	b	De afleiding van het verkeer komende van Peer en Meeuwen via Europark naar de aansluiting tunnel ter hoogte van Herebaan-Oost zal zorgen voor belangrijke toename verkeer op de Herebaan-Oost. Er wordt wel gesteld dat maatregelen tegen 'overlast' zullen genomen worden, maar het is onduidelijk welke maatregelen dat precies zullen zijn.	2
38	a	Inzake de toekomstbestendigheid is op te merken dat alle alternatieven uitgaan van eenzelfde type van HOV-bedding. Alle alternatieven kunnen dan ook dezelfde transitie ondergaan. De stelling dat het HOV ooit een plaats in de tunnels kan krijgen kan geen meerwaarde bieden en zal eerder negatief zijn (bv. op- en overstappen). De score voor missie 3 is dan ook niet juist en komt naar opeen onderschatting van A4 en een overschatting van Ay.	3
38	b	Enerzijds zijn milderende maatregelen vereist om het verkeer in de Europarklaan te verminderen (cf. S-MER) en anderzijds wordt verzocht om de capaciteit te verhogen om Ay te doen functioneren. In hoeverre kunnen dergelijke milderende maatregelen worden uitgevoerd zonder aan de locatie van Ay te raken? Kan men dan nog spreken van het juiste voorkeursalternatief?	3
38	c	Uit de vraag- en antwoordvideo blijkt dat er niet gelijktijdig aan beide tunnels zal worden gewerkt, terwijl dat in het technisch onderzoek wel wordt aangenomen. De uitvoeringstermijn uit het technisch onderzoek zal dus niet worden gehaald. De inschatting inzake haalbaarheid in het geïntegreerd onderzoek is dan ook niet juist. Aangezien Ay tijdens de werkzaamheden ervoor zorgt dat de wegen oververzadigd geraken tijdens een lange periode van hinder, moest telkens een 0-score worden gehouden. Ay is dan ook niet haalbaar.	3
39	a	In het voorliggende scenario wordt de ontsluitingsoptie van het Oost/West-verkeer via de aantakking van enerzijds de Herebaan-Oost en anderzijds de Herebaan-West op de Grote Baan het voornaamste afwikkelingspunt. Er kunnen vragen worden gesteld bij het vlotte verloop van al de kruisende afwikkelingen op deze locatie. Het is onduidelijk hoe uittocht uit de tunnel wordt gerealiseerd en wat hiervan de impact is op het verkeer in de tunnel en op het bovenliggende knooppunt. Een dergelijke analyse ontbreekt.	2

39	b	Zowel voor de Herebaan-Oost als de Herebaan-West zijn op de kruising met de Grote Baan vijf ontsluitingsopties noodzakelijk: <ul style="list-style-type: none"> - Het afdraaien bovengronds richting het noorden - Het afdraaien bovengronds richting het zuiden - Het rechtdoor oversteken (oost-west) - Het afdraaien en aansluiting vinden met de tunnelingang richting het noorden - Het afdraaien en aansluiting vinden met de tunnelingang richting het zuiden Al deze potentiële bewegingen komen in conflict met diezelfde bewegingen alsook met het doorgaand verkeer bovengronds op de Grote Baan én met het doorgaand en instromend verkeer in de tunnels. Ook de snelbusroute heeft hier een directe impact op evenals de oversteekbewegingen in alle richtingen voor de zwakke weggebruikers. De wijze waarop deze mobiliteitsconflicten aangepakt wordt, de simulatie van de verkeersdoorstroming in de verschillende mogelijke scenario's én de ruimtelijke impact van het afwikkelingscomplex dat hiertoe noodzakelijk is, is niet duidelijk. Zowel de technische uitwerking van dit bijzonder knooppunt als de impactanalyses op alle aangrenzende wegenissen moet in beeld gebracht worden.	2
39	c	Er is bijkomend onderzoek nodig naar de impact op andere lokale wegen (Guldensporenlaan, Molenweg, Lak-erweg,...) van piekverzadigingen op de Herebaan-West.	2
41	a	Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan de verschillende oost-westverbindingen in de gemeente Houthalen-Helchteren. In de omgeving bevinden zich een aantal belangrijke auto- en fietsverbindingen waar voldoende rekening mee moet gehouden worden bij de herinrichting van zowel de Grote Baan als de omliggende wegen zoals Kazernelaan en Europarklaan. Er moet voldoende rekening gehouden worden dat ook de zwakke weggebruikers een snellere en veiligere verbinding doorheen de gemeente krijgen.	2

41	b	<p>Volgens de studie heeft het Ay-alternatief weliswaar een positief effect op de Kazernelaan tussen de Grote Baan en de Europarklaan, maar verder naar het oosten is er geen positief effect. Er worden een aantal acties voorzien om het oost-westverkeer te optimaliseren en te sturen richting de N73. Het risico bestaat dat er onvoldoende maatregelen worden genomen om het verkeer op de N719 te ontmoedigen bij de herinrichting van de Grote Baan/N74, of dat deze maatregelen onvoldoende effect hebben.</p> <p>Daarnaast moeten de nodige acties dienen genomen te worden om de doortocht Sonnis te verbeteren, deze herinrichting van de N719 ter hoogte van de woonkern Sonnis (tussen de straten Eynderweg en Kapelstraat) dient mee opgenomen te worden in de verdere uitwerking van het project.</p> <p>Mogelijke maatregelen kunnen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanleggen van een verkeersgeleider met beveiligde oversteek ter hoogte van de Sonnisstraat, Eynderweg en/of Kapelstraat; - Aanleg van snelheid remmende verkeersplateaus ter hoogte van de Sonnisstraat, Eynderweg en/of Kapelstraat; - Beter afdwingen van het huidige snelheidsregime door middel van snelheidscamera's of trajectcontrole. 	2
43		<p>Door verkeer (komende vanuit het oosten via de Kazernebaan) af te leiden via de Europalaan beperkt men het verkeer op een deel van de Kazernebaan. Anderzijds zal het verkeer op de Europalaan en op de Herebaan oost drastisch verhogen. Hierdoor stijgt de stikstofuitstoot in de omgeving (habitatgebied), beperkt men de oversteekbaarheid van de Europalaan voor fauna. Daarenboven zal men de wegzate zelf moeten aanpassen en zullen ook op het industriegebied zelf een aantal aanpassingen dienen te gebeuren. Belangrijk is ook dat dit verkeer langs een woonwijk (Europalaan) beweegt en via de Herebaan Oost moet aansluiting zoeken op de N74 (via de bypass). Hierdoor zal er meer hinder zijn voor de omwonenden. Het is zeker niet aangewezen om verkeer van en naar de N74 af te leiden naar wegtrajecten in de omgeving. Zoals naar de Europalaan/Herebaan Oost. Zelfs de "betere" inrichting van de Grote Baan (tussen kruispunt en Mangelbeek) mag niet tot gevolg hebben dat het verkeer verschuift naar andere wegen in de buurt.</p>	2

48	a	<p>Een knooppunt vastleggen ter hoogte van het Dusartplein/ Boudewijnlaan, door een tracé te volgen vanaf de Corda Campus het drukste knooppunt van Limburg N74 - Grote Ring, via de Vilderstraat in combinatie met het knippen ervan voor auto's, biedt het voordeel van een laagdrempelig connectie met Spartacus 1 en 2.</p>	3
48	b	<p>Het nieuwe ziekenhuis op de Salvator-site is fout ingepland. De ligging van dit ziekenhuis, de belangrijkste werkgever in Hasselt, is niet comfortabel voor voetgangers, fietsers, het personeel en alvast niet voor de gebruikers van Spartacus. Om het nieuwe ziekenhuis maximaal bereikbaar te houden voor de volgende generaties verdient het een plek in de onmiddellijke nabijheid van de Spartacuslimijnen.</p>	3
48	c	<p>Het rekeningrijden, het stelselmatig weren en verhogen van drempels van auto's in de kernen, de kost van de auto in eigen beheer, mogelijke ingrepen op het statuut van de salariswagen, zal de vraag naar een performant alternatief over de volgende decennia doen toenemen. Enkel de sneltram kan door de eenvoudige opschaalbaarheid ervan voor de nodige capaciteit instaan.</p>	3
48	d	<p>De focus op de financiële haalbaarheid van het project op de korte termijn belast Limburg met een ondermaats en onvriendelijk concept van openbaar vervoer. Dat de overheid de trambus na verloop van tijd kan inzetten naar de sneltram is ongeloofwaardig.</p> <p>De afschrijvingskost en de levensduur van de sneltram loopt trouwens over een veel langere termijn dan deze van een trambus. Bovendien rijst de vraag of de continuïteit in gebruik, de noodzaak van herhaalde opladingspauzes van de op batterijen rijdende bussen wel is meegenomen in deze afweging.</p>	3

51 a	<p>De tunnel tussen Helchteren-Noord en de Herebaan zal een nieuwe ‘flessenhals’ worden. In de Antwoordennota blijkt dat veel organisaties en gemeenten toch hun twijfels verwoorden omtrent deze keuze van 2X1 rijstrook. Ook onder de publieke opinie is die bezorgdheid opgekomen. Hierbij kan nog op het volgende worden gewezen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het gebruikte verkeersmodel is gebaseerd op het verkeer van 2030. Het hele complexe project zal ten vroegste klaar zijn rond 2030 staat te lezen bij de timing van de uitvoeringsfase. Dus een actualisatie op het verkeer van 2040 lijkt een beter richtpunt. - Er is een groot verschil in capaciteit tussen een 2X2 rijbaan (2980 pae/u/richting) en een 2X1 rijbaan (1580 pae/u/richting). Lokaal verkeer is vooral Oost-West gericht, maar dat is niet 100%. Er zit nog steeds lokaal verkeer in de tunnel van Helchteren. Het is onduidelijk of het lokaal verkeer van Helchteren wordt verwacht via Helzoldstraat of Europarklaan te rijden. - Een restcapaciteit van ‘maar’ 10% is zeer weinig naar de toekomst toe, met een steeds stijgende bevolking. - Er wordt ook gewezen op het feit dat het bovenlokaal en het lokale verkeer ‘rigoureuus’ gescheiden worden, maar in de 2X1 tunnel in Helchteren is dat niet het geval. - De contouren van de herinrichting van het centrum in Helchteren zijn nog weinig concreet. Het autoverkeer dat vanuit het noorden richting Heusden-Zolder wil gaan gebruikt in de huidige configuratie de Helzoldstraat om daar te geraken. Het is onduidelijk of dit in de toekomst ook zo zal zijn. Omdat het allemaal weinig concreet is kan enerzijds de gedachte ontstaan dat omwille van de betere doorstroming het verkeer (mogelijk) niet voor de Helzoldstraat zal kiezen, maar de 2X1 tunnel in zal rijden tot aan het 	1
------	--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - uitwisselingscomplex van de Herebaan. Dat zou meer verkeer in de tunnel betekenen, welk extra verkeer normaal lokaal zou blijven. Anderzijds kan de gedachte ontstaan dat nog steeds vanuit het noorden de afslag bovenlokaal kan worden gemaakt, op ongeveer dezelfde wijze zoals nu. - Er zal een betere doorstroming zijn omdat er geen verkeerslichten meer zullen zijn, maar uiteindelijk moeten deze wagens ritsen. Nog steeds is niet iedereen bekend met de juiste manier van ritsen. Er moet worden voorzien in een communicatie daaromtrent. <p>Er moet een spitsstrook worden voorzien die in de toekomst kan gebruikt worden om het verkeer in de ochtend en in de avond makkelijker te laten doorstromen.</p>	
--	---	--

51 b	<p>De Grote Baan wordt ingericht als fietsstraat, zorgt voor een baan openbaarvervoer en zal ook de bewoners langs de Grote Baan bedienen met een kleine weg. Er is gekozen voor volgende knips:</p> <p>Aangezien er dus geen lokale verbinding meer is tussen de Ringlaan en de complex Centrum-Zuid, zal het lokaal verkeer in Houthalen-centrum dat woont rond de Ringlaan en de Dorpsstraat niet meer de Grote Baan kunnen gebruiken om naar het zuiden te rijden of de tunnel naar het noorden te nemen.</p> <p>Als hier planmatig niet op wordt gereageerd, zal dit grote gevolgen hebben op de volgende lokale wegen die dus een parallel-Grote Baan zullen worden:</p> <p>A. oostelijk deel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kleine Heresteeg - Hoogstraat - Korte Hofstraat - Hofstraat <p>B. westelijk deel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lakerweg - Guldensporenlaan - Pastorijsstraat <p>Met andere woorden: de Grote Baan wordt gepromoot als fietsstraat en veilig gemaakt, wat in schril contrast zal staan met het (mogelijke) extra verkeer dat gegenereerd wordt door de knip aan de Pastorijsstraat. Er wordt een modal shift beoogt om de mensen op de fiets te krijgen, maar de kleine, lokale wegen komen extra onder druk te staan door het bijkomend verkeer; dat wringt. Het gevolg: een kleinere modal shift.</p> <p>Ook is het lokaal fietsverkeer eerder oost-westgericht in plaats van noord-zuidgericht. We dreigen dus een uitgestorven fietsstraat te creëren op de Grote Baan terwijl we de lokale bevolking op de fiets willen krijgen die de kleine straten moet gebruiken terwijl die overspoeld worden door ongedurig autoverkeer.</p> <p>Gaan we bovenstaande opgesomde straten ook veilig</p>	2
------	--	---

	<p>heraanleggen? Of is het een beter idee om de knip aan de Pastorijsstraat niet uit te voeren en toch aan te sluiten op Centrum Zuid? Weliswaar als een 30km/u zone. Zou een bijkomende verkeersanalyse van de lokale wegen Helchteren niet zijn aangewezen? Kazernelaan?</p>	
53	<p>Het is van belang dat het openbaar vervoer snel, comfortabel, betaalbaar en toegankelijk is. Er moet dan ook goed worden nagedacht over het aantal stopplaatsen en de plaatsing van deze stopplaatsen. Het is belangrijk dat deze plaatsen makkelijk bereikbaar zijn maar ook dat er eenvoudig kan overstapt worden naar een andere lijn of een ander vervoersmiddel. Voor de toekomst is het belangrijk dat de capaciteit en de frequentiegraad eenvoudig verhoogd kan worden. Een sneltram is de enige oplossing die aan deze eisen voldoet.</p>	3

Thema 1: aantal baanvakken i.r.t. een flessenhals en de capaciteit van tunnels

Een aantal opmerkingen stelt dat enkel een 2x2-wegverbinding (inclusief de ondertunneling) een oplossing kan bieden voor de mobiliteitsproblematiek in het gebied (zie opmerkingen 6, 11, 14, 26, 37 (a)). Een vlotte en veilige doorstroming op de N74 wordt gerealiseerd door de maximale scheiding van het doorgaande en lokale verkeer. In het voorkeursalternatief wordt het doorgaande verkeer maximaal gescheiden van het lokale verkeer. Het doorgaande of regionale verkeer kan daardoor zonder enig conflict of enige onderbreking doorrijden van Noord-Limburg tot aan de snelweg E314 (en omgekeerd). Om die regionale stroom aan verkeer te verwerken op een vlotte manier volstaat wel degelijk 1 rijstrook in iedere richting (2x1).

Ter hoogte van het complex Helchteren Noord, zal het doorgaande verkeer op 2x1 rijstrook naar de tunnel onder Houthalen worden geleid. Het lokale verkeer kan bovengronds de Grote Baan volgen tot in het centrum van Helchteren. De inrichting van alle aansluitingscomplexen met in- en uitvoegbewegingen wordt verder in detail te ontwerpen in de volgende fase, maar met aandacht voor veiligheid en doorstroming (voldoende lange in- en uitvoegstroken)

De tunnel onder Houthalen krijgt 2 rijstroken in iedere richting (2x2). De ondergrondse linkerrijstrook is bedoeld voor het doorgaande verkeer, de rechterrijstrook voor het lokale verkeer dat uitwisselt met de Herebaan-Oost en -West. Maar ook hier zullen het doorgaande en lokale verkeer rigoureuus van elkaar gescheiden worden (in het kader van tunnelveiligheid).

Uit de mobiliteitsstudies, die zijn gebaseerd op doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel, blijkt dat de tunnel met twee keer 1 rijstrook over voldoende capaciteit beschikt en zelfs restcapaciteit heeft. In het ontwerp van voorkeursalternatief wordt het doorgaande verkeer maximaal gescheiden van het lokale verkeer.

Wat opmerking 51 (a) betreft, kan er nog bijkomend op worden gewezen dat, zoals vermeld in het sMER, het regionale verkeersmodel weinig gevoelig voor modal shiftmaatregelen (o.a. naar fiets). Het reële autogebruik zal in beginsel lager zijn dan nu in het sMER beschreven en de restcapaciteit van de 2x1 rijstroken hoger. Zoals gezegd, kan op basis van het gevoerde onderzoek geconcludeerd worden dat een 2x1 tunnel in Helchteren voor een vlotte en veilige doorstroming zorgt, met voldoende restcapaciteit tijdens de spitsmomenten. Het voorkeursalternatief Ay scoort hier het beste. Bovendien is er een sterke hefboom naar modal shift (o.a. naar trambus en fiets).

Wat opmerking 13(a) betreft, dient er op te worden gewezen dat er geen doorgaande beweging mogelijk is op de 'groene boulevard'. De Grote Baan loopt bovengronds niet door, waardoor hier geen sluipverkeer voordoet. Er zal voldoende aandacht besteed worden aan andere mogelijke sluiproutes (door woonwijken) bij de opmaak van wijkmobiliteitsplannen. Dit zal gebeuren via verder onderzoek en verder overleg met de gemeente Houthalen-Helchteren en de betrokken buurtbewoners.

Thema 2: (verkeers)impact op oost-westassen

Opmerkingen 8, 13 (b), 15, 25, 29 (b,c), 30, 33(a,b), 37 (b), 39 (a,b,c), 41(a,b), 43 en 51 (b) hebben betrekking op de gevolgen op vlak van mobiliteit voor de oost- west-assen (Herebaan Oost, Herebaan West, Kazernelaan en Helzoldstraat).

De oost-west-assen takken aan op een belangrijk knooppunt in het concept. Dit knooppunt dient uitgerust te worden om de nodige verkeersstromen en -types op een veilige manier te verwerken. Het doorgaand verkeer van de nieuwe weginfrastructuur loopt hier ondergronds, waardoor het kruispunt ten opzichte van vandaag ontlast wordt. De verkeerslichten zullen met detectoren werken en flexibiliteit toelaten in de groencyclus.

In deze fase van het proces zijn de grote structuren en belangrijkste verbindingen op een iets ruimere schaal uitgewerkt. Het verkeerssysteem werd zodanig ontwikkeld, dat (doorgaand) verkeer maximaal via de hoofdstructuren zal worden opgevangen (N73-N74 en N76). Het risico op sluipverkeer in de omgeving van Herebaan-West is onderzocht in het sMER. De verwachte intensiteitstoenames (personenwagens) zijn (in de geoptimaliseerde alternatieven) niet van dien aard dat er problemen verwacht worden. De hoeveelheid vrachtverkeer daalt zelfs. In de volgende fase wordt in detail bestudeerd hoe de mobiliteit in en rond de verschillende wijken het best wordt georganiseerd met aandacht voor leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit zowel voor gemotoriseerd verkeer als de fiets. In de volgende fase zal ook aandacht besteed worden aan mogelijks sluipverkeer doorheen de woonwijken.

Uiteraard is er een prioriteit om veilige en conforme fietsinfrastructuur te voorzien. Er wordt met de gemeente Houthalen reeds nagedacht over ontsluitende assen voor de verschillende gebieden in combinatie met de inzet van de Herebaan oost- en west als toegang naar de nieuwe tunnel.

Uit alle uitgevoerde verkeersmodelleringen blijkt dat de verkeersintensiteit en beheersbaar blijven op Herebaan West. De wachtrijen aan het kruispunt Grote Baan die vandaag gekend zijn, hebben meer te maken met het slecht functioneren van dit kruispunt dan met de absolute aantallen en capaciteit van Herebaan West zelf. In het sMER werd gekeken naar verzadingsgraden en trajecttijden om de verschillende alternatieven te beoordelen op hun impact op de doorstroming. Een meer gedetailleerde analyse is op niveau van sMER niet mogelijk omdat de knopen daartoe nog niet in voldoende detail uitgewerkt zijn. Een meer gedetailleerde analyse zal mee het voorwerp zijn van de volgende fase waarin het weerhouden voorkeurtracé verder uitgewerkt wordt. In de volgende fase wordt nader onderzoek verricht naar de precieze inrichting van een aantal aansluitende assen zoals Europarklaan, Herebaan Oost, ... Ook de ontsluiting en circulatie in relatie tot de omliggende wijken zal (in samenwerking met de gemeente), uitgewerkt worden. Er kan in dat verband worden verwezen naar actie B1.03 in het actieplan:

“(…) Voor de onderdelen van de oost-westassen, voor zover die inherent deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen - naar gelang de noodzaak - inrichtingswerken uitgevoerd worden.” (ontwerp voorkeursbesluit, p. 43):

De aangehaalde suggesties (inclusief deze omtrent de communicatiemiddelen) worden meegenomen in de volgende fase.

Thema 3: trein, sneltram, trambus

De opmerkingen 17, 27(a,b,c,d), 28, 29 (a), 48 (a,b,c,d) en 53 hebben betrekking op de keuze tussen een trein, sneltram en trambus.

De gevoerde onderzoeken in het kader van de verfijning (oplossend vermogen op vlak van mobiliteit en de impact op natuur en water) toonden duidelijk aan dat het treinsysteem substantieel lager scoort op vlak van reizigerspotentieel en een veel grotere impact heeft op de waardevolle natuur dan de sneltram. In de tussennota is dan ook voorgesteld om de trein niet verder te onderzoeken. Tijdens de adviesronde met betrekking tot de tussennota is door verschillende adviesverlenende partijen de aandacht gevestigd op een aantal knelpunten op het traject (bestaande kunstwerken, ruimtegebrek, ...). Door deze partijen is de vraag gesteld om te onderzoeken of niet spoorgebonden HOV-oplossingen hier soelaas kunnen bieden. In dat kader zijn verschillende voorstellen voorbereid en besproken met de stakeholders tijdens de werksessies. Volgende aspecten zijn tijdens de sessies geëvalueerd: reistijd, toekomstbestendigheid, faseerbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid.

Uit de 'Geïntegreerde afweging' is gebleken dat de sneltram en de trambus gelijk scoren. Voor het criterium 'Missie' wordt een gelijkaardige tendens opgetekend. Voor de criteria 'Oplossend vermogen' en 'Haalbaarheid' liggen de scores verder uiteen. De sneltram doet het beter op vlak van 'Oplossend vermogen', terwijl de trambus beduidend beter scoort op vlak van 'Haalbaarheid'. De afweging wordt eveneens onderbouwd vanuit de conclusies van het sMER. Gelet op het feit dat de trambus het best scoort op vlak van 'Haalbaarheid' en eveneens een goede score behaalt op de criteria 'Missie' en 'Oplossend vermogen' wordt de trambus op vrije bedding als voorkeursalternatief aangeduid. De beste scores op vlak van 'Kosten en baten' en 'Vlotheid van implementatie', als onderdelen van 'Haalbaarheid', zijn hierbij de doorslaggevende elementen. De trambus biedt de mogelijkheid voor een gefaseerde uitrol en levert een beperkt aantal knelpunten op. Hieronder worden de kernelementen uit de geïntegreerde afweging van het voorkeursalternatief nogmaals kort geduïd en herhaald.

Het is juist dat de trambus minder goed scoort dan de sneltram op vlak van 'Oplossend vermogen'. Voor de criteria 'Vervoerspotentie', 'Systeemefficiëntie' en 'Modal shift' scoort de trambus goed. De sneltram scoort evenwel iets beter dan de trambus. De iets langere reistijd (3 minuten) en de lagere capaciteit zijn hiervoor de oorzaak. Het verschil neemt af bij een stijgende hoogwaardigheid

(betrouwbaarheid, comfort, halte-infrastructuur, ...) van de trambus. De twee alternatieven zijn evenwel in staat om een significante modal shift te realiseren in de corridor van de NZL. In de uitwerkingsfase kunnen, via optimalisaties, een aantal knelpunten en bezorgdheden die tijdens de onderzoeksfase aan bod kwamen verder onderzocht worden, bijvoorbeeld het exploitatieconcept, verfijning type voertuig...

Wat opmerking 27 (b) betreft, kan voor het onderzoek rond de knoop Noord Limburg worden verwezen naar het rapport 'Mobiliteitsonderzoek' (Mobiliteitsonderzoek, p. 78). Daarnaast werd het onderzoek en implementatie van aanvullend openbaar vervoer op Kempische as (N71) opgenomen in de actietabel van het voorkeursbesluit (actie A1.04) en de afstemming en integratie van Hoppinpunten (actie A1.06).

Voor de opmerkingen 27 (c) en 48(a,b) kan – wat betreft het onderzoek naar de tracékeuze in Hasselt – worden verwezen naar het rapport Mobiliteitsonderzoek (Mobiliteitsonderzoek, p. 110 e.v.). De verdere uitwerking maakt deel uit van volgende fase(s). De opmerkingen en suggesties worden als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.

Wat opmerking 38 (a) betreft, is op te merken dat de waardering is gebaseerd op het gebundeld karakter van het alternatief. Door beide infrastructuren te bundelen, ontstaat de grootste flexibiliteit voor het (her)gebruik door andere modi en het organiseren van verknoping tussen die modi. In de doortocht-alternatieven kan in de toekomst ruimte voor wegverkeer getransformeerd worden (bij een voldoende grote modal shift) naar ruimte voor collectief vervoer. In het omleidingstracé kan dit niet daar de infrastructuur niet gebundeld is. Hierdoor scoren de doortocht-tracés beter op dit punt dan het omleidingstracé.

Wat opmerking 38 (b) betreft, is het zo dat puur op vlak van mobiliteit (op basis van cijfers van het mesomodel) de capaciteit van de Europarklaan (eventueel) verhoogd dient te worden. Uit het S-MER blijkt evenwel dat voor de disciplines 'Lucht', 'Geluid' en 'Gezondheid' het beperken van de impact op de Europarklaan gewenst is. Het uitwerken van het juiste evenwicht tussen het gebruik van de Europarklaan en het complex Helchteren-Noord maakt deel uit van de uitwerkingsfase. In de geïntegreerde afweging op strategisch niveau is dit evenwel geen onderscheidend element dat de keuze voor het voorkeursalternatief beïnvloed heeft.

Inzake de haalbaarheid (cf. opmerking 38 (c)), moet er ten eerste op worden gewezen dat er wel degelijk aan beide tunnels gelijktijdig zal worden gewerkt, maar dat dit niet betekent dat aan één bepaalde woning de oprit voor zes jaar wordt afgesloten en er daar zes jaar ter plaatse zou worden gewerkt. De uitvoeringsfase volgt het systeem van een voorbij glijdende werf, waardoor de overlast zich steeds verplaatst. Het minder hinder-plan zal de principes vastleggen

langs welke wegen de handelaars en panden langs de Grote Baan bereikbaar zullen zijn. Dit kan pas in een latere fase worden uitgewerkt. In het rapport 'Geïntegreerde Afweging' wordt gesteld dat binnen het criterium 'Haalbaarheid' de alternatieven aan drie globale criteria worden getoetst, met name (i) draagvlak, (ii) kosten en baten en (iii) maatschappelijke impact. De score is dan ook opgebouwd uit een waardering van deze drie criteria. A4 scoorde dan ook goed op maatschappelijke impact (aangezien er weinig inwoners hinder zullen ondervinden tijdens de werken en het aantal verwervingen eerder laag zal zijn), maar scoorde slechter op draagvlak en kosten en baten. Om die reden resulteert de toegekende score dan ook in het nadeel van A4.

MILIEUHINDER

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
8	Er dient te worden onderzocht of de opritten en afritten aan de Herebaan-Oost grotendeels overdekt kunnen worden zodat er meer groen bovenop kan komen? Dit om luchtvervuiling en geluidshinder te vermijden. Indien overdekking geen optie is, dienen geluidswerende maatregelen te worden genomen.	1
13	Wanneer de lintbebouwing langs de Grote Baan afgebroken wordt, zullen de bewoners van de achterliggende straten geconfronteerd worden met geluidsoverlast van de Grote Baan. Er valt dan immers een buffer weg. Tijdens de werken (gedurende meer dan 5 jaar) zal het bovengronds verkeer blijven doorgaan, gecombineerd met eventuele geluidshinder van de werfactiviteiten. Na het afbreken van de lintbebouwing dienen geluidswerende maatregelen te worden genomen.	5
37	De inwoners van Lillo stellen vrezen dat vooral tijdens de werken, de Lillosteenweg als sluikegweg richting Hasselt zal gebruikt worden. Hiervoor moeten maatregelen worden getroffen (veilige oversteekplaatse en afremmen doorgaand verkeer). De Lillosteenweg is nog altijd één van de meest gebruikte ontsluitingswegen van industrieterrein de Schacht. Er is te weinig aandacht voor een oplossing van deze verkeersafwikkeling.	5
39	Het is onduidelijk welke gevolgen de keuze voor gegraven tunnels heeft op de leefbaarheid, de mobiliteit, de gezondheid, de doorstroming, ... tijdens de werkzaamheden. Gelet op de te verwachten duurtijd van deze werken, mag aangenomen worden dat die 'tijdelijk' impact bijzonder groot is, zowel op de lokale leefgemeenschap en de lokale mobiliteit, als op de doorstromingsmobiliteit. De lengte en omvang van deze tijdelijkheid bepaalt mee de impactgraad. Dit element dient mee in het afwegingskader opgenomen te worden, alsook dient een plan van aanpak (visie) voorgelegd te worden vooraleer hierover ter degen kan geoordeeld worden.	5
41 a	De afvoer van regenwater naar de waterlopen dient maximaal vermeden te worden: niet alleen gaat kostbaar regenwater verloren dat niet kan infiltreren, het lozen van regenwater in de waterloop op een moment van hevige regen kan een verhoogd overstromingsrisico inhouden stroomafwaarts van het lozingspunt.	3

41	b	Bij de geplande aanpassingen aan de rioleringsinfrastructuur in het projectgebied dient onderzocht te worden welke opportuniteiten zich stellen om bestaande overstorten af te koppelen van de waterlopen om zo tot een betere waterkwaliteit te komen. Het aanleggen van een gescheiden rioolnetwerk biedt de kans om het afgevoerde regenwater te gaan bufferen en te laten infiltreren. Het is af te raden regenwater af te voeren naar de lokale waterlopen. Beter wordt het water afgevoerd naar bufferbekkens en infiltratiezones, waar het water vervolgens kan infiltreren in de bodem.	3
41	c	Om problemen met wateroverlast in de mijnverzakingsgebieden te vermijden wordt jaarlijks een enorm volume (gemiddeld 720.000m ³ /jaar) aan grondwater weggepompt naar de lokale waterlopen. Gezien de grote volumes aan water die worden opgepompt, en de situatie rond droogte, lage grondwaterstanden en rationeel watergebruik vragen we te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om het opgepompte water elders opnieuw te laten infiltreren, en of er alternatieve toepassingen mogelijk zijn voor dit opgepompte water.	3
41	d	Langsheen de nieuwe weg- en fietsinfrastructuur wordt verlichting voorzien voor comfort en veiligheid. Er dient met volgende punten rekening te worden gehouden: <ul style="list-style-type: none"> - Nachtelijke verlichting heeft een negatief effect op mens en dier. - Verlichting heeft een barrièrewerking voor een aantal dier- en insectensoorten. - Sommige soorten worden net aangetrokken door verlichting, wat een negatief effect kan hebben op het overleven van de soort. - Het recente gebruik van LED-verlichting heeft een verhoogd negatief effect op lichtvervuiling en verstoring (het blauwe lichtspectrum werkt extra verstorend voor fauna en flora). Er dient dan ook spaarzaam te worden omgegaan met het aanbrengen van verlichting.	2
43		Voor de luchtmissies van het verkeer in de tunnels moet een volwaardig reductiesysteem worden voorzien.	4
44		In Ay zullen de onderliggende straten veel meer verkeer moeten verwerken, terwijl de Grote Baan tussen Helchteren en Houthalen bovengronds verkeersvrij zal zijn. Dit zal voor de omwonenden van deze onderliggende straten en de omgeving ervan zware problemen veroorzaken. Bovendien, zoals ook in het ontwerp-MER wordt aangegeven, bestaat het risico dat er ter hoogte van de Europarklaan een te hoge concentratie aan stikstof wordt veroorzaakt, hetgeen zeer negatief is voor het Habitatgebied.	4

BEHANDELING

Thema 1: tunnelmonden

De concrete inrichting van de op- en afritten (cf. opmerking 8), zal verder onderzocht worden in de volgende fase. Doelstelling is dan het verder optimaliseren van Ay. T.h.v. Herebaan Oost en West zal zowel het goed functioneren van het knooppunt als veiligheid voor fietsers en voetgangers (ook oversteken van noord naar zuid) aandacht krijgen. Voor de toegangshellingen naar de tunnel zal idd onderzocht worden hoe die ruimtelijk best ingepast kunnen worden. Het deel overkappen en of voorzien van geluidsschermen wordt bekeken. Dit gebeurde overigens reeds indicatief in het ontwerpend onderzoek (zie 'Ontwerpend Onderzoek', p. 404-409)

Thema 2: verlichting

Opmerking 41 (d) heeft betrekking op verlichting van de fietsinfrastructuur. Door de Vlaamse overheid is een lichtvisie ontwikkeld voor weg- en fietsinfrastructuur. Daarin wordt niet meer overal verlichting voorzien. Een lichtvisie zal in de uitwerkingsfase worden uitgewerkt.

Thema 3: (hemel)water en rioleringsstelsel

De opmerkingen inzake de opvang en hergebruik van hemelwater en het ontwerp van rioleringsstelsel (opmerkingen 41 (a,b,c) hebben betrekking op de uitwerkingsfase. De input wordt meegenomen.

Thema 4: lucht

Opmerking 43 betreft een aandachtspunt voor uitwerkingsfase. Deze input wordt meegenomen.

Wat opmerking 44 betreft, kan worden opgemerkt dat enkel het lokaal autoverkeer tussen Helchteren en Houthalen wordt omgeleid (waarvoor fiets of OV-alternatieven voorzien worden; cf. modal shift). Het doorgaand verkeer door Helchteren (ongeveer 80% van het totaal) blijft de N74 (in tunnel) onder de dorpskern nemen, die dus niet volledig verkeersvrij wordt. Dit werd ook onderzocht in het sMER. De opmerking inzake eutrofiëring is niet onderscheidend (zie conclusie Passende beoordeling en Verscherpte Natuurroets – pg 83 en pg 113) en betreft een aandachtspunt voor de uitwerkingsfase.

Thema 5: minderhinderplannen

Wat opmerkingen 37 en 39 betreft, kan er op worden gewezen dat minderhinderplannen worden uitgewerkt tijdens uitwerkingsfase. De input wordt meegenomen. De circulatie tijdens de uitvoering van het voorkeursalternatief maakt deel uit van het minderhinderplan.

Op strategisch niveau en in functie van de alternatievenafweging is er voldoende informatie naar geluid beschikbaar ter onderbouwing van de keuzes in het voorkeursalternatief. In de uitwerkingsfase zal een gedetailleerde beoordeling worden uitgevoerd om zicht te krijgen op eventueel noodzakelijke milderende maatregelen (cf. opmerking 13). Er zal een gedetailleerd geluidsmodel worden voorzien.

LEEFBAARHEID

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
5	De groeninvulling van het project moet goed worden opgevolgd.	1
10	Er moeten maatregelen worden genomen om geluidsoverlast te beperken.	2
21	Het voorzien van een tunnelmond met uitlaatgassen en geluidshinder heeft een negatieve impact op de onmiddellijke omgeving.	3
39	De impact van uitlaatgassen, pollutie, fijn stof, ... zal grote gevolgen hebben voor de leefgemeenschap in Houthalen-Helchteren. Niet enkel zijn er tunnelmonden die gelden als katalysator voor gassen die uit de tunnel komen, er dienen ook luchtschachten en dergelijke ingebouwd te worden in de tunnelmonden. Waar die precies komen, hun impact direct en indirect op de omgevende leefgemeenschap is momenteel onduidelijk. De verwachting is in elk geval dat de impact groot zal zijn. Ook op andere trajecten valt een verslechtering van die pollutie-impact te verwachten. Het is onduidelijk hoe de gezondheid en de leefbaarheid in deze zones wordt gewaarborgd en welke maatregelen worden voorzien ter bescherming van de omwonenden.	3

BEHANDELING

Thema 1: groeninvulling

Opmerkingen omtrent de groeninvulling hebben betrekking op de uitwerkingsfase (opmerking 5). Dit zal daar verder worden onderzocht.

Thema 2: geluid

Op strategisch niveau en in functie van de alternatievenafweging is er voldoende informatie naar geluid beschikbaar ter onderbouwing van de keuzes in het voorkeursalternatief. In de uitwerkingsfase zal een gedetailleerde beoordeling worden uitgevoerd om zicht te krijgen op eventueel noodzakelijke milderende maatregelen (cf. opmerking 10). Er zal een gedetailleerd geluidsmodel worden opgesteld.

Thema 3: tunnelmonden

De vaststelling omtrent de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmonden (opmerking 21) geldt voor alle doortochternalternatieven A2, A3, Ax en Ay, met uitzondering van A4 dat het oostelijk tracé omvat. Het s-MER heeft hieromtrent, met het oog op het weerhouden van het voorkeursalternatief, het nodige onderzoek verricht op strategisch niveau. Ten opzichte van de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmonden is ook gebleken dat er zeer positieve luchteffecten zijn ter hoogte van de ondertunneling zelf, hetgeen ook voor het merendeel van de alternatieven, waaronder ook het weerhouden alternatief geldt. De opmerkingen focussen vooral op de negatieve effecten ter hoogte van één specifiek punt, terwijl er ook aanzienlijke positieve effecten zullen zijn. De precieze inrichting en uitvoering van de tunnels en tunnelmonden (opmerking 39) zal verder worden onderzocht in de uitwerkingsfase.

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
24	Er moet worden onderzocht of de zone rond Colruyt, Dreamland kan worden uitgebouwd tot een winkelcentrum.	1
38	Er wordt gesteld dat de alternatieven A4W en A4O in mindere mate aan de criteria inzake recreatie voldoen. Het combinatietracé A4, zoals beschreven in de synthesenota, had hier een uitkomst kunnen bieden, nu de voormalige kazerne van Helchteren de voorbij 12 jaar enkel heeft dienst gedaan als asielcentrum.	1
41	Natuurgebieden zijn er in de eerste plaats voor de natuur. Er dient op gelet te worden dat het recreatief ontsluiten van de vallei gebeurt op een ecologisch verantwoorde manier, waarbij het beschermen van de natuurwaarden prioriteit heeft t.o.v. de recreatieve ontwikkeling. In nauwe samenwerking met de terreinbeherende organisaties dient bepaald te worden waar recreatieve ontsluiting mogelijk is en op welke manier.	1

Thema 1: gebiedsgerichte vragen

De opmerkingen inzake de inrichting van concrete zones (bv. winkelzones of natuurgebieden) (cf. opmerkingen 24 en 41) hebben betrekking op de uitwerkingsfase. De input wordt meegenomen.

Specifiek voor opmerking 24: deze zone is opgenomen in de zoekzones voor de compensaties (zie compensatienota pg 13 en verder), gelinkt aan het ecoduct (rapport ontwerpend onderzoek pg 133 en verder). De invulling als winkelcentrum stemt niet overeen met deze ambities.

Wat opmerking 38 betreft, is het zo dat dit meer algemeen moet worden bekeken: het combinatietracé waarvan sprake resulteert immers tevens in het doorsnijden van landschappelijk waardevol open ruimte gebied ten oosten van Houthalen en Helchteren. Bovendien wordt de kazerne nog steeds doorsneden en is het tracé gelegen in archeologisch meer gevoelig gebied. Deze variant heeft overigens negatieve resteffecten en scoort aanmerkelijk slechter dan de doortochtracés. Ook in het S-MER (syntheserapport) wordt trouwens aangegeven dat *“ook deze tracévariant negatieve resteffecten [blijft] hebben en beduidend slechter [scoort] dan de doortochtracés A2, A3, Ax en Ay”*.

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
37 c	De inwoners van Lillo vrezen dat vooral tijdens de werken, de Lillosteenweg als sluikeg richting Hasselt zal gebruikt worden. Hiervoor moeten maatregelen worden getroffen (veilige oversteekplaatse en afremmen doorgaand verkeer). De Lillosteenweg is nog altijd één van de meest gebruikte ontsluitingswegen van industrieterrein de Schacht. Er is te weinig aandacht voor een oplossing van deze verkeersafwikkeling.	1
41	De huidige ontsluiting van het industrieterrein "De Schacht" via de Lillosteenweg en de Herebaan-West / Helzoldstraat dient te worden behouden. De gemeente Heusden-Zolder geeft aan dat een ontsluiting via de Stationsstraat en M.Scheperslaan is geen optie. De voorgestelde route loopt doorheen een aantal woon- en schoolzones. Er dient een oplossing gezocht te worden waarbij er een betere ontsluiting wordt voorzien voor de gemeente en het bedrijventerrein. Het lijkt nodig om ook de route naar de aansluiting met de E314 en de route Stationsstraat-M.Scheperslaan te onderzoeken, gezien deze verbinding een aansluiting geeft op de industriezone Centrum-Zuid en zo ook op de N74. Ook dient onderzocht te worden of het opportuun is om bedrijven die zorgen voor veel of zwaar vervoer op termijn te herlokalisieren op een ander bedrijventerrein met een betere ontsluiting.	1
51	In de Antwoordennota spreekt de gemeente Heusden-Zolder de verwachting uit dat de ontsluiting van De Schacht via de Lillosteenweg en de Herebaan-West / Helzoldstraat blijft verlopen. Het kan niet de bedoeling zijn dat gemeente Heusden-Zolder zijn bedrijventerrein exploiteert en (mogelijk) nog wenst uit te breiden ten koste van de verkeersveiligheid in Houthalen en Helchteren. Op dit moment rijdt er al meer vrachtverkeer langs deze weg die daarvoor niet geschikt is. De bedrijvigheid op De Schacht moet dus aangepast worden aan de intentie van het vrachtverkeer en de omgeving, met haar aansluitingen.	1

Thema 1: regionale bedrijventerreinen

Een aantal opmerkingen betreffen de ontsluiting en verkeersafwikkeling van en naar de bedrijventerreinen. (opmerkingen 37, 41 en 51). De precieze ingrepen op de onderliggende wegen in het volledige gebied, worden samen met de gemeenten Houthalen-Helchteren en Heusden-Zolder in de volgende fase uitgewerkt. Het traject van de Herebaan-West en Helzoldstraat zal in de volgende fase verder onderzocht en uitgewerkt worden. Momenteel blijkt uit het (voorlopige) vrachtrouten netwerk dat Herebaan-West - Lillosteenweg de aangewezen route is voor de ontsluiting van het bedrijventerrein 'De Schacht'. Echter in de volgende fase zijn nog een aantal metingen voorzien (onder meer toegespitst op vrachtverkeer) om hieromtrent een beter beeld op te krijgen. De verder verfijning van de ontsluitingsstructuur van De Schacht maakt deel uit van de uitwerkingsfase.

PATRIMONIUM

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
4	De contour van de onteigening is onduidelijk (op niveau van individuele percelen).	1
9	Er moet onderzocht worden of de woning ter hoogte van de vijver van Ter Dolen kan worden gevrijwaard. Het moet mogelijk zijn om een dergelijke aanpassing te doen om het betrokken woonperceel te sparen.	3
13	Het loodsgebouw, gelegen te Grote Baan 74, zou net buiten de werfzone vallen. Er dient rekening mee te worden gehouden dat er een drie meter brede toegang nodig is vanop de Grote Baan tot deze loods. Daarnaast zijn er de volgende bezorgdheden: <ul style="list-style-type: none"> - Het loodsgebouw dateert uit 1940. De graafwerken mogen geen schade aanrichten aan dit gebouw. - Door de sloop van de overige bebouwing in de onmiddellijke omgeving van de loods ontstaat een verhoogd risico op inbraak. 	1
18	De impact op de eigendom van bewoners langs het tracé is nog steeds onduidelijk.	1
19	Het is niet toegelaten om meer te onteigenen dan strikt noodzakelijk voor het aanleggen van de tunnel. Een onteigening voor percelen die niet door een tunnel worden getroffen kan niet.	2
20	Het is niet toegelaten om meer te onteigenen dan strikt noodzakelijk voor het aanleggen van de tunnel. Een onteigening voor percelen die niet door een tunnel worden getroffen kan niet.	2

21	a	<p>Bezwaarindieners beschikt over een belangrijke grondpositie binnen de projectsite 'Groot Veld' aan de Grote Baan te Houthalen-Helchteren, tussen de straten 'Grote Baan - Herebaan Oost - Ringlaan'. De gronden zijn bestemd als 'zone voor woningbouw'. Bezwaarindieners heeft in het verleden stelselmatig ingezet op een doelmatige ontwikkeling van het gebied en heeft zich daarbij belangrijke inspanningen getroost.</p> <p>Een eerste initiatief voor een centrumversterkend handelsgeheel werd geweigerd door de gemachtigde ambtenaar op 12 juli 1996, onder verwijzing naar (a) de wenselijkheid van een globaal planologisch initiatief (hetwelk vandaag aanwezig is) en (b) de mobiliteitsituatie. In 2001 werd het initiatief genomen om voor 'Groot Veld' een structuurschets op te maken. De 'kennisgeving plan-MER' (Studie ten behoeve van de realisaties van de Noordzuidverbinding te Houthalen Helchteren) gaf aan dat de 'structuurschets Groot Veld' doorkruist zou kunnen worden door het NZ-initiatief. Niettemin werd planologische zekerheid geboden omtrent de ontwikkelingsopties via het RUP Houthalen centrum (2012). Rekening houdend met de planologische inzichten van het RUP Houthalen-centrum is vervolgens tot 2017 gestaag gewerkt naar een sterk onderbouwd tweede dossier 'Houthalen Groot Veld', dat focuste op villa appartementen in een aantrekkelijke groene omgeving. Deze realisatie kon niet worden ingeleid bij de gemeentelijke overheid, omwille van de ontstentenis van een afdoende draagvlak gegeven de onzekerheden inzake de ontsluitingssituatie. Tot slot werd het gebied bevroren via een beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO) die elk initiatief in het gebied contrair aan mogelijke mobiliteitsopties heeft bevroren, zulks terwijl een BGO geen in rechte toegelaten ontwikkelingen kan blokkeren. In de voorlopige contour, gevoegd bij huidig ontworpen voorkeursbesluit, wordt het projectterrein zeer sterk ingesneden door de vooropgestelde infrastructuurbundel. Deze infrastructuurbundel kadert in de visie dat een tunnel wordt uitgetekend vanaf de Koolmijnlaan tot aan de</p>	2
		<p>Mangelbeekvallei, waarbij tussenin voorzien wordt in een op- en afrittencomplex voor een rechtstreekse aansluiting vanuit de tunnel op de Herebaan-Oost/-West.</p>	

21	b	<p>Het langlopende traject dat geleid heeft tot huidig voorkeursbesluit - waarbij in de diverse pogingen tot het tot stand brengen van de NZ-verbinding systematisch ingrepen in Houthalen-centrum zijn voorgesteld, heeft het ontwikkelingspotentieel van omliggende terreinen steeds onder druk gezet. Huidig voorkeursbesluit leidt onafwendbaar tot een definitieve verlamming van het projectgebied, daar de uitgetekende contouren geen zinvol project met afdoende groen en kwalitatieve woningen meer toelaat, nu de tunnelinfrastructuur enerzijds een inname van het projectgebied impliceert en anderzijds een verdere ontwikkeling van het gebied verhindert, en gelet op de evidente onmogelijkheid om vlak naast een tunnel realistische ontwikkelingen uit te werken (problemen inzake waterbeleid, publieke erfdiensbaarheden, etc.). Naast - wellicht - een formele onteigening van de zone voor de infrastructuurbundel is er wat het volledige projectgebied sprake van een materiele onteigening, enerzijds door de jarenlange onteigeningsdreiging en anderzijds door de volledige devaluatie van het restant van het terrein.</p> <p>Daaromtrent kan het volgende worden gesteld.</p> <p>Artikel 16 van de Grondwet beschermt het eigendomsrecht door te bepalen dat niemand uit zijn eigendom kan worden ontzet dan voor het algemeen nut, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald, en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling. Artikel 16 van de Grondwet is in eerste instantie van toepassing op de formele onteigening. Het Grondwettelijk Hof oordeelt dat artikel 16 van de Grondwet echter ook van toepassing is op materiele onteigeningen, zijnde het opleggen van beperkingen die dermate ingrijpen op de drie aspecten van het eigendomsrecht (het gebruiksrecht over een goed (ius utendi), het recht om het goed te exploiteren (ius fruendi) en het recht om het goed te transformeren of te vervreemden (ius abutendi)). Zo werden bv. de verplichte uitvoering van renovatiewerken aan een woning op straffe van gedwongen verkoop aan de overheid (GwH, nr. 9/97 van 5 maart 1997) gekwalificeerd als een materiele onteigening.</p>	2
----	---	---	---

21	c	<p>Het GBOL-beginsel impliceert dat de overheid niet zonder compensatiemechanisme meer lasten kan opleggen dan een burger in het algemeen belang moet verdragen. De last van een overheidsbeslissing mag niet op een beperkte groep worden gelegd, maar moet gelijk over de gemeenschap worden verdeeld. <i>In casu</i> wordt nu evenwel zonder enige compensatie een feitelijk bouwverbod opgelegd, zodat een zinvolle realisatie van het gebied onmogelijk maakt en uiteraard de ontsluitbaarheid van het gebied verstoort), wat evident een belangrijke 'last' impliceert in hoofde van bezwaarindiener. Het niet zoeken naar een vorm van passende compensatie die toelaat om de verloren ontwikkelingsrechten alsnog op een andere plek te realiseren - of om het verlies van ontwikkelingsrechten anderszins op te vangen - vormt een belangrijk manco in het voorbereidingsproces van het voorkeursbesluit.</p>	2
22		<p>Het is onduidelijk of bestaande parkeerplaatsen langs de Grote Baan (bv. aan appartementsgebouwen) worden behouden). Voor de eigenaars is het behoud van belang.</p>	1
23		<p>Het is onduidelijk of bestaande parkeermogelijkheden langs de Grote Baan behouden kunnen blijven.</p>	1
33		<p>Met de informatie die we nu voor handen hebben zien wij volgende problemen: Impact van de tunnels op de structurele integriteit van ons huis. Kunnen er scheuren ontstaan in onze muren? Wordt eventuele schade vergoed? Gaan we last krijgen van trillingen en geluid?</p>	1
35		<p>Bezwaarindiener wenst niet onteigend te worden.</p>	1
39		<p>Er schuilt mogelijk een financieel/boekhoudkundig onderscheid tussen een verplichte onteigeningen, dan wel een vrijwillige onteigening van handelspanden, vennootschappen en ondernemingen. Het is onduidelijk wat de financiële impact van beide opties op een onderneming en hoe kunnen de onderlinge verschillen weggevoerd worden waardoor het mogelijk financieel nadeel van een vrijwillige onteigening ten opzicht van een verplichte onteigening wordt opgeheven.</p>	2

41	Langsheen het traject van de N74 in deelgebied B gaat er een groot aantal percelen ingenomen worden voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur. Na het vaststellen van het voorkeursbesluit moeten zo snel mogelijk de nodige processen worden opgestart om de betrokken inwoners te begeleiden in het verwervingsproces en een perspectief te bieden op een kwalitatieve herlokalisatie in de omgeving. De bevoegde overheid dient in deze een actieve rol op te nemen en te kijken zo de procedures zo optimaal mogelijk kunnen doorlopen worden om zo weinig mogelijk tijdverlies te hebben in de uitvoering van deze projecten.	1
49 a	Er kan niet worden ontkend dat in de fase van het voorkeursbesluit de knoop werd doorgehakt tot onteigening van bepaalde gronden in zoverre het voorkeursalternatief over die gronden loopt. Het is dan ook te betreuren dat in het ontwerp van voorkeursbesluit betreffende het complex project Noord-Zuid Limburg uitdrukkelijk wordt verklaard dat “de mogelijkheid om een bouwverbod of bouwbeperkingen op te leggen”, de mogelijkheid “gronden te onteigenen die bestreken worden door het voorkeursbesluit (art. 31)” en/of de mogelijkheid “een recht van voorkoop te vestigen en uit te oefenen” zogezegd “niet van toepassing” zou zijn gelet op de “verregaande impact, waardoor met hun toepassing omzichtig moet worden omgesprongen”. Dit is trouwens tegenstrijdig met hetgeen verder wordt gesteld dat “voor de realisatie van het voorkeursalternatief een groot aantal verwervingen onvermijdelijk lijkt”. De aanduiding op het grafisch plan van één strook voor de noodzakelijke op- en afrit met de zgn. Noord-Zuidverbinding zonder dit (uitdrukkelijk) te bestempelen als onteigeningsplan, terwijl er gesteld wordt dat dit tracé nog niet definitief zou zijn zonder eventuele andere potentiële stroken voor deze op-en afrit mee op te nemen in het ontwerp van voorkeursbeslissing, is tegenstrijdig. De afgebakende strook is wel degelijk te lezen als een verkapte onteigening die mee had moeten geïntegreerd worden. Dit betekent dus dat er een onteigeningsplan artikel 10, §2 Onteigeningsdecreet had moeten gevoegd worden conform artikel 14 DCP.	2

49 b	Precies omwille van het gegeven dat het ontwerp van voorkeursbesluit niet gepaard zal gaan met een onteigening ten algemene nutte en er tegelijkertijd wordt aangegeven dat de bijgevoegde kaart (met zgn. indicatieve en voorlopige contour) zal dienen als uitgangspunt om een gesprek aan te gaan met de private eigenaars van de betrokken percelen met het oog op de minnelijke verwerving van deze percelen, merkt bezwaarindiener op dat dit leidt tot de onuitvoerbaarheid van het voorkeursalternatief. Bezwaarindiener kan immers bezwaarlijk op een minnelijke wijze meestappen in het verhaal waarin een ontsluitingsweg dwars doorheen haar bedrijfsterrein wordt voorzien. Dit legt een hypotheek op de integrale bedrijfsvoering van bezwaarindiener.	2
49 c	Bezwaarindiener wenst dan ook formeel te verzoeken om de vooropgestelde ontsluitingsweg tussen enerzijds het bedrijventerrein Centrum Zuid en de zgn. Noord Zuidverbinding elders te leggen, weg van haar perceel, minstens te verschuiven teneinde een opsplitsing van het exploitatieterrein te vermijden en nog meer ondergeschikt dat tracé nog niet definitief vast te leggen.	1
54 a	Bepaalde percelen zouden niet worden ingenomen voor het wegtracé, maar wel voor de realisatie van bepaalde overheidsprojecten. Hiervoor dient de overheid normaliter de betreffende gronden via een normale weg, op basis van een vrijwillige en onderhandelde koopverkoop, te verwerven.	2
54 b	Het lijkt er op dat de plannen doelbewust zo werden opgesteld om te zorgen dat een aantal percelen binnen het getroffen gebied zouden vallen, zodat ze niet meer in aanmerking zouden komen voor een commerciële ontwikkeling. Dit lijkt aan te sluiten bij een verzuchting van de gemeente Houthalen-Helchteren (verhinderen van commerciële ontwikkeling buiten de ontwikkeling in een centrumzone die ze zelf verkiest).	2
54 c	Bezwaarindiener wijst er op dat het voorgenomen project reeds lange tijd een hypotheek legt op de ontwikkeling van haar gronden. De kost van dit alles reikt verder dan louter financiële nadelen.	2

54	d	Bezwaarindiener uit niet enkel kritiek op de inkleuring van haar gronden percelen als getroffen zone, maar verzet zicht ook tegen de onaanvaardbare verdere vertraging en stilstand die dit alles met zich mee zal brengen. Bezwaarindiener verzet zich ook tegen een gedwongen verkoop onder het mom van een onteigening voor openbaar nut. Indien de overheid de betrokken percelen wil verwerven moet dit op korte termijn gebeuren in een vrijwillige, onderhandelde context.	2
----	---	---	---

BEHANDELING

Thema 1: Voorlopige contour

Wat de precieze omvang van de onteigening betreft (cf. opmerkingen 4, 18, 23 en 35), moet in de eerste plaats worden opgemerkt dat het ontwerp van voorkeursbesluit geen bouwverbod of een onteigening inhoudt. Er is in het kader van het voorkeursalternatief wel een voorlopige contour voor de infrastructuur ingreep uitgewerkt, op basis van het uitgevoerde onderzoek. De contour is indicatief en voorlopig, en kan nog aangepast worden op grond van het verdere onderzoek tijdens de uitwerkingsfase. Die contour is enkel opgemaakt als startpunt van gesprekken in het kader van een minnelijke verwerving. Hierdoor wordt een voldoende mate van rechtszekerheid geboden, zonder een aanpak op maat van de verschillende aanvragen te hypothekeren. De rechtsgevolgen, voorzien binnen het DCP, zijn geen instrumenten voor het voeren van een proactief herlokalisatiebeleid. De rechtsgevolgen staan in functie van het niet hypothekeren van het te nemen projectbesluit. Dit is expliciet verduidelijkt in het ontwerp voorkeursbesluit

Daarnaast wordt ook ingezet op begeleiding (cf. opmerking 41), ook in de tussentijdse situatie(s). Hiervoor wordt een begeleidingsplan opgemaakt, dat wordt gecoördineerd door de expert-bemiddelaar Vlaamse infrastructuurprojecten van het departement MOW. Het begeleidingsplan bestaat uit flankerende maatregelen voor de verschillende geïmpacteerde doelgroepen (bewoners eigenaars/huurders en handelaars/bedrijven), gelegen binnen de indicatieve en voorlopige contour. Het ontwerp van begeleidingsplan wordt gelijktijdig met het definitief voorkeursbesluit voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

De vragen naar onderzoek tot behoud van bepaalde woningen of parkeerplaatsen en de impact van voorkeursalternatief (incl. realisatie) op bestaande woningen (structureel, sociale veiligheid..) zullen in de verdere fase worden onderzocht en worden als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase (opmerkingen 13, 22, 23, 33).

Ook de vraag inzake het onderzoek naar het verplaatsen van de vooropgestelde ontsluitingsweg tussen het bedrijventerrein Centrum Zuid en de weginfrastructuur teneinde een opsplitsing van het betrokken exploitatieterrein te vermijden (cf. opmerking 49(c)), zal in de verdere fase worden onderzocht en wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase. Het is van belang nogmaals te benadrukken dat de contour per definitie niet bindend is. De contour is indicatief en voorlopig, en kan nog aangepast worden op grond van het verdere onderzoek tijdens de uitwerkingsfase. De contour is bovendien enkel opgemaakt als startpunt van gesprekken in het kader van een minnelijke verwerving. In het kader van de uitwerkingsfase wordt in detail rekening gehouden met de bekommernissen zoals die ingediend zijn door de bezwaarindiener. In de uitwerkingsfase zal ook ingezet worden op uitgebreide publieke participatie met zowel multilateraal als bilateraal overleg met de betrokken actoren in de zones om de voortgang van het onderzoek te bespreken.

Thema 2: verwervingen/onteigeningen

Een aantal bezwaren (cf. opmerkingen 19, 20, 21(a,b,c), 49 (a,b,c), 54 (a,b,c,d)) hebben betrekking op de wettigheid van de onteigening en/of het bouwverbod dat het voorkeursbesluit met zich zou meebrengen.

Hoewel het voorkeursbesluit een bouwverbod of een onteigening kan inhouden, is dat hier niet het geval. De reden waarom wordt als volgt omschreven in het ontwerp van voorkeursbesluit:

“Enkele van deze bovenvernoemde rechtsgevolgen, zoals het opleggen van een bouwverbod of bouwbeperking (art. 28), onteigenen van gronden (art.31) of het vestigen van een recht van voorkoop (art. 34), hebben eerder een verregaande impact, waardoor met hun toepassing omzichtig moet worden omgesprongen. De huidige stand van het complex project, de onderzoeksfase waarbij op strategisch niveau een alternatief gekozen wordt, laat nog niet toe om reeds een gedetailleerd overzicht te kunnen geven van de percelen, en precies welke oppervlakte ervan, die getroffen zullen kunnen worden bij de uitwerking van het complex project. Zo zou reeds in deze strategische fase gewerkt moeten worden met een te weinig gedetailleerd plan waarop alle mogelijk geïmpacteerde percelen zouden worden aangeduid. De concrete noodzakelijke oppervlakte van de getroffen percelen zullen slechts volledig duidelijk worden in de volgende fase, de uitwerkingsfase waarbij het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt tot een concreet project.

Daarenboven zijn voormelde maatregelen slechts verantwoordbaar indien er een noodzaak is om deze toe te passen. Een dergelijke noodzaak dringt zich in de huidige onderzoeksfase van het complex project, waarbij het voorkeursalternatief nog niet op projectniveau is uitgewerkt, nog niet op. Zoals hoger aangehaald, wordt bij dit complex project hard ingezet op een participatief traject waarbij nauw overleg werd gepleegd met alle belanghebbenden (inclusief de betrokken gemeenten en burgers) door middel van werksessies, platformsessies, infomarkten, etc. Er wordt daarom ook gekozen om deze aanpak verder te zetten, veeleer dan het opleggen van een bouwverbod/- beperking, voorkeureprechten of onteigeningen zonder dat een voldoende concrete aanduiding kan worden gegeven”.

Uit wat voorafgaat, blijkt ook meteen de reden om geen onteigeningsplan aan het voorkeursbesluit toe te voegen (cf. opmerking 49 (a)). De huidige stand van het proces laat niet toe om reeds een gedetailleerd overzicht te kunnen geven van de percelen, en precies welke oppervlakte ervan, die getroffen zullen kunnen worden bij de uitwerking van het CP. Zo zou reeds in deze strategische fase gewerkt moeten worden met een te weinig gedetailleerd plan waarop alle mogelijk geïmpacteerde percelen zouden worden aangeduid. De concrete noodzakelijke oppervlakte van de getroffen percelen zullen slechts volledig duidelijk worden in de volgende fase, de uitwerkingsfase waarbij het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt tot een concreet project.

Inzake het vermeende bouwverbod, is het juist dat – op basis van artikel 29 van het DCP – men een vergunningsaanvraag kan weigeren die onverenig-

baar is met het voorkeursbesluit. Dit betreft evenwel een facultatieve mogelijkheid voor de vergunningverlenende overheid, die steeds geval per geval moet worden bekeken en in de vergunningsbeslissing moet worden gemotiveerd. Indien men het niet eens is met de inhoud van een eventuele weigeringsbeslissing (omwille van voormelde mogelijkheid), kan men steeds een administratief resp. juridisch beroep instellen.

Een lezing van deze bezwaren leert overigens dat men geen kritiek levert op de redenen waarom het voorkeursalternatief werd weerhouden (ten opzichte van de overige alternatieven). Het bezwaar schetst vooral de (eventuele financiële) impact op de eigendom van de bezwaarindiener. Verder wordt ook kritiek geuit inzake het gegeven dat er ook voor de opstart van huidig project reeds moeilijkheden bestonden om een woonontwikkelingsproject te realiseren op bepaalde eigendommen. Dit heeft geen uitstaans met het CP en/of het ontwerp van voorkeursbesluit.

Wat de bezwaren omtrent de vergoeding betreft, kan er nog op worden gewezen dat dit geen opmerkingen zijn die betrekking hebben op het voorkeursbesluit of de keuze voor een bepaald voorkeursalternatief, maar enkel op de wijze waarop vergoed dient te worden bij de effectieve realisatie van het complex project. Het spreekt voor zich dat in het kader van een eventuele onteigening ook een correcte onteigeningsvergoeding moet worden voorzien. Verder kan – eens er effectief een bouwverbod zou worden opgelegd – het GBOL-beginsel mogelijk een grondslag vormen voor de vergoeding van de beperkingen die dit bouwverbod met zich meebrengt, maar niet om de onwettigheid van het voorkeursbesluit aan te tonen.

Voor zoveel als nodig wordt nog opgemerkt (cf. opmerking 39) dat de wijze van het bepalen van vergoeding identiek is in het kader van een vervroegde minnelijke onderhandeling als bij een minnelijke onderhandeling in het kader van een onteigeningsbesluit. Zo wordt ook in een minnelijke onteigening een wederbeleggingsvergoeding voorzien. Het voordeel bij een minnelijke verwerving is dat er, uiteraard rekening houdende met de werken, afspraken kunnen gemaakt worden over termijnen van verlaten van het goed.

Thema 3: Beschermd landschap Ter Dolen

Betreffende opmerking 9: het tracé van het voorkeursalternatief beperkt maximaal de impact op het beschermd cultuurhistorisch landschap Ter Dolen (zie ‘Geïntegreerde afweging’ pg 120 en verder) – ambitie 7-9: ‘Het beschermd cultuurhistorisch landschap van Ter Dolen wordt maximaal gevrijwaard’. Alternatieven die hierop impact hebben worden lager gewaardeerd, met een nul-score voor A4. Aan de westzijde van het perceel situeert zich het Europees beschermd natuurgebied ‘Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en VEN-gebieden’. Door de huidige positie van het tracé is er in deze zone geen betekenisvolle impact.

MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
7	Het is onduidelijk hoe een bestuurder van het Noorden naar Hasselt (bv. Corda of PXL) moet rijden.	/
16	Het is onduidelijk waar het tracé van de N74 precies komt te liggen over de autostrade richting Zonhoven?	/
22	Het is onduidelijk of bestaande parkeermogelijkheden langs de Grote Baan behouden kunnen blijven.	/
29	Verkeer komende van Linde en Wauberg moet via de Europarklaan en Herebaan Oost naar de N74. Belangrijk is dat dit op een vlotte manier kan gebeuren. Het is onduidelijk welke ingrepen voorzien worden om dit mogelijk te maken.	/
33	Er bestaat onduidelijkheid omtrent de impact van de aanpassingen aan de Herebaan-Oost .	/
37	Het is onduidelijk hoe inwoners van Lillo het centrum van Helchteren in de toekomst met de auto gaan kunnen bereiken, ...	/
38 a	Ingevolge het doortochttracé krijgt de Europarklaan (die voor de connectie met het oosten zorgt) ongeveer 1.000 à 1.900 pae/u te verwerken. Als mogelijke milderende maatregelen worden o.a. het weren van sluipverkeer, het verhogen van de inzet van de knoop Helchteren-Noord en het uitbalanceren van de Kazernelaan en de Europarklaan vermeld. Het uitvoeren van deze maatregelen heeft gevolgen voor het verkeer dat door de tunnel van Helchteren moet en zorgt voor een stijging van de intensiteit en tot 100% van de capaciteit. Bovendien gaat door de inzet van de Kazernelaan het verkeersluwe karakter van de dorpskern Helchteren verloren en wordt de dorpsboulevard drukker. De vraag rijst overigens op de gegeven scores aan Ay, gelet op bouwsteen 2, wel juist zijn.	/
38 b	Er is sprake van een toename in verkeer met meer dan 50% in de spitsuren op de Helzoldstraat, de Herebaan Oost en West, de Europarklaan, ... Er wordt in het ontwerpen onderzoek enkel aandacht besteed aan de Europarklaan en de Kazernelaan, terwijl ook de Helzoldstraat en de Herebaan Oost en West meer verkeer te verwerken krijgen. Het is onduidelijk of op deze straten maatregelen in functie van verkeersveiligheid en -leefbaarheid worden genomen.	/
38 c	Wat de tunnel te Houthalen betreft (zuidelijk gedeelte) worden de rijstroken gescheiden uitgevoerd over een afstand van 1,25 km waar er in de spitsuren reeds 70% van de capaciteit wordt benut. Op vlak van verkeersveiligheid lijkt niet goed.	/

38 d	De knoop met de E314 lijkt niet logisch voor het verkeer tussen Houthalen-Helchteren en Hasselt. Het gaat om een vreemde afslag die onmiddellijk aan de verkeerslichten lijkt uit te komen. De vraag kan worden gesteld of die niet tot stilstand verkeer en verkeersonveilige situaties kan leiden.	/
39 a	Het militair gebied ten noorden van de Kazernelaan in Helchteren kent momenteel een invulling als opvangcentrum voor asielzoekers. Deze functie is echter maar tijdelijk van aard. Deze zone zal op termijn een nieuwe invulling krijgen (bv. KMO of recreatie). Het is van belang dat hier rekening mee wordt gehouden bij de scenario-uitwerking rond mobiliteit. Dit is te beperkt gebeurd. Ook de toekomstige evolutie moet meegenomen worden.	/
39 b	De zone tussen de Grote Baan en Centrum-Zuid kent vandaag een aantal grotere ondernemingen. Toch is die zone vandaag nog gekenmerkt door een gewestplanbestemming als groengebied en (deels) als woongebied met landelijk karakter. Beide bestemmingen stroken niet met de huidige invulling. Het is onduidelijk welke gevolgen het CP hierop zal hebben (bv. herbestemming).	/
39 c	Zoals het scenario nu voorligt, zal de Europarklaan gelden als dé ontsluitingsweg voor het verkeer van Noord-Oost Limburg naar de Grote Baan. De kans is echter reëel dat er een dichtslibbing komt, hetzij aan de kruising Europarklaan/Herebaan-Oost, hetzij aan de kruising Herebaan-Oost/Grote Baan. Die filevorming zal het verkeer er mogelijk toe aanzetten om alternatieve (sluip-) routes te ontwikkelen. De meest eenvoudige hierin is het realiseren van een aantakking tussen de Europarklaan, de Herebaan-Oost en de Weg naar Zwartberg, hetzij richting Genk, hetzij richting de oprit van de E314 aan de Donderslagweg. Dit traject is echter niet voorzien op een bijkomende ontsluiting. Het is onduidelijk of er maatregelen worden voorzien die deze potentiële sluiproute ontmoedigt en wat de gevolgen van die aanpak zijn op het lokaal verkeer.	/

43 a	Op de overzichtskaart “voorlopige contour” wordt het traject Ay met de mogelijke (maximale) ruimte impact weergegeven. Vooral de impact ter hoogte van complex E314–Grote Baan –industriegebied is een groot probleem. Niet alleen wordt door de bijkomende verbinding Houthalen Zonhoven alweer een extra weg gerealiseerd, daarenboven gaat veel tussenliggende ruimte verloren. Dit is niet aangewezen en is volstrekt tegenstrijdig met ambitie 7.	/
43 b	Als er een keuze moet gemaakt worden tussen extra verkeer op de N715 of extra verkeer op een aantal onderliggende wegen, dan is het verantwoord om te kiezen voor het verkeer op de Grote Baan (N715), want het verkeer op de Grote Baan (zelfs het bovengrondse verkeer) zal minder hinder veroorzaken aan de omwonenden/omgeving dan hetzelfde verkeer op de onderliggende wegen. Dit is een cruciaal gegeven in het hele dossier: door verkeer om te leiden via onderliggende wegen lost men het verkeersprobleem niet op, men verplaatst het. Dit heeft verstrekende gevolgen voor de omwonenden en de omgeving van deze wegen. Met andere woorden: door (een deel van) het verkeer op de N715, tussen Helchteren en Houthalen af te leiden naar onderliggende wegen zullen er meer bewoners getroffen worden dan op het N715 traject. Ook het versnipperend effect voor de natuur, waaronder ook Habitatgebied en VEN, zal in het voorkeursalternatief zeer groot zijn voor deze onderliggende wegen. Dit heeft niet zozeer te maken met ruimte inname, want deze wegen zullen niet verbreed worden, maar wel met verkeersintensiviteit en dus met hinder en barriervorming.	/

BEHANDELING

Wat opmerkingen 38 (a) en 43(b) betreft, moet er op worden gewezen dat er een verschil bestaat tussen het verplaatsen van het verkeer naar andere assen en het verplaatsen naar het verkeer naar de gewenste verbindingen (in functie van de wegategorisering). In de uitgevoerde modelleringen was er steeds aandacht voor de capaciteit van de wegvakken die daardoor meer belast worden. De N74 faciliteert nog steeds een vlotte verbinding op regionaal vlak en duwt geen onnodig verkeer naar deze regionale assen (op regionale schaal).

Voor opmerking 38 (b) wordt verwezen naar het actieprogramma en meer bepaald actie B1.03 ‘Visie Europarklaan, Kazernelaan, Helzoldstraat en Herebaan Oost-West’, waarin wordt gesteld dat een overkoepelende visie wordt opgesteld voor deze lokale dragers. Deze visie doet uitspraken over de eventuele noodzaak voor de herinrichting van deze wegen binnen een globale ruimtelijke visie met aandacht voor beeldkwaliteit en leefbaarheid. Voor de onderdelen van de oost-westassen die deel uitmaken van het voorkeursbesluit, zullen – waar noodzakelijk – inrichtingswerken worden uitgevoerd. Zie ook Ontwerp Voorkeursbesluit actieprogramma actie B1.03 pg 44 en 7.3 Financiering pg 62. Het scheiden van de verkeersstromen (cf. opmerking 38 (c)) en vermijden van weefbewegingen zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid in de tunnel. Wat het knooppunt met de E314 betreft (cf. opmerking 38 (d)), wordt de netwerklogica behouden. De hoofdweg N74 stopt aan de autosnelweg E314. De verbinding tussen Houthalen en Hasselt is dus niet prioritair op de afwikkeling van het verkeer van en naar de snelweg. Het voorkeursalternatief Ay werd reeds getest in microsimulaties en de wachtrijen hebben geen terugslag op het doorgaand verkeer. Deze zone zal in de uitwerkingsfase echter nog verder worden geoptimaliseerd.

Wat de opmerkingen 7, 16, 39 (b) en 43 (a) betreft, wordt er op gewezen dat de uitwerking van de zuidelijk knoop tijdens de onderzoeksfase niet onderscheidend is (geweest) voor de keuze voor het voorkeursalternatief. In het voorkeursalternatief werd daarom hiervoor een zoekzone aangeduid. Gedetailleerde uitwerking van de zuidelijke knoop maakt deel uit van de volgende fase. De huidige en nieuwe categorisering en selectie van wegen zal sturend zijn bij de vormgeving van deze knoop. De huidig uitgetekende configuratie vertrekt van de bestaande wegencategorisering: de N74 is een primaire weg type I of Vlaamse Hoofdweg van het noorden tot aan de aansluiting op de E314. Knoop Zuid (inclusief ruimtelijke ontwikkelingen) wordt nog verder onderzocht met gedetailleerde simulaties om de stromen en afwikkelingen te optimaliseren. Huidig opgenomen concept is alvast afwikkelbaar met de verwachte stromen in ochtend- en avondspits. De verkeerskundige en ruimtelijke uitwerking maken deel uit van de volgende fase. Input en suggesties worden meegenomen in de volgende fase.

Ook de exacte inrichting van het publiek domein in deelzone B maakt deel uit van de volgende fase. Aandachtspunten en suggesties worden meegenomen naar die volgende fases. Dit geldt ook voor de technische uitwerking van de tunnels (cf. opmerking 22). Verder worden de precieze ingrepen op de onderliggende wegen in het volledige gebied, samen met de gemeente Houthalen-Helchteren in de volgende fase uitgewerkt. De connectie van Lillo met Helchteren centrum (met de wagen), blijft gegarandeerd via de Helzoldstraat (cf. opmerking 37).

De opmerkingen 29, 33 en, 39 (a,c) gaan eraan voorbij dat verkeersfunctie van de Kazernelaan en de toekomstige ontwikkeling van de kazerne wel degelijk zijn meegenomen in de Geïntegreerde Afweging, maar niet als een gecombineerd geheel (cf. Rapport Geïntegreerde afweging: Ambitie 3 - lokaal verkeer, B. Lokaal Netwerk en Grote Baan, BWSTN 3 Kazernelaan en .Ambitie 8 - B. Domeinenschakel, BWSTN 11 - Kazerne). Het traject van de ontsluiting (Kazernelaan-Eurparklaan-Herebaan Oost) en de aansluiting met de tunnel en de impact hiervan op de (verkeers-) leefbaarheid worden nog verder onderzocht en waar nodig geoptimaliseerd in de volgende fase. Deze input wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
29 a	Het is niet duidelijk wat de impact is voor de aanwezige veebedrijven in de ruime omgeving. Bijkomende gevoelige habitattypes inrichten mag geen negatief effect hebben op de in het ruimere gebied aanwezige veehoud-erijen.	1
29 b	Er zal geen inname nodig zijn van landbouwgebied ter compensatie van natuurgebied dat verdwijnt voor de realisatie van de wegverbinding. Mocht het toch nodig zijn zal een degelijk flankerend beleid uitgewerkt moeten worden. Het is van belang dat alle betrokken landbouwers bevestigd worden en dat er een LER wordt opgemaakt. Deze combinatie moet de basis vormen van het te volgen traject. Of het over grote of kleine oppervlaktes gaat maakt geen verschil, er zal altijd onderzocht moeten worden wat de impact is naar de betrokken landbouwer.	2
42 a	Bij compensaties voor natuurgebieden moet voldoende aandacht zijn voor de impact op de landbouw, meer specifiek de bedrijfsvoering van de jonge land- en tuinbouwers in deze omgeving.	1
42 b	Wat de zoeklocaties voor de compensatie betreft, moet de voorkeur gaan naar percelen die momenteel in eigendom zijn van de overheid (zowel Vlaamse als lokale overheden) of terreinbeherende organisaties en naar groene bestemmingen. Wanneer er ook gekeken wordt naar percelen in eigendom van jonge land- en tuinbouwers zorgt dit voor een beperking in de bedrijfsvoering van deze landbouwers, waardoor ook hier de toegang tot grond onder een nog grotere druk komt te staan in deze omgeving.	1
42 c	Bij het bepalen van de geschiktheid voor compensaties moet ook, conform ambitie 9, de analyse worden gemaakt op welke plaats de compensaties de minst verstorende en beperkende effecten hebben op de aanwezige veebedrijven in de ruime omgeving.	2
42 d	Als er toch inname van landbouwgronden gebeurt, zal een degelijk flankerend beleid uitgewerkt moeten worden. Hierbij wordt vertrokken vanuit een LER, waarbij een bevestiging van betrokken landbouwers de basis vormt. Naast het onderzoek van de impact dient er voorzien te worden in een gepast en ruim flankerend beleid.	2

Thema 1: Impact compensaties op landbouwstructuur (in ruime omgeving)

De compensaties zijn steeds gelinkt aan de aantasting en/of inname van natuurwaarden (cf. opmerking 29a, 42a). Met het alternatief Ay is gekozen voor één van de voor de natuur minst schadelijke alternatieven (de vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) hebben een gelijkwaardige impact), zodat ook gekozen is voor een alternatief dat de kleinste natuurcompensaties vereist. De precieze omvang en locatie van deze compensaties ligt in dit stadium van het proces niet vast en is ook niet onderscheidend voor de keuze van het voorkeursalternatief. In het ontwerp voorkeursbesluit is opgenomen dat de studie naar invulling van deze integrale compensatieopgave een verkennende oefening is die tot doel heeft om, op basis van de juridische randvoorwaarden en ecologische vereisten van de te compenseren vegetaties, na te gaan waar zoekgebieden voor compensatie gesitueerd kunnen worden. Op deze manier wordt al in strategische fase nagegaan of er voldoende (ruimtelijke) mogelijkheden zijn voor potentieel geschikte gebieden. In een volgende fase zullen deze zoekgebieden verder getoetst worden en zal de concrete omvang en locatie van de compensaties worden bepaald. De toetsing betekent ook dat er bij de afweging van de verschillende zoeklocaties de impact op landbouw wordt meegenomen.

Thema 2: Compensatie-onderzoek vervolgstappen

Betreffende opmerking 42(d) en 29b: waar in de startbeslissing van 16 maart 2018, in samenhang met het sMER, op de mogelijkheid van een landbouweffectrapportage (LER) wordt gewezen, heeft dit betrekking op het concrete onderzoek naar de effecten op individuele landbouwbedrijven, eens het voorkeursalternatief zal zijn bepaald. Gelet op het strategisch niveau van onderzoek gebeurde de huidige beoordeling van de effecten op landbouw – voor de verschillende onderzochte alternatieven – in het sMER op basis van een landbouwimpactstudie (LIS), als bijlage 12a gevoegd bij het sMER.

Belangrijk is dat i.h.k.v. het onderzoek naar de Europese ecologische corridor (EEC) een specifieke landbouwimpactstudie (LIS) door het departement Landbouw en Visserij werd opgemaakt (LIS ‘corridor 2’), complementair aan de LIS die opgemaakt werd i.k.v. het alternatievenonderzoek (LIS ‘mesostudiegebied’). De LIS, die de impact weergeeft van de EEC op landbouw, heeft evenwel geen invloed gehad op de keuze voor het voorkeursstracé, zodat ook het wegvallen van de EEC uit het CP niet onderscheidend is op vlak de keuze voor het voorkeursalternatief. De doortochtalternatieven krijgen een gelijkaardige beoordeling, waarbij de impact op landbouw als beperkt negatief wordt beoordeeld. Voor A4 is dit negatiever, vooral in de oostelijke variant.

De noodzaak voor de opmaak van een LER i.f.v. het complex project zal duidelijk worden in de volgende fase, op basis van de mate waarin landbou-wgrond (direct en indirect) effectief wordt ingenomen. Dit staat los van de effectbeoordeling op landbouw hetgeen sowieso aan bod komt in het MER en het mogelijk opzetten van een lokale grondenbank, het inzetten van flankerend beleid (vergoedingen, grondenruil, ...).

Het is logisch om enkel wanneer de opmaak van een landbouweffectenrap-port relevante bijkomende informatie kan opleveren (ook over de in te zetten instrumenten) voor het MER, een extra opdracht voor de opmaak van een LER te voorzien. Een eventuele opdracht i.f.v. de opmaak van het LER richting VLM was reeds opgenomen in het ontwerp voorkeursbesluit, onder 7.2 en blijft ook behouden in het definitief voorkeursbesluit.

Het onderzoeken van de concrete impact op landbouw, het afstemmen en in overleg gaan met alle betrokken landbouwers en het voorzien van een gepast flankerend beleid maakt uiteraard deel uit van de uitwerkingsfase. De sug-gesties in opmerking 42 (a,b,c) worden meegenomen in het vervolgtraject.

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
36	<p>Het valt te betreuren dat het waardevol natuur-en veengebied tussen Centrum-Zuiden de Grote Baan verdwijnt. Het totaalproject omvat wel een aantal winsten, maar er moet rekening worden gehouden met een aantal zaken. Door het verschuiven van het tracé zo ver mogelijk naar het westen kan een aaneengesloten gebied worden gecreëerd, dat op vandaag eerder versnipperd is. Dit heeft op verschillende manier een gunstig effect:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Al deze gebieden zijn watergevoelige gebieden, ze zijn een complexe combinatie van veengebieden, beek-en zouwsystemen, overstromingsgevoelige gebieden en infiltratiegebieden. Het feit dat zowel de Grote Baan, de op-en afritten en de snelweg deze gebieden versnipperd zorgt ervoor dat het gehele watersysteem danig verstoord wordt, het water geraakt niet of heel moeilijk tot in de kleinere, versnipperde gebieden - Momenteel zitten zowel ten westen als ten oosten van de Grote Baan reeën, everzwijnen, vossen, marterachtigen... Deze moeten nu de Grote Baan oversteken om in het andere gebied te geraken, met aanrijdingen tot gevolg. - Voor heel wat reptielen, amfibieën en insecten zijn de Grote Baan, maar ook de op-en afritten een moeilijk tot niet te overbruggen obstakel. Door de gebieden zonder onderbreking aan één te schakelen is ook dit probleem opgelost. 	1
41 a	<p>Naast de bedding van de nieuwe N74 en het HOV-systeem is ook de voormalige spoorwegbedding L18 een obstakel dat moet bekeken worden voor het goed functioneren van het ecoduct en de ecologische corridor. In de voorliggende ontwerpen wordt een ecoduct voorzien dat de bedding van de N74 zal overspannen, over de fietssnelweg F74 wordt verder niet gesproken. De F74 is echter een moeilijk oversteekbare barrière voor reptielen, amfibieën en bepaalde insectensoorten die niet mobiel genoeg zijn om snel de bedding van het fietspad over te steken. Het risico is zeer groot dat zij bij het oversteken aangereiden zullen worden door passerende fietsers.</p>	3

41 b	<p>We vragen dat, indien er aanpassingen aan de infrastructuur dienen te gebeuren in de deelzones A en C, er ook wordt gekeken naar opportuniteiten voor het verminderen van het versnipperend effect van de weg door het aanleggen van faunatunnels, ecoducten etc. Interessante zones voor verbetering zijn o.a. het brongebied van de Zwarte Beek, Resterheide, Hoksent, Hobos.</p>	3
41 c	<p>In de ontwerpen voor het knooppunt E314 ontbreekt het aan een visie voor het versterken van de beekvallei van de Groenstraatbeek/Rodebeek en de Laambeek. Deze zone vormt een essentieel deel van de verbinding tussen de natuurgebieden van midden-Limburg en de vjvergebieden van Zonhoven, Herkenrode,... Er dient onderzocht worden hoe het uitwisselingscomplex zo kan worden ontworpen dat de inname van extra terrein aan de westzijde zo beperkt mogelijk blijft. De mogelijkheden om de lokale weg en de HOV-bedding te integreren in het complex op de plaats van de huidige brug over de E314 (bv. via een extra niveau) moeten worden bekeken.</p>	1
43 a	<p>In het ontwerp-MER (deelstudie Bodem en Water) wordt gesteld dat ook het verwijderen van veen tijdens infrastructuurwerken leidt tot onomkeerbare schade en tevens een grote impact heeft op de koolstofbalans van het hele project. Ook dalingen in de grondwaterstand en het verdrogen van de veenpakketten (zoals bij droogzuiging) leiden tot onomkeerbare schade. De deelstudie geeft ook aan dat de veenpakketten in de deelzone E314 groter zijn dan aangegeven op de bodemkaart. De deelstudie baseert zich hierbij op recente metingen en de contour van de waterstand op 40 cm onder maaiveld. Nochtans geeft de deelstudie aan dat <i>“mits de nodige aandacht voor verdichting tijdens de werken en het ten alle tijde vermijden van onnodig gebruik van gevoelige bodems wordt geacht dat de impact hier onbestaande is”</i>. Uit de voorliggende plannen blijkt echter dat tussen de Grote baan en Houthalen Zuid er enkele infrastructuurwerken (bruggen) zullen gerealiseerd worden. Ook voorziet men een afzonderlijke wegverbinding tussen Houthalen en Zonhoven en een nieuwe aansluiting tussen de Grote Baan en Houthalen-Zuid. Zeker door de nieuwe verbinding Houthalen-Zonhoven en de nieuwe aansluiting op Houthalen-Zuid zal in het gebied dus niet alleen veel ruimte opgeofferd worden, de hele open ruimte in dit gebied zal sterk versnipperd worden. Dit is ook strijdig met ambitie 7.</p>	1

43	b	In het gekozen alternatief Ay blijken er ook nog een aantal elementen die zeer negatief zijn en die een degelijke oplossing vragen. Zo zullen de voorziene knooptussen E314, Grote Baan en Houthalen Zuid veel ruimte innemen en zullen veengronden vernielen of degradereen. Dit is niet verantwoord.	1
44		In Ay wordt de infrastructuur in de omgeving van de E314 -N715 -N74 drastisch gewijzigd. In enkele kwadranten (NO en ZO) zal hierdoor open ruimte opnieuw bijkomen, maar in kwadrant NW (tussen Grote Baan, E314 en Houthalen-Zuid) zal de bestaande open ruimte volledig versnipperd en dus verdwijnen. Het aspect “versnippering” is belangrijk: door de voorziene infrastructuur in deze kwadrant blijft er alleszins geen volwaardige open ruimte meer over. Het is dan ook onduidelijk waarom Ay het best zou score voor aspecten met betrekking tot “landschap”. Daarenboven blijkt dat in het betrokken kwadrant (NW) zeer belangrijke veenbodems aanwezig zijn.	1
51	a	In het alternatief omleidingstraject A4, werd een ecologische passage voorzien voor de Mangelbeek ter hoogte van de Europarklaan. Er is nog geen duidelijkheid over hoe een ecologische passage zal worden voorzien in het Ay doortochtracé. Er moet gestreefd worden naar een zo groot mogelijke passage met een zo groot mogelijke impact op de doorstroming van de bronnen van de Mangelbeek. Op die manier wordt er samen met de ecopassage aan de Grote Baan een doorgaande weg gecreëerd voor de wilde dieren richting de Zwarte Beek in het westen. Er zijn bedenkingen bij de keuze van combi-passages zoals nu voorzien aan de Grote Baan ter hoogte van de Mangelbeek. Men voorziet om onder de brug zowel doorgang voor menselijk medegebruik als fauna te voorzien. Deze combinatie leidt tot een versturende werking op de primaire functie van zo'n doorgang nl. het ontsnipperen van deze beekvallei. Tegelijk is er een alternatieve verbinding van beide wandelwegen mogelijk op drogere gronden die meer wandelcomfort verzekeren (Vennestraat-Reitstraat). Er wordt best verder overleg gepleegd met de plaatselijke natuurvereniging om na te gaan of dit de beste keuze is.	2

51	b	Er zijn onduidelijkheden rond de nieuwe knoop in de vallei van de Laambeek. Deze vallei is in het verleden ongelukkig doorsneden door de E314, een harde barrière voor de aanwezige natuur. Afgelopen zomer werden er over de gehele vallei tal van ondiepe boringen uitgevoerd, waaruit kon geconcludeerd worden dat veengronden in deze vallei zeer weinig voorkomen. Enkel in de omgeving van de knoop werden voorlopig aanzienlijke hoeveelheden veen gevonden. Het is dan ook ongelukkig dat nét daar opnieuw een knoop moet komen. Dit is een belangrijk aandachtspunt waarmee rekening moet worden gehouden. De plannen om de vallei opnieuw te ontsnipperen kan het actiecomité enkel maar toejuichen. Een hydrologisch herstel is hier op zijn plaats.	1
----	---	---	---

BEHANDELING

Thema 1: Knoop Zuid

Wat opmerkingen 36, 41c, 44 en 51b betreft, weze opgemerkt dat in de afweging wat de ambities 7, 8 en 9 betreft Ay evenwaardig scoort aan A2, A3 en Ax. De zuidelijke knoop werd als niet onderscheidend meegenomen in de afweging. De uitwerking van de zuidelijke knoop is niet onderscheidend in de keuze voor het voorkeursalternatief en wordt daarom in de volgende fase verder (verkeers)technisch en ruimtelijk uitgewerkt. De suggesties (opmerkingen 36, 41c, 43b, 51b) worden als aandachtspunt meegenomen in het verdere onderzoek naar de inrichting van de zuidelijke knoop.

Betreffende opmerking 43(a), wordt in de impactbeschrijving de mogelijke impact op de veenpakketten telkens apart beschreven (sMER-bodem en water 8.3.2 effectgroep profielvernietiging en structuurwijziging, pg. 31-31-32 en 8.3.3 – effectgroep grondwaterkwantiteit, pg. 37). De mogelijke impact op veen wordt niet onderschat. Er wordt onderscheid gemaakt tussen effecten van verdichting (bv. door grondwerken of stockage) en effecten ten gevolge van grondwaterstandswijziging. Voor verdichting wordt aanbeveling gesteld: geen stockage in gevoelige zones. Inzake grondwater-stands daling wordt dit lokaal wel als negatief beoordeeld, maar komt inderdaad niet volledig tot uiting in de globale eindscore. Wel wordt voor bemaling uitgegaan van aanname dat bij aanleg de beste technieken (bouwkuip, ...) worden gebruikt.

Betreffende opmerkingen 41(a,c) en 43(b): Gezien de zuidelijke knoop, als niet onderscheidend onderdeel op strategisch niveau, in deze fase nog niet in detail ontworpen werd, wordt aangenomen dat verdere verfijning de impact nog zal kunnen doen afnemen. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor de uitwerkingsfase. Bovendien wordt verwezen naar volgende acties in het actieplan, waarbij, naast het beperken van de impact (zie hoger), ook een positief effect wordt beoogd: B3.10, B3.11 en B3.12 (ontwerp voorkeursbesluit pg. 48).

Wat betreft het versnipperingseffect/barrièrewerking van de zuidelijke zone wordt verwezen naar het deelrapport biodiversiteit onder 10.3.2.7 'deelzone E314' (pg. 47).

Thema 2: Ecologische passage Mangelbeek ter hoogte van de Europarklaan.

Opmerking 51 (a) gaat over de concrete uitwerking van de ecopassages. De input wordt meegenomen als aandachtspunt voor de uitwerkingsfase.

Thema 3: aandachtspunten ecologie algemeen/gebiedsgericht

Opmerking 41 (a) gaat over de verdere uitbouw van fietssnelweg F74. Bij de opmaak van de actietabel werd een onderscheid gemaakt tussen acties binnen en acties buiten het CP. De rechtstreekse impact van de sturende bouwstenen op andere (volgende en vaste) bouwstenen was daarbij doorslaggevend – zie ontwerp voorkeursbesluit 4.8. De verdere uitbouw van de fietssnelweg F74 is als een actie opgenomen in het gebiedsprogramma met als verantwoordelijke trekker de Provincie Limburg en Vervoerregio (team MOW). Het is echter geen concrete actie binnen het Complex Project NZL. De geformuleerde aandachtspunten zullen echter doorgegeven aan de verantwoordelijken voor de verdere uitwerking van die actie, alsook aan de betrokken entiteiten van het Beleidsdomein Omgeving in het kader van het parallel proces dat opgezet wordt rond de EEC.

Wat opmerking 41 (b) betreft, dient er op te worden gewezen dat de ingrepen aan de Grote Baan in eerste instantie focussen op de zone in Houthalen-Helchteren (onderzoekzone B). In deze zone zullen de twee tunnels worden ingericht, de vrije trambusbaan worden gerealiseerd en het openbaar domein op en rond de Grote Baan (incl. fietspaden) worden ingericht. Hier zullen ook ingrepen gepland worden om het eco-hydrologisch systeem (de beekvalleien) te optimaliseren. In de zone tussen Pelt en Hechtel-Eksel en Zonhoven en Hasselt (onderzoekzone A en C), focust het CP op de aanleg van een vrije trambusbaan, die de HOV-connectie tussen het noorden van Limburg en Hasselt mogelijk moet maken. De infrastructurele ingrepen zijn daarom eerder beperkt aangezien er gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Verbeteringen in het kader van het eco-hydrologisch systeem, leefbaarheid, ... maken deel uit van het CP indien de impact van de trambus bepaalde grenswaarden overschrijdt. Dit zal in een volgende fase, de uitwerkingsfase, verder worden onderzocht.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

De bezwaren die een opmerking geven op het voorontwerp voorkeursbesluit, onderverdeeld in bovenstaande sub-categorieën, leiden niet tot aanpassingen aan het voorkeursbesluit of de andere documenten.

CATEGORIE 4: OPMERKINGEN BIJ STRATEGISCH MER

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
3 a	In het MER moet rekening worden gehouden met de huidige inzichten over verdroging en de impact van de klimaatverandering.	1
3 b	De invloed van de klimaatverandering krijgt te weinig aandacht voor het bestaande N74-traject. De MER-studies zijn hoofdzakelijk gericht op zone B en C. Zone A krijgt te weinig aandacht. Er komen bij HOV-Pelt nog bijkomende aansluitingen. Er wordt verzocht om de oude studies van bij de aanleg van de N74 terug boven te halen en aan te vullen met bijkomende MER-studies volgens de huidige inzichten van de publieke opinie en huidige stand van de techniek.	1
21 a	Op pagina 16 van het 'Strategisch MER - synthese' is het volgende aangegeven: <i>'Conclusies m.b.t. tunnelmonden Negatieve luchteffecten rond tunnelmonden zijn zeer moeilijk en slechts ten dele te milderen en de mogelijke milderende maatregelen hebben vaak aanzienlijk negatieve ruimtelijke en/of financiële neveneffecten, De redelijkheid van potentiële milderende maatregelen moet derhalve afgewogen worden tegen de ernst van de luchtkwaliteitsproblematiek rond de tunnelmonden (Hoe groot is de immissietoename voor NO2 zonder mildering ? Wat is het absoluut NO2-immissieniveau zonder mildering ?). Om de luchteffecten van het te kiezen voorkeursalternatief- indien dit problematische tunnelmonden bevat - nauwkeurig(er) in kaart te brengen is in de uitwerkingsfase sowieso een meer gedetailleerde luchtmodellering in een CFO-model ("Computational Fluid Dynamics") noodzakelijk.'</i> Enerzijds wordt het sterk hinderlijk karakter van een en ander onderkend, anderzijds wordt het onderzoek naar de milderende maatregelen voor wat betreft de luchtkwaliteit weggeduwd naar het projectniveau.	4

21 b	Artikel 3, §1, 3°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's stelt dat bij planmilieueffectrapportage rekening moet worden gehouden met "de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ordening, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap en de mobiliteit". De Europese Commissie heeft in het in 2003 uitgebrachte evaluatieverslag over de toepassing en de doeltreffendheid van milieueffectenrapportages aangegeven dat sociaal-economische effecten deel uitmaken van de discipline 'de (gezondheid van de) mens' (Europese Commissie, Verslag van de Commissie aan het Europese Parlement en de Raad over de toepassing en de doeltreffendheid van de m.e.r.-richtlijn, Brussel, 2003, 94-95, 108 en 110). In het s-MER is echter ten onrechte geen rekening gehouden met 'stoffelijke goederen' c.q. de economische effecten van de voorgestelde contour van de infrastructuurbundel op de belangrijke en via RUP geordende projectzone 'Groot Veld'. Nochtans wordt de realiseerbaarheid van een woonproject - wat volgens het nog steeds geldende RUP principieel mogelijk is - geheel ongedaan en wordt belangrijke economische schade geleden. Om die redenen diende dan ook een afweging van de economische gevolgen van het feitelijke 'bouwverbod' binnen de discipline 'mens' in de MER-afweging geanalyseerd te worden, quod non.	2
27 a	De methodologie waarmee de rittijden bepaald werden, wordt onvoldoende toegelicht. Zo blijkt bijvoorbeeld dat voor trambuslijnen 2 en 3 op hun gemeenschappelijk traject tussen het station van Hasselt en het kruispunt R71/N74 sterk verschillende rittijden gehanteerd worden, dat de gemeten afstanden op het tracé van lijn 3 niet helemaal accuraat zijn, dat een te hoge commerciële snelheid verondersteld wordt waarbij het tijdverlies door optrekken en afremmen niet mee in rekening wordt gebracht, ... Er moet een proefrit georganiseerd worden om de rittijden op lijn 3 te verifiëren, gebruik makend van een voertuig dat gelijkaardig is aan de beoogde trambussen.	3

27 b	In het algemeen wordt een significante stijging van de rittijden vastgesteld ten opzichte van het oorspronkelijk voorziene sneltramconcept, waardoor de keuze van de knooppunten en het ondersteunend aanbod van ontsluitende buslijnen opnieuw in kaart gebracht dienen te worden om te kunnen garanderen dat in de knooppunten zowel in ruimte als in tijd vlotte aansluitingen in alle richtingen mogelijk zijn (zie volgende sectie).	3
33	Tijdens de onderzoeksfase is de problematiek op de oost-westassen niet meegenomen bij de uitwerking en de afweging van de verschillende alternatieven. De doelstellingen en de uitwerking van het project zijn volledig gericht op de verbetering van de levenskwaliteit in de dorpskernen en op de Grote Baan, maar de impact op de omliggende straten werd niet in rekening gebracht.	3
38	Voor de tunnelmonden wordt in het S-MER verwezen naar een rapport van VITO, waarin enkel A2, A3 en A4 worden aangehaald. Het is onduidelijk of A3 wel als worst case kan worden vergeleken met de Ay-tunnel te Helchteren.	4

41 a	In de geselecteerde tracévariant Ay wordt de Europarklaan ingeschakeld om het verkeer komende van het oosten af te leiden naar de tunnelmond aan de Herebaan-Oost. De Europarklaan en het naastliggende fietspad doorsnijden de valleien van de Schansbeek en de Mangelbeek en is daarbij een belangrijke versnipperende factor in deze omgeving. In het sMER Biodiversiteit worden onder sectie 10.3.2 “effectgroep versnippering en barrièrewerking” geen ecoducten voorzien op de Europarklaan bij de kruisingen met de Schansbeek en de Mangelbeek, deze waren enkel voorzien in de A4-varianten. In de daaropvolgende paragraaf wordt de Europarklaan geclassificeerd als categorie 3 voor barrière-effect op niet-afgerasterde wegen. Wegen met een verkeersintensiteit van 5.000 à 10.000 voertuigen daags betekenen reeds een grote barrière. De geluids- en zichtverstoring zullen veel dieren afschrikken en diegene die toch proberen over te steken zullen een aanzienlijk risico lopen om aangereden te worden. Door het sterke afschrikeffect van de weg zal het aantal dieren dat er aangereden wordt niet meer verhogen. Onder sectie 10.3.2.4 “Deelzone Mangelbeek – Europarklaan” wordt echter wel gesproken over het aanleggen van een ecopassage of wilddetectie. Er is dus sprake van een tegenstrijdigheid in het sMER over het voorzien van ecopassages en wilddetectiesystemen. Gezien het ecologische belang van deze valleien en de verbindende functie tussen het militaire domein van Helchteren en de stroomafwaarts gelegen Mangelbeekvallei wordt het belang van de realisatie van deze ecoducten op de bestaande Europarklaan en naastliggend fietspad voor zowel de kruising met de Schansbeek als de kruising met de Mangelbeek hier benadrukt.	4
------	---	---

41 b	In het sMER wordt aangehaald dat verdere voordelen binnen het projectvoornemen zich ter hoogte van het openleggen van de Mangelbeek en de Broekbeek situeren, waar ecopassages komen ter hoogte van het tracé. Deze maatregelen laten een efficiëntere afstroming toe, met hogere mogelijke te vervoeren debieten in deze waterlopen en hogere buffervolumes in het hydrografische netwerk. Er kan gesteld worden dat de alternatieven in het huidige tracé een bijkomende positieve impact hebben omwille van het openleggen van de Mangelbeek en de Broekbeek welke als bijkomend effect een betere doorstroming zullen betekenen. De vraag is echter of dit verhoogde debiet een positief of een negatief effect is. Een verhoogde afvoercapaciteit kan leiden tot extra ontwatering en verdroging van de omgeving stroomopwaarts van de kruising met de weg. Gezien er in de beekvalleien nog veen aanwezig is, kan bijkomende ontwatering door het verlagen van de grondwaterstand onherstelbare schade toebrengen aan deze veenpakketten. Eveneens is er bij zware regenval een hoger risico op wateroverlast stroomafwaarts van de kruising met de weg, gezien de diameter van de buis vroeger het debiet bepaalde en stroomopwaarts dus water ging gebufferd worden. Deze “verbeterde” afvoer staat ook haaks op de ambitie om te zorgen voor een vertraagde afvoer, hogere retentie en betere infiltratie van het water.	1
41 c	Noch in het sMER, noch in de grondwatermodellering wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om de grondwaterstanden in de beekvalleien te verhogen. Uit hydrologische studies uitgevoerd op het militaire domein van Helchteren en in de Dommelvallei blijkt dat door de eeuwen heen de bodem van de waterlopen te diep is uitgegraven, waardoor de valleien te hard ontwaterd worden. Dit zorgt voor een daling van het grondwater tot onder het niveau van de eventuele aanwezige veenpakketten in de beekvallei, waardoor er verdroging en eutrofiëring plaats vindt. Het is aan te nemen dat dit ook gebeurd is voor de beken in het projectgebied. Om de verdere verdroging van de vallei tegen te gaan zijn er maatregelen nodig om de grondwaterstanden te verhogen.	1

41 d	In de geluidsstudie van het strategisch MER wordt het geluidseffect voor het alternatief Ay als +1 gewaardeerd wegens de dalende verkeersintensiteit op het traject van de N74 tussen de knooppunten Hechtel-Heof en Helchteren-Noord. Deze conclusie is betwistbaar: gezien men het verkeer in de omgeving wil ontmoedigen om de sluiptwegen tussen Peer en Helchteren en de N719 Meeuwen-Helchteren te gebruiken ten voordele van de combinatie N73-N74, is te verwachten dat het aantal voertuigen op dit gedeelte van het traject nog kan stijgen, terwijl het effect van de modal shift richting het nieuwe HOV-systeem beperkt zou zijn. Er moet aandacht worden besteed aan het correct doorrekenen van de verkeersintensiteiten op het geluidsmodel, en dat de nodige milderende maatregelen worden genomen om de impact op de aangrenzende SBZ-gebieden te beperken. Ook dient er voldoende aandacht te worden besteed aan het voorkomen van geluidshinder rond het aan te leggen ecoduct, om zo mogelijke impact op het gebruik van het ecoduct te voorkomen.	3
41 e	In het sMER wordt aangehaald dat de uitbouw of versterking van zachte verbindingen weinig of geen milieueffecten heeft en daardoor niet verder onderzocht wordt. Een toename van de recreatieve druk kan echter wel een effect hebben op het omringende milieu. Zo wijst een rapport van het INBO op mogelijke negatieve effecten van een te hoge recreatiedruk op de omgeving. Bij een te hoge recreatiedruk is er een risico op verstoring van soorten of beschadiging van vegetatie door vertrappeling. Groen- en natuurgebieden kunnen extra versnipperd worden door de aanleg van wandel- en fietspaden en er is een risico op vervuiling door afval, uitwerpselen etc. Het is dus nodig om duidelijke kaders uit te tekenen voor de verbindingen in de domeinenschakel en prognoses te maken voor het aantal te verwachten recreanten. Gebaseerd hierop dienen de nodige acties uitgezet te worden om preventieve of milderende maatregelen te treffen om de impact te beperken.	3

43 a	In het ontwerp-voorkeursbesluit worden voor de betrokken disciplines milderende maatregelen voorzien. Voor natuur worden een aantal milderende maatregelen opgesteld. Voor de kruisingen van de beken met de NZL en de Europalaan worden enkele globale maatregelen voorgesteld die nog verder zullen onderzocht worden. Belangrijk hierbij is dat zeker de ecologische passage wordt mogelijk gemaakt en op het terrein volwaardig wordt uitgevoerd. Inzake het voorstel voor het wandelnetwerk Mangelbeekvallei (B3.04) dient er op te worden gewezen dat er momenteel reeds een wandelroute aanwezig is. Gelet op de beperkte grootte van het gebied is het zeker niet aangewezen om bijkomende wandelpaden te realiseren. Wel is het zinvol om de bestaande wandelwegen op een volwaardige wijze te onderhouden en te beheren. Vanuit de milieu/natuurbeweging vinden we het positief dat we in een aantal van deze voorziene maatregelen betrokken worden, maar het is alleszins noodzakelijk om de nodige maatregelen ook op te nemen in het definitief besluit en om een werkscenario voor de opmaak en de uitvoering van deze plannen vast te stellen.	5
43 b	De meeste van deze maatregelen/oplossingen zullen in het geïntegreerd MER onderzocht worden. Het is hierbij noodzakelijk dat gezocht wordt naar de best beschikbare technieken (BBT) en dat deze ook volwaardig worden uitgevoerd. Zo is het van groot belang dat het verkeer op een aantal wegen in de omgeving van de N74, zoals Europalaan, Herebaan Oost, Herebaan-West, Helzoldbaan niet onaanvaardbaar verhoogt. Want deze wegen zijn helemaal niet geschikt om veel bijkomend verkeer op te vangen. Bovendien vormt dit dan ook weer problemen voor de leefbaarheid van de omwonenden, zoals lawaai, luchtmissie... Ook voor bepaalde dieren wordt hierdoor weer een extra barrière veroorzaakt, hetgeen niet de bedoeling kan zijn.	3

43 c	Het duidelijkste voorbeeld hierbij is ongetwijfeld het voorstel om bij variant Ay een groot deel van het verkeer in Helchteren op de Grote Baan af te leiden naar de Europalaan/Herebaan Oost (verkeer komende uit het oosten) en naar de Helzoldlaan/Guldensporenlaan/HerebaanWest. Dit houdt in dat er op deze wegen een significante wijziging zal voordoen ten opzichte van de huidige situatie. Deze wijziging doet zich voor met betrekking tot versnippering, oversteekbaarheid, emissies van licht, lucht en lawaai en hebben ongetwijfeld invloed op de VEN, SBZ en natuurgebieden waar deze wegen aan grenzen en/of doorheen lopen. Ook voor de omwonenden verhoogt de negatieve invloed drastisch. Het is niet logisch of aanvaardbaar dat het verkeer op de NZL (N74/N715) wordt verschoven naar wegen die hier helemaal niet voor geschikt zijn en die door de verhoging van het verkeer mogelijks onleefbaar worden voor de omwonden en wellicht veel nadeel berokkenen aan de aangrenzende doorsneden natuurgebieden. In het inleidend hoofdrapport worden, gebaseerd op het projectvoornemen, in het ingreep-effect-schema, de belangrijkste mogelijke effecten weergegeven gekoppeld aan de realisatie van het project. Blijkbaar focust men zich hierbij uitsluitend op de effecten op de N715. Hierdoor gaat men voorbij aan de problematiek die men gaat veroorzaken op de onderliggende wegen	3
43 d	Inzake de ruimtelijke aspecten wordt in de deelstudie, voor wat betreft de "open ruimten" uitsluitend en alleen aandacht geschonken aan het "rechtstreeks ruimtebeslag" en "barrièrewerking". Er moet op worden gewezen dat deze aspecten alleszins volwaardig moeten onderzocht worden, maar het onderzoek mag niet tot deze aspecten beperkt worden. Ook versnippering is een zeer belangrijk gegeven, zeker in de context van de nieuwe plaatselijke verbinding. Hierdoor wordt het hele betrokken gebied doorsneden, terwijl elders in de globale studie nog aangehaald wordt dat deze open ruimte moet behouden blijven. Daarenboven zijn in het betrokken gebied verschillende veengebieden aanwezig. Zowel de nieuwe verbinding, als de ontsluiting naar Centrum-Zuid kunnen hierop zware negatieve invloed uitoefenen. In het ergste geval zullen een aantal veenslenken in het gebied verdwijnen of degraderen. Dit kan niet de bedoeling zijn.	3

51	Het gebruikte verkeersmodel gaat sterk uit van de assumptie dat de bewoners van Houthalen-Helchteren massaal op de fiets zullen stappen en het openbaar vervoer zullen gaan gebruiken. Dit zijn echter aannames en geen objectief, verifieerbare verschuivingen, of zo men wil 'shifts'. Stel dat deze modal shift veel kleiner is, dan zijn de gevolgen voor het gevolgde verkeersmodel groot. Wat zijn de gevolgen als de modal shift niet wordt gehaald? Dat is onduidelijk.	3
----	---	---

BEHANDELING

Thema 1: Klimaatverandering/verdroging

Het sMER bevat een discipline 'Klimaat', waarin zowel adaptatie als mitigatie worden onderzocht. Gekeken naar adaptatie van de omgeving met oog op het milderen van klimaat effecten, wordt er voornamelijk gekeken naar de wijze waarop er omgegaan wordt met het invullen van de open- en infrastructurele ruimte, en hoe deze zich verhouden ten opzichte van elkaar en de omgeving. Inzake mitigatie (CO₂-captatie en -emissies) zijn de effecten van het project in zijn verschillende alternatieven en varianten met name gekoppeld aan de toe- of afname van open ruimte welke performant is in het opslaan van CO₂ alsook de impact van het verkeer zowel lokaal als regionaal. Daarnaast kan een wijziging in snelheidsregime en andere mobiliteitseffecten (aanzuigeffect, ...) uiteraard ook een rol van betekenis spelen. Het sMER bevat dan ook voldoende informatie hieromtrent (cf. opmerkingen 3 (a,b)).

Wat opmerking 3 (b) betreft, dient er op te worden gewezen dat de ingrepen aan de Grote Baan in eerste instantie focussen op de zone in Houthalen-Helchteren (onderzoekzone B). In deze zone zullen de twee tunnels worden ingericht, de vrije trambusbaan worden gerealiseerd en het openbaar domein op en rond de Grote Baan (incl. fietspaden) worden ingericht. Hier zullen ook ingrepen gepland worden om het eco-hydrologisch systeem (de beekvalleien) te optimaliseren. In de zone tussen Pelt en Hechtel-Eksel en Zonhoven en Hasselt (onderzoekzone A en C), focust het CP op de aanleg van een vrije trambusbaan, die de HOV-connectie tussen het noorden van Limburg en Hasselt mogelijk moet maken. De infrastructurele ingrepen zijn daarom eerder beperkt aangezien er gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Verbeteringen in het kader van het eco-hydrologisch systeem, leefbaarheid, ... maken deel uit van het CP indien de impact van de trambus bepaalde grenswaarden overschrijdt. Dit zal in een volgende fase, de uitwerkingsfase, verder worden onderzocht.

Inzake opmerkingen 41(b,c) kan worden verwezen naar het rapport 'Ecologische verbindingen', waarin wordt aangegeven dat het voorzien van ruimte voor water én natuur ter hoogte van kruisingen met de alternatieven uiteenlopende functies vervult: natuurontwikkeling, waterberging, klimaatrobustheid, beleving, ... Het is de doelstelling om bij ontwerp van de nieuwe infrastructuur niet enkel ruimte te voorzien voor de waterloop op zich, maar dit ontwerp ook af te stemmen op de ambities voor het gehele vallegebied. Vanuit de vooropgestelde doelstelling is het duidelijk dat het project ambiert een bijdrage te leveren aan het versterken van het groen-blauwe netwerk op een groter schaalniveau: hoewel de ruimtelijke ingreep zich beperkt tot een duurzaam ontwerp ter hoogte van de kruising van het vallegebied (Broekbeek, Mangelbeek en Laambeek) met de nieuwe weginfrastructuur, wordt een ecologische en maatschappelijke winst geboekt die de lokale schaal van de ingreep zelf overstijgt: het ecologische en hydrologische systeem wordt plaat-

selijk hersteld met potentiële winsten voor natuur, water, klimaat, beleving op niveau van het volledige netwerk.

Inhoudelijk zal het onderzoek bijgevolg focussen op een duurzaam wegontwerp, maximaal afgestemd op de locatiespecifieke ambities voor natuur (als corridor voor soorten) en water (herstel van ruimte voor water): het op termijn realiseren van de ambities op zich (herstel van hydrologie en leefgebied), door de betreffende actoren op niveau van het gehele valleigebied, wordt als vast uitgangspunt/ toetskader genomen voor het ecologisch en hydrologisch functioneren van het ontwerp. In die zin maakt het onderzoek naar de mogelijkheden om de grondwaterstanden in de beekvalleien te verhogen geen deel uit van het sMER en de grondwatermodellering in deze fase. Dit maakt onderdeel uit het vervolgtraject, zoals ook in de nota ecologische verbindingen (bouwsteen 21) vermeld wordt. Ook het onderzoek naar opportuniteiten voor het verhogen van de grondwaterstanden maakt deel uit van het vervolgtraject. Het is de doelstelling om bij ontwerp van de nieuwe infrastructuur niet enkel ruimte te voorzien voor de waterloop op zich, maar dit ontwerp ook af te stemmen op de ambities voor het gehele vallei gebied (waaronder verhoging grondwaterstanden).

Thema 2: Stoffelijke goederen – onteigeningen in sMER

Wat opmerking 21(b) betreft, kan er op worden gewezen dat uit de rechtspraak volgt dat socio-economische gevolgen niet aan bod moeten komen in het milieueffectenonderzoek. Het bezwaar verwijst naar het Verslag van de Commissie aan het Europese Parlement en de Raad over de toepassing en de doeltreffendheid van de m.e.r.-richtlijn. Dit doet niet anders besluiten. Men verwijst immers naar hetgeen dit document bepaalt omtrent de *gezondheidseffecten* om te stellen dat ook waardeverminderingen moeten worden meegenomen in de milieueffectbeoordeling. Verder wordt verduidelijkt dat onder welzijn o.a. geur-, geluids- of visuele hinder moet worden begrepen en onder gezondheidsgerelateerde sociaaleconomische effecten het gaat om “tewerkstelling dan wel ontslag, maar deze (...) alleen in algemene termen [worden] besproken” (verslag EC, p. 90). Een zuiver economisch effect, zoals de waardevermindering van een goed, komt niet in aanmerking als te onderzoeken milieueffect. Het voorgaande blijkt overigens tevens uit het Algemeen Richtlijnenboek ‘Mens-Ruimtelijke Aspecten’, waar men bij onteigeningen een onderscheid maakt tussen de effecten op de bewoner en de effecten op de eigenaar die een louter economisch effect ondervindt (Team Mer, Algemeen Richtlijnenboek ‘Mens-Ruimtelijke Aspecten’, p. 18 of ook digitaal- [https://](https://omgeving.vlaanderen.be/richtlijnenboeken-en-handleidingen)

omgeving.vlaanderen.be/richtlijnenboeken-en-handleidingen). De eigenlijke gezondheidseffecten ingevolge het voorgenomen complex project (mogelijke geluidshinder, effecten op luchtkwaliteit, visuele hinder, ...) zijn onderzocht in het sMER. Ook de effecten van de onteigeningen zijn in het sMER onderzocht in de discipline ‘mens – ruimtelijke’ aspecten. De louter economische effecten werden niet onderzocht.

Thema 3: Methodologie sMER

Wat opmerkingen 27 (a,b) betreft, kan er op worden gewezen dat de vervoerspotentie van het openbaar vervoersysteem werd onderzocht binnen het kader van het ruimere openbare vervoernet zoals het tot dusver gekend is, en dit door inzet van het multi-modale verkeersmodel Limburg van de Vlaamse Overheid. Dit verkeersmodel wordt eveneens in de andere regio's ingezet voor de grote Vlaamse projecten en wordt gebruikt bij de opmaak van de Regionale Mobiliteitsplannen van de Vervoerregio's. De opmaak van reistijdenschema's is op gefaseerde wijze gebeurd met steeds een hogere detailgraad en verdere inzichten rond uitgangspunten. In het sMER wordt toegelicht dat het verkeersmodel weinig gevoelig is voor modal-shiftmaatregelen en dat de werkelijke modal shift wellicht groter zal zijn. De gehanteerde modelresultaten zijn vanuit dat oogpunt dus eerder als 'worst case' te interpreteren (cf. opmerking 51).

Verder wordt in het sMER wel degelijk rekening gehouden met de impact op de oost-westassen, onder andere binnen volgende (deel)aspecten: impact op de doorstroming van het onderliggende net, kruispuntbelasting oost-westassen, impact op sluipverkeer, oversteekbaarheid van de belangrijkste assen. In het sMER werd gekeken naar verzadingsgraden en trajecttijden om de verschillende alternatieven te beoordelen op hun impact op de doorstroming. Een meer gedetailleerde analyse is op niveau van sMER niet mogelijk omdat de knopen daartoe nog niet in voldoende detail uitgewerkt zijn. Een meer gedetailleerde analyse zal mee het voorwerp zijn van de volgende fase waarin het weerhouden voorkeurtracé verder uitgewerkt wordt (cf. opmerkingen 33 en 43(c)). De opmerkingen 41(d, e) en 43 (b,d) hebben betrekking op de verder uitwerking van het CP en worden als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.

Thema 4: conclusies sMER

Inzake opmerking 41 (a) is het zo dat de ecopassage ter hoogte van de Europarklaan initieel niet was voorzien, maar gezien de negatieve impact bij Ay (-2 score) wordt een ecopassage en/of andere maatregelen rond wilddetectie voorgesteld als milderende maatregel.

Wat de tunnelmonden betreft (cf; opmerking 21(a)), is het niet het onderzoek naar de milderende maatregelen dat wordt doorgeschoven naar de verdere besluitvorming (er worden in het sMER immers diverse mogelijke MM bekeken), maar een meer gedetailleerde inschatting van de effecten (die in de huidige benadering wellicht overschat worden). In het sMER (deelrapport lucht pg. 45) wordt als volgt geformuleerd:

‘Negatieve luchteffecten rond tunnelmonden zijn zeer moeilijk en slechts ten dele te milderen en de mogelijke milderende maatregelen hebben vaak aanzienlijk negatieve ruimtelijke en/of financiële neveneffecten. De redelijkheid van potentiële milderende maatregelen moet derhalve afgewogen worden tegen de ernst van de luchtkwaliteitsproblematiek rond de tunnelmonden:

Hoe groot is de immissietoename voor NO₂ zonder mildering? >> bij alternatief A3 komt de hoogste toename t.h.v. bewoning (+5,8 µg/m³) voor net ten ZW van de noordelijke tunnelmond van Helchteren, en deze bijdrage kan normaliter met geen enkele combinatie van maatregelen gereduceerd worden tot onder de +1,2 µg/m³ (drempel voor score -2);

Wat is het absoluut NO₂-immissieniveau zonder mildering? >> bij alternatief A3 bedraagt deze op bovengenoemde locatie volgens IFDM Traffic 19,1 µg/m³ (t.o.v. 13,3 µg/m³ in de referentiesituatie), wat dus minder dan de helft bedraagt van de Vlaremnorm voor NO₂ en zelfs nog onder de GAW (gezondheidskundige advieswaarde) van 20 µg/m³ (zie discipline mens-gezondheid) ligt. IFDM Traffic houdt geen rekening met “street canyon”-effecten, waardoor de NO₂-concentratie wordt onderschat, maar omdat de tunnelmonden zich aan de rand van de bebouwing bevinden, is het “street canyon”-effect t.h.v. de nabije woningen sowieso beperkt. Op de IRCEL/CELINE-kaart voor 2019, die “street canyons” wel in rekening brengt, zit de betreffende woning van Helchteren in de NO₂-immissieklasse 16-20 µg/m³. In het slechtste geval levert alternatief A3 dus een NO₂-niveau tussen 20 en 25 µg/m³ op.’

A3 werd hier als voorbeeld genomen maar de problematiek is dezelfde bij A2, Ax en Ay.

Dit werd hernomen in het deelrapport ‘synthese’ (pg16):

‘Negatieve luchteffecten rond tunnelmonden zijn zeer moeilijk en slechts ten dele te milderen en de mogelijke milderende maatregelen hebben vaak aanzienlijk negatieve ruimtelijke en/of financiële neveneffecten. De redelijkheid van potentiële milderende maatregelen moet derhalve afgewogen worden tegen de ernst van de luchtkwaliteitsproblematiek rond de tunnelmonden (Hoe groot is de immissietoename voor NO₂ zonder mildering? Wat is het absoluut NO₂-immissieniveau zonder mildering?).’

Betreffende opmerking 38, kan op basis van het verschil in mobiliteitsgegevens het verschil in impact naar de lucht toe worden afgeleid, ook al is Ay niet in detail gemodelleerd. Een dergelijke modellering maakt deel uit van de uitwerkingsfase. De beoordeling van de effecten van het wegverkeersgeluid gebeurde in het sMER o.b.v. de geluidsmodellering van de referentiesituatie en geplande situatie 2030. Meer bepaald werden 5 scenario's doorgerekend: Ref, Ref+ en de drie basisscenario's A2, A3 en A4, zoals beschreven in de AON en doorgerekend in het regionaal verkeersmodel. De geluidseffecten van de optimaliseerde versies van A2, A3 en A4, evenals de bijkomende combinatiealternatieven Ax en Ay, zijn kwalitatief besproken o.b.v. de verschillen in verkeersintensiteit op de belangrijkste wegsegmenten en de verschillen in weginrichting.

Thema 5: milderende maatregelen

Opmerking 43 (a) wordt meegenomen in de uitwerkingsfase.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

Deze bezwaren leiden niet tot aanpassingen aan het voorkeursbesluit of de andere documenten.

CATEGORIE 5: OPMERKINGEN BIJ DE STRATEGISCHE MKBA

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	Thema
38 a	In de MKBA wordt gesteld dat bestuurders in de tunnel instinctief meer naar het midden van de weg zullen rijden en hun snelheid daarbij verminderen. Het is onduidelijk of er bij een tunnel wel wordt uitgegaan van een maximumcapaciteit van 1580 pae/u wanneer de 70km/u niet door elk voertuig wordt gehaald. Heeft de tunnel dan wel voldoende restcapaciteit?	1
38 b	In de MKBA wordt gesteld dat de tijdelijke gevolgen voor het bestaand verkeer als gevolg van de uitvoeringsfase niet werden meegenomen. De uitvoeringstermijn voor de cut & cover alternatieven zal evenwel aanzienlijke langer zijn. Dit diende te worden meegenomen in de MKBA.	1
39	Het is niet duidelijk wat de volledige inhoud is, en de impact op de besluitvorming, van de maatschappelijke kosten-batenanalyse waarop scores zijn/worden toebedeeld aan dit scenario.	1

BEHANDELING

Thema 1: Statuut sMKBA

Wat opmerking 38(a) betreft, is op te merken dat de passage uit het MKBA waarnaar wordt verwezen deel uitmaakt van een inleidende paragraaf waarin algemene inzichten uit de literatuur worden aangehaald inzake ongevalsrisico's in tunnels. De bronnen voor deze paragraaf zijn opgenomen in de voetnoten. Wat de verkeersstromen en snelheden betreft (inclusief de tunnels) is de MKBA volledig gebaseerd op de doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel Limburg.

In de MKBA worden geen tussentijdse situaties beoordeeld, maar wordt de investering afgewogen ten opzichte van de uiteindelijke maatschappelijke baten (cf. bezwaar 38 (b)). Bovendien vereist het opnemen van tijdelijk effecten op het verkeer tijdens de uitvoeringsfase dat de verkeerssituatie tijdens de bouw-fase wordt doorgerekend met het verkeersmodel. Dergelijke doorrekeningen zijn niet beschikbaar in deze fase van het proces. Daarom kunnen die effecten ook eenvoudigweg niet worden opgenomen in de MKBA. Het is wel zo dat in de geïntegreerde afweging de tussentijdse periode van overlast is meegenomen onder het hoofdstuk 'Hinder'.

Wat opmerking 39 betreft, kan er op worden gewezen dat in de onderzoeksfase een strategisch MKBA is opgemaakt over de twee sturende bouwstenen (Spartacus Lijn 3 en N74) van het Complex Project NZL. In de geïntegreerde afweging is een derde groep criteria 'haalbaarheid' opgenomen, waar kosten en baten deel van uitmaken. Hier is in beeld gebracht welke alternatieven het meest bewust omgaan met de middelen. Het voorkeursalternatief scoort het best op vlak van kosten en baten.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

Deze bezwaren leiden niet tot aanpassingen aan het voorkeursbesluit of de andere documenten.

CATEGORIE 6: PASSENDE BEOORDELING EN VERSCHERPTE NATUURTOETS

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
38	<p>Wat de vergelijking tussen Ay en A4 betreft, moet het volgende worden opgemerkt:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ay neemt in totaliteit meer gebied in dan A4- De lengte van de doorsnijding van de Mangelbeekvallei is zo goed als gelijk voor beide alternatieven- Ay heeft een bredere doorsnijding van de vallei- Het type bos dat in A4 zal worden ingenomen is minder waardevol- Het verkeer produceert evenveel geluid en uitstoot in beide alternatieven over eenzelfde afstand. <p>A4 biedt dan ook wel degelijke kansen voor de natuur en de gevolgen van de uitstoot van Ay zijn niet beter dan deze van A4.</p>	/

BEHANDELING

Wat opmerking 38 betreft, is er op te wijzen dat de effecten worden onderzocht ten opzichte van de huidige situatie, waarbij er ter hoogte van de N74 op vandaag reeds veel verkeer is (met uitstoot en geluidsverstoring tot gevolg). De effecten inzake (i) eutrofiëring en verzuring en (ii) geluidsverstoring zijn bij A4 erg groot en niet te mildereren. A4 is dan ook geen valabel alternatief.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

Deze bezwaren leiden niet tot aanpassingen aan het voorkeursbesluit of de andere documenten.

CATEGORIE 7: OPMERKINGEN BIJ DE COMPENSATIENOTA

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
29 a	Onder 'Compensatie Natura 2000 voor effecten door alternatief Ay' worden de compenserende maatregelen van zowel directe (ruimtebeslag) en indirecte effecten (N-depositie) genoemd. De genoemde habitattypes zijn duidelijk maar de oppervlakte lijkt eerder een schatting. Ook de vermelde gebieden waar deze compensaties worden gezocht lijken eerder op vermoedens en dienen nog verder te worden onderzocht. De voorkeur dient te gaan naar percelen die reeds in eigendom van de overheid of natuurbeherende instanties en naar groene bestemmingen.	1
29 b	Om o.a. habitatype 9190 te compenseren wordt er gezocht in gebieden die juridisch en ecologisch voldoen aan de gestelde voorwaarden. Alleszins in eerste instantie in gebieden waar de nadelige effecten zich afspelen. Echter op de kaart op pagina 32 zien we dat er voor type 9190 grote landbouwgebieden worden gemarkeerd als zoekzone. Het is niet de bedoeling dat landbouwgebied wordt ingenomen. Hierover moet duidelijkheid komen en dat onderzoek worden gevoerd dat bijdraagt aan een maximum gebruik van reeds in voorbestemde gebieden te compenseren.	1
29 c	Het is vreemd dat de militaire domeinen niet worden meegenomen als gebied voor natuurcompensatie(s). Dit moet worden meegenomen in het onderzoek.	1
32 a	De reden dat militaire domeinen niet onderzocht worden in kader van VEN en bos, als locaties voor compensatie, omwille van de gewestplanbestemming is een zwakke argumentatie. Zeker omdat ze bij SBZ wel worden meegenomen.	1

32 b	<p>Bij "Compensatie Natura 2000 voor effecten door alternatief Ay", bij "Compensatie VEN voor effecten door alternatief Ay", bij "Compensatie van verboden te wijzigen vegetaties voor effecten door alternatief Ay" en bij "Boscompensatie voor effecten door alternatief Ay" moet bijzondere aandacht zijn voor de impact op landbouw.</p> <p>Het is positief dat in de volgende fase door de studie naar invulling van de integrale compensatieopgave de zoekgebieden verder zullen worden getoetst én dat er bij de afweging van de verschillende zoeklocaties de impact op landbouw wordt meegenomen. Hierbij dringen we erop aan dat de voorkeur dient te gaan naar percelen reeds in eigendom van de overheid of natuurbeherende verenigingen en naar groene bestemmingen. Ook hier vragen we om te zorgen voor een minimale impact op de landbouwstructuur.</p> <p>Bij de nadere analyse van geschiktheid voor compensaties moet ook, conform ambitie 9, de analyse worden gemaakt op welke plaats de compensaties de minst verstorende en beperkende effecten hebben op de aanwezige veebedrijven in de ruime omgeving. Het inrichten van bijkomende gevoelige habitattypes mag geen negatief effect hebben op de in het ruimere gebied aanwezige veehouderij.</p>	1
32 c	<p>Er zijn twee locaties zijn voor planologische compensatie van VEN. Hierbij moet volledig in lijn van ambitie 9 voor deze locatie gekozen worden waarbij de afbakening van bijkomend VEN geen implicaties heeft op de aanwezige veebedrijven in de ruime omgeving. De impact van zoeklocaties op landbouw moet onderzocht worden. Dit onderzoek mag zich niet beperken tot het controleren of er al dan niet HAG-gebieden betrokken zijn. Het agrarisch gebied is ruimer dan de HAG-gebieden.</p>	1

41	De natuur- en boscompensaties moeten maximaal op het grondgebied van de gemeente Houthalen-Helchteren worden gerealiseerd, zo dicht mogelijk bij de terreinen waarvoor de compensaties nodig zijn. Bij voorkeur sluiten de compensaties aan op bestaande natuur- en bosgebieden. Indien dit niet mogelijk is, moet worden gekeken naar andere terreinen in de ruime omgeving. Bij het zoeken van geschikte terreinen voor het uitvoeren van de natuurcompensaties dient er gekeken te worden naar de effectieve natuurwaarden op het terrein, door gebruikt te maken van de Biologische Waarderingsskaart (BWK) of terreinbezoeken. Compensaties dienen te gebeuren op terreinen die nu in de praktijk geen natuurwaarde hebben, zonder te focussen op de ruimtelijke bestemming op het gewestplan of andere ruimtelijke plannen.	1
42 a	Het Ontwerp van Voorkeursbesluit en de Compensatienota geven een beeld omtrent de globale inschatting van de oppervlakte aan compensatie voor wat betreft zone B. De uitvoering van het totaalproject zal mogelijks ook compensaties vereisen in zone A en zone C. In de Antwoordennota wordt toegegeven dat er in zone C “mogelijk een doorsnijding van Habitat- en VEN-gebieden door de fietssnelweg” zal zijn met compensatie tot gevolg. Er dient eerst van deze doorsnijding en van alle andere projecten in zone A en C een globale inschatting van de compensatie(s) te worden gemaakt. Slechts dan kan er een precies beeld worden gegeven van de omvang van de compensatie(s). Dit moet gebeuren voor de vaststelling van het voorkeursbesluit.	1
42 b	Natuurontwikkeling heeft de grootste slaagkansen ondervindt de minste verstoring in militaire domeinen. Deze ontwikkeling heeft bovendien in deze domeinen geen economische impact, in tegenstelling tot agrarische gebieden. Dat er naar de gewestplanbestemming wordt gekeken is voor Groene Kring Limburg een zwakke argumentatie. De militaire domeinen moeten wel onderzocht worden als potentiële locaties voor compensatie ter vrijwaring van landbouwgebied. In ondergeschikte orde vragen we dat er een degelijke argumentatie komt waarom gewestplannen als basis worden gebruikt om de locaties voor compensatie te bepalen.	1

42 c	Er zijn twee locaties zijn voor planologische compensatie van VEN. Hierbij moet volledig in lijn van ambitie 9 voor deze locatie gekozen worden waarbij de afbakening van bijkomend VEN geen implicaties heeft op de aanwezige veebedrijven inde ruime omgeving. De impact van zoeklocaties op landbouw moet onderzocht worden. Dit onderzoek mag zich niet beperken tot het controleren of er al dan niet HAG-gebieden betrokken zijn. Het agrarisch gebied is ruimer dan de HAG-gebieden.	1
43 a	Er wordt onderscheid tussen de compenserende effecten op Natura 2000 of onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN en anderzijds de compenserende maatregelen die voorkomen uit niet te vermijden impact op het wijzigen van kleine landschapselementen en ontbossing. Voor de Natura 2000 compensaties zijn er voldoende mogelijkheden in de SBZ-H gebieden. De Europese Commissie zal hierover uitsluitsel geven. Ook de VEN compensaties zullen in de bestaande VEN-gebieden worden gerealiseerd. De compensatiezones moeten zo veel mogelijk aansluiten op gelijkwaardige zones.	1
43 b	De compenserende maatregelen voor verboden te wijzigen vegetaties betreft effectieve compensaties van directe effecten, zijnde ruimtebeslag. De nota gaat uit van een compensatieopgave van minder dan 0,5 ha. Dit zou de maximale effectieve inname zijn. Hierbij wordt echter, net zoals in al de compensatiedossiers, geen rekening gehouden met het versnipperende effect van de nieuwe infrastructuurwerken (verbinding met Houthalen-Zuid, verbinding tussen Houthalen en Zonhoven).	1
43 c	In het project N74 is een robuuste natuurverbinding tussen de twee militaire gebieden zeer belangrijk. Ook binnen de context van het globaal verbinden van belangrijke natuurgebieden en binnen het aspect “ontsnippering” is dit een belangrijk gegeven. Daarenboven is het betrokken gebied, zoals bekend, deel van de Vlake van Peer en bekken van Warmbeek en Dommel van de regio Kempen en Maasland.	1

Thema 1: Zoekzones compensaties

Wat de opmerking 29(a) betreft, wordt in de compensatienota dieper ingegaan op de methodiek voor het bepalen van geschikte locaties (in eerste instantie binnen SBZ-H). Hier gelden ook een aantal juridische randvoorwaarden. De gemaakte suggestie wordt meegenomen als aandachtspunt voor de uitwerkingsfase.

Betreffende opmerkingen 29(b,c), 32(a,b,c), 42(c): zoals gezegd, is in het ontwerp voorkeursbesluit opgenomen dat de studie naar invulling van deze integrale compensatieopgave een verkennende oefening is die tot doel heeft om, op basis van de juridische randvoorwaarden en ecologische vereisten van de te compenseren vegetaties, na te gaan waar zoekgebieden voor compensatie gesitueerd kunnen worden. Op deze manier wordt al in strategische fase nagegaan of er voldoende (ruimtelijke) mogelijkheden zijn voor potentieel geschikte gebieden. In een volgende fase zullen deze zoekgebieden verder getoetst worden en zal de concrete omvang en locatie van de compensaties worden bepaald. De toetsing betekent ook dat bij de afweging van de verschillende zoeklocaties de impact op landbouw wordt meegenomen.

De gevolgde methodiek, de eerste verkennende oefening en het bijhorende kaartmateriaal zijn terug te vinden in de Compensatienota. In de nota wordt een onderscheid gemaakt tussen de compensaties die dienen te gebeuren op basis van de passende beoordeling, de verscherpte natuurtoets en de regelgeving inzake bosbehoud en verboden te wijzigen vegetaties. Ook wordt het onderscheid gemaakt tussen de effectieve en planologische compensaties. Tevens wordt per compensatieopgave uitgelegd wat de juridische randvoorwaarden zijn (vb. p 13 – SBZ), alsook de ecologische vereisten.

- Compensaties die in het kader van artikel 36ter van het Decreet Natuurbehoud moeten geschieden, gebeuren bij voorkeur in of dichtbij het betrokken "Natura 2000"-gebied op een locatie waar de omstandigheden bevorderlijk zijn voor het welslagen van de compensatiewerkzaamheden (Richtsnoeren voor de toepassing van artikel 6, lid 4, van de Habitatrictlijn (Richtlijn 92/43/EEG), p. 20). Aangezien de militaire zone, zoals ingekleurd/bestemd op het gewestplan, is aangewezen als habitatrictlijngebied, kan deze zone theoretisch bekeken worden. Zoals aangegeven in de compensatienota p. 13 zijn er echter ook andere harde randvoorwaarden in acht te nemen, namelijk:
 - Op de compensatielocatie is geen actueel habitat of regionaal belangrijk biotoop aanwezig
 - De compensatielocatie overlapt niet met een zoekzone voor het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen.

Op figuur 1, pagina 14 van de compensatienota, is dit zichtbaar gemaakt, ook voor de militaire domeinen.

De methodiek voor compensatie werd, samen met de eerste verkennende ruimtelijke oefening, voorgelegd aan en besproken met de verschillende natuur- en landbouwpartners. Een antwoord op de vraag of militaire domeinen al dan niet in aanmerking kunnen komen in het kader van de verschillende compensatieopgaves blijkt uit de compensatienota.

(opmerking 42b) Verder kunnen we nog meegeven dat de reden om de gewestplanbestemming als basis te gebruiken voor een aantal natuurcompensaties voortkomt uit de natuurregelgeving zelf. Bijvoorbeeld bosdecreet (ikv boscompensatie):

- De compenserende bebossing dient te gebeuren via de bepalingen van het Bosdecreet. Artikel 4, derde lid van het Ontbossingsbesluit bepaalt dat een compenserende bebossing slechts, met inachtneming van alle wettelijke en reglementaire bepalingen, kan worden uitgevoerd op terreinen die nog niet bebost zijn. Deze bebossing moet bovendien worden uitgevoerd in zones met de bestemming groengebied, natuurontwikkelingsgebied, parkgebied, buffergebied, bosgebied, bosuitbreidingsgebied, agrarisch gebied in de ruime zin, recreatiegebied, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen of de met al deze gebieden vergelijkbare gebieden, aangeduid op de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen. De militaire zone, zoals ingekleurd/bestemd op het gewestplan, heeft geen dergelijke bestemming en komt dan ook niet in aanmerking.

Wat de VEN-gebieden betreft, dienen de compenserende maatregelen te worden genomen binnen de bestaande begrenzing van het VEN of binnen de nieuw af te bakenen planologische compensaties inzake VEN, aangezien op die manier de samenhang van het VEN bewaard blijft. In casu worden, naast effectieve compensaties, ook planologisch nieuwe VEN-gebieden afgebakend. De voorgestelde zones voor planologische compensatie bevinden zich niet in agrarische en militaire gebieden. Voor de effectieve VEN-compensatie dient gezocht binnen een groene bestemming.

(opmerking 29b, 41, 43 (a,c)) Gelet op de ecologische vereisten van een aantal te compenseren habitattypes waaronder 9190 is op de figuren in de compensatienota eveneens de standplaatsgeschiktheid (grondwater en bodem) gebiedsdekkend weergegeven ('gekleurde pixels geven potentie aan'). Dit staat los van de zoekzone voor compensatie die zich beperkt tot de contour van het SBZ-gebied.

Tot slot kan er op worden gewezen dat enkel de compensaties voor de sturende bouwstenen in beeld werden gebracht. Voor het bredere gebiedsprogramma, dat niet tot het CP behoort – waaronder de optimalisatie van de fietssnelweg – is geen compensatieberekening gemaakt. Dit zal binnen de respectievelijke processen opgemaakt worden. In de onderzoeksfase is de impact in zone A en

C niet onderscheidend tussen de alternatieven. In een volgende fase zullen de impact en de daaruit volgende compensaties in beeld gebracht worden. Deze impact zal zeer beperkt zijn, aangezien maximaal bestaande infrastructuur gebruikt zal worden en is niet onderscheidend voor de keuze voor het voorkeursalternatief (cf. opmerking 42(a)).

Wat opmerking 43 (b) betreft, moet erop worden gewezen dat het versnipperend effect van de verschillende alternatieven werden in beeld gebracht in het sMER. Er wordt besloten dat door de aanleg van verschillende ecopassages de connectiviteit in het gebied wordt verbeterd, wat resulteert in een positieve score ter hoogte van deelzones Molenheide, Sonnis-N74, Mangelbeek-N74 en de E314. De aanleg van volledig nieuwe weginfrastructuur (alternatief A4) of een sterke toename van verkeer zorgen voor een sterkere barrière en negatieve beoordeling, dit ter hoogte van het nieuw tracé A4 in deelzone Sonnis en Mangelbeek, ter hoogte van de Herebaan-west bij alternatieven A4 en Ay en ter hoogte van de Europarklaan bij alternatieven Ax en Ay.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

Deze bezwaren leiden niet tot aanpassingen aan het voorkeursbesluit of de andere documenten.

CATEGORIE 8: AANDACHTSPUNTEN VOOR UITWERKINGSFASE

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
3 a	Bij de aanleg van een specifieke strook voor de sneltram of trambus kan de bestaande waterproblematiek ter hoogte van Hoeven (Pelt) worden opgelost. Het grondwaterniveau is er immers door de constante drainage lager dan vroeger. De beken Hoevenderloop en Gorteloop, alsook het Hobos, verdrogen.	1
3 b	Er kan een pompstation worden geïnstalleerd op de bestaande drainageleiding om de drainage van de Hoeven in Pelt door de N74 tegen te gaan en het grondwater terug te pompen o.a. naar de bronnen van Hoevenderloop en Winnerloop en er zo ook voor te zorgen dat de landbouw geen of minder water moet oppompen voor bevoeiing van akkers in tijden van droogte.	1
3 c	In de uitwerkingsfase zal gelet op de problematiek van verdroging en klimaatverandering terdege moeten bekeken worden hoe maximaal extra kan ingezet worden op infiltratie van regenwater bij de (her)aanleg van het openbaar domein. Voor de dimensionering moet vertrokken worden van de nodige metingen van infiltratiecapaciteit en grondwaterstanden. Dit is een belangrijk aandachtspunt.	1
5	De “ groeninvulling” van het project moet nauwgezet opgevolgd worden.	2
26	Het is onduidelijk hoe het verkeer zal verlopen tijdens de werkzaamheden.	3
34	De veelheid aan werken gaat een enorme wijziging van de verkeerssituatie betekenen. Er moet een goed communicatieplan worden uitgewerkt en een optimale werf- en verkeerssignalisatie tijdens en na de werken worden voorzien.	3
38	De locatie van de tunnelmonden aan de Mangelbeekvallei ligt nog niet vast. Hier moet aandacht zijn voor het aspect ‘mens/gezondheid’.	6

41 a	Bij de uitvoering van de infrastructuurwerken is de kans vrij groot dat er grondwaterbemaling dient voorzien te worden. In grote bouwprojecten kan langdurige bemaling een aantal problemen veroorzaken. Een verlaagde grondwaterstand kan ook een effect hebben op de bodemstabiliteit in de omgeving, en aanleiding geven tot schade aan gebouwen in de bemalingszone. Om de impact op de grondwaterstanden en de omgeving te beperken vragen we om maximaal in te zetten op alternatieve technieken die bemaling overbodig maken. Als er toch bemaling nodig is, is het belangrijk dat de bemalingsperiode maximaal wordt beperkt in de tijd, en dat het opgepompte water in de nabije omgeving opnieuw kan infiltreren, en niet wordt afgevoerd naar de riolering of naar de lokale waterlopen.	2
41 b	Het industrieterrein Helchteren-Noord wordt op termijn omgevormd tot natuurgebied. Bij het herinrichten van de terreinen dient de nodige aandacht geschonken te worden aan mogelijke aanwezigheid van schadelijke stoffen in de bodem. Er moet te allen tijde worden rekening gehouden met de voorgaande functie van de terreinen als industrieterrein en de daarbij gepaard gaande risico's op aanwezige bodemvervuiling door de vroegere productie- en bedrijfsprocessen. Tijdens de afbraak van de bestaande gebouwen en de omvorming van het terrein dient er dus voldoende aandacht te zijn voor het actief opsporen van mogelijke vervuilingshaarden en dienen deze volledig gesaneerd te worden om latere risico's voor mens en milieu te neutraliseren.	2
41 c	De nieuwe infrastructuur dient zo goed mogelijk landschappelijk te worden ingebed, zodat de omwonenden zou weinig mogelijk visuele hinder ondervinden van de weg en alle bijhorende installaties. De inbedding dient te gebeuren met maximaal gebruik van (streekeigen) groen.	2
41 d	Er dienen voldoende initiatieven genomen te worden om te zorgen dat het verkeer dat uit het oosten en westen op de nieuwe N74 wenst in te voegen dit op de juiste locaties doet.	4

41 e	In de MKBA wordt er vanuit gegaan dat de investeringen voor het OV-systeem plaatsvinden in de laatste 2 jaren van het project. Bij voorkeur echter worden na het nemen van het voorkeurbesluit prioritair initiatieven genomen voor de aankoop van de benodigde voertuigen, gezien de lange levertermijnen van deze voertuigen. Ook de inrichting van de vrije beddingen op de delen van de N74 in zones A en C dienen zo snel mogelijk te starten om al vanaf het begin van het project een aantal pendelaars de overstap te laten maken naar het openbaar vervoer.	4
43	Het ontwerp-voorkeursbesluit kiest voor het HOV-systeem Trambus en doortochtalternatief Ay waarbij het zich baseert op eerdere documenten opgemaakt in de loop van het proces. Toch is het noodzakelijk dat bepaalde aspecten die het gevolg zijn van dit besluit verder onderzocht worden in kader, onder meer, van de geformuleerde missie en ambities. Ay voorziet geen aansluiting op de N74 (tunnel) ter hoogte van de Mangelbeekvallei. Hierdoor zal al het verkeer van Helchteren moeten bewegen via het knooppunt Helchteren-noord, ook het verkeer richting Hasselt. Ook omgekeerd: verkeer komende vanuit Hasselt (en de E314) zal via tunnel moeten rijden tot Helchteren-noord om dan terug te rijden richting Helchteren. Ter hoogte van Helchteren zuid (tussen kruispunt en Herebaan in Houthalen) zal er dus minder verkeer bewegen. Anderzijds zal er meer verkeer bewegen tussen kruispunt en Helchteren-noord. Daarenboven zal de omleiding via Helchteren-noord minder "attractief" zijn voor bestuurders die Helchteren dorp als bestemming hebben. Door het verkeer van en naar Helchteren te laten rijden tot Herebaan om dan de tunnel in te rijden zal het noordelijk deel van de Grote baan minder verkeer moeten verwerken. Aangezien dit aspect essentieel is voor zowel het verkeer in Helchteren als voor de leefbaarheid van Helchteren dient dit bijkomend onderzocht te worden.	4

44 a	De trambus is een hybride-oplossing tussen een echte tram op een sporenbedding en een bus die geen eigen infrastructuur nodig heeft. De uitbouw en exploitatie van dit vervoersmiddel moet alle ondersteunende kansen krijgen om de shift naar openbaar vervoer vanuit de hele Noord-Limburgse regio ten oosten en ten westen van de N-Z te realiseren. De uitwerking van het tracé en de lijnen die er uit de omliggende gemeenten aansluiting toe geven, mag geen stiefmoederlijk onderdeel in het geheel van de N-Z-verbinding. In dat opzicht is het wel al belangrijk om te zien dat de uitbouw van zo'n hoogwaardig openbaar vervoer (OV) effectief ook een bouwsteen is van het gehele N-Z-project. De exploitatie van de trambus moet in de noordelijke aanvoerszone samen gaan met een hoogwaardige aansluiting via OV-lijnen en initiatieven die het nemen van de wagen afremmen en het nemen van het OV versterken. Klokvaste aansluitingen over eigen beddingen met zo min mogelijk verkeerslichten en snellere snelheden dan toegestaan voor de wagens zijn te overwegen.	4
44 b	De veelheid aan werken gaat een enorme wijziging van de verkeerssituatie betekenen. Er moet een goed communicatieplan worden uitgewerkt en een optimale werken verkeerssignalisatie tijdens en na de werken worden voorzien.	3
49	Er dient te worden onderzocht of de beoogde op -en afrit ter ontsluiting van het bedrijventerrein Centrum Zuid kan worden aangepast. Concreet moet worden onderzocht of de voorgestelde ontsluitingsweg tussen het bedrijventerrein Centrum Zuid en de N74 kan worden verschoven teneinde een opsplitsing van het betrokken exploitatieterrein te vermijden.	7

51	a	In het alternatief omleidingstraject A4, werd een ecologische passage voorzien voor de Mangelbeek ter hoogte van de Europarklaan. Er is nog geen duidelijkheid over hoe een ecologische passage zal worden voorzien in het Ay doortochtracé. Er moet gestreefd worden naar een zo groot mogelijke passage met een zo groot mogelijke impact op de doorstroming van de bronnen van de Mangelbeek. Op die manier zou ook al een soort corridor gecreëerd worden, waarbij dieren via de vallei van de Mangelbeek veilig naar Beringen en het militair domein van Leopoldsburg kunnen. Er zijn wel bedenkingen bij de keuze van combi-passages zoals nu voorzien aan de Grote Baan ter hoogte van de Mangelbeek. Plan is om onder de brug zowel doorgang voor menselijk medegebruik als fauna te voorzien. Maar deze combinatie leidt tot een versturende werking op de primaire functie van zo'n doorgang nl. het ontsnipperen van deze beekvallei. Tegelijk is er een alternatieve verbinding van beide wandelwegen mogelijk op drogere gronden die meer wandelcomfort verzekeren (Vennestraat-Reitstraat). Er wordt best verder overleg gepleegd met de plaatselijke natuurvereniging om na te gaan of dit de beste keuze is.	5
51	b	Bij het ontsnipperen in de valleien ontstaan opportuniteiten om tegelijk hydrologisch herstel na te streven. Het wegnemen van een eventuele 'stuwende' werking van dwarswegen op maaiveld in een vallei kan immers een verdrogend effect creëren omdat het water sneller zal afvloeien. In valleien met veengronden is juist het omgekeerde nodig. De sponswerking van de valleien wordt best zo efficiënt mogelijk benut. Dit wel onder de voorwaarde dat er geen vervuild water betrokken is. Overstorten en vervuilingpunten dienen te worden weggewerkt. Het is tot op heden voor het actiecomité echter nog onduidelijk of dit wel het geval zal zijn, en zo ja, op welke wijze dan.	5

BEHANDELING

Thema 1: Waterproblematiek Pelt

Wat opmerkingen 3 (a, b,c) betreft, dient er op te worden gewezen dat de ingrepen aan de Grote Baan in eerste instantie focussen op de zone in Houthalen-Helchteren (onderzoekszone B). In deze zone zullen de twee tunnels worden ingericht, de vrije trambusbaan worden gerealiseerd en het openbaar domein op en rond de Grote Baan (incl. fietspaden) worden ingericht. Hier zullen ook ingrepen gepland worden om het eco-hydrologisch systeem (de beekvalleien) te optimaliseren. In de zone tussen Pelt en Hechtel-Eksel en Zonhoven en Hasselt (onderzoekszone A en C), focust het CP op de aanleg van een vrije trambusbaan, die de HOV-connectie tussen het noorden van Limburg en Hasselt mogelijk moet maken. De infrastructurele ingrepen zijn daarom eerder beperkt aangezien er gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Verbeteringen in het kader van het eco-hydrologisch systeem, leefbaarheid, ... maken deel uit van het CP indien de impact van de trambus bepaalde grenswaarden overschrijdt. Dit zal in een volgende fase, de uitwerkingsfase, verder worden onderzocht.

Thema 2: groeninrichting/water

Specifieke suggesties en aandachtspunten inzake groeninrichting worden meegenomen in de uitwerkingsfase (opmerkingen 5 en 41 (b,c)). Ook de concrete gevolgen op vlak van waterhuishouding zullen in de uitwerkingsfase aan bod komen. Via peilbuismetingen, sonderingen en berekening met een grondwatermodel zal de impact van het voorkeursalternatief op het grondwater in beeld gebracht en geanalyseerd worden. Zowel na realisatie als tijdens de werken. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat bemaling een onaanvaardbare impact heeft tijdens de realisatie, zullen uitvoeringsmethoden met een gesloten bouwput en zonder bemaling de voorkeur krijgen (cf. opmerking 41 (a)).

Thema 3: lokale ontsluiting tijdens werffase/minder hinder

Opmerkingen 26, 34, 44 (b): de fasering en aanpak van het werfverkeer zullen in de uitwerkingsfase worden onderzocht. Ook worden minderhinderplannen opgemaakt tijdens uitwerkingsfase. De input wordt meegenomen. De circulatie tijdens de uitvoering van het voorkeursalternatief, alsook de communicatie naar de bevolking toe maakt deel uit van het minderhinderplan. Het minderhinderplan kan trouwens als een momentum worden beschouwd om shift naar fiets en OV reeds in te zetten.

Thema 4: mobiliteit (bouwsteen 1 en 2)

Wat opmerkingen 41(d,e) en 44 (a) betreft, kan er op worden gewezen dat een aantal maatregelen op dit vlak momenteel reeds zijn meegenomen in de modelleringen met het Regionale Verkeersmodel Limburg (bv. optimaliseren aansluiting N73 op N74 waardoor de connectie van beide wegen verbeterd wordt; weren sluipverkeer tussen Peer en Helchteren). Een knip van de N719 werd echter niet haalbaar geacht, omdat dit ook negatieve effecten zou hebben voor verkeersstromen op kortere afstand. In de volgende fase zal verder worden onderzocht op welke wijze nog kan worden ingegrepen in de omgeving van deze verkeersstromen. Deze specifieke suggesties en aandachtspunten worden meegenomen in de uitwerkingsfase.

Wat betreft opmerking 43: in deze fase van het proces zijn de grote structuren en belangrijkste verbindingen op een iets ruimere schaal uitgewerkt. Het verkeerssysteem werd zodanig ontwikkeld, dat (doorgaand) verkeer maximaal via de hoofdstructuren zal worden opgevangen (N73-N74 en N76). De mobiliteitseffecten in het projectgebied zijn uitgebreid onderzocht in het sMER (discipline mobiliteit).

In de volgende fase wordt in detail bestudeerd hoe de mobiliteit in en rond de verschillende woonwijken het best wordt georganiseerd met aandacht voor leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit zowel voor gemotoriseerd verkeer als de fiets.

Er zal dus nader onderzoek worden verricht naar de precieze inrichting van een aantal aansluitende assen zoals Europarklaan, Herebaan Oost, Herebaan West, etc. Ook de ontsluiting en circulatie in relatie tot de omliggende woonwijken zal (in samenwerking met de gemeente), uitgewerkt worden in wijkmobiliteitsplannen. Dit zijn belangrijke aandachtspunten voor de uitwerkingsfase.

In het sMER zijn trouwens niet alleen de mobiliteitseffecten beoordeeld, maar ook de impact op geluid, lucht, gezondheid en natuur. Hierbij wordt, onder andere, verwezen naar de conclusies van de Passende Beoordeling en de Verscherpte Natuurtoets (Passende beoordeling en Verscherpte Natuurtoets – pg 83 en pg 113).

Thema 5: ontsnipperingsmaatregelen

De opmerkingen 51 (a,b) worden meegenomen als aandachtspunten in de uitwerkingsfase.

Thema 6: integraal procesverloop

De opmerking 38 worden meegenomen als aandachtspunt in de uitwerkingsfase.

Thema 7: knoop Zuid

De opmerking 49 worden meegenomen als aandachtspunt in de uitwerkingsfase.

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

Deze bezwaren leiden niet tot aanpassingen aan het voorkeursbesluit of de andere documenten.

CATEGORIE 9: VOORAFGAAND ONDERZOEK

OVERZICHT BEZWAREN

tabel 1	Bezwaar	T _{hema}
12	Er moet een vlotte verbinding zijn tussen het noorden en het zuiden van de provincie. Het is van belang dat het openbaar vervoer snel, comfortabel, betaalbaar en toegankelijk is. Het is dan ook essentieel dat er goed wordt nagedacht over het aantal stopplaatsen en de plaatsing van deze stopplaatsen. Voor de toekomst is het belangrijk dat de capaciteit en de frequentiegraad eenvoudig verhoogd kan worden. Een sneltram is de enige oplossing die aan deze eisen voldoet.	1
38	Er wordt in het mobiliteitsonderzoek gesteld dat de capaciteit van de tunnels onder Helchteren ruim voldoende zal zijn en er geen flessenhals zal optreden. In de ochtend- en avondspits wordt evenwel 90% van de capaciteit benut. Kan in dat geval wel worden gesteld dat de tunnel voldoende restcapaciteit heeft?	1
48 a	Wat zone A betreft, rijst de vraag in hoeverre op het noordelijk eindpunt van de NoordZuid de NMBS haar volle medewerking verleent om er in de gewenste connectie te voorzien ter hoogte van een nieuw treinstation in Overpelt. Het station van Neerpelt is recent vernieuwd. De berekende tijden van de Oost-West busverbindingen van Lommel naar dit knooppunt blijken niet te kloppen.	2
48 b	Anticiperen op de opgelegde mobiliteitsshift 60/40, te realiseren tegen 2030-2050, kan niet met de trambus. De sneltram scoort beter op de meest diverse vlakken van oplossend vermogen. Het HOV-concept verdient deze kwalificatie alleen als het op het vlak van reistijd, het comfort, de bedrijfszekerheid, de synchronisatie op de knooppunten met de andere plaatselijke vervoermodi, de concurrentie met de auto ruim overtreft.	1
48 c	Het klopt niet dat de brug over het Albertkanaal/Kempische steenweg geen sneltram zou kunnen dragen. Tal van bruggen in het Antwerpse zijn met succes de voorbije decennia om die reden versterkt. Dit kan men technisch niet invoeren om dan maar de absolute voorkeur te geven aan de trambus. Temeer omdat het gewicht van de trambus mede wordt bepaald door de massa aan batterijen.	1

BEHANDELING

Thema 1: Voorkeur voor sneltram

Wat opmerking 38 betreft, kan er op worden gewezen dat de weergegeven intensiteiten in het mobiliteitsonderzoek de absoluut drukste momenten in de ochtend- en avondspits weergeven. Deze verkeersintensiteiten houden rekening met een modal shift naar het OV, maar niet noodzakelijk met de ambitieuzere beleidsdoelstellingen inzake de modal shift van de Vlaamse overheid (modal split van 60/40 en niet 40/60 zoals gesteld in een bezwaar). De verkeersconfiguratie van Ay werd volledig in een dynamische verkeerssimulatie geverifieerd. De configuratie werkt met voormelde verkeerintensiteiten. Betreffende opmerkingen 12 en 48(b): het reistijdverschil is zeer beperkt (45 min voor de trambus (drk5) versus 42 minuten voor de sneltram (drk5) tussen Hasselt en knoop Noord).

Het comfort, de bereikbaarheid, overstapmogelijkheden, betrouwbaarheid, frequentie... zijn niet onderscheidend in de keuze tussen trambus en sneltram. Deze kwaliteitseisen zijn een uitgangspunt in de volgende fases, maar niet onderscheidend in de keuze tussen de voorliggende HOV-modi.

De trambus is flexibeler en gefaseerd in te zetten. Bovendien zijn de infrastructuurkosten lager. In de geïntegreerde afweging werd dit afgewogen tegenover een grotere capaciteit voor de sneltram, die bovendien aan een lagere (personeels)kost opgeschaald kan worden.

Betreffende opmerking 48(c) wordt verwezen naar het advies dat De Vlaamse Waterweg uitbracht i.h.k.v. de tussennota. Spoorverkeer op de bruggen over het Albertkanaal en Kanaalkom impliceert verregaande impact op de bestaande brugconstructies. Zowel de stabiliteit van de bruggen als de hellingsgraad van de aanloophellingen voor de brug over het Albertkanaal worden hier als belangrijke aandachtspunten aangehaald.

Thema 2: knoop noord

Betreffende opmerking 48(a), wordt verwezen naar actie A1.06 (afstemming en integratie van Hoppinpunten) in het voorkeursbesluit. Hierbij wordt de NMBS als partner betrokken. Naast structureel overleg is de NMBS ook betrokken in de stuurgroep van het Complex Project (zie procesnota).

AANPASSINGEN AAN DOCUMENTEN

Deze bezwaren leiden niet tot aanpassingen aan het voorkeursbesluit of de andere documenten.

4 BESLUIT

AANPASSINGEN AAN HET DEFINITIEF VOORKEURSBESLUIT

- De landbouwpartners zullen toegevoegd worden bij actie B3.10 van het gebiedsprogramma in het definitief voorkeursbesluit.
- De natuurpartners zullen toegevoegd worden bij de acties B3.08, B3.14 en B3.15 van het gebiedsprogramma in het definitief voorkeursbesluit.

AANPASSINGEN AAN ONDERZOEKSDOCUMENTEN EN SYNTHESNOTA

- Aanvulling aan het syntheserapport pg 150 – ‘Met betrekking tot kansen voor de uitbouw van een regionale openbaar vervoerverbinding, scoren alternatieven, A2, A3, A4, Ax en Ay globaal gelijk.
- Aanvulling aan het mobiliteitsrapport pg 145 – ‘Met betrekking tot kansen voor de uitbouw van een regionale openbaar vervoerverbinding, scoren alternatieven, A2, A3, A4, Ax en Ay globaal gelijk.

