

Aan deze opmerkingennota werkten mee:

Natuurpunt vzw  
Natuurpunt Limburg vzw  
Natuurpunt As  
Natuurpunt Diepenbeek  
Natuurpunt Genk  
Natuurpunt Hasselt  
Limburgse Milieukoepel vzw  
Bond Beter Leefmilieu vzw

---

## **Opmerkingen bij de Kennisgevingnota Plan-MER ifv RUP(s) Spartacusplan – Sneltramlijn 2 (Hasselt-Maasmechelen) Projectnummer 258850**

### **Opmerkingen bij deel 2: Inleiding**

We onderschrijven de doelstelling van het Spartacusplan om het openbaarvervoeraanbod in grote delen van Limburg te verhogen. We zijn ervan overtuigd dat een sneltramlijn voor bepaalde baanvakken een efficiënt middel is om invulling te geven aan de verplaatsingsnoden en de vraag aan openbaar vervoer, rekening houdend met de, op dit moment al drukke verkeersassen en de beperkte spoorinfrastructuur. Bovendien kan de uitbouw van een netwerk van snelbussen en sneltrams de druk om bijkomende wegeninfrastructuur uit te bouwen temperen.

Het doel van een MER is het bestuderen en rapporteren van de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling. Het MER moet niet enkel beschouwd worden als een hulp bij de besluitvorming. Volgens art. 4.1.7. van het MER-decreet moeten de conclusies 'doorwerken in de besluitvorming'. Het MER zal bij de formulering van mogelijke alternatieven – milderende maatregelen of compenserende maatregelen – hiermee moeten rekening houden.

De te onderzoeken items in het plan-MER moeten leiden tot een oplossing voor het gestelde probleem met zo weinig mogelijk negatieve milieueffecten. Waarbij compenserende maatregelen voorzien worden en waarbij zo weinig mogelijk negatieve milieueffecten in Speciale Beschermingszones (SBZ) / Natura-2000-gebieden

plaatsvinden. De financiële kostprijsverschillen mogen in de afweging die in het milieueffectenrapport dient te gebeuren geen rol spelen, het gaat hier immers om een afweging van alternatieven op basis van hun *milieueffecten*. Ook de afweging van de alternatieven op de exploitatietijden dienen pas na de afweging in het Plan-MER aan bod te komen. Daarenboven moeten de negatieve gevolgen voor de natuur op een volwaardige wijze gecompenseerd worden.

Het MER-rapport moet aantonen of het voorgestelde tracéalternatief het best haalbare is voor het milieu en de natuurwaarden, ook op de lange termijn.

### **Opmerkingen bij deel 3: Het Spartacusplan als ruim kader**

#### **Opmerkingen bij 3.1.**

Wij wensen er op te wijzen dat de tijdstoename voor een verplaatsing niet evenredig is met de toename van de verkeersdrukke. In een mobiliteitsstudie van de federale overheidsdienst Mobiliteit en vervoer van 2008 wordt gesteld dat de verwachte tijdstoename voor een verplaatsing met de auto in 2020 slechts circa 3% bedraagt ten opzichte van 2005. In het Plan-MER moet onderzocht worden of dit geringe tijdsverlies voldoende zal zijn om het doelpubliek voor de Spartacus Sneltramlijn 2 een gewijzigde keuze van vervoersmodus te laten maken.

De keuze om een sneltramlijn aan te leggen gaat uit van de veronderstelling dat met het inkorten van de reistijd het keuzeproces van het publiek voor de voorkeursvervoersmodus kan worden gewijzigd ten gunste van het openbaar vervoer. Deze keuze wordt echter niet enkel gemaakt op basis van de reistijd, maar wordt ook bepaald op basis van andere elementen zoals: tijdstip van de verplaatsing, combinatiemogelijkheden, activiteiten die men wil doen, meeneembaarheid van goederen, stiptheid, ... We vragen dat men in de studie onderzoekt of en in welke mate een tijdswinst tussen de verschillende haltes op de geplande route bijdraagt aan een gewijzigde vervoerskeuze van het doelpubliek.

#### **Opmerkingen bij 3.2.3.2.**

De buitenlandse voorbeelden spreken over de sneltram als 'voorstedelijk' openbaar vervoer, het succes van die tramlijnen zijn gekoppeld aan de verbinding van deze lokale centra met het stadscentrum zonder dat men moet overstappen. In dat verband zou de Plan-MER voor ieder alternatief de haltes moeten bekijken in functie van de mogelijke reizigerskilometers

Het lijkt ons nuttig te weten hoeveel (potentiële) reizigers-kilometers verwacht worden bij iedere verbinding. Met het Spartacusplan wil men immers een keuze maken in functie van véél reizigers en véél kilometers. De loutere tijdswinst zegt dus niks als je niet weet op hoeveel (potentiële) reizigers hij van toepassing is.

Wij wensen dat het Plan-MER duidelijkheid schept over het aantal reizigers dat men wenst aan te trekken met de inrichting van de sneltramlijn en het profiel van de reizigers (recreatie, woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer, ...).

#### **Opmerkingen bij 3.1.2.1.**

In de kennisgevingnota wordt de stelling dat de groei in autoverkeer in de provincie Limburg groter is dan in de rest van Vlaanderen onderbouwd aan de hand van een studie die uitgevoerd werd gedurende de jaren 2002-2003. Wij trekken het feit dat zowel het goederen- als personenverkeer sterk gestegen is de laatste jaren niet in vraag, maar we stellen ons wel vragen bij de relevantie van deze studie. Niet alleen staat er geen bronvermelding naar deze studie vermeld in de kennisgevingnota, deze studie is bovendien verouderd en statistisch niet significant. De grotere groei in auto's gedurende deze periode kan te wijten zijn aan eenmalige factoren. Bovendien verwijst ze enkel naar het autoverkeer op autosnelwegen en is het niet duidelijk of in de studie ook het goederenverkeer opgenomen is. Een extrapolatie van een studie die liep over een periode van twee jaar en meer dan zes jaar oud is gebruiken om trends in verplaatsingsmodi op te baseren is noch statistisch, noch wetenschappelijk relevant. Deze studie kan dus niet gebruikt worden om de noodzaak van het Spartacusplan op te enten. Wij wensen dat er een bijkomend onderzoek wordt gedaan naar de noodzaak van het Spartacusplan en de uitbouw van een sneltramlijn.

#### **Opmerkingen bij 3.2.1. (en 4.2.1.)**

Het Spartacusplan is opgebouwd aan de hand van een knooppuntennetwerk. Het is echter in deze fase van het onderzoek nog niet duidelijk waar deze knooppunten gesitueerd zullen zijn. We vragen om in de Plan-MER een onderbouwing te geven bij de keuze van de knooppunten. De knooppunten zouden zo dicht mogelijk bij de gebruiker moeten ingetekend worden. We vragen ook dat bij de uitbouw van de knooppunten zo weinig mogelijk ruimtebeslag gelegd wordt en dat de milieuhinder beperkt blijft.

Het Plan-MER moet bovendien nagaan wat de invloed is van een knooppunt op de omgeving. Daarbij willen we er op wijzen dat ook rekening moet gehouden worden met de ruimte die nodig is voor het parkeren van voertuigen en/of overstapmogelijkheden.

We wensen er op te wijzen dat de knooppunten moeten uitgebouwd worden in de woongebieden waar men de meeste reizigers verwacht. Dit leidt tot een versteviging van deze woongebieden en beperkt daarenboven het voor- en na-transport.

#### **Opmerkingen bij 3.2.5.1. (en 4.2.5.3.)**

In de kennisgevingsnota kunnen we lezen dat voor het Spartacusplan in eerste instantie gekozen wordt voor een hybride tramtoestel dat zowel een elektrische als een dieselaandrijving heeft. Er wordt aangegeven dat de sneltram in verstedelijkt gebied op elektriciteit zal rijden en dat in het buitengebied zal gekozen worden voor een dieselaandrijving. Wij vragen om de milieueffecten van beide opties te onderzoeken. Bovendien zijn wij bezorgd over de schadelijke effecten die kunnen veroorzaakt worden door de emissies (lucht, geluid, ...) die vrij zullen komen langs de SBZ / Natura-2000-gebieden (o.a. het natuurreserveaat De Maten).

#### **Opmerkingen bij deel 4: Beschrijving plan sneltramlijn 2**

##### **Opmerkingen bij 4.2.**

Wij wensen in het Plan-MER het milieueffect onderzocht te zien van de inplanting van de haltes, spoorinfrastructuur, uitwijksporen, terugkeerspooren, gelijkgrondse en ongelijkgrondse kruisingen met bestaande verkeersstromen, verkeersregelinstallaties en het Profiel van Vrije Ruimte en de Vegetatievrije Ruimte.

##### **Opmerkingen bij 4.2.3.1.**

Een aantal kruispunten zullen boven- of ondergronds gekruist worden omwille van veiligheidsredenen. De mogelijke hinder en ruimtebeslag ten gevolge deze infrastructuren dienen onderzocht te worden.

##### **Opmerkingen bij 4.2.4.2.**

De spoor- noch trammaatschappij doen aan actief natuurbeheer in de 'vegetatievrije' ruimte naast het spoor. Er wordt wel aan kappen en klepelen gedaan als maatregelen voor het vrijhouden van de sporen. Deze beheerswijzen voldoen aan de basisdoelstellingen van de exploitatieveiligheid, maar zijn onvoldoende in de omgeving van natuurgebieden en open landschappen. Wij wensen er op te wijzen dat het beheer er niet alleen op gericht mag zijn om deze strook open te houden, een goed bermbeheer moet aangepast en voldoende attractief zijn voor de omgeving.

De grootteorde van deze vegetatievrije zones van de tracés wordt in de kennisgevingnota erg vaag omschreven. Daarom vragen wij in de studie het maximaal scenario (een strook

van 2x25 meter vegetatievrije ruimte) te beschouwen. Op basis van dit maximaal scenario moet de impact van het verlies aan open ruimte alsook de impact hiervan op de natuur (verlies, versnippering, oprukkende exoten, vegetatiewijziging, ...) worden gemeten. Voor het baanvak Hasselt en Genk betekent dit immers een strook van 65 meter breed voor een dubbelspoortraject.

#### **Opmerkingen bij 4.2.5.1.**

Enkele van de locaties die men wenst te verbinden met een sneltram hebben een vervoersvraag die voornamelijk buiten de spits- en werkuren ligt (Limburghal, Shopping Genk, Maasmechelen Village). Te onderzoeken is in welke mate de aanleg van de sneltram zal bijdragen aan het invullen van de vervoersvraag van deze locaties in de voor hen drukke avond- en weekenduren.

#### **Opmerkingen bij 4.3.**

Wij wensen er op te wijzen dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen indachtig er een maximale bundeling van bestaande lijninfrastructuur met hoofd- en primaire wegen moet nagestreefd worden.

#### **Opmerkingen bij 4.3.1.**

Bij de selectie van de tracéalternatieven wordt rekening gehouden met een resem criteria waaraan het betreffende tracé moet voldoen om weerhouden te worden. We vragen om bij de criteria voor de alternatievenafweging ook rekening te houden met de milieubelasting van het tracéalternatief.

Wij wensen dat aan het Plan-MER een kaart toegevoegd wordt met mogelijke ontbossing, potentieel ruimtebeslag en het verlies/verdwijnen van biotopen.

#### **Opmerkingen bij 4.3.1.2.**

In punt 4.3.1.2. wordt gesteld dat men de inname van belangrijke natuurwaarden wil beperken. Bij een Plan-MER dient men echter eerst te proberen de inname te voorkomen en slechts als dit niet mogelijk is, de ruimte-inname te beperken. Te onderzoeken zijn dus alle alternatieven die inname van belangrijke natuurwaarden voorkomen.

#### **Opmerkingen bij 4.3.2.3.**

##### **Algemeen**

In de beoordeling van de tracés vragen we de studie te focussen op/en het alternatieve tracé te selecteren dat:

- *geen* negatieve impact heeft op de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden;

- *geen* verdere versnippering teweeg brengt in de natuurgebieden;
- *geen* verdere versnippering teweeg brengt in de leefomgeving van de woonwijken;
- *geen* impact heeft op de waterhuishouding van de natuurgebieden De Maten en De Stiemerbeekvallei;
- *geen* impact heeft op het beschermde landschap van De Maten;
- *geen* impact heeft op de ecosystemen die van Europees belang zijn in de betrokken natuurgebieden en
- *geen* impact hebben op de woonkwaliteit van de bewoners.

Wij stellen ons de vraag of het begin- en eindpunt voor de sneltramlijn goed gekozen zijn in functie van het doel, om de mobiliteit over grotere afstanden van een zo groot mogelijke bevolkingsgroep te verbeteren. Vooral de keuze van het eindpunt voor de sneltramlijn 2 roept de vraag op of lijn 2 de bedoeling heeft om de bereikbaarheid van Maasmechelen-Village te verhogen (en dus om een bijkomende vervoersvraag te creëren) dan wel of het bedoeld is om de vervoersmodaliteiten van de bevolking in Noord-Oost Limburg te verbeteren. In dit verband vragen wij het volgende te onderzoeken:

- De mate waarin de verschillende oplossingen bijkomende vervoersvraag creëren
- De grootte van de bevolkingsgroep waarvoor de verschillende oplossingen een verbetering van de vervoersmogelijkheden creëren.

Doorheen de kennisgevingnota wordt gesteld dat openbaar vervoer een milieuvriendelijk alternatief is op individuele vervoersmodi. Wij vinden het dan ook belangrijk dat het *milieuvriendelijkste* tracéalternatief gekozen wordt.

Wij wensen er op te wijzen dat een Plan-MER in de eerste plaats de milieueffecten dient te onderzoeken van voorgestelde tracés. Andere aspecten van haalbaarheid (zoals economische haalbaarheid) zijn voor het Plan-MER niet prioritair.

### **Baanvak Diepenbeek-Genk**

Wij begrijpen dat er voor de inplanting van de infrastructuur zoekzones afgebakend worden. Wij stellen echter vast dat deze zoekzones voor het tracé tussen Hasselt en Genk te vaag beschreven zijn. Een dubbele spoorbedding van +/- 15 meter en een vegetatievrije zone van 2x25 meter betekent een grote opoffering aan open ruimte. Een exacte locatie van het tracé is bijgevolg belangrijk om de milieueffecten te berekenen. Wij vragen daarom dat de zoekzones beter afgebakend worden.

Wij stellen vast dat in geen enkel tracéalternatief verwezen wordt naar de attractiepool Bokrijk.

Wij wensen er op te wijzen dat het industriegebied Genk-Zuid een groot reizigerspotentieel heeft. Een halte ter hoogte van het industriegebied is dus zeker een optie die moet overwogen worden. In het Plan-MER wordt dit tracé niet weerhouden (5.2.2. Genk-Zuidtracé) omdat er 'geen optimale vervoersontsluiting kan worden gerealiseerd'. Wij vragen om te onderzoeken of dat aan dit probleem niet kan voldaan worden indien er een busontsluiting wordt ingelegd naar een centraal knooppunt op de site.

### **Tuikabelbrug**

De integratie van de Tuikabelbrug in het Spartacusplan is enkel gebaseerd op economische motieven. Indien de Tuikabelbrug er vandaag niet was dan zouden de tracéalternatieven die vandaag voorliggen niet beschouwd worden. Deze tracés kunnen immers op generlei wijze gebundeld worden met bestaande spoorweg- of andere verkeersinfrastructuur. De Tuikabelbrug moet als een opportuniteit beschouwd worden, maar kan niet als enige alternatief naar voren geschoven te worden.

Wij wensen er op te wijzen dat de zoekzones die voor de verschillende tracéalternatieven uitgestippeld zijn vlak na de oversteek over de Tuikabelbrug erg vaag zijn. Wij wensen dat deze zoekzones duidelijker afgelijnd worden in de Plan-MER, aangezien de verschillende tracés ofwel tuinen zullen aansnijden ofwel door de SBZ zal lopen. Daarenboven vragen we om de impact van deze deeltracés op mens en natuur te onderzoeken.

Wij wensen op te merken dat de drie tracéalternatieven die over de Tuikabelbrug lopen het nadeel hebben dat ze in tegenspraak zijn met het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg. In het PRS Limburg heeft de ruimte tussen De Maten en Bokrijk de functie van natuurverbinding. Het ontwikkelen van een sneltramlijn tussen deze SBZ's brengt deze functie in het gedrang. Wij vragen te onderzoeken welke maatregelen of infrastructuur voorzien wordt om deze verbinding te vrijwaren.

### **Kneippstraattracé**

#### **Natuur**

Wij wensen eerst en vooral te wijzen op het feit dat de zoekzone voor het Kneippstraattracé te vaag omschreven is in de nota. Bovendien stellen we vast dat dit tracé enkel mogelijk is indien het ecologisch waardevolle natuurgebied De Maten

aangesneden wordt. Wij stellen vast dat dit natuurreserveaat erkend is als VEN en VEN-verbindingsgebied, Habitat- en vogelrichtlijngebied (en bijgevolg door Natura 2000-gebied), beschermd landschap en Natuurmonument (sinds 1975).

Wij stellen vast dat het Kneippstraattracé de loop van de Heiweyerbeek volgt, waardoor circa. 40ha vijver het grootste deel van de wateraanvoer zal missen ondanks alle technische voorzieningen.

Tengevolge het dubbelspoor dat voorzien zal worden in het baanvak Diepenbeek-Genk zal het dwarsprofiel van de lijn circa. 60m breed zijn, rekening houdend met de ruimte die gevrijwaard moet blijven van boomopslag omwille van veiligheidsredenen.

Voor het Winterbeeklaantracé (p.68) wordt de rechtstreekse ecotoopinname als reden aangehaald om dit tracé niet te weerhouden. Echter, ditzelfde argument geldt ook voor het Kneippstraattracé. Bovendien zal elk gebruik van de 'Martinibrug' (de reeds gerealiseerde, maar niet-gebruikte brug ten Zuiden van de huidige brug N75-21C) om de doorgang onder het goederenspoor 21C te realiseren leiden tot een directe ecotoopinname.

### **Mens**

Wij stellen ons vragen bij de leefbaarheid voor de bewoners van de Kneippstraat en omgeving indien het Kneippstraattracé ontwikkeld wordt. Zij zullen met de uitbouw van de tramlijn geprangd zitten tussen de drukke verbindingsweg Hasselt-Genk en de sneltramlijn. Wij wensen dan ook dat in het Plan-MER onderzocht wordt welke de effecten zijn op de woonomgeving van deze tramlijn in zijn ruime context.

Wij stellen vast dat de bewoners van de wijk Dillikensweyer voor de verbinding met Genk ongeveer 3 km zullen moeten omrijden.

In de Genkse stadsomgeving en op het deeltraject Genk-Maasmechelen wordt de snelheid van de sneltram gereduceerd omwille van veiligheidsredenen. Wij vragen om ook voor het Kneippstraattracé een snelheidsreductie te overwegen omwille van de woonomgeving.

### **Mobiliteit**

Wij wensen onderzocht te zien wat de gevolgen zullen zijn van dit tracéalternatief op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid in de omgeving van Bokrijk.

### *Overwegen en afsluiten van wegen*

Gezien de snelheid op dit tracé hoog zal zijn, zullen overwegen beperkt voorkomen (wij verwijzen hiervoor naar 4.2.3.3). Wij stellen vast dat de Havenlaan en de Slagmolenweg als enige overgangen zullen overblijven. Deze overwegen zullen 8 maal per uur worden afgesloten gedurende 3 minuten. Dit betekent dat de slagbomen per uur 24 minuten dicht zullen zijn. In het Plan-MER moet onderzocht worden welke effecten dit zal hebben op de verkeerscongestie. Bovendien wensen wij er op te wijzen dat deze overgangen potentiële conflictpunten zijn. De Broederstraat / Havenlaan wordt immers druk gefrequentieerd door schoolgaande kinderen. De hoge snelheid die de tram op dit tracé zal nemen, eist specifieke beveiligingsmaatregelen. Wij vragen dan ook een diepgaande studie naar de veiligheids- en congestiemaatregelen die zullen getroffen moeten worden.

Indien de Havenlaan en de Slagmolenweg de enige twee voorziene overwegen zijn, dan stellen wij vast dat de volgende straten zullen afgesloten worden:

- Heiweier
- Peerdsdiefweier
- Lange Waterstraat
- De Mierlik
- Drijtap
- Holeven
- Reeënstraat
- Huiskensweier
- Rockxweier.

Dit leidt ertoe dat de recreatieve functie van de omgeving van Bokrijk sterk verstoord wordt. Wij wensen dat deze verstoring ernstig wordt bestudeerd in het Plan-MER.

### *Verstoring van wandelpaden*

Wij stellen vast dat dit tracé een ernstige verstoring van bestaande wandelpaden met zich meebrengt. De plaatselijke wandelpaden van onder andere het natuureservaat De Maten worden meermaals onderbroken door de sneltram, hetzelfde geldt voor het wandelgebied tussen de Slagmolenweg en de Martini-brug. De GR5, die van Bergen-op-Zoom (NL) naar Nice (FR) loopt wordt mogelijk door het Kneippstraattracé drie maal doorsneden. Dit heeft een sterke invloed op de versnippering van het wandelpad. Wij vragen een diepgaande studie naar de verstoring van de wandelpaden.

### *Verstoring van het fietsknooppuntennetwerk*

Door versnippering van de bestaande infrastructuur zullen meerdere fietsroutes de mooiste stukjes natuur rond De Maten en De Lange Waters niet meer kunnen aandoen.

Wij vragen dan ook te onderzoeken wat de gevolgen zijn van dit tracéalternatief op het fietstoerisme in Limburg en de fietsverplaatsingen voor de omwonenden.

#### *Toegangswegen tot het natuurreservaat De Maten*

De omwonenden die momenteel het natuurreservaat De Maten regelmatig bezoeken via de toegangswegen Holeven, Rockxweier, Heiweier, Peerdsdiefweier, Drijtap, Reeënstraat en Huiskensweier zullen dit met het Kneippstraattracé niet meer kunnen. De enigste mogelijkheid om het gebied te bereiken zal via een grote omweg langs de Slagmolenweg of de Broederstraat / Havenlaan zijn. Dit verhoogt de drempel tot het gebied aanzienlijk. We wensen dit onderzocht te zien in het Plan-MER.

#### **Te onderzoeken**

In het Plan-MER wensen wij dan ook het effect onderzocht te zien van volgende zaken:

- Welke oplossing geen of het minst negatief effect heeft op het ecologisch functioneren van het grote aaneengesloten open ruimtegebied van Bokrijk-De Maten, en dit voor alle dier- en plantengroepen waarvoor er momenteel uitwisseling is tussen de populaties ten Noorden en ten Zuiden van de Hasseltweg, en in het bijzonder voor de soorten die van belang zijn voor de daar aangeduide Vogel- en Habitatrichtlijn gebieden.
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de waterhuishouding van het Europees belangrijke natuurgebied De Maten.
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de momenteel zeer zuivere Heiweierbeek en zijn stroomgebied.
- Welke oplossing geen of het minst geluidsoverlast voor de omwonenden veroorzaakt
- Welke oplossing geen of het minst geluidsoverlast voor de natuur veroorzaakt
- Welke oplossing geen of het minst trillingsoverlast veroorzaakt
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de Provinciale natuurverbinding van De Maten naar de bosbeekvallei.
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de Provinciale natuurverbinding van De Maten via Zonhovenheide en de bossen ten Noorden van Hoorensberg.
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de Provinciale natuurverbinding van de vijvers van De Maten en Bokrijk.
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de Provinciale natuurverbinding van het Noordelijke deel van De Maten en De Demervallei, via buitengebied ten Oosten van De Maten.

- Welke oplossing geen of het minst negatief effect heeft op de dispersie- en verspreidingsmogelijkheden van bedreigde dieren en planten in het gebied.
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de vestigingsmogelijkheden van doelgroepsoorten van de habitat- en vogelrichtlijn gebieden ter plekke
- Welke oplossing geen of het minst negatieve invloed heeft op de potentiële populatiegrootte van de habitat- en vogelrichtlijnsoorten.

### **Boxbergheidetracé**

Het Boxbergheidetracé maakt gebruik van de bestaande spoorlijn 21A. Rekening houdend met de capaciteit van deze lijn zal een bijkomend dubbelspoor moeten aangelegd worden. Deze verbinding loopt langsheen het parkgebied van het Sint-Jozefinstituut, maar ook doorheen Vogelrichtlijngebied. Wij vragen dat in het Plan-MER de invloed van dit spoor op het gebied in al zijn aspecten onderzocht wordt. Daarenboven stellen we vast dat zich bij een ontubbeling van het spoortraject problemen rijzen voor de aangrenzende woningen in Boxbergheide (Genk). Wij stellen ons dan ook vragen bij de haalbaarheid van dit tracé. Wij vragen dat in het Plan-MER onderzocht wordt wat de effecten van dit tracé zijn op de bewoning (verstoring, hinder). Wij vragen bovendien dat onderzocht wordt of het aan te leggen spoor compatibel is met het bestaande spoor, en het toekomstig gebruik van dit spoor.

Wij stellen ons bovendien vragen over hoe de doorsteek vanaf de Tuikabelbrug naar het Boxbergheidetracé zal gemaakt worden. Verder wensen we er op te wijzen dat dit tracé de doodsteek betekent van de enige nog bestaande doorsteek voor de natuurverbinding (ter hoogte van de Bokrijkschool). Wij wensen onderzocht te zien hoe deze natuurverbinding gevrijwaard zal worden.

### **Hasseltweg – N75 tracé**

Wij stellen ons de vraag of het tracéalternatief de Hasseltweg compatibel is met de herinrichtingsplannen die de stad Genk heeft met de Hasseltweg. Wij vragen om de plannen van de stad Genk mee te nemen in het Plan-MER. Verder vragen we te onderzoeken of dit tracé past binnen de verkeerstroom (verkeerscongestie tijdens bepaalde periodes van de dag). Wij vragen ook te onderzoeken wat de effecten zijn op vlak van verstoring en hinder voor de omliggende bewoning.

Verder zijn we vragende partij om te onderzoeken wat de meerwaarde is van dit tracé op de omliggende bewoners en de winkelbezoekers. Wij stellen immers vast dat er geen halte voorzien is op deze weg hoewel deze weg druk gefrequentieerd wordt.

Wij stellen ons bovendien vragen over hoe de doorsteek vanaf de Tuikabelbrug naar het Hasseltweg – N75 tracé zal gemaakt worden. Verder wensen we er op te wijzen dat dit tracé de doodsteek betekent van de enige nog bestaande doorsteek voor de natuurverbinding (ter hoogte van de Bokrijkschool). Wij wensen onderzocht te zien hoe deze natuurverbinding gevrijwaard zal worden.

### **Caetsbeektracé**

Afgezien van de aanleg van een supplementaire brug over het Albertkanaal heeft dit traject minder nadelen dan de andere tracéalternatieven voor mens en natuur. Wij verwachten dat zeker op lange termijn dit tracé de grootste winst zal genereren. Toch wensen wij ook hier een kantlijn te plaatsen. Wij vragen dat ook voor dit tracé onderzocht wordt wat de impact is op omliggende natuurwaarden en omwonenden (tengevolge van geluid, fijnstof, ...), gezien het cumulatieve effect met de bestaande autobaan en de bestaande plannen voor eventuele uitbouw van industriegebied in het kader van ENA.

Het Caetsbeektraject heeft een halte aan de kruising van de N76 en de N702 (Boudewijnlaan). Wij vermoeden dat deze halte een groot potentieel heeft omwille van het industriegebied Genk-Zuid en de bewoning die daar gesitueerd is.

### **Baanvak As-Maasmechelen**

Algemeen voor dit baanvak vragen we om te onderzoeken of een eindpunt van de sneltramlijn in Dilsen-Stokkem, gecombineerd met een snelbus naar Maasmechelen en Maaseik voldoet aan het oplossen van het vervoersprobleem. Deze keuze houdt de mogelijkheid voor een latere uitbreiding van de sneltram naar Maaseik open en biedt ook de mogelijkheid voor het scheppen van parkeergelegenheid voor auto's. Daarnaast willen we dat in het Plan-MER onderzocht wordt of een eindpunt in Maasmechelen, maar met een busknooppunt in Dilsen-Stokkem voldoet aan het oplossen van het vervoersprobleem. Ook deze keuze houdt de mogelijkheid voor een latere uitbreiding van de sneltram naar Maaseik open.

### **Nationaalparktracé**

Dit tracé is ingepland op de bestaande spoorbedding van de voormalige spoorlijn 21B doorheen het Nationaal Park de Hoge Kempen. Dit gebied is zowel op gewestelijk als op internationaal vlak omwille van de ecologische waarde beschermd. Wij willen benadrukken dat dit tracé ernstige hinder en schade zal veroorzaken aan de omgeving. Het heropenen van het historische Kolenspoor is te mijden omwille van het feit dat dit tracé dwars door het Nationaal Park loopt en daardoor een extra

versturende/ontsnipperende impact heeft. Bovendien betekent de heropening van dit spoor een hypotheek op het huidig extensief toeristisch-recreatief medegebruik van het spoor.

In het Plan-MER wensen wij de negatieve milieuimpact onderzocht te zien van volgende zaken:

- impact op de Vogel- en Habitatrictlijngebieden;
- impact op versnippering van natuurgebied en inname van open ruimte;
- impact op de ecosystemen die van Europees belang zijn in het betrokken natuurgebied;
- impact door de creatie van kunstmatige barrières
- impact op veiligheid
- impact op de natuur veroorzaakt door geluidshinder;
- impact op de natuur veroorzaakt door trillingshinder
- impact op de vestigingsmogelijkheden van doelgroepsoorten van de habitat- en vogelrichtlijngebied;
- impact op de potentiële populatiegrootte van de habitat- en vogelrichtlijnsoorten en
- impact ten gevolge van belevingsverstoring van de toeristische trein.

### **Lanklaartracé**

Wij wensen er op te wijzen dat vanuit het oogpunt van de optimale ruimtelijke ontwikkeling van het Nationaal Park Hoge Kempen het tracéalternatief dat de N75 volgt onze absolute voorkeur wegdraagt. En wel om volgende redenen:

- Uitgangspunt Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: bundelen van infrastructuur, dit vanuit de idee dat ruimte een schaars goed is waar we doordacht mee moeten omspringen.
- Wij wensen er op te wijzen dat een bundeling van infrastructuren een doorgedreven ontsnipperingsprogramma financieel meer haalbaar maakt (wij denken hierbij bijvoorbeeld aan een Ecoduct over de N75).
- Bovendien stellen we vast dat de N75 momenteel 2x2 rijstroken, een middenberm en pechstroken telt. Dit doet ons vermoeden dat zonder veel extra ruimtebeslag er op dit tracé plaats is voor de sneltramlijn.

## **Opmerkingen bij deel 5: Onderzochte en niet weerhouden alternatieven**

### **Opmerkingen bij 5.1.**

Het niet realiseren van een sneltramlijn betekent niet dat er niks moet gebeuren om het openbaar vervoer te verbeteren. Het nulalternatief is dus niet zomaar af te voeren als 'geen optie' binnen het Plan-MER, maar een uitnodiging om te onderzoeken hoe de verbinding van Hasselt met Oost-Limburg kan verbeterd worden gebruik makend van de aanwezige infrastructuur. Wij vragen om dit mee te nemen in de Plan-MER.

### **Opmerkingen bij 5.2.1.**

We vragen om net als bij 4.3.1. bij de criteria voor de alternatievenafweging ook rekening te houden met de milieubelasting van het tracéalternatief.

### **Opmerkingen bij 5.2.2.**

#### **Baanvak Diepenbeek-Genk**

##### **Spoorlijntracé**

Dit tracé wordt niet weerhouden omdat de Campus Diepenbeek en de as Genk-As-Maasmechelen niet rechtstreeks verbonden zijn. Daarnaast argumenteert de kennisgevingsnota dat op dit tracé onvoldoende capaciteit beschikbaar is. Wij stellen ons vragen bij deze argumentatielijn. Wij stellen vast dat één van de tracéalternatieven gebruik maakt van dit tracé vanaf Boxbergheide. Nochtans is de capaciteit op dit deeltracé dezelfde als deze op het tracé Kiewit-Genk. We stellen voor te onderzoeken of, door middel van goede afspraken tussen de NMBS en de Lijn, de spoorlijn Kiewit-Genk een oplossing kan bieden voor het gestelde vervoersprobleem. Dit al dan niet in combinatie met het inrichten van een snelbusdienst naar de Campus Diepenbeek en Genk station. De extra tijdswinst die geboekt kan worden door de hoge snelheid zou de onrechtstreekse verbinding met de Campus Diepenbeek compenseren. Ook de directe aansluiting in Hasselt van sneltramlijn 2 op sneltramlijn 1 realiseert een verbeterde bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien dient onderzocht te worden of een passagierstreinverbinding op deze lijn nog nodig is als de sneltram deze spoorinfrastructuur gebruikt. Indien niet, dan komt er capaciteit vrij die in rekening gebracht dient te worden ten voordele van de sneltramverbinding.

##### **Genk-Zuidtracé**

Dit tracé wordt niet weerhouden omdat er geen optimale vervoersontsluiting kan worden gerealiseerd. Daarnaast stelt men dat dit tracé technisch moeilijk uitvoerbaar is omdat het een gebundeld rijden met het goederenspoor 21C impliceert. Wij stellen echter vast dat de site Genk-Zuid een grote vervoersvraag kent die niet opgelost wordt door de

voorgestelde tracés. We vragen te onderzoeken of het leiden van de sneltram langs het industriegebied Genk-Zuid bijdraagt aan het oplossen van de verplaatsingsbehoefte in Limburg.

## **Opmerkingen bij deel 6: Juridische en beleidsmatige context – geïntegreerd ontwikkelingsscenario**

De kennisgeving maakt een opsomming van het juridische / beleidsmatige kader dat voor het Plan-MER van belang is, in een duidelijke overzichtsmatrix. Het Plan-MER moet zeer nauwkeurig nagaan waar de projectrelevantie zich situeert. Specifiek moet het Plan-MER ook aangeven of deze voorwaarde onderzoekssturend of procedurebepalend zijn dan wel of ze aspecten van beide bevat. Het is van belang om de stand van zaken hiervan goed op te volgen tijdens de opstelling van het Plan-MER.

Indien er duidelijke ruimtelijke componenten zijn aan de juridische of beleidsmatige context verzoeken we duidelijk en recent kaartmateriaal op te nemen, meer gedetailleerd dan het huidige materiaal. We verwijzen hiervoor bijvoorbeeld naar kaart 4 in de bijlage van de kennisgeving. Deze kaart is te weinig gedetailleerd ten opzichte van de zoekzone voor onder andere de tracés tussen Hasselt en Genk. Een meer gedetailleerde kaart laat ons toe vast te stellen dat deze tracés door SBZ's lopen en niet 'grenzen aan ...' (p.84) zoals in de huidige tekst vermeld wordt. Deze nuance heeft heel andere consequenties.

In tabel 8 (*Relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarde*) dient bij *Vlaamse en/of erkende natuureservaten* (pp.83-84) De Stiemerbeekvallei toegevoegd te worden, vermits het plangebied deels in het erkende reservaat ligt.

In tabel 8 zou *VLAREM* als juridische context naast geluid ook voor *lucht* en *water* moeten vermeld worden.

Nog in tabel 8 moet bij *fauna en flora* ook de juridische en beleidsmatige impact van de *instandhoudingsdoelstellingen* moeten opgenomen worden.

De Habitatrictlijn heeft ook een belangrijk *soortenluik*. Soorten vermeld in Bijlage IV van de Habitatrictlijn vallen onder een aantal strikte beschermingsmaatregelen, zowel binnen als buiten Natura-2000-gebieden. Dit moet als dusdanig erkend worden in tabel 8.

Ook de diverse bosbeheersplannen moeten getoetst worden op hun relevantie in tabel 8.

## **Opmerkingen bij deel 7: Relevante informatie uit beschikbare studies**

De uitgevoerde studies vallen beperkt uit als onderbouw voor de keuze van de tracéalternatieven. Wij vragen een uitvoeriger onderbouw en motivatie.

## **Opmerkingen bij deel 8: Scoping milieueffectenonderzoek: algemeen en specifiek op planniveau**

Wij lezen in tabel 10 (*Bespreking relevantie (clusters van effectgroepen rekening houdende met de aard van het voorliggend plan (vervolg))*) dat er een wijziging van ruimtelijke samenhang voor mens en dier kan optreden. Wij wensen dit onderzocht te zien in het Plan-MER.

## **Opmerkingen bij deel 9: Nadere toelichting aanpak in Plan-MER**

Diverse malen wordt gesteld (oa p.134, p.137) dat het bijkomende ruimtegebruik door de sneltramlijn beperkt is. Wij wensen er op te wijzen dat deze stelling afhankelijk is van het kader dat gehanteerd wordt. Vanuit een provinciaal kader kan er inderdaad gesteld worden dat het ruimtegebruik eerder beperkt is, maar op lokaal niveau (baanvak Hasselt-Genk) heeft dit wel degelijk een grote impact. Ruimtegebruik moet daarom wel degelijk in het Plan-MER behandeld worden.

Op diverse bestuursniveaus zijn plannen voor de ontwikkeling van natuurverbindingsgebieden. Een volledige lijst met deze gebieden zou moeten toegevoegd worden in de bespreking van de respectievelijke gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen in tabel 8, zoals dit ook gebeurd is in het provinciaal ruimtelijke structuurplan Limburg in dezelfde tabel. Deze locaties zijn geselecteerd op basis van hun (huidige of toekomstige) potentieel. Wij vragen dat deze natuurverbindingsgebieden als 'bestaande' ecologische infrastructuur beschouwd worden en als dusdanig opgenomen worden en bestudeerd worden op de impact van het voorliggend project. Het rapport dient het behoud/herstel van deze natuurverbindingsgebieden te onderzoeken en milderende maatregelen voor te stellen.

Wij vragen in de studie geen rekening te houden met een mogelijke 'huidige slechte staat van instandhouding' of 'minder waardevol ecotoop' van delen van SBZ / Natura-2000-gebied, Vogel- of Habitatrichtlijngebieden, Ven- of natuurgebied. Deze momenteel niet-beheerde terreinen zijn geselecteerd op basis van hun (potentiële) hoge ecologische waarde en moeten als dusdanig beoordeeld worden.

Wij zijn bezorgd omdat nu reeds sommige milieueffecten als 'eerder beperkt' omschreven worden zonder bestudeerd te zijn – of zonder verwijzing naar gerelateerde studies – en daarom te weinig en niet ernstig aan bod zullen komen. Wij verwijzen naar de contradictie tussen de rubriek grondwater en landschap: als het over grondwater gaat wordt de tramlijn boven maaiveld aangelegd, gaat het om een landschap dan wordt hij globaal op maaiveldniveau gerealiseerd. Deze contradictie heeft wel degelijk een graverende impact op de te verwachten hinder en het uiteindelijke tracé en laat teveel ruimte in het Project-MER.

Het Project-MER moet de conclusie van studies, die aantonen dat een bijkomende afweging op basis van voor- en nadelen naar effecten op (een bepaald) milieu(aspect) niet nodig zou zijn, beschrijven en motiveren.

#### **Opmerkingen bij 9.2.8.**

Wij wensen er op te wijzen dat in het geval van het Kneippstraattracé, dat niet samenloopt met een bestaande infrastructuur, weldegelijk spraken is van een direct én ingrijpend ruimtebeslag. De relevantie van deze discipline is bijgevolg weldegelijk relevant.

#### **Algemene opmerkingen bij de kennisgevingnota**

We vragen om in het Plan-MER, het principe van de maximale bundeling van lijninfrastructuur indachtig, te onderzoeken:

- welke oplossing het gebruik van de bestaande lijninfrastructuur optimaliseert.
- welke oplossing het beste gebruik maakt van de bundeling van lijninfrastructuur.
- welke oplossing het beste resultaat geeft voor de verkeersleefbaarheid. Volgende deelaspecten van de verkeersleefbaarheid dienen daarbij onderzocht te worden voor alle mogelijke oplossingen van het gestelde vervoersprobleem:
  - Welke oplossing heeft geen of het minst bijkomend ruimtebeslag;
  - welke oplossing veroorzaakt de minste milieuhinder;
  - welke oplossing geeft geen of het minst versnippering van open ruimte;
  - welke oplossing veroorzaakt geen of het minst geluidshinder voor mens én natuur;
  - welke oplossing creëert geen of het minst nieuwe barrières;
  - welke oplossing geeft geen of het minst verkeersonveiligheid.

Wij stellen vast dat een aantal mogelijke tracés niet werd onderzocht. Wij vragen dan ook volgende zaken te onderzoeken:

- Of een optimalisatie van de bestaande spoorverbinding gecombineerd met snelbussen (waar nodig over aparte rijstroken) en lokale bussen voldoet aan het oplossen van het vervoersprobleem.
- Of een gedeeltelijke sneltramlijn (van Hasselt tot de Campus in Diepenbeek), aangevuld met snelbussen voldoet aan het oplossen van het vervoersprobleem.
- Of een combinatie van sneltram tussen Hasselt en de Campus én van Genk Station verder naar het Oosten, met tussenin een snelbus, al of niet op een aparte rijbaan, een oplossing biedt voor het gestelde vervoersprobleem.
- De mogelijkheid om ook op het Caetsbeektracé drie haltes in Genk te voorzien. Door een halte te voorzien ter hoogte van de bocht naar de Europalaan, gezien de lage snelheid van de tram op die plaats, en de nabijheid van de Limburghal.
- Of het gestelde vervoersprobleem ook wordt opgelost door één centraal gelegen halte in Genk te voorzien in plaats van de huidige (*op enkele honderden meters van mekaar gelegen*) drie haltes. Immers het handhaven van drie haltes op deze korte afstand is strijdig met het uitgangspunt om véél mensen snel over grotere afstand te vervoeren. (punt 3.2.3.1. van het Plan-MER).

Wij wensen dat wanneer er een terreinbezoek gedaan wordt door het studiebureau, het studiebureau zich vooraf kenbaar maakt bij de terreinbeheerders / terreinverantwoordelijken opdat de informatieverzameling volledig en in alle sereniteit kan plaats vinden en leemten in de kennis kunnen aangevuld worden.

## **Formuleerden het schriftelijk advies:**

Namens Natuurpunt Beleid:

Annelore Nys – Beleidsmedewerker Natuurpunt

Jos Gysels – Diensthoofd Beleid Natuurpunt

Namens Natuurpunt Limburg:

Jos Ramaekers – Coördinator Natuurpunt Limburg

Namens Natuurpunt As:

Jos Snijkers – Voorzitter Natuurpunt As

Jan Verstraeten – Bestuurslid Natuurpunt As

André Vincken – Bestuurslid Natuurpunt As

Namens Natuurpunt Diepenbeek:

Jos Ramaekers – Voorzitter Natuurpunt Diepenbeek

Richard Vuurstaek – Secretaris Natuurpunt Diepenbeek

Namens Natuurpunt Genk:

Jos Lycops – Voorzitter Natuurpunt Genk

Jan Vanduffel – Gecoro-vertegenwoordiger

Rudy Steyls

Namens Natuurpunt Hasselt:

Jos Coteur – Voorzitter Natuurpunt Hasselt

Namens Natuurpunt Maasmechelen:

Tine Pattyn – Voorzitter Natuurpunt Maasmechelen

Namens Limburgse Milieukoepel:

Jan Vanduffel – Voorzitter Limburgse Milieukoepel

August Feyen – Coördinator Limburgse Milieukoepel vzw

Namens Bond Beter Leefmilieu

Erik Grietens – Beleidsmedewerker BBL