

**Besluit van de Vlaamse Regering houdende definitieve vaststelling van het
gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12'**

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.7, §7, gewijzigd bij het decreet van 18 november 2011;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, §§1 en 3, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 18, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002;

Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2013, artikel 8, §1, eerste lid;

Gelet op het decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de uitvoering van het onroerend erfgoeddecreet van 12 juli 2013;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 maart 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, en latere wijzigingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 augustus 1976 houdende de vaststelling van het gewestplan Mechelen, en latere wijzigingen;

Gelet op het bijzonder plan van aanleg 'Fort van Breendonk' van de gemeente Willebroek, goedgekeurd op 22 april 1953 en later gewijzigd;

Gelet op het bijzonder plan van aanleg 'Wijk Molenveld' van de gemeente Londerzeel, goedgekeurd op 5 augustus 1976;

Gelet op het bijzonder plan van aanleg 'Zonevreemde bedrijven – Frigomil' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 2 april 2005;

Gelet op het bijzonder plan van aanleg 'Wijk Den Dries' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 23 september 1964;

Gelet op het bijzonder plan van aanleg 'Administratief centrum' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 1 december 2004;

Gelet op het bijzonder plan van aanleg 'Zonevreemde bedrijven - Garage Carrosserie Spillebeen' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 2 april 2005;

Gelet op het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bedrijvenpark' van de gemeente Londerzeel, goedgekeurd op 1 augustus 2013

Gelet op het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan 'Molenveld' van de gemeente Londerzeel, goedgekeurd op 6 mei 2010;

Gelet op het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan 'Administratief centrum' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 19 april 2012;

Gelet op het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan 'Molenkouter' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 20 september 2012;

Gelet op het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan 'Drytoren' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 27 augustus 2009;

Gelet op het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan 'Meise centrum' van de gemeente Meise, goedgekeurd op 20 september 2012;

Gelet op beslissing van de dienst Mer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van 3 september 2013 houdende de goedkeuring van het plan-MER 'Brabantnet – tramverbinding Boom- Brussel';

Gelet op de beslissing van de dienst Mer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van 16 maart 2016 houdende de goedkeuring van het plan-MER 'Brabantnet – segmenten parking C en Strombeek- Koningslo';

Gelet op het advies van de dienst Veiligheidsrapportering van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van 27 juni 2016 waarin wordt gesteld dat de opmaak van een veiligheidsrapport niet vereist is voor voorliggend GRUP;

Gelet op de watertoets die opgenomen is in de toelichtingsnota van het plan;

Gelet op de plenaire vergadering, gehouden op 8 juli 2016, over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Brabantnet – sneltram A12' in Willebroek, Londerzeel, Kapelle-op-den-bos, Meise, Wemmel en Grimbergen en op het verslag van de plenaire vergadering en de schriftelijke adviezen van Grimbergen, Meise, de provincie Antwerpen, de provincie Vlaams-Brabant, Toerisme Vlaanderen, het Departement Landbouw en Visserij, het Agentschap voor Innoveren & Ondernemen, het Agentschap voor Natuur en Bos, Infrabel, Onroerend Erfgoed Antwerpen en het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, dienst Veiligheidsrapportering;

Gelet op de plandelegaties verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Willebroek op 11 maart 2016, de gemeente Londerzeel op 4 april 2016, de gemeente Kapelle-op-den-Bos op 13 april 2016, de gemeente Meise op 6 juli 2016 en de gemeente Grimbergen op 20 april 2016;

Gelet op het advies van 31 augustus 2016 van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed (SARO) over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12';

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12';

Gelet op de aankondiging door de Vlaamse Regering van het openbaar onderzoek over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12';

Gelet op het openbaar onderzoek dat plaatsvond van 31 maart 2017 tot en met 29 mei 2017 en op de uitgebrachte bezwaren, opmerkingen en adviezen;

Gelet op het advies XXX van de Raad van State, gegeven op XXX, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 februari 1973;

Overwegende dat voorliggend GRUP de aanleg van een sneltramlijn langs de A12 tussen Willebroek en Brussel mogelijk maakt; dat de sneltramlijn deel uitmaakt van het Brabantnet, een plan voor verschillende tramlijnen en aansluitende busverbindingen rond Brussel;

Overwegende dat voorliggend GRUP invulling geeft aan het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitgaat van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur, dat voor een duurzame mobiliteit een duurzame ruimtelijke ordening wordt beoogd; dat de belangrijke uitgangspunten hierbij het principe van de gedeconcentreerde bundeling, een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer en een grotere multimodaliteit zijn;

Overwegende dat de neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het GRUP;

Overwegende dat het plan-MER is opgenomen als afzonderlijke bijlage; dat de resultaten van het plan-MER verwerkt zijn in het voorliggend plan; dat de geformuleerde milderende maatregelen uit het plan-MER waar nodig zijn vertaald in het verordenend grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften; dat in de toelichtingsnota een overzichtstabel werd opgenomen waarin de concrete vertaling van milderende maatregelen naar het GRUP wordt toegelicht; dat op basis van de resultaten van het plan-MER in de stedenbouwkundige voorschriften maatregelen zijn opgenomen inzake de eventuele te verwachten effecten op het grondwater, de eventuele hinder op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk op de omgeving, het gebruik van waterdoorlatende materialen, de organisatie van hemelwateropvang en -afvoer en compensatie van eventuele waterberging, behoud van bestaande groen elementen en compensatie van kleine landschapselementen die niet behouden kunnen blijven, integratie in de omgeving van gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden en het aanwezige cultuurhistorische erfgoed; dat de maatregelen uit het plan-MER die geen rechtstreekse vertaling in het ruimtelijk uitvoeringsplan vereisen in de toelichtingsnota zijn opgenomen; dat in de toelichtingsnota, in overeenstemming met de conclusies van het plan-MER, is aangegeven op welke manier deze maatregelen kunnen doorwerken in het zogenaamde flankerend beleid;

Overwegende dat er een watertoets is uitgevoerd; dat hierover toelichting is opgenomen in de toelichtingsnota; dat met het watersysteem rekening is gehouden bij de opmaak van het plan en van de stedenbouwkundige voorschriften; dat geoordeeld kan worden dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd;

Overwegende dat volgens artikel 4.2.1. van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de uitvoering van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 de administratieve overheid in elke beslissing over een eigen werk of een eigen activiteit met directe impact op geïnventariseerd erfgoed moet aangeven hoe ze rekening heeft gehouden met de verplichting, vermeld in artikel 4.1.19 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013; dat in de beslissing dient opgenomen te worden welke geïnventariseerde goederen er directe impact ondervinden en desgevallend met welke maatregelen uitvoering is gegeven aan de zorgplicht; dat verder in artikel 4.2.2 wordt gezegd dat in kader van de beslissing vermeld in artikel 4.2.1, een milieueffectenrapport of een milieueffectenbeoordeling van de impact op erfgoedwaarden opgemaakt is, voldaan is aan de verplichting, vermeld in artikel 4.1.19, tweede lid, van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013;

Overwegende dat er naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP 'Brabantnet – sneltram A12' 101 bezwaren, adviezen en opmerkingen werden geformuleerd

onder de vorm van een petitie (bezwaarschrift met in bijlage een handtekeningenlijst), een individueel bezwaarschrift of adviezen van betrokken besturen;

Overwegende dat er naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP 'Brabantnet – sneltram A12' advies werd verleend door de gemeenteraad van Wemmel en de provincieraad van de provincie Vlaams-Brabant; dat daarnaast adviezen werden geformuleerd door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Meise, gemeente Londerzeel, gemeente Grimbergen en de deputatie van de provincie Antwerpen;

Overwegende dat opmerkingen, bezwaren en adviezen betrekking hebben op specifieke thema's; dat bij de behandeling van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen onderdelen gegroepeerd werden volgens deze thema's; dat daarbij eerst wordt ingegaan op de onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen die hebben geleid tot aanpassing van het plan; dat daarna wordt ingegaan op onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan;

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of tot een aanvulling van de toelichtingsnota:

1. Grafisch plan

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de effecten van enkele halten, de voetgangers- en fietsbruggen alsook de effecten van de park-and-rides niet voldoende onderzocht werden in het plan-MER.

Ten gevolge van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen worden artikel 5 (Gebied voor open overstap), delen van artikel 4 (Wegeninfrastructuur) en delen van artikel 6 (Overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur) geschrapt van het grafisch plan. Het grafisch plan neemt zo enkel die bestemmingen mee die nodig zijn voor de realisatie van de traminfrastructuur: spoorinfrastructuur, overdruk voor spoorinfrastructuur, wegeninfrastructuur, overdruk voor wegeninfrastructuur en overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur.

De plan-MER 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: tramverbinding Boom-Brussel' onderzoekt immers een tramverbinding. Er wordt in het plan-MER aangegeven dat secundaire infrastructuur – zoals bijvoorbeeld de ruimte voor parkeren – een rol speelt in de afweging van de in het plan-MER overwogen tracés, maar de bepaling van de grootteorde en de exacte locatie ervan wordt in de verdere uitwerking van het project bestudeerd.

Diverse bezwaren, opmerkingen en adviezen handelen over het tracé ter hoogte van het kasteelpark van Bever. Deze geven aan dat de zone voor wegenis de waardevolle parkrand inneemt en wijzen op een onherstelbare schade aan historische relictten (Park Kasteel van Bever, Sint-Antoniuskapel).

Naar aanleiding van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het gebied in functie van de wegeninfrastructuur ter hoogte van het kasteelpark van Bever aangepast. Het kasteelpark van Bever wordt op deze manier zoveel mogelijk gespaard. De Sint-Antoniuskapel zal wel moeten verdwijnen. De overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur wordt behouden in functie van de verdere inpassing van de spoorinfrastructuur. Voor het deel van de bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de schade aan historische relictten wordt verwezen naar punt 22 waarin wordt ingegaan op de bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot verlies aan erfgoed.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen zegt men dat het nieuw aan te leggen weggedeelte van de Timmermansstraat / Hazenstraat veel te breed is, wat niet hoort in deze landelijke woonomgeving.

Naar aanleiding van de vorige bezwaren, opmerkingen en adviezen werd het aangeduide gebied voor wegeninfrastructuur herbekeken en waar mogelijk versmald op het grafisch plan.

Het gebied voor landschappelijke en technische inpassing van de infrastructuur werd bijgevolg eveneens op deze plaats hertekend op het grafisch plan.

In een bezwaar over de bedrijfssite Sarens wordt aangegeven dat zij niet akkoord zijn met de zone voor spoorinfrastructuur die aangeduid is op hun site. Deze zone heeft ter hoogte van het bedrijf een variabele breedte waardoor 10% van hun bedrijfssite wordt ingenomen. Het bedrijf vraagt de zone voor spoorinfrastructuur te beperken tot het minimum en de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur te schrappen.

De variabele breedte van de spoorinfrastructuur ter hoogte van het bedrijf Sarens werd aangeduid om verschillende uitvoeringswijzen van de traminfrastructuur mogelijk te maken. Dit werd ook verduidelijkt in de toelichtingsnota:

“Zo is de ligging op een aantal locaties afhankelijk van toekomstig aan te leggen verkeerscomplexen op de A12, bijvoorbeeld ter hoogte van het bedrijf Sarens kan, afhankelijk van de technische oplossingen, hun milieu-impact en de fasering van het te realiseren verkeerscomplex dat geen deel uitmaakt van voorliggend RUP, al dan niet een tramtracé dicht bij de A12 gerealiseerd worden. Om deze optie open te houden is dan ook een ruime zone bestemd als zone voor spoorinfrastructuur, zodat worst case de nodige uitbuiging kan gerealiseerd worden. Indien technisch mogelijk kan echter een minder ruimtebehoevend tracé gerealiseerd worden. Daar waar de marge voor de inplanting nog erg groot is, zoals ter hoogte van de R0, is geopteerd met een overdruk te werken (zie verder), maar op plaatsen waar deze marge beperkter is, is geopteerd om met een voldoende ruime zone voor spoorinfrastructuur te werken. Door gebruik te maken van een specifieke passage waarin niet gebruikte ruimte kan ingericht worden conform de aangrenzende bestemming kunnen ook de niet benutte gronden een optimale bestemming en invulling krijgen.”.

Een verdere inperking van de zone voor spoorinfrastructuur blijkt mogelijk. Het grafisch plan werd dan ook in die zin aangepast. Ook de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur werd aangepast aan de nieuwe contour voor de spoorinfrastructuur.

In een bezwaar wordt gesteld dat op het terrein van het bedrijf DistriLog naast een zone voor spoorinfrastructuur ook een overdruk voor wegeninfrastructuur wordt voorzien. Het bedrijf vraagt om de overdruk voor wegeninfrastructuur te schrappen op hun perceel. Ze stellen dat het overbodig lijkt om op hun perceel een doodlopende weg aan te leggen. Daarnaast vragen ze de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur te schrappen

Naar aanleiding van dit bezwaar wordt de overdruk voor wegeninfrastructuur op dit perceel geschrapt en de zone voor spoorinfrastructuur versmald, waardoor ook de zone voor landschappelijke inpassing mee opschuift. Op deze manier wordt de inname op het perceel verkleind en beperkt. De ontsluiting van het perceel wordt wel gegarandeerd doordat de parallelweg tot aan de perceelgrens van het bedrijf loopt.

2. Stedenbouwkundige voorschriften

Overwegende dat er naar aanleiding van ondertussen gewijzigde wetgeving de term 'stedenbouwkundige vergunning' in de stedenbouwkundige voorschriften wordt vervangen door 'omgevingsvergunning'.

Sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen hebben betrekking op hinderaspecten (geluidshinder, lucht, verkeershinder, trillingen, visuele hinder,..) en de vraag hoe deze hinder zal beperkt worden. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen gaan zowel over de traminfrastructuur als over de wegeninfrastructuur.

In het plan-MER werden de milieueffecten van de traminfrastructuur op planniveau onderzocht. Er werden waar nodig milderende maatregelen geformuleerd, die ruimtelijk werden vertaald op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur (artikel 1) werd volgende bepaling met betrekking tot het beperken van de hinder opgenomen:

“Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt.”.

Aangezien heel wat bezwaren, opmerkingen en adviezen ook elementen aanreiken met betrekking tot fijn stof, veiligheid, en verkeershinder, worden deze aspecten toegevoegd aan voorgaande bepaling.

Deze gewijzigde passage wordt eveneens opgenomen in artikel 2 (overdruk voor wegeninfrastructuur), artikel 3 (overdruk spoorinfrastructuur) en artikel 4 (wegeninfrastructuur).

Bij de verdere uitwerking van het project zal, zoals decretaal bepaald en onder meer om te kunnen voldoen aan de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, een verder en meer gedetailleerd onderzoek moeten gebeuren naar de milieueffecten van het project. Waar nodig zullen verdere maatregelen genomen worden om de hinder te beperken.

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd op welke manier de bereikbaarheid van bestaande functie gegarandeerd wordt tijdens en na de werken aan de tram. Er wordt gevraagd om deze functies permanent bereikbaar te houden.

Naar aanleiding van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen worden de stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur (artikel 1) aangevuld met volgende bepaling:

“Tijdens en na de realisatie van de spoorinfrastructuur moet de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het tracé gegarandeerd blijven.”.

Deze bepaling zorgt ervoor dat in een aanvraag tot omgevingsvergunning zal moeten worden aangegeven op welke manier zowel tijdens als na de realisatie van de werken de bestaande functies langsheen het tracé ontsloten zullen worden.

Ook in artikel 4 (wegeninfrastructuur) werd eenzelfde bepaling met betrekking tot de ontsluiting van bestaande functies gelegen langsheen het gebied voor wegeninfrastructuur.

In een aantal andere bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat de relatie van dit voorschrift is met de bepaling over onbenutte gronden aangeduid als gebied voor spoorinfrastructuur. Het is niet duidelijk of de overdruk ‘gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur’ verschuift of vervalt op plekken waar na realisatie van de spoorinfrastructuur de voorschriften van de aanpalende bestemming kunnen worden toegepast.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het stedenbouwkundig voorschrift ‘overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur’ aangevuld met volgende bepaling:

“Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, vervalt voor het gedeelte van het overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur dat niet werd benut, de bestemming overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken.”.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt beweerd dat bepaalde stedenbouwkundige voorschriften vaag en rechtsonzeker geformuleerd zijn: "Artikel 1.2 en 6.1. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving."

Naar aanleiding van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de passage "Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving" geschrapt uit het voorschrift artikel 1.2, artikel 1.3, artikel 4.2, artikel 4.3 en artikel 6.1.

Hoewel dit voorschrift niet rechtsonzeker is (zie motivering ervan bij punt 16. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften), wordt de passage weggelaten omwille van een tegenstrijdigheid met de eigenlijke bestemming en met de volgende passage die opgenomen is in de stedenbouwkundige voorschriften:

"Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor spoorinfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de spoorweginfrastructuur."

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het zorgvuldigheidsbeginsel en rechtszekerheidsbeginsel als het algemene beginsel van behoorlijk bestuur geschonden worden. De voorschriften van artikel 6 'Zone in overdruk voor landschappelijke functionele inpassing' zijn zeer vaag gehouden en laten een heel aantal zaken toe ter ondersteuning van de spoorinfrastructuur die wordt voorzien. Bovendien betreft dit een bestemming in overdruk, zodat de onderliggende bestemming niet wordt afgeschaft.

In de toelichtingsnota wordt verduidelijkt waarom een gebied voor landschappelijke en functionele inpassing in overdruk wordt voorzien op het grafisch plan:

"Naast de eigenlijke infrastructuur bevat het referentieontwerp ook elementen om de nieuwe infrastructuur landschappelijke en functioneel in te passen. Het betreft groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten) maar ook visuele (groen)buffering, taluds die de aansluiting maken met het bestaande maaiveld, langzaam verkeersinfrastructuur, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, veiligheids- en afstandsstroken, Daarbij is er telkens onderzocht hoeveel buffer/infiltratievolume er moet zijn, hoeveel hoogteverschil er moet overbrugd worden. In deze zone kunnen verder ook eventuele compensaties in het kader van natuurzorgplicht plaatsvinden, net als eventuele milderende maatregelen uit het plan-MER met betrekking tot de landschappelijke en functionele integratie.

De landschappelijke en functionele inpassing wordt aangeduid met een overdruk, zodat de bestaande bestemmingen behouden blijven, maar waar nodig de ingrepen voor deze inpassingen kunnen uitgevoerd worden. Het betreft enerzijds een zone die de tramlijn lineair volgt. De breedte van de zone fluctueert op basis van het op die plaats gekozen typeprofiel: van ruim (open ruimte langs de sneltram), tot smal in een bebouwde zone (bijvoorbeeld plaatselijk een berm zonder open grachten zodat het aangrenzende woonweefsel maximaal gevrijwaard wordt) tot onbestaand (bijvoorbeeld geïntegreerd in een bestaande straat met bebouwing op de rooilijn).

Anderzijds zijn er ook een beperkt aantal specifieke locaties die als gebied voor landschappelijke en functionele inpassingen worden aangeduid. Het zijn plaatsen waar er specifieke milderende maatregelen gevraagd worden of waar bijkomende integratie en afstemming wenselijk is. Daarbij gaat het om landschappelijk of functionele gevoelige plaatsen. Ook worden op sommige locaties restpercelen opgenomen: percelen die gedeeltelijk zullen ingenomen worden voor de aanleg van de tram, maar zodoende hun nut voor de huidige functie verliezen. Op deze locaties kan er, indien het perceel volledig zou worden verworven, sterker worden gewerkt aan de landschappelijke en functionele inpassing."

De bestemming betreft dus een overdruk waar naast alle handelingen in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur eveneens de onderliggende bestemming van toepassing blijft. Het is dus duidelijk dat voor percelen opgenomen in de overdruk 2 bestemmingen gelden: de geldende bestemming (bestaand bestemmingsplan) én de bestemming 'overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'.

Om duidelijk aan te geven wat er kan verstaan worden onder 'alle ingrepen nodig voor de realisatie van spoorinfrastructuur' wordt de toelichtende deel van de stedenbouwkundige voorschriften aangevuld met:

"Met alle ingrepen nodig voor de realisatie van spoorinfrastructuur wordt naast het aanleggen van de spoorlijn zelf ook de groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten) maar ook visuele (groen)buffering, taluds die de aansluiting maken met het bestaande maaiveld, langzaam verkeersinfrastructuur, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, veiligheids- en afstandsstroken, ...bedoeld."

3. Toelichtingsnota

De toelichtingsnota wordt aangepast om te voldoen aan bovenstaande bezwaren die leiden tot aanpassingen van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

Bij het ontwerp GRUP werden de aanpassingswerken aan de R0 gecoördineerd door AWV. Ondertussen werd die taak overgedragen aan De Werkvennootschap, die nude aanpassingswerken aan de R0 coördineert. Daar waar nodig werd dit aangepast in de toelichtingsnota.

Daarnaast hebben volgende bezwaren, opmerkingen en adviezen geleid tot aanpassingen van de toelichtingsnota.

In het advies van de provincie Antwerpen wordt gevraagd om rekening te houden met de 2 lopende provinciale RUP's Willebroek Zuid en Willebroek Centraal. Het is voor de provincie onduidelijk of het gewestelijk RUP, de beide provinciale RUP's hypothekeert. De provincie vraagt dit te verduidelijken in de memorie van toelichting.

In de toelichtingsnota werd een paragraaf '3.6.4. Afstemming andere plannen' toegevoegd waarin dit opgenomen is.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt meer duidelijkheid gevraagd over het artikel 8 'enkelvoudige leiding' en artikel 9 'hoogspanningsleiding'. In de toelichtingsnota is nergens een nadere uitleg over het voorschrift te vinden, hetgeen maakt dat het onduidelijk is wat onder 'ondergrondse transportleiding en haar aanhorigheden' en 'hoogspanningsleiding' dient begrepen te worden.

Onder vertaling naar grafisch plan wordt verduidelijkt dat enkel de leidingstraten, enkelvoudige leidingen en hoogspanningsleidingen die reeds ingetekend waren op het gewestplan of in een gewestelijk RUP overgenomen worden op het grafisch plan.

In een bezwaar wordt aangehaald dat in de toelichtingsnota voor de Tramlaan foutief de naam Stationsstraat wordt gebruikt.

De toelichtingsnota werd op dit punt gecorrigeerd.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot aanpassing van het plan

Overwegende dat volgende onderdelen van bezwaren, opmerkingen en adviezen niet leiden tot een aanpassing van het plan; dat hiervoor telkens ook de reden wordt vermeld; dat voor de leesbaarheid de behandeling van verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen opgedeeld werden in onderwerpen; dat de weerlegging van de bezwaren, opmerkingen en

adviezen volgens de verschillende onderwerpen steeds in samenhang met elkaar moeten gelezen worden;

Overwegende dat volgende thema's aan bod komen: bezwaren, opmerkingen en adviezen die een gevoelswaarde uitdrukken, bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot afstemming met andere plannen, fietsverbindingen, flankerend beleid, het grafisch plan, leidingen, de hinder die de tram zal veroorzaken, mobiliteit, motivatie van het tramproject, het openbaar vervoersnet, het meenemen van opportuniteiten, de oprit aan de plantentuin, de park en rides, het plan-MER, de gevoerde procedure/openbaar onderzoek, de stedenbouwkundige voorschriften, waardevermindering en/of onteigening, de toelichtingsnota, het tracé en mogelijke alternatieven, de tramhalten, de verdere uitwerking van het project, het verlies aan erfgoed, de watertoets, wetgeving en positieve bezwaren;

1. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot afstemming met andere plannen BPA Frigomil

In een bezwaar wordt gesteld dat er bij het bepalen van het tracé van de sneltram onvoldoende rekening wordt gehouden met het bestaande BPA Frigomil. Er wordt geen rekening gehouden met de uitbreidingsplannen en het mobiliteitsprofiel van het bestaande bedrijf.

Naar aanleiding van andere bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de park-and-ride en de ontsluitingsweg ernaartoe geschrapt. De zone voor spoorinfrastructuur blijft zo uit het BPA Zonevremde bedrijven 'Frigomil/De Smedt'.

Dit bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

Fietssnelweg

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er heel weinig informatie wordt gegeven over de fietssnelweg. Er wordt geen enkele poging gedaan om deze fietssnelweg in te kleden, zowel naar beleving, als veiligheidsgevoel en invloed op de buurt. Het lijkt een gemiste kans om hier niet meer mee te doen.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de fietssnelweg af te schaffen aangezien de inplanting langsheen een autosnelweg niet de aangewezen locatie is omwille van de verhoogde concentratie schadelijke uitstoot en fijn stof. Op deze manier worden bijkomende onteigeningen voorkomen.

De mogelijkheid om een fietssnelweg langsheen de A12 te voorzien werd op vraag van de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen door De Lijn bestudeerd, evenwel maakt dit geen deel uit van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan.

In de studie, die ook wordt vermeld in de toelichtingsnota, wordt aangegeven dat ten zuiden van Londerzeel de fietssnelweg, gezien de ruimtelijke beperkingen aan de westzijde en de reeds oostelijke aansluiting richting Brussel, logischerwijs aan de oostzijde ligt van de A12. Ten noorden van Londerzeel kan de fietssnelweg parallel worden voorzien aan de tramsporen, eveneens aan de oostzijde van de A12. Binnen de ruimte die bestemd wordt in functie van de tram, is de aanleg van de fietssnelweg dan ook mogelijk. Vanaf de knoop A12 en N16 richting Breendonk moet de fietssnelweg uitwijken wegens ruimtelijke beperkingen. In de studie worden verschillende mogelijke tracés weergegeven.

De realisatie van de fietssnelweg, de inkleding en de inrichting ervan maken dus geen deel uit van voorliggend GRUP, maar worden door de vaststelling van het GRUP niet gehypothecerd. Indien er bestemmingswijzigingen noodzakelijk zouden zijn in functie van de realisatie van de fietssnelweg, zal dit het voorwerp moeten uitmaken van een afzonderlijk planinitiatief en vervolgens een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Indien er geen bestemmingswijzigingen nodig zouden zijn, zal enkel een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Beide procedures (opmaak plan en aanvraag omgevingsvergunning) zijn decretaal voorziene procedures, waarbij naast ruimtelijke

inpassing ook de milieueffecten bekeken worden en waarbij het plan of de aanvraag voorwerp uitmaakt van een openbaar onderzoek zodat opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden duidelijke garanties gevraagd voor de aansluiting van de fietssnelweg op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De mogelijkheid om een fietssnelweg langsheen de A12 te voorzien werd op vraag van de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen door De Lijn bestudeerd, maar maakt geen deel uit van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan. In deze studie wordt aangegeven dat de fietssnelweg, gezien een evidente aansluiting op de fietssnelweg op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, best langs de oostzijde van de A12 gesitueerd wordt. Het exacte tracé en de verdere uitwerking van de fietssnelweg zal verder bestudeerd worden in een andere procedure (planinitiatief of aanvraag tot omgevingsvergunning).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om indien de fietssnelweg niet realiseerbaar is binnen de zone non-aedificandi op basis van het huidige grafisch plan en de huidige planologische bepalingen, dat de perimeter van het GRUP en de planologische bepalingen in die zin moeten uitgebreid worden zodat een fietssnelweg mogelijk is.

In voorgaande paragrafen werd reeds aangegeven dat de fietssnelweg geen wezenlijk deel uitmaakt van voorliggend GRUP. Voor het deel gelegen tussen Londerzeel en de knoop A12 en N16 kan de fietssnelweg voorzien worden binnen de ruimte die voorzien wordt van de traminfrastructuur. Indien in functie van de realisatie van de fietssnelweg herbestemmingen noodzakelijk zijn, moet hiervoor een eigen planinitiatief worden opgestart. Voorliggend grafisch plan kan immers na openbaar onderzoek niet worden uitgebreid voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om elke vermelding in de tekst en de figuren/foto's van de twee 'nieuwe' dubbelrichtingsfietspaden uit het GRUP te verwijderen.

In voorgaande paragrafen werd reeds aangegeven dat de fietssnelweg geen wezenlijk deel uitmaakt van voorliggend GRUP. De tekst en de figuren of bewerkte foto's die opgenomen zijn in de toelichtingsnota geven een mogelijk toekomstbeeld van de traminfrastructuur en eventuele aanhorigheden en aanliggende infrastructuur weer. Ze zijn informatief en niet verordenend. Enkel het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften zijn verordenend.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de fietssnelweg door te trekken parallel aan de A12 vanaf de P+R tussen het fort van Breendonk en de bedrijven ten zuiden van het Fort van Breendonk zodat hetzelfde tracé wordt gevolgd als de tram. Er wordt in het GRUP geen gegronde reden gegeven waarom hiervan wordt afgeweken. Indien nodig dienen hiervoor de grenzen van de projectzone op het grafisch plan aangepast te worden.

In functie van de mogelijkheden om een fietssnelweg langsheen de A12 te voorzien werd, zoals reeds aangegeven, een studie opgemaakt door De Lijn. Ten noorden van de knoop A12 en N16 is er ter hoogte van het beschermde monument Fort van Breendonk te weinig ruimte voor handen om de fietssnelweg te voorzien parallel aan de tramweg. In de studie en ook in de verkeersplanologische concepten, die opgenomen zijn in de toelichtingsnota, worden

verschillende mogelijke tracés aangegeven. Het exacte tracé zal worden bekeken in de procedures die zullen worden opgestart voor de realisatie van de fietssnelweg. Een uitbreiding van het voorliggend grafisch plan kan niet na openbaar onderzoek voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het GRUP in strijd is met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Meise en Grimbergen. Er wordt onder meer bezwaar aangetekend tegen het verwijderen of beschadigen van de bestaande bomenrij op de Nieuwelaan te Meise, het belasten van het zeer waardevol gebied van de Kasteeldreef, het intact houden van de open ruimte, het agrarisch gebied, de natuur en natuurhistorische elementen (oude parktuinen, oude bomen) in Bever en ook naar het intact houden van het historisch patrimonium en haar aangelanden (bijgebouwen, parken, tuinen) en uitzichten zoals het kasteel van Bever, De Drypikkel, de Sprietmolen en de vele huizen in Bever die al dateren van vóór 1712 en voor elke vorm van niet stroken met het Ruimtelijk Structuurplan.

Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden, conform het artikel 2.2.6 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening opgemaakt ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bovendien blijkt uit geen enkele bepaling van de VCRO dat een GRUP zich zou moeten conformeren aan een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Dit werd tevens al bevestigd in het arrest van de Raad van State van 19 maart 2014, nr. 226.811, bvba Pontbeek, inzake GRUP "afbakening VSGB en aansluitende open ruimtegebieden".

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Hoogdynamische recreatie

In een bezwaar wordt een alternatieve ontwikkeling voorgesteld voor het geplande bedrijventerrein Meise-Westrode. Er wordt gevraagd om de aanleg van de tramhalte, fiets- en voetgangersbrug of -tunnel zo dicht mogelijk te laten aansluiten bij de ingang van dit project.

De zone die in het bezwaarschrift wordt aangegeven heeft vandaag de bestemming agrarisch gebied, industriegebied en reservegebied voor industriële uitbreiding en maakt geen deel uit van het voorliggend plan. Indien er beleidsintenties zijn om deze bestemmingen te wijzigen in functie van het door de bezwaarindiener aangegeven project, zal door de hiervoor bevoegde instantie een nieuw planningsinitiatief moeten worden genomen. De vraag of er dan ter hoogte van deze zone een tramhalte of andere infrastructuur moeten worden voorzien, zal binnen dit planningsinitiatief moeten worden meegenomen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Parking C

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat de herinrichting van Parking C en de verkeerswisselaar A12/R0 geen beslist beleid is, dat een uitvoering van het geplande project nl. een voetbalstadion en erbij horende ontwikkelingen op parking C een aanpassing van het GRUP VSGB vraagt. Dit omdat de totale vloeroppervlakte van de verschillende recreatieactiviteiten immers beperkt is tot 50.000m² terwijl er in de kennisgeving-MER en bouwvergunningsaanvraag gewag wordt gemaakt van 200.000m² vloeroppervlakte. Hiervoor dient een nieuwe plan-MER en RUP opgemaakt te worden.

De ontwikkelingsmogelijkheden voor parking C zijn vastgelegd in het GRUP VSGB en moeten derhalve als beslist beleid beschouwd worden. Over de exacte invulling van dit plan is echter nog geen definitieve beslissing genomen. Net omdat er nog onzekerheid bestaat over de concrete realisaties, werden voor het voorliggend plan twee referentiesituaties; één met en

een zonder de ontwikkeling van een stadion, gehanteerd in het plan-MER Brabantnet – 2 segmenten parking C en Strombeek-Koningslo. Er kan dus met kennis van alle effecten van voorliggend plan, zowel in een situatie met als zonder stadion, beslist worden.

Bijkomend, het geplande project met betrekking tot het voetbalstadion maakt geen deel uit van voorliggend GRUP. De opmerking dat in functie van de realisatie van dit project een nieuwe plan-MER en RUP moet worden opgemaakt, is geen opmerking over voorliggend GRUP. Deze opmerking kan, ten gepaste tijden, worden ingediend in het kader van de procedures die lopen of opgestart worden in functie van het stadion-project.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Plantentuin

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om een maximale samenwerking en afstemming tussen de plannen van de Plantentuin en De Lijn. De Plantentuin dient een nieuwe personeels- en bezoekersparking aan te leggen aan de hoofdingang tussen de huidige Nieuwelaan en de A12 en het toekomstig tramtracé. De mogelijke heraanleg van de Nieuwelaan, langsheen het tramtracé moet bekeken worden, zodat de parking in een verkeersluwe situatie terecht komt, en de oude Nieuwelaan (over een afstand van ongeveer 1 km) de functie van ventweg zou kunnen krijgen. Voor de beleving van de bezoeker is het essentieel dat een kwalitatieve parking, visueel en auditief gebufferd van de A12, aangelegd kan worden.

Bij de afbakening van het gebied voor spoorweginfrastructuur werd maximaal rekening gehouden met de plannen van de Plantentuin om ter hoogte van de hoofdingang een nieuwe parking te voorzien. Het tramtracé blijft ter hoogte van de Plantentuin daarom parallel aan de A12. Het voorzien van de parking en een eventuele verlegging van de Nieuwelaan moet evenwel verder bekeken worden in een ander proces. Er zal een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden of wanneer een wijziging van bestemmingsvoorschriften nodig is, zal dit het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief. Zowel omgevingsvergunning als een planningsinitiatief zullen de decretaal voorziene procedure moeten doorlopen en desgevallend dus ook het voorwerp uitmaken van een openbaar onderzoek.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

R0

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het tramtracé ter hoogte van de verkeerswisselaar A12/R0 op elkaar dient afgestemd te worden. De heraanleg van de verkeerswisselaar wordt nog volop bestudeerd en voorlopig zijn er nog geen goedgekeurde plannen. Er zal uiteraard een belangrijke interactie bestaan tussen het plan voor het Brabantnet – segment Parking C en de herinrichting van de verkeerswisselaar A12/R0, maar men mag er op dit moment niet van uitgaan dat het ontwerp voor die herinrichting dat nu voorligt beslist beleid is. Door het ontwerp GRUP in zijn huidige vorm goed te keuren zou de Vlaamse Regering een onwettige voorafname doen op een onzekere toekomstige situatie.

De verkeerswisselaar R0/A12 is inderdaad nog geen beslist beleid. De zone voor spoorinfrastructuur wordt daarom in deze zone bewust ruim en in overdruk aangeduid waardoor verschillende uitvoeringsvarianten mogelijk zijn. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat de traminfrastructuur kan gerealiseerd worden en de herinrichting van de knoop R0/A12 niet wordt gehypothekeerd.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Verkeersknooppunt Londerzeel- Noord

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men gekant tegen de komst van een nieuw verkeersknooppunt ter hoogte van Londerzeel-Noord, tegen de heraanleg van de A12 als volwaardige autosnelweg en de daaraan gekoppelde ventweg op en over de percelen van de camping. Het omringen van de camping door drukke verkeerswegen zal negatieve gevolgen hebben voor de recreatieve waarde van het complex. De bestaande oprit, rechtstreeks op de A12, zal verdwijnen. Ook de parking van het kampeerterrein, parallel aan de A12, dreigt zodanig te worden gesupprimeerd.

Het nieuwe knooppunt Londerzeel-Noord maakt geen deel uit van voorliggend GRUP, maar zal een eigen plannings- en/of vergunningentraject volgen. Ter hoogte van dit knooppunt werd bij de aanduiding van het gebied voor spoorweginfrastructuur al rekening gehouden met de aanleg van dit knooppunt, zodat deze plannen niet gehypothekeerd worden door de realisatie van de tram.

De heraanleg van de A12 als volwaardige autosnelweg maakt eveneens geen deel uit van voorliggend GRUP. De A12 werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als primaire weg I, waar de verbindingfunctie op Vlaams niveau primeert. Bij deze selectie horen bepaalde ontwikkelingsperspectieven. Zo mogen er geen rechtstreekse toegangen tot particulier terrein worden voorzien. Hoewel de heraanleg van de A12 geen deel uitmaakt van voorliggend uitvoeringsplan, is het wel zo dat op de plaatsen waar de sneltram parallel ligt aan de A12, de erftoegangen die nog bestaan, zullen verdwijnen. Dit is bijvoorbeeld zo waar de tram ten oosten ligt van de A12. De ontsluiting van de bestaande functies blijft echter gegarandeerd door de aanleg van een parallelweg. Ter hoogte van de camping, die ten westen van de A12 gesitueerd is, ligt de tramlijn ook ten oosten van de A12. Voor de camping wijzigt er niets, met het vaststellen van het GRUP Sneltram A12.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Verkeersknooppunt Willebroek- Zuid

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar een bijkomend verkeersknooppunt ter hoogte van Willebroek-Zuid. Er wordt ook gevraagd de aanleg van deze verkeersknoop af te stemmen op de aanleg van de sneltram zodat er geen sluipverkeer en overlast zou ontstaan.

Het verkeersknooppunt ter hoogte van Willebroek-Zuid maakt geen deel uit van voorliggend GRUP. Het gebied voor spoorweginfrastructuur werd wel zo afgebakend dat de aanleg van de tram de aanleg van het nieuwe knooppunt niet hypothekeert.

Over de timing van de aanleg van de tram en de aanleg van het verkeersknooppunt wordt in het G GRUP niets verordenend vastgelegd. Bij de verdere uitwerking van beide projecten zal steeds gekeken en afgewogen worden wanneer en op welke manier de twee projecten worden uitgevoerd moeten worden om de overlast maximaal te beperken.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Zonevreemde bedrijven

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd rekening te houden met het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'zonevreemde bedrijven' in opmaak van de gemeente Willebroek zodat de geplande werken bij de bedrijven langsheen de Astridlaan te Willebroek niet in het gedrang komt.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'zonevreemde bedrijven' van Willebroek is inderdaad in opmaak. Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan houdt rekening met het tracé en de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend GRUP.

Op het grafisch plan wordt ter hoogte van en ter ontsluiting van de bedrijven een nieuwe parallelweg voorzien, zodat de ontsluiting van de bedrijven gegarandeerd blijft. De

herbestemmingen in functie van de ontwikkelingsperspectieven voor de bedrijven zelf maken geen deel uit van voorliggend GRUP, maar wel van het gemeentelijk RUP in opmaak.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

2. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die een gevoelswaarde uitdrukken

In heel wat bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt algemeen gesteld dat het project een enorme emotionele impact heeft op het privéleven en de gezondheid van gezinnen, dat de tram zal zorgen voor een verhoogd risico op criminaliteit, dat er onveilige situaties gecreëerd worden, dat het project de verfransing in de hand zal werken, ... zonder daarbij in te gaan op inhoudelijke argumenten.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen drukken allen een gevoelswaarde uit. Er wordt hiermee louter beleidskritiek geuit.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

3. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot fietsverbindingen

Fiets- en voetgangersbruggen of –tunnels

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd waarom de fiets- en voetgangersbruggen niet planologisch verankerd zijn in het GRUP. De mogelijkheid van een fietsers- en voetgangersbrug wordt niet op een rechtszekere wijze mogelijk gemaakt in het RUP. Zo is er geen enkele faseringsplicht bepaald in het RUP, zodat een fiets- en voetgangersbrug bijvoorbeeld in ieder geval voor de aanleg van de tramlijn moet worden gerealiseerd. Het is ook niet mogelijk om zo'n faseringsverplichting na het openbaar onderzoek in het voorschrift in te voegen, nu de impact van de voetgangers- en fietsersbrug op geen enkele wijze deugdelijk is onderzocht. De impact van zo'n brug kan zelfs niet worden onderzocht, nu de concrete inplantingsplaats, zijn dimensies enz. zelfs niet zijn vooropgesteld.

Voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt in functie van de realisatie van de traminfrastructuur.

Het voorzien van fiets- en voetgangersbruggen werd niet opgenomen in het plan-MER als milderende maatregel, waardoor een verankering op het grafisch plan of in de stedenbouwkundige voorschriften ook vanuit dat oogpunt niet nodig is.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het A12 tramtracé A12 een aantal landelijke onderdoorgangen, die veel gebruikt worden door zwakke weggebruikers afsluit van de A12.

Het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt in functie van de realisatie van de traminfrastructuur, niet voor het onderliggend wegennet. Het voorzien van fiets- en voetgangerstunnels is ook niet opgenomen in het plan-MER als milderende maatregel, waardoor een verankering op het grafisch plan of in de stedenbouwkundige voorschriften dan ook vanuit dat oogpunt niet nodig is.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gevraagd om een fietsbrug te voorzien aan de zijde van de fietssnelweg. Het is ook onduidelijk hoe een bestaand fietspad opeens opgesplitst kan worden in 2 fietspaden zonder onteigening.

Bestemmingen in functie van de realisatie van fiets- en voetgangersbruggen zijn niet opgenomen in voorliggend GRUP. Een uitbreiding van het voorliggend grafisch plan kan niet na openbaar onderzoek voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen heeft men bezwaar tegen de aanleg van een voetgangers- en fietsbrug ter hoogte van de tramhalte in Wolvertem omwille van de impact op de open ruimte, het niet rendabel zijn van deze brug en de gevaarlijke verkeerssituatie die gecreëerd wordt. Er wordt gevraagd om hier ofwel een compacte brug, of een fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 of een compacte brug ter vervanging van de bestaande brug te voorzien.

Bestemmingen in functie van de realisatie van fiets- en voetgangersbruggen zijn niet opgenomen in voorliggend GRUP. Een uitbreiding van het voorliggend grafisch plan kan niet na openbaar onderzoek voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de gevolgen en de impact die het tracé heeft op de afschaffing van de fietsbruggen aan de Van Dievoetlaan, Nekker, ... niet zijn opgenomen in het plan. Zo verdwijnt de fietsverbinding langs de Van Dievoetlaan van Sint-Brixius Rode naar Meise centrum.

Voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt in functie van de realisatie van de traminfrastructuur. De plan-MER 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: tramverbinding Boom-Brussel' onderzoekt immers een tramverbinding.

Het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan maakt zowel het behoud als nieuwe liggingen van voetgangers- en fietsbruggen mogelijk. Het behoud van bestaande en de ligging van nieuwe voetgangers- en fietsbruggen worden verder onderzocht bij de verdere uitwerking van het project.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Fietspaden

In een advies wordt gevraagd op het grondgebied van Londerzeel blijvend aandacht te hebben voor de ontsluiting van de zachte weggebruiker van het centrum naar de tramhalte, het industriegebied en de omliggende kernen.

Deze aspecten maken geen deel uit van voorliggend plan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gevraagd om veel aandacht te besteden aan goed onderhouden fietspaden omdat het aantal fietsers richting Brussel (Heyzel, Laken) o.i.v. de elektrische fiets zal toenemen.

Deze aspecten maken geen deel uit van voorliggend plan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar is er vraag naar een bijkomend fietspad aan de westzijde van de A12

Bestemmingen in functie van de realisatie een fietspad ten westen van de A12 zijn niet opgenomen in voorliggend GRUP. Een uitbreiding van het voorliggend grafisch plan kan niet na openbaar onderzoek voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

4. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot flankerend beleid

In aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om flankerende maatregelen op te nemen om hinder in de omliggende straten tegen te gaan wanneer de carpoolparking vol staat en maatregelen te nemen om te verhinderen dat mensen zich gratis op de parkings parkeren om daar de sneltram richting Heizel te nemen.

Voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt in functie van de realisatie van de traminfrastructuur. Het plan-MER 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: tramverbinding Boom-Brussel' onderzoekt immers een tramverbinding. Er wordt in het plan-MER aangegeven dat secundaire infrastructuur – zoals bijvoorbeeld de ruimte voor parkeren – een rol speelt in de afweging van de in het plan-MER overwogen tracés, maar de bepaling van de grootteorde en de exacte locatie ervan wordt in de verdere uitwerking van het project bestudeerd. Eveneens zal bij de uitwerking van het project indien het nodig blijkt flankerende maatregelen opgenomen worden, ter beperking van de hinder naar de omwonenden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

5. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot het grafisch plan

Boskapel Imde

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt er op gewezen dat het GRUP negatieve gevolgen heeft voor de Boskapel te Imde en zijn onmiddellijke omgeving nl. een historisch stuk waardevol bos zal verdwijnen. Er wordt eveneens gewezen op de geluidsoverlast die de tram zal geven en op het verdwijnen van weggetjes in het bos waar nu processies doorgaan. Er wordt gesteld dat dit aspect nooit in de plan-MER onderzocht is en dat dit nooit in de evaluatie van de mogelijke tracés is meegenomen.

Ter hoogte van de Boskapel Imde werd de breedte van de zone voor spoorinfrastructuur beperkt tot het minimum (zone nodig voor tram, onderhoudsweg, grachten,...) om de inname van het bos tot het minimum te beperken.

De impact op de Boskapel en het bos is beschreven in het plan-MER en mee in overweging genomen bij het maken van de tracékeuze. In overeenstemming met de voorschriften van het GRUP moeten de nodige maatregelen genomen worden om hinder te beperken. Dit is dus ook het geval ter hoogte van de Boskapel.

Zoals ook aangegeven in de bezwaren, opmerkingen en adviezen, zal de oppervlakte van het bos dat zal verdwijnen gecompenseerd moeten worden conform het bosdecreet. In de toelichtingsnota bij voorliggend GRUP wordt dit verder als volgt verduidelijkt:

"De effectieve aanleg van de tramlijnen, die mogelijk gemaakt wordt door dit plan, zal op een aantal locaties leiden tot het kappen van bomen. Volgens het bosdecreet is het kappen van bos enkel toelaatbaar in bepaalde omstandigheden, en is compensatie in natura verplicht. Deze compensatieverplichting is van toepassing bij het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor dit project."

De locatie van deze compensatie wordt momenteel onderzocht samen met de VLM, ANB en de afdeling landbouw. De compensatie zal deel uitmaken van de aanvraag tot omgevingsvergunning.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Carré

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de realisatie van de tramlijn zal leiden tot een grote inname van het aantal parkeerplaatsen, die noodzakelijk zijn voor de uitbating van de Carré. Er wordt gevraagd hoe de ontsluiting zal verlopen en er wordt aangegeven dat er geen zekerheid is dat het verlies aan parking ingenomen door het tramtracé kan gecompenseerd worden.

De ontsluiting van de Carré zal bij de realisatie van de traminfrastructuur verzekerd blijven, zoals ook toegelicht in de overwegingen over de bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan. Er wordt ter hoogte van de Carré een parallelweg aan de traminfrastructuur voorzien waardoor de Carré op deze manier wordt ontsloten.

Momenteel is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zonevreemde bedrijven' in opmaak (voorontwerp) waarin de Carré is opgenomen. In dit gemeentelijk RUP worden ontwikkelingsmogelijkheden afgewogen en worden oplossingen geboden voor de parkeerproblematiek van de Carré.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Gebied voor landschappelijke inpassing

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het zorgvuldigheidsbeginsel en rechtszekerheidsbeginsel als het algemene beginsel van behoorlijk bestuur geschonden worden. De voorschriften van artikel 6 'Zone in overdruk voor landschappelijke functionele inpassing' zijn zeer vaag gehouden en laten een heel aantal zaken toe ter ondersteuning van de spoorinfrastructuur die wordt voorzien. Bovendien betreft dit een bestemming in overdruk, zodat de onderliggende bestemming niet wordt afgeschaft.

In de toelichtingsnota wordt verduidelijkt waarom een gebied voor landschappelijke en functionele inpassing in overdruk wordt voorzien op het grafisch plan:

"Naast de eigenlijke infrastructuur bevat het referentieontwerp ook elementen om de nieuwe infrastructuur landschappelijke en functioneel in te passen. Het betreft groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten) maar ook visuele (groen)buffering, taluds die de aansluiting maken met het bestaande maaiveld, langzaam verkeersinfrastructuur, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, veiligheids- en afstandsstroken, Daarbij is er telkens onderzocht hoeveel buffer/infiltratievolume er moet zijn, hoeveel hoogteverschil er moet overbrugd worden. In deze zone kunnen verder ook eventuele compensaties in het kader van natuurzorgplicht plaatsvinden, net als eventuele milderende maatregelen uit het plan-MER met betrekking tot de landschappelijke en functionele integratie.

De landschappelijke en functionele inpassing wordt aangeduid met een overdruk, zodat de bestaande bestemmingen behouden blijven, maar waar nodig de ingrepen voor deze inpassingen kunnen uitgevoerd worden. Het betreft enerzijds een zone die de tramlijn lineair volgt. De breedte van de zone fluctueert op basis van het op die plaats gekozen typeprofiel: van ruim (open ruimte langs de sneltram), tot smal in een bebouwde zone (bvb. plaatselijk een berm zonder open grachten zodat het aangrenzende woonweefsel maximaal gevrijwaard wordt) tot onbestaand (bvb. geïntegreerd in een bestaande straat met bebouwing op de rooilijn).

Anderzijds zijn er ook een beperkt aantal specifieke locaties die als gebied voor landschappelijke en functionele inpassingen worden aangeduid. Het zijn plaatsen waar er specifieke milderende maatregelen gevraagd worden of waar bijkomende integratie en afstemming wenselijk is. Daarbij gaat het om landschappelijk of functionele gevoelige plaatsen. Ook worden op sommige locaties restpercelen opgenomen: percelen die gedeeltelijk zullen ingenomen worden voor de aanleg van de tram, maar zodoende hun nut voor de huidige functie verliezen. Op deze locaties kan er, indien het perceel volledig zou worden verworven, sterker worden gewerkt aan de landschappelijke en functionele inpassing."

De bestemming betreft dus een overdruk waar naast alle handelingen in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur eveneens de onderliggende

bestemming van toepassing blijft. Het is dus duidelijk dat voor percelen opgenomen in de overdruk 2 bestemmingen gelden: de geldende bestemming (bestaand bestemmingsplan) én de bestemming overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het niet duidelijk is waarom bepaalde percelen werden aangeduid als zone voor landschappelijke en functionele inpassing.

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt dan ook gevraagd om deze zone te schrappen van het grafisch plan.

In de toelichtingsnota wordt verduidelijkt waarom een gebied voor landschappelijke en functionele inpassing in overdruk wordt voorzien op het grafisch plan:

“Naast de eigenlijke infrastructuur bevat het referentieontwerp ook elementen om de nieuwe infrastructuur landschappelijke en functioneel in te passen. Het betreft groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten) maar ook visuele (groen)buffering, taluds die de aansluiting maken met het bestaande maaiveld, langzaam verkeersinfrastructuur, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, veiligheids- en afstandsstroken, Daarbij is er telkens onderzocht hoeveel buffer/infiltratievolume er moet zijn, hoeveel hoogteverschil er moet overbrugd worden. In deze zone kunnen verder ook eventuele compensaties in het kader van natuurzorgplicht plaatsvinden, net als eventuele milderende maatregelen uit het plan-MER met betrekking tot de landschappelijke en functionele integratie.

De landschappelijke en functionele inpassing wordt aangeduid met een overdruk, zodat de bestaande bestemmingen behouden blijven, maar waar nodig de ingrepen voor deze inpassingen kunnen uitgevoerd worden. Het betreft enerzijds een zone die de tramlijn lineair volgt. De breedte van de zone fluctueert op basis van het op die plaats gekozen typeprofiel: van ruim (open ruimte langs de sneltram), tot smal in een bebouwde zone (bvb. plaatselijk een berm zonder open grachten zodat het aangrenzende woonweefsel maximaal gevrijwaard wordt) tot onbestaand (bvb. geïntegreerd in een bestaande straat met bebouwing op de rooilijn).

Anderzijds zijn er ook een beperkt aantal specifieke locaties die als gebied voor landschappelijke en functionele inpassingen worden aangeduid. Het zijn plaatsen waar er specifieke milderende maatregelen gevraagd worden of waar bijkomende integratie en afstemming wenselijk is. Daarbij gaat het om landschappelijk of functionele gevoelige plaatsen. Ook worden op sommige locaties restpercelen opgenomen: percelen die gedeeltelijk zullen ingenomen worden voor de aanleg van de tram, maar zodoende hun nut voor de huidige functie verliezen. Op deze locaties kan er, indien het perceel volledig zou worden verworven, sterker worden gewerkt aan de landschappelijke en functionele inpassing.”.

De overdruk is dus meer dan een groenbuffer. De locatie en de breedte van de overdruk hangt dus af van enerzijds de aard van de milderende maatregelen die op deze percelen moeten gerealiseerd worden of anderzijds de noden die er zijn vanuit omgeving.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de breedte van de zone Artikel 6 'Overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' die voorzien is op het grafisch plan niet voldoende is om de landschappelijke integratie te voorzien over de hele lijn.

De noodzaak van het voorzien van de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' werd reeds verduidelijkt in de voorgaande paragraaf.

Daarnaast wordt gesteld dat er bij de aanduiding van zowel de zone voor spoorinfrastructuur als voor deze overdruk gestreefd werd naar een minimale inname van gronden. Enkel die

delen van percelen die vanuit het referentieontwerp en het plan-MER echt nodig zijn voor de landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur werden aangeduid.

De breedte van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing is bovendien ook afgestemd op de omgeving. Zo is er de afweging gemaakt om deze zone ter hoogte van de woonkernen te beperken, terwijl deze in landelijk gebied ruimer is.

Daarnaast wordt er ook op gewezen dat de zone voor landschappelijke en functionele integratie geen loutere groenzone is: ook in de andere zones kan en zal groen aanwezig zijn, en de overdruk is naast een groene landschappelijke integratie ook bestemd voor voorzieningen zoals waterbuffering, opvangen van reliëfverschillen, het voorzien van specifieke milderende maatregelen om hinder te beperken, ...

De exacte inrichting wordt ook niet vastgelegd in het GRUP. Bij de verdere uitwerking van het project zal bepaald worden waar welk groen voorzien wordt en hoe dit aangelegd en onderhouden zal worden. De effecten van de effectieve aanleg van de tramlijn worden niet onderzocht op planniveau, maar conform de richtlijnenboeken op projectniveau. De effecten van dit gedetailleerde ontwerp en de aanleg zullen dus onderzocht worden in een project-MER.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gevraagd wat de bedoeling is van de groene dunne lijn naast het tramspoor tussen de Nationale Plantentuin en de Zijp.

De groene lijn op het grafisch plan waarop bezwaarindiener doelt is een 'Overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' (artikel 6). In de toelichtingsnota wordt dit nader toegelicht:

"Naast de eigenlijke infrastructuur bevat het referentieontwerp ook elementen om de nieuwe infrastructuur landschappelijke en functioneel in te passen. Het betreft groene inpassing (kleine landschapselementen zoals bomenrijen, houtkanten) maar ook visuele (groen)buffering, taluds die de aansluiting maken met het bestaande maaiveld, langzaam verkeersinfrastructuur, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, veiligheids- en afstandstroken, Daarbij is er telkens onderzocht hoeveel buffer/infiltratievolume er moet zijn, hoeveel hoogteverschil er moet overbrugd worden. In deze zone kunnen verder ook eventuele compensaties in het kader van natuurzorgplicht plaatsvinden, net als eventuele milderende maatregelen uit het plan-MER met betrekking tot de landschappelijke en functionele integratie.

De landschappelijke en functionele inpassing wordt aangeduid met een overdruk, zodat de bestaande bestemmingen behouden blijven, maar waar nodig de ingrepen voor deze inpassingen kunnen uitgevoerd worden. Het betreft enerzijds een zone die de tramlijn lineair volgt. De breedte van de zone fluctueert op basis van het op die plaats gekozen typeprofiel: van ruim (open ruimte langs de sneltram), tot smal in een bebouwde zone (bvb. plaatselijk een berm zonder open grachten zodat het aangrenzende woonweefsel maximaal gevrijwaard wordt) tot onbestaand (bvb. geïntegreerd in een bestaande straat met bebouwing op de rooilijn).

Anderzijds zijn er ook een beperkt aantal specifieke locaties die als gebied voor landschappelijke en functionele inpassingen worden aangeduid. Het zijn plaatsen waar er specifieke milderende maatregelen gevraagd worden of waar bijkomende integratie en afstemming wenselijk is. Daarbij gaat het om landschappelijk of functionele gevoelige plaatsen. Ook worden op sommige locaties restpercelen opgenomen: percelen die gedeeltelijk zullen ingenomen worden voor de aanleg van de tram, maar zodoende hun nut voor de huidige functie verliezen. Op deze locaties kan er, indien het perceel volledig zou worden verworven, sterker worden gewerkt aan de landschappelijke en functionele inpassing."

Dit bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

[Gebied voor spoorinfrastructuur](#)

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de breedte van de 'zone voor spoorinfrastructuur' (artikel 1 – bruine kleur) overdreven is.

In de toelichtingsnota bij voorliggend GRUP wordt verduidelijkt op welke manier de spoorinfrastructuur werd opgenomen in het grafisch plan:

"Op het grafisch plan is de zonegrens dan ook niet altijd een vloeiende lijn. Zo zijn er regelmatig 'uitstulpingen', die voorzien zijn voor de inplanting van tractiestations. Deze hebben een bebouwde oppervlakte van 100m², moeten minimaal 6 m breed zijn en toegankelijk via de weg. Om de nodige stroomvoorzieningen te garanderen moeten deze op regelmatige afstanden worden ingeplant. Deze zijn afhankelijk van de snelheid en de opbouw van de bovenleidingen. Voor de sneltram, die snel rijdt en in een zwaardere bovenleidingopbouw zal hebben, is dit om de 2,5km.

Ter hoogte van tunnels is er ook extra ruimte voor nooduitgangen en technische ruimtes. Om de 250 meter moet een nooduitgang voorzien worden, met een trappenhuis dat minimaal 9m x 6m beslaat. Technische ruimtes moeten zich op het laagste punt van de tunnel bevinden en beslaan minimaal 25m x 6m. Deze voorzieningen leiden dan ook tot bredere zoneafbakening ter hoogte van de geplande tunnels.

In het GRUP wordt, conform het plan-MER, de nodige ruimte voorzien om verschillende uitvoeringswijzen mogelijk te maken. Zo is de ligging op een aantal locaties afhankelijk van toekomstig aan te leggen verkeerscomplexen op de A12, bijvoorbeeld ter hoogte van het bedrijf Sarens kan, afhankelijk van de technische oplossingen, hun milieu-impact en de fasering van het te realiseren verkeerscomplex dat geen deel uitmaakt van voorliggend RUP, al dan niet een tramtracé dicht bij de A12 gerealiseerd worden. Om deze optie open te houden is dan ook een ruime zone bestemd als zone voor spoorinfrastructuur, zodat worst case de nodige uitbuiging kan gerealiseerd worden. Indien technisch mogelijk kan echter een minder ruimte-behoevend tracé gerealiseerd worden. Daar waar de marge voor de inplanting nog erg groot is, zoals ter hoogte van de R0, is geopteerd met een overdruk te werken (zie verder), maar op plaatsen waar deze marge beperkter is, is geopteerd om met een voldoende ruime zone voor spoorinfrastructuur te werken. Door gebruik te maken van een specifieke passage waarin niet gebruikte ruimte kan ingericht worden conform de aangrenzende bestemming kunnen ook de niet benutte gronden een optimale bestemming en invulling krijgen.

Eventueel aanliggende ventwegen, fietswegen, of te verplaatsen aangrenzende wegenis worden ook in dit gebied inbegrepen. Ze worden aangeduid met een overdruk 'wegenis', waarbij de aslijn van de ontworpen wegenis indicatief wordt weergegeven op het plan."

In heel het gebied voor spoorinfrastructuur en dus zeker op plaatsen waar de spoorinfrastructuur ruim werd ingetekend om toekomstige herstructureringen van bestaande knooppunten op de A12 niet te hypothekeren geldt de bepaling dat na realisatie van de spoorinfrastructuur voor niet benutte gronden de aanpalende bestemming geldt.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de uitstulpingen van de spoorinfrastructuur te verwijderen van het grafisch plan. Indien dit niet gaat wordt gevraagd om een koppeling te maken met de realisatie van de herstructurering van de knooppunten van de A12.

In de toelichtingsnota van voorliggend GRUP wordt verduidelijkt waarom ter hoogte van de geplande herstructurering van bestaande knooppunten van de A12 uitstulpingen worden voorzien in het gebied voor spoorweginfrastructuur (zie ook motivering hierboven).

Een koppeling voorzien in de voorschriften tussen de realisatie van de traminfrastructuur en de realisatie van de knooppunten is echter niet wenselijk. Het is immers de bedoeling dat de realisatie van de traminfrastructuur kan gebeuren los van de realisatie van de knooppunten

op de A12. Op het grafisch plan wordt het gebied voor spoorinfrastructuur dan ook wat ruimer voorzien zodat zowel een oplossing op korte termijn als een oplossing op lange termijn (na realisatie van het knooppunt) mogelijk is. Op deze manier kan de spoorinfrastructuur aangelegd worden ook al worden de knooppunten op de A12 nog niet gerealiseerd, maar zo wordt een toekomstige herstructurering van deze knooppunten niet gehypothekeerd.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Gebied voor weginfrastructuur

In een advies wordt gevraagd om in Meise, aan de overzijde van de A12 (oostkant), een zone af te bakenen voor de nodige infrastructuurwerken.

De gevraagde herbestemming maakt geen deel voorwerp uit van voorliggend plan vermits ze geen betrekking heeft op de realisatie van een tramverbinding. Het plan kan na openbaar onderzoek ook niet zonder meer worden uitgebreid voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen. Elke eventuele wijziging van bestemmingsvoorschriften zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief dat eveneens de decretaal voorziene procedure zou moeten doorlopen en dus ook het voorwerp zou uitmaken van een nieuw openbaar onderzoek zodat desgevallend daarover opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

Het advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een advies wordt gevraagd om De Jan Krockaertstraat en Victor Amerijcksstraat aan te duiden met artikel 4 'Gebied voor weginfrastructuur' zodat de nodige aanpassingswerken aan deze straten ten behoeve van de bewoners kunnen gerealiseerd worden.

De gevraagde herbestemming maakt geen deel voorwerp uit van voorliggend plan vermits ze geen betrekking heeft op de realisatie van een tramverbinding. Het plan kan na openbaar onderzoek ook niet zonder meer worden uitgebreid voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen. Elke eventuele wijziging van bestemmingsvoorschriften zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief dat eveneens de decretaal voorziene procedure zou moeten doorlopen en dus ook het voorwerp zou uitmaken van een openbaar onderzoek zodat desgevallend daarover opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

Daarnaast wordt vastgesteld dat de gevraagde verbinding gelegen is in 'overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing'. Deze aanpassingswerken zouden, wanneer noodzakelijk, binnen deze overdruk kunnen worden ingepast. De noodzaak van deze verbinding zal echter bij de verdere uitwerking van het project besproken en bekeken worden met de verschillende actoren, rekening houdend met de mogelijke kruispuntoplossingen voor het kruispunt Nieuwelaan / Jan Knokaertstraat / Kapellelaan.

Het advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om op een aantal plaatsen een bredere zone van artikel 4 'Gebied voor weginfrastructuur' of de ontdebbling met een artikel 6 'overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' te voorzien. Dit wordt bijvoorbeeld gevraagd ter hoogte van de nieuwe wegenissen in de omgeving van de Beekstraat.

Bij de opmaak van het grafisch plan is er gestreefd naar een minimale inname van gronden, ook op plaatsen waar de weginfrastructuur moeten worden aangepast. De breedte en lengte van het gebied voor weginfrastructuur werd afgestemd in functie van de weg op die plaats. Een uitbreiding van de zone voor weginfrastructuur of een toevoeging van een overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur is dan ook niet nodig.

Het plan kan na openbaar onderzoek ook niet zonder meer worden uitgebreid voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen. Elke eventuele wijziging van

bestemmingsvoorschriften zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief dat eveneens de decretaal voorziene procedure zou moeten doorlopen en dus ook het voorwerp zou uitmaken van een openbaar onderzoek zodat desgevallend daarover opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gevraagd wat de bedoeling is van de onderbroken stippellijn tussen de Nationale Plantentuin en de Zijp.

Tussen de Nationale Plantentuin en de Zijp staat op het grafisch plan geen onderbroken stippellijn. Langsheen de A12 werden in deze zones volgende bestemmingen opgenomen: Gebied voor spoorinfrastructuur, Gebied voor landschappelijke en technische inpassing van spoorinfrastructuur. Ter hoogte van de plantentuin wordt een deel van de Nieuwelaan opgenomen in de bestemming Gebied voor weginfrastructuur en vanaf de Dreipikkelstraat wordt de Bouchoutlaan eveneens in deze bestemming voorzien om aanpassingen aan deze bestaande weginfrastructuur te kunnen uitvoeren.

Een onderbroken grijze stippellijn op het plan is een overdruk weginfrastructuur. Zoals het voorschrift artikel 2 aangeeft zijn in het gebied, aangeduid met deze overdruk, alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die voor weginfrastructuur en aanhorigheden. De aangeduide stippellijn is symbolisch en geeft een indicatie van het wegtracé. Deze overdruk laat toe om in het gebied voor spoorinfrastructuur (artikel 1) eventueel aanliggende ventwegen, fietswegen, of te verplaatsen aangrenzende wegenis te voorzien.

Dit bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

Inname terrein

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men gekant tegen de overdreven inname van terrein ten gevolge van de aanleg van een tramlijn. Er wordt gevraagd om het ruimtebeslag op de terreinen van verschillende bedrijven (Sarens, Distrilog NV, BVBA Star Trading Company,...) tot een minimum te beperken. Daarnaast wordt ook gevraagd om het ruimtebeslag voor de sneltram te beperken, i.h.b. ter hoogte van de woongebieden, van de huidige bossen en de landbouwgebieden.

Naar aanleiding van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werd het gebied voor spoorweginfrastructuur ter hoogte van de bedrijven Sarens en Distrilog aangepast.

Algemeen geldt dat bij de intekening van deze zone de inname van gronden zo beperkt mogelijk werd gehouden. Concreet is er, in afstemming met de locatie, gewerkt met drie basisprofielen: een minimaal technisch profiel, een minimaal profiel met gracht en ruimte voor inpassing en een normaal profiel met ruimte voor landschappelijke inpassing. Afhankelijk van de locatie is er ook ruimte nodig voor de aanleg van een ventweg. Zoals bepaald in het artikel 1 kunnen gronden die niet benut worden, worden ingericht conform de aangrenzende bestemming.

Met uitzondering van de bezwaren zoals behandeld onder de titel 'bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan' leiden deze bezwaren, opmerkingen en adviezen niet tot een aanpassing van het GRUP.

6. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot leidingen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om bepaalde leidingen bijkomend aan te duiden op het grafisch plan. In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om rekening te houden met de toekomstige waterleiding van Walem naar Buggenhout die de A12 zal kruisen net voor de oprit van Carré.

Op het grafisch plan worden enkel die leidingen aangeduid die reeds voorzien werden op het gewestplan of andere gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, met het oog op de bevestiging van de juridisch bestaande situatie.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

7. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot hinder

Geluidshinder

In verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt er op gewezen dat de aanleg van de tram heel wat geluidshinder teweeg zal brengen. Zo wordt er onder meer gevraagd om ter hoogte van de Boskapel een geluidsstudie uit te voeren. In veel van de bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om een geluidsbuffer te voorzien.

In het plan-MER werden de milieueffecten van de traminfrastructuur op planniveau onderzocht. Er werden waar nodig milderende maatregelen geformuleerd, die ruimtelijk werden vertaald op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur werd volgende bepaling met betrekking tot het beperken van de hinder opgenomen:

“Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt.”.

Overeenkomstig de decretale bepalingen zal bij de verdere uitwerking van het project, onder meer naar aanleiding van de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, een verder en meer gedetailleerd onderzoek moeten gebeuren naar de milieueffecten van het project. Waar nodig zullen verdere maatregelen genomen worden om de hinder te beperken.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om het deel tussen de Timmermansstraat en de Romeinsesteenweg volledig te overkappen waardoor geluidshinder zou weggenomen worden.

In het plan-MER werden de milieueffecten van de traminfrastructuur op planniveau onderzocht. Er werden waar nodig milderende maatregelen geformuleerd, die ruimtelijk werden vertaald op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur werd volgende bepaling met betrekking tot het beperken van de hinder opgenomen:

“Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt.”.

Aangezien heel wat bezwaren, opmerkingen en adviezen ook elementen aanreiken met betrekking tot veiligheid, verkeershinder en fijn stof, worden deze aspecten toegevoegd aan voorgaande bepaling.

Overeenkomstig de decretale bepalingen zal bij de verdere uitwerking van het project, onder meer naar aanleiding van de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, een verder en meer gedetailleerd onderzoek moeten gebeuren naar de milieueffecten van het project. Waar nodig zullen verdere maatregelen genomen worden om de hinder te beperken. Een overkapping kan in die zin dan ook overwogen worden wanneer milderende maatregelen nodig zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het tracé van de nieuwe tramlijn alsook de terminus van de MIVB zich op de huidige afrit van de Ring naar de Romeinsesteenweg situeren. Dit zal op vele vlakken voor ernstige hinder zorgen voor de inwoners van de straat Treft, alsook voor een deel van de inwoners van de Gentsestraat in diezelfde wijk. De hinder zal zich situeren op heel wat vlakken: er zal visuele hinder en zijn en mogelijk ook inkijk vanuit de tram in woningen, tuinen of terrassen. Daarnaast is er de onvermijdelijke overlast van geluid en trillingen.

Het tracé ter hoogte van de wijk Treft, de ontwikkeling op Parking C en de halte op Parking C maken geen deel uit van voorliggend GRUP, waardoor deze (delen van) bezwaarschriften, opmerkingen en adviezen zonder voorwerp zijn.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Groenbuffer

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bevreesd dat de bestaande bomenrij, die nu als visuele en geluidsbuffer dient tussen de A12 en de bestaande woningen, zal verdwijnen. Er wordt gevraagd deze groene buffer te behouden en zelfs uit te breiden via bomen en/of struiken rond en naast de nieuwe infrastructuur. Dit heeft zowel impact op geluidsniveau als op de visuele aspecten (landelijke karakter).

In het plan-MER werden de milieueffecten van de traminfrastructuur op planniveau onderzocht. Er werden waar nodig milderende maatregelen geformuleerd, die ruimtelijk werden vertaald op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur werd volgende bepaling met betrekking tot het beperken van de hinder opgenomen:

“Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt.”

Aangezien heel wat bezwaren, opmerkingen en adviezen ook elementen aanreiken met betrekking tot veiligheid, verkeershinder en fijn stof, worden deze aspecten toegevoegd aan voorgaande bepaling.

Overeenkomstig de decretale bepalingen zal bij de verdere uitwerking van het project, onder meer naar aanleiding van de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, een verder en meer gedetailleerd onderzoek moeten gebeuren naar de milieueffecten van het project. Waar nodig zullen verdere maatregelen genomen worden om de hinder te beperken. Het behoud van een groene buffer voor visuele buffering of geluidsbuffering kan in die zin dan ook overwogen worden wanneer milderende maatregelen nodig zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Hinder voor omwonenden

In een bezwaar wordt er op gewezen dat de realisatie van het nieuwe dubbelrichtingsfietspad negatieve effecten zal hebben op de leefomgeving inwoners. Meer bepaald zal er door de aanwezigheid van het dubbelrichtingsfietspad een visuele verstoring zijn van het huidige open landschapszicht voor de aanpalende bewoners en ten gevolge van de verlichtingsinfrastructuur zal er lichtvervuiling optreden tijdens de avond en nacht. Daarnaast zal door de mogelijke inkijk van de gebruikers van het fietspad de privacy van de aanpalende woningen en de achtertuinen geschonden worden.

De realisatie van de fietssnelweg, de inkleding en de inrichting ervan maken, zoals hierboven bij de bezwaarschriften die handelden over de fietssnelweg reeds werd aangegeven, geen deel uit van voorliggend GRUP, maar worden door de vaststelling van het GRUP niet

gehypothekeerd. Indien er nog bestemmingswijzigingen noodzakelijk zijn in functie van de realisatie van de fietssnelweg, zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief. Indien er geen bestemmingswijzigingen nodig zijn, zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Beide procedures (opmaak plan en aanvraag omgevingsvergunning) zijn decretaal voorziene procedures, waarbij naast ruimtelijke inpassing ook de milieueffecten bekeken worden en waarbij het plan of de aanvraag voorwerp deel uitmaakt van een openbaar onderzoek zodat opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

Het bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

Trillingen

In heel wat bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de trillingen die een tram veroorzaakt en welke gevolgen deze hebben op bijvoorbeeld de stabiliteit van huizen zonder funderingen, op de bomenrijen die langsheen het traject staan. Er wordt gevraagd welke maatregelen er genomen worden om deze zoveel mogelijk te beperken, welke funderingen er gebruikt worden voor de trambedding,...Er wordt gevraagd om de meest performante technieken te gebruiken.

In het plan-MER werden de milieueffecten van de traminfrastructuur op planniveau onderzocht. Er werden waar nodig milderende maatregelen geformuleerd, die ruimtelijk werden vertaald op het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur werd volgende bepaling met betrekking tot het beperken van de hinder opgenomen:

“Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt.”.

Aangezien heel wat bezwaren, opmerkingen en adviezen ook elementen aanreiken met betrekking tot veiligheid, verkeershinder en fijn stof, worden deze aspecten toegevoegd aan voorgaande bepaling.

Overeenkomstig de decretale bepalingen zal bij de verdere uitwerking van het project, onder meer naar aanleiding van de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, een verder en meer gedetailleerd onderzoek moeten gebeuren naar de milieueffecten van het project. Waar nodig zullen verdere maatregelen genomen worden om de hinder te beperken. Dit betekent ook dat eventueel milderende maatregelen zullen worden geformuleerd met betrekking tot mogelijke effecten van trillingen.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om ter hoogte van het Domein Kasteel van Bever te werken met een gereduceerde snelheid (ten opzichte van de voor dit segment van het tracé aangekondigde snelheid van 70 km per uur) zodat de invloed en impact van de geluidshinder en de trillingen die de tramlijn met zich mee zal brengen tot een absoluut minimum beperkt kan worden.

De maximale snelheid van de tram wordt niet verordenend vastgelegd in het GRUP. Wel worden in de stedenbouwkundige voorschriften voldoende garanties opgenomen waardoor de hinder naar de omgeving beperkt dient te blijven. Bij de verdere uitwerking van het project zal men verder bekijken welke maatregelen moeten worden genomen ter beperking van de hinder naar de omgeving. Een snelheidsbeperking is één van de mogelijke maatregelen die men zou kunnen doorvoeren ter beperking van de hinder.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Veiligheid

In een bezwaar wordt gevraagd om in het kader van de veilige exploitatie van de Carré voldoende plaats te behouden voor het gebouw om een vlotte evacuatie, maar ook vlotte bereikbaarheid van het gebouw bij eventuele calamiteiten te garanderen.

De bereikbaarheid van het gebouw voor hulpdiensten in de toekomst wordt gegarandeerd door de nieuwe parallelweg die voorzien is. De beschikbare ruimte tussen de nieuwe wegenis en het gebouw zal bij de verdere uitwerking meer gedetailleerd worden bekeken en wordt ook afgestemd met het RUP zonevremde bedrijven dat in opmaak is. De noodzaak en mogelijkheden voor een afscheiding tussen parallelweg en tramsporen ter hoogte van Carré zullen in het vervoltraject verder worden onderzocht.

Dit bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

Verlies natuurwaarden

In een bezwaar wordt aangegeven dat het nieuwe dubbelrichtingsfietspad voornamelijk ter hoogte van het Ford van Breendonk negatieve effecten zal hebben op de natuur en de leefomgeving.

De mogelijkheid om een fietssnelweg langs de A12 te voorzien werd op vraag van de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen door De Lijn bestudeerd, maar maakt geen wezenlijk deel uit van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan. In de studie, die ook wordt vermeld in de toelichtingsnota, wordt aangegeven dat ten zuiden van Londerzeel de fietssnelweg, gezien de ruimtelijke beperkingen aan de westzijde en de reeds oostelijke aansluiting richting Brussel, logischerwijs aan de oostzijde ligt van de A12. Ten noorden van Londerzeel kan de fietssnelweg parallel worden voorzien aan de tramsporen, eveneens aan de oostzijde van de A12. Binnen de ruimte die herbestemd wordt in functie van de tram, is de aanleg van de fietssnelweg dan ook mogelijk. Vanaf de knoop A12 en N16 richting Breendonk moet de fietssnelweg uitwijken wegens ruimtelijke beperkingen. In de studie worden verschillende mogelijke tracés weergegeven.

De realisatie van de fietssnelweg, de inkleding en de inrichting ervan maken dus geen deel uit van voorliggend GRUP, maar worden door de vaststelling van het GRUP niet gehypothekeerd. Indien er nog bestemmingswijzigingen noodzakelijk zijn in functie van de realisatie van de fietssnelweg, zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief. Indien er geen bestemmingswijzigingen nodig zijn, zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Beide procedures (opmaak plan en aanvraag omgevingsvergunning) zijn decretaal voorziene procedures, waarbij naast ruimtelijke inpassing ook de milieueffecten bekeken worden en waarbij het plan of de aanvraag voorwerp deel uitmaakt van een openbaar onderzoek zodat opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

8. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot mobiliteit

Goederenverkeer

In een bezwaar wordt gevraagd waarom er bij het tramtracé langs de A12 geen rekening wordt gehouden met de toenemende vraag om goederen ook via vrachtrams te kunnen vervoeren om zo de vrachtwagens van de weg te houden.

De mobiliteitsvisie 2020 werd opgemaakt voor personenvervoer en niet voor vrachtovervoer. De strategische doelstelling van deze visie is 'een hoogwaardige regionale tramlijn uitwerken die zoveel mogelijk nieuwe reizigers vervoert als deeloplossing voor de congestie in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, haalbaar is op korte tot middellange termijn en die een ruimtelijk structurerende rol kan vervullen'.

De vraag in het bezwaar betreft een vraag met betrekking tot de uiteindelijke exploitatie van deze spoorlijn. Deze wordt in voorliggend GRUP niet vastgelegd.

Dit bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

Mobiliteit

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de tram extra mobiliteit zal veroorzaken omdat mensen die normaal gezien in de buurt winkelen, dan met de tram, 30 km verder zullen gaan.

De hoofddoelstelling van de tramverbinding is een hoogwaardige regionale tramlijn te realiseren die zoveel mogelijk nieuwe reizigers vervoert als deeloplossing voor de congestie in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel. Het is de bedoeling dat de tram mee een oplossing biedt voor de huidige en toekomstige mobiliteitsvraag.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men gekant tegen het project wanneer het tot gevolg heeft dat het kruispunt ter hoogte van het bedrijf 'DUVEL' wordt afgesloten. De woonkernen zullen van elkaar gescheiden worden.

Zolang het geplande op- en afrittencomplex van Londerzeel Noord niet gerealiseerd is, zal het kruispunt ter hoogte van het bedrijf Duvel niet worden afgesloten. Op het grafisch plan wordt een voldoende ruime zone voorzien waarbinnen zowel een korte- als een langetermijnsoplossing mogelijk is. Op die manier zullen de woonkernen ten allen tijde bereikbaar blijven.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd dat ten gevolge van de aanleg van de tram, in combinatie met een aantal andere grote projecten zoals de heraanleg van de ring, het Neo- project op de Heizel, de ontwikkeling op Parking C en de reeds bestaande verkeerschaos op de Heizel, dit zal leiden tot totale verkeerschaos die jaren zal aanslepen.

In het plan-MER werden de gecumuleerde effecten van de verschillende plannen in beeld gebracht. Daarbij zijn de tijdelijke effecten van de aanlegfase echter niet onderzocht: deze zijn niet vastgelegd in het GRUP en maken dan ook geen deel uit van het plan. Deze effecten dienen bij de verdere uitwerking van het project verder te worden onderzocht inclusief de cumulatie van de effecten met de andere plannen en projecten in de omgeving. Deze aanpak is conform het juridisch kader en de richtlijnen voor de opmaak van MER's.

Indien er wordt vastgesteld dat er onaanvaardbare effecten zullen optreden in aanlegfase, zullen gepaste milderende maatregelen worden opgelegd. Dit geldt ook voor de andere plannen en projecten in de omgeving.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd om de schade die men zal leiden als gevolg van de heraanleg van de bestaande rotonde ter hoogte van de Wilgenlaan in Meise ingevolgde de beoogde trambedding waardoor een deel van de parking en bijhorende ontsluiting van de exploitatie in het gedrang komt.

De realisatie van de traminfrastructuur maakt een herinrichting van het knooppunt Wilgenlaan / Tramlaan noodzakelijk. Verdere uitwerking van het project zal uitwijzen welke vorm dit knooppunt krijgt en welke milieueffecten er zullen optreden. Indien nodig zullen gedetailleerde milderende maatregelen worden opgelegd.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de Technologielaan niet op te schuiven omdat er voldoende plaats is voor zowel de aanleg van de sneltram en het fietspad. Het fietspad kan aan de oostkant aangelegd worden tussen de Technologielaan en de huizen.

Binnen de zone van het GRUP zal bij de verdere uitwerking de benodigde infrastructuur gedetailleerd worden ontworpen. Daarbij wordt steeds gestreefd naar een zo minimale inname van de naastliggende percelen. Echter dient ook rekening te worden gehouden met veiligheidsafstanden en functionele afstanden ten opzichte van de A12 en andere tramtechnische aspecten.

De realisatie van de fietssnelweg, de inkleding en de inrichting ervan maken geen deel uit van voorliggend GRUP, maar worden door de vaststelling van het GRUP niet gehypothekeerd. In functie van de realisatie van deze fietssnelweg zal een decretaal voorziene procedure gevolgd worden, waarbij naast de ruimtelijke inpassing ook de milieueffecten bekeken worden. Er zal conform de voorziene procedure een openbaar onderzoek georganiseerd worden zodat inspraak mogelijk is.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het GRUP geen rekening houdt met de verkeersdoorstroming door de Wilgenlaan. Indien er met een frequentie van 10 minuten zelfs een beperkte stop (2min.) nodig zal zijn om de tram te laten passeren of via verkeerslichten het verkeer van de Tramlaan door te laten, dan zal dit een verkeersopstopping veroorzaken richting het complexe verkeersknooppunt op- en afrittencomplex A12, Vilvoordsesteenweg (N211), Wilgenlaan en Nieuwelaan. Enkele minuten stilstand zal enorm fileleed veroorzaken en een negatieve impact op de leefbaarheid hebben.

In de bezwaren is er verkeerdelijk vanuit gegaan dat er negatieve gevolgen zouden zijn voor de verkeersdoorstroming. Een vlotte doorstroming van het autoverkeer en van het tramverkeer is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Omwille hiervan is gekozen om geen conflicten te voorzien tussen het gemotoriseerde verkeer en het tramverkeer. Op die manier kan ervoor gezorgd worden dat de tram op geen enkele locatie in Wolvertem negatief inwerkt op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er op sommige plaatsen geen voetpadvoorzieningen zijn waardoor het traject van de P&R of halte naar de voetgangersbrug levensgevaarlijk wordt voor voetgangers.

Deze elementen maken geen deel uit van het GRUP. Het zijn elementen die bij de verdere uitwerking van het project zeker van belang zijn en zullen meegenomen worden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

9. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de motivatie van het tramproject

Kostprijs / financiering

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het goedgekeurde tramtracé van december 2013 voornamelijk een duur project is geworden. Daarnaast wordt eveneens in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen gesteld dat men momenteel kiest voor de goedkoopste en niet de beste oplossing en vraag men het project uit te stellen tot er meer financiële middelen zijn.

In de PlanMER en de tracéstudies werden verschillende tramtracés tegenover elkaar afgewogen. De resultaten van deze studies, en de resultaten van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) (Zie: https://static.delijn.be/Images/MKBA%20Willebroek-Brussel_tcm3-1408.pdf) hebben geleid tot de beslissing van de Vlaamse Regering van 6 december 2013 over het voorkeurstacé van o.a. de tramverbinding Willebroek-Brussel.

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden alle huidige en toekomstige voor- en nadelen (baten en kosten) die leden van de gemeenschap van een project of plan ondervinden, tegen elkaar afgewogen door ze in monetaire eenheden uit te drukken.

Het MKBA houdt rekening met zowel de kosten als de baten van de aanleg van de traminfrastructuur op lange termijn en toont aan dat de maatschappelijke baten bijna 2 keer hoger zijn dan de kosten.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal adviezen wordt gerekend op bovenlokale financiële middelen om aan bepaalde randvoorwaarden opgesomd in de toelichtingsnota zoals o.a. pendelparking, fietsbruggen over A12, nieuwe of aan te passen wegen, ..., die noodzakelijk zijn om het mobiliteitsproject 'Sneltram' op een kwalitatieve manier te kunnen realiseren en te doen slagen, te voldoen.

Deze elementen maken geen deel uit van voorliggend GRUP. Bij de verdere uitwerking van het project zal een overeenkomst worden afgesproken met de verschillende actoren waarbij concrete afspraken zullen gemaakt worden met betrekking tot de financiering van de aanhorigheden van de traminfrastructuur.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt er kritiek geuit dat er voldoende budget is voor zo'n prestigeproject, maar dat ondertussen de reeds bestaande openbare infrastructuur er verwaarloosd bijligt.

Het GRUP wordt opgemaakt in functie van de realisatie van het tramproject. De aanpak van eventueel verwaarloosde bestaande openbare infrastructuur vormt geen onderdeel van dit GRUP. Acties die hieromtrent moeten ondernomen worden vallen onder de verantwoordelijkheid van de beheerder van deze wegen of fietspaden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Mobiliteitswinst

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men ervan overtuigd dat de komst van de tram het fileprobleem niet zal oplossen en niet zal bijdragen tot een verbeterde mobiliteit. Huidige autobestuurders zullen niet kiezen voor de tram als alternatief. De gebruikers van de autoweg in het algemeen wonen te ver van de tram en zullen de moeite niet nemen om eerst vanuit hun private woning met de auto te rijden tot aan een tramhalte om vervolgens een tram te nemen naar Brussel. Sommige zeggen dat het de mobiliteit in hun buurt enkel zal verzwaren.

MKBA toont aan dat de maatschappelijke baten bijna 2 keer hoger zijn dan de kosten. De aantrekkelijkheid is voldoende aangetoond.

In het MKBA werd de reizigerswinst bekeken. Volgende passage werd opgenomen in de conclusie:

"De uitvoering van dit project zal een belangrijk aantal positieve directe socio-economische effecten genereren. Vooreerst zal het plan resulteren in significante bereikbaarheidseffecten voor de regio. De reistijd met het openbaar vervoer neemt door de nieuwe tramverbinding zeer sterk af. Dit effect komt ten goede aan zowel de

(bestaande) openbaarvervoergebruikers als aan de weggebruikers. Dit laatste is met name het gevolg van de modale verschuiving die verwacht kan worden bij uitvoering van het project, waardoor de rijtijd van de resterende autogebruikers en van het vrachtvervoer daalt. Het effect vertaalt zich in een verwachte netto-reizigerswinst van 2,6 miljoen reizigers op.

De modale verschuiving leidt daarnaast ook tot een daling van de externe kosten van het verkeer. Bij uitvoering kan immers een daling verwacht worden van geluidshinder, ongevalskosten en luchtemissies.”.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de vraag gesteld wat de intensiteit is van het tramverkeer tijdens en buiten spitsuren.

Deze vraag heeft te maken met hoe de tramlijn verder geëxploiteerd zal worden. Elementen van exploitatie van de traminfrastructuur maken geen deel uit van het GRUP.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de sneltram onvoldoende zijn doelstelling zal realiseren. Zo zal de overstap op de eindhalte van Parking C van de trampassagiers noodzakelijk zijn om Brussel centrum te bereiken. Dit lijkt al een beperking om een vlotte toegang tot Brussel mogelijk te maken.

In deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt er verkeerdelijk van uitgegaan dat de halte op Parking C een eindhalte is. De sneltram zal van Willebroek doorrijden naar Brussel-Noord. De spoorinfrastructuur op beide netten (MIVB en De Lijn) wordt zodanig ontworpen dat tramstellen van de beide vervoersmaatschappijen ervan gebruik kunnen maken.

Het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten voor het interregionaal openbaar vervoer uit 1991 maakt interregionale tramverbindingen mogelijk. Binnen dit wettelijk kader kunnen de gewesten en de openbaar vervoermaatschappijen akkoorden sluiten over de uitbating/exploitatie van de tramverbinding tussen Willebroek, Londerzeel, Meise en Brussel. In het beheerscontract MIVB 2013-2017 verbindt de MIVB zich ertoe samen te werken met De Lijn om de samenwerking voor de studies en de ontwikkeling van de intergewestelijke lijnen voort te zetten en te versterken door bijvoorbeeld ondersteuning te bieden bij de keuze van de tracés, de integratie van de voorgestelde lijnen in het MIVB-netwerk, de ontwikkeling van intermodale overstapplaatsen, de definiëring van specifieke exploitatiemodaliteiten, ...

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Noodzaak tram

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen zegt men dat de densiteit van de bevolking ter plaatse zeer gering is en dat deze de aanleg van een tram niet rechtvaardigt.

In aanloop van voorliggend GRUP werd onderzoek naar dit aspect verricht. Er werd een mobiliteitsvisie 2020 opgesteld (2009), tracéstudies opgesteld (2013), plan-MERs (2013) en MKBA's (2013). Deze studies hebben eind 2013 geleid tot een beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeurstracé voor de verbinding Brussel-Willebroek. In 2014 werd specifiek voor de verbinding Willebroek-Brussel nog een bijkomende MKBA opgesteld. In 2016 werd voor een specifiek tracédeel nog een bijkomend plan-MER opgemaakt.

Op basis van de maatschappelijke kostenbaten-analyse blijkt dat de maatschappelijke baten voor een tramverbinding tussen Brussel en Willebroek bijna twee keer groter zijn dan de kosten. De aantrekkelijkheid is daarmee voldoende aangetoond.

Met betrekking tot het aantal reizigers werd in het MKBA reizigerswinst bekeken en volgende passage opgenomen in de conclusie:

“De uitvoering van dit project zal een belangrijk aantal positieve directe socio-economische effecten genereren. Vooreerst zal het plan resulteren in significante bereikbaarheidseffecten voor de regio. De reistijd met het openbaar vervoer neemt door de nieuwe tramverbinding zeer sterk af. Dit effect komt ten goede aan zowel de (bestaande) openbaarvervoergebruikers als aan de weggebruikers. Dit laatste is met name het gevolg van de modale verschuiving die verwacht kan worden bij uitvoering van het project, waardoor de rijtijd van de resterende autogebruikers en van het vrachtvervoer daalt. Het effect vertaalt zich in een verwachte netto-reizigerswinst van 2,6 miljoen reizigers op.

De modale verschuiving leidt daarnaast ook tot een daling van de externe kosten van het verkeer. Bij uitvoering kan immers een daling verwacht worden van geluidshinder, ongevallskosten en luchtemissies.”.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het voorgestelde tracé ondoordacht is en berust op studies van instanties die geen voeling hebben met de lokale wensen en specifieke situaties in de verschillende gemeenten.

Zoals reeds aangegeven werd in aanloop van voorliggend GRUP voorbereidende studies uitgevoerd. Er werd een mobiliteitsvisie 2020 opgesteld (2009), tracéstudies opgesteld (2013), plan-MERs (2013) en MKBA's (2013). Deze studies hebben eind 2013 geleid tot een beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeurstracé voor de verbinding Brussel-Willebroek. In 2014 werd specifiek voor de verbinding Willebroek-Brussel nog een bijkomende MKBA opgesteld. In 2016 werd voor een specifiek tracédeel nog een bijkomend plan-MER opgemaakt. Er worden geen elementen aangereikt waarmee deze resultaten kunnen betwist worden.

Tijdens verschillende van deze studies werden infomomenten gehouden voor de verschillende doelgroepen en het ruimere publiek:

- Periode 2009-2010: opmaak mobiliteitsvisie 2020 – lokale dialoog met gemeentebesturen
- Periode 2010-2011: 4 prioritaire tramlijnen – lokale dialoog met gemeentebesturen
- Periode 2012-2013: plan-MER voor tramverbinding Boom-Brussel:
 - o Er werden infotentoonstellingen (10,11 en 12 juni 2013) gehouden voor de bevolking
 - o Er werd een brochure uitgegeven voor de bevolking
 - o Er vonden klankbordgroepen plaats met stakeholders en begeleidingsgroepen met gemeentebesturen. De input werd gebruikt in de tracéstudies van de tramverbinding. In de tracéstudies werden verschillende tracévarianten bestudeerd en beoordeeld:
https://static.delijn.be/Images/Brabantnet%20Trace%20studie%20Willebroek-Brussel%20juni%202013_tcm3-5085.pdf.
- Periode 2014:
 - o Een website over Brabantnet werd gelanceerd.
 - o Er werden nieuwsbrieven gestuurd naar de bevolking.
 - o Er werden in de verschillende gemeenten infomomenten gehouden (Willebroek op 18 oktober 2014, Londerzeel op 25 oktober 2014 en Meise op 4 december 2014) voor de bevolking. De input uit de infomomenten wordt gebruikt bij de verdere studies:
https://nieuw.delijn.be/nl/overdelijn/nieuws/bericht/8923_input_uit_infomomenten.
 - o Informatiebrochures werden per gemeente verspreid.
- Periode 2015-2016:
 - o Er werd een tramparlement gehouden voor de stakeholders en pers.
 - o Er werd een toelichting voorzien voor de gemeentelijke adviesraden.
 - o Er werd een enquête uitgevoerd bij de bevolking. De resultaten van de enquête worden gebruikt als input bij de verdere studies:

https://nieuw.delijn.be/nl/overdelijn/nieuws/bericht/9973_2_op_3_meisenaren_willen_sneltram_gebruiken.

- o Er werden brieven en nieuwsbrieven verspreid over de bevolking.
- Periode 2017: GRUP Brabantnet – sneltram A12
 - o Er werden brochures verspreid bij de bevolking.
 - o Er werden infomarkten georganiseerd in Londerzeel (2 mei 2017) en Meise (8 mei 2017) voor de bevolking.
 - o Er werden nieuwsbrieven rondgestuurd.

Daarnaast werden in het kader van de opmaak van de plan-MERs (plan-MER Brabantnet – tramverbinding Boom-Brussel en plan-MER Brabantnet – 2 segmenten parking C en Strombeek-Koningslo) procedures doorlopen waarin het publiek geraadpleegd werd. Op deze manier konden suggesties en opmerkingen met betrekking tot het milieuonderzoek worden meegegeven. Ook het ontwerp GRUP Brabantnet – sneltram A12 werd onderworpen aan een openbaar onderzoek waarbij opmerkingen konden gegeven worden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgeworpen dat er belangrijkere en dringendere verkeersassen zijn waarvoor een sneltram noodzakelijk is. Is het niet aangewezen om op macroschaal eerst een sneltramverbinding te plannen op de relatie tussen Leuven naar Brussel?

De voorliggende tramlijn kadert binnen de Mobiliteitsvisie 2020, dat een visie/plan is op macroniveau. Deze visie werd door De Lijn in 2009 voorgesteld. In de Mobiliteitsvisie 2020 worden voor Vlaams-Brabant 13 tramlijnen naar voor geschoven. In 2009 werden in een eerste fase vier van deze 13 tramlijnen als prioritair beschouwd. Naast het draagvlak hebben onder meer ook het reizigerspotentieel, de modal shift, de congestie en de complementariteit met beleidselementen zoals het Gewestelijk ExpresNet (GEN), de optimalisatie van de R0-ringweg, het START en het VSGB bijgedragen bij het bepalen van de prioriteiten. De vier prioritaire tramverbindingen zijn verbindingen rond Brussel en de luchthaven van Zaventem:

- Boom - Willebroek - Londerzeel – Brussel
- Ninove / Gooik - Lennik - Dilbeek – Brussel
- Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem luchthaven – Brussel
- Tangentiële verbinding Rand: Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem Luchthaven - Kraainem – Tervuren

Deze vier verbindingen kunnen rekenen op het grootste reizigerspotentieel en een sterk politiek draagvlak. Ze vormen de missing links in het bestaande spoornetwerk en scoren daardoor ook hoog op het vlak van complementariteit met het GEN. Ook sluiten deze tramlijnen aan bij de plannen van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest en de MIVB. De vier tramlijnen kunnen aansluiten op het tramnet van de MIVB, op normaalspoor, om op die manier belangrijke bestemmingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bedienen.

Zoals reeds aangegeven werden met betrekking tot deze in 2009 prioritair aangeduide tramverbindingen nog tal van andere studies uitgevoerd, die uiteindelijk leidden tot de beslissing van de Vlaamse Regering in 2013 waarin beslist werd om 3 tramverbindingen te realiseren.

De mogelijkheden voor een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding wordt momenteel verder onderzocht in het proces van Regionet Leuven.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wie er gebruik gaat maken van de tramlijn.

De strategische doelstelling van deze visie is 'een hoogwaardige regionale tramlijn uitwerken die zoveel mogelijk nieuwe reizigers vervoert als deeloplossing voor de congestie in het

Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, haalbaar is op korte tot middellange termijn en die een ruimtelijk structurerende rol kan vervullen'. Deze doelstelling werd in elke studie (tracéstudie, plan-MER, MKBA) die werd opgemaakt in aanloop van voorliggend GRUP aangehouden om afwegingen te maken met betrekking tot het tracé.

MKBA toont aan dat de maatschappelijke baten bijna 2 keer hoger zijn dan de kosten. Met betrekking tot het aantal reizigers werd in het MKBA de reizigerswinst bekeken en volgende passage opgenomen in de conclusie:

"De uitvoering van dit project zal een belangrijk aantal positieve directe socio-economische effecten genereren. Vooreerst zal het plan resulteren in significante bereikbaarheidseffecten voor de regio. De reistijd met het openbaar vervoer neemt door de nieuwe tramverbinding zeer sterk af. Dit effect komt ten goede aan zowel de (bestaande) openbaarvervoergebruikers als aan de weggebruikers. Dit laatste is met name het gevolg van de modale verschuiving die verwacht kan worden bij uitvoering van het project, waardoor de rijtijd van de resterende autogebruikers en van het vrachtvervoer daalt. Het effect vertaalt zich in een verwachte netto-reizigerswinst van 2,6 miljoen reizigers op.

De modale verschuiving leidt daarnaast ook tot een daling van de externe kosten van het verkeer. Bij uitvoering kan immers een daling verwacht worden van geluidshinder, ongevalskosten en luchtmissies."

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Tijdswinst

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de tram geen tijdswinst zal opleveren.

De strategische doelstelling van deze visie is 'een hoogwaardige regionale tramlijn uitwerken die zoveel mogelijk nieuwe reizigers vervoert als deeloplossing voor de congestie in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, haalbaar is op korte tot middellange termijn en die een ruimtelijk structurerende rol kan vervullen'. Deze doelstelling werd in elke studie (tracéstudie, plan-MER, MKBA) die werd opgemaakt in aanloop van voorliggend GRUP aangehouden om afwegingen te maken met betrekking tot het tracé.

In het MKBA werd met betrekking tot tijdswinst volgende passage in de conclusie opgenomen:

"Uit onze analyse blijkt dat de economische impact van de voorziene openbaarvervoerinvesteringen relatief groot is voor deze regio. Het verbeterde aanbod van het openbaar vervoer leidt immers tot tijdsinstellingen voor een groot aantal gebruikers, zowel op het openbaar vervoer zelf als voor andere weggebruikers (personenwagens, vrachtverkeer)."

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bewaren, opmerkingen en adviezen wordt de vraag gesteld of de commerciële snelheid van de tram voldoende hoog is, zodat dit een alternatief biedt voor automobilisten op weg naar Brussel. Een reistijdverhouding van maximaal 1,5 wordt doorgaans als richtcijfer aangegeven (reistijd openbaar vervoer maximaal 1,5x de reistijd auto). Met een maximumsnelheid van 70 km/u voor de sneltram wordt dit cijfer buiten de spitsuren niet gehaald. Als rekening wordt gehouden met voor- en natransport volstaat de 70km/u zelfs niet in de spits. Er wordt dan ook gepleit voor sneltrams die langs de A12 snelheden van 100 of 120 km/u halen. Het traject langs de A12 wordt volledig kruisingsvrij aangelegd, in die omstandigheden zijn hoge snelheden dan ook perfect veilig. Dergelijke snelheden zijn ook technisch mogelijk. Er wordt verwezen naar het voorbeeld van de tramtrein-voertuigen in de regio Karlsruhe die zowel tramtrajecten als treintrajecten volgen. De hybride voertuigen van het type Flexity Swift zijn toegelaten voor 100 km/u.

MKBA toont aan dat de maatschappelijke baten bijna 2 keer hoger zijn dan de kosten. De aantrekkelijkheid is voldoende aangetoond. Het MKBA houdt bij deze conclusie rekening met verschillende aspecten, waaronder reistijd (tijdswinst) en het aantal reizigers.

Hoewel de snelheid waarmee de tram zal rijden geen wezenlijk deel uitmaakt van voorliggend GRUP (want niet verordenend vastgelegd), kan wel verder verduidelijkt worden dat het uitgangspunt van maximum 70 km/u wordt genomen omwille van veiligheidsredenen. Het beperken van het aantal haltes zal mee zorgen voor een aantrekkelijke reistijd.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

10. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot het openbaar vervoersnet

Aansluiting Brussels net

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd hoe de aansluiting zal gebeuren in Brussel-Noord. Het is nog onduidelijk over welke bedding gaat de Vlaamse sneltram door het Brussels Gewest zal rijden.

Voorliggend GRUP omvat de spoorweginfrastructuur in functie van de sneltram A12 (Willebroek-Brussel), gelegen op Vlaams grondgebied. De traminfrastructuur zal aansluiten op het Brussels net, waardoor de tram vanaf Willebroek zal kunnen doorrijden naar Brussel-Noord.

Het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten voor het interregionaal openbaar vervoer uit 1991 maakt interregionale tramverbindingen mogelijk. Binnen dit wettelijk kader kunnen de gewesten en de openbaar vervoermaatschappijen akkoorden sluiten over de uitbating/exploitatie van de tramverbinding tussen Willebroek, Londerzeel, Meise en Brussel. In het beheerscontract MIVB verbindt de MIVB zich ertoe samen te werken met De Lijn om de samenwerking voor de studies en de ontwikkeling van de intergewestelijke lijnen voort te zetten en te versterken door bijvoorbeeld ondersteuning te bieden bij de keuze van de tracés, de integratie van de voorgestelde lijnen in het MIVB-netwerk, de ontwikkeling van intermodale overstapplaatsen, de definiëring van specifieke exploitatiemodaliteiten, ...

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er schriftelijke garanties moeten zijn dat de rijtijd van de halte Meise tot Brussel-Noord max. 25 min mag bedragen en dat de aansluiting op het Brusselse net gegarandeerd is. Zonder deze garanties kan geen verdere uitvoering gegeven worden aan het project.

Met betrekking tot garanties voor een aansluiting op het Brusselse net wordt verwezen naar bovenstaande motivering.

Het garanderen van een maximale reistijd betreft geen ruimtelijk gegeven en kan bijgevolg ook niet via voorliggend gewestelijk ruimtelijk plan worden gegarandeerd. Er wordt een tramtracé aangeduid langsheen de A12 voor een project dat in de verschillende studies uitging van bepaalde uitgangspunten. Eén daarvan is dat de reistijd van Meise naar Brussel-Noord 25 minuten zou zijn. Natuurlijk zal men bij de verdere uitwerking van het project en de exploitatie van de tramlijn er verder naar streven om deze ingeschatte reistijd te behouden. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Afstemming openbaar vervoer

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om het aanbod van De Lijn aan te passen om zo een optimale toevoer vanuit het centrum van Londerzeel en de deelgemeentes mogelijk te maken, i.h.b. pendelbussen tussen het NMBS-station en de tramhalte.

Voorliggend GRUP omvat een bestemmingswijziging in functie van de realisatie van een sneltram langsheen de A12. Een aanpassing van de bestaande buslijnen behoort niet tot de plandoelstelling.

Dit neemt niet weg dat het bestaande openbaarvervoersnet, na realisatie van de sneltram, zal herbekeken moeten worden. Een aanpassing aan de bestaande buslijnen zal worden voorgelegd worden op de (i)GBC.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt ook gevraagd waarom er in dit GRUP geen plaats voorzien is voor een (eventuele) verplaatsing van het NMBS-station Londerzeel. Er wordt aan het gewest gevraagd om een onderzoek op te starten naar de haalbaarheid van het verplaatsen van het treinstation en het bijhorende ruimtebeslag

Voorliggend GRUP omvat een bestemmingswijziging in functie van de realisatie van een sneltram langsheen de A12. Een eventuele verplaatsing van het treinstation Londerzeel werd in het verleden niet onderzocht en werd daarom ook niet opgenomen in voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan.

In de toelichtingsnota van voorliggend GRUP werden verschillende lokale opportuniteiten gedetecteerd. Het verknopen van trein en tram door op termijn het treinstation op te schuiven richting tramlijn is zo'n opportuniteit die verder onderzocht kan worden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd waarom het A12 tramtracé geen rechtstreekse verbinding heeft met Vilvoorde, waardoor Vilvoorde in de toekomst nog meer verkeersdruk op zijn grondgebied te verduren krijgt.

Voorliggend GRUP omvat een bestemmingswijziging in functie van de realisatie van een sneltram langsheen de A12. De openbaarvervoersverbinding van het sneltramtracé richting Vilvoorde maakt dus geen deel uit van voorliggend GRUP.

Dit neemt niet weg dat het bestaande openbaarvervoersnet, na realisatie van de sneltram, zal herbekeken moeten worden. Een eventuele aanpassing aan de bestaande buslijnen zal worden voorgelegd worden op de (i)GBC.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Exploitatie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd of je met 1 vervoersbewijs van Meise naar Brussel-Noord zal kunnen reizen of zal er vanaf Parking C een nieuw ticket gekocht moeten worden.

De vraag met betrekking tot de aard van het vervoersbewijs is ruimtelijk niet relevant en wordt niet mee opgenomen in voorliggend GRUP. Wel kan aangegeven worden dat de openbaar vervoermaatschappijen hierover onderhandelen. De uitkomst van deze onderhandelingen staat echter los van het tramproject en is geen noodzakelijke voorwaarde voor het succes ervan.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

11. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot het meenemen van opportuniteiten

Algemeen kan gesteld worden dat in een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen opmerkingen geformuleerd worden over planningsprocessen of activiteiten die weliswaar in de buurt liggen van het plangebied, maar niets te maken hebben met voorliggend GRUP.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de opportuniteit om bepaalde herbestemmingen in het GRUP mee te nemen, onder meer het afschaffen van een op het gewestplan aangeduide op- en afrit in Londerzeel, het herbestemmen van zonevreemde bedrijven, het voorzien van een parallelweg ten westen van de A12 ter hoogte van het fort van Breendonk, een fietssnelweg ten westen van de A12.

Deze herbestemmingen maken geen deel voorwerp uit van voorliggend plan. Het plan kan overigens na openbaar onderzoek niet zonder meer worden uitgebreid voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen. Elke eventuele wijziging van bestemmingsvoorschriften zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief dat eveneens de decretaal voorziene procedure zou moeten doorlopen en dus ook het voorwerp zou uitmaken van een nieuw openbaar onderzoek zodat desgevallend daarover opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het plan.

In een advies wordt gevraagd aan de hogere overheid / Vlaams Gewest (De Lijn, AWW) om een onderzoek te doen naar de verkeerstechnische en ruimtelijke mogelijkheid en of wenselijkheid om een oostelijke ringweg te creëren door het doortrekken van de ventweg Stone tot aan de Mechelsestraat te Londerzeel om zo het centrum deels te ontlasten.

Dit onderzoek en mogelijk noodzakelijke herbestemmingen hiervoor maken geen deel uit van voorliggend plan. Het plan kan overigens na openbaar onderzoek niet zonder meer worden uitgebreid voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen. Elke eventuele wijziging van bestemmingsvoorschriften zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief dat eveneens de decretaal voorziene procedure zou moeten doorlopen en dus ook het voorwerp zou uitmaken van een openbaar onderzoek zodat desgevallend daarover opnieuw inspraakmogelijkheden bestaan.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

12. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de oprit aan de plantentuin

In een aantal bezwaren, adviezen en opmerkingen worden vragen gesteld over zowel de aanleg van een nieuwe oprit met afschaffing van de bestaande oprit als het aanpassen van de bestaande oprit voor Meise-centrum. Het blijft onduidelijk wat het lot van deze oprit is. Het staat vast dat de oprit zal worden gekruist door het sneltramtracé, waardoor de bereikbaarheid van de A12, alsook de veiligheid van dit kruispunt en de leefbaarheid van de gemeente Meise negatief wordt beïnvloed. De mobiliteitsimpact van de aanleg van de mogelijke afschaffing van de oprit van de A12 ter hoogte van de Plantentuin werd onvoldoende onderzocht.

In een aantal bezwaren en opmerkingen wordt er een alternatief (verplaatsing maar geen afschaffing) voorgesteld voor de oprit aan de Plantentuin.

Het is juist dat het tracé van de sneltram interfereert met de bestaande oprit naar de A12. De eventuele wijziging van deze oprit moet los worden gezien van voorliggend GRUP. Noch het plan-MER, noch het ontwerp-GRUP vermeldde iets over het schrappen of wijzigen van deze oprit.

De eventuele wijziging van de oprit naar de A12 heeft dan ook op zich niets te maken met het voorliggend plan. Bovendien impliceert het feit dat het tramtracé door deze oprit loopt, niet dat de oprit zou moeten verdwijnen voor de aanleg van de sneltram. De

stedenbouwkundige voorschriften van het tramtracé bepalen immers dat ondergrondse en/of verdiepte constructies zijn toegelaten omdat het, door de kruising van andere infrastructuur (zoals wegen, bruggen, spoorwegen, ...), in bepaalde gevallen noodzakelijk zal zijn om ondergrondse of verdiepte constructies aan te leggen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt men vast dat de Nationale Plantentuin de ambitie heeft om de komende jaren uit te groeien tot een grote publiekstrekker. Men vraagt zich af hoe de ontsluiting van de plantentuin zal gebeuren wanneer de bestaande oprit te Meise afgeschaft wordt en de fiets/voetgangersbruggen aan Nekker en Van Dievoetlaan verdwijnen. Verder vraagt men zich af of het aantal geplande parkeerplaatsen voldoende zal zijn.

De eventuele wijziging van de oprit naar de A12 heeft niets, zoals hierboven reeds gemotiveerd, te maken met het voorliggend plan. De ontsluiting van de plantentuin en de eventuele realisatie van een bijkomende parking zal verder bekeken moeten worden in een ander proces. Er zal een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd of wanneer een wijziging van bestemmingsvoorschriften nodig is, zal dit het voorwerp moeten uitmaken van een nieuw planinitiatief. Zowel omgevingsvergunning als een planningsinitiatief zullen de decretaal voorziene procedure moeten doorlopen en desgevallend dus ook het voorwerp uitmaken van een openbaar onderzoek.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

13. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de park-and-rides

In heel wat bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld met betrekking tot de park-and-rides. Er wordt gesteld dat er nogal wat onduidelijkheden zijn. Zijn deze groot of klein? Hoeveel plaatsen zullen er voorzien worden? Wie zal de eigenaar zijn van deze parkings? Wie gaat deze onderhouden? Moet er betaald worden om te parkeren? Er worden voorstellen geformuleerd met betrekking tot de realisatie ervan en de ontsluiting. In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de park-and-rides zich te ver van de geplande halte bevinden en worden andere locatievoorstellen gedaan. In deze bezwaren, opmerkingen en adviezen worden ook vragen gesteld naar de ontsluiting van deze park and-rides en het aanzuigeffect ervan.

Met betrekking tot de park-and-rides werd in het deel 'bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan' reeds aangegeven dat deze park-and rides (artikel 5) geschrapt worden van het grafisch plan. Het grafisch plan neemt zo enkel die bestemmingen mee die nodig zijn voor de realisatie van de traminfrastructuur: spoorinfrastructuur, halten, overdruk voor spoorinfrastructuur, wegeninfrastructuur, overdruk voor wegeninfrastructuur en overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur.

De plan-MER 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: tramverbinding Boom-Brussel' onderzoekt immers een tramverbinding. Er wordt in het plan-MER aangegeven dat secundaire infrastructuur met grote ruimtevrage – zoals bijvoorbeeld de ruimte voor parkeren – een rol speelt in de afweging van de in het plan-MER overwogen tracés, maar de bepaling van de grootteorde en de exacte locatie ervan wordt in de verdere uitwerking van het project verder bestudeerd.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

14. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot het plan-MER

In diverse bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat bepaalde aspecten bij de opmaak van het plan-MER niet aan bod zijn gekomen, zoals bijvoorbeeld op vlak van hinder, concrete inrichting van wegen, uitvoeringsaspecten en dergelijke. Daarbij wordt aangegeven dat bepaalde aspecten zouden doorgeschoven worden naar het project-MER.

In antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gesteld dat op het niveau van het ruimtelijk uitvoeringsplan wel de randvoorwaarden en het ruimtegebruik worden bepaald, maar geen uitspraak wordt gedaan over de aanlegfase met de timing van de werken, de concrete uitvoeringstechnieken en uitvoeringsmodaliteiten, de organisatie en de beveiliging van de werf en de werkzaamheden of de tijdelijke bereikbaarheid van bedrijven, woningen en activiteiten; dat dit bijvoorbeeld geldt voor hinder die de realisatie van de infrastructuur zal veroorzaken; dat in het algemeen kan gesteld worden dat de hinder als gevolg van de aanleg zowel in omvang als in tijd zo veel als mogelijk wordt vermeden; dat het vermijden van hinder en in het bijzonder van geluidshinder van een werf een verplichting is die opgelegd wordt door de milieuwetgeving; dat de omgevingsvergunning het geëigende instrument is voor het opleggen van maatregelen en voorwaarden voor het vermijden van hinder en dus niet het ruimtelijk uitvoeringsplan; dat het plan, waar nodig, wel maatregelen kan bevatten om tijdelijke en permanente hinder te voorkomen voor zover daarover reeds informatie beschikbaar zou zijn in de planfase; dat evenwel, de maatregelen die betrekking hebben op de uitvoeringsmodaliteiten van de aanlegwerken, sommige met een tijdelijk karakter, en de concrete inrichting van de weg, in detail en concreet zullen beoordeeld worden op basis van de concrete aanpak zoals zal blijken in de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning; dat deze aanvraag desgevallend ook zal vergezeld zijn van een project-MER waarin deze maatregelen verder gedetailleerd uitgewerkt worden; dat in de vergunning zelf concrete randvoorwaarden voor de uitvoering zullen worden vastgelegd, voor zover de maatregelen noodzakelijk blijken; dat over de omgevingsvergunningen met de bijbehorende maatregelen en modaliteiten voor het vermijden van hinder ook publieke inspraak plaatsvindt; dat de te nemen maatregelen betrekking kunnen hebben bijvoorbeeld op een minder-hinder-programma, hinder door trillingen en geluid, visuele hinder en privacy, overleg met bewoners en betrokkenen, werfzones al dan niet gesitueerd in tuinzones, beveiliging van werven, routing van werfverkeer en omlegging van lokaal verkeer, materiaalkeuze, uitvoeringstechnieken, plaatsen van peilbuizen om de grondwaterstand op te volgen, plaatsen van meetpunten om mogelijke verzakkingen te kunnen waarnemen, opmaak van plaatsbeschrijvingen voor aanvang van de werken en monitoring; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het voorliggend plan;

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de mobiliteitsimpact van de haltes onvoldoende onderzocht werd in de plan-MER. Enerzijds is er het aanzuigefect van de haltes met vooral een toename van het autoverkeer in de richting van de haltes. Anderzijds is er het probleem van het wildparkeren nabij de haltes, die afhankelijk is van de beschikbaarheid over en bereikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de haltes.

De mobiliteitseffecten van het tramtracé en de haltes werden in het plan-MER op planniveau onderzocht. In het plan-MER wordt tevens aangegeven dat secundaire infrastructuur met grote ruimtevrage – zoals bijvoorbeeld de ruimte voor parkeren – een rol speelt in de afweging van de in het plan-MER overwogen tracés, maar de bepaling van de grootteorde en de exacte locatie ervan wordt in verdere uitwerking van het project verder bestudeerd.

Bij de verdere uitwerking van het project zullen de verkeerseffecten verder onderzocht worden. Waar nodig zullen bijkomende milderende maatregelen voorgesteld worden.

Deze milderende maatregelen zijn niet van die aard dat ze ruimtelijk en inhoudelijk thuishoren in een GRUP. Zo zal een eventuele problematiek van wild parkeren in de omgeving van de haltes zich voordoen buiten de perimeter van het plan en kan dit best gemilderd worden door een parkeerbeleid. Een parkeerbeleid kan niet vastgelegd worden in een GRUP, maar dient te worden vastgelegd in het gemeentelijk politiereglement.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat de mobiliteitsimpact van het verdwijnen of verplaatsen van de fietsverbindingen onvoldoende werd onderzocht in de plan-MER.

Voorliggend GRUP doet geen uitspraak over het verdwijnen of verplaatsen van de fietsverbindingen. Het plan verplicht of verbiedt ze niet op specifieke plaatsen.

In het plan-MER werden de effecten van de realisatie van een tramlijn op bestaande fietsroutes onderzocht op planniveau.

Bij de verdere uitwerking van het project zullen gedetailleerde plannen worden opgemaakt waarbij de fietsverbindingen eveneens verder onderzocht zullen worden. Conform de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend GRUP zal de tram- en weginfrastructuur zodanig dienen te worden uitgewerkt dat de hinder naar de omgeving zo zoveel mogelijk beperkt wordt.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de mobiliteitsimpact van het wegvallen van parkeerplaatsen ter hoogte van de Plantentuin en van de carpoolparking als dusdanig onvoldoende onderzocht werden in de plan-MER. De carpoolparking wordt immers ingepalmd door de tramhalte zodat de huidige functie verloren gaat.

De effecten van het aanleggen van de tramlijn langs de A12 werden op planniveau onderzocht. Daarbij wordt er voor de disciplines mobiliteit gefocust op de netwerkeffecten op regionaal niveau.

Bij de verdere uitwerking van het project zullen de effecten op de omgeving verder bekeken worden. Waar nodig zullen bijkomende milderende maatregelen worden opgelegd. Deze milderende maatregelen zullen niet van die aard zijn dat ze ruimtelijk en inhoudelijk thuishoren in een GRUP.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het effectenonderzoek van de discipline bodem en oppervlaktewater op de tramhaltes slechts beperkt blijft tot een bijkomende verharding van 1250m². Er wordt geen enkel onderzoek gevoerd naar de effecten voor de zone, gelegen aan de andere zijde van de A12, waarmee de halte in verbinding staat door een aan te leggen fiets- en voetgangersbrug.

Het onderzoek in het plan-MER is toegespitst op de effecten die significante verschillen tussen de verschillende tracé-varianten in beeld brengen, en op effecten die in verband staan tot de wijzigingen aan de ruimtelijke voorschriften die het RUP met zich meebrengt.

Het plan-MER is goedgekeurd. Daarbij heeft de dienst Mer met advies van de betrokken overheden die instaan voor de waterhuishouding geoordeeld dat de effecten inzake overstromingen afdoende zijn onderzocht in het plan-MER.

Een plan-MER heeft niet eenzelfde detailniveau als een project-MER. Na de verdere uitwerking van het project zal in het project-MER gedetailleerder onderzoek gebeuren naar de effecten inzake de waterhuishouding, en desgevallend milderende maatregelen opgelegd worden. Sowieso moet de vigerende wetgeving inzake regenwaterbuffering en infiltratie toegepast worden en is het mogelijk effect dan ook klein.

Naast het onderzoek in het plan-MER en voorafgaand aan de project-MER is er ondertussen reeds gedetailleerder onderzoek gebeurd en afspraken gemaakt met de adviesinstanties inzake de waterhuishouding. Op basis van een worst-case inschatting (alles verhard, ook de groene trambedding, alle op- en overstapzones e.d.) werd de maximaal nodige ruimte-inname voor infiltratie- en buffervoorzieningen berekend. Deze zijn in rekening gebracht bij de afbakening van de zones van het GRUP.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het doorbreken van de geluidsschermen voor het aanleggen van fiets- en voetgangersbruggen niet onderzocht is bij de effectenbepaling van de discipline geluid en trillingen.

In het plan-MER werden de effecten met betrekking tot geluid onderzocht op planniveau. Het plan-MER is goedgekeurd. Daarbij heeft de dienst Mer samen met de adviesinstanties die instaan voor hinder geoordeeld dat de geluidshinder op een correcte manier is onderzocht. De manier waarop de milderende maatregelen ruimtelijk zijn vertaald in voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt verduidelijkt in de toelichtingsnota.

Voorliggend GRUP doet op geen enkele manier uitspraak over het doorbreken of verwijderen van de bestaande geluidsmuur. Ook in het stedenbouwkundig ontwerp is dit niet voorzien. Conform de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP moet de inrichting de nodige maatregelen nemen om de hinder te beperken. Wanneer bij de verdere uitwerking van het project niet toelaatbare effecten met betrekking tot geluid worden vastgesteld, zullen gepaste maatregelen hiertegen moeten worden genomen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat in de plan-MER voor de discipline fauna en flora enkel rekening wordt gehouden met een tracé- breedte van 8 meter, terwijl in werkelijkheid een strook van 25 meter vrijgehouden moet worden. Ook wordt geen rekening gehouden met de bij de haltes voorziene infrastructuren om de A12 te dwarsen, alsook met de zone gelegen aan de overzijde van de A12, waar voorzieningen gepland worden.

Het studiegebied voor de discipline fauna en flora is beschreven in punt 19.2 van het MER. In dit punt en uit figuren 13.1 en 19.2 van de plan-MER blijkt duidelijk dat het studiegebied veel ruimer is dan de beschreven 8 meter-zone.

Daarnaast kan met betrekking tot de bij de haltes voorzien infrastructuren om de A12 te dwarsen en de zone gelegen aan de overzijde van de A12 verwezen worden naar de bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het plan.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de toelichtingsnota (p. 87-88), naar de noodzaak aan milderende maatregelen en de nodige compensaties die moeten plaatvinden in het kader van de natuurbescherming in navolging van het plan-MER. De percelen horende bij de Sprietmolen zijn evenwel in dit kader evenmin duidelijk omschreven in de voorafgaande plan-MER zodat ook dit bezwaarindieners niet wijzer maakt.

De passage waarnaar verwezen wordt in deze bewaren, opmerkingen en adviezen betreft een verduidelijking van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing zoals aangeduid op het grafisch plan.

De percelen horende bij de Sprietmolen werden opgenomen ter vertaling van de milderende maatregelen uit het plan-MER en meer bepaald de milderende maatregelen vanuit de discipline water (oppervlaktewaterkwantiteit en overstromingsgevoeligheid). In de toelichtingsnota wordt dit verduidelijkt:

“Bij de afbakening van de GRUP zones is ook rekening gehouden met de reeds bestaande overstromingsgebieden. Er is ruimte voorzien om de bergingscapaciteit van deze gebieden die verloren gaat te compenseren. De locaties en het volume zijn afgestemd met de betrokken waterloopbeheerders.”

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in het GRUP niet wordt aangegeven op welke basis de afbakening van het grafisch plan is gebeurd en dit in vergelijking met de zone die in het plan-MER werd bestudeerd.

In het plan-MER zijn de alternatieven op planniveau en dus op een zeker abstractieniveau, onderzocht. Het gehanteerde detailniveau van het plan-MER is daarbij in afstemming met het doel, met name het in kaart brengen van de effecten van het plan en het bieden van voldoende informatie om de overheid toe te laten een weloverwogen keuze te maken tussen de verschillende alternatieven.

De principes voor de afbakening van de zones die opgenomen werden op het grafisch plan zijn beschreven in de toelichtingsnota van voorliggend GRUP.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren wordt gevraagd of er een plan-MER is en waar deze kan teruggevonden worden. Er wordt voorgesteld dat deze MER een objectieve studie kan maken van de 3 tracés (West /Midden/ Oost(huidig)).

In functie van de opmaak van voorliggend GRUP werden twee plan-MERs opgemaakt. Deze zijn opgenomen in bijlage IV van voorliggend GRUP. In de toelichtingsnota werd ook een samenvatting van de relevante effecten en de milderende maatregelen met hun ruimtelijke vertaling opgenomen. Deze zijn eveneens terug te vinden in de dossierdatabank op de website van de dienst Mer. <https://www.lne.be/mer-dossierdatabank> onder de nummers PL0125 en PL0216.

In het plan-MER zijn variante tracés (oostelijk van de A12, westelijk ervan en over de middenberm) bestudeerd, naast andere alternatieven die verder van de A12 af lagen. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het project de toetsing van een MER niet zal doorstaan. De leefbaarheid van de omwonenden wordt door dit project onhoudbaar zwaar aangetast op alle niveaus.

De effecten van het aanleggen van de tramlijn langs de A12 werden op planniveau onderzocht.

Bij de verdere uitwerking van het project zullen de effecten op de omgeving verder bekeken worden. Waar nodig zullen bijkomende milderende maatregelen worden opgelegd. Deze milderende maatregelen zullen niet van die aard zijn dat ze ruimtelijk en inhoudelijk thuishoren in een GRUP.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

15. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de gevoerde procedure, openbaar onderzoek

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de informatie en communicatie m.b.t het actuele traject van de sneltram heel beperkt was. In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat men niet officieel werd gecontacteerd noch aangeschreven.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt in artikel 2.2.7. §2 dat:

“De Vlaamse Regering onderwerpt het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan aan een openbaar onderzoek dat binnen dertig dagen na de voorlopige vaststelling vermeld in § 1, minstens wordt aangekondigd door :

1° aanplakking in elke gemeente waarvan het grondgebied door het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geheel of ten dele wordt bestreken;

- 2° een bericht in het Belgisch Staatsblad en in ten minste drie dagbladen die in het Vlaamse Gewest worden verspreid;
- 3° een bericht dat driemaal door de openbare radio wordt uitgezonden;
- 4° een bericht op de website van het departement.

Deze aankondiging vermeldt minstens :

- 1° de hiervoor genoemde gemeenten waarop het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan betrekking heeft;
- 2° waar het ontwerp ter inzage ligt;
- 3° de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;
- 4° het adres waarop de adviezen, opmerkingen en bezwaren, vermeld in § 4, dienen toe te komen of kunnen worden afgegeven, en de vermelding dat opmerkingen en bezwaren ook kunnen worden afgegeven op het gemeentehuis van de gemeenten waarop het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan betrekking heeft. De Vlaamse Regering kan beslissen tot een individuele kennisgeving van het openbaar onderzoek aan de eigenaars van percelen waarop het planningsinitiatief betrekking heeft.

(...)

§ 3. Na de aankondiging wordt het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gedurende zestig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis van elke gemeente waarvan het grondgebied door het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geheel of ten dele wordt bestreken. In voorkomend geval wordt ook het ruimtelijk veiligheidsrapport ter inzage gelegd.

Het openbaar onderzoek start uiterlijk op de dertigste dag na deze waarop de aankondiging ervan in het Belgisch Staatsblad verschenen is. Deze termijn is een termijn van orde.”.

Conform deze decretale bepaling werd het ontwerp GRUP onderworpen aan een openbaar onderzoek van 31 maart 2017 tot en met 29 mei 2017. Dit openbaar onderzoek werd aangekondigd via de verschillende in het decreet opgesomde kanalen:

- Belgisch staatsblad: 7 maart 2017
- Radio 2 Antwerpen: 6 maart 2017, 9 maart 2017 en 14 maart 2017
- Radio 2 Vlaams-Brabant: 6 maart 2017, 9 maart 2017 en 14 maart 2017
- Publicatie De Standaard: 17 maart 2017
- Publicatie Gazet Van Antwerpen: 17 maart 2017
- Publicatie Het Nieuwsblad: 17 maart 2017
- Publicatie Het Laatste Nieuws: 18 maart 2017
- Publicatie op de website www.ruimtelijkeordering.be

Tenzij er een onteigeningsplan is bijgevoegd bij het GRUP is het niet de gewoonte om eigenaars van percelen individueel in kennis te brengen van het openbaar onderzoek. De individuele aanschrijving is immers geen decretale verplichting artikel 2.2.7 § 2 (cfr. artikel 2.2.10 § 2 huidige VCRO).

Bij de opmaak van het plan-MER werd eveneens de decretaal vastgelegde procedure gevolgd. De kennisgeving werd ter inzage gelegd van 12 november 2012 tot en met 11 januari 2013.

Naast de decretaal verplichte openbaarmakingen werden tijdens de verschillende stappen van het planningsproces als volgt gecommuniceerd met de verschillende doelgroepen:

- Periode 2009-2010: opmaak mobiliteitsvisie 2020 – lokale dialoog met gemeentebesturen
- Periode 2010-2011: 4 prioritaire tramlijnen – lokale dialoog met gemeentebesturen
- Periode 2012-2013: plan-MER voor tramverbinding Boom-Brussel:
 - o Er werden infotentoonstellingen (10, 11 en 12 juni 2013) gehouden voor de bevolking
 - o Er werd een brochure uitgegeven voor de bevolking
 - o Er vonden klankbordgroepen plaats met stakeholders en begeleidingsgroepen met gemeentebesturen.
- Periode 2014:
 - o Een website over Brabantnet werd gelanceerd.

- Er werden nieuwsbrieven gestuurd naar de bevolking.
- Er werden in de verschillende gemeenten infomomenten gehouden (Willebroek op 18 oktober 2014, Londerzeel op 25 oktober 2014 en Meise op 4 december 2014) voor de bevolking.
- Informatiebrochures werden per gemeente verspreid.
- Periode 2015-2016:
 - Er werd een tramparlement gehouden voor de stakeholders en pers.
 - Er werd een toelichting voorzien voor de gemeentelijke adviesraden.
 - Er werd een enquête uitgevoerd bij de bevolking.
 - Er werden brieven en nieuwsbrieven verspreid over de bevolking.
- Periode 2017: GRUP Brabantnet – sneltram A12
 - Er werden brochures verspreid bij de bevolking.
 - Er werden infomarkten georganiseerd in Londerzeel (2 mei 2017) en Meise (8 mei 2017) voor de bevolking.
 - Bijkomend werd op 10 mei 2017 een infosessie in Grimbergen georganiseerd.
 - Er werden nieuwsbrieven rondgestuurd.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat een periode van slechts 1 maand om te reageren, zonder enig detail met betrekking tot de afbakening van het plan of met betrekking tot wat er met de getroffen woningen gebeurt, te kort is.

Er kan verwezen worden naar artikel 2.2.7. §3 (artikel 2.2.10 §2 huidige VCRO) van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening waarin staat dat:

“het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gedurende 60 dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis van elke gemeente waarvan het grondgebied door het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geheel of ten dele wordt bestreken.”.

Conform deze decretale bepalingen werd het ontwerp GRUP ‘Brabantnet – sneltram A12’ gedurende zestig dagen onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dit openbaar onderzoek liep van 31 maart 2017 tot en met 29 mei 2017. De documenten werden ter inzage gelegd bij de gemeenten Willebroek, Kapelle-op-den-Bos, Londerzeel, Meise, Wemmel en Grimbergen. Daarnaast werden de documenten ter beschikking gesteld via de website. Als ondergrond van het grafisch plan werd de GRB (kadasterplan) gebruikt.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de infosessies werden gehouden op momenten dat deze niet gecombineerd konden worden met het professionele leven van sommige bezwaarindieners en dat hiervoor ook geen andere datum werd voorgesteld.

De infomarkten die op 2 en 8 mei 2017 werden gehouden in respectievelijk Londerzeel en Meise gingen door van 16u00 tot en met 20u00. Bij de organisatie van deze infomarkten werd rekening gehouden met zowel mensen die overdag wilden komen als met mensen die na het werk wilden langskomen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan op schaal van 1:5000 te weinig gedetailleerd is om advies te kunnen uitbrengen.

Bij de opmaak van gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplannen worden standaard 3 schalen gebruikt: 1/2.500, 1/5.000 en 1/7.500. Afhankelijk van de aard van het project en de grootte van het plangebied wordt de schaal van het grafisch plan gekozen. Factoren zoals leesbaarheid, overzicht behouden over het plangebied, samenhang van de deelgebieden en zo meer bepalen de keuze van schaal.

De grafische plannen van het GRUP 'Brabantnet – sneltram A12' werden opgemaakt met als ondergrond het GRB en als schaal 1/5.000. Dit resulteert in 3 grafische plannen op A0-formaat. Een grote schaal (1/2.500) zou leiden tot een veelvoud van plannen waarbij er geen overzicht meer zou zijn op het geheel van het plangebied. Een kleine schaal (1/7.500) zou leiden tot minder plannen, maar zou de leesbaarheid verminderen. Daarom werd geoordeeld dat een schaal 1/5.000 voor het Brabantnet – sneltram A12 het meest geschikt was.

Zowel de ondergrond als de gebruikte schaal worden duidelijk op de grafische plannen vermeld. Afmetingen kunnen door de lezer van deze plannen eenvoudig bepaald of berekend worden door middel van een schaal- of meetlat.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren wordt gevraagd hoe de bewoners veilig gesteld worden tijdens de werken (afbraak huizen overburen, funderingswerken ...), wie het aanspreekpunt wordt tijdens de werken vooral in geval er schade is aan de huizen.

Deze bezwaren handelen niet over voorliggend GRUP, maar gaan over de communicatie tijdens de werken aan de tramlijn.

In de stedenbouwkundige voorschriften worden voldoende garanties ingeschreven ter beperking van de hinder. Er zullen binnen de aanvraag tot omgevingsvergunning voldoende maatregelen moeten genomen worden om deze hinder te beperken.

Deze bezwaren leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren wordt gesteld dat de praktische uitwerking van het technisch dossier van nul moet heropgestart moet worden en dit in permanent overleg met de lokale overheid en andere vertegenwoordigers van de bevolking.

Bezwaren over de uitwerking van het technisch dossier hebben geen betrekking op voorliggend plan. Zoals hierboven reeds aangegeven werden vanaf de opmaak van de Mobiliteitsvisie 2020 (2009) acties ondernomen om gemeentebesturen, stakeholders en bevolking te betrekken bij het project van de sneltram A12. Ook bij de verdere technische uitwerking van het project zal dit verder gebeuren.

De bezwaren leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gesteld dat op de voorpagina van verschillende brochures het "multifunctioneel project Parking C" als eindbestemming wordt afgedrukt, terwijl de realisatie van het bedoelde project niet zeker is. Er wordt dan ook gevraagd om het project niet af te drukken op de documenten.

In het bezwaarschrift wordt onterecht gesteld dat parking C de eindhalte is voor de tram. De sneltramverbinding omvat een verbinding Willebroek – Brussel-Noord, waarbij onder meer een halte zal voorzien worden op parking C. Binnen de bestemming zoals voorzien in het GRUP Vlaams Strategisch gebied rond Brussel zijn er ontwikkelingen mogelijk op parking C. Het is logisch dat deze mogelijke toekomstige ontwikkelingen ook bediend worden door een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding, in dit geval de sneltram.

Het bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

16. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften

Rechtszekerheid

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het rechtsonzeker is om in de ontworpen voorschriften van artikel 1 'spoorinfrastructuur', artikel 3 'overdruk voor

spoorinfrastructuur' en artikel 5 'gebied voor op- en overstap' in te schrijven dat de eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt moeten worden. Hinder kan immers tot een minimum worden beperkt, maar niettemin onaanvaardbaar zijn. De grens van de hinder die een spoorinfrastructuur genereert ligt immers uit zijn aard hoog. Zo bekeken, vormt het stedenbouwkundig voorschrift een vrijgeleide om een dergelijke principieel hoge vorm van hinder mogelijk te maken.

Algemeen wordt gesteld dat het beginsel van de rechtszekerheid niet verhindert dat de stedenbouwkundige voorschriften binnen redelijke grenzen een bepaalde discretionaire bevoegdheid verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij het beoordelen van een concrete aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (RvS 3 december 2013, nr. 225.678, NV Geysen Handelonderneming; zie ook: RvS 21 mei 2013, nr. 223.540, nv NMBS Holding, RvS 13 januari 2015, nr. 229.804, Demonie e.a., RvS 29 januari 2015, nr. 230.010, nv Babemo; RvS 10 september 2012, nr. 220.537, vzw Regionale Actiegroep Leefmilieu Dender en Schelde). Het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel willen niet zeggen dat de overheid die een RUP uitvaardigt alle aspecten van de betrokken regeling precies en gedetailleerd moet vaststellen. De plannende overheid mag in bepaalde omstandigheden en voor bepaalde aspecten stedenbouwkundige voorschriften in veeleer algemene en vage bepalingen beschrijven, waarbij een ruimere beoordelingsruimte wordt gelaten aan de vergunningverlenende overheid dan normaal gesproken het geval zou zijn. (RvS 22 januari 2013, nr. 222.168, Van Riet e.a.; zie ook: RvS 3 mei 2013, nr. 223.372, Olivier Vande Velde e.a.; RvS 12 november 2013, nr. 225.449, Decorte e.a.)

Wanneer een omgevingsvergunning zal worden aangevraagd zal eveneens een project-MER opgemaakt worden waarin alle hinderaspecten verder bekeken worden. Op basis van dit onderzoek zal de vergunningverlenende overheid kunnen afwegen of voldaan wordt aan de voorschriften met betrekking tot het beperken van de hinder.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gezegd dat het voorschrift artikel 4 "Wegeninfrastructuur" rechtsonzeker is. Volgens het ontworpen voorschrift van artikel 4 "Wegeninfrastructuur" zijn, naast wegeninfrastructuur, alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterweginfrastructuur, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw. Deze ontworpen bepaling maakt abstractie van het gegeven dat bij de goedkeuring van het BPA in 2004, de groenbuffer uitdrukkelijk is geschrapt. Er is dan ook geen enkele reden, dat naast de wegenis, ook nog eens andere infrastructuren worden voorzien die ter hoogte van Frigomil, de bedrijfszones kunnen innemen. Daarnaast geldt volgens dit voorschrift dat, na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, voor het gedeelte van het gebied voor wegeninfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming worden toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Deze bepaling houdt ten onrechte rechtsonzekerheid in voor Frigomil, zonder enige tijdsbegrenzing. Deze bepaling moet, minstens wat betreft Frigomil, worden herschreven zodat de toepassing van de wegenisbestemming uiterlijk binnen een termijn van drie jaar na de goedkeuring van het RUP moet worden verwezenlijkt, zo niet vervalt zij. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat een stedenbouwkundig voorschrift mogelijk, maar niet zeker, knaagt aan een volgens het BPA vastgestelde bedrijfszone, zonder enige tijdslimiet. Dit betekent immers dat ook de uitbreidingsplannen van FRIGOMIL zonder tijdsbegrenzing worden beperkt.

Aangezien ter hoogte van Frigomil de aangeduide wegeninfrastructuur (artikel 4) werd geschrapt ten gevolge van een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen, is dit bezwaar zonder voorwerp.

Het bezwaar leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat bepaalde stedenbouwkundige voorschriften rechtsonzeker zijn omdat ze betrekking op andere beleidsdomeinen dan ruimtelijke ordening. Zo wordt er in de stedenbouwkundige voorschriften, o.a. in artikel 1 ervan, bepaald dat er bij het ontwerp en de inrichting van de infrastructuur rekening moet worden gehouden met de afstemming op het aanwezige cultuurhistorische erfgoed. Erfgoedzorg is een sectorale en geen ruimtelijke regeling. Bijgevolg moet dit aspect niet in een RUP geregeld worden.

Hoewel stedenbouwkundige voorschriften een instrument van de ruimtelijke ordening zijn, kunnen ze ook een rol spelen in de zorg voor het onroerend erfgoed. De ruimtelijke ordening is immers gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen en wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit is hét primaire streefdoel van de ruimtelijke ordening (artikel 1.1.4. en art 4.3.1, §2 VCRO). Erfgoedwaarden zijn een belangrijk aspect in die kwaliteit van de ruimte. De zorg voor het onroerend erfgoed komt dan ook de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ten goede en kan in dit opzicht worden opgenomen in voorschriften.

Een RUP bevat bepalingen die de bestemming, inrichting en/of het beheer van een bepaald gebied (artikel 2.2.5 §1, eerste lid, 3° VCRO) vastleggen. Ook alle zaken die met een stedenbouwkundige verordening kunnen worden geregeld (artikel 2.2.5., §2 vijfde lid en artikel 2.3.1 VCRO) kunnen het voorwerp zijn van een RUP. Eén van de mogelijke thema's van een verordening is 'de fraaiheid en de esthetische waarde van de bouwwerken, de installaties en hun omgeving'. De erfgoedwaarden van een relict kunnen deel zijn van deze esthetische waarde en kunnen dus worden opgenomen in de voorschriften. Het inzetten van stedenbouwkundige voorschriften in het kader van een onroerend erfgoed beleid is mogelijk wanneer de erfgoedwaarden ruimtelijk kunnen worden vertaald in aspecten van bestemming, inrichting (hieronder valt ook fraaiheid en esthetische waarde) en/of beheer.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat bepaalde stedenbouwkundige voorschriften rechtsonzeker zijn omdat ze niet voldoende normatief geformuleerd zijn. De bewoordingen zijn ruim en vaag, wat in strijd is met het rechtzekerheidsbeginsel.

De regels moeten voldoende abstract en duidelijk zijn. Zo zijn de stedenbouwkundige voorschriften vaak erg ruim en vaag geformuleerd wat de rechtszekerheid niet ten goede komt, bijvoorbeeld: "Artikel 1.2: Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving."

Nergens, ook niet in de toelichtende nota, wordt bepaald wat hier precies dient onder te worden verstaan.

Algemeen wordt gesteld dat het beginsel van de rechtszekerheid niet verhindert dat de stedenbouwkundige voorschriften binnen redelijke grenzen een bepaalde discretionaire bevoegdheid verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij het beoordelen van een concrete aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (RvS 3 december 2013, nr. 225.678, NV Geysen Handelsonderneming; zie ook: RvS 21 mei 2013, nr. 223.540, nv NMBS Holding, RvS 13 januari 2015, nr. 229.804, Demonie e.a., RvS 29 januari 2015, nr. 230.010, nv Babemo; RvS 10 september 2012, nr. 220.537, vzw Regionale Actiegroep Leefmilieu Dender en Schelde). Het rechtzekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel willen niet zeggen dat de overheid die een RUP uitvaardigt alle aspecten van de betrokken regeling precies en gedetailleerd moet vaststellen. De plannende overheid mag in bepaalde omstandigheden en voor bepaalde aspecten stedenbouwkundige voorschriften in veeleer algemene en vage bepalingen beschrijven, waarbij een ruimere beoordelingsruimte wordt gelaten aan de vergunningverlenende overheid dan normaal gesproken het geval zou zijn. (RvS 22 januari 2013, nr. 222.168, Van Riet e.a.; zie ook: RvS 3 mei 2013, nr. 223.372, Olivier Vande Velde e.a.; RvS 12 november 2013, nr. 225.449, Decorte e.a.)

Daarnaast kan worden aangegeven dat in de toelichtingsnota en toelichtende kolom bij de voorschriften voldoende verduidelijkt wordt wat met de geciteerde bepaling uit artikel 1.2. bedoeld wordt:

"Bij de inrichting wordt rekening gehouden met aangrenzende woningen en andere functies, inclusief fauna en flora. Er wordt afgewogen op welke manier eventuele hinder en overlast kan beperkt worden, onder meer door positie van de sporen, snelheid en bochtstralen, ligging van de haltes; aangepaste verlichting, het aanbrengen van schermgroen of andere vormen van gerichte buffering."

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het artikel 1 'gebied voor spoorinfrastructuur' en artikel 3 'overdruk voor spoorinfrastructuur' rechtsonzeker is, omdat de situering van de kruisende infrastructures niet bepaald is in het voorschrift zelf. Het aantal en de situering van kruisende infrastructures kan een bepalende invloed hebben, op de gemiddelde snelheid van de sneltram. Door geen enkele normering te bepalen kan een snelle verbinding niet verzekerd worden.

De kruisende infrastructures worden inderdaad niet bepaald in het voorschrift zelf, noch worden deze verordenend vastgelegd op het grafisch plan.

De stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor spoorinfrastructuur' en de 'overdruk voor spoorinfrastructuur' zijn duidelijk. Kruisende infrastructures worden toegelaten binnen een duidelijk afgebakend gebied.

Er is geen enkele relatie tussen deze mogelijke kruisende infrastructures en de beoogde snelheid van de tram. Het betreffen immers niet per definitie gelijkgrondse kruisingen die een impact hebben op de snelheid. In het stedenbouwkundig voorontwerp zijn enkel ongelijkgrondse kruisingen voorzien. De snelheid van een tram of exploitatierandvoorwaarden zijn bovendien geen ruimtelijke randvoorwaarden die vastgelegd worden in een GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het voorschrift van artikel 6 "Overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur" rechtsonzeker is. Zo brengt deze overdruk de essentie van de onderliggende bestemming zoals bijvoorbeeld bij parkgebied, waar een absoluut bouwverbod geldt, in verdrinking. De ontwikkelingsmogelijkheden in het overdrukgebied zijn ontzettend algemeen en vaag geformuleerd. Volgens het ontwerp zijn de aanleg, het functioneren of de aanpassing van ongelijkgrondse kruisingen van de nieuwe en bestaande infrastructures in deze en de aangrenzende zones, mogelijk. Het is niet duidelijk, en zeker niet rechtszeker, bepaald wat met "aangrenzende zones" wordt bedoeld. De situering van de bedoelde kruisingen zijn niet op het plan is aangeduid, ook de omvang en de afmetingen zijn niet gekend. De plannende overheid weet dat er fiets- en voetgangersbruggen worden voorzien, maar weigert deze voorzieningen op een concrete en daarom ook rechtszekere wijze in het plan zelf vast te leggen.

De overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing zoals voorzien in voorliggend GRUP leidt niet tot rechtsonzekerheid. De VCRO bepaalt nergens wat een "overdruk" is, noch geeft ze een voorrang van de overdruk aan op de grondkleur of omgekeerd. Daaruit kan worden geconcludeerd dat het voldoende is dat het voorschrift dat samenhangt met de overdruk, de relatie voldoende duidelijk regelt (rechtszekerheidsbeginsel). Zoals reeds aangegeven bij de bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassing van het GRUP, werden op het grafisch plan de bestemmingen die voorzien waren in functie van de aanleg van park-and-rides en hoofden van de fiets- en voetgangersbruggen geschrapt. De passage 'de aanleg, het functioneren of de aanpassing van ongelijkgrondse kruisingen van de nieuwe en bestaande infrastructures in deze en de aangrenzende zones' werd, conform aan de wijzigingen op het grafisch plan, eveneens geschrapt uit de stedenbouwkundige voorschriften.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gesteld dat het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 5 "Gebied voor op- en overstap" rechtsonzeker is. Het gebied is bestemd voor een op- en overstapplaats, met name een gebied voor uitwisseling tussen individueel en openbaar vervoer en tussen verschillende soorten openbaar vervoer. De bestemming kan zowel op maaiveld als in boven- en ondergrondse etages georganiseerd worden. De ruimtelijke inpasbaarheid van gestapelde op- en overstapinfrastructuren is in geen geval afgetoetst ten opzichte van de als landschap beschermde Nationale Plantentuin. Het zelfde geldt voor artikel 6 "Gebied voor landschappelijke inpassing". De kruisende infrastructuren (zoals een fiets- en voetgangersbrug) zullen noodzakelijkerwijze op grote hoogte moeten worden voorzien. Op geen enkele wijze anticipeert het betrokken voorschrift op de confrontatie met de als landschap beschermde Plantentuin. Het voorschrift waarin gezegd wordt dat maximaal rekening gehouden moet worden met de afstemming op het aanwezige cultuurhistorische erfgoed, vormt geen rechtszekere oplossing.

Aangezien artikel 5 en alle aanduidingen artikel 6 met betrekking tot kruisende fiets- en voetgangersbruggen over de traminfrastructuur en A12 geschrapt werden van het grafisch plan, is dit bezwaarschrift zonder voorwerp.

Het bezwaar leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

[Gebied voor landschappelijke inpassing](#)

In een bezwaar wordt gevraagd om in de eerste zin van artikel 6.1 "waar nodig" te vervangen door "waar mogelijk".

De landschappelijke en functionele inpassing van het project is een duidelijke randvoorwaarde die garanties geeft aan de omwonende. 'Waar nodig' vervangen door 'waar mogelijk' ondergraaft die verplichting en is dan ook niet wenselijk.

Het bezwaar leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 6 een overdrukbestemming is, die formeel wel de grondkleur van toepassing laat houden, maar waarvan de concrete toepassing de ontwikkeling van de grondkleur volstrekt uitsluit. Dit geldt in het bijzonder voor de zone parkgebied, zoals ingekleurd in het RUP Molenkouter. Zelfs indien volgens het algemeen voorschrift van dit RUP infrastructuren en gebouwen voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen in alle bestemmingszones mogelijk zijn, zij mogen de bestemming van de zone niet hinderen. Verder geldt volgens het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 12 van het RUP Molenkouter een strikt bouwverbod als bestemmingsvoorschrift. De overdrukbestemming scheidt evenwel ten onrechte te illusie dat de grondbestemming nog valt te realiseren. In werkelijkheid houdt de verwezenlijking van de overdrukbestemming in dat de grondbestemming zonder enige tijdsbeperking zonder toepassing kan blijven. Dit is kennelijk onredelijk, te meer daar de parkbestemming nog in 2012, en dus recent, door de bevoegde overheid is planologisch is verankerd.

De overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing zoals voorzien in voorliggend GRUP leidt niet tot rechtsonzekerheid. De VCRO bepaalt nergens wat een "overdruk" is, noch geeft ze een voorrang van de overdruk aan op de grondkleur of omgekeerd. Daaruit kan worden geconcludeerd dat het voldoende is dat het voorschrift dat samenhangt met de overdruk, de relatie voldoende duidelijk regelt (rechtszekerheidsbeginsel).

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

[Gebied voor spoorinfrastructuur](#)

In een bezwaar wordt gevraagd om in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1 'gebied voor spoorinfrastructuur' op te nemen dat er ter hoogte van de camping Diepvennen geen verhoogde tramlijn mag aangelegd worden en dat de tramlijn op het niveau van de A12 wordt aangelegd.

Ter hoogte van de camping zal de tram inderdaad op gelijke hoogte met de A12 worden aangelegd. Het stedenbouwkundig voorschrift is echter van toepassing voor het ganse tramtracé. Daarbij zijn er plaatsen waar wel een verhoogde trambedding is. Er is voor geselecteerd om dergelijk detailniveau, waar welke hoogte de sporen zullen hebben, niet vast te leggen in het GRUP.

De stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP bieden wel garanties inzake het minimaliseren van de hinder. Dit betreft ook de visuele hinder. Het bezwaar leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

Gebied voor op- en overstap

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het artikel 5 'gebied voor op- en overstap' heel veel toe laat, ook op het vlak van de landschappelijke 'kwaliteitsvolle' integratie en ecologische verbindingen (groen, natuur), maar hoe zal dit in de praktijk uitgevoerd worden. Er wordt gevraagd om een verregaande ingroening met uitsluitend inheemse soorten voor deze gebieden en de er ingebrachte infrastructuren te voorzien. Verder wordt er gesteld dat het aanleggen en gebruiken van parkeergelegenheid' niet opgesomd wordt bij de werken die in "gebied voor op- en overstap (artikel 5)" kunnen gebeuren.

Aangezien artikel 5 geschrapt werd van het grafisch plan, zijn deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zonder voorwerp.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Zonevreemde woningen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften een voldoende juridische basis moet worden voorzien voor de heropbouw van de zonevreemde woning op kadastraal perceelnummer A294W.

Met betrekking tot de zonevreemde woning gelden de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening (Basisrechten voor zonevreemde woningen). Binnen deze bepalingen is het herbouwen van een zonevreemde woning op een gewijzigde plaats mogelijk onder bepaalde voorwaarden, waaronder het getroffen worden door een rooilijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

17. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot waardevermindering en/of onteigening

Financiële compensatie

In verschillende bezwaren wordt gevraagd of De Lijn een compensatie voorziet voor de eigenaars daar waar de tram op een paar meter van hun voordeur passeert.

Met betrekking tot alle mogelijke vragen naar financiële compensaties kan verwezen worden naar de decretale voorziene mechanismen. Deze mechanismen garanderen desgevallend een billijke vergoeding zodat binnen voorliggende goedkeuringsprocedure geen specifieke bijkomende maatregelen vereist zijn.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen, opmerkingen en adviezen vereisen derhalve geen aanpassingen van het GRUP.

Planologische compensatie

In een specifiek bezwaar wordt gevraagd naar planologische ruil. Ten gevolge van het GRUP wordt ruimte ingenomen van het bedrijf waardoor de bedrijfssite merkelijk zal verkleinen. Er wordt gesteld dat dit gecompenseerd moet worden door percelen die aansluiten op de bedrijfssite te herbestemmen naar zone voor bedrijvigheid.

Voor wat betreft de mogelijkheden met betrekking tot compensaties wordt verwezen naar de decretale voorziene mechanismen. Deze mechanismen garanderen desgevallend een billijke vergoeding zodat binnen voorliggende goedkeuringsprocedure geen specifieke bijkomende maatregelen vereist zijn. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen, opmerkingen en adviezen vereisen derhalve geen aanpassingen van het GRUP.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Waardevermindering

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan voor een waardevermindering van hun woning of bedrijf zou zorgen.

Wat de mogelijke waardevermindering betreft, kan verwezen worden naar de decretale voorziene mechanismen. Deze mechanismen garanderen desgevallend een billijke vergoeding zodat binnen voorliggende goedkeuringsprocedure geen specifieke bijkomende maatregelen vereist zijn.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Onteigening

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven niet te kunnen instemmen met de voorgenomen onteigening.

Het bezwaar is niet ruimtelijk relevant. In het kader van een openbaar onderzoek omtrent een ruimtelijk uitvoeringsplan (en plan-MER) moet het bestuur zich niet uitspreken over de aard van de zakelijke of andere rechten van de bezwaarindieners.

Er is geen onteigeningsplan dat deel uitmaakt van voorliggend GRUP. De bevoegde instantie, die zorgt voor de realisatie van het project beschikt over eigen onteigeningsbevoegdheden.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat de communicatie en informatie over welke percelen of huizen onteigend moeten worden onduidelijk en heel vaag is. Daarnaast is het voor veel bezwaarindieners onduidelijk welke concrete stappen (bouwvergunningaanvragen?, onteigeningsplan?,...) er verder worden ondernomen voor de effectieve realisatie van de tramlijn. Er wordt gevraagd naar een goede communicatie hierover.

Er is geen onteigeningsplan dat deel uitmaakt van voorliggend GRUP. De bevoegde instantie, die zorgt voor de realisatie van het project beschikt over eigen onteigeningsbevoegdheden.

Hoewel er geen onteigeningsplan gekoppeld is aan het GRUP, werd op de infomarkten naar aanleiding van het openbaar onderzoek ook informatie gegeven over mogelijke onteigeningen naar aanleiding van de realisatie van de tramlijn.

In functie van de verdere realisatie van het project moeten nog verdere stappen ondernomen worden: opmaak onteigeningsplannen, opmaakt project-MER(s) en aanvragen tot omgevingsvergunningen. Net zoals bij de opmaak van het GRUP zal ook hier een goede communicatie gebeuren door diegenen die het project verder detailleren en uitvoeren. De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gesteld dat de onteigeningen ten gevolge van de uitstulping ter hoogte van het kruispunt A12- Breendonkstraat overbodig zijn, tenzij het GRUP de garantie inschrijft dat een afbuiging van de tramlijn en parallelwegen pas kan nadat het suppresseren van het kruispunt A12-Breendonkstraat is uitgevoerd.

Er is geen onteigeningsplan dat deel uitmaakt van voorliggend GRUP. De Lijn beschikt over eigen onteigeningsbevoegdheden.

Het bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

18. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de toelichtingsnota

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen over de zone Grimbergen, ter hoogte van Bever, wordt gesteld dat in het ontwerp-GRUP geen enkele van de voorziene maatregelen, opgenomen in artikel 25 van het Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, wordt voorzien.

In het artikel 25 van het Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu is voorzien dat:

“de administratieve overheid neemt, binnen haar bevoegdheden, de nodige maatregelen om in GEN, bij voorrang ten opzichte van de andere functies in het gebied, en in GENO, rekening houdend met de overige functies in het gebied, de natuur en het natuurlijk milieu te behouden, te herstellen en te ontwikkelen. Naast de maatregelen vermeld in hoofdstuk IV, afdeling 4 van dit hoofdstuk en hoofdstuk VI en onverminderd hetgeen bepaald wordt in het eerste lid, hebben deze maatregelen betrekking op:

- 1° het bevorderen van een natuurgerichte bosbouw en het instellen van bosreservaten, in overeenstemming met de bepalingen van het Bosdecreet;
- 2° het behouden, herstellen en/of op natuurelementen met een hoge natuurkwaliteit afstemmen van de waterhuishouding, ondermeer de waterkwaliteit, de waterkwantiteit en de natuurlijke structuur van de waterlopen en hun randzones, zonder dat dit disproportionele gevolgen heeft op de omliggende gebieden;
- 3° het beschermen van de insijpelingsgebieden van het grondwater;
- 4° het behouden en herstellen van het microreliëf en de structuur van het landschap;
- 5° het recreatieve medegebruik;
- 6° het agrarisch medegebruik;
- 7° het beheer van de natuurwaarden gedurende of na afloop van de economische of andere activiteiten die in het gebied plaatsvinden, rekening houdend met cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het gebied.)”.

Volgens de kaarten waarop de VEN/IVON-, GEN/GENO-gebieden zijn afgebakend, behoort het Bos van Bever niet tot één van deze gebieden waardoor het artikel 25 van het Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van toepassing is. Daarnaast werden in het plan-MER de milieu-effecten onderzocht en daar waar nodig de nodige maatregelen opgelegd.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gesteld dat er een discrepantie is tussen het grafisch plan en de toelichtingsnota. Op het grafisch plan loopt het tracé ter hoogte van Camping Diepvennen aan de oostzijde van de A12 en steekt de tramlijn ongeveer tussen de Camping Diepvennen en de spoorweg Dendermonde-Mechelen de A12 over van oost naar west, om dan verder langs de westkant van de A12 te rijden. In de toelichtingsnota bij het GRUP blijkt dat voor deeltraject C,

Meise- Londerzeel Noord, geopteerd werd voor alternatief C2. Voor het deeltraject C loopt dit alternatief C2 langs de westkant van de A12. Ter hoogte van Londerzeel Noord maakt de tramlijn de overgang van de westkant naar de oostkant van de A12. Het tracé loopt na deze overgang over op deeltraject D. Dit is het traject Londerzeel Noord — Breendonk N16. Voor dit traject wordt, volgens de toelichtingsnota, alternatief D3 weerhouden. Vooral het trajectalternatief D3, zoals voorgesteld in de toelichtingsnota, zorgt voor verwarring, daar dit ter hoogte van de camping zowel langs de westkant als langs de oostkant lijkt te lopen (zie oranje lijn). Er is dus sprake van een inconsistentie tussen het grafisch plan en de toelichtingsnota op dit vlak, minstens heerst er onduidelijkheid over.

In de toelichtingsnota wordt een overzicht gegeven van het volledig gevoerde planningsproces. In het deel over het plan-MER worden kaarten weergegeven die uit het plan-MER komen. In dit plan-MER werden verschillende tracéalternatieven onderzocht.

Het gekozen tracé wordt weergegeven op het grafisch plan en wordt op deze manier verordenend vastgelegd. Er is dus geen verwarring mogelijk omtrent de ligging van de tram, ook niet ter hoogte van de in het bezwaarschrift beschreven locatie, Camping Diepvennen.

Het bezwaar leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

19. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot het tracé en mogelijke alternatieven

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat de exacte ligging zal zijn van de tram.

Het gekozen tracé wordt weergegeven op het grafisch plan en wordt op deze manier verordenend vastgelegd. Er is dus geen verwarring mogelijk omtrent de ligging van de tram. In de toelichtingsnota wordt verder verduidelijkt op welke manier het gebied voor spoorinfrastructuur en de overdruk gebied voor spoorinfrastructuur werd afgebakend.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden alternatieve vervoersmodi voorgesteld voor de tram zoals bijvoorbeeld een trambus die op de pechstrook van de A12 kan rijden, behoud van het bestaande busvervoer van Willebroek naar Brussel, het oplossen van de problemen op de R0, waardoor de tram niet meer noodzakelijk is.

In aanloop van het GRUP 'Brabantnet – sneltram A12' werd onderzoek verricht over dit aspect. Er werd een mobiliteitsvisie 2020 opgesteld (2009), tracéstudies opgesteld (2013), plan-MERs (2013) en MKBA's (2013). Deze studies hebben eind 2013 geleid tot een beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeurstacé voor de verbinding Brussel-Willebroek. In 2014 werd specifiek voor de verbinding Willebroek-Brussel nog een bijkomende MKBA opgesteld. In 2016 werd voor een specifiek tracédeel nog een bijkomend plan-MER opgemaakt.

Overeenkomstig met het DABM werd in functie van het GRUP een plan-MER opgemaakt.

Overeenkomstig artikel 4.1.1., 7° van het DABM is een milieueffectrapport over een plan of programma "een openbaar document waarin, van een voorgenomen plan of programma en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, de te verwachten gevolgen voor mens en milieu in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze worden geanalyseerd en geëvalueerd, en aangegeven wordt op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, beperkt, verholpen of gecompenseerd kunnen worden".

Overeenkomstig artikel 4.1.7. van het DABM houdt de plannende overheid bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, rekening met het goedgekeurde plan-MER en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht.

Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten:
1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;
2° de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;
3° de in het plan-MER voorgestelde maatregelen.

Artikel 4.1.7. van het DABM bevat dus enerzijds, een materiële motiveringsplicht, neergelegd in het eerste lid, m.n. de plicht om "rekening [te houden] met het goedgekeurde rapport (...) en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht" en anderzijds, de in het tweede lid bedoelde formele motiveringsverplichting.

Ten slotte moet de kennisgeving van het plan-MER, overeenkomstig artikel 4.2.8. § 1, 5°, f) van het DABM, onder meer "een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het plan of programma en van de onderzochte redelijke alternatieven" te bevatten.

Uit wat voorafgaat, blijkt dat enkel redelijke alternatieven moeten worden onderzocht in het plan-MER. In het document "Uitvoering van richtlijn 2001/42 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's" van het DG Milieu van de Europese Commissie wordt hieromtrent onder meer het volgende gesteld:

"5.13. De richtlijn zegt niet wat wordt bedoeld met een 'redelijk alternatief' voor een plan of programma. Wanneer een beslissing wordt genomen over mogelijke redelijke alternatieven moet allereerst worden gekeken naar de doelstellingen en de geografische reikwijdte van het plan of programma".

De Memorie van Toelichting bij het plan-MER decreet van 27 april 2007 vermeldt dat "het begrip redelijk overeenkomstig de richtlijn getoetst wordt aan 'rekening houdend met het doel en de geografische werkingssfeer van het plan of programma'".

De plandoelstelling wordt in zowel de kennisgevingsnota als in het plan-MER zelf als volgt omschreven:

"Op basis van de Mobiliteitsvisie2020 en de visie "Vlaams-Brabant in Beweging", wordt voor dit project volgende strategische doelstelling gedefinieerd die de uitgangspunten samenvat: een hoogwaardige regionale tramlijn uitwerken die zoveel mogelijk nieuwe reizigers vervoert als deeloplossing voor de congestie in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, haalbaar is op korte tot middellange termijn en die een ruimtelijk structurerende rol kan vervullen."

In de kennisgevingsnota werden in het onderdeel 'alternatievenonderzoek' vervolgens de volgende mogelijke doelstellingsalternatieven beschreven:

- Schipverbinding (Zeekanaal Brussel-Schelde);
- Busverbinding;
- Sneltram- en regionale tramverbinding;
- Lightrain.

Enkel de sneltram- en de regionale tramverbinding werden weerhouden als redelijke doelstellingsalternatieven.

In de MER-richtlijnen werd vervolgens gesteld dat:

"[o]p basis van eerder overwogen beleidsopties [er] uitdrukkelijk [wordt] gekozen om de milieueffecten op planniveau te onderzoeken van 4 mogelijke tramverbindingen waaronder deze tramverbinding van Boom naar Brussel. Dit is de doelstelling van het voorgenomen plan. De beleidskeuze om voor deze verbinding een tram in te zetten is gebaseerd op eerdere beleidsdocumenten waarbij een afweging tussen verschillende modi werd doorgevoerd. Het MER zal de bestaande informatie hieromtrent opnemen. De afweging tussen de doelstellingsalternatieven (bus vs. tram vs. lightrain) zoals opgenomen in de kennisgeving zal genuanceerd worden en er zal beter gemotiveerd worden op basis van welke elementen de tram als vervoersmodus voor deze verbinding wordt vooropgesteld. Op die manier wordt de doelstelling duidelijk verantwoord en kan beter gemotiveerd worden waarom het uitwerken van een verbinding tussen Boom en

Brussel door middel van een optimalisatie van trein- of andere openbaarvervoersverbindingen of aanpassingen aan de weginfrastructuur niet onderzocht wordt in dit plan-MER" (MER-richtlijnen, p. 3).".

In de MER-richtlijnen werd dus gesteld dat het doel van het plan bestaat uit het realiseren van een tramverbinding van Boom naar Brussel en dat de afweging tussen de beschreven doelstellingsalternatieven verder moet worden genuanceerd, zodat de doelstelling beter wordt verantwoord.

Uiteindelijk werd in het plan-MER, specifiek wat het alternatief van de busverbinding betreft, de volgende motivering/nuancering toegevoegd:

"Een openbare bus is een geschikt vervoersmiddel voor lokale verbindingen die verschillende dorpen met elkaar verbindt en de dorpen met de steden. De bus is zeer wendbaar en kan ook kleinere wegen gebruiken om passagiers op te pikken. Daarnaast wordt een bus ook ingezet op trajecten die een beperkt reizigerspotentieel hebben. Op die trajecten kunnen ze optimaal ingezet worden en kan gebruik gemaakt worden van hun volledige capaciteit. Voor die trajecten en verbindingen kan geen tram gebruikt worden omdat de ruimte-inname dit meestal niet toelaat en er een overcapaciteit is op de tram waardoor die veel energie zou verbruiken en slechts een fractie van zijn totale vervoerscapaciteit zou gebruiken.

Aangezien het doel van de verbindingen die in dit MER besproken worden, is om een regionale verbinding te voorzien, wordt in onderstaande paragrafen de mogelijkheden van een (snel)tram aangegeven in vergelijking met een bus, die beter geschikt is voor de lokale verbindingen" (plan-MER, p. 40-41).

Vervolgens kwamen de MER-deskundigen, inzake de doelstellingsalternatieven, tot de volgende conclusie:

"De modelmatige berekening van het vervoerpotentieel in de MKBA heeft aangetoond dat een sneltram een significant groter potentieel genereert dan een regionale tram. Dit is te verklaren doordat de tram een korte reistijd moet kunnen aanbieden om een performant alternatief te bieden voor het snelle wegverkeer over de A12.

Het vervoerpotentieel is hoofdzakelijk geconcentreerd in kernen die op vrij grote afstand van elkaar liggen, zodat de halte-afstand voldoende groot blijft. Daarom wordt enkel de sneltram meegenomen in het plan-MER" (plan-MER, p. 46).

In het plan-MER werd dan ook, op basis van beleidsopties (Mobiliteitsvisie 2020) en in het licht van de plandoelstelling, een afweging gemaakt tussen verschillende mogelijke doelstellingsalternatieven. Op basis hiervan werd één redelijk alternatief weerhouden, nl. de sneltram.

Het onderzoek naar redelijkerwijs te onderzoeken doelstellingsalternatieven werd dus op behoorlijke wijze uitgevoerd. Specifiek was het alternatief van de busverbinding betreft, werd in het plan-MER gemotiveerd waarom dit geen redelijk doelstellingsalternatief vormt.

Daarnaast wordt gesteld dat de aanleg van de sneltram een deeloplossing is voor de congestie in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel. De problemen op de R0 zullen immers pas opgelost kunnen worden door het doorvoeren van pakket aan verschillende maatregelen waaronder openbaar vervoer, fietsverbindingen, sturing van verkeer,...

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het alternatievenonderzoek gebrekkig zou verlopen zijn en worden tevens alternatieven m.b.t het tracé voorgesteld. Voorbeelden hiervan zijn: het tracé doortrekken naar Boom, het tracé tussen Londerzeel en Wolvertem aan de oostzijde leggen met oversteek in Wolvertem, de tramlijn voorzien aan de oostzijde van de A12, het aanleggen van de tramlijn op de middenberm van de A12, het aanleggen van de tram op een rijstrook van de A12, een tramtracé van Londerzeel via Strombeek-centrum naar de Heizel, ondergrondse bedding ter hoogte van het rond punt Wilgenlaan te Meise, centraal doorheen de site van Parking C, ter

hoogte van het domein Kasteel van Bever te werken met één enkel spoor waarop alternerend in elke rijrichting kan gereden worden, ..Ten tijde van de terinzagelegging van de kennisgeving van het plan-MER Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: tramverbinding Boom-Brussel werden verschillende alternatieven ingesproken. Alternatieven die toentertijd niet werden ingesproken kunnen niet meer worden onderzocht. Er kan na afsluiting van de inspraak omtrent de reikwijdte en inhoud van het plan-MER-onderzoek niet steeds opnieuw op grond van voortschrijdend inzicht worden overwogen om nieuwe alternatieven bijkomend te onderzoeken, vermits het plan-m.e.r.-proces dan nooit tot een finaal plan-MER zou leiden. Overeenkomstig de procedure in het DABM worden de ingesproken alternatieven, in zoverre redelijk, mee onderzocht. Dat gebeurde via een gelijkwaardig onderzoek van de ingesproken alternatieven.

Zoals hierboven aangegeven maakt het alternatievenonderzoek deel uit van het plan-MER. In de toelichtingsnota van het GRUP werd een overzicht gegeven van de verschillende tracéalternatieven die per segment in het plan-MER werden onderzocht. Een aantal van de alternatieven die in de bezwaren en opmerkingen werden vermeld, maakten reeds deel uit van het alternatievenonderzoek in het plan-MER. Voor nieuwe alternatieven wordt verwezen naar de paragraaf hierboven.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het gebrekkig alternatievenonderzoek in de plan-MER aangekaart. In de richtlijnen wordt aangegeven dat de afweging tussen de doelstellingsalternatieven (bus vs. tram vs. lightrain), zoals opgenomen in de Kennisgevingsnota, zal genuanceerd worden en beter gemotiveerd moet worden op basis van welke elementen de tram als vervoersmodus voor deze verbinding wordt vooropgesteld. In het MER wordt deze richtlijn niet, minstens niet afdoende uitgevoerd. Er wordt enkel een algemene vergelijking van een railsysteem met een busverbinding doorgevoerd. De aanpassing van de wegeninfrastructuur wordt niet behandeld. Uit de goedkeuringsbeslissing dd. 3 september 2013 blijkt ook niet dat gevolg is gegeven aan deze richtlijn, terwijl het tegendeel correct is. Uit dit alles blijkt dat het alternatievenonderzoek niet op een zorgvuldige wijze is gevoerd, terwijl ook in onvoldoende mate gevolg is gegeven aan de vastgestelde richtlijnen. In wezen steunt het milieueffectenrapport op een a priori-keuze van één of ander tramtracé. Dit vormt geen wettige grondslag voor een RUP.

Zoals hierboven reeds aangegeven werd het alternatievenonderzoek in het plan-MER op een afdoende manier afgerond in het plan-MER.

De opmerking over de richtlijnen van de dienst Mer waarnaar verwezen wordt, had niet tot doel om aan te geven dat een doelstellingsalternatievenonderzoek ten gronde wordt uitgevoerd. Deze opmerking had enerzijds tot doel om de afweging tussen de vervoersmodi zoals opgenomen in de kennisgeving te nuanceren (immers was de indruk ontstaan dat de afweging in de kennisgeving te eenzijdig focuste op de voordelen van een tramverbinding) en anderzijds beter te motiveren waarom de tram als vervoersmodus vooropgesteld werd. Er werd m.a.w. gevraagd om in het plan-MER de doelstelling van het plan beter te motiveren. Deze motivatie bestond dus al wel, maar moest naar oordeel van de dienst Mer beter uiteengezet worden. In het plan-MER werd het voortraject om tot het voorgenomen plan te komen beter gekaderd en werd nuancering aangebracht in de afweging tussen de vervoersmodi. Deze opmerking uit de richtlijnen werd dus correct verwerkt. Het plan-MER is goedgekeurd. Daarbij heeft de dienst Mer geoordeeld dat het voldoet aan de richtlijnen.

De te onderzoeken alternatieven moeten altijd voldoen aan de doelstellingen van het plan. Er is in het plan-MER nagegaan welke alternatieven voldoen aan de doelstellingen. Daaruit kwam naar voor dat uit de destijds beschikbare alternatieven de tram als enige vervoermiddel voldeed aan de doelstellingen. Het plan-MER heeft wel degelijk de effecten weer van het plan en van de alternatieven die beantwoorden aan het plan. Het vormt dan ook een wettige grondslag voor het GRUP. De overheid heeft met kennis van alle mogelijke redelijke alternatieven en milieueffecten een keuze gemaakt voor het voorliggend tramtracé.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het onbegrijpelijk is dat voor de bepaling van het tracé niet werd gewerkt op basis van de meest recente ontwerpplannen voor de herinrichting van de R0 en de verkeerswisselaar A12/R0. Aangezien er nog geen goedgekeurde plannen zijn voor de heraanleg van de verkeerswisselaar is het voorbarig om het tracé B1-c als onhaalbaar af te schrijven. Door het huidige tracé dreigen kostbaar bosgebied en woningen verloren te gaan. Dit wordt vermeden als men tracé B1-c volgt.

Met betrekking tot de verkeerswisselaar R0/A12 is er inderdaad nog geen beleidsbeslissing genomen. Op het grafisch plan werd dat ook ter hoogte van de kruising van de R0 gewerkt met een overdruk gebied voor spoorinfrastructuur. In de toelichtingsnota wordt deze zone als volgt gemotiveerd:

“Op een aantal plaatsen langs het tracé is er een sterke wisselwerking met de in opmaak zijnde plannen voor specifieke sites. Dit maakt enerzijds dat het tracé sterk afhankelijk is van de verdere uitwerking van die plannen, maar ook dat eventuele opheffing van de geldende bestemmingen in die zones niet altijd wenselijk is. Concreet betreft dit de kruising van de sneltram en de R0 te Grimbergen.

De kruising van de sneltram met de R0 kan voornamelijk vanuit technisch oogpunt nog niet als een exacter tracé worden afgebakend. Het kunstwerk moet immers kunnen aangelegd worden bovenop de bestaande wegnis, maar moet ook afgestemd worden op de toekomstige verkeerswisselaar die de Werkvennootschap opnieuw zal aanleggen met een nieuwe configuratie, en de tussenliggende werffases. Dit betekent een moeilijke technische inpasbaarheid inzake steunpunten (er kunnen geen pijlers ingeplant worden ter hoogte van huidige en toekomstige rijstroken). Daar er nog onvoldoende duidelijkheid is over de toekomstige verkeersknoop wordt de nodige ruimte voorzien om verschillende uitvoeringswijzen, conform het plan-MER, mogelijk te maken. Omdat het niet wenselijk is om hier zo'n grote opheffing van de huidige bestemming door te voeren, wordt met een overdruk gewerkt.”.

Naar aanleiding van andere bezwaren, opmerkingen en adviezen werd het grafisch plan ter hoogte van het Bos van Bever aangepast zodat de inname van dit gebied zo beperkt mogelijk wordt gehouden. Ook ter hoogte van de Timmermanslaan werd het gebied voor wegeninfrastructuur eveneens versmald.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om een betere verbinding van de sneltram langs de A12 met de Europarking op de Heizel te voorzien.

Er wordt een halte voorzien ter hoogte van parking C. Het deel van het tramtracé op Parking C vereist geen bestemmingswijziging en wordt niet mee opgenomen in dit GRUP. Parking C is gelegen in het GRUP VSGB waar de stedenbouwkundige voorschriften de aanleg van een tramlijn toelaten.

Daarnaast dient gesteld dat elke bijkomende halte de commerciële snelheid en ook de aantrekkelijkheid van de sneltramverbinding doet dalen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de brug aan de Boechoutlaan te behouden om een vlotte verbinding met het centrum en de scholen te verzekeren.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat deze verbinding wordt behouden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

20. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de tramhalten

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden alternatieve locaties of bijkomende locaties voorgesteld voor haltes. Zo wordt ook gezegd dat de ene halte belangrijker is dan de andere. Daarnaast wordt in sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen aangegeven dat wanneer er teveel haltes voorzien worden er voorbij wordt gegaan aan het doel van een "sneltram".

Naar aanleiding van andere bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de op- en overstapzones geschrapt en maken geen onderdeel meer uit van voorliggend GRUP 'Brabantnet – sneltram A12', waardoor deze (delen van) bezwaarschriften, opmerkingen en adviezen zonder voorwerp zijn.

Zoals aangegeven in het plan-MER zal de ligging van de halten onderzocht worden bij de verdere uitwerking van het project. De effecten ervan zullen dan ook onderzocht worden in de project-MER-fase.

Het aantal en de plaats van de haltes is door De Lijn voorgesteld en zorgvuldig getoetst aan de principes van een 'sneltram' (vb. afstanden tussen haltes, reizigerspotentieel, ...). In het project worden nu 5 haltes voorzien. Elke bijkomende halte doet de commerciële snelheid dalen en ook de aantrekkelijkheid van de sneltramverbinding. Met de haltes in Willebroek, Londerzeel, Wolvertem, Meise en Strombeek op Vlaams grondgebied, is de verhouding van maatschappelijke baten over kosten 1,98. Meer haltes zou zowel de kosten doen stijgen als de aantrekkelijkheid (maatschappelijke baten) doen dalen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het artikel 5 'gebied voor op- en overstap' heel veel toe laat, ook op het vlak van de landschappelijke 'kwaliteitsvolle' integratie en ecologische verbindingen (groen, natuur), maar is het zeer de vraag wat de vertaling in de praktijk zal zijn. Er wordt gevraagd om een verregaande ingroening met uitsluitend inheemse soorten voor deze gebieden en de er ingebrachte infrastructuren te voorzien.

Naar aanleiding van andere bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de op- en overstapzones geschrapt en maken geen onderdeel meer uit van voorliggend GRUP 'Brabantnet – sneltram A12', waardoor deze (delen van) bezwaarschriften, opmerkingen en adviezen zonder voorwerp zijn.

Bij de uitwerking van het tramproject zal op projectniveau de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de infrastructuur mee opgenomen. Daar waar nodig zullen ook milderende maatregelen, zoals bijvoorbeeld ingroening, groene buffering, waterbuffering, e.d. opgelegd worden. Daarbij zal uiteraard rekening gehouden worden met de vigerende normen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de capaciteit van de fietsenstallingen te vergroten. Daarnaast wordt gevraagd dat deze fietsenstallingen beveiligd en droog zijn. Ook wordt gesteld dat er veilige en comfortabele aanlooproutes naar de haltes dienen voorzien te worden zowel voor de voetgangers als voor het fietsverkeer.

Naar aanleiding van andere bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de op- en overstapzones en de fiets- en voetgangersverbindingen geschrapt en maken geen onderdeel meer uit van voorliggend GRUP 'Brabantnet – sneltram A12', waardoor deze (delen van) bezwaarschriften, opmerkingen en adviezen zonder voorwerp zijn.

Zoals ook aangegeven in het plan-MER zullen de ligging van de halten en voetgangers- en fietsbruggen en de grootte van de park en rides verder onderzocht worden bij de verdere

uitwerking van het project. De effecten ervan zullen dus ook worden onderzocht in de project-MER-fase.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het voorschrift artikel 1 'Gebied voor spoorinfrastructuur' het inplanten van stopplaatsen of tramstation (aanhorigheden) toelaat. Daarmee valt ook het nut en de zin van de bestemmingszone van artikel 5 "gebied voor op- en overstap" weg. Het is immers kennelijk onredelijk om enerzijds te voorzien in de onbeperkte inplantingsmogelijkheden van haltes langs het volledige tracé, maar om anderzijds daarnaast in specifieke zones voor haltes te voorzien. De twee spreken elkaar tegen, en zeker in het licht van de verantwoording in het MER, nl. dat slechts een beperkt aantal haltes kan worden aanvaard, wil een sneltram ook daadwerkelijk een snelle openbare vervoersmodaliteit worden.

Naar aanleiding van andere bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de op- en overstapzones en de fiets- en voetgangersverbindingen geschrapt en maken geen onderdeel meer uit van voorliggend GRUP 'Brabantnet – sneltram A12'. De stopplaatsen of tramhaltes kunnen gerealiseerd worden binnen het gebied voor spoorinfrastructuur (artikel 1).

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

21. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de verdere uitwerking van het project

Bomenrij Nieuwelaan

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de omgeving van de Plantentuin de 'bufferzone' (artikel 6) wordt onderbroken langsheen de tramlijn en is er enkel een artikel 4 'wegeninfrastructuur' zichtbaar. Er wordt gevraagd om de dreef met hoge bomen aan weerskanten van de laan te behouden, deze maakt onderdeel uit van de typische en historische landschapsbeeld voor de hele laan vanaf de grens met Grimbergen tot aan Rondpunt in Wolvertem. Daarnaast hebben deze bomen ook een ecologische en natuurwaarde.

Het artikel 6 is geen groene buffer maar een overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing. Ter hoogte van de Plantentuin is het dwarsprofiel van de aan te leggen infrastructuur minimaal gehouden, net om de bestaande beschermde Plantentuin te vrijwaren.

De voorschriften van het GRUP sluiten echter geen laanbomen uit. Het klopt dat het stedenbouwkundig voorontwerp voorziet dat de bestaande bomen zullen verdwijnen omdat de wegenis voor autoverkeer zal opschuiven in de richting van de Plantentuin. Er wordt daarbij een heraanplant van de bomenrijen voorzien, aangepast aan het nieuwe wegprofiel. Alle kleine landschapselementen (KLE's) die verdwijnen moeten conform de zorgplicht gecompenseerd worden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Boscompensatie

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat voor het verlies van natuur, meer bepaald voor de gekapte bomen, de compensatie ervan gebeurt in de nabije omgeving van het tramtracé. Er wordt ook gevraagd dat de bomen zoveel mogelijk worden gespaard en dat de bomen die ter compensatie aangeplant worden van dezelfde grootte en omvang zijn als deze die verdwijnen zijn. Er wordt gezegd dat de boscompensatie bij voorkeur moet gebeuren op percelen in natuur- en bosgebied, ter versterking van bestaande natuurgebieden en aansluitend bij bestaande bossen en/of een verbinding creërend tussen bestaande bossen. Het aansnijden van landbouwgronden in actief landbouwgebruik moet hierbij worden gemeden. Er worden een aantal zoekzones voor de boscompensatie voor

gesteld. Er wordt ook gezegd dat bij de realisatie van de boscompensatie de Vlaamse Landmaatschappij (met de opmaak van een landinrichtingsplan), Regionaal Landschap Groene Corridor, Natuurpunt en de landbouwrade belangrijke partners kunnen zijn.

De kleine landschapselementen (KLE's) zullen conform de Zorgplicht gecompenseerd worden en alle bos dat verdwijnt moet gecompenseerd worden conform het Bosdecreet. Conform de vigerende wetgeving moet alle boscompensatie groter dan 3ha gecompenseerd worden in natura.

Samen met de VLM en het agentschap voor Natuur en Bos wordt de best geschikte locatie voor de boscompensatie onderzocht. Eventuele impact op landbouw vormt daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een bezwaar wordt gevraagd om op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften dat de Vlaamse Landmaatschappij de opdracht krijgt een landinrichtingsproject op te maken waarbij de te compenseren bosoppervlakte als verordenend wordt opgenomen.

De boscompensatie maakt conform het Bosdecreet deel uit van de aanvraag tot omgevingsvergunning. Het is niet wenselijk om het proces dat voorafgaat aan deze boscompensatie (eventueel door de opmaak van een landinrichtingsproject) te verankeren in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

In de nota aan de Vlaamse regering bij de voorlopige vaststelling van het ontwerp GRUP 'Brabantnet – sneltram A12' werd reeds de opdracht gegeven aan De Lijn om in samenspraak met de VLM en/of ANB een project op te starten in functie van het uitvoeren van een volwaardige boscompensatie op een zo kort mogelijke afstand van de ontbossing zelf en het netto extra groen te kaderen in het realiseren van een deel van de taakstelling uit het regeerakkoord om 1000 hectare bijkomend toegankelijk groen te realiseren. Zoals hierboven reeds aangegeven, is deze opdracht lopende.

Dit bezwaar leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

Geluidsschermen

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat er voorzien wordt van geluidswering en welke beplanting er voorzien wordt als afscherming tussen de tram/A12 naar het achterliggende woongebied.

De milieueffecten van het plan zijn onderzocht in het plan-MER. Dit betekent dat de overheid een beslissing neemt met kennis van alle mogelijke milieueffecten, zoals ook de effecten op de bewoners.

De tram wordt aangelegd naast de A12, op een vrij liggende bedding, waardoor de hinder beperkt wordt en conflicten met ander verkeer vermeden wordt. In de voorschriften van het RUP is in artikel 1.2 met betrekking tot hinder het volgende opgenomen:

"Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt."

Bij de verdere uitwerking en detaillering van het project wordt in het project-MER onderzocht welke hinder bijkomend verwacht kan worden. Conform voorgaande bepaling in het RUP moet deze hinder ook tot een minimum beperkt worden. Het minimaliseren van de hinder vormt dus een aspect voor de vergunningsbasis. Indien op projectniveau blijkt dat er geluidshinder is die gemilderd moet worden door geluidsschermen dan zullen deze aangelegd moeten worden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het GRUP geen harde garanties geeft voor het plaatsen van geluidswerende maatregelen zoals bijvoorbeeld geluidsschermen, maar enkel de mogelijkheid beschrijft om dit te realiseren in het kader van een stedenbouwkundige vergunning. Het GRUP zou rekening moeten houden met de geluidskaarten van 2016 en op basis daarvan op een aantal plaatsen waar de huidige geluidsnormen de wettelijke toelaatbare normen overschrijdt, reeds een garantie moeten geven en de verplichting inschrijven voor het plaatsen van geluidsschermen.

Zoals hierboven reeds aangegeven zijn de milieueffecten van het plan onderzocht in het plan-MER. Dit betekent dat de overheid een beslissing neemt met kennis van alle mogelijke milieueffecten.

Het GRUP legt de ruimtelijke randvoorwaarden en mogelijkheden vast voor het plan. Een GRUP is niet het correcte instrument om normeringen inzake geluid en daaraan gekoppeld geluidswerende maatregelen op te leggen, wel om deze vergunbaar te maken.

Bij de verdere uitwerking zal op projectniveau de geluidshinder verder onderzocht worden.

Daar waar nodig zullen de milderende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidsmuren, opgelegd worden. Daarbij zal uiteraard rekening gehouden worden met de vigerende normen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Groene trambedding

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de sporen van de tramlijn overal in te groenen met bijvoorbeeld mager gras, specifieke kruidenmengsels of sedums, behalve op de plaatsen waar occasionele betreding zou kunnen plaatsvinden zoals bijvoorbeeld naast de perrons.

Het detailniveau van het GRUP is niet van die aard dat het exacte materiaalgebruik en de locatie waar het gebruikt moet worden, vastgelegd wordt. Dit is vanuit juridisch oogpunt ook niet wenselijk en in de praktijk moeilijk werkbaar. Dit zou het gebruik van toekomstige innovatieve materialen, die mogelijk beter zijn, uitsluiten en dit zou bij iedere projectwijziging een aanpassing van het GRUP vragen.

Het is inderdaad wel de bedoeling dat de sneltram maximaal wordt aangelegd in een groene bedding. Zoals de bezwaarindieners ook aanhalen is dit op sommige plaatsen niet mogelijk door betreding of kruisingen. Dit zal verder uitgewerkt worden op project niveau.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van GRUP.

Landschappelijke inpassing

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd dat de zone voor landschappelijke inpassing zal zorgen voor een groenbuffer met een tunneleffect waardoor men niet meer van het landschap kan genieten.

De voorziene overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing betreft geen exclusieve groenbuffer, maar dit is ook een zone voor ruimtelijke en functionele inpassing. De ruimtelijke inpassing impliceert dat er afstemming zal gebeuren met het aangrenzende landschap. Zo worden een aantal landschappelijke structuren doorsneden door het tramproject nl. 'het bocagelandschap' (de vallei van de Birrebeek / Molenbeek), het rivierenlandschap (vallei van de Maalbeek) en een 'parkway' (voortvloeiend van het park van Laken en tot aan de Plantentuin van Meise). Het integreren van de sneltram in deze landschappen staat niet gelijk aan het onzichtbaar maken van de tramlijn. Het project draagt namelijk de potentie in zich om de bestaande landschappelijke kwaliteiten te valoriseren en zelfs te versterken. Dit zal verder uitgewerkt worden op projectniveau.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat naast zwaar infrastructurele maatregelen om te ontsnipperen zoals de ecotunnels en ecovallei, ook de aanleg en het adequaat beheer van natuurelementen zoals bomen, struikpartijen, bermen... langsheen de tramlijn behoort tot ontsnippering. Alhoewel de in het GRUP voorziene artikels/voorschriften een goede zorg voor de natuur toelaten of op zijn minst niet verhinderen, wordt de nood aan een verregaande natuurlijke integratie van de zware infrastructuur aangehaald.

Het GRUP legt inderdaad de ruimtelijke randvoorwaarden en mogelijkheden vast voor het plan.

Bij de uitwerking van het tramproject zal op projectniveau de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de infrastructuur mee opgenomen worden. Daar waar nodig zullen ook milderende maatregelen, zoals bijvoorbeeld groene buffering, waterbuffering, e.d. opgelegd worden. Daarbij zal uiteraard rekening gehouden worden met de vigerende normen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt voor de omgeving van de Boskapel, de omgeving bos Vier Eiken, omgeving Leefdaalbos en Omgeving Ter Hasselt de combinatie van twee maatregelen gevraagd: een visueel-ecologische- en geluidsbuffering naar het bos toe en de aanleg van een dichte zoom/mantelvegetatie van bomen en struiken. Er wordt ook gevraagd de plancontour van artikel 6 te verruimen in deze zones.

Na verdere uitwerking van het project zullen de effecten van het project, dat een groter detailniveau kent dan het plan, onderzocht worden in een project-MER. Indien blijkt dergelijke maatregelen noodzakelijk zijn, zullen die dan ook in het project-MER opgenomen worden en verdere uitwerking krijgen in het project.

Een uitbreiding van het voorliggend grafisch plan kan niet na openbaar onderzoek voor delen die niet binnen het ontwerp waren gelegen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd de landschappelijke inkleding van het tramtracé voldoende uit te werken en dit terug te koppelen met de gemeente voorafgaand aan de indiening van omgevingsvergunningsaanvraag.

Deze elementen in zake communicatie en overleg maken geen deel uit van voorliggend GRUP. Zoals reeds bij de bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de gevoerde procedure, openbaar onderzoek aangegeven, werden vanaf de opmaak van de Mobiliteitsvisie 2020 (2009) tot nu acties ondernomen om gemeentebesturen, stakeholders en bevolking te betrekken bij het project van de sneltram A12. Ook bij de verdere technische uitwerking van het project zal dit gebeuren.

De bezwaren leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Lokale wegenis

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld over de inrichting en ontsluiting van de Jan Krokaertstraat en de Victor Amerijckxsstraat. Bij de aanpassing van het wegennet ter hoogte van deze straten moet in een veilige afsluiting en geluidsscherm tussen de tram en de bewoners voorzien zijn en zo mogelijk ook een voetgangersverbinding.

De 'bocht' Jan Krokaertstraat-V. Ameryckxsstraat wordt inderdaad ingenomen door het tramtracé. De milieueffecten van het plan zijn onderzocht in het plan-MER. Dit betekent dat de overheid een beslissing neemt met kennis van alle mogelijke milieueffecten, ook de effecten op de bewoners in de Jan Krokaertstraat.

De inrichting en ontsluiting van beide straten wordt niet vastgelegd in het GRUP. Dit zal verder op projectniveau onderzocht worden, in samenspraak met de betrokken instanties en bewoners. Een veilige ontsluiting van de J. Krokaertstraat en de V. Ameryckxstraat zal hierbij voorop staan.

Bij de verdere detaillering van het project zullen de effecten gedetailleerder worden onderzocht in een project-MER, conform de vigerende wetgeving. De tram wordt aangelegd naast de A12, op een vrij liggende bedding, waardoor hinder in het centrum van Meise beperkt wordt en conflicten met ander verkeer te vermeden wordt. In de voorschriften van het RUP is in artikel 1.2 met betrekking tot hinder het volgende opgenomen:

“Bij de inrichting van de infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele hinder, zowel op vlak van geluid, trillingen, licht, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch mogelijk, tot een minimum beperkt.”.

Bij de verdere uitwerking van het project wordt in het project-MER onderzocht welke hinder bijkomend verwacht kan worden. Conform voorgaande bepaling in het RUP moet deze hinder ook tot een minimum beperkt worden. Het minimaliseren van de hinder vormt dus een aspect van de vergunningsbasis.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt duidelijkheid gevraagd omtrent de financiering van de te verplaatsen of te wijzigen lokale wegenis.

Deze elementen maken geen deel uit van voorliggend GRUP. Bij de verdere uitwerking van het project zal een overeenkomst worden afgesproken met de verschillende actoren waarbij concrete afspraken zullen gemaakt worden met betrekking tot de financiering van de aanhorigheden van de traminfrastructuur.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om voorafgaand aan de indiening van omgevingsvergunningsaanvragen met betrekking tot de lokale wegeninfrastructuur de gemeente te raadplegen.

Zoals reeds bij de bezwaren, opmerkingen en adviezen over de gevoerde procedure, openbaar onderzoek aangegeven, werden vanaf de opmaak van de Mobiliteitsvisie 2020 (2009) tot nu acties ondernomen om gemeentebesturen, stakeholders en bevolking te betrekken bij het project van de sneltram A12. Ook bij de verdere technische uitwerking van het project zal dit gebeuren. Zo zal er zal een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten voorafgaand aan het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag.

De bezwaren leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd hoe het technisch mogelijk is een tunnel ter hoogte van kruispunt Boechoutlaan en Timmermanslaan te bouwen (van boven naar beneden en dan weer naar boven, 6,5 meter boven hoogste punt RO). Dit betekent een helling van vele meters en dan nog een bocht. wat zal resulteren in een monsterbrug. Dit zal visueel een enorme impact hebben.

Op het grafisch plan worden verschillende bestemmingen vastgelegd ter hoogte van de Boechoutlaan en Timmermanslaan. Deze bestemmingen laten het herleggen van de Timmermanslaan en de aanleg van traminfrastructuur toe op deze plaats. De uitvoeringswijze wordt niet vastgelegd in het GRUP. Ook vanuit het plan-MER is er geen nood aangetoond om

de uitvoeringswijze op deze plek vast te leggen in het GRUP. De wijze waarop de Timmermansstraat wordt heraangelegd en de wijze waarop de traminfrastructuur de Boechoutlaan kruist, zal nader bekeken worden bij de verdere uitwerking van het project.

De bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

Ontsluiting bestaande functies

In een bezwaar wordt gesteld dat Het GRUP op onvoldoende wijze rekening zou houden met de bestaande ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van bezwaarindiener. Op dit moment beschikt bezwaarindiener slechts over één geldige en bestaande uitweg via de A12 en is het niet duidelijk hoe het GRUP de ontsluiting voorziet. Bovendien is het strijdig met het algemeen rechtszekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel om slechts een vage aanduiding van de nieuw aan te leggen wegenis op te nemen. Door enkel een symbolische aanduiding van de te verplaatsen weg op te nemen, kan bezwaarlijk worden gesteld dat de voorschriften uit het GRUP 'Brabantnet — sneltram A12' duidelijk zouden zijn. Het is immers niet zeker of, hoe en wanneer de bestaande laterale weg zal worden verplaatst. De problematiek met betrekking tot de ontsluitingsmogelijkheden mag niet worden verschoven naar een latere fase van de besluitvorming.

Naar aanleiding van een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden de stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur (artikel 1) aangevuld met volgende bepaling:

"Tijdens en na de realisatie van de spoorinfrastructuur moet de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het wegtracé gegarandeerd blijven."

Ook in artikel 4 (wegeninfrastructuur) werd eenzelfde bepaling met betrekking tot de ontsluiting van bestaande functies gelegen langsheen het gebied voor wegeninfrastructuur. Op deze manier blijft de bereikbaarheid van alle functie gegarandeerd.

De A12 werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als primaire weg I, waar de verbindingfunctie op Vlaams niveau primeert. Bij deze selectie horen bepaalde ontwikkelingsperspectieven. Zo mogen er geen rechtstreekse toegangen tot particulier terrein worden voorzien. Hoewel de heraanleg van de A12 geen deel uitmaakt van voorliggend uitvoeringsplan, is het wel zo dat op de plaatsen waar de sneltram parallel ligt aan de A12, de erftoegangen die nog bestaan, zullen verdwijnen. Dit is bijvoorbeeld zo waar de tram ten oosten ligt van de A12. Hoewel de aanduiding van de parallelweg symbolisch is, wordt de realisatie ervan gegarandeerd door de toegevoegde bepaling (zie hierboven).

Dit bezwaar leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

Project

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd of er richtlijnen zijn gegeven en/of beschikbaar zijn met betrekking tot de toegang tot de sneltram voor rolstoelgebruikers.

Deze elementen maken geen deel uit van voorliggend GRUP maar spelen een rol op het uitvoeringsniveau. Er zal bij de verdere uitwerking van het project (op projectniveau) sterk worden ingezet op de integrale toegankelijkheid van de tramhaltes. Via aangepaste hellingen of liften en het maximaal beperken van de step & gap worden de halte-perrons bereikbaar gemaakt voor rolstoelgebruikers.

Indien er bij de tramhaltes een stationsgebouw voorzien wordt zal bij de vergunningsaanvraag moeten aangetoond worden dat de aanvraag voldoet aan de gewestelijke verordening betreffende toegankelijkheid van 5 juni 2009.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld i.v.m. de technische haalbaarheid van bepaalde kruisingen van de tram met bestaande infrastructuren. Bijvoorbeeld ter hoogte van het kruispunt Boechoutlaan / Timmermanslaan of ter hoogte van het rondpunt op de Wilgenlaan.

De realisatie van de traminfrastructuur maakt een herinrichting van een aantal kruispunten noodzakelijk. Verdere uitwerking van het project zal uitwijzen welke vorm deze knooppunten zullen krijgen.

Het GRUP spreekt zich echter niet uit over de manier waarop de traminfrastructuur wordt ontworpen, maar maakt de aanleg van de traminfrastructuur mogelijk. Aan de hand van het stedenbouwkundig ontwerp (voorstudie) werd een zone afgebakend op het grafisch plan waarbij de ruimte voorzien is om verschillende uitvoeringsmethoden toe te laten.

Binnen de zone van het GRUP zal bij de verdere uitwerking de benodigde infrastructuur gedetailleerd worden ontworpen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van GRUP.

Ecoducten

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd dat door de aanleg van een tramlijn het barrière-effect van de A12 voor het wild nog versterkt wordt. Er wordt gevraagd om een ecotunnel, ecoduct of ecovallei, eventueel gecombineerd met een fiets- en voetgangersverbinding, aan te leggen als oplossing. Er worden hiervoor verschillende locaties aangegeven.

In het plan-MER dat voorafging aan voorliggend GRUP werden de effecten op fauna en flora door aanleg van de tramlijn bekeken. Er werd geen noodzaak gedetecteerd voor ecoverbindingen om effecten van de tramlijn te milderen. Vandaar dat er geen ecoverbindingen zijn opgenomen in het plan.

Conform de vigerende wetgeving zullen in het project-MER de barrière-effecten op projectniveau nog verder onderzocht worden. Indien hieruit blijkt dat een ecoverbinding nodig is, zal deze voorzien moeten worden. Het ruimtelijk uitvoeringsplan bepaalt immers dat het project ingepast moet worden in zijn omgeving met minimale hinder. De voorschriften van laten een ecoverbinding ook toe.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt men vast dat de vraag naar een ecoduct, ecotunnel of ecovallei een impact zal hebben op de huidige perimeter van het GRUP. De A12 moet immers ook onder handen genomen worden om deze ingrijpende infrastructuren te realiseren. Daarom zijn een aantal aanpassingen van de GRUP-perimeter aangewezen. Ook dienen de voorschriften hieraan aangepast te worden. Er wordt gevraagd hier een volwaardige onderzoeksfase aan te koppelen en de juiste expertise (ANB, VLM, INBO, andere) hierin te betrekken.

In het plan-MER dat voorafging aan voorliggend GRUP werden de effecten op fauna en flora door aanleg van de tramlijn bekeken. Er werd geen noodzaak gedetecteerd voor ecoverbindingen om effecten van de tramlijn te milderen. Vandaar dat er geen ecoverbindingen zijn opgenomen in het plan. Daarnaast wordt gesteld dat voor de aanleg van een ecoduct, ecotunnel of ecovallei er geen bestemmingswijzigingen noodzakelijk zijn.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In enkele bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om bij mogelijke plannen rond ecoducten en/of uitwerking van de plannen voor boscompensatie dat er overleg met de

landbouwsector zal plaatsvinden. Ook de Boerenbond en haar lokale structuren kunnen hiervoor aangesproken worden.

Aangezien er geen ecoducten, ecotunnels of ecovalleien worden voorzien in het GRUP 'Brabantnet – sneltram A12', zijn deze (delen van) bezwaarschriften, opmerkingen en adviezen zonder voorwerp.

Voor wat betreft de boscompensatie wordt samen met de VLM en het agentschap voor Natuur en Bos de best geschikte locatie voor de boscompensatie onderzocht. Uitgangspunt daarbij is dat minimaal 1 compensatiefactor in de onmiddellijke nabijheid van het te kappen bos gelegen is. Eventuele impact op landbouw en overleg met eigenaars en gebruikers vormt daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Uitvoeringstermijn

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat de timing en de planning is van de werken. Bijkomend wordt ook gevraagd om de werken aaneensluitend uit te voeren (geen stop van de werken gedurende een aantal jaar).

Het GRUP maakt de realisatie van de traminfrastructuur mogelijk, maar is nog geen concreet engagement voor het bouwen van een tramverbinding. De timing is afhankelijk van de budgettaire mogelijkheden van de Vlaamse overheid voor het bouwen van de traminfrastructuur en van het bekomen van de nodige vergunningen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Zichtbaarheid

In een bezwaar wordt gevraagd om de zichtbaarheid van het gebouw van de Carré vanop de A12 niet in het gedrang te brengen door het voorzien van een afsluiting of een groenscherm.

De ruimtelijke inpassing impliceert dat er afstemming zal gebeuren met het aangrenzende landschap. Het integreren van de sneltram in het landschap staat niet gelijk aan het onzichtbaar maken van de tramlijn. Bij de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing van de tramlijn zal rekening worden gehouden met de wens voor een goede zichtbaarheid van de Carré langs de A12.

Dit bezwaar leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

22. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot het verlies aan erfgoed

In verschillende bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de erfgoedwaarden van de wijk Bever (Hof te Bever, Kasteel van Bever, Hof te Beverlaan, Hazenstraat, Sint-Antoniuskapel, Sprietmolen, ...) opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed. Er wordt gezegd dat er een schending is van artikel 4.1.9 van het Onroerenderfgoeddecreet, het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zo is er bijvoorbeeld voor de sloop van de Sprietmolen geen concrete zorgvuldige afweging van de erfgoedwaarde van deze molen gemaakt. In voorliggend geval blijkt dan ook op geen enkele manier hoe de overheid de op haar rustende zorgplicht heeft in acht genomen met betrekking tot haar planinitiatief in de mate zich dat situeert op het grondgebied van Bever. In de voorliggende toelichtingsnota ontbreekt zelfs iedere omschrijving van de ter plaatse bestaande feitelijke toestand zodat dan ook op geen enkele wijze kan worden nagegaan hoe de overheid zich van haar zorgplicht heeft gekweten. Deze handelwijze is dan ook in strijd met het decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed.

Naar aanleiding van een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen (zie hoofdstuk bezwaren, opmerkingen en adviezen die aanleiding geven tot aanpassing van het plan) wordt de weginfrastructuur ter hoogte van het kasteelpark van Bever aangepast. Het kasteelpark van Bever wordt op deze manier zoveel mogelijk gespaard. De overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur wordt behouden in functie van de verdere inpassing van de spoorinfrastructuur.

Het tramtracé werd maximaal gebundeld met de A12. Daarbij is zoveel als mogelijk rekening gehouden met toekomstige wijzigingen in het kader van op- en afritten complex van de A12 en de optimalisatie van de verkeersknoop met de R0. Er wordt een minimale inname van ruimte nagestreefd. Concreet is er, in afstemming met de locatie, gewerkt met drie basisprofielen: een minimaal technisch profiel - waar het echt niet anders kan, een minimaal profiel met gracht en ruimte voor inpassing, en een normaal profiel met ruimte voor landschappelijke inpassing en compensatie kleine landschapselementen. Indien blijkt dat er minder ruimte moet ingenomen worden bij de verdere uitwerking van het project kan de niet benutte ruimte ingericht worden conform de aangrenzende bestemming.

Ter hoogte van het kasteeldomein van Bever is dit inderdaad een aandachtspunt. Op basis van de huidig beschikbare gegevens zal een hoek van de bebouwing moeten verdwijnen voor de aanleg van de tram.

Volgens het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de uitvoering van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 artikel 4.2.1 geeft de administratieve overheid in elke beslissing over een eigen werk of een eigen activiteit met directe impact op geïnventariseerd erfgoed aan hoe ze rekening heeft gehouden met de verplichting, vermeld in artikel 4.1.19 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013. In de beslissing dient opgenomen te worden welke geïnventariseerde goederen er directe impact ondervinden en desgevallend met welke maatregelen uitvoering is gegeven aan de zorgplicht.

In artikel 4.2.2 wordt dan gezegd dat in kader van de beslissing vermeld in artikel 4.2.1, een milieueffectenrapport of een milieueffectenbeoordeling van impact op erfgoedwaarden opgemaakt is, voldaan is aan de verplichting, vermeld in artikel 4.1.19, tweede lid, van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

De impact op het erfgoed is onderzocht in het plan-MER, en dit voor de verschillende mogelijke tracés. De overheid heeft een weloverwogen tracékeuze gemaakt met kennis van deze effecten.

De Sint-Antoniuskapel moet inderdaad verdwijnen. Dit effect is beschreven in het plan-MER. De tracékeuze is dan gemaakt met kennis van alle voor- en nadelen, het verdwijnen van deze kapel inbegrepen.

Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of De Sprietmolen voldoende stabiel is om al dan niet gedeeltelijk te behouden. In het GRUP wordt worst case uitgegaan van het verdwijnen van de molen, maar wordt gedeeltelijk behoud niet uitgesloten. Een gedeelte van de bebouwing ligt op het tracé. Behoud van de overige delen is afhankelijk van de technische stabiliteit. Het GRUP doet geen uitspraak over het al dan niet afbreken van de delen die niet door het tracé getroffen worden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot bijkomende aanpassing van het GRUP.

23. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de watertoets

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat voor bepaalde terreinen, zoals bijvoorbeeld de op- en overstapzones ter hoogte van Frigomil en de inplanting van de voetgangersbrug (artikel 6) ter hoogte van de Nationale Plantentuin herbestemmingen worden doorgevoerd zonder dat er een degelijke watertoets is uitgevoerd. Zo zouden deze terreinen gedeeltelijk liggen in mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied.

Naar aanleiding van andere bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de op- en overstapzones en de fiets- en voetgangersverbindingen geschrapt en maken geen onderdeel meer uit van voorliggend GRUP 'Brabantnet – sneltram A12', waardoor deze (delen van) bezwaarschriften, opmerkingen en adviezen zonder voorwerp zijn.

In het plan-MER werden de effecten op de waterhuishouding onderzocht. De toelichtingsnota omvat, conform de regelgeving, eveneens een watertoets. Binnen het plangebied wordt voldoende ruimte voorzien om het afstromend hemelwater te kunnen opvangen, te infiltreren en bufferen om het dan vertraagd naar het oppervlaktewaterstelsel af te voeren.

Ook bij de aanvraag tot omgevingsvergunning zal opnieuw een watertoets worden uitgevoerd. De watertoets verplicht de initiatiefnemer om de effecten van het project op de waterhuishouding in beeld te brengen en eventuele maatregelen te nemen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er geen degelijke watertoets is uitgevoerd, en dat het resultaat ervan niet geleid heeft tot een rechtszeker omschreven stedenbouwkundig voorschrift. Zo wordt er volgens het ontworpen artikel 1 "Spoorinfrastructuur", voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, gebruik gemaakt van waterdoorlatende materialen. Het opvangen hemelwater wordt zo maximaal mogelijk op natuurlijke wijze geïnfiltreerd in de ondergrond, en vertraagd afgevoerd naar de bestaande infrastructuur voor hemelwaterafvoer. Dit is in strijd met de voormelde beginselen inzake de watertoets: er moet verplicht gebruik gemaakt worden van waterdoorlatende materialen en het opvangen hemelwater moet integraal op natuurlijke wijze kunnen infiltreren. Daarnaast wordt ook de vraag gesteld waarom er in dit voorschrift geen vereiste wordt opgenomen dat het bestaande waterbergingsvolume minstens moet worden behouden. Dezelfde opmerkingen worden gemaakt voor artikel 3, 4 en 5.

De watertoets en verwante wetgeving zoals de verordeningen inzake hemelwaterafvoer verbieden op geen enkele manier het gebruik van niet-waterdoorlatende materialen voor wegenis en spoorinfrastructuur. De watertoets verplicht de initiatiefnemer om de effecten van een plan of project op de waterhuishouding in beeld te brengen. Dit is gebeurd op planniveau in het plan-MER en de watertoets werd ook opgenomen in de toelichtingsnota van voorliggend GRUP. Bij de verdere uitwerking van het project zal er ook op projectniveau conform de regelgeving een watertoets uitgevoerd worden.

Het GRUP wijzigt deze regelgeving op geen enkele manier. Het project zal dan ook aan de bepalingen van de watertoets en de verordeningen moeten voldoen.

Daarnaast werd in het desbetreffende voorschrift de bepaling "Het bestaande waterbergingsvolume moet minstens behouden blijven" reeds opgenomen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in alle gebieden waar waterberging aan de orde is, moet vertraagde afvoer met lokale infiltratie het adagio zijn. Er dienen dus voldoende ruime natuurlijke grachten, wadi's, poelen te zijn zodat er geen extra wateroverlast gegenereerd wordt door het project en zodat er voor de natuur in de natte sfeer extra kansen komen. Verharding van afvoerkanalen of bassins dient vermeden te worden.

Zoals reeds aangehaald wordt binnen het plangebied voldoende ruimte voorzien om het afstromend hemelwater op te kunnen vangen, te infiltreren en te bufferen om het dan vertraagd naar het oppervlaktewaterstelsel af te voeren.

Bij de verdere uitwerking van een project een watertoets uitgevoerd worden. De watertoets verplicht de initiatiefnemer om de effecten van het project op de waterhuishouding in beeld te brengen en eventuele maatregelen te nemen.

Bij de uitvoering van het project wordt standaard uitgegaan van een groene bedding en wateropvang in grachten. Het GRUP voorziet voldoende ruimte voor de nodige waterbuffering en/of infiltratie. Enkel op de locaties waar er echt geen ruimte is voor grachten zal plaatselijk met rioleringen gewerkt worden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

24. Bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot wetgeving

Bouwvrije zone

In een aantal bezwaren wordt gevraagd om geen bijkomende bouwvrije zone op te leggen op hun terreinen naar aanleiding van mogelijke onteigening. Het Koninklijk Besluit betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen bepaalt dat de vrije stroken een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg hebben. Indien de nieuwe eigendomsgrens zal worden gelijkgesteld met de 'grens van het domein van de autosnelweg', dan impliceert dit dat ook de grens domein van de autosnelweg mee zal opschuiven. Dit heeft tot gevolg dat onze vergunde en recent uitgebreide kantoren in de bouwvrije strook komen te liggen, hetgeen uiteraard gevolgen zal hebben. Het is immers verboden om in die strook te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen. Enkel instandhoudings- en onderhoudswerken aan onze kantoren zullen dan nog toegestaan worden.

De vrije stroken langs de autosnelwegen beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van het domein van de autosnelweg, vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958. Deze grens ligt vast ten opzicht van de autosnelweg en zal niet opschuiven ten gevolge van het tracé van de sneltram in dit GRUP

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

Onwettige delegatie

In een bezwaar wordt gesteld dat Het Vlaams gewest niet beschikt over een wettige of uitvoerbare plandelegatie van de gemeente Meise. Zo wordt gezegd dat de beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de "zaak van de wegen" niet kan worden gedelegeerd en dat er een aantal onuitvoerbare voorwaarden verbonden zijn aan de delegatie.

De beslissingsbevoegdheid van de gemeenteraad over "de zaak van de wegen" dient onderscheiden te worden van de bevoegdheden die de gemeente heeft inzake ruimtelijke planning.

De gemeenten zijn bevoegd om ruimtelijke uitvoeringsplannen vast te stellen die betrekking hebben op het gemeentelijke weggennet. Haar planningsbevoegdheid om wijzigingen aan het gemeentelijk weggennet aan te brengen, komt uit het subsidiariteitsbeginsel, en niet uit het Gemeentedecreet of artikel 4.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Echter bij een vergunningsaanvraag voor de wegenis zal de gemeenteraad zich nog steeds moeten uitspreken over de aanleg van de weg en de uitrusting ervan maar dit staat los van de plandelegatie. Een plandelegatie wordt enkel verleend voor de opmaak van het plan en vervalft van zodra het ruimtelijk uitvoeringsplan in werking treedt.

In het advies van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Meise naar aanleiding van de plenaire vergadering (6 juli 2016) wordt het verlenen van de plandelegatie gekoppeld aan een aantal opschortende voorwaarden: "Het college kan akkoord gaan met een plandelegatie onder de opschortende voorwaarde dat:

- Er vooraleer de stedenbouwkundige aanvragen met betrekking tot de lokale wegeninfrastructuur worden ingediend concrete voorstellen worden overgemaakt aan de gemeente en de plannen worden opgemaakt in voortdurende samenspraak en met goedkeuring van de gemeente aangepast. Wanneer woningen worden afgesloten door

- de sneltram moet voorafgaandelijk aan de uitvoering van de tram een volwaardige uitweg voor de betrokkenen worden uitgewerkt en aangelegd.
- Alle kosten voor werken (van plannen en uitwerking tot volledige afwerking en inrichting) die voortvloeien uit de invoering van de sneltram/snelbus vallen ten laste van de Vlaamse overheid/De Lijn en zullen geen kosten voor de gemeente genereren. Het betreft zowel het aanleggen van wegenis (volwaardige ontsluiting van door de tram afgesloten woningen), herleggen van wegenis naar aanleiding van aanleg van de sneltram (Rondpunt aan Wilgenlaan-Tramlaan), heraanleg van de halte-omgeving of P & R parking (Vier Eiken/Frigomil), wegenis voor bereik van tramhalte of P & R parking, de aanleg en inrichting van parkings en fietsstallingen, fiets- en voetgangersbruggen, bebossing, ecoduct Voor wat de parkings betreft zal de inrichting gebeuren door het gewest, maar zal de uitbating kosteloos worden overgedragen aan de gemeente om een eigen parkeerbeleid uit te werken. Een concrete overeenkomst hierover moet afgesloten zijn voor de definitieve goedkeuring van het GRUP.
 - In het kader van onteigeningen die naar aanleiding van de aanleg van de sneltram zullen gebeuren, zal aan de eigenaars die gedeeltelijk, of raketings getroffen worden door onteigening de keuze gegeven worden om voor gehele, dan wel gedeeltelijke onteigening te kiezen. Ingeval van de inname van de pechstrook zou aanleiding geven tot mindere waardering van de woning of grond bij keuze tot onteigening, wordt daarmee geen rekening gehouden, zodat de waardering gebeurt alsof er geen inname van de pechstrook zou zijn. Dit engagement moet door de Vlaamse overheid/De Lijn genomen worden vooraleer het GRUP definitief is goedgekeurd. De plannen dienen in functie van de keuze van de eigenaars ook effectief aangepast te worden.”;

In het bezwaar worden naast voorgaande voorwaarden nog een aantal opschortende voorwaarden opgesomd:

- “De toegang tot de A12 in de buurt van de Plantentuin moet blijven;
- De fiets-en voetgangersbruggen moeten er komen zoals voorgesteld, net zoals de bestaande fiets-en voetgangersbruggen behouden blijven, desgevallend vernieuwd en aangepast zoals eveneens voorgesteld in het GRUP.”.

Deze voorwaarden worden door de bezwaarindiener ten onrechte gelinkt aan het verlenen van de plandelegatie. Deze 2 voorwaarden werden in het advies naar aanleiding van de plenaire vergadering van 6 juli 2016 opgesomd bij de opschortende voorwaarden waaraan voldaan moet worden vooraleer het college van burgemeester en schepenen een positief advies kan geven op het GRUP.

Voor wat betreft de voorwaarden gekoppeld aan de plandelegatie kan bij de verdere uitwerking van het project voldaan worden aan de voorwaarden. Artikel 2.2.2, § 2, vierde lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt immers dat bij het verlenen van een delegatie de planningsniveaus afspraken kunnen maken over de verdeling van de kosten die verbonden zijn aan de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan en van financiële lasten of opbrengsten ten gevolge van de planschadevergoeding of de planbatenheffing die in voorkomend geval uit het ruimtelijk uitvoeringsplan zal ontstaan.

Uit bovenstaande motivering blijkt dat er een wettige en uitvoerbare plandelegatie werd gegeven door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Meise. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot aanpassing van het GRUP.

25. Positieve bezwaarschriften

In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt steun uitgesproken voor de aanleg van de sneltram. In deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de overschakeling van individueel autogebruik naar openbaar vervoer, de betere ontsluiting van Brussel en andere sites via openbaar vervoer als positief gezien. Daarnaast wordt er gesteld dat er tevredenheid is over de gevoerde communicatie naar de bevolking en de aangelanden. In een aantal bezwaren wordt aangegeven dat de aanleg van de sneltram een zeer goed initiatief is dat snel moet worden gerealiseerd.

Er wordt akte genomen van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen die niet leiden tot een aanpassing van het GRUP.

Op voorstel van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegd gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd:

1. bijlage I, grafisch plan;
2. bijlage II, stedenbouwkundige voorschriften.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd:

1. bijlage III, toelichtingsnota;
2. bijlage IV, plan-MER;
3. bijlage V, beslissing van de Vlaamse Regering voor de uitwerking van de drie tramlijnen.

Art. 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De Minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE