

NOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Voorontwerp van besluit houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12'

1. Situering

Op 17 februari 2017 heeft de Vlaamse Regering

1. het voorontwerp van besluit houdende de voorlopige vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12' in Willebroek, Londerzeel, Kapelle-Op-Den-Bos, Meise, Wemmel en Grimbergen en de bijhorende bijlagen goedgekeurd,
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, gelast het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek en
3. de Vlaamse Regering de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, gelast opdracht te geven aan De Lijn om:
 - 3.1 een communicatieplan uit te werken over de verdere realisatie van het project en de hieruit voortvloeiende onteigeningen;
 - 3.2 in samenspraak met de VLM en/of het 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;
 - 3.3 in afwachting van de realisatie van de sneltram, pistes te onderzoeken die, binnen het huidig ruimtelijk kader, kunnen leiden tot het sneller aanbieden van Hoogwaardig Openbaar Vervoer”

(VR 2017 1702 DOC.0153).

Het Brabantnet is een plan voor verschillende tramlijnen en aansluitende busverbindingen rond Brussel.

Op 6 december 2013 heeft de Vlaamse Regering, op basis van de resultaten van verschillende studies (tracéstudies, MKBA's, plan-MER), beslist “voor de vier bestudeerde tramverbindingen van het Brabantnet in eerste fase de 3 volgende deeltrajecten van de bestudeerde tramverbindingen prioritair uit te werken met het oog op een realisatie in 2020:

- Brussel-Willebroek (Fort van Breendonk);
- Brussel-Zaventem luchthaven;
- Jette-Zaventem luchthaven”

(VR 2013 0612 DOC.1402).

Voor de realisatie van de sneltram langs de A12, één van de drie prioritair te behandelen tramlijnen, is voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Brabantnet – sneltram A12' opgemaakt. Het bevat het deel van het tracé gelegen op Vlaams grondgebied in de gemeenten

Willebroek, Londerzeel, Kapelle-Op-Den-Bos, Meise, Wemmel en Grimbergen. Het geeft invulling aan het richtinggevende gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dat uitgaat van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de gedeconcentreerde bundeling, een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer en een grotere multimodaliteit.

Op 10 november 2017 heeft de Vlaamse Regering beslist “de termijn voor de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Brabantnet – Sneltram A12’ te verlengen met zestig dagen” (VR 2017 1011 DOC.1097).

2. Overzicht van ingediende bezwaren, opmerkingen en adviezen

Het openbaar onderzoek heeft plaats gevonden van 31 maart 2017 tot en met 29 mei 2017.

Tijdens het openbaar onderzoek zijn in totaal 101 opmerkingen, adviezen en bezwaren ingediend, met name 6 adviezen, 9 petitie's (een bezwaarschrift met in bijlage een handtekeninglijst) en 86 individuele bezwaarschriften.

De provincie Antwerpen heeft een gunstig advies uitgebracht en vraagt dat voorliggend GRUP de twee lopende provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen ‘Willebroek Zuid’ en ‘Willebroek Centraal’ niet hypothekeert.

De provincie Vlaams-Brabant heeft een gunstig advies uitgebracht zonder opmerkingen of aandachtspunten.

De gemeente Grimbergen uit een aantal bezwaren tegen het GRUP, die zich voornamelijk situeren op projectniveau (kruising A12/R0, ecotunnel, technische uitwerking, compensatie natuur, ...). De gemeente vraagt om de huidige rijvakken van de A12 naar de oostelijke kant op te schuiven, zodat het tramtracé ook mee kan opschuiven. Men vreest dat heel wat erfgoed, zoals de Sprietmolen en de Sint- Antoniuskapel, zou verdwijnen. Ook vreest men voor de stabiliteit van de woningen in de wijk Bever, die zonder funderingen zijn gebouwd. Daarnaast is de gemeente ook bezorgd om de impact op het landschappelijk waardevolle parkgebied en het verdwijnen van de natuurwaarden rond het Kasteel van Bever door de geplande infrastructuur en het opschuiven van de Boechoutlaan en de Timmermanstraat.

De gemeente Londerzeel staat gunstig tegenover het GRUP. De gemeente is ook tevreden over de reeds gevoerde communicatie naar de bevolking en in het bijzonder over de tijdige communicatie naar de betrokken aangelanden. De gemeente geeft opmerkingen en aanbevelingen mee die zich voornamelijk situeren op projectniveau.

De gemeente Meise uit een aantal bezwaren tegen het GRUP, die zich voornamelijk situeren op projectniveau (financiële tegemoetkomingen, onteigeningen, waardevermindering van eigendommen, impact op de bewoners qua trillingen, lawaai en visuele impact, locatie van haltes en parkeervoorzieningen, boscompensatie, ecotunnel/ecoduct, aanpassing van het lokale wegennet, ...). Er worden voorstellen tot aanpassing van het grafisch plan gedaan waarbij onder meer gevraagd wordt om de perimeter van het plan uit te breiden (de overzijde van de A12 voor de afbakening van de infrastructuur, de aanleg van een nieuwe oprit ter vervanging van die aan de Nieuwelaan, een ecoduct of een ecotunnel). Er wordt ook gevraagd om het ruimtebeslag te beperken ter hoogte van Sarens. Tevens zijn er nog voorstellen tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften en opmerkingen op het MER. Zo zouden onder andere de mobiliteitsimpact

van de haltes, het afschaffen en het voorzien van een nieuwe oprit, het verplaatsen van de fietsverbindingen, het wegvallen van parkeerplaatsen ter hoogte van de Plantentuin en het wildparkeren niet onderzocht zijn.

De gemeente Wemmel geeft een gunstig advies maar uit zijn bezorgdheid omtrent de geluidshinder en vraagt om het behoud van de carpoolparking en van de bereikbaarheid van de A12 en de Brusselse Ring via de oprit vanaf de Nieuwelaan te Meise.

De particuliere bezwaren die zijn ingebracht door individuele buurtbewoners, milieuorganisaties, betrokken bedrijven en belangenorganisaties hebben betrekking op gevoelswaarde, 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 & rides, het plan-MER, de gevoerde procedure en/of het openbaar onderzoek, de stedenbouwkundige voorschriften, waardevermindering en/of onteigening, de toelichtingsnota, het tracé en mogelijke alternatieven, de tramhaltes, de verdere uitwerking van het project, het verlies aan erfgoed, de watertoets en wetgeving alsook positieve punten.

3. Aanpassingen naar aanleiding van het openbaar onderzoek

In navolging van de bezwaren, de opmerkingen en de adviezen zijn volgende aanpassingen aan de verordenende grafische plannen, de stedenbouwkundige voorschriften en de toelichtingsnota doorgevoerd.

1. Grafisch plan

- Artikel 5 'Gebied voor op- en overstap', delen van artikel 4 'Wegeninfrastructuur' en delen van artikel 6 'Overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' worden geschrapt. Enkel die bestemmingen die nodig zijn voor de realisatie van de traminfrastructuur, namelijk spoorinfrastructuur, overdruk voor spoorinfrastructuur, wegeninfrastructuur, overdruk voor wegeninfrastructuur en overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur, worden opgenomen.
- Het kasteelpark van Bever wordt zoveel mogelijk gespaard door de wegeninfrastructuur ter hoogte van het kasteelpark zoveel mogelijk te schrappen.
- Het gebied voor wegeninfrastructuur voorzien aan de Timmermanstraat en de Hazenstraat wordt versmald, zodat de impact van de aan te passen wegenis tot een minimum wordt beperkt. De overdruk voor landschappelijke en technische inpassing van de infrastructuur wordt hieraan aangepast.
- Op de percelen van het bedrijf Sarens wordt de breedte van de spoorinfrastructuur aangepast. Ook de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur wordt aangepast aan de nieuwe contour voor spoorinfrastructuur. Op deze manier wordt de inname op het perceel beperkt.
- Op het perceel van het bedrijf Distilog wordt de overdruk voor wegeninfrastructuur geschrapt en wordt de zone voor spoorinfrastructuur versmald, waardoor ook de zone voor landschappelijke inpassing mee opschuift. Op deze manier wordt de inname op het perceel beperkt.

2. Stedenbouwkundige voorschriften

- Omwille van het schrappen van artikel 5 van de stedenbouwkundige voorschriften wordt de nummering van de navolgende artikels mee opgeschoven.
- In de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1 'spoorinfrastructuur' wordt 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.”. De aspecten fijn stof, veiligheid en verkeershinder worden toegevoegd aan voorgaande bepaling. Ook in artikel 2 ‘overdruk voor wegeninfrastructuur’, artikel 3 ‘overdruk spoorinfrastructuur’ en artikel 4 ‘wegeninfrastructuur’ is dit opgenomen.

- De stedenbouwkundige voorschriften van de spoorinfrastructuur worden 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’ is dezelfde bepaling opgenomen.
- Het stedenbouwkundig voorschrift ‘overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur’ wordt aangevuld met de 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.”.
- 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” wordt geschrapt uit het voorschrift van de artikelen 1.2, 1.3, 4.2, 4.3 en 6.1. Deze passage wordt 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 spoorwegeninfrastructuur”.
- Om duidelijk aan te geven wat er kan verstaan worden onder “alle ingrepen nodig voor de realisatie van spoorinfrastructuur” wordt het toelichtende deel van het stedenbouwkundige voorschrift ‘gebied voor landschappelijke en functionele inpassing’ 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, grachten voor de opvang en infiltratie van regenwater, langzaamverkeersinfrastructuur, veiligheids- en afstandsstroken, ... bedoeld.”.

3. Toelichtingsnota

De toelichtingsnota wordt waar nodig aangepast om te voldoen aan bovenstaande bezwaren die leiden tot aanpassingen van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Daarnaast werden nog de volgende aanpassingen doorgevoerd.

- Bij het ontwerp van GRUP worden de aanpassingswerken aan de RO nog gecoördineerd door AWV. Ondertussen werd dit overgedragen aan De Werkvennootschap.
- Om aan te geven dat er rekening wordt gehouden met andere planningsprocessen, wordt in de toelichtingsnota een paragraaf ‘3.6.4. Afstemming andere plannen’ toegevoegd.
- Onder ‘vertaling naar grafisch plan’ wordt verduidelijkt dat enkel leidingstraten, enkelvoudige leidingen en hoogspanningsleidingen die reeds ingetekend zijn op het gewestplan of in een GRUP, overgenomen worden op het grafisch plan.

4. Flankerend onderzoek

In navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 heeft De Lijn drie acties ondernomen.

1) Communicatieplan over de verdere realisatie van het project en de hieruit voortvloeiende onteigeningen

Tijdens de infomarkten in Meise en Londerzeel in de maand mei waren zowel de medewerkers van de afdeling vastgoedtransacties van de Vlaamse overheid als de Vlaamse bemiddelaar aanwezig. De eigenaars van de percelen die in de zone van het tramtracé liggen, konden zich op deze infomarkten alvast informeren over de procedure van verkoop en mogelijke onteigening.

De meest prioritaire verwervingen zijn de percelen waarop zich woningen bevinden die gelegen zijn in de zone van het tramtracé. De afdeling vastgoedtransacties van de Vlaamse overheid is ondertussen overgegaan tot besprekingen met eigenaars van deze woningen die in de zone van het tramtracé liggen en De Werkvennootschap heeft al een aantal van de percelen met woningen verworven.

Na de definitieve vaststelling van het GRUP door de Vlaamse Regering zal De Werkvennootschap samen met de afdeling vastgoedtransacties van de Vlaamse overheid alle eigenaars informeren van percelen die in de zone van het tramtracé liggen. Afhankelijk van de planning en de fasering van de werken voor de aanleg van de sneltram zullen de verwervingen gerealiseerd worden.

2) Onderzoek naar pistes die, in afwachting van de realisatie van de sneltram, binnen het huidig ruimtelijk kader, kunnen leiden tot het sneller aanbieden van Hoogwaardig Openbaar Vervoer

In de studie hoogwaardig openbaar vervoer-verbinding Willebroek-Brussel Brabantnet van 13 juli 2016 werd bestudeerd of de trambus kan dienen als opstap naar de tram. Het doel van de studie was om een duidelijk inzicht te krijgen in de voor- en nadelen van verschillende hoogwaardige openbaarvervoervarianten en de mogelijkheid om deze systemen in te zetten als opstap naar de tramlijnen. In de studie wordt geconcludeerd dat het inleggen van een trambus (al dan niet met overstap op metro of tram) op de verbinding Willebroek-Brussel er niet toe leidt dat er hoogwaardig openbaar vervoer wordt bekomen.

Voornamelijk de moeilijke doorstroming op het Brussels grondgebied is bepalend voor de lage baten voor de trambus. Daarom voorziet De Lijn om – in afwachting van de sneltram en binnen het bestaande ruimtelijke kader – haar bestaand netwerk van buslijnen en snelbuslijnen op en in de buurt van de A12 in stand te houden en zo nodig aan te passen aan de vraag.

3) Project opstarten in samenspraak met de VLM en het ANB in functie van het uitvoeren van een volwaardige boscompensatie op een zo kort mogelijke afstand van de ontbossing zelf en het netto extra groen kaderen in het realiseren van een deel van de taakstelling uit het regeerakkoord om 1.000 hectare bijkomend toegankelijk groen te realiseren

In opdracht van De Lijn voerde de VLM een landbouwstudie uit in functie van het zoeken naar locaties voor boscompensaties. Dit project zal ook een zekere impact hebben op landbouw, enerzijds door het rechtstreekse ruimtebeslag, anderzijds door de oppervlakte die nodig zal zijn voor boscompensaties (circa 14ha).

Voor de studie is een ruime perimeter rondom het tracé geselecteerd. Deze zone heeft een totale oppervlakte van 4.585 ha op het grondgebied van de provincie Vlaams-Brabant. Het gaat om een vrij versnipperd gebied met relatief kleine landbouwpercelen.

Binnen het gebied staat nog zo'n 2120 ha geregistreerd als zijnde in landbouwgebruik, door in totaal 258 gebruikers. 123 bedrijven hebben er ook hun bedrijfszetel.

Uit de landbouwgevoeligheidsanalyse komen deelgebieden naar voor die potentieel interessant zijn voor boscompensaties, namelijk minder waardevolle percelen die bebost kunnen worden, gelegen in de omgeving van het kasteel van Imde, percelen ten noordoosten van de plantentuin

van Meise (omgeving van het kasteel van Wolvendaal en Foeksenbos) en percelen in de omgeving van het kasteel van Houtem.

Deze landbouwstudie werd overgemaakt aan het ANB om een verdere afweging te maken van de mogelijke locaties.

Het ANB adviseert volgende prioriteitenstelling in de realisatie van de compensatie.

1. Omgeving Kasteel van Imde, Neromhof en Velaartbos

Deze zone leent zich tot de realisatie van een ecologische verbinding over of onder de A12 en de tramlijn heen, gezien de bestemming als open ruimte langs beide zijden. Bosuitbreiding kan worden gerealiseerd aansluitend bij het ruimtelijk uitvoeringsplan Neromhof aan de oostzijde. Geluidsbuffering van de verkeersinfrastructuur en de creatie van bijkomende speel-mogelijkheden in het groen alsook een recreatieve verbinding kunnen hier worden meegenomen. Nog ten oosten van Neromhof kan een verbinding worden gerealiseerd door bosuitbreiding aansluitend bij het Velaartbos (VEN-gebied) en het erkend natuureservaat 'Birrebeekvallei', in beheer bij Natuurpunt Beheer vzw. Langs de westzijde van de A12 kan aansluiting worden gezocht bij het erkend natuureservaat 'Wolvertemse Beemden', in beheer bij Natuurpunt Beheer vzw. Zowel langs de oost- als langs de westzijde zijn zones aangeduid als VEN-gebied 520 het Leefdaalbos - De Vlieten - Velaartbos.

2. Omgeving Leefdaalbos

Aansluitend op Leefdaalbos kan bosuitbreiding gerealiseerd worden in bosgebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Leefdaalbos maakt deel uit van het VEN-gebied 520 Leefdaalbos - De Vlieten - Velaartbos. Ten zuiden van Leefdaalbos is er een oneigenlijk gebruik van landbouwgronden, die wellicht voor boscompensatie kunnen worden benut.

3. Omgeving Beverbos

Ter hoogte van de aansluiting met de R0 kan een bosuitbreiding gerealiseerd worden bij het Beverbos, erkend natuureservaat in beheer bij Natuurpunt Beheer vzw. Het gebied is voornamelijk langs de Maalbeek en de gewestelijke verkeersinfrastructuur aangeduid als natuur- en parkgebied. Aan de zuidoostelijke zijde van de verkeerswisselaar werd in het GRUP VSGB het gebied Potaarde ingetekend met groene bebossingsstrook langs de R0. Rekening houdend met een toekomstige meer compacte realisatie van de verkeerswisselaar R0/A12 met ruimte voor groene doorstroming doorheen het knooppunt, is een uitbreiding van Beverbos aangewezen.

5. Weerslag

Het voorstel van beslissing heeft geen andere weerslag op de begroting, het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap of op de lokale besturen dan aangegeven in de nota aan de leden van de Vlaamse Regering bij de goedkeuring van de voorlopige vaststelling.

6. Kwaliteit van de regelgeving

Een wetgevingstechnisch en taalkundig advies is niet vereist, aangezien het voorstel van beslissing een voorontwerp van besluit betreft dat meer dan eens in dezelfde vorm terugkeert.

Een reguleringsimpactanalyse is niet vereist, aangezien het voorstel van beslissing regelgeving ter goedkeuring van plannen en programma's betreft.

7. Documenten en bijlagen

Het dossier is in één exemplaar beschikbaar op de Secretarie en op de vergadering van de Vlaamse Regering.

8. Voorstel van beslissing

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan bovengenoemd ontwerp van besluit houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – sneltram A12' en aan de volgende bijbehorende bijlagen:
 - Bijlage I (grafisch plan);
 - Bijlage II (stedenbouwkundige voorschriften);
 - Bijlage IIIa (toelichtingsnota – tekst);
 - Bijlage IIIb (toelichtingsnota – kaarten);
 - Bijlage IV (plan-MER);
 - Bijlage V (beslissing van de Vlaamse Regering voor de uitwerking van de drie tramlijnen);

2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en Landbouw