



# **Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ' GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)'**

**Bijlage VI**

**Motivatienota niet weerhouden alternatieven**

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' ligt op grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.

Dit document is bijlage VI, de '**Motivatienota niet weerhouden alternatieven**' voor het GRUP 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)'.

Het RUP bestaat uit volgende documenten:

- Bijlage I. Verordenend grafisch plan
- Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa. Toelichtingsnota – tekst
- Bijlage IIIb. Toelichtingsnota – kaarten
- Bijlage IV. Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V. Plan-MER
- **Bijlage VI. Motivatie niet weerhouden alternatieven**
- Bijlage VII. Ecologische landschapsstudie
- Bijlage VIII. Quick scan MKBA Landschapsstudie
- Bijlage IX. GEN-studie: evolutie en optimalisatie van het Gewestelijk Expres Net voor Brussel en Omgeving- Uitwerking 2015 en visie op 2020 en 2030 (Significance- Stratec-Tractebel en Tritel)

De elementen m.b.t. de watertoets zijn geïntegreerd in het plan-MER.

gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan  
**‘ GEN-spoor (L124) en fietsnelweg  
(F207)’**  
te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode

de ontwerpers

Eva VERCAMST

Peter DAVID

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van  
houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124)  
en fietsnelweg (F207)’ te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.

Brussel,

de minister-president van de Vlaamse Regering      de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,  
Omgeving, Energie en Toerisme

Jan JAMBON

Zuhal DEMIR

## Motivatie van de niet weerhouden alternatieven

Bij het tot stand komen van het voorkeursalternatief van zowel de spoorweg als de fietssnelweg werd rekening gehouden met bezorgdheden en inspraak vanuit de participatie- en adviesronde. In de scopingfase werd aangegeven hoe hiermee werd omgegaan (zie bijlage 3 van de scopingnota v2).

Dit betekent dat bedenkingen en opmerkingen bij alternatieven voor de fietssnelweg en spoorweg waar nodig al zijn verwerkt bij het tot stand komen van het voorkeursalternatief. Zie scopingnota v2 voor gedetailleerde bespreking (<http://grups.omgeving.vlaanderen.be/>).

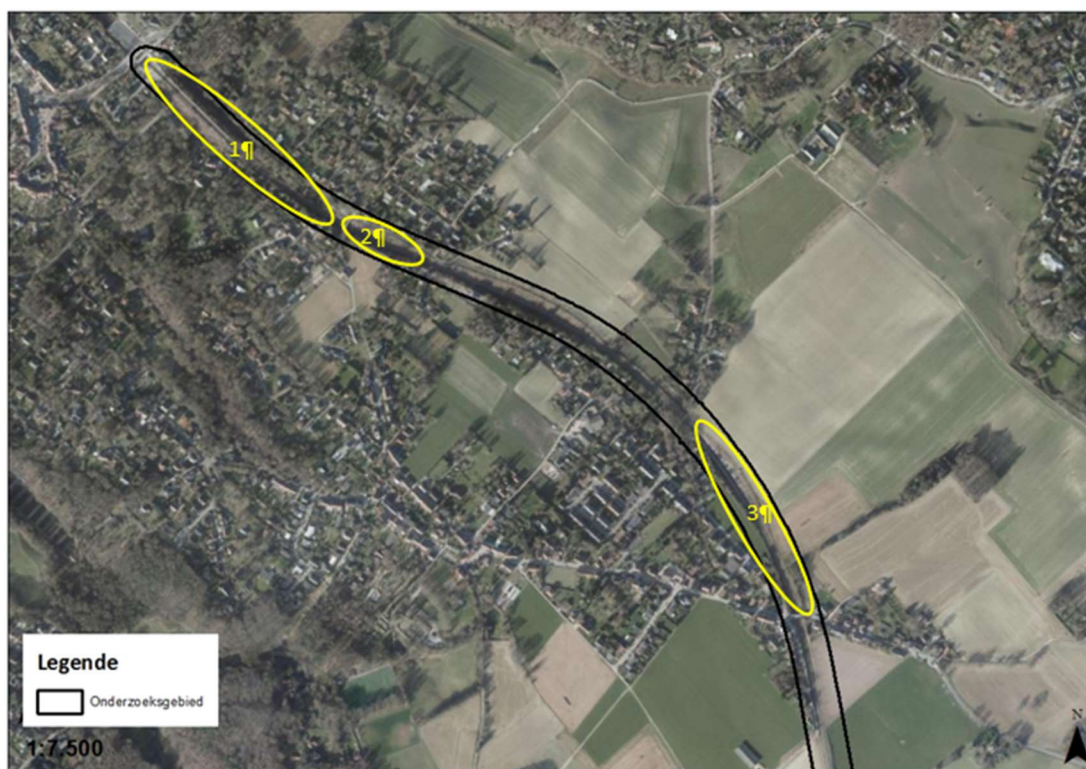
Daarnaast werden ook een aantal bijkomende inrichtingsalternatieven niet verder opgenomen of verwerkt in het voorkeursalternatief. Deze alternatieven werden onderzocht in de gelopen onderzoeken (ontwerpend onderzoek, plan-MER, Ecologische landschapsstudie en Quick-scan MKBA). In onderstaande paragrafen worden de motivering per inrichtingsalternatief opgenomen en wordt er geargumenteed waarom deze alternatieven niet werden weerhouden.

De verschillende alternatieven werden ook uitvoerig besproken en afgetoetst op de verschillende overlegmomenten die hebben plaatsgevonden in 2019-2020-2021-2022. Voor meer details m.b.t. inhoud en participanten van de verschillende besprekingen worden verwezen naar de procesnota v4 § 2.4.2.

### Spoorlijn L124

Voor de spoorlijn werden de volgende inrichtingsalternatieven onderzocht:

- Een overkapping ter hoogte van Bloemhof/Kleindalstraat (1);
- Een overdekte sleuf/overkapping met vergroening ter hoogte van Kleiveldbrug (2);
- Een overkapping ter hoogte van de halte Holleken (3).



Figuur 1: Locaties inrichtingsalternatieven spoor

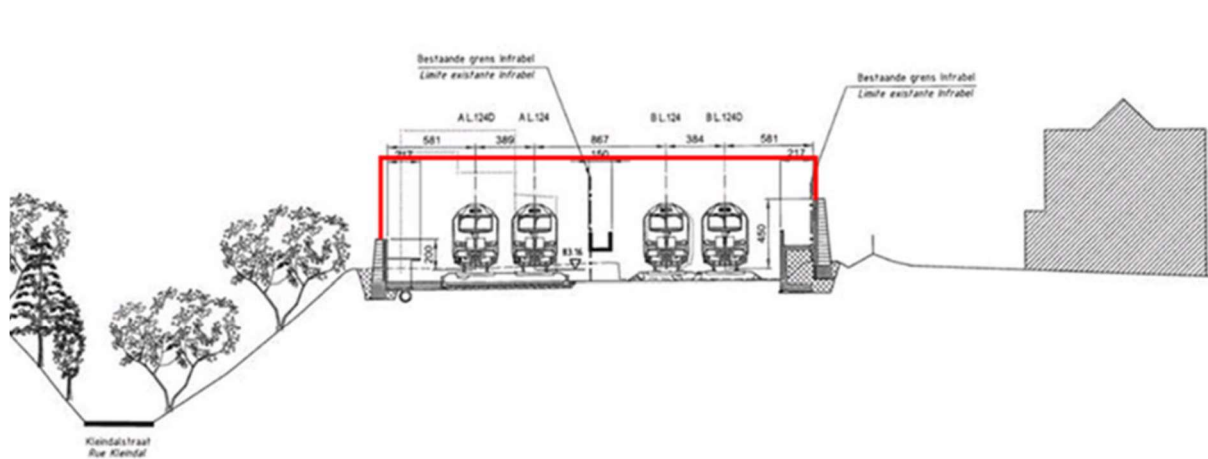
## Analyse – algemeen

<p><b>Beperkte geluidswinst</b></p>	<p>Uit het milieueffectenonderzoek van het geïntegreerd planningsproces, meer bepaald bij de discipline geluid volgt dat de waarden <math>L_{den}</math> en <math>L_{night}</math> in overeenstemming zijn met de geluidsvoorwaarden. Dankzij het geluidsarmere materieel, de geluidsarmere infrastructuur en de geluidsreducerende maatregelen (zoals bv. geluidsschermen) zal in de toekomst het geluidsdrukkniveau aanmerkelijk lager komen te liggen. M.a.w. het geluidsdrukkniveau gaat - ook zonder overkapping - de richtwaarden niet overschrijden.</p> <p>Verder bestaat bij een overkapping het fenomeen dat door reflectie van het geluid aan de in- en uitgang een geluidstoename ontstaat. Op deze plaatsen zullen dus negatieve effecten ontstaan als gevolg van de overkapping.</p>
	<p><b>Conclusie</b></p> <p>Een geluidsarmere toestand wordt bekomen, maar het resultaat is relatief beperkt en staat niet in verhouding tot de kostprijs van de overkapping.</p>
<p><b>Versnippering ruimtelijke samenhang</b></p>	<p>Uit het milieueffectenonderzoek van het geïntegreerd planningsproces blijkt dat de verschillende inrichtingsalternatieven voor minder structuur en samenhang zorgen van de publieke ruimte en infrastructuur. Zo zal het aanzicht van de spooromgeving ter hoogte van de overkappingen sterk verschillen van de rest van de spoorlijn. De groene bermen die een belangrijke rol opnemen als faunapassage komen dan te vervallen.</p>
	<p><b>Conclusie</b></p> <p>Een overkapping zorgt voor het milderen van het uitzicht op de sporen maar creëert voor fauna (en mens) een hardere barrière dan de spoorlijn zelf en heeft een negatieve invloed op de langconnectiviteit. Een koker inrichten als ecopassage is niet plausibel gezien geen begroeiing mogelijk.</p>
<p><b>De verharde en ondoordringbare oppervlakte van de constructie wordt maximaal</b></p>	<p>Uit het milieueffectenonderzoek van het geïntegreerd planningsproces blijkt dat dit kan leiden tot een hoger verdrogend effect. De betonnen constructie zal immers meer ruimte innemen en meer verharding creëren. Meer verharding zorgt voor verminderde infiltratie. Door het voorzien van een overkapping komt de hemelwaterhuishouding buiten de koker te liggen wat nog meer ruimte inname impliceert. Indien een sleuf kan afwateren naar een infiltratiebekken zal het effect vergelijkbaar zijn.</p>

	<b>Conclusie</b>	Een overkapping zal meer ruimte inname teweeg brengen langs de sporen gezien de funderingen hiervoor sowieso breder en zwaarder zijn dan bij een spooruitbreiding. Dit is ruimte die ten koste gaat van de waterhuishouding.
<b>Bijkomende bodemverstoring.</b>		Uit het milieueffectenonderzoek van het geïntegreerd planningsproces blijkt dat er een bijkomende bodemverstoring ontstaat aan één of beide zijden van het spoorwegplatform door de fundering, de afwerking van het talud en landschappelijke inkleding bij het uitvoeren van een overkapping ontstaat een bijkomende bodemverstoring. Hierbij vormt erosie en stabiliteit een bijzonder aandachtspunt.
	<b>Conclusie</b>	Een overkapping vraagt zwaardere funderingen waardoor verwacht wordt dat er een grotere bodemverstoring zal optreden dan zonder overkapping.
<b>Visuele hinder</b>		Uit het milieueffectenonderzoek van het geïntegreerd planningsproces blijkt dat het zicht op het spoor effectief verdwijnt maar plaats maakt voor een kunstmatige constructie. Eventuele vergroening van de betonnen wand is realiseerbaar (hoogstamgroen niet mogelijk) maar dan nog blijft er steeds een scherm achter wat altijd een artificieel karakter zal hebben.
	<b>Conclusie</b>	Een overkapping zorgt ervoor dat bepaalde zichtlijnen verdwijnen die onmogelijk kunnen opgelost worden door vergroening gezien de hoogte en omgeving.
<b>Plan onderhoud, beheer en instandhouding</b>		Uit onderzoek blijkt dat de investerings- en onderhoudskosten gedomineerd worden door de bijkomende kosten van de overkappingen.
	<b>Conclusie</b>	De sporen vallen onder verantwoordelijkheid van Infrabel, de fietssnelweg onder die van de gemeente. Voor de overkappingen zullen bijkomende afspraken en budgetten voorzien moeten worden om het geheel in stand te houden.
<b>kostprijs</b>		Uit de Quick-scan MKBA blijkt dat de investerings- en onderhoudskosten gedomineerd worden door de bijkomende kosten van de overkappingen.
	<b>Conclusie</b>	De sporen vallen onder verantwoordelijkheid van Infrabel, de fietssnelweg onder die van de gemeente. Voor de overkappingen zullen bijkomende afspraken en budgetten voorzien moeten worden om het geheel in stand te houden.

## Analyse - per inrichtingsalternatief

### INRICHTINGSALTERNATIEF 1 SPOOR: EEN OVERKAPPING TER HOOGTE VAN BLOEMHOF/KLEINDALSTRAAT

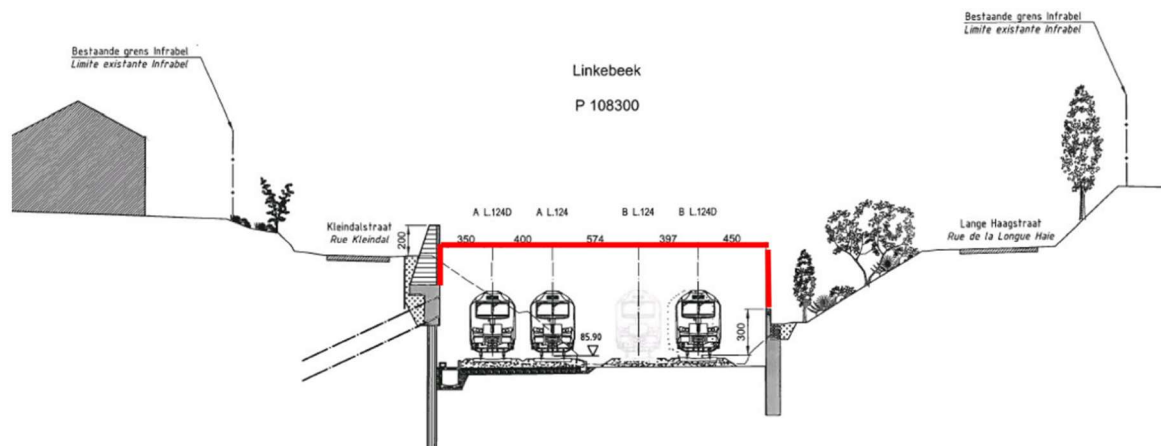


Figuur 2: In deze inrichtingsvariant is het voorzien om de spoorlijn te overkappen t.h.v. Bloemhof en om boven op het dak van de tunnel de fietssnelweg aan te leggen.

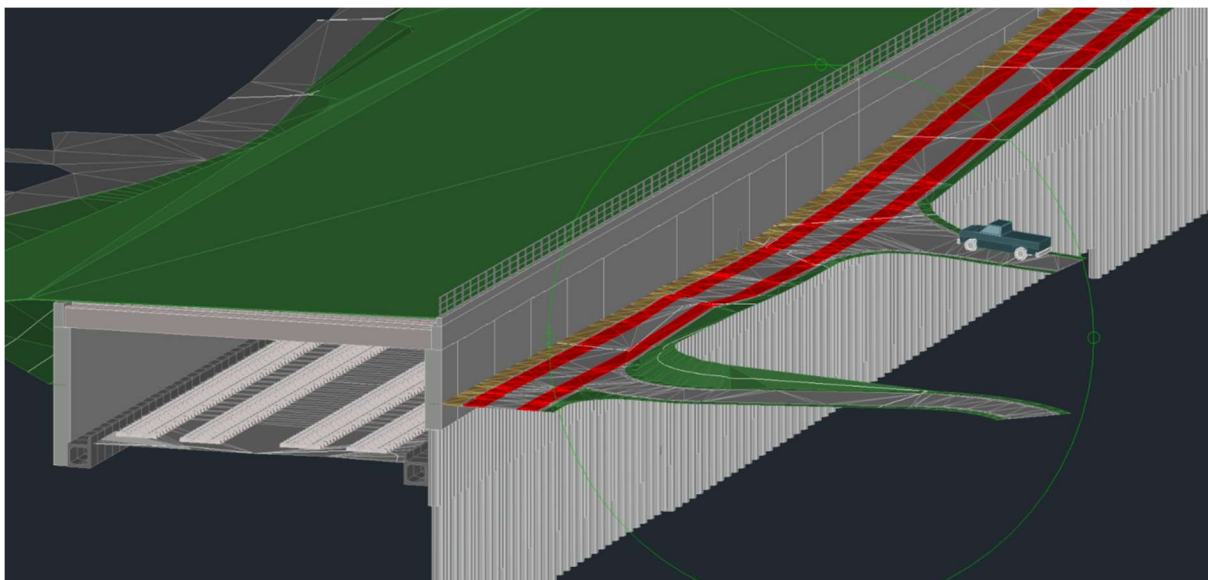
MOTIVERING
De visuele en landschappelijk impact op de vallei van de Verrewinkelbeek en de omgeving is groot: er is geen relatie meer vanuit perspectief spoor.
Vanop de tunnel is er inkijk in de tuinen en de woningen van de aanliggende percelen. Een scherm plaatsen is van dergelijke omvang dat dit niet uitvoerbaar is.
Het hoogteverschil maakt ook dat het fietspad niet (gemakkelijk) bereikbaar is vanuit de omliggende straten en zorgt hierdoor voor een vermindering van het fietscomfort en ontsluiting van het omliggend fietsnet.
Een koker met fietssnelweg er bovenop doet de hoogte van de constructie twee maal kunstmatig stijgen. Dit heeft een bijkomende negatieve invloed op de belevingswaarde vanuit zowel perspectief spoor als omgeving.
De sociale controle op dit deel van de fietssnelweg is quasi nihil.
Bij calamiteiten is evacuatie van een fietser niet eenvoudig en mogelijks tijdsverspillend.
Het voorzien van extra maatregelen op de overkapping om het risico op valgevaar te elimineren is noodzakelijk.
Indien het station van Linkebeek als ondergrondse stopplaats wordt ingericht, kunnen er extra maatregelen gevraagd worden m.b.t. veiligheid en comfort van de reiziger (verlichting, camerabewaking, toegangen...).

De exploitatie van het overdekte spoor noodzaakt aangepaste seininrichting en GSM-R<sup>1</sup> dekking. Dit over een grotere afstand dan enkel de overkapping zelf. Dit brengt ook een extra kost met zich mee.

### INRICHTINGSMOEGELIJKHEID 2 SPOOR - OVERDEKTE SLEUF/OVERKAPPING MET VERGROENING TER HOOGTE VAN KLEINDALBRUG



Figuur 3: In dit voorstel wordt er uitgegaan van een overkapping van de spoorweg in de omgeving van de Kleindalstraat tussen de Klaprozenweg en het Kleindalpad. De spoorlijn ligt daar ingesneden in het landschap en is lager gelegen ten aanzien van de omliggende bebouwing.



Figuur 4: visualisatie van de overkapping ter hoogte van de woning Kleindalpad nr.16

<sup>1</sup> Global System for Mobile communications for Railways, kortweg GSM-Rail of GSM-R, is een systeem voor radiocommunicatie voor spoorwegen. Het verzorgt het mobiele telefoonverkeer tussen bijvoorbeeld treindienstleiding en treinbestuurder of machinist. GSM-R is een onderdeel van het European Rail Traffic Management System (ERTMS), de standaard voor trainbeïnvloeding en spoorwegseinen.



## MOTIVERING

Lokaal en op het hoogste punt van de Kleindalstraat bevindt de bovenkant van de overkapping zich op maaiveldhoogte. Ter hoogte van het Kleindalpad blijft de opstaande wand een obstakel tot een hoogte +5.00m.

Het verbergen van de hoge wand door de aanleg van een talud impliceert de aanleg van een volledig nieuw tracé van de Kleindalstraat waarbij de toegang naar elk perceel herzien moet worden.

Het aanleggen van taluds tegen de wand vraagt ook bijkomende maatregelen voor verzekeren van de stabiliteit en het beperken van erosie.

Een nieuwe wegenis boven op de overkapping vergroot dan weer de lengte van de overkapping en maakt dat we inkijk krijgen in de tuinen en de woningen van de aanliggende percelen.

Bij een nieuwe wegenis op de overkapping is het noodzakelijk om de Kleindalstraat aan te passen. Indien er geen wegenis op de overkapping komt kan de Kleindalstraat eenvoudigweg als fietsstraat ingericht worden zonder grote infrastructurele werken.

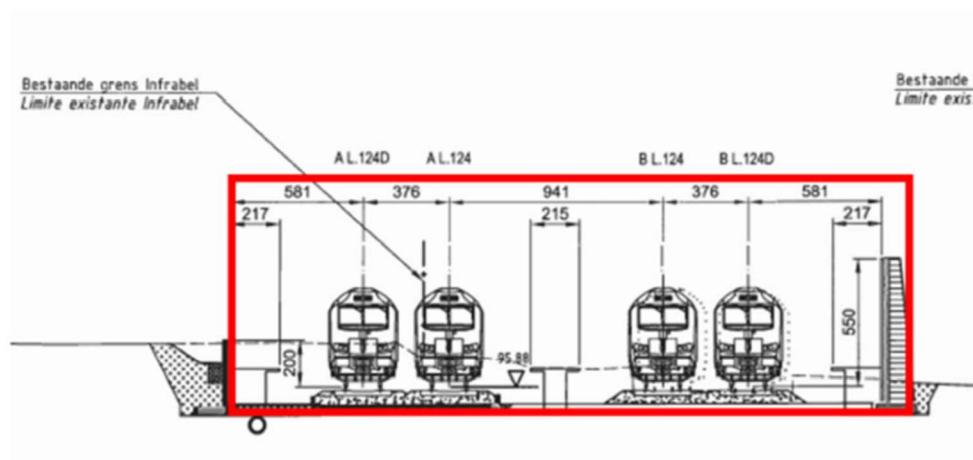
Om de tunnel als ecopassage te laten fungeren tussen beide zijden van het spoor, dient de overkapping groen te worden ingericht. Opgaande begroeiing aanplanten op het dak van de overkapping is daarentegen niet mogelijk

De barrièrewerking voor fauna kan hier kleiner zijn dan bij het spoor in open bedding.

De overkapping als een ecopassage heeft geen grote meerwaarde daar enkel de hazelworm is waargenomen in de omgeving, waarvoor in het planvoornemen een groene berm van ca. 2 m wordt voorzien in uitbreiding van de nieuwe brug Kleiveld

Er werd een overkapping gevraagd ter hoogte van het Kleindalpad om zo de "openruimte" – corridors ten oosten en ten westen van het spoor met elkaar te verbinden. Hier heeft deze echter geen meerwaarde aangezien de westzijde verstedelijkt gebied is.

## INRICHTINGSALTERNATIEF 3 SPOOR: EEN OVERKAPPING TER HOOGTE VAN HET STATION HOLLEKEN



Figuur 5: In dit voorstel wordt voorzien in een overkapping van de spoorweg ter hoogte van het huidige station Holleken.

### MOTIVERING

Indien het station van Linkebeek als ondergrondse stopplaats wordt ingericht, kunnen er extra maatregelen gevraagd worden m.b.t. veiligheid en comfort van de reiziger (verlichting, camerabewaking, toegangen...)

De exploitatie van het overdekte spoor noodzaakt aangepaste seininrichting en GSM-R dekking. Dit over een grotere afstand dan enkel de overkapping zelf. Dit brengt ook een extra kost met zich mee.

## **ALGEMENE CONCLUSIE inrichtingsalternatieven spoorlijn L124**

Het project van het verbreden van de spoorwegtalud en de aanleg van de fietssnelweg biedt kansen om de barrièrewerking van deze lijninfrastructuur ten aanzien van het landschap te ontsnipperen.

Door in te zetten op het openmaken van de beekvalleien wordt barrièrewerking verder vermeden. Hierbij wordt gekozen voor een robuuste brede onderdoorgang die ook voor een faunapassage zal zorgen. De kruising van het blauw groene netwerk wordt maximaal versterkt door het voorzien van de nodige onderdoorgangen. Het trage netwerk wordt bewust ontvlecht van dit blauw- groene netwerk om geen verstoring te bekomen van de natuur.

Geluidsbuffering kan perfect worden opgelost door geluidschermen. Een betere landschappelijke inpassing kan bekomen worden door vergroening van de bermen die zorgen voor langsconnectiviteit.

De investeringskosten en de onderhoudskosten worden gedomineerd door de bijkomende kosten van de overkappingen. Daartegenover staat dat de waarde van zo een overkapping beperkt positief tot sterk negatief is.

Het voorzien van tunnels heeft een negatieve impact op de ruimtelijke samenhang, zorgt voor bijkomende ondoordringbare oppervlakte, geeft extra bodemverstoring, zorgt voor visuele hinder en geen geluidswinst. Er zullen ook bijkomende afspraken mbt beheer, onderhoud en instandhouding van de tunnels nodig zijn en budgetten beschikbaar moeten gesteld worden.

## Fietssnelweg F207

Het voorkeursalternatief in het planvoornemen voorziet een start van de fietssnelweg ten westen van de stopplaats Linkebeek en vervolgens onder het spoor te kruisen naar de oostzijde van de sporen t.h.v. de Kasteelstraat.

Het volgende inrichtingsalternatief voor de fietssnelweg werd onderzocht: een tracé aan de oostzijde tussen gewestgrens Brussel en Kleindalstraat.

Opmerking: de locatie van het tracé van de fietssnelweg op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt nog verder onderzocht door BELIRIS.

Het inrichtingsalternatief met start aan de oostzijde:

- zorgt ervoor dat wanneer de Brasserie (gelegen op grondgebied Ukkel) moet behouden blijven, er moeilijke en bijzondere infrastructuurwerken moeten gerealiseerd worden om naast en boven de sporen te komen én dit rekening houdend met alle technische en veiligheidsvoorwaarden zowel naar het gebruik en onderhoud van de spoorinfrastructuur INFRABEL/NMBS, als naar het ontwerp van de fietssnelweg zelf;
- maakt dat de hierboven aangehaalde infrastructuur een grote landschappelijke en visuele impact heeft op de vallei van de Verrewinkelbeek (Speciale Beschermings Zone II: Bosgebieden en open gebieden in het zuiden van het Brussels Gewest);
- zorgt ervoor dat de privacy van de bewoners op grondgebied Ukkel wordt geschonden (inkijk in tuinen en woningen);
- resulteert in meer potentiële conflicten met NMBS reizigers (in het bijzonder een aandachtspunt voor reizigers met een beperkte mobiliteit) en met de bezoekers van de brasserie;
- zorgt voor inname in de invloedzone van biologisch zeer waardevol bos (SBZ);
- hypothekeert de mogelijkheid om ondergronds de Godshuizenlaan te kruisen, tenzij de Brasserie wordt onteigend;
- maakt dat fietsers minstens + 200m extra moeten afleggen om aan te sluiten op het tracé verder richten zuiden.

Het voorkeursalternatief in het planvoornemen daarentegen biedt een oplossing voor de hierboven aangehaalde knelpunten:

- geen onteigeningen noodzakelijk, volledig gelegen op eigendom spoorwegdomein;
- geen complexe en ingewikkelde constructies daar de fietssnelweg volledig gescheiden wordt van alle spoorinfrastructuur wat tegemoet komt aan alle technische en veiligheidsvoorwaarden zowel naar het gebruik en onderhoud van de spoorinfrastructuur INFRABEL/NMBS, als naar het ontwerp van de fietssnelweg zelf;
- de landschappelijke en visuele impact is nihil op de vallei van de Verrewinkelbeek,
- de privacy van de bewoners wordt nergens geschonden (geen inkijk in tuinen en woningen);
- geen onnodige conflicten met NMBS reizigers (in het bijzonder een aandachtspunt voor reizigers met een beperkte mobiliteit) door een volledig scheiding van alle loop- en beweeglijnen van fietsers, reizigers en bezoekers aan de brasserie;
- geen inname in de invloedzone van biologisch zeer waardevol bos (SBZ) daar de fietssnelweg gelegen is in verstedelijk gebied;
- legt geen hypotheek op de mogelijkheid om ondergronds de Godshuizenlaan te kruisen, zonder bijkomende onteigeningen;
- kortst mogelijk traject dat aansluit op het tracé verder richten zuiden;
- bijkomende mogelijkheid voor fietsers om via de Maassquare de fietssnelweg te nemen.