

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:   Principiële goedkeuring van het besluit houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’ te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode**

## Samenvatting

Het ontwerp-besluit van de Vlaamse Regering houdende de principiële definitieve vaststelling van het GRUP ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’ te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.

Het geïntegreerde planningsproces heeft als doelstelling het optimaliseren van het GEN-netwerk door de uitbreiding van spoorlijn L124 van 2 naar 4 sporen en de fietssnelweg te optimaliseren door deze te bundelen met de geplande spooruitbreiding. Hierbij wordt de nodige ruimte voorzien voor de uitbreiding van het spoor, de bestaande haltes geoptimaliseerd, het openbaar domein verbeterd en ingezet op landschappelijke inpassing en buffering van de spoorweg en de fietssnelweg.

Het planproces verloopt in overleg met de lokale besturen en andere betrokken initiatiefnemers. De betrokken lokale besturen nemen mee de verantwoordelijkheid op om tot een kwalitatief en gedragen plan te komen, hiervoor nemen ze een actieve rol op in het planteam.

Na de principiële definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering wordt het advies van de Raad van State gevraagd.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het GRUP wordt opgemaakt om de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet (GEN) en het fiets- GEN mogelijk te maken.

De beslissing van 30/03/1999 van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) is een eerste interfederale politieke verbintenis om het Gewestelijk Expresnet (GEN) te realiseren. De uitbreiding naar 4 sporen van de lijn L124 is ook expliciet opgenomen in het Samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (K.B. 22/03/2002).

In maart 2017 besliste de federale regering om een bijkomend budget vrij te maken voor de uitvoering van een aantal projecten die van groot strategisch belang zijn voor de spoormobiliteit in en rond Brussel. Een ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 05/10/2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren is opgemaakt en werd ingediend op 30/01/2019.

In 2008 en 2010 keurden het Vlaams en Brussels parlement een resolutie goed voor de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de fietsers tussen de gemeenten uit de rand en Brussel. Met deze resoluties wordt de wens uitgedrukt om een netwerk van fietssnelwegen te bouwen dat het aantal fietsverplaatsingen in de regio drastisch verhoogt.

Het geïntegreerde planningsproces dat werd opgestart omvat de uitbreiding van de bestaande spoorlijn L124, van 2 naar 4 sporen ten behoeve van de realisatie van het GEN en de aanleg van een fietssnelweg (F207) parallel aan de spoorweg op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode. Om zo de ontbrekende link te realiseren tussen Wallonië en Brussel. Voor de realisatie van de geplande werken voor het GEN is een bestemmingswijziging noodzakelijk. De Raad voor Vergunningenbetwistingen vernietigde op 7 oktober 2014 immers de stedenbouwkundige vergunning omwille van het ontbreken van een voorafgaande aanduiding op een bestemmingsplan.

De Vlaamse Regering keurde de startnota goed op 29 maart 2019 (VR 2019 2903 DOC.0423).

Het ontwerp GRUP werd voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering op 13 januari 2023 (VR 2023 1301 DOC.0022).

Het openbaar onderzoek over het ontwerp-GRUP werd georganiseerd van 7 februari 2023 tot en met 7 april 2023.

De Vlaamse Regering heeft op 22 september 2023 beslist (VR 2023 2209 DOC.1206/1) de termijn voor de definitieve goedkeuring te verlengen met 60 dagen.

## **2. INHOUD**

### **A. PROCEDURE GEÏNTEGREERD PLANPROCES**

De door de Vlaamse Regering op 29 maart 2019 goedgekeurde startnota is, samen met de procesnota 1, opgesteld door het planteam. Het planteam is gewijzigd doorheen het proces. Oorspronkelijk behoorde de provincie Vlaams-Brabant alsook de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode tot het planteam. Intussen bestaat het planteam uit vertegenwoordigers van het Departement Omgeving, TUCrail (i.o. van Infrabel) en De Werkvennootschap. Daarnaast is ook een team aangesteld voor de milieubeoordeling.

Over de startnota werd een publieke raadpleging georganiseerd van 30 april 2019 tot en met 28 juni 2019. Het publiek participatiemoment werd voor beide gemeenten samen georganiseerd in de vorm van een infomarkt op 3 juni 2019 in het Cultureel Centrum Wauterbos te Sint-Genesius-Rode.

Er werden 52 inspraakreacties ontvangen, waarvan 11 adviezen, 40 individuele inspraakreacties van burgers en 1 petitie. Er werd advies uitgebracht over de startnota door volgende instanties: SARO, provincie Vlaams-Brabant, Waalse Overheid, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, het Agentschap Onroerend

Erfgoed, het departement Landbouw en Visserij, het Agentschap Wegen en Verkeer, Sport Vlaanderen, de Vlaamse Milieumaatschappij en Infrabel. SARO bracht advies uit op 22 mei 2019.

Op basis van de inspraak werd een scopingnota 1 uitgewerkt, hierbij zijn een aantal bijkomende inrichtingsalternatieven opgenomen: een overkapping voor het spoor t.h.v. het Bloemhof/Kleindalstraat, een overkapping t.h.v. halte Holleken en een overdekte sleuf/overkapping met vergroening t.h.v. de Kleindalbrug. Daarnaast werd ook beslist om parallel aan het GRUP-proces een globaal onderzoek naar de ecologische landschappelijke inpassing van het GEN-spoor en de fietssnelweg uit te voeren. De scopingnota 1 is op 13 april 2021 gepubliceerd op de website van het Vlaamse Departement Omgeving. In bijlage bij de scopingnota is een overzicht gegeven van de inspraakreacties en is puntsgewijs voor de inspraakreacties aangegeven welke verwerking er werd aan gegeven in de scopingnota.

Door verder overleg, onderzoek en voortschrijdend inzicht werd een wijziging van een alternatief voor het tracé van de fietssnelweg opgenomen in een tweede versie van de scopingnota. Het gewijzigde alternatief werd als basisalternatief opgenomen in het verdere onderzoek van het plan-MER. Scopingnota 2 werd op 05 januari 2022 gepubliceerd op de website van het Departement Omgeving.

Aan de opmaak van het voorontwerp GRUP is ontwerpend onderzoek voor de spoorlijn en het tracé van de fietssnelweg voorafgegaan. Er is ook een ecologische landschapsstudie met een Quik scan MKBA voor deze landschapsstudie en is een milieubeoordeling opgemaakt.

De plenaire vergadering over het voorontwerp GRUP vond plaats op 24 mei 2022. De adviserende instanties ondersteunden globaal de planopties in het voorontwerp, met uitzondering van de gemeente Linkebeek. Volgende instanties waren aanwezig of brachten een schriftelijk advies uit over het voorontwerp-GRUP: de provincie Vlaams-Brabant, de gemeente Linkebeek, gemeente Sint-Genesius-Rode, Sport Vlaanderen, NMBS, Vlaamse Milieumaatschappij, Agentschap Onroerend Erfgoed, Toerisme Vlaanderen, Agentschap Wegen en Verkeer, Vivaqua, TUCrail (i.o. Infrabel) en Departement MOW (incl. DWV). Het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos is laattijdig ontvangen.

De gemeente Linkebeek adviseerde ongunstig omwille van volgende punten:

- *Er zijn geen programma-alternatieven met 2 sporen onderzocht. De gemeente vraagt om een onafhankelijke studie te krijgen om aan te tonen dat er programma-alternatieven werden onderzocht en wat de resultaten daarvan zijn.*

Dit alternatief voldoet niet aan de plandoelstelling en is dan ook niet weerhouden. Dit werd ook weerlegd in de inspraakreacties in bijlage van de scopingnota. Daarnaast werd een exploitatieschema en de studie 'GEN-spoor: evolutie en optimalisatie van het Gewestelijk Expres Net voor Brussel en Omgeving- Uitwerking 2015 en visie op 2020 en 2030' toegevoegd. Ook werd zowel in de startnota als scopingnota reeds gemotiveerd waarom de 4 sporen noodzakelijk zijn voor de werking van het GEN.

- *De inrichtingsalternatieven die opgenomen werden en onderzocht zijn, zijn niet deze die de gemeente hadden gevraagd om op te nemen of te onderzoeken.*

De voorgestelde alternatieven van de gemeente werden bestudeerd en op meerdere overlegmomenten in de loop van het planproces besproken. Aan de hand van schetsen en plannen werd meermaals aangetoond waarom de voorstellen niet realistisch of haalbaar waren. Om tegemoet te komen aan de wensen van de gemeente werd een alternatief voorstel gedaan dat zowel realistisch als technisch haalbaar is.

- Daarnaast blijft de gemeente heel wat elementen aanhalen qua toegankelijkheid, haltes, e.d. die op projectniveau dienen aangepakt te worden en die niet op planniveau kunnen vastgelegd worden.

Bij de opmaak van het ontwerp-GRUP werden volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De begrenzing van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur werd op een aantal plaatsen aangepast op vraag van de gemeente Linkebeek opdat zo de landschappelijke inpassing van het spoor kan gerealiseerd worden.
- De ecologische verbindingen werden verankerd in het GRUP en in de stedenbouwkundige voorschriften wordt verplicht dat deze ecologische verbindingen samen met de aanleg van het spoor en de fietssnelweg dienen uitgevoerd te worden. Dit om tegemoet te komen aan de vraag van de gemeente Linkebeek.
- Er werden verduidelijkingen aangebracht in de plan-MER.

Op 13 januari 2023 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' voorlopig vastgesteld en de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, belast met het organiseren van een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek over het ontwerp-GRUP werd georganiseerd van 7 februari 2023 tot en met 7 april 2023. In het kader van het openbaar onderzoek werden op 7 en 8 maart 2023 twee infomarkten georganiseerd in Linkebeek en Sint-Genesius-Rode. In totaal werden 138 inspraakreacties ontvangen, waaronder adviezen van de gemeente Linkebeek, gemeente Sint-Genesius-Rode, Provincie Vlaams-Brabant, de Vlaamse Milieumaatschappij (water), het Agentschap Onroerend Erfgoed, het Agentschap voor Wegen en Verkeer, Toerisme Vlaanderen, het Agentschap Zorg en Gezondheid, Departement Landbouw en Visserij, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Sport Vlaanderen en NMBS, en 6 petitiees. Het Agentschap Natuur en Bos bracht advies uit over de passende beoordeling.

Conform artikel 2.12.10 §5 van het VCRO moeten het team MER van het departement Omgeving de kwaliteit van de milieueffectbeoordeling toetsen aan art. 4.2.8 §1bis van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, rekening houdend met de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen, opmerkingen en bezwaren. Team MER heeft als lid van het planteam gezorgd voor een continue kwaliteitsbewaking van het gevoerde onderzoek. De beoordeling is opgenomen in bijlage bij Bijlage V Plan-MER. Wat betreft de ruimtelijke veiligheidsrapportage wordt verwezen naar het advies RVR-AV-0964 van de dienst Veiligheidsrapportering van het departement Omgeving van 12 februari 2019, waarin wordt aangegeven dat de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' niet vereist is. Dit advies is bij de scopingnota versie 2 van GRUP gevoegd als Bijlage 2.

## B. INHOUD VAN HET VOORSTEL

In de toelichtingsnota worden de plandoelstellingen als volgt geformuleerd:

*Eenzijds moet het GEN-netwerk geoptimaliseerd worden door de uitbreiding van spoorlijn L124 van 2 naar 4 sporen en dit door:*

- **Het voorzien van de nodige ruimte** voor deze uitbreiding van 2 naar 4 sporen.
  - *De uitbreiding is onder meer nodig om de bedieningsfrequentie te kunnen verhogen, de stopplaatsen te kunnen bedienen, de rechtstreekse treinen niet op te houden door de lokale stoptreinen en de robuustheid van de lijn te kunnen garanderen.*
- **Het optimaliseren van de bestaande haltes** langsheen het tracé door nieuwe halteinfrastructuur te voorzien aan deze bestaande stations om zo meer plaats en comfort te bieden. Zo kunnen nieuwe parkeerruimten voor zowel fietsers als voertuigen voorzien worden.

- *Het verbeteren van het openbaar domein t.h.v. het spoor.* Ten gevolge van het verbreden van het spoor zal op sommige plaatsen het openbaar domein aangepast, verlegd of verbreed moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn bruggen over het spoor die verbreed moeten worden, ... Tevens zullen verbeterde toegangen worden voorzien, fietsenstallingen, scheiden van verschillende vervoersmodi enz.
- *Inzetten op de landschappelijke inpassing en buffering van de spoorweg ten aanzien van de omliggende gebieden en functies.* Er zal gezocht worden naar manieren om de geluidsoverlast te verminderen bv. geluidsschermen- en bermen. Op basis van de beschikbare ruimte kunnen verschillende geluidswerende maatregelen worden voorgesteld. Daarnaast biedt de zone de kans voor de ontwikkeling van een hoogwaardige groene verbinding langsheen de spoorlijn.

*Anderzijds biedt de uitbreiding van het spoor biedt tevens een opportuniteit om hier de fietssnelweg te optimaliseren door bundeling met de geplande spooruitbreiding.*

- *de positie van de spoorlijn vormt immers een belangrijke voorwaarde ten aanzien van de locatie waar de fietssnelweg kan worden gerealiseerd.*

In het GRUP worden deze plandoelstellingen doorvertaald in de noodzakelijke herbestemmingen om tot de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden te komen, met inbegrip van de landschappelijke en functionele inpassing van het spoor en de fietssnelweg. Daarnaast werden ook ecologische verbindingen opgenomen in het plan om de barrièrewerking van de infrastructuur (spoor en fietssnelweg) te verminderen en in te zetten op het creëren en versterken van de ecologische en landschappelijke verbindingen.

Het geheel van opmerkingen, adviezen en bezwaren wordt besproken in het ontwerp-besluit houdende de definitieve vaststelling. Op basis van de in de loop van het openbaar onderzoek uitgebrachte adviezen, bezwaarschriften en opmerkingen zijn volgende aanpassingen doorgevoerd ten opzichte van ontwerp-GRUP:

- Het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2)' werd op drie plaatsen aangepast: in de Perkstraat ter hoogte van station Holleken, het gebied tussen de Toeristenlaan/Boomkwekerijlaan en de Zoniënwoodlaan en het gebied tussen de Stoutmolen en de spoorlijn. De bredere zones waren nodig i.f.v. bufferbekkens, maar op basis van de recentste inzichten worden deze ingeperkt.
- In de stedenbouwkundige voorschriften van 'Zone voor spoorinfrastructuur (artikel 1)', 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2)' en 'Ecologische verbinding (artikel 5)' is een bijkomende bepaling opgenomen nl. het vermijden van lichtverstrooiing van de ecopassage aan het station Linkebeek en langsheen het volledige tracé. Dit is als mitigerende maatregel opgenomen, als gevolg van de passende beoordeling, om verstoring van vleermuizen te vermijden.
- Om de bereikbaarheid van de functies in het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2)' te garanderen, wordt een bepaling toegevoegd in de stedenbouwkundige voorschriften dat de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het tracé gegarandeerd blijft tijdens en na de realisatie van de spoorinfrastructuur en fietssnelweg en de handelingen i.f.v. de landschappelijke en functionele inpassing. Daarnaast is in dit voorschrift ook aangevuld dat de heraanleg van bestaande wegenis die moet verplaatst worden door de aanleg van de spoorinfrastructuur zowel betrekking heeft op gemotoriseerd verkeer als niet-gemotoriseerd verkeer.
- In de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1.2 is een bijkomende bepaling opgenomen die het behoud van de bestaande doorsteken voor water onder de spoorweg garandeert.
- Om hinder tijdens de werken tegen te gaan werd bij de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling toegevoegd dat bij de aanvraag tot omgevingsvergunning een minder hinderplan moet worden opgenomen.
- In de stedenbouwkundige voorschriften werd toegevoegd dat bij een omgevingsvergunningsaanvraag ook vooraf moet aangetoond worden hoe er voor de aanleg van

het spoor wordt omgegaan met trillingen voor woningen die binnen een invloedzone voor trillingen komen te liggen. In het ontwerp-GRUP werd een postevaluatie gevraagd.

- Daarnaast zijn beperkte verduidelijkingen doorgevoerd aan de stedenbouwkundige voorschriften, is de toelichtingsnota op bepaalde punten aangepast en aangevuld: onder meer over ecopassages, waterbuffering, aanpassing van watertoetskaarten, ...) en is het plan-MER beperkt aangevuld (o.a. de passende beoordeling en Soortentoets, formulering parkings, capaciteit van het spoor en gerelateerde parkings, Mobiliteit, geluid en trillingen, bodem- en waterverontreiniging, .... ..).

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

In het ruimtelijk uitvoeringsplan worden bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een kapitaal- of gebruikersschadevergoeding. De Vlaamse Landmaatschappij is belast met de behandeling van aanvragen voor dergelijke compensaties en ontvangt jaarlijks een bijzondere dotatie van het Vlaams Gewest voor de bekostiging van de compensaties.

Overeenkomstig artikel 43, §3, 3° en artikel 31, §2, 1° van het besluit van de Vlaamse regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

#### **B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

#### **C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

### **4. VERDER TRAJECT**

Het ontwerpbesluit wordt voor advies voorgelegd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving voor advies. De adviestermijn van de Raad van State bedraagt 30 kalenderdagen.

Na verwerking van het advies van de Raad van State wordt het GRUP voor definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Het besluit houdende definitieve goedkeuring van het GRUP wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en op de website van het departement Omgeving. Het besluit wordt betekend aan de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aan de provincie Vlaams-Brabant.

### **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1. Haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaand ontwerp van besluit houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aan de volgende bijhorende bijlagen:
  - bijlage I, het verordenend grafisch plan;
  - bijlage II, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan;
  - bijlage IIIa, de toelichtingsnota - tekst;
  - bijlage IIIb, de 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, het plan-milieu-effectrapport;
  - 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.
2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten over voornoemd ontwerp 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.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,  
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR