



Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207) te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode'

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10 §5, gewijzigd bij het decreet van 1 juli 2016;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 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;
- 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 17, § 3, eerste lid, vervangen bij het decreet van 19 mei 2006, artikel 18, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 25, § 1, vervangen bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij de decreet van 7 december 2007, artikel 27, § 3, eerste lid, ingevoegd bij decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, artikel 28, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter, § 1, §2, eerste lid en §4 ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.11, §1, eerste lid.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De beslissing van de Vlaamse Regering van 29 maart 2019 houdende de goedkeuring van de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.
- De publieke raadpleging over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' 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 van de 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.

- Het advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed van 22 mei 2019 over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’.
- De scopingnota 1 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’ gepubliceerd op 13 april 2021.
- De scopingnota 2 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’ gepubliceerd op 5 januari 2022.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’ van 24 mei 2022, het verslag ervan en de mondelinge en/of schriftelijke adviezen van 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, TUC RAIL (i.o. Infrabel) en Departement MOW (inclusief De Werkvennootschap).
- 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.
- De beslissing van de Vlaamse Regering van 13 januari 2023 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’.
- Het openbaar onderzoek over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’, van 7 februari 2023 tot en met 7 april 2023. Er werden twee publieke participatiemomenten georganiseerd, op 7 maart 2023 te Linkebeek en 8 maart 2023 te Sint-Genesius-Rode. Tijdens het openbaar onderzoek werden 12 adviezen, 6 petitieën en 119 individuele bezwaren ontvangen.
- De kwaliteitsbeoordeling (PLI034) van het plan-MER voor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan ‘GEN-spoor Lijn 124 en fietssnelweg F207’ gegeven op 31 augustus 2023.
- Het advies (23-212993) van het Agentschap Natuur en Bos, gegeven op 1 september 2023, op de passende beoordeling opgenomen in het plan-MER.
- Het advies XXX van de Raad van State, gegeven op X 2023, met toepassing van artikel 84, §3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Voorliggend GRUP geeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waarbij het Vlaams Gewest de bestaande spoorwegvakken die als hoofdspoorweg in aanmerking komen selecteert. Het Vlaams Gewest duidt deze spoorwegvakken in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen spoorwegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.
- In het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn ook de ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel (VSGB) bepaald. Bij de ontwikkelingsperspectieven voor lijninfrastructuur voor voorstedelijk openbaar vervoer wordt de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet (GEN) voor Brussel als oplossing naar voor geschoven voor de zwakke uitbouw van het voorstedelijk openbaar vervoer dat het vooropgestelde bundelingsgebied (gebieden waarbinnen verstedelijking, bij voorkeur, moet plaatsvinden) in de grootstedelijke gebieden kan hypothekeren. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de bijkomende randinfrastructuur geen bijkomende mobiliteit mag genereren in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.
- Het voorgenomen plan omvat delen langsheen de spoorlijn L124 van Charleroi naar Brussel en ligt op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.
- De plandoelstellingen voor het GRUP 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' zijn dubbel:
 - enerzijds 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 halte-infrastructuur 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.

- De plandoelstellingen worden in het GRUP vertaald in 1 plan: dit plan omvat alle 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.

- De resultaten en conclusies van het milieu-effecten-onderzoek (plan-MER) zijn verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota. De milieubeoordeling omvat elementen voor de watertoets. Met het watersysteem en het leefmilieu is rekening gehouden bij de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften. In de stedenbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen die garanderen dat de opvang en infiltratie van het hemelwater op het terrein gebeurt. Op basis van de geïntegreerde milieubeoordeling kan geoordeeld worden dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd, noch op andere aspecten van het leefmilieu.

- In het kader van de opmaak van het plan-MER is tevens een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets uitgevoerd. De resultaten en conclusies hiervan zijn eveneens verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota.

- De neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

- In de hiernavolgende paragrafen wordt ingegaan op de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn ten behoeve van de leesbaarheid omkaderd en worden gezamenlijk behandeld voor zover ze een gelijkaardige en gelijklopende inhoud hebben. Onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen hebben betrekking op specifieke onderwerpen of thema's. Bij de behandeling van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen werden deze onderdelen gegroepeerd volgens deze thema's. Eerst wordt ingegaan op de onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen die hebben geleid tot aanpassing van het plan, daarna wordt ingegaan op onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen die niet leiden tot aanpassing van het plan.µ

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

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

1. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassingen aan het Verordenend grafisch plan

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar meer duidelijkheid met betrekking tot de precieze noodzaak, locatie, inrichting en omvang van eventuele retentiebekkens, infiltratiezones en/of overstromingszones. In enkele bezwaren wordt aangegeven dat het niet volstaat om louter de mogelijkheid tot het aanleggen van dergelijke bekkens of zones in te schrijven in artikel 2 "Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur".

De Vlaamse Regering antwoordt dat de contouren van de bestemmingen opgenomen in het GRUP gebaseerd zijn op een referentieontwerp van het project. De plannen voor de omgevingsvergunningsaanvraag moeten nog verder in detail uitgewerkt worden. Om toch al een idee te geven van het project zelf werden een referentieontwerp van het project met de tekst "Study in progress" mee opgenomen.

De figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau zijn nog onderhevig aan veranderingen doorheen het proces en zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

"Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden. Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven."

Bepaalde verbredingen werden voorzien in functie van de aanleg van een bufferbekken. Aangezien deze op bepaalde plaatsen niet meer worden voorzien, wordt het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing op 3 plaatsen aangepast:

- In de Perkstraat, ter hoogte van station Holleken;
- Het gebied tussen de Toeristenlaan/Boomkwekerijlaan en de Zoniënwoudlaan;

- Het gebied tussen de Stoutmolen en de spoorlijn.

Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal de precieze noodzaak, locatie, inrichting en omvang van eventuele retentiebekkens, infiltratiezones en/of overstromingszones duidelijk en definitief worden. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden ertoe dat het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2) op het grafisch plan in omvang wordt ingeperkt.

2. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassingen van de stedenbouwkundige voorschriften

In een aantal bezwaren, bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de verlichting langsheen de fietssnelweg evenals ter hoogte van de sterk uitgebreide stations/perrons lichtverstoring veroorzaken t.a.v. de nachtactieve fauna. Er wordt gevraagd naar meer duidelijkheid in het planvoornemen omtrent verlichting: hoe zal lichtverstrooiing/lichtvervuiling vermeden worden, in het bijzonder ter hoogte van de ecopassages. Bijkomend wordt gevraagd dat de resultaten van het onderzoek naar een werking met dimmers bekend gemaakt worden (zie MER p. 277).

De Vlaamse Regering antwoordt dat 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)' reeds een bepaling i.v.m. licht is opgenomen naar aanleiding van een aanbeveling uit het plan-MER voor de discipline biodiversiteit nl:

'Ter hoogte van en in de directe omgeving van de ecopassage aan het station Linkebeek en de ecopassage op de grens van Linkbeek en Sint-Genesius-Rode moet verlichting maximaal neerwaarts worden gericht, strooilicht moet worden vermeden.'

In de passende beoordeling opgenomen in het plan-MER (§ 8.6.4) werd een mitigerende maatregel opgenomen. Deze mitigerende maatregel is door vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP nl.

De volgende mitigerende maatregel in functie van de passende beoordeling wordt opgelegd om verstoring van vleermuizen te vermijden:

Lichtverstrooiing vermijden ter hoogte van de ecopassage aan het station Linkebeek en langsheen het volledige tracé van de fietssnelweg. Hierbij geldt, rekening houdende met veiligheid, in volgorde van belangrijkheid:

1. Verlichting doven tijdens delen van de nacht
2. Beperkte licht intensiteit en verstrooiing
3. Aangepast kleurenspectrum

De bepaling wordt aangepast en opgenomen 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)'.

Ter hoogte van en in de directe omgeving van de ecopassage aan het station Linkebeek en langsheen het volledige tracé van de fietssnelweg moet verlichting maximaal neerwaarts worden gericht, strooilicht moet worden vermeden.

Hierbij geldt, rekening houdende met veiligheid, in volgorde van belangrijkheid:

1. Verlichting doven tijdens delen van de nacht
2. Beperkte licht intensiteit en verstrooiing
3. Aangepast kleurenspectrum

Op deze manier kan de impact van het licht op de nacht-actieve fauna verminderd worden. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aanleiding tot een aanpassing van artikel 1 en 2 van de stedenbouwkundige voorschriften.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de bestaande wandelpaden naast de spoorlijn te behouden, mits verplaatsing indien noodzakelijk voor de verwezenlijking van het project. Ook wordt in verschillende bezwaren gevraagd om de erfdienstbaarheden van doorgang die verleend zijn te vrijwaren.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de bestaande wandelpaden behouden blijven. In de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1 'Zone voor spoorweginfrastructuur' is een bepaling opgenomen dat tijdens en na de realisatie van de spoorinfrastructuur de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het tracé gegarandeerd blijven nl.

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

Om tegemoet te komen aan het bezwaar en ook de bereikbaarheid van de functies in het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2)' te garanderen, wordt een gelijkaardige bepaling toegevoegd nl.

Tijdens en na de realisatie van de spoorinfrastructuur en fietssnelweg en de handelingen i.f.v. de landschappelijke en functionele inpassing moet de bereikbaarheid van de bestaande functies langsheen het tracé gegarandeerd blijven.

Daarnaast wordt voor de duidelijkheid in het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2)' in de volgende bepaling bijkomend opgenomen dat dit ook geldt voor niet-gemotoriseerd verkeer:

'Daarnaast zijn in deze zone ook de volgende handelingen toegelaten:

- (...)
- *de heraanleg van bestaande wegenis van gemotoriseerd verkeer **en niet-gemotoriseerd verkeer** die moet verplaatst worden door de aanleg van de spoorinfrastructuur.'*

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanpassing van artikel 1 van de stedenbouwkundige voorschriften.

In een bezwaar wordt gezegd dat het voorlopig vastgestelde RUP het rechtszekerheidsbeginsel schendt vermits het tracé van de fietssnelweg niet duidelijk wordt afgebakend. De overdrukzone 'fietssnelweg' (artikel 3) wordt louter indicatief vastgelegd. Ook de overdrukzone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2) laat "de aanleg van wegen voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten, inclusief ongelijkgrondse kruisingen en hun aanloophellingen" toe waardoor de fietssnelweg in principe nog aan beide kanten van het spoor kan aangelegd worden.

Bijkomend wordt gesteld dat uit de toelichtingsnota blijkt dat men al een duidelijk zicht heeft op het voorkeurstracé dat in het ontwerp plan-MER wordt bestudeerd. In de praktijk kan de impact van de fietssnelweg totaal anders zijn dan vooropgesteld en onderzocht in het Plan-MER.

Zo creëert men rechtsonzekerheid voor potentieel onteigenden. In het Ontwerp Plan-MER gaat men er immers vanuit dat er slechts 1 woning dient onteigend te worden voor de aanleg van de fietssnelweg, terwijl dit in de praktijk na vaststelling van het RUP nog anders kan uitdraaien.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het GRUP het tracé van de fietssnelweg op het grafisch plan indicatief wordt aangeduid aan de hand van een referentieontwerp. Dit wil zeggen dat de aanleg van de wegenis bindend is doch de feitelijk inrichting kan verplaatst worden t.o.v. aanduiding op grafisch plan. In dit geval wil dit zeggen dat er wel bepaald is dat de fietssnelweg ten oosten of ten westen van het spoor zal liggen en ook waar de dwarsende kruisingen komen te liggen. De exacte ligging van de fietssnelweg kan wel enkele meters verschillen t.o.v. de indicatief aangeduide lijn op het grafisch plan. Het is dus niet de bedoeling dat de fietssnelweg ineens aan de andere kant van het spoor komt te liggen.

Algemeen wordt gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. (RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, 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 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.)

Het feit dat de aanduiding op het grafisch plan indicatief is, brengt nog niet mee dat het RUP met schending van het rechtszekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel zou zijn genomen. (zie RvS nr. 240.318 van 22 december 2017, NV Koutercamping)

In artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' wordt inderdaad de volgende handelingen toegelaten: *'de aanleg van wegen voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten, inclusief ongelijkgrondse kruisingen en hun aanloophellingen'*

Met deze paragraaf wordt bedoeld dat er ook mogelijke lokale aansluitingen op de fietssnelweg kunnen voorzien worden.

Ter verduidelijking wordt in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 2.1 een bepaling opgenomen die zegt dat de aanleg van een fietssnelweg enkel toegelaten is conform de indicatieve lijn van de fietssnelweg (artikel 5). Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige voorschriften, ter verduidelijking, ook het woord 'lokaal' toegevoegd.

De effecten van deze bestemmingen zijn momenteel enkel op planniveau onderzocht ter hoogte van de indicatieve lijn. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. De inrichting en de exacte ligging van de fietssnelweg zal op projectniveau verder uitgewerkt worden. In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. de project-MER.

Op projectniveau zal ook duidelijk worden welke percelen effectief getroffen worden en die nodig zullen zijn om het project te kunnen realiseren. Van zodra dit duidelijk is, wordt er contact opgenomen met de getroffen.

Om deze reden is er geen onteigeningsplan opgenomen bij voorliggend GRUP. Indien onteigeningen nodig blijken, beschikt de bevoegde instantie, die zorgt voor de realisatie van het project over eigen onteigeningsbevoegdheden.

Dit bezwaar leidt tot een aanpassing van artikel 2.1 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. Het gaat om een verduidelijking zonder inhoudelijke gevolgen.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de bestaande doorsteken voor water onder de spoorweg, in de vorm van grote buizen, te behouden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle bestaande doorsteken voor water, in de vorm van buizen blijven behouden.

Om de garantie te bieden dat deze zeker behouden blijven wordt bij artikel 1.2 van de stedenbouwkundige voorschriften de volgende bepaling opgenomen:

“De bestaande doorsteken voor water onder het spoorweg blijven behouden. Indien nodig kunnen deze heraangelegd of vervangen worden”

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aanleiding tot een bijkomende bepaling in artikel 1.2 van de stedenbouwkundige voorschriften.

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen worden de lange duur van de werken, een periode van naar schatting ongeveer tien jaar, en de effecten ervan op de omgeving en op de omwonenden opgeworpen. Daarbij wordt gewag gemaakt van verschillende soorten van overlast: geluidsoverlast, trillingen, vervuiling (bodem, lucht, water), verkeershinder (bereikbaarheid, doorstroming van plaatselijk en doorgaand verkeer, toegankelijkheid van wijken en percelen, parkeerproblemen, werfverkeer). Zo wordt ook gevraagd naar een plaatsbeschrijving voor aanvang van de werken en de opvolging van mogelijk schade voor, tijdens en na de werken door een permanent comité. Daarnaast vraagt men zich af hoe de dienstverlening van het spoor wordt gezien tijdens de werkzaamheden. Op welke manier wordt deze gegarandeerd.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt de Vlaamse Regering 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.

Dit geldt bijvoorbeeld voor tijdelijke hinder die de realisatie van de infrastructuur zal veroorzaken. 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 beperkt en vermeden. Het beperken en vermijden van hinder en in het bijzonder van geluidshinder van een werf is een verplichting die opgelegd wordt door de milieuwetgeving.

De tijdelijke effecten van de aanlegfase (werforganisatie, planning en fasering) zijn echter niet onderzocht in het plan-MER. Deze effecten dienen bij de verdere uitwerking van het project verder te worden onderzocht. 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 en worden deze meegenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag.

De omgevingsvergunning is dan ook het geëigende instrument voor het opleggen van maatregelen en voorwaarden voor het vermijden van hinder en dus niet het ruimtelijk uitvoeringsplan.

De te nemen maatregelen kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld een minder hinderplan, 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 ervan.

Er kan wel al meegegeven worden dat de totale duur van de werken ongeveer 10 jaar zal duren, dit betekent niet dat gedurende die periode op alle plaatsen tegelijk zal gewerkt worden, maar dat dit gefaseerd zal gebeuren.

De regeling of de frequentie van het treinverkeer kan niet geregeld worden via het GRUP, maar via een minder hinderplan kan wel aangegeven worden wat bijvoorbeeld de frequentie van het aantal treinen zal zijn tijdens de werken, of kan er bijvoorbeeld aangegeven worden dat er plaatsvervangende bussen worden ingelegd, ...

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

Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt dat de hinder op de omgeving maximaal beperkt wordt.

Het minder hinderplan gaat minstens in op volgende elementen:

- *de performantie van het spoor tijdens de werken*
- *organisatie en fasering van de voorziene werken*
- *de bereikbaarheid van de verschillende functies*
- *het beperken van impact m.b.t. geluid, trillingen en lucht op de omliggende gebieden.*
- *De opmaak van een plaatsbeschrijving voor en na de werken.*

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een bijkomende bepaling in artikel 1 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

In een advies wordt erop gewezen dat in het plan-MER wordt aangenomen dat de toestand met betrekking tot de trillingen zal verbeteren omdat dat de toekomstige materiële evoluties beterschap zullen brengen. Deze evoluties zijn voorsnog erg onzeker waardoor ook de berekening een resultaat geeft dat gunstiger is dan de werkelijkheid. Er dient een berekening te gebeuren zonder deze hypothetische evoluties.

In antwoord op dit advies verwijst de Vlaamse Regering naar hoofdstuk §4.5.4 van het plan-MER. Hier wordt gezegd dat slechts voor een beperkt aantal evaluatiepunten er een negatief effect zal resteren.

Er wordt wel een evaluatie voorzien voor de evaluatie van trillingen bij de uitvoering van het project. Bij de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1 'Zone voor spoorinfrastructuur' is hier dan ook de volgende bepaling opgenomen:

Bij een omgevingsvergunningaanvraag moet, voor de woningen die binnen een invloedzone voor trillingen komen te liggen, aangetoond worden op welke manier, indien technisch en ruimtelijk aangewezen, bijkomende trillingshinder wordt vermeden..

Deze evaluatie zal op projectniveau/vergunningniveau meer inzicht kunnen bieden en is bijvoorbeeld interessant in het kader van het op te maken project-MER.

Dit advies geeft aanleiding tot een bijkomende bepaling in artikel 1 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

3. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassingen van de toelichtingsnota

In een bezwaar wordt gezegd dat het planproces voorbarig is omdat uit de toelichtingsnota blijkt dat het RUP voornamelijk getoetst wordt aan de strategische doelstellingen uit het nog niet van toepassing zijnde Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en dat gewestelijke RUP's nog steeds ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opgemaakt worden zolang er geen beleidsplannen voorhanden zijn. Daarnaast wordt in het bezwaar ook aangegeven dat pas wanneer het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen definitief wordt goedgekeurd er zicht zal zijn op de milieueffecten van een modal shift (en de bijhorende uitbreiding van het spoornetwerk). De Vlaamse Decreetgever heeft immers reeds verduidelijkt dat een Beleidsplan onderworpen zal moeten worden aan een MER op strategisch niveau: "Toch zijn er goede redenen om de formulering van beleidskeuzes in de strategische visie en in de beleidskaders te onderwerpen aan een milieueffectbeoordeling. Uiteraard gaat het hier dan om een milieueffectbeoordeling op strategisch niveau." Pas op dat ogenblik zal duidelijk zijn welke totale impact de overgang naar collectieve mobiliteit zal hebben op de omgeving en het milieu.

De Vlaamse Regering antwoordt dat op dit moment het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het wettelijk kader is voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Dit GRUP wordt dan ook ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opgemaakt. Daarnaast werden de planopties beoordeeld op hun milieueffecten. Zo wordt in de toelichtingsnota op pagina 21 (bijlage IIIa van het GRUP) aangegeven dat het voorliggende GRUP uitvoering geeft aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Plan-MER is opgenomen als bijlage V bij het GRUP.

Bij de opstart van het GRUP werd aangegeven dat de plandoelstellingen van het GRUP uitvoering geven aan de bindende bepalingen en aan de ontwikkelingsperspectieven opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Daarnaast is ook in dit Besluit Vlaamse Regering dat integraal deel uitmaakt van het GRUP een bepaling opgenomen waarin gezegd wordt dat het GRUP uitvoering geeft aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen nl:

- Voorliggend ontwerp-GRUP geeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waarbij het Vlaams Gewest de bestaande spoorwegvakken die als hoofdspoorweg in aanmerking komen selecteert. Het Vlaams Gewest duidt deze spoorwegvakken in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen spoorwegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

- In het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn ook de ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel (VSGB) bepaald. Bij de ontwikkelingsperspectieven voor lijninfrastructuren voor voorstedelijk openbaar vervoer wordt de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet (GEN) voor Brussel als oplossing naar voor geschoven voor de zwakke uitbouw van het voorstedelijk openbaar vervoer dat het vooropgestelde bundelingsgebied (gebieden waarbinnen verstedelijking, bij voorkeur, moet plaatsvinden) in de grootstedelijke gebieden kan hypothekeren. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de bijkomende randinfrastructuur geen bijkomende mobiliteit mag generen in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Om dit te verduidelijken wordt de tekst in de toelichtingsnota anders gestructureerd.

Momenteel is er nog geen goedgekeurd Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en ook nog geen goedgekeurd MER op strategisch niveau.

De plandoelstellingen werden echter ook getoetst aan de strategische doelstellingen uit de strategische visie van het BRV goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018. Dit om na te gaan of het plan toekomstbestendig is. Bijkomend kan ook gesteld worden dat deze strategische doelstellingen niet tegenstrijdig met de ontwikkelingsperspectieven opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Voor wat betreft de milieubeoordeling van het BRV kan ter informatie worden meegegeven dat bij de opmaak van het witboek BRV een rapport strategische milieubeoordeling BRV (2017) werd opgemaakt. Het beoordelen van een beleidsplan in opmaak valt qua methodologie buiten het methodisch kader dat gebruikelijk door m.e.r.-experts wordt toegepast. Daarom is het van belang te vertrekken vanuit de basisdoelstellingen van de milieueffectrapportage zoals geformuleerd in artikel 4.1.4. §2 van het decreet algemene bepalingen milieubeleid. Bijkomend wordt gesteld dat het doel niet enkel is om de gevolgen in beeld te brengen, maar ook om daadwerkelijk aanbevelingen te formuleren voor het beleidsplan. Essentieel daarbij is dat de beoordeling van de milieueffecten niet extern aan de opmaak van het BRV gebeurt –als een beoordeling van het geleverde werk– maar integraal deel uitmaakt van de ontwikkeling van het BRV. Daarbij richt men zich op het fundamentele doel van milieueffectrapportage namelijk ervoor zorgen dat de

negatieve impact op milieu geminimaliseerd wordt en de positieve impact geoptimaliseerd worden.

Naarmate het BRV meer duidelijk vorm krijgt zullen in de milieubeoordeling meer specifieke beoordelingen en aanbevelingen worden ontwikkeld.

Dit bezwaar leidt tot een herformulering in de toelichtingsnota in het gedeelte over de planningscontext.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar meer duidelijkheid met betrekking tot de precieze noodzaak, locatie, inrichting en omvang van eventuele retentiebekkens, infiltratiezones en/of overstromingszones. In enkele bezwaren wordt aangegeven dat het niet volstaat om louter de mogelijkheid tot het aanleggen van dergelijke bekkens of zones in te schrijven in Art. 2 "Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur".

De Vlaamse Regering antwoordt dat naar aanleiding van dit bezwaar, dat hoofdstuk 4.2.4 Waterbuffering wordt aangepast:

Op verschillende locaties worden infiltratiebekkens voorzien of waar dit niet mogelijk blijkt uit de infiltratie proeven bufferbekkens met vertraagde afvoer. De realisatie van infiltratiebekkens/bufferbekkens wordt mogelijk gemaakt met het voorliggend RUP.

De gedetailleerde inpassing zal verder uitgewerkt worden in de projectnota op projectniveau afhankelijk van de technische haalbaarheid (mogelijkheid tot gravitair lozen, het terreinprofiel, de infiltratiemogelijkheden, ...) en de impact op de omgeving.

Deze wordt vervangen door:

Er worden geen infiltratie- of bufferbekkens aangelegd. Het afwateringssysteem van het spoorwegplatform buffert in hydraulische structuren langs het spoor. Punctueel wordt geïnfiltrerd naast het spoorwegplatform en de fietssnelweg, in lokale voorzieningen voor infiltratie.

De gedetailleerde inpassing zal verder uitgewerkt worden in de projectnota op projectniveau afhankelijk van de technische haalbaarheid (mogelijkheid tot gravitair lozen, het terreinprofiel, de infiltratiemogelijkheden, ...) en de impact op de omgeving.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanpassing in hoofdstuk 4.2.4 van de toelichtingsnota.

In sommige bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewag gemaakt van het overlappen van nieuwe infrastructuur en van voorgestelde infiltratiezones met overstromingsgevoelige gebieden volgens de watertoetskaart 2017 en/of overstromingszones volgens de risicozones voor overstromingen op de pluviale kaarten.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de meest recente watertoetskaarten worden opgenomen in zowel het plan-MER als in de toelichtingsnota van het RUP. Ook de

bijhorende toelichting en bespreking zijn aangepast aan de meest recente watertoetskaarten.

In overeenstemming met deze bezwaren, opmerkingen en adviezen werden de meest recente watertoetskaarten opgenomen in de toelichtingsnota.

In een bezwaar wordt aangegeven dat heel wat plaatsnamen verkeerd zijn opgenomen. Er wordt gevraagd om de versie van de kadastrale kaarten van het Vlaams Gewest te gebruiken. Daarnaast wordt ook aangegeven dat verschillende naamgevingen in de Franse documenten verkeerd vertaald zijn.

Zo is bv:

- er bestaat verwarring over de naam van de tunnel onder het talud van het station van Linkebeek, die soms "Kleindal" of "Bloemhof" wordt genoemd, of zelfs "Zavelstraat": Dit is de tunnel van de "Kasteelstraat".
- "Wijnbrondal" is in het Frans "Vallée des Artistes"

De Vlaamse Regering antwoordt dat de gevraagde aanpassingen i.v.m. de naam van de tunnel werden aangepast naar de tunnel van de "Kasteelstraat".

De aanpassing van de "Wijnbrondal" naar "Vallée des Artistes" heeft betrekking op de Franstalige documenten die ter beschikking werden gesteld op vraag van burgers in kader van de taalwetgeving.

4. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassingen van het Plan-MER

Naar aanleiding van onderstaande bezwaren, opmerkingen en adviezen over het plan-MER werd het plan-MER en de passende beoordeling aangepast. Deze aanpassingen in het plan-MER zijn ook doorgevoerd in de Toelichtingsnota §6.1 Milieueffectenrapportage en §8.1 Verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

Formulering parkings

In een advies wordt gevraagd om een aanpassing te doen aan het MER-rapport: zo wordt in de beschrijving van het planvoornemen ter hoogte van station De Hoek vermeld dat 'De bestaande parking wordt vernieuwd en deze voorziet in 2 plaatsen voor Personen met Beperkte Mobiliteit (PBM) en 2 plaatsen voor NMBS-personeel en ruimte voor fietsenstalling'. Deze zin dient aangepast te worden naar: de plaatsen voor PBM zullen niet voorzien worden op de bestaande parking, maar in de publieke ruimte (te bepalen in samenspraak met de gemeente).

De Vlaamse Regering antwoordt dat deze tekst in het plan-MER is aangepast. De plaatsen voor PBM zullen niet voorzien worden op de bestaande parking, maar in de publieke ruimte. Dit zal in samenspraak met de gemeente bepaald worden.

Dit advies geeft aanleiding tot een aanpassing in de beschrijving van het planvoornemen in het plan-MER.

Aandacht voor vleermuizen

In een advies wordt gezegd dat het onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuispopulaties en beschermde vogelsoorten bijzonder summier is. Nochtans genieten alle vleermuizen van de strikte bescherming van bijlage 1, categorie 3 van het Soortenbesluit. Het gevoerde MER-onderzoek maakt onvoldoende inzichtelijk waarom er geen betekenisvolle impact zou zijn op de vleermuispopulaties in en rondom het plangebied.

In een bezwaar wordt aangehaald dat de verlichting op de fietssnelweg, die essentieel is voor de veiligheid, schadelijk zal zijn voor de natuur, en dit langs een groene corridor die ideaal geweest zou zijn voor de verplaatsing van nachtdieren.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in het plan-MER in de passende beoordeling aandacht uitgaat naar de invloed op vleermuizen. In de voorgenomen activiteit wordt er ook al aandacht besteed aan het belang van ecologische verbindingen voor vleermuizen, zoals ter hoogte van het station van Linkebeek. Aangezien onder meer een passage aangepast voor vleermuizen voorzien is, wordt er geen betekenisvol negatief effect verwacht. Bij de verdere uitwerking van het project zal hier bijzondere aandacht aan besteed worden.

De passende beoordeling is verder aangevuld en er is een duidelijker formulering omtrent lichtverstrooiing in de mitigerende maatregelen en aanbevelingen. Hiervoor wordt verwezen naar de plan-MER §8.4.3 en §8.6.4.

Deze aanvulling in de maatregelen en aanbevelingen is doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. De volgende bepaling is opgenomen bij art.1 'Zone voor spoorinfrastructuur':

Lichtverstrooiing vermijden ter hoogte van de ecopassage aan het station Linkebeek en langsheen het globale tracé. Hierbij geldt, rekening houdende met veiligheid, in volgorde van belangrijkheid:

- 1. Verlichting doven tijdens delen van de nacht*
- 2. Beperkte lichtintensiteit en verstrooiing*
- 3. Aangepast kleurenspectrum*

Dit advies geeft aanleiding tot een aanvulling in het hoofdstuk over lichtverstrooiing. Als gevolg hiervan werden ook aanpassingen doorgevoerd in artikel 1 van de stedenbouwkundige voorschriften.

Soortentoets

In een bezwaar wordt gevraagd of er rekening wordt gehouden met de Besluiten van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming en het beheer van soorten.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het plan aan de sectorale wetgeving is getoetst, zowel in de discipline zelf als in de passende beoordeling. In het plan-MER §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. en meer specifiek §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. en §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. zijn paragrafen toegevoegd omtrent de natuurtoets en de verscherpte natuurtoets. In de volledige discipline biodiversiteit is zodoende de impact op flora en fauna onderzocht cf. de geldende regelgeving.

Dit bezwaar geeft aanleiding tot een aanvulling in het hoofdstuk natuurtoets en verscherpte natuurtoets in het planMER.

Biodiversiteit

In bezwaren geeft men aan dat de impact van bijkomend geluid en lichtverstoring op de biodiversiteit niet onderzocht werd.

De Vlaamse Regering antwoordt dat In het plan-MER §8.6.3 is een volledige paragraaf gewijd aan de bespreking van de impact op geluidsverstoring en lichtverstoring. Wel werd, zoals reeds aangegeven, het plan-MER aangevuld met een aanbeveling nl.

Algemeen gelden volgende aanbevelingen doorheen het plangebied, rekening houdende met veiligheid, in volgorde van belangrijkheid:

- 1. Verlichting doven tijdens delen van de nacht*
- 2. Beperkte licht intensiteit en verstrooiing*
- 3. Aangepast kleurenspectrum*

Dit bezwaar geeft aanleiding tot een aanvulling in het hoofdstuk over verlichting in het plan-MER.

Capaciteit van het spoor en gerelateerde parkings

In bezwaren wordt de bezorgdheid geuit over de invloed van een verdere toename van de capaciteit van het spoor en tevens van een aanname omtrent het verruimen van de parkingcapaciteit in de toekomst.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER in de discipline mobiliteit dit middels een sensitiviteitstoets intensiever gebruik is meegenomen in het onderzoek.

In de discipline lucht in het plan-MER zit deze eveneens vervat maar werd deze sensitiviteitstoets explicieter opgenomen. Tevens komt een potentiële verruiming van de capaciteit en de parkings aan bod bij de bespreking van de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets. Er wordt hiervoor verwezen naar aanvullingen in §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. en §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..

Dit bezwaar geeft aanleiding tot een aanvulling in de sensitiviteitstoets in de discipline lucht van het planMER. Deze aanvulling leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

In een aantal bezwaren wordt de bezorgdheid geuit over de invloed van een verdere toename van de capaciteit van het spoor en tevens van een aanname omtrent het verruimen van de parkingcapaciteit in de toekomst.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER in de relevante disciplines mobiliteit en geluid dit middels een sensitiviteitstoets intensiever gebruik reeds is meegenomen in het onderzoek.

In de discipline lucht in het plan-MER zit deze eveneens vervat maar werd deze sensitiviteitstoets geëxpliciteerd. Tevens komt een potentiële verruiming aan bod bij de bespreking van de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets. Er wordt hiervoor verwezen naar aanvullingen in §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. en §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..

Deze bezwaren geven aanleiding tot een aanvulling in de sensitiviteitstoets in de discipline lucht van het planMER. Deze aanvulling leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

In bezwaren wordt gevraagd om de effecten van het volgende ontwikkelingsscenario mee in rekening te brengen in het plan-MER: het voorzien van toekomstige stapelparkings ter hoogte van stations van Linkebeek en Sint-Genesius-Rode, Station Sint-Genesius-Rode als regionaal Hoppinpunt en de voorziene kilometerheffing in Brussel. De nieuwe spoorlijn is dus minstens robuust zo niet over gedimensioneerd, voor wat de GEN doelstellingen betreft. Deze potentiële ontwikkelingen dienen in het plan-MER op afdoende wijze te worden onderzocht zodat men zich een correct beeld kan vormen van de maximumcapaciteit ("het worstcasescenario) op Lijn 124.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het GRUP geen uitspraken doet over het aantal parkings. De parkings aan het station van Linkebeek en Sint-Genesius-Rode liggen buiten de contour van het GRUP.

In het plan-MER werd in de effectbeoordeling wel uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van de parkings aan de stations. Tevens wordt een 'sensitiviteitstoets intensiever gebruik' opgenomen in het plan-MER.

In het plan-MER is verduidelijkt dat er een stijging in de reizigersaantallen kan worden verwacht enerzijds te wijten aan autonome groei en tevens als uitbreiding van het GEN-netwerk met de bijhorende stijging in frequentie.

Deze groei in reizigersaantallen resulteren niet automatisch in een toename van het gemotoriseerd verkeer in dezelfde verhouding. NMBS/Infrabel mikt op een sterke modal shift van het autogebruik naar alternatieve vervoersmodi (te voet/per fiets/openbaar vervoer) voor het voor- en natransport.

In de reizigersaantallen zit bijgevolg een intensiever gebruik vervat. Ook wordt rekening gehouden met een toename in het aantal kiss & ride bewegingen.

Uit de effectbeoordeling blijkt het voorgenomen plan een verwaarloosbaar effect te hebben op het functioneren van het verkeerssysteem op microniveau.

In een sensitiviteitstoets in het plan-MER is tevens geoordeeld dat als op termijn het reizigersaantal nog verder zou blijven toenemen (bijvoorbeeld door het voorzien van extra parking aan de stations Linkebeek en Sint-Genesius-Rode, Sint-Genesius-Rode als regionaal Hoppinpunt), de impact van het bijkomende autoverkeer niet voelbaar zijn. In Sint-Genesius-Rode, de locatie met de grootste verkeersgeneratie, zou het aantal pendelaars dat met de auto komt al moeten verdubbelen om boven de significantiedrempel van 5%-pt verzadiging te komen. In alle andere locaties zou de toename zelfs nog groter moeten zijn.

In het plan-MER is geduïd dat de sensitiviteitstoets intensiever gebruik ook kan gaan over toekomstige uitbreidingen van de parkings.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een verduidelijking in de sensitiviteitstoets intensiever gebruik van het plan-MER. Deze verduidelijking leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

<p>In een bezwaar wordt aangehaald dat er ten gevolge de spoorwegverbreding, de uitbreiding van de stations en de verhoging van het aantal stoptreinen in de stations dit significante gevolgen zal hebben voor het voor- en na transport in de buurt op nabijgelegen lokale wegen en voor het Natura 2000-gebied.</p>

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER, als ook in de passende beoordeling (zie plan-MER §8.6.4) bijkomende passages zijn opgenomen die dit verder duiden. Ook de sensitiviteitstoets is aangevuld dat intensiever gebruik ook kan gaan over toekomstige uitbreidingen van de parkings.

De effecten werden als niet-significant beoordeeld in overeenstemming met de geldende richtlijnen voor milieueffectrapportage.

Er is ook geconcludeerd dat er geen betekenisvol negatieve effecten verwacht worden ten aanzien van het SBZ ten gevolge van bijkomende stikstofdeposities van verkeer.

Dit bezwaar geeft aanleiding tot een aanvulling van de sensitiviteitstoets intensiever gebruik in het plan-MER. Deze verduidelijking leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

Mobiliteit

In bezwaren is men bezorgd dat de wegen die naar de nieuwe bruggen, die verbreed worden, te smal zijn waardoor auto's elkaar niet kunnen kruisen. Bijkomend uit men de bezorgdheid dat wanneer het verkeer toeneemt, de tweerichtingsstraten in Linkebeek dit niet toelaten.

De Vlaamse Regering wijst erop dat in de planfase bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

In een volgende fase, de projectfase, zal het project verder uitgewerkt worden en zal de inrichting van nieuw aan te leggen bruggen bekeken worden. Voor nieuwe bruggen die gebouwd worden, wordt rekening gehouden met 2 stromen van verkeer. De inrichting dient veilig en overzichtelijk te zijn en er moet een vlotte doorstroming mogelijk zijn van alle verkeer.

In het studiegebied komen inderdaad smallere wegen voor vandaag. In het plan-MER is er gemotiveerd dat de toename in het verkeer naar de stations niet van die grootteorde is dat het extra verkeer tot significante effecten zou leiden. De motivering in het plan-MER §3.5.4 wordt beperkt aangevuld om dit beter te duiden.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een verduidelijking in de discipline mobiliteit van het plan-MER. Deze verduidelijking leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

Geluid en Trillingen

In bezwaren wordt gevraagd of er bij de berekening van de geluidscijfers reeds rekening is gehouden met maatregelen tegen lawaai (bv. geluidsschermen). Bijkomend wordt ook gevraagd of het klopt dat er in het GRUP geen maatregelen tegen lawaai vereist zijn.

De Vlaamse Regering antwoordt dat er in de geluidsmodellering nog geen rekening gehouden is met geluidsmuren.

In het plan-MER §4.5 is volgende aanvulling ter verduidelijk toegevoegd:

- De gebruikte profielen in de modellering hebben rekening gehouden met plaatselijk muurtjes in functie van stabiliteit, steunmuur (bv. in uitgraving) en afsluiting. Deze muurtjes hebben mee een (weliswaar beperkte) invloed op de resultaten in de geluidsmodellering. Het hypothetisch/theoretisch niet voorzien van de muurtjes kan plaatselijk leiden tot een beperkte afzwakking van de grootteorde van positieve effecten.

In het project-MER zal een evaluatie gebeuren in de geluidstudie op basis van meer gedetailleerde projectinformatie. Het aftoetskader zal inzicht geven in de noodzaak voor het nemen van geluidswerende maatregelen, bijvoorbeeld onder de vorm van geluidsmuren. Indien blijkt dat er aanbevelingen of maatregelen nodig zijn zal dit op het projectniveau duidelijk worden en indien nodig in de omgevingsvergunningaanvraag worden opgenomen.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een verduidelijking in de discipline geluid van het plan-MER. Deze verduidelijking leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

In bezwaren wordt gezegd dat er geen maatregelen genomen zijn m.b.t geluid voor de wijk gelegen op het grondgebied van Ukkel.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER, discipline geluid §4.5.3, een paragraaf is opgenomen met de grensoverschrijdende effecten. Zie ook hoofdstuk 14.4.2 van het plan-MER. Deze paragraaf is in het plan-MER aangevuld met een kwalitatieve beoordeling van het geluidsklimaat voor de bewoners op de grens met/in Ukkel.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een verduidelijking in de discipline geluid van het plan-MER. Deze verduidelijking leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om via een meetcampagne het huidige geluids-en trillingsniveau op de meest gevoelige plaatsen langsheen de spoorlijn te meten.
Er wordt ook gevraagd om deze informatie omtrent piekgeluidscapaciteiten waaraan de omwoners potentieel onderhevig zullen zijn, per meetpunt in het plan-MER te vermelden. Zo komt het bijvoorbeeld Marcel en Robert Maassquare niet aan bod.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER §4.4.2, ten einde na te gaan of het huidige geluidsdruk niveau in de omgeving van het plangebied conform de milieukwaliteitsdoelstellingen uit Vlarem II is, geluidsmetingen werden uitgevoerd op 5 representatieve plaatsen langs het traject. Zo wordt het oorspronkelijk omgevingsgeluid bepaald. Voor alle meetpunten is gebleken dat de meetwaarden ruim voldoen aan de milieukwaliteitsdoelstellingen voor een woongebied.

In het plan-MER §4.4.3 zijn de resultaten opgenomen van drie trillingsmetingen aan woningen langs het spoor. De normwaarden worden niet overschreden.

In het plan-MER § 4.5.3 werd een aanvulling opgenomen m.b.t. resultaten ter hoogte van het Marcel en Robert Maassquare en de grens met Ukkel.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geven aanleiding tot een verduidelijking in de discipline geluid van het plan-MER. Deze verduidelijking leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

In bezwaren wordt er bezorgdheid geuit over de impact van het goederenverkeer.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de spoorlijn L124 een lijn is voor reizigers. Het goederenverkeer is dan ook zeer beperkt. Het goederenverkeer bestaat voornamelijk uit treinen die omgeleid worden en niet het reguliere pad (L28 of L26) nemen. En verder betreft het werktreinen benodigd voor de aanvoer van materialen bestemd voor de GEN-werken. Bij uitrol van het GEN (meer reizigerstreinen) wordt het quasi onmogelijk om nog goederentreinen van en naar Brussel te sturen op de L124 en al zeker niet meer tussen Ukkel en Brussel-Zuid (baanvak op 2 sporen). Het aantal goederentreinen naar de L26 neemt ook af op termijn daar de L26 nog meer gaat inzetten op reizigersverkeer, waardoor de L28 de belangrijkste corridor wordt voor goederen door en rond Brussel.

In het plan-MER werd een theoretische toename van het aantal goederentreinen (hoewel dit niet structureel wordt verwacht) in de modellering opgenomen. Een verdubbeling van het goederenverkeer zit vervat in de modellering van het MER. De invloed zoals beschreven is inclusief deze theoretische toename. Bij de goederentreinen is er eind 2024 een Retrofit gerealiseerd waarbij de gietijzeren remblokken vervangen worden door remblokken met composiet. Hierdoor worden er sterke geluidsreducties bekomen.

Een theoretische verdubbeling van het goederenverkeer zit vervat in de modellering van het plan-MER. De bijdrage van het goederenverkeer op zich werd aangevuld in het plan-MER. Er wordt hiervoor verwezen naar **§Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

Deze bezwaren geven aanleiding tot een verduidelijking in de modellering in het plan-MER. Deze verduidelijking leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

Bodem- en waterverontreiniging

In bezwaren wordt aangegeven dat het project - en bij uitbreiding een spoorwegomgeving in het algemeen - een groot risico op vervuiling van de bodem en het grond- en oppervlaktewater (o.a. de Linkebeek) inhoudt. Enerzijds door het vrijkomen van zware metalen ten gevolge van spoorweglucht en anderzijds door het gebruik van herbiciden, pesticiden en andere gevaarlijke producten bij het onkruidbeheer van de sporen. In het ontwerp-MER worden geen maatregelen genoemd om deze oorzaken van verontreiniging weg te nemen, dit element van het dossier moet worden herzien.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER § 6.4.4 'Invloed op bodemkwaliteit'. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op mogelijk bodem- en waterverontreiniging door de exploitatie van de spoorlijn. Dit wordt hierin als volgt verduidelijkt:

Ermeë rekening houdend dat de nieuwe sporen op een asfaltverharding komen, het verbod voor pesticidengebruik in de bermzones, de progressieve afname en vermindering van het pesticidengebruik volgens het actieplan pesticidenvermindering en de zoektocht/het toepassen van alternatieve technieken, tevens de afwezigheid van beschermingszones, kan er van uit worden gegaan dat tegen de periode dat de uitbreiding van de spoorweg in exploitatie is, het pesticidengebruik tot een minimum is beperkt.

Om hier een beter inzicht in te krijgen is de plan-MER §6.4.4 verder aangevuld met een beknopte, bijkomende duiding over mogelijke bodem- en waterverontreiniging van de Exploitatie van de Spoorlijn.

Er is geen reden om aan te nemen dat de grondwaterkwaliteit of oppervlaktewaterkwaliteit zou verslechteren door van 2 sporen naar 4 sporen te gaan. Vanuit het milieuonderzoek is geen noodzaak tot het nemen van milderende maatregelen op planniveau.

Passende beoordeling

In bezwaren wordt gezegd dat de passende beoordeling die bij het GRUP gevoegd is, ontoereikend is aangezien de impact van de emissies en stikstofdeposities van het planvoornemen op de omliggende beschermde gebieden onvoldoende werd onderzocht. Daarnaast wordt ook gezegd dat de grensoverschrijdende effecten van het planvoornemen ten aanzien van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (waar het beschermde habitatgebied zich bevindt) onvoldoende werd onderzocht.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in het plan-MER een passende beoordeling is toegevoegd. In de passende beoordeling zijn over dit onderwerp verduidelijkingen en aanvulling toegevoegd.

Na aanpassing werd de passende beoordeling door ANB geëvalueerd en goedgekeurd op datum 01/09/2023. Hierin is opgenomen dat Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat het planvoornemen geen betekenisvolle aantasting impliceert voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone. Het Agentschap voor Natuur en Bos verklaart zich akkoord met de conclusies uit de passende beoordeling. De passende beoordeling wordt gunstig geadviseerd.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een aanvulling in de passende beoordeling. Deze aanvulling leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

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

De volgende onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het plan. Hiervoor werd ook telkens de reden vermeld. Onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen hebben betrekking op specifieke onderwerpen of thema's. Bij de behandeling van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen werden deze onderdelen gegroepeerd volgens deze thema's.

De behandeling van de adviezen, bezwaren en opmerkingen volgens de verschillende onderwerpen moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.

1. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over de motivatie van het plan/project

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over mogelijke alternatieven geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

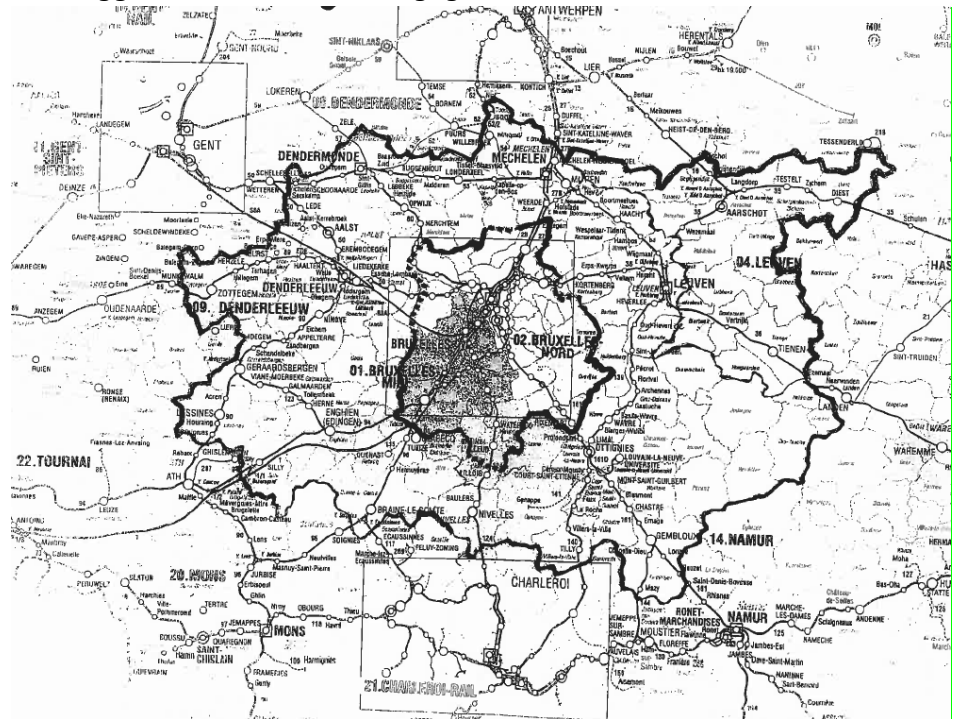
Plandoelstellingen/projectdoelstellingen

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de plandoelstelling van het voorlopig vastgesteld RUP niet meer actueel is. Een ruimtelijk uitvoeringsplan moet gebaseerd zijn op een goede probleemanalyse en een juist feitelijk inzicht, wat inzonderheid impliceert dat het ruimtelijk uitvoeringsplan moet tegemoetkomen aan een aangetoonde en onderbouwde behoefte. Het zorgvuldigheidsbeginsel verplicht de overheid zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van een beslissing en ervoor te zorgen dat de juridische en feitelijke aspecten van het dossier deugdelijk worden geïnventariseerd en gecontroleerd, zodat de overheid met kennis van zaken kan beslissen. Dergelijke inventarisatie en het aantonen van een onderbouwde behoefte is in onderhavige planprocedure klaarblijkelijk niet gebeurd.

De Vlaamse Regering verwijst naar hoofdstuk 1.2 'Plandoelstellingen' van de Toelichtingsnota (bijlage IIIa) waarin de plandoelstellingen zijn opgenomen, die uitvoering zijn van een aantal beslissingen en overeenkomsten zoals:

- *De beslissing van 30 maart 1999 van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI): is een eerste interfederale politieke verbintenis om het Gewestelijk Expresnet (GEN) te realiseren. De ICVI is voorstander van verschillende infrastructuurwerkzaamheden die ze als onontbeerlijk beschouwt voor het GEN. Met onder andere het viersporig maken van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel.*
- *De uitbreiding naar 4 sporen van de lijn L124 is tevens expliciet opgenomen in het **Samenwerkingsakkoord K.B. 2002** tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (K.B. 22 maart 2002; BS 26 maart 2002).*
- *Op 4 april 2003 sluiten de vertegenwoordigers van de federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse regering een **overeenkomst over het GEN**. De GEN-conventie met als doel het ontwikkelen van een Gewestelijk Expres Net voor Brussel, wordt dan bekrachtigd. Ze definieert de doelstellingen van het GEN, preciseert het verwachte aanbod en*

organiseert de omkadering om het project te sturen. De GEN-zone bestaat uit een centrale kern en een omliggende rand, zoals weergegeven hierna.



De centrale kern van de GEN - zone wordt afgebakend op basis van :

1. gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
2. de Brusselse agglomeratie, zoals die wordt bepaald door het Nationaal Instituut voor de Statistiek in de studie "De Belgische stadsgewesten 1991", Statistische Studiën nr. 104, NIS, 1996, op grond van criteria die te maken hebben met continuïteit inzake verstedelijking;
3. de gemeenten die grenzen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
4. de geobserveerde dagelijkse verkeersstromen per spoor;
5. de verkeersinfrastructuur.

De perifere ring van de GEN – zone omvat het grondgebied van de gemeenten en delen van gemeenten die behoren tot de GEN – zone en niet tot de centrale kern.

Figuur Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document. -1: Overeenkomst GEN 2003: centrale kern en perifere ring van het GEN (bron: TUC RAIL)

- In 2008 en 2010 keurden het Brussels en Vlaams parlement een **resolutie** goed voor de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de fietsers tussen de gemeenten uit de rand en Brussel.
- Deze beleidsintentie heeft in 2012 geleid tot een **samenwerkingsakkoord** tussen de Provincie Vlaams-Brabant, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in functie van de realisatie van het FietsGEN, een netwerk van fietssnelwegen in een straal van 15 km in, rond, van/naar Brussel. Dit FietsGEN (en hiermee ook de F207 Waterloo-Brussel) is inmiddels opgenomen in een breder netwerk van fietssnelwegen in Vlaams-Brabant en in het GPDO (Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De F207 kan ter hoogte van Moensberg aantakken op de verbinding langs spoorlijn L124 naar de Noord-zuid-as, op de F208 langs spoorlijn 26 naar de kanaalzone (in studie door de Provincie Vlaams-Brabant) en op de verbinding langs spoorlijn 26 tot de VUB/Delta-site (in studie door BIM).



Figuur Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.-2: Situering onderzoeken fietssnelwegen in de regio

- Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** m.b.t. het gewestelijk expresnet (GEN) rond Brussel.
- Dit RUP draagt bij aan één van de strategische doelstellingen nl. strategische doelstelling 4 “Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen” uit de **Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen**.

Daarnaast werd ook de aanleiding en historiek geschetst van zowel het Gewestelijk Expresnet (GEN) in zijn algemeenheid als specifiek voor Lijn 124. Hieruit blijkt dat er heel wat studiewerk voorafgegaan is aan de beslissing.

Uit de studie van het Gewestelijk Expresnet (L124) (zie bijlage IX bij de Toelichtingsnota) volgt dat er minimum 3 sporen nodig zijn voor de GEN-treinen (S-treinen) en 4 sporen voor het gemengd verkeer GEN – IR/IC treinen. In de studie komt naar voren dat er problemen ontstaan wanneer er geen passeermogelijkheden zijn voor snellere IC-IR treinen ten aanzien van de GEN-treinen. Ook dient de capaciteit te worden verhoogd van het aantal treinen en is het wenselijk de robuustheid van de lijn te kunnen vergroten.

De bestaande spoorlijn L124 Brussel-Charleroi laat in zijn huidige configuratie dus niet toe om aan bovengenoemde doelstellingen te voldoen zonder een capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn. Met de voltooiing van de werken zullen er tijdens de piekuren elk uur vier gecadanceerde S-treinen rijden, in de twee richtingen, van en naar Brussel, en stoppen in alle stations op lijn 124.

Tegen eind 2025 wordt een eerste fase van verdubbeling gerealiseerd tussen Waterloo en Braine-L'Alleud. Vanaf dan zouden er al meer treinen kunnen stoppen door de passeermogelijkheid in Waterloo-Braine l'Alliance van de IC-treinen (met voorrang op de stoptreinen). Dit is echter nog altijd onvoldoende om het aantal treinen te laten toenemen en om de robuustheid van de lijn te garanderen.

Een recente nota Exploitatie L124 "L124_exploitatie_4_sporen_200608" verduidelijkt waarom 4 sporen noodzakelijk zijn t.h.v. het plangebied ten einde een robuuste exploitatie te verzekeren die tegelijk de GEN-doelstellingen kan waarmaken en combineerbaar is met het niet GEN-verkeer (IC/IR). Bovendien moet op termijn capaciteitsuitbreiding mogelijk blijven gezien de jaarlijkse stijging van het aantal treinreizigers.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de door Infrabel aangegeven doelstellingen niet het voorwerp zijn van een politiek akkoord en bijgevolg van geen enkele financiering, en dat deze doelstellingen zijn vastgesteld om de omwonenden te overtuigen om de overgang naar 4 sporen te rechtvaardigen, zonder enige garantie van latere uitvoering.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota hoofdstuk 1.2 'Plandoelstellingen' waar wordt beschreven welke de plandoelstellingen zijn en dat deze uitvoering zijn van een aantal beslissingen en overeenkomsten. In dit hoofdstuk wordt ook de aanleiding en de historiek geschetst van zowel het Gewestelijk Expresnet (GEN) in zijn algemeenheid als specifiek voor L124. Hieruit blijkt dat er heel wat studiewerk vooraf is gegaan aan de beslissingen (zie ook bovenstaand bezwaar).

Deze beslissingen zijn ook gekoppeld aan diverse financieringsrondes (budgetopmaak en meerjaren-investeringsplannen van de spoorweggroep door de jaren heen, het GEN-fonds en sinds 2018 het SMIP (Specifiek Meerjaren InvesteringsPlan).

De uitbreiding van de spoorlijn L124 is één van de projecten die kaderen in een groter geheel, het GEN. De doelstellingen van het GEN hebben niet alleen betrekkingen op treinen die rijden naar de Noord- Zuidverbinding. Ook verbindingen (en treinen) richting Schuman, Etterbeek en Zaventem rijden en stoppen op de L124. Het aantal stops zijn in overeenstemming met de doelstellingen van het GEN.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt er gewezen op tegenstrijdigheden in de motivering van het 4-sporen project. De toelichtingsnota (bijlage IIIa) bevat de volgende informatie: "De ICVI beslist om de lijnen 124 en 161 viersporig en niet driesporig te maken. Een derde spoor is theoretisch voldoende om het GEN-verkeer aan te kunnen, maar de raad van bestuur van de NMBS zegt voor Brussel geen oplossing te kunnen aanvaarden die het verkeer van regio's buiten een straal van 30 km rond Brussel zou bemoeilijken. De raad van bestuur van de NMBS verantwoordt vervolgens het viersporig maken onder meer met de bedoeling om een regelmatigere passage van IC- en IR-treinen mogelijk te maken "terwijl in het ontwerp van milieueffectenbeoordeling (bijlage VI de tabellen 4.23, 4.24 en 4.25) een toename van het aantal rechtstreekse treinen (IC- en P-treinen) aangegeven van maximaal 110 treinen per dag in 2021 tot 120 treinen per dag in 2022. De geboden motivering maakt dan ook onvoldoende inzichtelijk waarom een uitbreiding naar 4 sporen vereist zou zijn.

De Vlaamse Regering verwijst hiervoor naar Hoofdstuk 1.2 'Plandoelstellingen' van de toelichtingsnota (bijlage IIIa). Hierin wordt bij de doelstelling van het GEN aangegeven dat de 4 sporen noodzakelijk zijn om een robuuste exploitatie te verzekeren die tegelijk de GEN-doelstellingen kan waarmaken en combineerbaar is met het niet GEN-verkeer (IC/IR). Een nota Exploitatie L124 (bijlage IX) verduidelijkt waarom 4 sporen noodzakelijk zijn t.h.v. het plangebied. Bovendien moet op termijn capaciteitsuitbreiding mogelijk blijven gezien de jaarlijkse stijging van het aantal treinreizigers.

Het treinaanbod van snelle treinen IC/IR neemt inderdaad beperkt toe, maar het GEN voorziet een exponentiële stijging van het trage verkeer of het aantal stoptreinen. De 4 sporen zorgen ervoor dat de snelle treinen niet gehinderd worden door de stoptreinen. Zonder rekening te houden met het IC/IR-verkeer, zegt de ICVI dat 3 sporen inderdaad volstaan voor het GEN-verkeer. Dit wordt bevestigd in de mededeling van de Raad van Bestuur van de NMBS, maar om het IC/IR verkeer niet te belemmeren, is nog altijd een 4 de spoor noodzakelijk. Dit is dan ook geen tegenstrijdigheid.

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering ook naar de nota - met de verantwoording van het op 4 sporen brengen van de spoorlijn - opgenomen in Bijlage 4 van de scopingnota v2 (dd 23/12/2021 terug te vinden op de website <http://grups.omgeving.vlaanderen.be/>).

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

Onafhankelijke studie

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het nut van de uitbreiding van het spoor, nl. van 2 naar 4 sporen in vraag gesteld. Er wordt gevraagd naar een 'onafhankelijke studie' waaruit de noodzaak blijkt voor het op 4 sporen brengen van de Lijn 124 noodzakelijk is. Bijkomend wordt ook gevraagd waarom men weigert dit te onderzoeken.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota (bijlage IIIa) waarin de aanleiding en historiek (hoofdstuk 1.2) opgenomen is.

Op 4 april 2003 sloten de vertegenwoordigers van de federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse regering een overeenkomst over het GEN "Overeenkomst met het oog op verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel". Hierin werden volgende punten opgesomd:

De GEN Overeenkomst 2003:

- formuleert de doelstellingen van het GEN en definieert het verwachte aanbod;
- organiseert de aansturende structuur van het GEN-project;
- omkadert en definieert de domeinen waarin de begeleidingsmaatregelen moeten worden geïmplementeerd;
- bepaalt dat een gemeenschappelijke commercialiseringsstrategie wordt ontwikkeld door de openbare vervoersmaatschappijen.

Art. 13 van de GEN Overeenkomst 2003 (zie Hoofdstuk III – “Analyse van de vraag en organisatie van het aanbod” zie bijlage IX van de Toelichtingsnota) voorziet de uitvoering van een studie en onderzoek dat betrekking heeft op de verplaatsingsbehoeften die op grond van objectieve criteria worden geanalyseerd en op de functionaliteitseisen over frequentie, amplitude en haltes. De uitvoering van de studie is begeleid en gecontroleerd door een Technische Werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken ministeries, de operatoren van het openbaar vervoer in de gewesten, evenals INFRABEL en de NMBS.

De opdracht voor de studie is verleend door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en werd uitgevoerd door een consortium van vier onafhankelijke adviesbureaus: Significance, STRATEC, TRACTEBEL en TRITEL.

- Significance (coördinatie – NL): “Significance is an independent research institute Specialized in quantitative research on mobility and transport” – <https://significance.nl/en/about-us/>;
- STRATEC (simulatie van het reizigersgedrag – BE) : « Concevoir des outils et fournir des conseils aux organisations pour les aider à prendre des décisions durables qui amélioreront la qualité de notre écosystème et, par là, notre qualité de vie à tous. » – <https://www.stratec.eu/nl/identiteit/>
- TRACTEBEL (simulatie van het verkeer op het spoorwegnet - BE);
- TRITEL (berekening van het reizigerspotentieel – BE).

Op basis van het in Art. 13 van de GEN overeenkomst gestelde, werden de doelen door het studieteam als volgt geconcretiseerd:

- *Bepaal voor 2015 een optimaal GEN binnen de door de conventie opgelegde randvoorwaarden;*
- ***Bepaal de noodzakelijk infrastructurele werken;***
- *Maak een doorkijk naar 2020 en daarna.*

De Vlaamse Regering verwijst ook naar het rapport “Evolutie en optimalisatie van het Gewestelijk Expres Net voor Brussel en omgeving – Uitwerking 2015 en visie op 2020 en 2030 – 22 juni 2019” (zie bijlage IX). Daarin wordt onder hoofdstuk 3.4 ‘Noodzakelijke infrastructuur’ het volgende opgenomen:

- (...)
- **L124 – Linkebeek–Braine-L’Alleud (4 sporen);**
- **L124 – Braine-L’Alleud–Nivelles (4 sporen) ;**
- (...)
-

De exploitatienota "L124_exploitatie_4_sporen_200608" herbevestigt het resultaat van het rapport uit 2009 (zie bijlage scopingnota 2). Deze nota kadert in de opmaak van de scopingnota 2. Op 11 februari 2021 heeft INFRABEL/TUC RAIL duiding en uitleg gegeven bij deze nota.

Uit voorgaande motivering blijkt dat er een onafhankelijke studie is opgemaakt door onafhankelijke studiebureaus die aantoont dat het op 4 sporen brengen van de Lijn L124 noodzakelijk is voor het functioneren van het Gewestelijk Expresnet.

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

Evoluties

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd of de uitbreiding van het spoor nog nodig is. Het besluit voor deze uitbreiding werd 20 jaar geleden genomen en er is ondertussen heel wat veranderd ten gevolge van technologische en maatschappelijke evoluties: nl. ERTMS-signalisatiesysteem (efficiënter treincontrolesystemen waarbij meer treinen efficiënt kunnen passeren op minder sporen), verbeterde signalisatie, optimalisatie bestaande infrastructuur, hoger rollend materieel met hogere capaciteit, meer telewerk, ontwikkeling van 'third places' i.e. co-working spaces buiten kantoor of woonplaats, ...

De Vlaamse Regering antwoordt dat het ERTMS uit twee basiscomponenten bestaat, de ETCS (European Train Control System) zijnde het Europese treinbesturingsysteem dat een automatisch treinbeveiligingssysteem is en de GSM-R, een radiosysteem voor spraak- en datacommunicatie tussen het spoor en de trein.

ETCS is een automatisch veiligheidssysteem dat de kans dat een trein door een rood sein rijdt enorm verkleint. Ook overdreven snelheid, de oorzaak van veel treinongevallen, wordt zo goed als onmogelijk. Zowel de trein als de infrastructuur moet uitgerust zijn met ETCS. Infrabel heeft een Masterplan ETCS (MP ETCS) dat concreet stap voor stap ETCS uitrolt op het volledig spoorwegennet. De ambitie van Infrabel is om tegen eind 2025 het volledige spoorwegennet uit te rusten met ETCS. ETCS kent verschillende niveaus. In België is gekozen voor een combinatie van ETCS niveau 1 Full Supervision, ETCS niveau 1 Limited Supervision en ETCS niveau 2 Full Supervision. Op de spoorlijn L124 wordt ETCS niveau 2 Full Supervision uitgerold.

Zo behoort Infrabel tot de pioniers die dit Europese ETCS-systeem op nationale schaal en op het hele net zal uitrollen. Met het Masterplan ETCS wil Infrabel in eerste instantie de spoorveiligheid op het hele net verhogen.

De realisatie van het Masterplan, conform de geldende wetgeving, is één van de doelstellingen van het Performantiecontract 2023-2032, afgesloten tussen de Belgische Staat en Infrabel. Terug te vinden op de volgende website [mobiliteit.belgium.be/nl/spoor/beheerscontracten/contracten#Performantiecontract Infrabel](https://mobiliteit.belgium.be/nl/spoor/beheerscontracten/contracten#Performantiecontract%20Infrabel).

In meerdere bezwaren wordt verwezen naar performantere ETCS-levels welke kunnen bijdragen tot een verhoogde capaciteit. Deze levels kunnen inderdaad capaciteitswinst opleveren, zeker voor treinen met dezelfde treinkarakteristieken (snelheid, optrekgedrag, etc.) en hetzelfde "ritgedrag" (stoppen in elke stopplaats). Voor lijn L124 is dit niet het geval. Hier krijgt men een combinatie van P-, IC- en IR-treinen die niet in elk station stoppen. In het geval voor Linkebeek en Sint-Genesius-Rode zal de winst eerder beperkt zijn.

Een upgrade naar een Performanter Level, zoals ETCS niveau 2 zonder laterale seininrichting (en bij uitbreiding ETCS Level 3) is niet voorzien voor 2040 (zie Visie 2040 in het Performantiecontract 2023-2032). Wanneer dit dan wel exact voorzien is, is niet nader bepaald. Alle focus ligt vandaag op het MP ETCS, wat al een serieuze uitdaging is voor Infrabel.

Voor wat betreft andere maatschappelijke evoluties of meer specifiek telewerken geeft de Vlaamse Regering aan dat het telewerk sinds COVID sterk toegenomen is en het Federaal Planbureau voorspelt dat in 2040 40% van de bedienden zullen telewerken aan gemiddeld twee dagen per week.

De impact van telewerken op werk gerelateerde verplaatsingen (woon-werkverkeer, professionele verplaatsingen) is duidelijk toegespitst op de banen in het Brussels Gewest. Het reizen met de trein neemt in die periode af (-2,8 %) en wordt minder gebruikt voor het woon-werkverkeer door de uitbreiding van het telewerk. Er is vastgesteld dat telewerk voornamelijk plaats vindt op maandag, woensdag en vrijdag. Gezien dit een variabel gegeven is, is dit niet relevant voor de frequentie van de treinen (om het 1/4u een stoptrein, conform de plandoelstellingen).

Hoewel het aantal reizigers doordeweeks nog niet terug is op het niveau van voor COVID, is het in 2023 met meer dan 20% gestegen ten opzichte van 2022. Het aantal reizigers in het weekend is al hoger en talrijker dan in de periode voor COVID.

Eind 2022 ondertekende de Belgische staat een Overeenkomst van Openbare Dienstverlening met de NMBS. Daarin verbindt de NMBS zich ertoe om meer reizigers aan te trekken en het marktaandeel van de trein als vervoermiddel te vergroten. De doelstellingen die tegen 2032 moeten worden bereikt, zijn onder meer:

- 30% meer passagiers
- 10,5% meer treinen op weekdays
- 22,5% meer treinen op zaterdag
- 2 treinen per uur per richting en meer treinen vroeg in de ochtend en later op de avond.

In het geval van de L124 kunnen deze doelstellingen alleen worden bereikt als de spoorweginfrastructuur wordt uitgebreid.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat België (federaal) een aanzienlijke achterstand heeft bij de ingebruikname van deze moderne signalisatiesystemen (ERTMS), terwijl een Europese richtlijn ons land verplicht deze systemen in te voeren, niet alleen omwille van de verkeersdichtheid maar ook om veiligheidsredenen.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen verwijst de Vlaamse Regering ook naar de motivering gegeven in voorgaand bezwaar.

Zo behoort Infrabel tot de pioniers die dit Europese ETCS-systeem op nationale schaal en op het hele net zal uitrollen. Op de spoorlijn L124 wordt ETCS niveau 2 Full Supervision uitgerold.

Aan de hand van het Masterplan ETCS wil Infrabel in eerste instantie de spoorveiligheid op het hele net verhogen.

De realisatie van het Masterplan ETCS, in overeenstemming met de geldende wetgeving, is één van de doelstellingen van het Performantiecontract 2023-2032, gesloten tussen de Belgische Staat en Infrabel.

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

Stations

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de vraag gesteld waarom elk van de vier stations in het projectgebied, die op een korte afstand van elkaar gelegen zijn, vernieuwd en/of uitgebreid zullen worden, terwijl de NMBS op andere plaatsen in België overgaat tot het sluiten van kleine stations met te weinig passagiers.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen verwijst de Vlaamse Regering naar hoofdstuk 1.2 'Plandoelstellingen van de toelichtingsnota (Bijlage IIIa). Hierin wordt bij de aanleiding en de historiek de GEN doelstellingen geformuleerd:

*Het Gewestelijk Expres Net - GEN - voor Brussel heeft als **doelstellingen** (uit overeenkomst van 03/04/2003):*

- *Het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de piekuren en in de week;*
- *Het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de daluren en in het weekend;*
- ***Het behoud van alle bestaande stopplaatsen en het creëren en/of heropenen van bijkomende stopplaatsen;***

- *Het optimaliseren van de complementariteit tussen de trein en de andere openbare vervoersmiddelen;*
- *Het garant staan voor meer comfort en regelmaat voor de treinreizigers.*

De doelstellingen van dit ruimtelijk uitvoeringsplan geven daar uitvoering aan:

- *Het optimaliseren van het GEN-netwerk* door de uitbreiding van spoorlijn L124 van 2 naar 4 sporen op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.
 - ***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 halte-infrastructuur 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.
- *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.*

De 4 haltes/stations (Linkebeek, Holleken, Sint-Genesius-Rode en De Hoek) op de lijn L124 zijn geselecteerd als GEN-stations en worden behouden. Het is niet de bedoeling deze te sluiten. Het sluiten van stopplaatsen staat haaks op de plandoelstellingen.

Stations op andere plaatsen in België behoren niet tot de scope van dit GRUP. Dit GRUP doet dan ook geen uitspraak over het sluiten van stations op andere plaatsen in België.

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

Frequentie treinen

In bezwaren, opmerkingen en adviezen uit men de bezorgdheid dat het project zich niet enkel zal beperken tot de uitbouw van het GEN-netwerk maar als bijkomende doelstelling heeft een significante toename te realiseren van het aantal IC, IR en P treinen evenals goederentreinen langsheen dit spoorwegtracé.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geeft de Vlaamse Regering aan dat het GRUP geen uitspraken doet over aantal IC, IR en P treinen evenals goederentreinen die gebruik kunnen maken van het spoornetwerk.

De 4 spoorlijnen vormen de basis van het GEN-netwerk. Het GEN - Gewestelijk Expres Net - komt in de eerste plaats neer op het viersporig maken van 5 grote spoorassen binnen een straal van 30 km rond Brussel. Dit om de verbindingen tussen de polen te waarborgen. Dankzij deze verdubbelde capaciteit kunnen de rechtstreekse treinen (IC en IR) over de twee middelste sporen rijden zonder opgehouden te worden door de lokale treinen die de buitenste sporen gebruiken.

Voor wat betreft bijkomende goederentreinen kan gezegd worden dat de spoorlijn L124 een lijn is voor reizigers en het goederenverkeer is dan ook zeer beperkt. Het goederenverkeer bestaat voornamelijk uit treinen die omgeleid worden (tijdens incidenten) en niet het reguliere pad (L28 of L26) nemen. En verder betreft het werktreinen benodigd voor de aanvoer van materialen bestemd voor de GEN-werken.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat de uitbreiding naar 4 sporen zal leiden tot een overcapaciteit. De verhoging in Linkebeek van vier naar zes treinen per uur tijdens de spits creëert een marginale winst voor veel grotere en onomkeerbare negatieve effecten. Daarnaast wordt aangegeven dat het treinaanbod ontoereikend is tussen 22.00 en 0.30 uur op weekdays, waarvoor geen uitbreiding nodig is. De toename van 1 naar 6 treinen voor Holleken tijdens de spitsuren - d.w.z. evenveel treinen als voor het centrum van Linkebeek - is buiten proportie. Een verhoging tot twee treinen zou voldoende zijn voor Holleken wat mogelijk is zonder toevoeging van 2 extra sporen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de bestaande lijn vandaag aan zijn maximale capaciteit zit. Om meer treinen te kunnen laten rijden zijn er 2 bijkomende sporen nodig, met behoud van alle stations (stoptreinen) en rekening houdend met het snelle verkeer (IC/IR) (cfr. plandoelstellingen).

Het op 4 sporen brengen van de lijn zorgt ervoor dat voldaan kan worden aan de voorwaarden inzake de amplitude, de bedieningsfrequentie en commerciële snelheid om de doelstelling opgenomen in Art. 3 van de GEN Overeenkomst 2003 te bereiken.

In Art. 19. - §1. van de Overeenkomst van 2003 wordt de amplitude en de frequentie van het toekomstig treinaanbod vastgelegd (zie Bijlage III van de GEN Overeenkomst 2003 – “Amplitude en frequenties van het spooraanbod”).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen zegt men dat er geen antwoord wordt gegeven op de gestelde vragen over de verbetering van de dienstverlening aan de pendelaars (verhoging van de frequentie van de treinen in de stations van Linkebeek en Holleken), dat er geen enkele visie is op een intelligent toekomstig beleid van harmonieus geïntegreerd vervoer dat de mobiliteit werkelijk dient. Er wordt ook geen uitleg gegeven over de richting en verdeling van de treinen naar Brussel voorbij Linkebeek (Noord-Zuidverbinding, Etterbeek/ Schuman, Weststation ...)

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geeft de Vlaamse Regering aan dat de dienstverlening niet geregeld wordt door het GRUP en dat het GRUP hier dus geen uitspraken over doet. Wel verwijst de Vlaamse Regering naar de Onderafdeling 2 van de Overeenkomst van 2003 waar het GEN-aanbod uit de doeken wordt gedaan nl.:

Art. 16 – Het globaal vervoeraanbod in de GEN-zone bestaat uit:

- de snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen (GEN);
- de verbindingen naar een GEN-station of -stopplaats;
- de andere verbindingen, noodzakelijk om het GEN-aanbod te structureren.

Art. 17- Het GEN-aanbod bestaat uit de prestaties van de maatschappijen voor openbaar vervoer in het raam van hun opdracht op de spoorweg- en wegverbindingen vastgelegd volgens artikel 16 en met kenmerken inzake amplitude, bedieningsfrequentie en commerciële snelheid, conform deze onderafdeling.

De studie volgens Art. 13 van de Overeenkomst 2003 heeft o.a. als doelstelling meegekregen:

"De complementariteit van het spooraanbod en het aanbod van bus, tram en metro, optimaal rekening houdend met de halteplaatsen vermeld in het "Gewestelijk Ontwikkelingsplan van het Brussels Gewest", het "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen" van het Vlaams Gewest en het "Schéma de Développement de l'Espace Régional" van het Waals Gewest in aanmerking te nemen."

Voor de richting en de verdeling van de treinen kan verwezen worden naar de exploitatienota "L124_exploitatie_4_sporen_200608" (bijlage bij scopingnota versie 2).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen vraagt men zich af of de nieuwe lijn naar het Weststation nuttig is, aangezien de meeste pendelaars naar het oosten van Brussel pendelen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de nieuwe lijn naar het Weststation niet binnen het plangebied ligt. Dit behoort niet tot de scope van dit GRUP en het GRUP doet hier dus ook geen uitspraak over.

Wel kan ter informatie meegegeven worden dat de verbinding naar het Weststation een mogelijke oplossing biedt, die rekening houdt met de beperkte capaciteit van de Noord-Zuidverbinding om zo Brussel te dwarsen. Finaal zullen alle treinen via de Noord-Zuidverbinding rijden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen vraagt men zich af hoe het aanbod van trage GEN-treinen naar Brussel-Zuid, -Centraal en -Noord mogelijk is als de 6 sporige Noord-Zuidverbinding anno 2023 al verzadigd is. Bijkomende vraag is dan ook of een snelheidsverhoging zin heeft.

In antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen geeft de Vlaamse Regering aan dat noch het aanbod treinen, noch de snelheid geregeld wordt door het GRUP en dat het GRUP hier dus geen uitspraken over doet.

Wel kan meegegeven worden dat om de capaciteit van de Noord- Zuidverbinding te verhogen er gewerkt wordt op verschillende niveaus:

- op systeemniveau (optimaal gebruik rollend materieel, ATO, Train Management System en ERTMS/ETCS implementeren);
- op operationeel niveau: opvolging treinen versnellen;
- op structureel niveau: verhogen toegankelijkheid kokers en supprimeren kruisende bewegingen.

Het verkeer op de L124 komt aan in de Noord-Zuidverbinding op koker 3 waar qua capaciteit nog de meeste mogelijkheden zijn. Het doel is om op termijn de L124, via deze koker 3, rechtstreeks te verbinden met de L161 zonder kruisingen.

Hiermee is reeds gestart:

- de aanleg van een nieuw knooppunt L.161/3 dat de rechtstreekse verbinding maakt met de L.161 (zonder de L.25 te moeten kruisen) aan de oostelijke rand van de vierhoek Brussel-Noord (bouwaanvraagprocedure aan de gang, project opgenomen in het budgetplan MIP 2023-2032 (MeerjarenInvesteringsPlan));
- en de bouw van een kruisingsviaduct (L124 en de L96), om treinen zonder kruising toegang te verschaffen tot de perrons van koker 3 van het station Brussel-Zuid (studie en procedure nog op te starten);

Wat betreft de snelheidsverhoging naar 160 km/u, dit heeft vooral betrekking op de IC-treinen. Voor wat betreft de S-treinen, deze behouden hun huidige snelheidscurve in Vlaanderen. De IC-treinen op de binnenste sporen trekken vroeger op naar 130 km/u richting Sint-Genesius-Rode.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om na de realisatie van de werken het volgende aanbod van S-treinen in de haltes van de stations Linkebeek en 't Holleken te realiseren:

- Minimaal 4 treinen per uur richting de N-Z as in Brussel
- Minimaal 4 treinen per uur richting Etterbeek/Schuman/Luchthaven/Leuven
- Verbetering van het aanbod op twee sporen in afwachting van de uiteindelijke realisatie van het GEN-aanbod.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het exploitatieplan geen ruimtelijk gegeven betreft en bijgevolg ook niet via voorliggend gewestelijk ruimtelijk plan geregeld of gegarandeerd kan worden.

De Vlaamse Regering verwijst naar hoofdstuk 1.2 'Plandoelstellingen' van de Toelichtingsnota (bijlage IIIa) waarin bij de aanleiding en de historiek de GEN doelstellingen worden geformuleerd:

Het Gewestelijk Expres Net - GEN - voor Brussel heeft echter als doelstellingen (uit overeenkomst van 03/04/2003):

- *het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de piekuren en in de week;*
- *het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de daluren en in het weekend;*
- *het behoud van alle bestaande stopplaatsen en het creëren en/of heropenen van bijkomende stopplaatsen;*
- *het optimaliseren van de complementariteit tussen de trein en de andere openbare vervoersmiddelen;*
- *het garant staan voor meer comfort en regelmaat voor de treinreizigers.*

Door de opmaak van dit plan (cfr. plandoelstellingen) is het mogelijk om het gevraagde te realiseren. Zowel richting de Noord-Zuidverbinding (L124), als richting Etterbeek/Schuman/Luchthaven/Leuven (L26) wordt de gevraagde frequentie verzekerd.

Het is de bedoeling om bij de verdere uitwerking van het project en de exploitatie van de lijn L124 (en bij uitbreiding de L26) deze doelstellingen te bereiken.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het GRUP geen definitieve informatie geeft over het exploitatieplan dat de noodzaak van 4 sporen op het grondgebied van Linkebeek bepaalt. Er wordt ook geen informatie over het behoud van de stations en haltes in Holleken en Linkebeek.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het exploitatieplan geen ruimtelijk gegeven betreft en bijgevolg ook niet via voorliggend gewestelijk ruimtelijk plan geregeld of gegarandeerd kan worden.

De Vlaamse Regering verwijst naar hoofdstuk 1.2 'Plandoelstellingen' van de Toelichtingsnota (bijlage IIIa) waarin bij de aanleiding en de historiek de GEN doelstellingen worden geformuleerd:

Het Gewestelijk Expres Net - GEN - voor Brussel heeft echter als doelstellingen (uit overeenkomst van 03/04/2003):

- *Het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de piekuren en in de week;*
- *Het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de daluren en in het weekend;*
- *Het behoud van alle bestaande stopplaatsen en het creëren en/of heropenen van bijkomende stopplaatsen;*
- *Het optimaliseren van de complementariteit tussen de trein en de andere openbare vervoersmiddelen;*
- *Het garant staan voor meer comfort en regelmaat voor de treinreizigers.*

Het is dan ook de bedoeling om bij de verdere uitwerking van het project en de exploitatie van de lijn L124 deze doelstellingen te bereiken.

Het GRUP doet ook geen uitspraken over het aantal stopplaatsen of haltes. Het is wel de bedoeling dat de bestaande haltes/stopplaatsen behouden blijven.

De 4 haltes/stations (Linkebeek, Holleken, Sint-Genesius-Rode en De Hoek) op de lijn L124 zijn geselecteerd als GEN-stations en worden behouden. Het is niet de bedoeling deze te sluiten. Het sluiten van stopplaatsen staat dan ook haaks op de plandoelstellingen. In bovenstaande motivatie van een bovenstaand bezwaar over stations wordt dit uitvoerig gemotiveerd.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat de oorzaken zijn van de veel voorkomende vertragingen op Lijn 124 en hoe de overgang naar 4 sporen dit zal verbeteren aangezien er meer stops worden voorzien.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de oorzaken divers zijn en dat het kan liggen aan.:

- de spoorinfrastructuur (defect aan de seininrichting,...)
- het materieel (defecte trein,...)
- reizigers: op-/afstappen in de haltes loopt vertraging op
- derden: diefstal kabels, personenongeval,...

Zo kan een bijkomend spoor soelaas brengen in het geval van een calamiteit, zoals bijvoorbeeld een buiten dienst gesteld spoor. Een trein heeft dan een mogelijkheid om te bypassen.

Dit komt de punctualiteit ten goede, op die manier worden er minder treinen geïmpacteerd bij vertragingen en wordt er geen kettingreactie over de ganse lijn veroorzaakt.

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

Kostprijs/financiering

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat de totale kost is van het project. Men geeft aan dat een project met zware budgettaire impact op overheidsfinanciën en die rampzalige sociale en milieugevolgen zal hebben. Dit project beantwoordt niet aan de milieu- en mobiliteitsuitdagingen van onze tijd. Men geeft aan dat de kosten/batenverhouding veel te laag is en niet in verhouding is omwille van het geringe aantal extra treinen dat wordt voorgesteld en ook omwille van het feit dat de fietssnelweg aan de grens met het Brussel Hoofdstedelijk Gewest stopt.

De Vlaamse Regering geeft aan dat dit inderdaad een zware budgettaire impact heeft op de overheidsfinanciën maar dat investeringen noodzakelijk zijn om de modal shift te kunnen realiseren waarbij de uitrol van het Gewestelijk Expresnet (GEN) en realisatie van de fietssnelwegen een belangrijke rol spelen. De beslissing voor de uitbouw van het GEN en ook de fietssnelwegen is ook gekoppeld aan diverse financieringsrondes (budgetopmaak en meerjareninvesteringsplannen van de spoorweggroep door de jaren heen, het GEN-fonds en sinds 2018 het SMIP (Specifiek Meerjaren InvesteringsPlan). De budgetten zijn dan ook voorzien.

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

Combinatie GEN-spoor en fietssnelweg

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat het mengen van de twee projecten nl. het GEN-project (4 sporen) en de fietssnelweg niet kan. Dit werd niet vanaf het begin samen bestudeerd en hiervoor dienen twee afzonderlijke studies uitgevoerd te worden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de plandoelstellingen en het planvoornemen van dit GRUP van bij de start van het geïntegreerd planningsproces uitgegaan zijn van de 2 infrastructuren, dus van zowel de spoorlijn als de fietssnelweg. Tijdens het geïntegreerd planningsproces is het verdere onderzoek (ontwerpend onderzoek, het plan-MER, de landschapsstudie, ...) steeds gebeurd voor beide infrastructuren.

Ook in de projectfase zullen beide infrastructuren verder samen uitgewerkt worden zodat deze volledig op elkaar afgestemd zijn.

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

Schaal van het project

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd hoe de verdere aansluiting richting Brussel gebeurt of daar ook een uitbreiding naar 4 sporen wordt voorzien. Volgens de bezwaarindieners zal het treinverkeer vanaf Linkebeek tot Brussel Zuid over twee sporen rijden waardoor het zinloos en onevenredig is om op het grondgebied van de gemeente Linkebeek (ongeveer 2 km) deze enorme werken uit te voeren. In een aantal bezwaren wordt erop gewezen dat de schaal van het project niet in verhouding staat tot de geringe omvang van de gemeente Linkebeek.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat zoals aangegeven in Hoofdstuk 1 en Hoofdstuk 2 in de toelichtingsnota van dit GRUP (bijlage IIIa) het GRUP wordt opgemaakt in uitvoering van federale en Vlaamse beleidsplannen. De aanleg van bijkomende sporen en de aanleg van een fietssnelweg overstijgen het niveau van de gemeente en moeten in een groter geheel bekeken worden nl. het functioneren van het volledige GEN-netwerk voor de Vlaamse rand en dit zowel voor het spoor als de fiets. Deze infrastructuurwerken zijn werken van algemeen belang. Deze worden geïnitieerd en aangelegd door overheden. In dit geval de federale en de Vlaamse Overheid.

Voor de uitrol van het GEN is het noodzakelijk om 4 sporen te hebben vanaf Ukkel (Moensberg) richting Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en verder richting Waterloo. Vanaf Ukkel (Moensberg) is er geen uitbreiding richting Brussel aangezien niet alle treinverkeer komende van Nijvel verder spoort richting de Noord-Zuidverbinding op de spoorlijn L124. Om en bij 1/3 van de treinen neemt de afslag naar de L26, richting Etterbeek/ Schumann/ Luchthaven. De capaciteit op de spoorlijn L124 richting de Noord-Zuidverbinding, met 2 sporen vanaf Ukkel (Moensberg), rekening houdend met de toekomstige uitrol van het exploitatieplan zoals voorzien in de plandoelstellingen kan mogelijks nog aanleiding geven tot storingen (zie Rapport 2009 – Artikel 13 van de Overeenkomst 2003). Dan is het van primordiaal belang dat de IC/IR-treinen voor de S-treinen op het baanvak met 2 sporen komen te zitten.

Het GRUP kan enkel uitspraken over ruimtelijke aspecten op Vlaams grondgebied. Ukkel is gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waardoor dit niet opgenomen is binnen de planperimeter van het GRUP.

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

Noodzaak fietssnelweg

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de fietssnelweg louter voor recreatie en volledig nutteloos zal zijn voor het woon-werkverkeer.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de fietssnelweg F207 deel uitmaakt van een studie die aan de basis lag van de fietssnelwegen in Vlaams-Brabant. Deze studie werd gemaakt door de Provincie Vlaams-Brabant, het Vlaams-Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De studie heeft een aantal routes in Vlaams-Brabant aangeduid (zie www.fietssnelwegen.be).

De uitrol van deze fietssnelwegen wordt halfjaarlijks opgevolgd in een overlegcomité met de betrokken actoren. De fietstelgegevens van de verschillende fietssnelwegen worden ook nauwgezet opgevolgd.

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

Sensibilisering/Facilitatie

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om te zorgen voor voldoende sensibilisatie/facilitatie zodat de treinreizigers tot aan het station komen met de fiets of het openbaar vervoer en niet met de wagen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat dit GRUP, de realisatie van het GEN-spoor en de fietssnelweg bijdragen tot de uitbouw van het openbaar vervoer en zal ertoe leiden dat de wagen meer zal blijven staan ten voordele van de fiets. Het is de taak van de overheid om dit te faciliteren, zowel op gemeentelijk, Vlaams als federaal niveau. Zo zou de gemeente bijvoorbeeld kunnen inzetten op comfortabele fiets- en voetpaden naar de stationsomgevingen. Daarnaast maakt de Vervoerregio Vlaamse Rand een visie voor de middellange (2030) en lange termijn (2050) over de mobiliteit in de Vlaamse Rand waarin modal shift en gebruik van fiets wordt vooropgesteld. Deze visie vormt de basis vormen voor het regionaal mobiliteitsplan.

Sensibilisering is ook een taak van de overheid maar kan niet geregeld worden via dit GRUP.

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

2. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over mogelijke alternatieven

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over mogelijke alternatieven geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In een bezwaar wordt aangehaald dat het Plan-MER onwettig en dient heropgestart te worden. Een veel ruimer alternatievenonderzoek is noodzakelijk ingevolge de Europese en gewestelijke regelgeving rust op de Regering de verplichting om ten aanzien van het GRUP 'GEN-spoor L 124 en fietsnelweg F207' een milieueffectenrapport op te stellen.

Er wordt daarin bepaald dat de uitvoering van een nauwkeurig en volwaardig alternatievenonderzoek in de Plan-MER en een correcte motivering hieromtrent van essentieel belang is in het kader van de uiteindelijke vaststelling van het (ontwerp van) GRUP. Het is aan de opstellers van het plan om alle redelijke alternatieven te identificeren. Het op voorhand uitsluiten van alternatieven zonder daarbij de milieueffecten te betrekken kan niet en maakt een volledige afweging onmogelijk.

Er wordt vastgesteld dat inzake het bepalen van redelijke locatie-alternatieven hieromtrent niets meer in het plan-MER is opgenomen. In de Plan-MER werd slechts één mogelijke locatie naar voren geschoven.

Hierbij wordt gezegd dat er duidelijk veel meer onderzoek moet gebeuren naar mogelijke alternatieven én naar hun milieueffecten alvorens er wordt beslist welke oplossing de voorkeur kan genieten.

Door dit gebrek aan een voldoende ruim onderzoek, is het volstrekt niet mogelijk om in te schatten welke mogelijke technische oplossingen of locatiealternatieven het beste scoren en dus de voorkeur verdienen. Het ontwerp van plan-MER is zodoende onwettig gelet op het gebrek aan afdoende alternatieven onderzoek.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar hoofdstuk 1.2. 'Plandoelstellingen' van de Toelichtingsnota (bijlage IIIa) waarin de aanleiding en de historiek is geschetst van het Gewestelijk Expresnet (GEN) in zijn algemeenheid, als specifiek voor de Lijn L124.

Voorafgaand aan de opmaak van het GRUP is een lang traject bewandeld waarin verschillende onderzoeken en studies zijn gebeurd.

GEN-studiesyndicaat en Sofretu-studie

Op 25 juni 1993 neemt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het initiatief om een GEN-studiesyndicaat op te richten. Het bestaat uit vertegenwoordigers van de Nationale Investeringsmaatschappij en de vier openbare vervoersmaatschappijen, en moet een nieuw geïntegreerd vervoersysteem onderzoeken om de hele zone van 30 km rond Brussel te bedienen. Dit studiesyndicaat moet een GEN voorstellen, waarbij het voorrang moet geven aan de bestaande infrastructuur, de toekomstige investeringen programmeert, het aan te kopen rollend materieel preciseert en de investerings- en exploitatiekosten raamt.

Het studiesyndicaat geeft het studiebureau Sofretu (Société française d'études et de réalisations de transports urbains, engineeringfiliaal van de RATP dat met Sofrerail, engineeringbureau van de SNCF is gefusioneerd tot het bureau Systra) opdracht het GEN te ontwerpen. Het syndicaat publiceert in 1995 de resultaten van de studie.

De studie van Sofretu die het GEN-studiesyndicaat had besteld, stelt de volgende hoofdlijnen voor:

- een GEN-net bestaande uit zeven spoorwegverbindingen en vijf busverbindingen;
- de bouw van de Josaphat-Schuman-tunnel,
- het op drie sporen brengen van de lijnen 124 (Brussel-Nijvel) en 161 (Brussel-Ottignies)
- investeringen in de stations en de aanleg van eigen beddingen voor de bussen;
- het gebruik van performant rollend materieel (snel optrekken en sterk afremmen, wat het mogelijk maakt de commerciële snelheid op te drijven) waarover de NMBS niet beschikt;
- een frequentie voor het spoorwegnet van vier treinen per uur gedurende de piekuren en twee treinen in de daluren;
- een geïntegreerd aanbod in de GEN-zone van alle openbaar vervoer, beheerd door de vier betrokken vervoersmaatschappijen, in het kader van hun respectieve opdracht.

Deze studie is een eerste concreet voorstel van het GEN-project voor Brussel. Ze zet de bakens uit en legt de basis voor de keuzes die later gerespecteerd zullen blijven. Deze GEN-visie is opgebouwd rond:

- bestaande lijnen (in deze fase is enkel de Josaphat-Schuman-tunnel een nieuw spoorlijnstuk);
- sporen die niet uitsluitend voor het GEN zijn voorbehouden;
- infrastructuur van spoorwegformaat – het gaat niet om Light Rail-sporen (lichte metro, tramtrein) of VAL (véhicule automatique léger – licht automatisch rijtuig);
- een verbetering van het stoptreinaanbod (L) van en naar Brussel, voornamelijk van voorstedelijke aard.

Vervoerplan 1998 van de NMBS (toen nog INFRABEL/NMBS 1 groep – opsplitsing 1.1.2005)

De NMBS voert in mei 1998 een nieuw vervoerplan in (dat met aanpassingen van kracht zal blijven tot december 2014). Dat plan plant geen GEN-bediening en legt de nadruk op de versterking van het IC/IR-vervoersaanbod (groei met 8 %). De uitvoering van dat plan in combinatie met de ontwikkeling van het internationaal hogesnelheidsverkeer sinds de indienstneming van de Thalys (vanaf 1996) en de Eurostar (vanaf 1994) schept problemen van verzadiging van het spoorwegnet bij het naderen van Brussel en in de hoofdstad. In die context blijkt duidelijk dat voor elk nieuw project om het voorstedelijke aanbod van het genre GEN te versterken, aanzienlijke infrastructuurwerken nodig zullen zijn om de capaciteit van het spoorwegnet te verhogen.

Beslissing van 30 maart 1999 van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI)

De beslissing van 30 maart 1999 van de ICVI is een eerste interfederale politieke verbintenis om het GEN te realiseren. De ICVI is voorstander van verschillende infrastructuurwerkzaamheden die ze als onontbeerlijk beschouwt voor het GEN:

- het viersporig maken van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel
- het viersporig maken van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies

Om de grote lijnen van het project uit te tekenen, richt de ICVI overigens een “GEN-groep op hoog niveau” op.

Die krijgt als opdracht de voorwaarden voor de realisatie van het GEN (met als basis het verslag van het studiesyndicaat van 1998) te bestuderen en een ontwerp van samenwerkingsakkoord (GEN-overeenkomst) uit te werken tussen de federale overheid en de drie gewesten. De GEN-groep op hoog niveau legt zijn voorstellen in juli 2000 voor.

Als gevolg van de beslissing van de ICVI wordt op 29 mei 2000 ook een koninklijk besluit tot wijziging van artikel 19 van het tweede beheerscontract van de NMBS (contract 1997-2001, verlengd tot 2004) goedgekeurd om de verbintenis van de NMBS te versterken om actief bij te dragen tot de werkzaamheden van de GEN-groep op hoog niveau en tot de verwezenlijking van het GEN-project.

Op 4 april 2003 sluiten de vertegenwoordigers van de federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse regering een overeenkomst over het GEN "Overeenkomst met het oog op verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel”.

De GEN Overeenkomst 2003:

- *formuleert de doelstellingen van het GEN en definieert het verwachte aanbod;*
- *organiseert de aansturende structuur van het GEN-project;*
- *omkadert en definieert de domeinen waarin de begeleidingsmaatregelen moeten worden geïmplementeerd;*
- *bepaalt dat een gemeenschappelijke commercialiseringsstrategie wordt ontwikkeld door de openbare vervoersmaatschappijen.*

De volgende doelstellingen werden bepaald voor het Gewestelijk Expres Net (GEN) voor Brussel (uit overeenkomst van 03/04/2003):

- Het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de piekuren en in de week;
- Het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de daluren en in het weekend;
- Het behoud van alle bestaande stopplaatsen en het creëren en/of heropenen van bijkomende stopplaatsen;
- Het optimaliseren van de complementariteit tussen de trein en de andere openbare vervoersmiddelen;
- Het garant staan voor meer comfort en regelmaat voor de treinreizigers.

Voor de uitvoering van bovengenoemde doelstellingen dienen aan verschillende spoorlijnen aanpassingen te gebeuren.

Daarnaast voorziet Art. 13 van de GEN Overeenkomst 2003 (zie Hoofdstuk III – “Analyse van de vraag en organisatie van het aanbod” zie bijlage IX van de Toelichtingsnota) de uitvoering van een studie en onderzoek dat betrekking heeft op de verplaatsingsbehoeften

die op grond van objectieve criteria worden geanalyseerd en op de functionaliteits-eisen over frequentie, amplitude en haltes.

De uitvoering van de studie is begeleid en gecontroleerd door een Technische Werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken ministeries, de operatoren van het openbaar vervoer in de gewesten, evenals INFRABEL en de NMBS.

De opdracht voor de studie is verleend door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en werd uitgevoerd door een consortium van vier onafhankelijke adviesbureaus: Significance, STRATEC, TRACTEBEL en TRITEL.

Op basis van het in Art. 13 van de GEN overeenkomst gestelde, werden de doelen door het studieteam als volgt geconcretiseerd:

- *Bepaal voor 2015 een optimaal GEN binnen de door de conventie opgelegde randvoorwaarden;*
- ***Bepaal de noodzakelijk infrastructurele werken;***
- *Maak een doorkijk naar 2020 en daarna.*

Uit de studie van het Gewestelijk Expresnet (L124) nl. "Evolutie en optimalisatie van het Gewestelijk Expres Net voor Brussel en omgeving – Uitwerking 2015 en visie op 2020 en 2030 – 22 juni 2019" (zie bijlage IX van de Toelichtingsnota) volgt dat er minimum 3 sporen nodig zijn voor de GEN-treinen (S-treinen) en 4 sporen voor het gemengd verkeer GEN – IR/IC treinen. In de studie komt naar voren dat er problemen ontstaan wanneer er geen passeermogelijkheden zijn voor snellere IC-IR treinen ten aanzien van de GEN-treinen. Ook dient de capaciteit te worden verhoogd van het aantal treinen en is het wenselijk de robuustheid van de lijn te kunnen vergroten.

Onder hoofdstuk 3.4 'Noodzakelijke infrastructuur' van de studie staat de noodzakelijk uit te voeren infrastructuren opgesomd:

- (...)
- ***L124 – Linkebeek–Braine-L'Alleud (4 sporen);***
- ***L124 – Braine-L'Alleud–Nivelles (4 sporen) ;***
- (...)
-

De bestaande spoorlijn L124 Brussel-Charleroi laat in zijn huidige configuratie dus niet toe om aan bovengenoemde doelstellingen te voldoen zonder een capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn. Met de voltooiing van de werken zullen er tijdens de piekuren elk uur vier gecadanceerde S-treinen rijden, in de twee richtingen, van en naar Brussel, en stoppen in alle stations op lijn 124.

Vanuit bovenstaande doelstellingen (Overeenkomst 2003) en de uitgevoerde studie werden de plandoelstellingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan geformuleerd (zie hoofdstuk 1.2 'Plandoelstellingen' van de toelichtingsnota (bijlage IIIa)) nl.

- Het optimaliseren van het GEN-netwerk door de uitbreiding van spoorlijn L124 van 2 naar 4 sporen op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.

(...)

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

(...)

In het kader van de milieueffectbeoordeling moet niet elk denkbaar alternatief onderzocht worden. De 'redelijke' alternatieven moeten worden meegenomen in de beoordeling. Om te bepalen of een alternatief al dan niet redelijk is, moet rekening worden gehouden met de doelstelling van het plan en de geografische werkingssfeer hiervan. Daarnaast moeten enkel de realistische alternatieven worden onderzocht. Hoewel een a priori-keuze niet mogelijk is, wordt in de rechtspraak van de Raad van State aanvaard dat trechtering wordt toegepast, met name een getrapte werkwijze bij het selecteren van redelijke alternatieven, waarbij het mogelijk is dat finaal één alternatief overblijft. Het is ook mogelijk om voorafgaand aan het effectieve milieueffectenonderzoek een aantal criteria te bepalen op grond waarvan de verschillende beschikbare alternatieven worden getoetst om na te gaan welke van die beschikbare alternatieven ook als 'redelijke' alternatieven moeten worden beschouwd. Ook wordt in de rechtspraak van de Raad van State bevestigd dat het volstaat dat de overheid na een grondig onderzoek van het dossier tot een welbepaald alternatief komt, waaruit meteen blijkt waarom de andere alternatieven niet werden gevolgd. Het is niet vereist dat elk alternatief dat wordt voorgesteld tot bijkomende wetenschappelijke studies aanleiding moet geven.

Wat betreft de Programma of locatie-alternatieven:

De voorgestelde alternatieven in de startnota, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 29 maart 2019, zijn overgenomen uit een project-MER daterende van 2007. Dit vloeit voort uit artikel 4.1.5 DABM op basis waarvan in een latere beoordeling rekening kan worden gehouden met rapportages die in een eerder stadium van de besluitvorming zijn opgemaakt (RvS 26 juni 2019, nr. 244.963, Anné e.a.). Het loutere tijdsverloop tussen de project-MER van 2007 en vandaag is dus niet relevant. Er bestaat geen maximale tijdsduur voor een project-MER op voorwaarde dat die voldoende actueel is in het licht van het bovenstaande.

Er hebben zich geen relevante inhoudelijke verschillen of relevante ontwikkelingen voorgedaan die een invloed hebben op de beoordeling van de milieueffecten en zijn op vandaag nog steeds actueel en representatief.

De alternatieven werden onderworpen aan een voorafgaand onderzoek, om na te gaan of de alternatieven in kwestie al dan niet haalbaar zijn. Hierbij werden voorwaarden/ criteria gesteld:

- De doelstellingen van het oorspronkelijke project nakomen (Criterium 1);

- Het principe van een 'oordeelkundige ruimtelijke ordening' naleven (Criterium 2);
- Geen uitgesproken nadelige effecten hebben voor het leefmilieu (Criterium 3).

Het criterium 1 (of de GEN-doelstellingen uit de Overeenkomst van 4 april 2003) is opgesplitst in 2 verschillende aspecten, zijnde:

- De kenmerken van het spooraanbod;
- De exploitatieparameters.

Voor het volledig alternatievenonderzoek verwijst de Vlaamse Regering naar hoofdstuk 1.3 'Relevante onderzoeken i.k.v. mogelijke alternatieven' van de startnota waarin een uitgebreide motivatie is opgenomen.

In de scopingnota versie 2 is een tabel opgenomen (zie bijlage 3 'Inspraak en adviezen op de startnota GRUP') waarin staat hoe er is omgegaan met bepaalde inspraak en de ingesproken locatie- en inrichtingsalternatieven.

In het licht van de alternatievenafweging is dan gebleken dat de onderzochte locatiealternatieven niet haalbaar zijn gezien zij niet beantwoorden aan de plandoelstellingen. Er werden dan ook geen locatie-alternatieven voor het spoorwegtracé weerhouden. Ook zijn er in de inspraak en adviesronde op de startnota geen bijkomende locatie-alternatieven ingesproken en zijn er ook geen redelijke andere bijkomende locatiealternatieven voorhanden zoals hierboven reeds toegelicht.

Hieruit kan besloten worden dat voor het spoorwegtracé in het kader van het voorliggend RUP geen locatie-alternatieven weerhouden zijn.

Wat betreft de inrichtingsalternatieven:

Na de publieke raadpleging en de adviesronde in het kader van de startnota werden bijkomende inrichtingsalternatieven ingesproken.

In hoofdstuk 1.3 'Relevante onderzoeken i.k.v. mogelijke alternatieven' van de scopingnota versie 2 werden deze toegevoegd. Voor een aantal ingesproken alternatieven werd gemotiveerd aangetoond waarom deze geen redelijk alternatief vormen omdat ze niet voldoen aan de plandoelstelling of op technisch en milieuvlak geen betere oplossing bieden.

Zo werden onder meer de alternatieven om 2 verbeterde of 3 sporen te voorzien, als niet redelijk beoordeeld. Infrabel heeft dit ook nog eens verduidelijkt in een specifieke nota die opgenomen is in Bijlage 4 van de scopingnota v2 (d.d. 23/12/2021 terug te vinden op de website <http://grups.omgeving.vlaanderen.be/>). Deze nota verduidelijkt waarom 4 sporen noodzakelijk zijn t.h.v. het plangebied ten einde een robuuste exploitatie te verzekeren die tegelijk de GEN-doelstellingen kan waarmaken en combineerbaar is met het niet GEN-

verkeer (IC/IR). Deze exploitatienota "L124_exploitatie_4_sporen_200608" herbevestigt de uitkomst van het rapport uit 2009.

Andere inrichtings-alternatieven die wel redelijk werden beoordeeld, werden verder meegenomen in het onderzoek van het plan-MER.

In de scopingnota versie 2 is een tabel opgenomen (zie bijlage 3 'Inspraak en adviezen op de startnota GRUP') waarin staat hoe er is omgegaan met bepaalde inspraak en de ingesproken locatie- en inrichtingsalternatieven.

De "redelijke" inrichtingsalternatieven opgenomen in het plan-MER werden ook onderzocht in andere onderzoeken zoals ontwerpend onderzoek, plan-MER (bijlage V), de Ecologische Landschapsstudie L124 GEN-spoor en fietssnelweg (bijlage VII) en quick scan MKBA (bijlage VIII).

Uit bovenstaande motivering blijkt dus niet dat een *a priori* voorkeursbeslissing wordt genomen op basis van een loutere beleidsbeslissing. Er werd heel wat onderzoek verricht en de verschillende alternatieven (locatie – & inrichting) werden onderzocht en afgewogen op basis van specifieke, relevante criteria en doelstellingen die verband houden met de doelstelling van het plan. Gelet op de plandoelstellingen is het dus perfect aanvaardbaar en mogelijk dat er slechts één alternatief overblijft. Het staat dus helemaal niet haaks op de vigerende regelgeving om één voorkeursalternatief te weerhouden en te onderzoeken aangezien de overige alternatieven met inbegrip van het nulalternatief niet geschikt zijn aangezien zij niet de beoogde doelstelling kunnen bereiken.

De Vlaamse Regering wijst er ook op dat het milieuonderzoek grondig en kwaliteitsvol is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling werd het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER- Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

In het bezwaar wordt ook niet aannemelijk gemaakt dat er een bepaald alternatief ten onrechte niet werd meegenomen in de milieubeoordeling. Het standpunt dat er een ruimer alternatievenonderzoek moest gebeuren, wordt niet weerhouden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt vastgesteld dat inzake het bepalen van redelijke locatie-alternatieven er dient vastgesteld te worden dat men hieromtrent zelfs niets meer in het plan-MER heeft opgenomen. In de Plan-MER werd slechts één mogelijke locatie naar voren geschoven. Dit ondanks de motiveringsplicht conform artikel 4.2.8, 1bis, 8° DABM om in het Plan-MER een schets op te nemen van de redenen voor de selectie van

de onderzochte alternatieven en een omschrijving te geven van de wijze waarop de evaluatie is doorgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden die ondervonden zijn bij het verzamelen van de vereiste gegevens, zoals technische tekortkomingen of gebrek aan kennis. Om te weten te komen op basis waarvan de andere locaties werden uitgesloten, dient men de startnota erbij te nemen, waaruit dan blijkt dat het "onderzoek" dat werd gevoerd mogelijke locatie-alternatieven zich beperkt tot het verwijzen naar gedateerde documenten en de daarin opgenomen beoordelingen. Voor wat de locatie-alternatieven betreft, worden in de startnota dus reeds enkele alternatieven uitgesloten en dit louter op basis van bevindingen in een project-MER uit 2007.

Gelet op het verstrijken van een termijn van maar liefst 16 jaren kan er onmogelijk worden voorgehouden dat de inhoudelijke omstandigheden in 2007 dezelfde zijn als deze in 2023. Er kan dus niet zomaar worden teruggesproken naar de bevindingen omtrent alternatieven uit een project-MER van 2007.

In reactie op dit bezwaar vult de Vlaamse regering de bovenstaande motivering aan als volgt.

De voorgestelde alternatieven in de startnota, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 29 maart 2019, zijn overgenomen uit een project-MER daterende van 2007. Dit vloeit voort uit artikel 4.1.5 DABM op basis waarvan in een latere beoordeling rekening kan worden gehouden met rapportages die in een eerder stadium van de besluitvorming zijn opgemaakt (RvS 26 juni 2019, nr. 244.963, Anné e.a.). Het loutere tijdsverloop tussen de project-MER van 2007 en vandaag is dus niet relevant. Er bestaat geen maximale tijdsduur voor een project-MER op voorwaarde dat die voldoende actueel is in het licht van het bovenstaande.

Er hebben zich geen relevante inhoudelijke verschillen of relevante ontwikkelingen voorgedaan die een invloed hebben op de beoordeling van de milieueffecten en zijn op vandaag nog steeds actueel en representatief.

De alternatieven werden onderworpen aan een voorafgaand onderzoek, om na te gaan of de alternatieven in kwestie al dan niet haalbaar zijn. Hierbij werden voorwaarden/ criteria gesteld:

- De doelstellingen van het oorspronkelijke project nakomen (Criterium 1);
- Het principe van een 'oordeelkundige ruimtelijke ordening' naleven (Criterium 2);
- Geen uitgesproken nadelige effecten hebben voor het leefmilieu (Criterium 3).

Het criterium 1 (of de GEN-doelstellingen uit de Overeenkomst van 4 april 2003) is opgesplitst in 2 verschillende aspecten, zijnde:

- De kenmerken van het spooraanbod;
- De exploitatieparameters.

Voor het volledig alternatievenonderzoek verwijst de Vlaamse Regering naar hoofdstuk 1.3 'Relevante onderzoeken i.k.v. mogelijke alternatieven' van de startnota waarin een uitgebreide motivatie is opgenomen.

In de scopingnota versie 2 is een tabel opgenomen (zie bijlage 3 'Inspraak en adviezen op de startnota GRUP') waarin staat hoe er is omgegaan met bepaalde inspraak en de ingesproken locatie- en inrichtingsalternatieven.

In het licht van de alternatievenafweging is dan gebleken dat er geen locatie-alternatieven voor het spoorwegtracé werden weerhouden. Ook zijn er in de inspraak en adviesronde op de startnota geen bijkomende locatie-alternatieven ingesproken.

Gelet op de plandoelstellingen is het dus perfect aanvaardbaar en mogelijk dat er slechts één alternatief overblijft. Het staat dus helemaal niet haaks op de vigerende regelgeving om één voorkeursalternatief te weerhouden en te onderzoeken aangezien de overige alternatieven met inbegrip van het nulalternatief niet geschikt zijn aangezien zij niet de beoogde doelstelling kunnen bereiken.

Hieruit kan besloten worden dat voor het spoorwegtracé in het kader van het voorliggend RUP geen locatie-alternatieven weerhouden zijn.

Omdat zowel de startnota als de scopingnota versie 1 en versie 2 integraal deel uitmaken van het GRUP, net zoals het plan-MER, is het niet nodig dit ook nog in het plan-MER op te nemen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het redelijk alternatief om te werken met twee verbeterde sporen als volwaardig alternatief diende te worden onderzocht in het kader van het verdere planningsproces. Door daarentegen de plandoelstelling te definiëren in functie van een door de overheid a priori bepaalde beleidskeuze ter creatie van 4 sporen, heeft de planinitiatiefnemende overheid haar discretionaire bevoegdheid volledig van haar doel afgewend.

In antwoord verwijst de Vlaamse Regering naar de motivering in bovenstaande bezwaren m.b.t de beweerde onwettigheid van het plan-MER en de beweerde noodzaak van een uitgebreid alternatievenonderzoek. Hierin wordt gemotiveerd waarom er geen *a priori* voorkeursbeslissing is genomen op basis van een loutere beleidsbeslissing.

De nood aan vier sporen volgt niet uit een beleidskeuze maar wel uit de studie van het Gewestelijk Expresnet (L124) nl. "Evolutie en optimalisatie van het Gewestelijk Expres Net voor Brussel en omgeving – Uitwerking 2015 en visie op 2020 en 2030 – 22 juni 2019" (zie bijlage IX) waaruit blijkt dat er minimum 3 sporen nodig zijn voor de GEN-treinen (S-treinen) en 4 sporen voor het gemengd verkeer GEN – IR/IC treinen. In de studie komt naar voren dat er problemen ontstaan wanneer er geen passeermogelijkheden zijn voor snellere IC-IR treinen ten aanzien van de GEN-treinen. Ook dient de capaciteit te worden verhoogd van het aantal treinen en is het wenselijk de robuustheid van de lijn te kunnen vergroten.

Alternatieven die kunnen voldoen aan de doelstelling en zich binnen de geografische werkingssfeer van het voorgenomen plan of project bevinden, moeten niet worden meegenomen indien zij niet realistisch zijn.

Er werd heel wat onderzoek verricht en de verschillende alternatieven werden onderzocht en afgewogen op basis van specifieke, relevante criteria en doelstellingen die verband houden met de doelstelling van het plan.

Ten gevolge van de plandoelstellingen van het GRUP en omdat heel wat ingesproken of voorgestelde alternatieven niet aan de plandoelstellingen voldeden of niet redelijk (technisch of financieel niet haalbaar) waren, werden een bepaald aantal inrichtingsalternatieven verder onderzocht.

Het alternatief met “2 verbeterde sporen op grondgebied Linkebeek met performantere seininrichting” werd na onderzoek als niet redelijk beoordeeld.

Het Europees beheersysteem voor spoorverkeer (ERTMS) bestaat uit twee basiscomponenten, de ETCS (European Train Control System) zijnde het Europese treinbesturingssysteem dat een automatisch treinbeveiligingssysteem is en de GSM-R, een radiosysteem voor spraak- en datacommunicatie tussen het spoor en de trein.

ETCS is een automatisch veiligheidssysteem dat de kans dat een trein door een rood sein rijdt enorm verkleint. Ook overdreven snelheid, de oorzaak van veel treinongevallen, wordt zo goed als onmogelijk. Zowel de trein als de infrastructuur moet uitgerust zijn met ETCS. Infrabel heeft een Masterplan (MP ETCS) dat concreet stap voor stap ETCS uitrolt op het volledig spoorwegennet. De ambitie van Infrabel is om tegen eind 2025 het volledige spoorwegennet uit te rusten met ETCS.

ETCS kent verschillende niveaus. In België is gekozen voor een combinatie van ETCS niveau 1 Full Supervision, ETCS niveau 1 Limited Supervision en ETCS niveau 2 Full Supervision. Op de spoorlijn L124 wordt ETCS niveau 2 Full Supervision uitgerold.

Zo behoort Infrabel tot de pioniers die dit Europese ETCS-systeem op nationale schaal en op het hele net zal uitrollen. Met het Masterplan ETCS wil Infrabel in eerste instantie de spoorveiligheid op het hele net verhogen.

De realisatie van het Masterplan, conform de geldende wetgeving, is één van de doelstellingen van het Performantiecontract 2023-2032, afgesloten tussen de Belgische Staat en Infrabel. Terug te vinden op de volgende website [mobiliteit.belgium.be/nl/spoor/beheerscontracten/contracten#Performantiecontract Infrabel](https://mobiliteit.belgium.be/nl/spoor/beheerscontracten/contracten#Performantiecontract%20Infrabel).

In meerdere bezwaren wordt verwezen naar performantere ETCS-levels welke kunnen bijdragen tot een verhoogde capaciteit. Deze levels kunnen inderdaad capaciteitswinst opleveren, zeker voor treinen met dezelfde treinkarakteristieken (snelheid, optrekgedrag, etc.) en hetzelfde “ritgedrag” (stoppen in elke stopplaats). Voor lijn L124 is dit niet het geval. Hier krijgt men een combinatie van P-, IC- en IR-treinen die niet in elk station stoppen. In het geval voor Linkebeek en Sint-Genesius-Rode zal de winst dus eerder beperkt zijn.

Een upgrade naar een Performanter Level, zoals ETCS niveau 2 zonder laterale seininrichting (en bij uitbreiding ETCS Level 3) is niet voorzien voor 2040 (zie Visie 2040 in het Performantiecontract 2023-2032). Wanneer dit dan wel exact voorzien is, is niet nader bepaald.

Alle focus ligt vandaag op het MP ETCS, wat al een serieuze uitdaging is voor Infrabel.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de alternatieven verordenend vast te leggen in het GRUP. Op die manier wordt gegarandeerd dat de aangehaalde doelstellingen optimaal en op een rechtszekere wijze worden gerealiseerd, en dat de ongunstige effecten op de gemeente en haar inwoners gematigd worden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat op basis van het planvoornemen en een referentieontwerp (zie hoofdstuk 7 in de Toelichtingsnota) werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld. Het voorkeursalternatief zelf wordt niet verordenend vastgelegd in het GRUP, wel de bestemmingen en de daaraan gekoppelde stedenbouwkundige voorschriften. Dit volgt uit artikel 2.2.5 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening die stelt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan een grafisch plan moet bevatten, met de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer en, desgevallend, de normen vermeld in artikel 5.96 en 5.97 van de Vlaamse Codex Wonen van 2021. Enkel deze voorschriften hebben verordenende kracht en onder geen enkel beding dienen de alternatieven verordenend te worden vastgelegd in een GRUP.

De Vlaamse Regering wijst er ook op dat het milieuonderzoek grondig en kwaliteitsvol is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling werd het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER- Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d. 31/08/2023).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de alternatieven die in het ontwerp GRUP en ontwerp MER worden voorgesteld niet overeenstemmen met de alternatieven die tijdens de overlegvergaderingen herhaaldelijk werden aangebracht vanuit de gemeente Linkebeek.

De gemeente Linkebeek verzoekt om de door haar voorgestelde alternatieven te bestuderen en te bespreken aan de hand van plannen en doorsneden. Bij gebrek aan deze elementen kan de effectbeoordeling van de alternatieven in het MER niet als geldig en toereikend worden beschouwd.

In antwoord op dit bezwaar vult de Vlaamse Regering het bovenstaande over het onderzoek en de keuze voor het voorkeursalternatief aan met het hiernavolgende. Gedurende het planproces werd meermaals in overleg gegaan met de gemeente. Na veelvuldig overleg en bezoeken ter plaatse, heeft TUC RAIL op 17 maart 2022 uitleg verstrekt bij het ontwerp en de gemaakte keuzes voor een "Technisch en functioneel haalbare oplossing die maatschappelijk aanvaardbaar is" toegelicht. Zie ook procesnota 6 waarin de verschillende overlegmomenten zijn opgelijst.

De door hen voorgestelde alternatieven werden grondig bestudeerd op hun haalbaarheid en vervolgens besproken met de gemeente aan de hand van uitgetekende plannen en doorsneden.

In sommige alternatieven werd meegegaan, andere alternatieven werden aangepast en weer andere alternatieven werden niet weerhouden (zie ook de Toelichtingsnota - bijlage VI - Motivatie niet weerhouden alternatieven). Er werd in grote lijnen tegemoet gekomen aan de vragen van de gemeente.

Voor de keuze van het voorkeursalternatief verwijst De Vlaamse Regering naar hoofdstuk 4.1. waar het voorgenomen plan wordt gemotiveerd. Daarnaast wordt in hoofdstuk 4.2 en meer bepaald in bijlage VI 'Motivatienota' gemotiveerd waarom een aantal bijkomende inrichtingsalternatieven niet verder zijn opgenomen.

Op basis van het planvoornemen en een referentieontwerp (zie hoofdstuk 7 van de Toelichtingsnota) werden dan verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld.

De Vlaamse Regering wijst er ook op dat het milieuonderzoek grondig en kwaliteitsvol is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling werd het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER- Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d. 31/08/2023).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt men zich vragen over het alternatievenonderzoek. In de bezwaren wordt gevraagd om verschillende alternatieven te onderzoeken zoals:

- Varianten met 2 sporen op grondgebied Linkebeek, al of niet met afschaffen van 1 of 2 stations (Linkebeek en Holleken);
- Varianten met uitwijksporen (1 of 2) in de velden of in de stations op grondgebied Linkebeek, al of niet met afschaffen 1 of 2 stations (Linkebeek en Holleken);
- 2 sporen op grondgebied Linkebeek met performantere seininrichting (ERMTS);
- Desynchronisatie van het vervoer en modulaire prijsstelling volgens dienstregelingen;
- De ontwikkeling van een breder multimodaal aanbod;
- Optimalisering van sporen en perrons;
- Optimalisering van het keren en treinen in eindstations;
- Wisselende stations;
- Optimalisatie en specialisatie van het rollend materieel;
- De vraag om een (snel)tram te voorzien in het zuidelijke gebied van Brussel.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle (op één na) voorgestelde alternatieven reeds eerder werden geëvalueerd. Deze werden als niet redelijk bevonden omdat ze niet voldoen aan de plandoelstellingen of geen betere oplossing bieden op technisch en milieuvlak. Zo is bijvoorbeeld het afschaffen van stations geen plandoelstelling en kan het voorziene exploitatieplan voor alle alternatieven niet worden gerealiseerd. Andere alternatieven vallen dan weer buiten de scope van dit plan.

Voor het volledig alternatievenonderzoek verwijst de Vlaamse Regering naar hoofdstuk 1.3 'Relevante onderzoeken i.k.v. mogelijke alternatieven' van de startnota waarin een uitgebreide motivatie is opgenomen.

Ook in de scopingnota versie 2 is een tabel opgenomen (zie bijlage 3 'Inspraak en adviezen op de startnota GRUP') waarin staat hoe er is omgegaan met bepaalde inspraak en de ingesproken locatie- en inrichtingsalternatieven.

Zoals reeds in een voorgaand bezwaar behandeld werd het alternatief "2 verbeterde sporen op grondgebied Linkebeek met performantere seininrichting" na onderzoek als niet redelijk beoordeeld.

Het Europees beheersysteem voor spoorverkeer (ERTMS) bestaat uit twee basiscomponenten, de ETCS (European Train Control System) zijnde het Europese treinbesturingssysteem dat een automatisch treinbeveiligingssysteem is en de GSM-R, een radiosysteem voor spraak- en datacommunicatie tussen het spoor en de trein.

ETCS is een automatisch veiligheidssysteem dat de kans dat een trein door een rood sein rijdt enorm verkleint. Ook overdreven snelheid, de oorzaak van veel treinongevallen, wordt zo goed als onmogelijk. Zowel de trein als de infrastructuur moet uitgerust zijn met ETCS. Infrabel heeft een Masterplan (MP ETCS) dat concreet stap voor stap ETCS uitrolt op het volledige spoorwegennet. De ambitie van Infrabel is om tegen eind 2025 het volledige spoorwegennet uit te rusten met ETCS.

ETCS kent verschillende niveaus. In België is gekozen voor een combinatie van ETCS niveau 1 Full Supervision, ETCS niveau 1 Limited Supervision en ETCS niveau 2 Full Supervision. Op de spoorlijn L124 wordt ETCS niveau 2 Full Supervision uitgerold.

Zo behoort Infrabel tot de pioniers die dit Europese ETCS-systeem op nationale schaal en op het hele net zal uitrollen. Met het Masterplan ETCS wil Infrabel in eerste instantie de spoorveiligheid op het hele net verhogen.

De realisatie van het Masterplan, conform de geldende wetgeving, is één van de doelstellingen van het Performantiecontract 2023-2032, afgesloten tussen de Belgische Staat en Infrabel. Terug te vinden op de volgende website [mobiliteit.belgium.be/nl/spoor/beheerscontracten/contracten#Performantiecontract Infrabel](https://mobiliteit.belgium.be/nl/spoor/beheerscontracten/contracten#Performantiecontract%20Infrabel).

In meerdere bezwaren wordt verwezen naar performantere ETCS-levels welke kunnen bijdragen tot een verhoogde capaciteit. Deze levels kunnen inderdaad capaciteitswinst opleveren, zeker voor treinen met dezelfde treinkarakteristieken (snelheid, optrekgedrag, etc.) en hetzelfde "ritgedrag" (stoppen in elke stopplaats). Voor lijn L124 is dit niet het geval. Hier krijgt men een combinatie van P-, IC- en IR-treinen die niet in elk station stoppen. In het geval voor Linkebeek en Sint-Genesius-Rode zal de winst dus eerder beperkt zijn.

Een upgrade naar een Performanter Level, zoals ETCS niveau 2 zonder laterale seininrichting (en bij uitbreiding ETCS Level 3) is niet voorzien voor 2040 (zie Visie 2040 in het Performantiecontract 2023-2032). Wanneer dit dan wel exact voorzien is, is niet nader bepaald.

Alle focus ligt vandaag op het MP ETCS, wat al een serieuze uitdaging is voor Infrabel.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om net als bij de verzaadiging van de Noord-Zuidverbinding de volgende oplossingen te bekijken vooraleer men overgaat naar 4 sporen op het grondgebied van Linkebeek zoals de desynchronisatie van het vervoer en modulaire prijsstelling volgens dienstregelingen, de ontwikkeling van een breder multimodaal aanbod, de volgende vervoerswijzen zijn van bijzonder belang in het kader van de bediening van Brussel (% Intergewestelijke trams, % Grootstedelijke snelbussen, % Carpoolen, % Elektrisch ondersteunde fietsen en fietsnelwegen), een verandering in de signalisatie (ERTMS, CBTC), optimalisering van sporen en perrons, optimalisering van het keren en treinen in eindstations, wisselende stations, optimalisatie en specialisatie van het rollend materieel en afschaffen van enkele haltes.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de verschillende oplossingen die soelaas kunnen brengen voor Noord- Zuidverbinding niet 1 op 1 toepasbaar zijn op L124 omdat deze niet voldoen aan de plandoelstellingen (zie ook bovenstaande bezwaren en motivering). De voorgestelde alternatieven werden reeds eerder geëvalueerd. Deze werden als niet redelijk bevonden omdat ze niet voldoen aan de plandoelstellingen of geen betere oplossing bieden op technisch en milieuvlak. Zo is bijvoorbeeld het afschaffen van stations geen plandoelstelling en kan het voorziene exploitatieplan voor alle alternatieven niet worden gerealiseerd. Andere alternatieven vallen dan weer buiten de scope van dit plan.

Voor het volledig alternatievenonderzoek verwijst de Vlaamse Regering naar hoofdstuk 1.3 'Relevante onderzoeken i.k.v. mogelijke alternatieven' van de startnota waarin een uitgebreide motivatie is opgenomen.

Ook in de scopingnota versie 2 is een tabel opgenomen (zie bijlage 3 'Inspraak en adviezen op de startnota GRUP') waarin staat hoe er is omgegaan met bepaalde inspraak en de ingesproken locatie- en inrichtingsalternatieven.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat 2 van de 3 alternatieven beschreven in de scopingnota geen echte alternatieven zijn nl.

- 1) De status quo (geeft aan dat in dit geval de gewenste capaciteiten niet zouden worden bereikt);
- 2) Behoud van de twee sporen met verbeteringen (geeft aan dat dit in theorie mogelijk is, maar in de praktijk ingewikkeld);
- 3) De aanleg van twee sporen langs de E19 (juridisch en praktisch te ingewikkeld).

De Vlaamse regering verwijst naar de motivering de verschillende relevante onderzoeken in kader van de mogelijke alternatieven die werden opgenomen in zowel de startnota, scopingnota versie 1 en versie 2.

De voorgestelde locatie-alternatieven die overgenomen werden uit de project-MER van 2007 werden op vandaag nog steeds actueel en representatief bevonden. Er zijn namelijk geen relevante inhoudelijke verschillen en er hebben zich geen relevante ontwikkelingen voorgedaan die een invloed kunnen hebben op de beoordeling van de milieueffecten.

De intergewestelijke locatie-alternatieven voor de spoorweguitbreiding uit het project-MER 'GEN-project L124' van 2007 werden opnieuw bekeken als alternatieven. Deze alternatieven werden besproken en er werd gemotiveerd waarom deze niet werden weerhouden. De evaluatie (in de Plan-MER) herbevestigt dat niet voldaan is aan de voorwaarden om de plandoelstellingen te realiseren.

In meerdere bezwaren wordt echter aangehaald dat Alternatief 2) 'Behoud van de twee sporen met verbeteringen' wel voldoet aan de voorwaarden mits het implementeren van een verbeterde seininrichting op Linkebeek. In de motivering van voorgaande bezwaren werd aangegeven waarom het implementeren van een verbeterde seininrichting (ERMTS) geen oplossing biedt.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd waarom de sporen niet ondergronds kunnen aangelegd worden en een fiets- en voetgangerszone er bovenop wordt voorzien. Er wordt gevraagd naar een studie die de haalbaarheid van het fietspad boven op de sporen bestudeert.

De Vlaamse Regering geeft aan dat bij de opmaak van het GRUP verschillende alternatieven werden bestudeerd alsook de aanleg van een fietssnelweg op de sporen.

Een fietssnelweg boven de sporen genereert conflicten zowel voor het spoor als voor de fietssnelweg. Er zullen bijkomende veiligheidsmaatregelen nodig zijn voor beide infrastructuren. Zo moet er onder meer afscherming komen naar de bovenleiding om elektrocutie van fietsers tegen te gaan.

Om een optimale zichtbaarheid van de seininrichting te verzekeren zal bijkomende seinapparatuur nodig zijn.

Het onderhoud van spoor evenals van de fietssnelweg wordt bemoeilijkt. Interventies van veiligheidsdiensten op de fietssnelweg en dus boven het spoor zal, in geval van incident, geen sinecure zijn.

Een overkapping van het spoor met een fietsviaduct zorgt daarenboven voor extra visuele/esthetische verzwaring van het landschap.

De afwatering van de fietssnelweg kan niet infiltreren in de zijbermen en moet via het spoordomein afgevoerd worden.

In bijlage VI "Motivatienota niet weerhouden alternatieven" van de toelichtingsnota wordt uitgebreid gemotiveerd waarom dit alternatief, meer bepaald inrichtingsalternatief 1, niet werd weerhouden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt voorgesteld om de fietssnelweg onder de nieuwe sporen te plaatsen, waar de spooruitbreiding wordt gerealiseerd door een viaduct in Linkebeek. Dit zou ruimte besparen en bovendien zou deze oplossing slechts een verlenging van de passage van het fietspad onder het spoor zijn.

De Vlaamse Regering antwoordt dat dit alternatief werd opgeworpen tijdens een overlegmoment met de gemeente Linkebeek. Gedurende het planproces werd meermaals in overleg gegaan met de gemeente. Na veelvuldig overleg en bezoeken ter plaatse, heeft TUC RAIL op 17 maart 2022 uitleg verstrekt bij het ontwerp en de gemaakte keuzes voor een "Technisch en functioneel haalbare oplossing die maatschappelijk aanvaardbaar is" toegelicht. Zie ook procesnota 6 waarin de verschillende overlegmomenten zijn opgelijst. De door hen voorgestelde alternatieven werden grondig bestudeerd op hun haalbaarheid en vervolgens besproken met de gemeente aan de hand van uitgetekende plannen en doorsneden.

Dit alternatief wordt als onredelijk beschouwd omdat de aanleg van een fietssnelweg volledig onder de nieuwe sporen voor een groot onveiligheidsgevoel bij de fietsers zorgt.

Fietstunnels worden steeds zo kort en open mogelijk gehouden, net omwille van de sociale veiligheid. Bovendien zou dit constructief ook een zeer grote uitdaging zijn die vele malen meer zou kosten dan de huidige aanleg van de fietssnelweg.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de fietssnelweg aan te leggen volgens de volgende principes: de fietssnelweg moet op het grondgebied van Linkebeek volledig ten oosten van het spoor aangelegd worden, waarbij de F207 de Hollebeekstraat ongelijkvloers kruist, met aansluiting op het mogelijke nieuwe fietspad doorheen het veld achter de huizen door tot aan de Amnesty Square en met de Hollebeekstraat zelf. De kruising met de Perkstraat gebeurt eveneens ongelijkvloers, langsheen en op de hoogte van de sporen. De F207 dient grotendeels op maaiveldhoogte uitgevoerd te worden, zolang de hellingen beperkt zijn.

Een ligging direct aan de sporen, op verscheidene plaatsen in verdiepte ligging (in de tunnelbak), is niet wenselijk. Voor het niveau van de fietssnelweg tussen de brug van de Hollebeekstraat en de Perkstraat, alsook tussen de Perkstraat en het Kleindalpad kan een middenweg gezocht worden tussen het natuurlijk maaiveld en het niveau van de sporen, met een maximum hellingsgraad van 4%. Hierdoor kan er toch een zicht op de landerijen zijn. De F207 komend vanuit Sint-Genesius-Rode dient vanaf het Kleindalpad op de overdekte sleuf te verlopen tot aan de vernieuwde brug Kleiveld, De F207 blijft aan oostelijke zijde langsheen het spoor lopen, over het verbrede talud en kruist de Godshuizenlaan ondergronds om ter hoogte van de Sophoralaan verder op het Brusselse Gewest aan te knopen. Dit is veiliger, verder op Ukkel zijn er aansluitmogelijkheden op het bestaande wegennet.

De Vlaamse Regering antwoordt dat tijdens het proces verschillende alternatieven voor de fietssnelweg werden onderzocht. Gedurende het planproces werd meermaals in overleg gegaan met de gemeente. Na veelvuldig overleg en bezoeken ter plaatse, heeft TUC RAIL op 17 maart 2022 uitleg verstrekt bij het ontwerp en de gemaakte keuzes voor een "Technisch en functioneel haalbare oplossing die maatschappelijk aanvaardbaar is" toegelicht. Zie ook procesnota 6 waarin de verschillende overlegmomenten zijn opgelijst. De door hen voorgestelde alternatieven werden grondig bestudeerd op hun haalbaarheid en vervolgens besproken met de gemeente aan de hand van uitgetekende plannen en doorsneden.

In bijlage VI "Motivatienota niet weerhouden alternatieven" van de toelichtingsnota wordt uitgebreid gemotiveerd waarom dit alternatief niet werd weerhouden, nl:

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 verstedelijkt 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.*

Bijkomend biedt de aanleg van de fietssnelweg op een tunneldak of dus de aanleg van een overdekte sleuf geen meerwaarde en is de impact naar de omgeving toe zeer groot. Dit werd ook in een voorgaand bezwaar reeds besproken.

De manier waarop de kruisingen met de verschillende lokale wegen gebeurt, wordt verder op projectniveau bepaald. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om het volgende alternatief voor de fietssnelweg te bestuderen nl. het behoud van het volledige fietspad langs het spoor 1 (richting Nijvel) tot aan de kruising Linkebeek-Ukkel (ter hoogte van de Sophoraslaan). Aangezien het tracé van het fietspad naar Ukkel hoe dan ook langs spoor 1 aan de kant van de Sophoraslaan zal lopen, lijkt het erop dat het huidige ontwerp, waarbij de sporen in Linkebeek twee keer moeten worden overgestoken - eenmaal naar de linkerkant van de sporen (richting Brussel) en vervolgens terug de rechterkant van de sporen (richting Nijvel) - een zeer ingewikkeld en duur ontwerp is. Het voorstel om het fietspad rechtdoor te laten lopen, lijkt logischer. Deze oplossing voorkomt bovendien dat auto's en fietsen elkaar kruisen op het deel van de weg van het Maassquare tot de kruising van de Zavelstraat en de Stationsstraat, een kort maar steil stuk weg dat gevaarlijk kan zijn voor fietsers. Om van Kleindal naar het Maassquare te komen zal een tunnel moeten worden gegraven. En om van het Maassquare terug te keren naar de Sophoraslaan is ofwel een voetgangersbrug ofwel een nieuwe tunnel nodig, wat technisch en financieel onredelijk lijkt.

De Vlaamse Regering vult het bovenstaande aan met de hiernavolgende elementen. Tijdens het proces werden verschillende alternatieven voor de fietssnelweg onderzocht. Gedurende het planproces werd meermaals in overleg gegaan met de gemeente. Na veelvuldig overleg en bezoeken ter plaatse, heeft TUC RAIL op 17 maart 2022 uitleg verstrekt bij het ontwerp en de gemaakte keuzes voor een "Technisch en functioneel haalbare oplossing die maatschappelijk aanvaardbaar is" toegelicht. Zie ook procesnota 6 waarin de verschillende overlegmomenten zijn opgelijst.

De door hen voorgestelde alternatieven werden grondig bestudeerd op hun haalbaarheid en vervolgens besproken met de gemeente aan de hand van uitgetekende plannen en doorsneden.

In bijlage VI "Motivatienota niet weerhouden alternatieven" van de toelichtingsnota wordt uitgebreid gemotiveerd waarom bepaalde alternatieven niet weerhouden werden en er gekozen is voor het voorkeursalternatief, nl:

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 richting 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 volledige 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 verstedelijkt 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 richting zuiden;
- bijkomende mogelijkheid voor fietsers om via de Maassquare de fietssnelweg te nemen.

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

3. Adviezen, bezwaren en opmerkingen over barrièrewerking, ecologische verbindingen en ontsnippering

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over barrièrewerking, ecologische verbindingen en ontsnippering, geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt men zich vragen over de ecologische verbindingen en langsverbindingen. Er wordt gezegd dat de stedenbouwkundige voorschriften amper garanties bieden omtrent de implementatie van de maatregelen m.b.t. ontsnippering en ecologische verbindingen. Het gebruik van symbolische stippelijnen ter realisatie van de voor dit plan noodzakelijke faunapassages kan niet volstaan, aangezien op deze manier geen enkele garantie wordt geboden inzake de doeltreffendheid van die passages.

Zo worden geen waarborgen verschaft over de breedte van de passages, terwijl deze een minimumbreedte van 40 tot 50 meter vereisen om doeltreffend te kunnen zijn. Hetzelfde geldt voor de inrichting, de kwaliteit en de locatie van de faunapassages, die moeten worden bepaald in functie van de betrokken diersoorten waarvoor de passages worden gecreëerd, en dus op de wijze zoals in het plan-MER wordt omschreven. Men gaat volledig aan het doel van de faunapassages voorbij indien men deze gewoon willekeurig zou gaan inplanten en inrichten. Uw Regering had deze zaken zodoende reeds op planniveau moeten vastleggen.

Daarnaast zegt men dat de aanleg van enkele ecologische dwarsverbindingen niet volstaat om de door het project versterkte barrièrewerking te compenseren. Er wordt gevraagd om naast de voorziene grotere ecopassages ook de mogelijkheid tot de aanleg van kleinere faunapassages op regelmatige afstand te onderzoeken.

Er wordt gevraagd op welke manier de faunapassages worden aangelegd en welke maatregelen er genomen worden om de dieren veilig en efficiënt van en naar de ecopassage te geleiden. Zo wordt er ook gevraagd om naast de ecologische corridors ook de langsverbindingen te verankeren in het plan.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in de ecologische landschapsstudie (bijlage VII van dit GRUP) werd bestudeerd op welke plaatsen ecologische dwarsverbindingen noodzakelijk zijn om de barrièrewerking van het spoor en de fietssnelweg te verminderen. In deze studie werden 5 ecopassages gedetecteerd voor bepaalde diersoorten. Deze worden ook beschreven in de toelichtingsnota p.61 ev. (bijlage IIIa van dit GRUP).

In het plan-MER §8.6.2. is de impact van de barrièrewerking in beeld gebracht.

De voornaamste ecologische verbindingen zijn beoordeeld en voorzien in het GRUP. Deze 5 ecologische verbindingen werden indicatief aangeduid op het grafisch plan (art.5). De aangeduide stippellijn is symbolisch maar geeft wel een indicatie waar de ecologische verbinding dient aangelegd te worden als dwarsverbinding over of onder de lijninfrastructuur in functie van het doorbreken van de barrièrewerking van deze lijninfrastructuren voor bepaalde diersoorten. In de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5 'ecologische verbinding' is de garantie ingebouwd dat deze 5 ecologische verbindingen, ook al zijn ze indicatief aangeduid, verplicht moeten uitgevoerd worden: *(...) Het indicatief tracé op het grafisch plan is richtinggevend, doch de realisatie van het tracé is verplicht. (...)*

Algemeen wordt gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

(RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, 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 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.)

Het feit dat de aanduiding op het grafisch plan indicatief is, brengt nog niet mee dat het RUP met schending van het rechtszekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel zou zijn genomen. (zie RvS nr. 240.318 van 22 december 2017, NV Koutercamping)

Op deze manier is het rechtszeker dat deze verbindingen dienen uitgevoerd te worden. Voor wat betreft de breedte van de passages, de inrichting, de kwaliteit en de exacte locatie van de faunapassages, wat bepaald zal worden in functie van de betrokken diersoorten, werd in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 5 opgenomen dat deze ecopassages aangelegd moeten worden conform de regels van het Vademecum Natuurtechniek.

Naast deze verplichte ecologische verbindingen, is het steeds toegelaten om andere ecologische verbindingen (zie art.1 en art.2 van de stedenbouwkundige voorschriften) te voorzien. Op projectniveau kan bijkomend aan de verplichte ecologische verbindingen bekeken worden waar het eventueel nuttig kan zijn en tevens technisch uitvoerbaar is, om een bijkomend aanbod aan kleinere passages te voorzien.

Daarnaast werd ook in de 'Ecologische landschapsstudie' de langsconnectiviteit bestudeerd. Deze langsverbindingen nabij de ecologische verbindingen zijn belangrijk, aangezien deze de geleiding vormen voor de fauna naar de ecologische verbinding. In het plan-MER zijn hiervoor aanbevelingen geformuleerd. Deze aanbevelingen werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan nl. in het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)'. In deze zone worden langsverbindingen toegelaten en is er voldoende ruimte voorzien om deze te realiseren en te laten functioneren.

Bij de verdere uitwerking van het project, onder meer naar aanleiding van de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, zal een verder en meer gedetailleerd onderzoek moeten gebeuren alsook zullen de milieueffecten van het project bestudeerd worden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om ook de doorgangen voor de "mensen-fauna" terug te verbeteren. Zo zou men de fauna- en eventuele landbouwerpassage op de grens tussen Linkebeek en Sint-Genesius-Rode ruimer kunnen maken opdat ook wandelaars en fietsers (met aansluitingen naar de bestaande wegen aan beide zijden van de passage) er gebruik van kunnen maken, of als alternatief zou men een (ondergrondse?) passage ter hoogte van de verwijderde spoorovergang aan de Krechtenbroeklaan, ook bruikbaar door landbouwers, wandel- en fietsverkeer, en fauna kunnen voorzien. Dit opent ook de mogelijkheid voor een nieuwe dwarse fietsverbinding tussen de dorpskern van Sint-Genesius-Rode en het Zoniënwoud. Er wordt ook benadrukt dat deze doorsteekmogelijkheid voor landbouwvoertuigen voor verstoring zou zorgen, en de functie van de ecopassage zwaar zou aantasten. Het is niet aangewezen dat de voorziene faunapassage voor menselijke doorsteek bruikbaar wordt.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat naast de verplichte ecologische verbindingen, die opgenomen zijn in het GRUP (art.5), het steeds toegelaten is om andere ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur- zowel aanpassingen aan bestaande als nieuwe - met inbegrip van doorgangen voor langzaam verkeer over of onder de spoorweginfrastructuur, ... (zie art.1 en art.2 van de stedenbouwkundige voorschriften) te voorzien. Dit zal verder uitgewerkt worden op projectniveau. Er wordt bijvoorbeeld een passage voor voetgangers en fietsers voorzien ter hoogte van de Meikeverlaan.

Het gebruik van de ecopassages is geen ruimtelijk gegeven en kan niet via het GRUP geregeld worden. Het is niet de bedoeling dat landbouwvoertuigen gebruik maken van de ecopassages. Dit is ook in de toelichtende kolom van art.5 'Ecologische verbindingen' opgenomen worden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd dat er volgens de plannen die nu voorliggen slechts 2 van de 5 ecologische verbindingen/faunapassage worden voorzien. Men zegt dat dit niet volstaat en dat op deze manier de barrièrewerking van het plan versterkt wordt, en er onvoldoende verbinding dreigt te bestaan tussen de groene gebieden westelijk en oostelijk van het plangebied. In dit verband rijst tevens de vraag naar de opportuniteiten om voor het Kleindalpad en de fietssnelweg een sleuf te voorzien die tevens als ecopassage zou kunnen fungeren. Hierover wordt onvoldoende duidelijkheid geboden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat zoals reeds in het antwoord bij een voorgaand bezwaar werd aangegeven, de 5 ecologische verbindingen die indicatief aangeduid zijn op het grafisch plan, uitgevoerd moeten worden.

De aangeduide stippellijn is symbolisch maar geeft wel een indicatie waar de ecologische verbinding dient aangelegd te worden als dwarsverbinding over en/of onder lijninfrastructuur in functie van het doorbreken van de barrièrewerking van de lijninfrastructuur voor bepaalde diersoorten. In de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5 ecologische verbinding is echter de garantie ingebouwd dat deze 5 ecologische verbindingen, ook al zijn ze indicatief aangeduid, verplicht moeten uitgevoerd worden:

...Het indicatief tracé op het grafisch plan is richtinggevend, doch de realisatie van het tracé is verplicht....

Op deze manier is het rechtszeker dat deze verbindingen dienen uitgevoerd te worden.

De verdere uitwerking van deze ecologische verbindingen gebeurt op projectniveau. Voor wat betreft de breedte van de passages, de inrichting, de kwaliteit en de exacte locatie van de faunapassages, wat bepaald zal worden in functie van de betrokken diersoorten, werd in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 5 opgenomen dat deze ecologische verbindingen aangelegd moeten worden conform de regels van het Vademecum Natuurtechniek.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat visuele schermen, geluidsschermen en hekken om de toegang tot de sporen, aanpalende tuinen enz. te verhinderen wel barrières zullen vormen voor de fauna zoals vossen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat door het ontdubbelen van de spoorlijnen en de aanleg van de fietssnelweg de barrièrewerking inderdaad zou toenemen. Om veilige migratie over de spoorlijn en fietspad mogelijk te maken, worden echter verschillende ecopassages aangelegd, alsook langsverbindingen die worden aanbevolen in functie van geleiding naar de ecopassages.

Deze ecopassages zijn doorvertaald en aangeduid met een apart artikel op het grafisch plan, nl. art.5 ecologische verbinding. Deze 5 aangeduide ecologische verbindingen moeten verplicht aangelegd worden. Tevens wordt in het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' voldoende ruimte voorzien om de langsverbindingen te realiseren.

Vossen en andere diersoorten kunnen gebruik maken van deze ecopassages.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd vanaf de brug over de Perkstraat langsheen de ganse lengte van het perron en het cultuurhistorisch beschermd landschap Perkhoeve rijen bomen aan te planten. Zulke ingreep zou stroken met het hogervermelde operationeel uitvoeringsprogramma voor deze zone (Kleetbos-Holleken) en zou er meer bepaald een concrete uitwerking van kunnen vormen, m.n. herbevestiging van het landbouwgebied en uitbreiding van bosgebied met enkele hectaren (in de vorm van struweel). In ieder geval, opdat deze groene open ruimte corridor structuur haar verbindende waarde zou behouden, moet ernaar gestreefd worden om de berm en de groene randen zo weinig mogelijk te doorbreken en voldoende breed te behouden.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in het plan-MER de invloed op landschap onderzocht is, alsook ter hoogte van de spoorlijn in de omgeving van het beschermd landschap Perckhoeve. In het plan-MER werden hier aanbevelingen voor het GRUP geformuleerd nl:

Het is aanbevolen om langs de oostzijde van het spoor– in het beschermd landschap - een zone voor landschappelijke inkleding te voorzien om de spoorlijn visueel te kunnen bufferen ten aanzien van het beschermd cultuurhistorisch landschap. Een breedte van ca. 10m zou hiervoor moeten volstaan om de aanleg van verschillende gelaagdheden mogelijk te maken.

Ter hoogte van het beschermd landschap Perckhoeve werd het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' op het grafisch plan iets breder voorzien om net die groene bermen als langsverbindingen te realiseren.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd dat t.g.v. van de uitbreiding van het spoor van 2 naar 4 en de aanleg van de fietssnelweg de barrièrewerking ervan nog zal verhogen en dat het project de biodiversiteit en de groene continuïteit voor de fauna ernstig zal schaden waardoor deze betonnen bedding onbegaanbaar en riskant is voor diersoorten. Indien er keerwanden worden voorzien langs beide zijden van het spoor wordt de barrière onoverkomelijk. Waar er geen keerwanden zijn, zal migratie mogelijk blijven, maar minder makkelijk en de kans op sterfte door aanrijding zal verhogen door het frequenter en sneller treinverkeer. Ondanks de aanleg van een aantal ecopassages blijft dit negatief beoordeeld in de plan-MER.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER waar de invloed op de fauna door versnippering en barrièrewerking werd beoordeeld. De Vlaamse Regering geeft aan dat door het ontdebelen van de spoorlijnen en de aanleg van de fietssnelweg de barrièrewerking inderdaad zou toenemen. Om veilige migratie over de spoorlijn en fietspad mogelijk te maken, worden echter verschillende ecopassages aangelegd, alsook langsverbindingen die worden aanbevolen in functie van geleiding naar de ecopassages.

Deze ecopassages zijn doorvertaald en aangeduid met een apart artikel op het grafisch plan, nl. art.5 ecologische verbinding. Deze 5 aangeduide ecologische verbindingen moeten verplicht aangelegd worden. Tevens wordt in het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' voldoende ruimte voorzien om de langsverbindingen te realiseren.

Op deze manier worden dieren via de langsverbindingen naar de ecopassages en kunnen ze op een veilige manier oversteken.

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

4. Adviezen, bezwaren en opmerkingen over afstemming met andere plannen of beleid

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over afstemming met andere plannen of beleid geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat voor zover dit perifeer gebied nu of in de toekomst tot het "Vlaams stedelijk gebied rond Brussel" zou worden gerekend, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als belangrijke randvoorwaarde bepaalt dat de bijkomende randinfrastructuur geen bijkomende mobiliteit mag generen in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen deze randvoorwaarde inderdaad is opgenomen:

Bij de ontwikkelingsperspectieven voor lijninfrastructuren voor voorstedelijk openbaar vervoer wordt de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet (GEN) voor Brussel als oplossing naar voor geschoven voor de zwakke uitbouw van het voorstedelijk openbaar vervoer dat het vooropgestelde bundelingsgebied (gebieden waarbinnen verstedelijking, bij voorkeur, moet plaatsvinden) in de grootstedelijke gebieden kan hypothekeren. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de bijkomende randinfrastructuur geen bijkomende mobiliteit mag generen in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Dit betekent echter dat er geen bijkomende weginfrastructuur in functie van autoverkeer mag gegenereerd worden. Dit gaat niet over het openbaar vervoer.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden "stationsomgeving Holleken" en "Kleindalvallei" uit het beleidsactieplan "verstedelijking rond de vervoersknopen" te houden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat een GRUP geen uitspraken doet over het beleid zelf, maar slechts uitvoering is van het beleid.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt men vast dat er geen rekening werd gehouden met de effecten van het RUP op het masterplan "Brabantse Wouden". Er wordt gezegd dat de creatie van twee bijkomende sporen tussen op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode lijnrecht ingaat tegen de doelstelling van het Masterplan "Brabantse Wouden": de verbrede spoorlijn vormt een lange barrière die loodrecht staat op de verbinding tussen het Hallerbos en het Zoniënwoud.

De Vlaamse Regering antwoordt dat om te onderzoeken hoe de barrièrewerking van zowel de spoorlijn als de fietssnelweg verminderd kan worden, een ecologische landschapsstudie (zie bijlage VII van dit GRUP) werd uitgevoerd. In deze studie werd bestudeerd op welke plaats ecologische dwarsverbindingen noodzakelijk zijn om de barrièrewerking van het spoor en de fietssnelweg te verminderen. Zo werden 5 ecopassages gedetecteerd voor bepaalde diersoorten. Deze worden ook beschreven in de toelichtingsnota (bijlage IIIa van dit GRUP).

Deze 5 ecologische verbindingen werden indicatief aangeduid op het grafisch plan. De aangeduide stippellijn is symbolisch maar geeft wel een indicatie aan waar de ecologische verbinding dient aangelegd te worden als dwarsverbinding over en/of onder lijninfrastructuur in functie van het doorbreken van de barrièrewerking van de lijninfrastructuur voor bepaalde diersoorten. In de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5 ecologische verbinding is de garantie ingebouwd dat deze 5 ecologische verbindingen, ook al zijn ze indicatief aangeduid, verplicht moeten uitgevoerd worden: ...Het indicatief tracé op het grafisch plan is richtinggevend, doch de realisatie van het tracé is verplicht....

Op deze manier is het rechtszeker dat deze verbindingen dienen uitgevoerd te worden.

Tijdens de opmaak van het GRUP en ook tijdens de 'Ecologische landschapsstudie L124 GEN-spoor en fietssnelweg' die hieraan voorafging is er teruggekoppeld met het Agentschap voor Natuur en Bos en de trekkers van het masterplan "Brabantse Wouden" om te bekijken of de aangeduide ecologische verbindingen ook binnen de visie van het masterplan passen.

De verdere uitwerking van de ecologische verbindingen op projectniveau alsook de boscompensaties zullen in overleg met ANB en de trekkers van 'Brabantse Wouden' gebeuren.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het Gemeentewegendecreet en het Rooilijnendecreet cf. artikel 2.2.5., § 1, eerste lid, 15° VCRO, voorzien in een mogelijkheid om zowel gemeentelijke als gewestelijke rooilijnplannen te integreren in procedures tot vaststelling van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het niet voorzien in rechtszekere bestemmingen (en stedenbouwkundige voorschriften) sluit ook deze mogelijkheid uit. Het zorgvuldigheidsbeginsel verplicht een overheid ertoe om de aanleg, de wijziging of de opheffing van een gemeente- of gewestweg op geïntegreerde wijze door te voeren wanneer een ruimtelijk uitvoeringsplan die aanleg, wijziging of opheffing veronderstelt, wat in casu wel degelijk het geval is.

De Vlaamse Regering antwoordt hierop dat artikel 12 van het Gemeentewegendecreet vermeldt dat in afwijking van artikel 11 een gemeentelijk rooilijnplan, de wijziging van een gemeentelijk rooilijnplan of de opheffing van een gemeenteweg inderdaad kan worden opgenomen in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Het rooilijnplan of de opheffing van de gemeenteweg wordt dan tegelijk met dat RUP onderworpen aan de procedureregels voor het opstellen van het RUP.

Zoals hierboven aangegeven kan een gemeentelijk rooilijnplan mee opgenomen worden in de procedure van het GRUP, dit is echter geen verplichting.

In dit planproces is geen gemeentelijk rooilijnplan, wijziging van gemeentelijk rooilijnplan of een opheffing van een gemeenteweg opgenomen.

Momenteel bevinden we ons in de planfase waarbij de bestemmingen op perceelsniveau worden vastgelegd. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal duidelijk worden welke wijzigingen aan gemeentelijke wegen nodig zijn. De stedenbouwkundige voorschriften laten ook de wijziging/heraanleg aan lokale wegen toe:

Zo is in art.1 “Zone voor spoorinfrastructuur” de volgende bepaling opgenomen:

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren - zowel aanpassingen aan bestaande als nieuwe - met inbegrip van doorgangen voor langzaam verkeer over of onder de spoorweginfrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, parkeerplaatsen, wegen, lokale dienstwegen, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

Ook in art.2 “Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur” is de volgende bepaling opgenomen:

Daarnaast zijn in deze zone ook de volgende handelingen toegelaten:

- (...)
- *de heraanleg van bestaande wegen en van gemotoriseerd verkeer en niet-gemotoriseerd verkeer die moet verplaatst worden door de aanleg van de spoorinfrastructuur.*

Algemeen wordt gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. (RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, 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 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.)

Bij de verdere uitwerking van het project zal indien nodig een rooilijnplan worden opgemaakt dat geïntegreerd zal worden in de procedure van de omgevingsvergunning cf. het Gemeentewegendecreet.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgeworpen dat het aanbrengen van dergelijke oppervlakken aan verhardingen – in het bijzonder beton – in strijd is met het gewenste ruimtelijke beleid in Vlaanderen, in het bijzonder met de zogenaamde ‘betonstop’ en met de gewestelijke hemelwaterverordening.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar het gewenste ruimtelijke beleid zoals opgenomen in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018 waarin de Vlaamse Regering inderdaad wil inzetten op een bouwshift (voorheen 'betonstop') waarbij het de bedoeling is om vanaf 2040 geen open ruimte meer aan te snijden. Naast de bouwshift is een ander streefdoel dat in 2050 meer mensen te voet of met de fiets of in de toekomst eventueel andere duurzame vervoersmodi naar hun werk of school kunnen gaan en basisvoorzieningen vinden in hun directe leefomgeving. Basisbereikbaarheid en het bereiken van belangrijke maatschappelijke functies zijn gegarandeerd. Door nieuwe woon- en werkplekken en voorzieningen te enten op duurzame verplaatsingen, kunnen meer mensen kiezen tussen zoveel mogelijk verplaatsingsmodi, zoals de wagen, de fiets of het collectief vervoer. De ruimtelijke organisatie draagt zo bij tot mobiliteitsbeheersing en energiezuinigheid. De uitbouw van het GEN-spoor en het voorzien van fietssnelwegen geeft hier uitvoering aan.

Bij de verdere uitwerking en uitvoering van het project is het de bedoeling om het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te beperken. Zo is het de bedoeling om het aantal m³ beton in te beperken.

Daarnaast zal bij de aanvraag voor omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat deze voldoet aan de gewestelijke hemelwaterverordening. Zo is het de bedoeling dat er eerst ingezet wordt op buffering, daarna infiltratie en in extremis lozing in de riolering, beken en waterlopen (met maximaal lozingsdebiet in overeenstemming met de regelgeving).

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

5. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over de verdere uitwerking van het project

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over afstemming over de verdere uitwerking van het project geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

Algemeen

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de 3D simulaties die getoond werden op de infomarkt op de website te plaatsen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat tijdens de infomarkten van 07/03/23 en 08/03/23 te Sint-Genesius-Rode en Linkebeek panelen met informatie en 3D simulaties werden getoond. Deze werden na de infomarkten op de website van het Departement Omgeving geplaatst onder de rubriek 'informatie omtrent inspraakperiode' en kunnen nog steeds daar bekeken worden <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/7e062ff5-fb18-42aa-8094-803501d0e6ff>.

Er moet wel rekening gehouden worden dat de 3D simulaties slechts een beeld geven van hoe het zou kunnen zijn. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag zal het project verder in detail worden uitgewerkt.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de meest geactualiseerde plannen te gebruiken in de toelichtingsnota.

In antwoord op deze reacties geeft de Vlaamse Regering aan dat de figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau nog onderhevig zijn aan veranderingen doorheen dit proces en deze zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

"Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden. Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote

lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven."

Met de plannen en figuren opgenomen in de toelichtingsnota heeft men getracht een beeld te scheppen van het toekomstig project. Een volledig in detail uitgewerkt project is in deze fase van het proces, nl. de opmaak van het GRUP nog niet aan de orde.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om een maquette van het project te bekomen, inclusief het reliëf.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat een maquette niet is voorzien, wel zijn er simulaties van de toekomstige situatie. Tijdens de infomarkten van 07/03/23 en 08/03/23 te Sint-Genesius-Rode en Linkebeek werden panelen met informatie en 3D simulaties getoond. Deze werden na de infomarkten op de website van het Departement Omgeving geplaatst onder de rubriek 'informatie omtrent inspraakperiode' en kunnen nog steeds daar bekeken worden <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/7e062ff5-fb18-42aa-8094-803501d0e6ff>.

Er moet wel rekening gehouden worden dat de 3D simulaties slechts een beeld geven van hoe het zou kunnen zijn. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag zal het project verder in detail worden uitgewerkt. De plannen die hiervoor worden opgemaakt, zullen dwarsprofielen en lengteprofielen bevatten die een duidelijk beeld van het reliëf geven en dit van zowel de huidige als de toekomstige situatie.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar gedetailleerde dwars- en lengteprofielen om te kunnen analyseren of bij de aanleg van een dergelijke fysieke barrière alle mogelijke maatregelen genomen worden om de bestaande barrière te milderen en de inrichting te verbeteren.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. De bestemmingen worden op perceelsniveau vastgelegd. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden. Bij de omgevingsvergunningsaanvragen zullen plannen toegevoegd worden met gedetailleerde dwars- en lengteprofielen waarop duidelijk zal worden op welke manier omgegaan wordt met ontsnippering en op welke manier men de barrièrewerking van het spoor en de fietssnelweg wil verminderen. Hier zal ook duidelijk worden op welke manier de ecologische verbindingen worden ontworpen en ingericht.

Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen komt de opmerking dat er bij de beelden en plannen opgenomen in de toelichtingsnota (bijlage IIIa) de tekst "Study in progress" staat, dat het ontwerp nog niet definitief is en dat men zich op deze manier niet kan uitspreken over het plan. Zo kan er bijvoorbeeld nog geen enkele informatie verstrekt worden over de werkelijke duur van de werkzaamheden, noch over de maatregelen om de gevolgen van de overlast (trillingen, lawaai, enz.) als gevolg van de toename van het treinverkeer te beperken zoals het plaatsen van een geluidsschermen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de contouren van de bestemmingen opgenomen in het GRUP gebaseerd zijn op een referentieontwerp van het project. De plannen voor de omgevingsvergunningsaanvraag moeten nog verder in detail uitgewerkt worden. Om toch al een idee te geven van het project zelf werden een referentieontwerp van het project met de tekst "Study in progress" mee opgenomen.

De figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau zijn nog onderhevig aan veranderingen doorheen het proces en zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

"Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden.

Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven."

Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende

disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt het gebrek aan duidelijke en/of waarheidsgetrouwe visualisaties van het project opgeworpen.

In antwoord op deze reacties geeft de Vlaamse Regering aan dat de figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau nog onderhevig zijn aan veranderingen doorheen dit proces en deze zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

"Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden. Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven."

Met de visualisaties heeft men getracht een beeld te scheppen van het toekomstig project. Een volledig in detail uitgewerkt project is in deze fase van het proces, nl. de opmaak van het GRUP nog niet aan de orde. Het dossier voor de aanvraag omgevingsvergunning zal meer beelden en visualisaties bevatten.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij de technische haalbaarheid van de voorziene uitbreiding van de sporen en het aanleggen van het fietspad ter hoogte van Kleindal. Er wordt aangegeven dat het dossier onvoldoende en/of onvolledige informatie bevat om de haalbaarheid van de werken aan te tonen, en dat het bijgevolg misleidend is om aan te geven dat het talud verplaatst en herbeplant kan worden, overeenkomstig de huidige situatie.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de contouren van de bestemmingen opgenomen in het GRUP gebaseerd zijn op een referentieontwerp van het project (zie hoofdstuk 7 van de Toelichtingsnota). De plannen voor de omgevingsvergunningsaanvraag moeten nog verder in detail uitgewerkt worden. Om toch al een idee te geven van het project zelf werden een referentieontwerp van het project met de tekst "Study in progress" mee opgenomen.

De figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau zijn nog onderhevig aan veranderingen doorheen het proces en zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

"Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden.

Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven."

Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden waarbij zeker de technische haalbaarheid verder wordt bestudeerd. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningsaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden opgelegd. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage gelegd worden en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de bovenleidingspalen in een zo licht mogelijk materiaal te voorzien zodat er geen stalen tunnel in het landschap wordt gecreëerd (cfr. Groendendaal).

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel bevinden in de planfase. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal bekeken worden op welke manier deze bovenleidingspalen ontworpen worden.

Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningsaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden opgelegd. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage gelegd worden en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

Er kan al meegegeven worden dat een bovenleidingsportiek type "Groendendaal" hier niet zal worden geplaatst. Het is de bedoeling om een slanker type te voorzien.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden suggesties gedaan op projectniveau voor de Vallei van de Verrewinkelbeek en Kleindal en voor de aansluiting van de Marissaldreef, Kleindal, Langehaagstraat en Kleiveld.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Tijdens de projectfase zal het project verder in detail uitgewerkt worden. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden.

Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat er heel wat punten niet beoordeeld kunnen worden op basis van het voorliggend dossier zoals de openbare verlichting, kwaliteit en inrichting van de fietssnelweg, de levenskwaliteit voor de omwonenden, het gevaar op vandalisme en onveiligheid, de toegankelijkheid voor hulpdiensten, de bewegingen van landbouwvoertuigen, het beslag op de beschikbare landbouwgrond.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Tijdens de projectfase zal het project verder in detail uitgewerkt worden. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden.

Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op mogelijk toekomstige aantasting van beton door de 'betonziekte' ASR, en daaruit volgende stabiliteitsproblemen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Deze elementen maken geen deel uit van voorliggend GRUP maar spelen een rol op het projectniveau en de uitvoeringsfase.

De bestekvoorschriften INFRABEL voldoen aan alle normen om dit probleem te ondermijnen. Daarenboven vinden regelmatige inspecties plaats (om de 4 jaar) om defecten in beeld te brengen en desgevallend om maatregelen te nemen.

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

Bereikbaarheid

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de stationsomgeving van verschillende stations (waaronder Linkebeek en Holleken) in het projectgebied te verbeteren. Hiertoe worden de nodige suggesties gedaan, onder andere voor wat betreft de toegankelijkheid, de bereikbaarheid en parkeren. Er wordt gevraagd om bijzondere aandacht te geven aan de toegankelijkheid van de stations voor mindervaliden, ouderen en families met kinderen, waardoor zachte hellingen moeten worden aangebracht.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Deze elementen maken geen deel uit van voorliggend GRUP maar spelen een rol op het projectniveau. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en kan rekening gehouden worden met de suggesties. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

Wel kan meegegeven worden dat bij de omgevingsvergunningaanvraag moeten aangetoond worden dat er voldaan is aan de gewestelijke verordening betreffende toegankelijkheid van 5 juni 2009. Naast de gewestelijke verordening heeft de NMBS ook nog interne voorschriften/regels inzake uitrusting van stations/toegangen en perrons, waaronder toegankelijkheid "voor iedereen (REVALOR) en moet er ook voldaan worden aan Europese regelgeving voor het homologeren van een nieuwe lijn/spoor (ook Certificatie genoemd) nl. de TSI PBM (Technische Specificatie Interoperabiliteit voor Personen met Beperkte Mobiliteit) waaraan een nieuwe stopplaats/station moet voldoen.

Er zal bij de verdere uitwerking van het project (op projectniveau) sterk worden ingezet op de integrale toegankelijkheid van de haltes en parkeerplaatsen. Via aangepaste hellingen of liften en het maximaal beperken van de step & gap worden de halte-perrons bereikbaar gemaakt voor mindervaliden, ouderen en families met kinderen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de negatieve impact van de werken op de beroepsactiviteiten en de bedrijfsvoering van de bezwaarindieners aangehaald. Er is bezorgdheid over de bereikbaarheid en er wordt gevreesd voor reputatieschade en verminderde inkomsten door een slechtere bereikbaarheid gedurende de werken.

In antwoord op deze bezwaren, adviezen en opmerkingen stelt de Vlaamse Regering 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.

Dit geldt bijvoorbeeld voor hinder die de realisatie van de infrastructuur zal veroorzaken. 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 beperkt en vermeden. Het beperken en vermijden van hinder en in het bijzonder van geluidshinder van een werf is een verplichting die opgelegd wordt door de milieuwetgeving.

De tijdelijke effecten van de aanlegfase (werforganisatie, planning en fasering) zijn echter niet onderzocht in het plan-MER. Deze effecten dienen bij de verdere uitwerking van het project verder te worden onderzocht. 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 en worden deze meegenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag.

De omgevingsvergunning is dan ook het geëigende instrument voor het opleggen van maatregelen en voorwaarden voor het vermijden van hinder en dus niet het ruimtelijk uitvoeringsplan.

De te nemen maatregelen kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld een minder hinderplan, 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 ervan.

Om tegemoet te komen aan de bezwaren worden de stedenbouwkundige voorschriften van "zone voor spoorinfrastructuur (art. 1)" aangevuld met volgende bepaling:

Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt dat de hinder op de omgeving maximaal beperkt wordt.

Het minder hinderplan gaat minstens in op volgende elementen:

- de performantie van het spoor tijdens de werken
- organisatie en fasering van de voorziene werken
- de bereikbaarheid van de verschillende functies
- het beperken van impact m.b.t. geluid, trillingen en lucht op de omliggende gebieden.
- De opmaak van een plaatsbeschrijving voor en na de werken.

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering naar de stedenbouwkundige voorschriften van "zone voor spoorinfrastructuur (art.1)" waarin een bepaling is opgenomen die de bereikbaarheid van de functies garandeert nl:

"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 de bereikbaarheid van elke functie langsheen het tracé gegarandeerd is.

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

Landschappelijke inpassing

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om doeltreffende geluidswerende maatregelen te voorzien die in de omgeving worden geïntegreerd zonder dat dit resulteert in massale en destructieve structuren. Deze dienen technisch van hoge kwaliteit te zijn en visueel op esthetische wijze in het landschap te worden geïntegreerd.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal bekeken worden op welke manier geluidswerende maatregelen, indien nodig, gerealiseerd kunnen worden.

In de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP (zie bijlage II) is de volgende bepaling opgenomen:

'Bij een omgevingsvergunningsaanvraag moet aangetoond worden dat handelingen voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de gezondheid goed geïntegreerd worden in het landschap opdat de landschapsperceptie niet meer dan nodig wordt verstoord.'

Bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag zal dus, indien uit de project-MER blijkt dat geluidswerende maatregelen nodig zijn, bekeken en beoordeeld worden of ze voldoen aan de technische vereisen en dat deze voldoende geïntegreerd worden in het landschap naar bv. hoogte, uitzicht, ...

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om het project beter in te passen in het landschap door gebruikt te maken van lichte en zo transparant mogelijke constructies met een minimum aan beton. Zo kan bijvoorbeeld in het station Holleken waar lange betonnen trappen worden gebruikt, deze eventueel in metaal voorzien worden waarbij een doorkijk door de treden mogelijk wordt en de hele constructie "lichter" zal zijn.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en kan rekening gehouden worden met de suggesties. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat ten gevolge van de aanleggen van de 2 bijkomende sporen en de fietssnelweg bestaande bufferzones zoals, bestaande aangeplante hagen, bomen, zullen verdwijnen. Bijkomend wordt in een advies gevraagd om aan weerszijden van de spoorlijn L124 en de fietssnelweg F207 een landschappelijke inpassing te voorzien:

- in de Molenbeekvallei (tussen de Zoniënwoodlaan en de Hockstraat/Hof-ten-Berg);
- langsheen het beschermd dorpsgezicht "Hoeve Hof te Lansrode en Sint-Annahoeve met omgeving" (tussen de Hoekstraat en de Paardestraat);
- ter hoogte van Krechtenbroek.

Er wordt gevraagd om deze inpassing te verwezenlijken door middel van groene landschapselementen met een minimale hoogte van 3m, gemeten vanaf het niveau van de sporen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat, zoals aangegeven in de plan-MER bij de discipline 'biodiversiteit', er momenteel langs beide zijden van het spoor ecologisch waardevolle gebieden of smalle stroken opgaande vegetatie (hoofdzakelijk struwelen op bestaande taluds) aanwezig zijn die dienst (kunnen) doen als leefgebied, foerageergebied of migratieroute. Door het verbreden van het spoor worden deze ecologisch waardevolle gebieden deels aangesproken en versmallen/verdwijnen de stroken opgaande vegetatie waardoor deze geen dienst meer kunnen doen als foerageergebied of migratieroute. Bij de verdere uitwerking van het project zal er opnieuw in beplanting van taluds voorzien worden langs het spoor en de fietssnelweg waardoor de migratieroute kan worden hersteld, afhankelijk van de beschikbare ruimte langs het spoor en de fietssnelweg. Ondanks deze nieuwe groene taluds verdwijnt op sommige plaatsen een groene talud/berm door de verbreding van het spoor en de aanleg van de fietssnelweg, waardoor een langsverbinding die het volledige spoor volgt niet realiseerbaar is. Wel zijn langsverbindingen langs verschillende delen van het spoor aanwezig, echter vaak slechts smalle groenstroken. Er dienen zoveel mogelijk taluds/groenstroken voorzien te worden. Belangrijk hierbij zijn vooral de langsverbindingen nabij de ecopassages, aangezien deze de geleiding vormen voor de fauna naar de ecopassage.

De exacte inrichting wordt ook niet vastgelegd in het GRUP. Bij de verdere uitwerking van het project zal bepaald worden waar welk soort groen voorzien wordt en hoe dit aangelegd en onderhouden zal worden. De effecten van dit gedetailleerde ontwerp zullen dus onderzocht worden in een project-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd over het uitzicht van de nieuwe infrastructuur, zowel van het spoor als van de fietssnelweg en wordt gevraagd om deze landschappelijk in te passen

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

In de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP (zie bijlage II) is het volgende opgenomen: *'Bij een omgevingsvergunningsaanvraag moet aangetoond worden dat handelingen voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de gezondheid goed geïntegreerd worden in het landschap opdat de landschapsperceptie niet meer dan nodig wordt verstoord.'*

Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal bekeken worden op welke manier de landschappelijke inrichting kan gerealiseerd worden. De exacte inrichting wordt niet vastgelegd in het GRUP. Bij de verdere uitwerking van het project zal bepaald worden op welke manier de infrastructuren en aanhorigheden landschappelijk worden ingepast. De effecten van dit gedetailleerde ontwerp zullen dus onderzocht worden in een project-MER.

Bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag zal bekeken worden of ze voldoen aan de technische vereisen en dat deze voldoende geïntegreerd worden in het landschap naar bv. hoogte, uitzicht,

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

Perrons

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen en opmerkingen gegeven over de lengte, breedte, de inrichting en de toegankelijkheid van de perrons. Zo wordt ook de vraag gesteld of het middenperron in het station Holleken noodzakelijk is en dit niet kan verplaatst worden naar het station Linkebeek

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

De exacte inrichting van de perrons wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt.

Hierbij zal bepaald worden hoe de perrons er uit zullen zien, wat de lengte en breedte van de perrons zal zijn en op welke manier de toegangshellingen voorzien worden.

Het middenperron of eilandperron in station Holleken is noodzakelijk in het geval van noodgevallen. Dit is een noodperron, te gebruiken wanneer het buitenspoor en dus bij uitbreiding het buitenperron niet meer bruikbaar is (ongeval, schade aan infrastructuur, defecte trein, bij inspectie en onderhoud buitenspoor, vernieuwing en onderhoud perron).

Er is geen eilandperron in Linkebeek aangezien de halte Moensberg kortbij ligt en wel beschikt over een eilandperron.

Het eilandperron in Linkebeek is dan ook geschrapt op vraag van de gemeente Linkebeek, om alzo de uitbreiding te minimaliseren.

De effecten van de effectieve aanleg van deze stationsomgevingen 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.

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

Stations/haltes

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld omtrent de noodzaak tot het ontwikkelen van station Holleken, momenteel een halte met een lage bedieningsfrequentie en met een beperkte bereikbaarheid, tot een volwaardig station. De omgeving - zowel de bebouwde ruimte als het landschap - zou zich hier niet toe lenen. Zo wordt aangehaald dat het station Holleken uitgebreid wordt met een derde perron en er worden 6 stoptreinen per uur in elke richting voorzien daar waar er in de bestaande situatie slechts 1 trein per uur stopt. Het betreft een capaciteitsverhoging van maar liefst 500 %. Een station van die omvang en stopfrequenties zal niet enkel kiss & ride doch ook park & ride verkeer aantrekken vanuit de wijde omgeving. De parkeercapaciteit (8 plaatsen) en lokale toegangswegen tot het station zijn hiervoor onaangepast hetgeen zal leiden tot wild parkeren en verkeersproblemen.

Omwille van bovenstaande redenen wordt gevraagd om in het plan-MER te verduidelijken welk hinterland het station Holleken zal bedienen, wat het aantal verwachte passagiers is in dit station, hoe zullen deze naar het station komen en waar zij zullen ze parkeren.

De Vlaamse Regering antwoordt dat zoals alle stations ook het station Holleken volledig vernieuwd wordt (zoals opgenomen in de plandoelstellingen). Er wordt geen nieuw station ontwikkeld, maar de huidige stopplaats wordt gemoderniseerd.

De bediening van het station Holleken zal verhogen in overeenstemming met de amplitude en de frequentie uitgestippeld in de overeenkomst van 2003.

Het station Holleken verschuift richting zuiden maar blijft toegankelijk vanaf de Perkstraat en krijgt nieuwe toegangen vanaf de Hollebeekstraat (uitwisselingsknooppunt De Lijn/NMBS) met PBM-vriendelijke toegangen (PBM= Personen met Beperkte Mobiliteit).

De afmetingen van de perrons en de toegangen worden vastgelegd conform de regelgeving (REVALOR, STI Europese Regelgeving) en in functie van het verkeer (het materieel dat rijdt op de spoorlijn).

Bijkomend wordt een eilandperron/middenperron gebouwd. Dit wordt aangelegd in functie van noodgevallen.

In het plan-MER zijn de reizigersaantallen in de referentiesituatie en in de geplande situatie per station weergegeven in §3.5.1 'verkeersgeneratie'. Evenals de parkeersituatie.

Er is ook opgenomen dat deze toenames in reizigersaantallen niet automatisch resulteren in een toename van het gemotoriseerd verkeer in dezelfde verhouding. NMBS/Infrabel mikt op een sterke modal shift van het autogebruik naar alternatieve vervoersmodi (te voet/per fiets/openbaar vervoer) voor het voor- en natransport. Dit blijkt uit het aanbod aan parkeerplaatsen dat wordt voorzien.

Hierbij wordt ter hoogte van station Holleken in de toekomstige situatie een gelijkaardig of hoger aantal parkeerplaatsen per gebruiker weerhouden als in de bestaande situatie.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de muur die momenteel in het project is opgenomen en die vanaf de Stationsstraat tot aan de toegang op straatniveau tot het perron op spoor 2 (richting Brussel) is gepland, zo ver mogelijk wordt doorgetrokken zodat het perron vanaf deze plaats niet meer toegankelijk is. De verlenging van de muur sluit een toegangsgebied af voor lawaai en vormt zo een oplossing voor de geluidshinder voor de hele buurt.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal bekeken worden op welke manier een muur, indien deze nodig is, kan gerealiseerd worden. De exacte inrichting wordt niet vastgelegd in het GRUP. De effecten van dit gedetailleerde ontwerp zullen dus onderzocht worden in een project-MER.

Bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag zal bekeken worden of ze voldoen aan de technische vereisen en dat deze voldoende geïntegreerd worden in het landschap naar bv. hoogte, uitzicht,

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

[Wegenis](#)

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld over het functioneren en de inpassing van een aantal lokale wegen en bruggen. Zo is men in heel wat bezwaren tegen het verleggen van de brug Kleiveld. Er wordt aangehaald dat het technisch mogelijk is om de Kleiveldbrug op dezelfde plaats te laten liggen en er een bredere brug te bouwen. Treinen zijn altijd onder deze brug doorgereden. Dit zou een aanzienlijke toename van het verkeer in een woonwijk voorkomen alsook een toename van verkeer op de fietsstraat wat een ramp zou zijn voor de veiligheid.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Tijdens de projectfase zal bekeken worden op welke manier de wegenis en bruggen ontworpen en ingericht worden. Nieuw aan te leggen wegenis of bruggen zal gebeuren volgens de geldende normen.

Zo kan wel al meegegeven worden dat de nieuwe ligging van de brug een oplossing biedt voor het kruispunt Kleiveld, Marissaldreef, Kleindalstraat in combinatie met de F207. Deze kruising is gelegen op het hoogste punt en biedt de eenvoudigste oplossing qua aansluiting op omliggende wegen - Kleindal en Lange Haagstraat. Zo is ook de zichtbaarheid en de dus ook de veiligheid voor weggebruikers optimaal.

De brug behouden op dezelfde plaats creëert bijkomende problemen zoals meer infrastructuur, minder comfortabele F207, meer onteigeningen en tijdens de heraanleg van een nieuwe brug zal er geen verkeer mogelijk zijn gedurende maanden.

Tijdens de projectfase zal een project-MER opgemaakt worden, die de effecten zal beoordelen op projectniveau en waarvoor, indien nodig, maatregelen op projectniveau zullen voorgesteld worden. Tijdens de procedure van de omgevingsvergunningaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij eventuele bezwaren kenbaar kunnen gemaakt worden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat er geen rekening wordt gehouden met de hinder t.g.v. het verleggen van de Kleiveldbrug: het lawaai van de talrijke auto's die langs hun woning (Kleindalstraat) zal passeren en de koplampen van de wagens die 's nachts zullen binnenschijnen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Tijdens de projectfase zal bekeken worden op welke manier de wegenis en bruggen ontworpen en ingericht worden. Nieuw aan te leggen wegenis of bruggen zal gebeuren volgens de geldende normen.

Tijdens de projectfase zal een project-MER opgemaakt worden. In de project-MER worden onder andere de effecten met betrekking tot mobiliteit, licht, ... beoordeeld op projectniveau en waarvoor, indien nodig, maatregelen op projectniveau zullen voorgesteld worden. Tijdens de procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij eventuele bezwaren kenbaar kunnen gemaakt worden.

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

6. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over het grafisch plan

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over het grafisch plan geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men tegen de aanleg van een nieuwe weg aan de andere kant van het Kleindalpad, deze zal leiden tot meer verkeer op de Kleindalstraat die naar de velden leidt en zal de bewoners van het Kleindalpad dwingen een omweg te maken.

In antwoord op dit bezwaar zegt de Vlaamse Regering dat er in het GRUP geen nieuwe weg wordt voorzien aan de andere kant van het Kleindalpad ter hoogte van de akkers. Wel zal ter hoogte van het Kleindalpad een verschuiving van de aansluiting van de wegenis gebeuren dit in functie aanleg van de fietsnelweg en bijhorende buffering. De (indicatieve) locatie van de nieuw aan te leggen wegenis wordt aangeduid op het grafisch plan via een overdruk (art.4). De aanleg van de wegenis is bindend, waarbij de aanduiding op het grafisch plan de ligging vastlegt, doch de exacte feitelijk inrichting nog niet volledig is bepaald.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd of de spoorweginfrastructuur ter hoogte van de Krechtenbroeklaan dichterbij komt.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de bijkomende sporen aan de oostzijde of kant Krechtenbroeklaan komen te liggen waardoor de wegenis een 3-tal meter zal moeten opschuiven.

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

7. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over milieueffecten en -aspecten

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over milieueffecten en milieuaspecten geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

Algemeen

In bezwaren, opmerkingen en adviezen vraagt men zich af in welke mate deze zware infrastructuurwerken effectief nodig zijn voor de realisatie van de GEN-doelstellingen en of deze nog verantwoord zijn gezien de zware impact op mens en milieu, zowel tijdens de omvangrijke en langdurige werf als nadien bij de exploitatie van het uitgebreide spoor. Meer bepaald zal de nieuw aan te leggen verkeersinfrastructuur (sporen en/of fietssnelweg) de volgende effecten met zich meebrengen:

- Effecten op de biodiversiteit;
- Effecten op de perceptieve kenmerken van het cultuurhistorisch beschermd landschap;
- Effecten op de geluidshinder voor de omwonenden;
- Effecten op trillinghinder voor omwonenden;
- Effecten op de gezondheid van de omwonenden (volwassenen en kinderen);
- Effecten op de privacy van de omwonenden tgv van de bijkomende spoor- en/of fietsinfrastructuur en het uitgebreide station;
- Effecten op mobiliteit en verkeersleefbaarheid in de omgeving (sluipverkeer, parkeerdruk);
- Effecten op bodem en hemelwater;
- Effecten van de uitermate zware en langdurige werf.

Deze risico's worden in het milieueffectenrapport onvoldoende onderzocht en beoordeeld.

De Vlaamse Regering wijst erop dat het milieuonderzoek grondig en kwaliteitsvol is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling werd het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER- Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

Effecten ten gevolge de werffase komen verder aan bod in navolgende onderzoek zoals het project-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het plan dat momenteel voorligt, weinig technische informatie bevat en op meerdere vlakken vaag blijft en zelfs tegenspraak bevat. Er wordt ook steeds verwezen naar de werken die een "geringe impact" zouden hebben, maar dit wordt niet voldoende concreet omschreven, bestudeerd of aangetoond. Het gaat dan vooral om de aspecten geluid, trillingen en water.

Er wordt dan ook gevraagd om bij de omgevingsvergunning van het project de niet te overschrijden normen qua geluidsniveau, trillingen en overlast op het oppervlaktewater contractueel te bepalen en dat de bouwheer contractueel verplicht zou zijn de nodige verbeteringsmaatregelen te treffen, indien na het verwezenlijken van de werken zou blijken dat de milieueffecten qua geluid, trillingen en water negatiever zijn dan de overeengekomen normen.

De Vlaamse Regering wijst erop dat in het plan-MER, dat integraal deel uitmaakt van voorliggend GRUP, de effecten van het plan op alle disciplines werden bestudeerd. Naar aanleiding van het voorkomen van effecten of het vermijden van potentiële effecten zijn er aandachtspunten voor het GRUP voorgesteld. Deze aandachtspunten zijn doorvertaald in het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften. Het milieuonderzoek is grondig en kwaliteitsvol uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER-Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

De handhaving van de geldende Vlarem-normering en andere normeringen wordt niet geregeld binnen het RUP.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat alle problematieken, gaande van erosie tot de geluidsimpact, de trillingen, de impact op de natuur én de visuele impact, niet behoorlijk onderzocht zijn, laat staan dat er een concrete oplossing is gevonden op planniveau. In het bezwaar wordt ook gezegd dat de plannende overheid er kennelijk vanuit gaat dat men dit allemaal op niveau van de vergunning kan oplossen. Die laatste vraag moet echter niet pas bij de vergunningsaanvraag gesteld worden, maar wel op het ogenblik dat men de aanleg van deze bijkomende sporen én een fietssnelweg toelaat. Het zorgvuldigheidsbeginsel vereist dat een RUP alle maatregelen neemt om in het plan zelf een oplossing te geven voor elementen die als essentieel te beschouwen zijn. Het kan niet worden aanvaard dat een plannende overheid aspecten die ze zelf als een belangrijk aandachtspunt heeft erkend, onttrekt aan het besluitvormingsproces voor een ruimtelijk uitvoeringsplan en verschuift naar een later tijdstip en naar een ander niveau (vergunningniveau).

Het rechtszekerheidsbeginsel houdt in dat de inhoud van het recht voorzienbaar en toegankelijk is, zodat de rechtzoekende in redelijke mate de gevolgen van een bepaalde handeling kan voorzien op het tijdstip dat die handeling wordt verricht. Dit impliceert onder meer dat stedenbouwkundige voorschriften, zoals deze voorzien in een RUP, op voldoende duidelijke wijze moeten worden geformuleerd.

Het feit dat het RUP milderende voorzieningen toelaat of, met andere woorden, niet

onmogelijk maakt, betekent niet dat de plannende overheid het door haar erkende probleem toereikend heeft opgelost.

Zoals ook in bovenstaande motivatie is aangegeven werd het milieuonderzoek in voorliggende plan-MER grondig en kwaliteitsvol uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling werd het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER-Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat de omvang van de werkzaamheden niet in verhouding staat tot de lokale context en de plandoelstelling om de spoorwegverbinding te optimaliseren. Daarbij zouden de nadelige effecten van het project (en van de daarvoor noodzakelijke werkzaamheden) niet opwegen tegen de voordelen van het project.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar Hoofdstuk 1 en Hoofdstuk 2 in de toelichtingsnota van dit GRUP (bijlage IIIa). Zoals aangegeven in deze hoofdstukken wordt het GRUP opgemaakt in uitvoering van federale en Vlaamse beleidsplannen. De aanleg van bijkomende sporen en de aanleg van een fietssnelweg overstijgen het niveau van de gemeente en moeten in een groter geheel bekeken worden nl. het functioneren van het volledige GEN-netwerk voor de Vlaamse rand en dit zowel voor het spoor als de fiets. Deze infrastructuurwerken zijn werken van algemeen belang. Deze worden geïnitieerd en aangelegd door overheden. In dit geval de federale en de Vlaamse Overheid.

Zoals ook in bovenstaande motivatie is aangegeven werd het milieuonderzoek in voorliggende plan-MER grondig en kwaliteitsvol uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling werd het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER-Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de aanzienlijke oppervlakken aan verhardingen – in het bijzonder beton – die nodig zijn voor de realisatie van het project, en de nadelige effecten ervan op onder meer de biodiversiteit (het verdringen van fauna en flora), de bodem (het ondoordringbaar maken van de bodem, met negatieve effecten op de waterhuishouding tot gevolg) en het klimaat (CO₂- uitstoot bij de productie van beton en het creëren van een hitte-eilandeffect).

De Vlaamse Regering antwoordt dat het aanleggen van een 3de en 4de spoor onvermijdelijk gepaard zal gaan met bijkomende verharding en het gebruik van beton. Dit is eigen aan het voorgenomen plan en later uit te voeren project. Er zijn geen andere technieken beschikbaar om een spoorlijninfrastructuur aan te leggen. Bij de verdere uitwerking en uitvoering van het project is het de bedoeling om het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuren zoveel mogelijk te beperken. Zo is het de bedoeling om het aantal m³ beton in te perken.

De effecten op biodiversiteit, bodem, water en het klimaat zijn op planniveau beoordeeld in het plan-MER. Waar nodig werden aanbevelingen voor het RUP voorgesteld, deze werden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

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

Archeologie

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de discipline archeologie niet voldoende is onderzocht. In het plan-MER wordt aan de ene kant benadrukt dat het planvoornemen een potentiële kans heeft op het verstoren van archeologische waarden en dat de aan- of afwezigheid van archeologische sporen enkel met verder onderzoek kan worden vastgesteld. Men verzaakt om dus om de impact concreet in beeld te brengen in het kader van de vaststelling van het RUP en om een concrete oplossing te voorzien. Er wordt louter gesteld dat een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag zal resulteren in de opmaak van een bekrachtigde archeologienota. Nochtans dient vastgesteld te worden dat artikel 5.4.1. van het Onroerenderfgoeddecreet in talrijke vrijstellingen voorziet voor de opmaak van een archeologienota in het kader van omgevingsvergunningen voor wat betreft lijninfrastructuur. Indien bijgevolg geen archeologienota opgemaakt moet worden n.a.v. een omgevingsvergunningsaanvraag, is het aspect archeologie niet onderzocht. Dit is vanzelfsprekend onaanvaardbaar.

De Vlaamse Regering antwoordt dat er in het plan-MER §9.4.6. verduidelijkt is dat op basis van de criteria van de beslissingsboom voor verplicht archeologische onderzoek duidelijk wordt dat de oppervlakte die potentieel wordt vergraven de criteria voor vrijstelling van een archeologienota overschrijdt. Er kan dan ook besloten worden dat de aanvraag van vergunningen zal resulteren in een verplichting tot de opmaak van een bekrachtigde archeologienota.

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

Biodiversiteit

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevreesd dat er door de uitbreiding van de spoorlijn van 2 naar 4 sporen en de aanleg van de fietssnelweg heel wat negatieve gevolgen zullen zijn voor de ecosystemen, de biodiversiteit en voor de plaatselijke fauna en flora.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het voornemen van het plan gepaard gaat met een direct gebruik van de ruimte (inname van vegetatie) en een verlies van bepaalde ecotopen. De inname van de ecotopen lopen altijd parallel aan de bestaande spoorlijn. In het algemeen zijn de ingrepen gedeeltelijk gepland in een gebied van minder groot biologisch belang en/of ter hoogte van de bestaande weg/het gebied met antropogene verstoring. Waardevolle ecotopen worden plaatselijk aangetast. Beboste gebieden zullen op passende wijze worden gecompenseerd. Bovendien is er voor de aanleg van de spoorlijn al voorzien dat de wegbermen en de taluds worden heraangeplant. Na voltooiing van de werkzaamheden kunnen ze weer bedekt worden met waardevolle vegetatie. Infrabel biedt ook ecologisch beheer aan. Daarom zijn er geen aanzienlijke gevolgen op de biodiversiteit te verwachten.

In het plan-MER, dat integraal deel uitmaakt van voorliggend GRUP, werden de effecten van het plan op fauna en flora in de discipline biodiversiteit bestudeerd (§8 van het plan-MER). Naar aanleiding van het voorkomen van effecten of het vermijden van potentiële effecten zijn er aandachtspunten voor het GRUP voorgesteld. Deze aandachtspunten zijn door vertaald in het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften.

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

Bodem

In bezwaren, opmerkingen en adviezen geeft men aan dat er tonnen grond zullen moeten afgegraven worden en dat dit een impact heeft op de bodem en het reliëf.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat grondverzet betrekking heeft op de aanlegfase, waar het GRUP geen uitspraken over doet en wordt in het plan-MER niet beoordeeld. Op projectniveau zal er getracht worden om de uitgegraven grond terug te gebruiken als aanvulgrond in een ophoging waar mogelijk. Er blijft wel een belangrijk grondoverschot. De verschillende mogelijk uitvoeringen zullen een invloed hebben op het grondverzet. Het reliëf van de uitbreiding zal tevens afgestemd zijn op het bestaande spoorwegprofiel.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de inname van grond door verharding altijd zal leiden tot verlies van koolstofopslagcapaciteit in de bodem.

De Vlaamse Regering verwijst naar §12 'Klimaat' in het plan-MER. Daar is ingegaan op hoe het plan een invloed uitoefent op koolstofopslag in de bodem door een gewijzigd landgebruik. Dit werd op voldoende wijze onderzocht in het plan-MER.

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

In een aantal bezwaren wordt gezegd dat de bouw van het spoor en aanhorigheden zoals steunmuren, geluidsmuren en de grondwerken die nodig zijn voor de verbreding van het spoor zullen leiden tot verdichting van de bodem. Dit zal de doorlaatbaarheid van de bodem verminderen, wat de infiltratie van water en de groei van planten en dit ecologisch waardevol gebied zal beïnvloeden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de verdichting van de bodem zich voornamelijk voordoet tijdens de aanlegfase/werffase. Verdichting komt bondig aan bod in het plan-MER. In het plan-MER wordt er vermeld dat dit effect vooral relevant is op projectniveau. Het RUP zelf doet geen uitspraken over de werf. De invloed van de werf wordt nader omschreven in het op te maken project-MER. Er kunnen voorzorgen worden genomen om tijdens de aanleg verdichting zoveel mogelijk te vermijden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgemerkt dat men er rekening mee moet houden dat het plangebied erosiegevoelig en potentieel overstromingsgevoelig is en de bodem (vnl. leemgronden) hittegevoelig is, dat het grondverzet en de verstoring van de grond door de werken potentieel een impact zal hebben op bepaalde percelen waar reeds een medium tot zeer hoge potentiële bodemerosie is. Dit zal op zijn beurt weer invloed hebben op de bodemvruchtbaarheid en de waterhuishouding in de omgeving en mogelijks ook op de stabiliteit van enkele huizen in de erosiegevoelige zones.

In antwoord op deze reacties antwoordt de Vlaamse Regering dat in het plan-MER §6 discipline bodem de kwetsbaarheid inzake erosie nader wordt besproken en beoordeeld. Er zijn aanbevelingen opgenomen voor het RUP en voor de latere projectfase. Aanbevelingen op het RUP-niveau zijn doorvertaald in de voorschriften. In de stedenbouwkundige voorschriften van het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing (art. 2)' is opgenomen dat alle werken in kader van het treffen van maatregelen in functie voor erosiebestrijding zijn toegelaten. En dat er bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet aangetoond worden op welke manier erosie of afstroming, indien technisch mogelijk, vermeden kan worden.

Bij de verdere uitwerking van het project op projectniveau in kader van erosie is er reeds overleg tussen TUC RAIL, de gemeenten en de provincie Vlaams-Brabant.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat in het plan-MER wordt erkend dat er mogelijks een probleem kan ontstaan vermits het om erosiegevoelig gebied gaat maar dat men verzaakt om dit probleem concreet in beeld te brengen in deze fase en dat men verzaakt een concrete oplossing te voorzien. Op deze manier komt de plannende overheid niet op een zorgvuldige manier aan het door haar zelf erkende probleem tegemoet. Bovendien ontnemt deze werkwijze de bezwaarindieners de kans om hieromtrent op nuttige wijze hun bezwaren kenbaar te maken.

Zoals hierboven reeds aangegeven antwoordt de Vlaamse Regering dat in het plan-MER discipline bodem §6 de kwetsbaarheid inzake erosie nader wordt besproken en beoordeeld. Er werden aanbevelingen opgenomen voor het RUP en voor de latere projectfase. De aanbevelingen op het RUP-niveau zijn door vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften.

Bij de verdere uitwerking van het project zal men dus moeten aantonen via de omgevingsvergunningsaanvraag hoe men hiermee omgaat. Tijdens de projectfase zal een project-MER opgemaakt worden, die de effecten zal beoordelen op projectniveau en waarvoor, indien nodig, maatregelen op projectniveau zullen voorgesteld worden. Tijdens de procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij eventuele bezwaren kenbaar kunnen gemaakt worden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen geeft men aan dat uit de beschikbare informatie in het GRUP niet altijd even duidelijk naar voor komt dat het plan afdoende rekenschap geeft van de lokale reliëfverschillen. Het plangebied kent op het grondgebied van de gemeente Linkebeek ter hoogte van de bestaande spoorweg een relatief grillig reliëf. De specifieke eigenschappen van dit landschap hebben tot gevolg dat planopties zorgvuldig moeten worden afgewogen in het licht van lokale reliëfwijzigingen. Het GRUP kan niet voorlopig worden vastgesteld zolang er geen absolute zekerheid bestaat over de technische haalbaarheid van de voorgenomen planopties.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het uiteindelijke doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de

infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

De effecten van deze bestemmingen zijn momenteel enkel op planniveau onderzocht. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Men is er zich van bewust dat het terrein zeer accidenteel is. Het ontwerp voorziet dan ook dat met het reliëf wordt rekening gehouden (zoals de aansluitingen van nieuwe bruggen op bestaande wegen/omgeving).

In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. in de project-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd om alle bomen en struiken die gekapt en geroid zullen worden alsook taluds die zullen verdwijnen en wat de ecologische gevolgen hiervan zullen zijn.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER de impact van het rooien van bomen en het opnieuw beplanten van taluds in beeld is gebracht. Er wordt een aanbeveling voor het GRUP voorzien met name 'Herbeplantingen van taluds en zones voor landschappelijke inpassing worden uitgevoerd met streekeigen loofhout en struiken.' Dit werd tevens doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

Op projectniveau zal de boscompensatie en natuurcompensatie in detail worden uitgewerkt en voorzien. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet een compensatievoorstel toegevoegd worden. De aanvraag wordt door de vergunningverlenende overheid doorgestuurd naar de dienst AVES van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) voor advies en goedkeuring. Pas wanneer het compensatievoorstel goedgekeurd wordt, kan de omgevingsvergunning tot ontbossing worden verleend.

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

Geluid en trillingen

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden de conclusies m.b.t. trillingen uit de plan-MER in vraag gesteld en in twijfel getrokken. Men zegt dat de cijfers sterk onderschat zijn. In verschillende bezwaren wordt er bezorgdheid geuit over de huidige trillingshinder en de toekomstige (toegenomen) trillingshinder. Men heeft vragen omtrent de representativiteit van de meetcampagne en het studiegebied voor de postevaluatie. Tevens heerst er bezorgdheid m.b.t. invloed van trillingen op de huizen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER een duiding is opgenomen over de motivatie voor de locaties van de trillingsmetingen. In het plan-MER zijn de trillingsmetingen en geluidsmetingen representatief voor het volledige traject gekozen. Uiteraard is dit geen allesomvattende monitoring van alle woningen langs het traject maar een weloverwogen afweging in het kader van de representativiteit. De metingen zijn voldoende om de milieubeoordeling binnen het plan-MER te kunnen uitvoeren.

Daarnaast zijn in het plan-MER §4.4.3 de resultaten opgenomen van drie trillingsmetingen aan woningen langs het spoor. De normwaarden worden niet overschreden.

In het plan-MER werd de invloed van trillingen tijdens de exploitatiefase onderzocht. Het globaal effect van de toename in het aantal woningen die dichterbij de sporen komen te liggen binnen het invloedsgebied van trillingen wordt beperkt negatief tot negatief beoordeeld. Voor deze woningen werd reeds een postevaluatie voorgesteld na uitvoering van het project.

Dit werd in het GRUP reeds doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van Artikel 2.1 "Bij een omgevingsvergunningaanvraag moet, voor de woningen die binnen een invloedzone voor trillingen komen te liggen, aangetoond worden op welke manier, indien technisch en ruimtelijk aangewezen, bijkomende trillingshinder wordt vermeden. "

In het project-MER zal overwogen worden om bijkomende geluidsmetingen en trillingsmetingen door te voeren voor specifieke woningen. Zo is het onder meer interessant om voor die woningen waar er vanuit het plan-MER een postevaluatie inzake trillingen wordt voorgesteld, toch al eerder trillingsmetingen uit te voeren (waarvan bv. de resultaten kunnen worden opgenomen in het project-MER).

In het plan-MER is een bijkomende aanbeveling niveau vergunning voorgesteld om ook voor die woningen binnen de invloedssfeer van trillingen (woningen die in de toekomstige situatie dichterbij het spoor komen te liggen binnen een afstand van 18m) reeds een meting uit te voeren voorafgaand de werken. Zie ook de bezwaren die geleid hebben tot de aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

Daarnaast behoort de mogelijke **hinder tijdens de werken** niet tot de scope van het plan-MER.

Wel is er een bepaling opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften waarin gezegd wordt dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag een minder hinderplan wordt toegevoegd waaruit blijkt dat de hinder op de omgeving maximaal beperkt wordt. Zie ook bezwaren die geleid hebben tot de aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

Het uiteindelijke doel van een RUP is de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Bij de verdere uitwerking van het project zal een project-MER opgemaakt worden. Hier zullen de trillingen op projectniveau uit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat de geplande maatregelen zijn in het kader van beperking van de geluidsoverlast. Zoals bv:

- ter hoogte van de Krechtenbroeklaan
- ter hoogte van de Waterhoenlaan

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER dat aangeeft dat dankzij het toekomstig gebruik van geluidsarmer materieel en verbeterd onderhoud er in de toekomst beduidende verlagingen van het geluidsdrukniveau worden gerealiseerd. Toch zal er in een beperkt aantal punten een stijging van het geluidsdrukniveau optreden, maar hier geldt dat zowel Lden als Lnight conform de geluidsvoorwaarde blijven.

Op projectniveau zal er opnieuw een evaluatie plaatsvinden rekening houdend met specifieke projectuitvoeringseigenschappen en indien nodig worden er locatie specifieke maatregelen voorgesteld.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen zegt men dat de wettelijke normen m.b.t. geluid op sommige plaatsen al ruimschoots zijn overschreden dit door de toegenomen frequentie en de toegenomen snelheid van de treinen.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waarin gezegd wordt dat dankzij het toekomstig gebruik van geluidsarmer materieel en verbeterd onderhoud er in de toekomst beduidende verlagingen van het geluidsdrukniveau worden gerealiseerd. Toch zal er in een beperkt aantal punten een stijging van het geluidsdrukniveau optreden, maar hier geldt dat zowel Lden als Lnight conform de geluidsvoorwaarde blijven.

Op projectniveau zal er opnieuw een evaluatie plaatsvinden rekening houdend met specifieke projectuitvoeringseigenschappen en indien nodig worden er locatie specifieke maatregelen voorgesteld.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat een toets aan de strengere algemene milieukwaliteitsnormen of de aanbevelingen van de WHO ontbreekt. Volgens de metingen die werden gedaan wordt in de huidige situatie voldaan aan de algemene milieukwaliteitsnormen van Vlarem II. Ook aan de veel soepelere referentiewaarden wordt op heden voldaan. De gemeente verzoekt daarom dat een bijkomende berekening wordt gemaakt waarbij gebruik wordt gemaakt van de milieukwaliteitsnormen van Vlarem II en de richtlijnen van de WHO. En dat voor elk normenkader ook een berekening wordt gemaakt waarbij geen rekening wordt gehouden met onzekere milderende effecten die buiten de bevoegdheid van de plannende overheid vallen.

In antwoord op dit bezwaar verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER §11 'mensgezondheid' waarin een aftoetsing is opgenomen aan de strengere gezondheidkundige advieswaarden.

In het bezwaar worden de verschillende grootheden voor de weergave van geluid door elkaar gehaald.

Om de impact op gezondheid – met name de risico's op geluidshinder en slaapverstoring – te duiden, worden de resultaten uit de discipline geluid en trillingen vergeleken met WHO-advieswaarden uit volgende richtlijnen:

- Op 10 oktober 2019 zijn door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de nieuwe richtlijnen voor omgevingslawaai gepresenteerd: de Environmental Noise Guidelines for the European Region, ofwel de 'ENG'.

Dit levert advieswaarden op in dB's, voor zowel etmaalwaarden (Lden) als nachtelijke waarden (Lnight). Voor spoorgeluid hanteert de WHO de volgende advieswaarden:

- Lden 54 dB(A) negatieve gezondheidseffecten
- Lnight 44 dB(A) negatieve effecten op de slaap

Aangezien de WHO-advieswaarden strenger zijn voor spoorgeluid dan voor weggeluid en er in het Vlaams afwegingskader een andere insteek van tel is, wordt getoetst aan zowel de WHO-advieswaarden als aan het afwegingskader nieuwe woonontwikkeling cfr. het richtlijnenboek geluid en trillingen.

Op basis van het bepalen van de hoeveelheid woningen, kwetsbare functies en sportaccommodaties binnen de kritische geluidscontouren volgens zowel de WHO-advieswaarden als het afwegingskader 'nieuwe woonontwikkeling' in de referentiesituatie en de geplande situatie, kan geconcludeerd worden dat er geen significante geluidstoenames zijn in het studiegebied.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd of cijfers m.b.t. geluid rekening houden met de verminderingen die al zijn bereikt met de gedeeltelijke vervanging door Desiro-treinen, die al bijna 40% van de categorie treinen vertegenwoordigen die in 2021 werden gebruikt (168 van de 427, zie tabel op blz. 161).

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER §4.5.2. wordt verduidelijkt met welk type treinen en aantallen het computermodel rekening heeft gehouden. Onder meer werd rekening gehouden in het gebruik van treinen die minder geluidsemisatie veroorzaken cf. de tabellen opgenomen in het MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt op enkele specifieke plaatsen gevraagd wat de geluidstoename zal zijn t.g.v. de verdubbeling van het aantal goederentreinen. bv. ter hoogte van Bloemhof.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de spoorlijn L124 een lijn is voor reizigers en dat het goederenverkeer dan ook zeer beperkt is. Het goederenverkeer bestaat voornamelijk uit treinen die omgeleid worden en niet het reguliere pad (L28 of L26) nemen. En verder betreft het werktreinen benodigd voor de aanvoer van materialen bestemd voor de GEN-werken.

Bij uitrol van het GEN (meer reizigerstreinen) wordt het quasi onmogelijk om nog goederentreinen van en naar Brussel te sturen op de L124 en al zeker niet meer tussen Ukkel en Brussel-Zuid (baanvak op 2 sporen).

Het aantal goederentreinen naar de L26 neemt ook af op termijn daar de L26 nog meer gaat inzetten op reizigersverkeer, waardoor de L28 de belangrijkste corridor wordt voor goederen door en rond Brussel.

Ter hoogte van Bloemhof zal de uitbreiding van de spoorlijn zich aan de andere zijde bevinden. In het plan- MER werd een theoretische toename van het aantal goederentreinen (hoewel dit niet structureel wordt verwacht) in de modellering opgenomen. De invloed zoals beschreven is inclusief deze theoretische toename. Uit het plan- MER blijkt dat er reducties van de geluidsniveaus worden bekomen ter hoogte van Bloemhof.

Bij de goederentreinen is er eind 2024 een Retrofit gerealiseerd waarbij de gietijzeren remblokken vervangen worden door remblokken met composiet. Hierdoor worden er sterke geluidsreducties bekomen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat drempelwaarde van geluids- en trillinghinder voor treinen niet uitdrukkelijk wordt vermeld en ook niet of deze al dan niet bereikt worden. Er wordt alleen verwezen naar het feit dat nieuwe technologieën de geluidsoverlast voldoende zouden beperken. Deze formulering is vaag en onnauwkeurig

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waarin de gehanteerde drempelwaarden - het toetskader - duidelijk zijn opgenomen. Er wordt hiervoor onder meer verwezen naar §4.2 in de discipline geluid en trillingen. Tevens is in §4.5 van het plan-MER verwezen naar passages uit de goedgekeurde geluidsactieplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd of in de geluidstudie rekening werd gehouden met de impact van piekgeluidscapaciteiten op de omwonenden of dat men in de conclusies van de geluidstudie enkel een geluidsgemiddelde weergeeft over welbepaalde periode (dB(A)/uur). Er wordt dan ook gevraagd dat het plan-MER de effecten van het project op geluid en trillingen onderzoekt niet enkel in een "best case scenario" (nieuwe sporen+ nieuw rollend materieel) doch ook in het "worst-case scenario" (slechts 2 van de 4 sporen vernieuwd + bestaand rollend materieel).

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER is in §4.2 opgenomen dat het toetskader voor spoorverkeer rekening houdt met L_{den} en L_{night} waarden. L_{den} geeft het gewogen energetisch gemiddelde weer van de dag-, avond- en nachtperiode, waarbij de avondwaarde wordt verhoogd met 5 dB(A) en de nachtwaarde met 10 dB(A). De L_{night} is de gemiddelde L_{Aeq} -waarde over de periode tussen 23h en 6h (deze nachtperiode wijkt dus af van de nachtperiode volgens Vlare II, die tot 7h duurt).

In het MER is de modellering opgebouwd rekening houdend met nieuwe sporen voor de twee bijkomende sporen. De bestaande sporen zijn niet als 'nieuw' in het model ingebracht.

De gehanteerde drempelwaarden - het toetskader - zijn duidelijk in het plan-MER duidelijk opgenomen, er wordt hiervoor onder meer verwezen naar §4.2 in de discipline geluid en trillingen. Tevens is in §4.5 van het plan-MER verwezen naar passages uit de goedgekeurde geluidsactieplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat men in de plan-MER voor de discipline geluid niet uitgaat van een worst-case scenario waarbij de milieueffecten van de maximumcapaciteit van de verdubbelde spoorweg in kaart zou gebracht moeten worden.

Hierbij zegt men ook dat de aannames die hierbij genomen zijn voorbarig zijn, omdat de plannende overheid geen zeggenschap heeft over de types treinen, de remmen die worden gebruikt, het spoomateriaal, ... Het valt bijgevolg niet uit te sluiten dat wanneer deze onzekere parameters uit de berekening worden gehaald, de geluidsimpact veel hoger zal zijn dan op heden blijkt uit het plan-MER. Daarnaast stelt men vast dat op planniveau geen concrete keuze worden gemaakt met betrekking tot de maatregelen om de geluidsimpact te reduceren.

De Vlaamse Regering verwijst hiervoor naar het plan-MER. In hoofdstuk §4.5.3. van het plan-MER is een sensitiviteitstoets intensiever gebruik weergegeven. Tevens is in §4.5 van het plan-MER verwezen naar passages uit de goedgekeurde geluidsactieplannen. Deze evoluties zijn reeds lopende en zetten zich voort. Deze dienen niet in RUP-voorschriften te worden opgenomen.

Maatregelen om geluidsimpact te reduceren zijn niet rechtstreeks nodig vanuit de resultaten van de geluidsmodellering. Toch zal er in een beperkt aantal punten een stijging van het geluidsdrukkniveau optreden. Ondanks de toename van het geluid zullen de waarden van L_{den} en L_{night} conform de geluidsvoorwaarden blijven. Dit betekent niet dat er op projectniveau geen geluidsreducerende maatregelen kunnen worden genomen (om bijvoorbeeld een bestaande situatie te verbeteren).

Een verdubbeling van het goederenverkeer zit vervat in de modellering van het plan-MER. De bijdrage van het goederenverkeer werd aangevuld in het plan-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de vraag gesteld of de voorspelde daling van de geluidsniveaus voor de fauna binnen het plan en in de ruimere omgeving een correcte aanname is. Ook voor de passende beoordeling moet dezelfde opmerking worden gemaakt omtrent de geluidsverstoring. Er wordt een daling van de geluidsniveaus verwacht, maar deze lijkt uitsluitend het gevolg van het gebruik van stiller (spoor)materiaal. Het gebruik van dergelijk materiaal blijft evenwel een onzekere factor.

In antwoord op dit bezwaar verwijst de Vlaamse Regering naar §4.5 van het plan-MER. Daar wordt verwezen naar passages uit de goedgekeurde geluidsactieplannen. De aannames over het inzetten van minder geluidsproducerend materiaal en materieel in de toekomst (en bijgevolg ook in de modellering), zijn gebaseerd op de maatregelen die opgenomen zijn in goedgekeurde geluidsactieplannen, goedgekeurd door de verschillende actoren die deze evolutie mee staven (bron: Departement Omgeving, Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 7 juni 2019). Dit hoeft bijgevolg niet in het RUP te worden verankerd.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd dat het Vlaams Gewest en Infrabel zich garant stellen om bij feitelijke overschrijdingen van de voorziene geluidsnormen in dit gevoelig gebied om in te staan voor een betere geluidsisolatie van de omliggende huizen, conform de Europese richtlijn 2008/57 /EG.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER dat aangeeft dat dankzij het toekomstig gebruik van geluidsarmer materieel en verbeterd onderhoud er in de toekomst beduidende verlagingen van het geluidsdrukniveau worden gerealiseerd. Toch zal er in een beperkt aantal punten een stijging van het geluidsdrukniveau optreden, maar hier geldt dat zowel Lden als Lnight conform de geluidsvoorwaarde blijven.

Op projectniveau zal er opnieuw een evaluatie plaatsvinden rekening houdend met specifieke projectuitvoeringseigenschappen en indien nodig worden er locatie specifieke maatregelen voorgesteld.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het fiets-GEN een bron van nieuw lawaai zal zijn: fietsers die tegen elkaar praten, des te harder schreeuwen omdat ze zo snel rijden, met de radio aan fietsen, honden die alleen gelaten worden in hun tuin blaffen naar elke fietser, ...

De Vlaamse Regering antwoordt dat een fietssnelweg geen lawaai veroorzaakt. Elke weggebruiker, waar ook, dient zich te houden aan de normen inzake geluidsoverlast. Dit behoort niet tot de scope van het GRUP.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd dat door de toename van het aantal treinen en het verhogen van de snelheid ervan, het geluid zal toenemen wat niet aanvaardbaar is.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER dat aangeeft dat dankzij het toekomstig gebruik van geluidsarmer materieel en verbeterd onderhoud er in de toekomst beduidende verlagingen van het geluidsdrukniveau worden gerealiseerd. Toch zal er in een beperkt aantal punten een stijging van het geluidsdrukniveau optreden, maar hier geldt dat zowel Lden als Lnight conform de geluidsvoorwaarde blijven.

Op projectniveau zal er opnieuw een evaluatie plaatsvinden rekening houdend met specifieke projectuitvoeringseigenschappen en indien nodig worden er locatie specifieke maatregelen voorgesteld.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt een verduidelijking gevraagd omtrent het aantal treinen waarmee rekening wordt gehouden in de metingen in de studies naar geluidshinder (bijlage V p.168).

De Vlaamse Regering verwijst naar §4.5.2 van het plan-MER. Hier worden in verschillende tabellen een overzicht gegeven van de gegevens over de verkeersintensiteiten per categorie en per spoor, de rijsnelheden, de baangesteldheid en de wijze van spoorstaafoplegging (bronnen: NMBS en Infrabel) ten behoeve de geluidsmoellering.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd dat de geluidshinder die zal optreden ingeval een overkapping of een overdekte sleuf met overkapping wordt voorzien, nauwkeurig in kaart wordt gebracht. Dit is op heden niet het geval, waardoor het onzeker is of dit inrichtingsalternatief geen aanzienlijk gunstigere milieueffecten zal hebben. Het bestuur is van oordeel dat dergelijke overkapping of een overdekte sleuf met overkapping een gunstig effect zal hebben op de geluidsdruk, waardoor bijkomend onderzoek aangewezen is.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER. Uit het plan-MER blijkt dat er voor de toekomstige toestand ter hoogte van de straten Bloemhof-Kleindalstraat geen negatieve effecten worden verwacht. In het plan-MER is tevens opgenomen dat een overkapping of een overdekte sleuf met overkapping steeds voor een geluidsarmere toestand zorgen; echter zal de impact beperkt zijn. Indien overkapt zou worden, dient er rekening mee gehouden te worden dat er aan de in- en de uitgang van de overdekking door reflectie negatieve effecten zullen optreden (geluidstoename).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de bezorgdheid geuit dat door de verplaatsing van het station bijkomende geluidsoverlast (omroep, stoppen en vertrekken, lawaai van passagiers enz.) wordt gecreëerd die er momenteel nog niet is.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Het geluidsniveau van luidsprekers wordt niet geregeld op planniveau en maken geen deel uit van voorliggend GRUP. Bij het gebruik van de luidsprekers zullen deze wel moeten voldoen aan de geluidsnormen van de geldende regelgeving. Bij de verdere inrichting van de perrons kan dit als aandachtspunt meegenomen worden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bezorgdheden geuit met betrekking tot de schade en stabiliteitsproblemen die trillingen kunnen veroorzaken aan huizen en gebouwen. Het betreft hierbij zowel trillingen die worden veroorzaakt in de werffase (werfverkeer, machines, ...) als trillingen ten gevolge van het toegenomen treinverkeer bij realisatie van het project.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER de invloed van trillingen tijdens de exploitatiefase is onderzocht. Het globaal effect van de toename in het aantal woningen die dicht bij de sporen komen te liggen binnen het invloedsgebied van trillingen wordt beperkt negatief tot negatief beoordeeld. Voor deze woningen wordt een postevaluatie voorgesteld na uitvoering van het project.

Dit is in het GRUP doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van Artikel 2.1 " *Bij een omgevingsvergunningaanvraag moet, voor de woningen die binnen een invloedzone voor trillingen komen te liggen, aangetoond worden op welke manier, indien technisch en ruimtelijk aangewezen, bijkomende trillingshinder wordt vermeden.*

Er wordt nog meegegeven dat bij een nieuw spoor de moderne techniek beter zal zijn en bijgevolg de trillingsvoortplanting minder ver zal reiken. Een goed en continu onderhoud van het traject zal trillingshinder beperken. Langs de bestaande lijnen is er een verbetering te verwachten waar wissels verwijderd worden en waar het spoor vernieuwd wordt. De sporen die dicht komen te liggen zijn nieuwe sporen waar geen trillingshinder wordt verwacht (zoals voegloos aangelegd, zonder discontinuïteiten).

De mogelijke hinder tijdens de werken behoort niet tot de scope van het plan-MER. Wel is er een bepaling opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften waarin gezegd wordt dat bij de omgevingsvergunningaanvraag een minder hinderplan wordt toegevoegd waaruit blijkt dat de hinder op de omgeving maximaal beperkt wordt.

Bij de verdere uitwerking van het project zal een project-MER opgemaakt worden. Hier zullen de trillingen op projectniveau uit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd waarom er in het plan-MER enkel trillingen gemeten worden in een invloedzone van 18 meter terwijl huizen langs de sporen op een afstand van meer dan 100 meter in de bestaande situatie ook reeds trillingen ondervinden van de voorbijrijdende treinen.

De Vlaamse Regering wijst erop dat in het plan-MER een verdere duiding opgenomen over de motivatie voor de locaties van de trillingsmetingen. Uit de trillingsmetingen is gebleken dat voor de woning op 18 meter (gemeten op de 1ste verdieping) nog steeds ruim voldaan werd aan de trillingseisen (maar dat trillingen soms wel voelbaar konden zijn).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat er onvoldoende maatregelen worden genomen om trillingen ten gevolge van het treinverkeer te verminderen, terwijl de trillingen nog zullen toenemen door de uitbreiding van de sporen, de toename van het aantal treinen en de verhoging van de toegelaten snelheid voor treinen. Er worden onder meer vernieuwingen en aanpassingen aan de bestaande sporen voorgesteld, die momenteel niet voorzien zouden zijn.

In antwoord op deze reacties geeft de Vlaamse Regering aan dat het uiteindelijke doel van een RUP de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen, is. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Bij de verdere uitwerking van het project zal een project-MER opgemaakt worden. Hier zullen de trillingen op projectniveau uit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden.

Wel kan al gezegd worden dat één van de standaardmaatregelen tegen trillingen het gebruik van ballastspoor met langgelaste rails zijn. De voorgeschreven onder- en bovenbouw van de sporen dempen reeds zeer sterk de trillingen. Ook een frequent onderhoud en regelmatig wegslijpen van oneffenheden moet trillingen tegengaan.

Een continu onderhoud van het traject zal ervoor zorgen dat het ballastbed in betere staat ligt waardoor trillingshinder mede wordt vermeden. De nieuwe sporen worden voegloos aangelegd. Er wordt vanuit gegaan dat bij de plaatselijke vervanging van de huidige sporen er voegloze sporen worden gebruikt en steeds de meest performante railpads worden geplaatst.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld bij het gebruik van berlinerwanden als damwandconstructies tijdens de werken, aangezien dergelijke constructies gevoelig zouden zijn voor trillingen en onderhevig zouden zijn aan vervormingen.

In antwoord op deze reacties geeft de Vlaamse Regering aan dat het uiteindelijke doel van een RUP de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen, is.

Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Bij de verdere uitwerking van het project zal bepaald worden of er al dan niet met Berlijnse wanden gewerkt wordt.

Hiervoor zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij impact van de trillingen op projectniveau worden onderzocht en waaruit maatregelen kunnen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden.

Er kan al meegegeven worden dat Berlijnse wanden al 30 jaar worden gebouwd door TUC RAIL en deze hebben juist als voordeel dat ze kunnen toegepast worden op kleine oppervlaktes zoals in verstedelijkt gebied. Er zijn namelijk geen zware machines nodig, wat tegemoet komt aan de vraag en het bezwaar dat er (te) veel hinder zal zijn door de werken. Daarenboven en niet onbelangrijk: de uitvoering is trillingsvrij. Dus Berlijnse wanden is juist de toe te passen methode in de buurt van trillingsgevoelige constructies. Dat vervormingen mogelijk zijn, is correct maar dan in het geval van beschoeiingen (voor een tijdelijke toestand zoals een bouwput). Als ze worden gebruikt als blijvende wand, worden ze in volle grond gemaakt (grond links en rechts van de wand).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewag gemaakt van onvolledige en/of ontbrekende informatie en cijfers met betrekking tot trillingen in het plan-MER. Zo zou inventarisatie met slechts 4 meetpunten over een afstand van 5 kilometer te beperkt zijn en geen representatieve beoordeling toelaten. Om de impact van de trillingen ten gronde te onderzoeken wordt er gevraagd naar meer meetpunten in de directe omgeving van de sporen, alsook een ruimer onderzoeksgebied rond de sporen.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER discipline geluid waar in de modellering rekening gehouden is met de verschillende snelheden van de treinen over het traject. Deze variëren naargelang het de binnenste of buitenste sporen betreft en het gedeelte van het traject (opmerking: $v_{max} = 160 \text{ km/h}$ = referentiesnelheid van de lijn maar dit betekent niet dat er overal 160 km/h wordt gereden; zo zal er in Linkebeek op de buitenste sporen een lagere snelheid gelden dan vandaag).

In het plan-MER zijn de trillingsmetingen en geluidsmetingen representatief voor het volledige traject gekozen. Uiteraard is dit geen allesomvattende monitoring van alle woningen langs het traject maar een weloverwogen afweging in het kader van de representativiteit.

De metingen zijn voldoende om de milieubeoordeling binnen het plan-MER te kunnen uitvoeren.

In het project-MER zal overwogen worden om bijkomende geluidsmetingen en trillingsmetingen door te voeren voor specifieke woningen.

Zo is het ondermeer interessant om voor die woningen waar er vanuit het plan-MER een postevaluatie inzake trillingen wordt voorgesteld, toch al eerder trillingsmetingen uit te voeren waarvan de resultaten kunnen worden opgenomen in het project-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar een deskundigenonderzoek door een onafhankelijk expert, voorafgaandelijk aan de werken en indien nodig ook nadien, ten einde eventuele schade ten gevolge van trillingen te kunnen inventariseren en vergoeden.

De Vlaamse Regering geeft in antwoord op dit bezwaar aan dat dit niet door het plan geregeld wordt. Het RUP legt de bestemmingen op perceelniveau vast. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Wel zal er voor en na de werken een plaatsbeschrijving opgemaakt worden door een expert volgens de geldende regels.

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

Gezondheid

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de impact op de gezondheid. Uit talrijke studies blijkt dat wonen in de onmiddellijke nabijheid van spoorlijnen het risico op het ontwikkelen van diverse kankers aanzienlijk verhoogt. Andere gevolgen op de gezondheid waarop gewezen wordt is het slaapttekort t.g.v. geluidsoverlast, irritatie van de huid door vers cement, wat kan leiden tot brandwonden, uitdroging van de huid en kloven. Allergisch eczeem (contactdermatitis) door onzuiverheden in cement (zeswaardig chroom of chroom VI en kobalt), psychologische problemen t.g.v. onteigeningen, ...

De Vlaamse Regering antwoordt dat het milieuonderzoek grondig en kwaliteitsvol is uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveaus. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling werd het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER- Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

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

Impact op het landschap

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd over de impact op het landschap. Men wil deze landschappelijk waardevolle en ecologisch kwetsbare omgeving behouden. Men zegt dat er geen rekening wordt gehouden met de engte, de bijzondere topografie en de uitzonderlijke landschappelijke waarde van het gebied. Men is heel bezorgd om de zeer negatieve esthetische gevolgen en men wil niet dat het intrinsieke natuurlijke en landelijke karakter van de gemeente wordt aangetast.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de morfologie van het terrein niet gewijzigd wordt door de aanleg van de bijkomende sporen. De spoorwegtaluds worden opnieuw aangeplant met opgaand groen na realisatie. Er zijn langsverbindingen in verschillende zones langs het spoor voorzien. Om veilige migratie over de spoorlijn en fietspad mogelijk te maken, worden verschillende ecologische verbindingen aangelegd. Eveneens wordt er vanuit landschappelijk oogpunt ruimte voorzien om aan goede landschappelijke inpassing (bijvoorbeeld door het kunnen voorzien in een strook opgaand groen) mogelijk te maken.

In het plan-MER is de mogelijke impact op het landschap en ecologie ten gronde onderzocht. Tevens worden er in de disciplines biodiversiteit en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie aanbevelingen gedaan, die zijn doorvertaald in het RUP.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat ze het betreuren dat spijts de gunstige impact op de landschapsbeleving de aanleg van een overkapping oostelijk van de Kleindalbrug (tussen de Kleindalstraat en de Lange Haagstraat) niet wordt aanbevolen ter optimalisatie van het plan. Uit het gevoerde onderzoek komt immers duidelijk naar voor dat deze overkapping een gunstige impact zou hebben op het landschap. De voorgestelde aanbevelingen in het plan-MER voor landschappelijke inkleding zijn voor de gemeente het absolute minimum, en dienen zeker gerealiseerd te worden. In dit verband wenst de gemeente op te merken dat het integreren van schermen en/of muren reeds op planniveau moet worden onderzocht en vertaald moet worden in stedenbouwkundige voorschriften.

De Vlaamse Regering verwijst naar bijlage VII van het GRUP waarin de motivatie wordt weergegeven waarom dit alternatief niet werd weerhouden. Het gaat om inrichtingsalternatief 2 spoor-overdekte sleuf/overkapping met vergroening ter hoogte van de Kleindalbrug. Ondanks de gunstige impact op de landschapsbeleving werd dit alternatief niet weerhouden omwille van meerdere redenen:

- 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 ten einde de stabiliteit te verzekeren 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 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 bebouwd gebied is.

In het plan-MER is de mogelijke impact op het landschap ten gronde onderzocht. Tevens worden er in de disciplines biodiversiteit en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie aanbevelingen gedaan, die zijn doorvertaald in het RUP. De aanbevelingen per discipline zijn terug te vinden in hoofdstuk 6.1.2 van de toelichtingsnota (bijlage IIIa). Zo is er in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP opgenomen dat in de omgevingsvergunningsaanvraag moet aangetoond worden dat dat schermen/muren goed geïntegreerd worden in het landschap (naar bv. uitzicht, hoogte) opdat de landschapsperceptie niet meer dan nodig wordt verstoord. Daarnaast is de contour van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' op het grafisch plan afgestemd op de aanbevelingen en is de nodige ruimte voorzien voor de landschappelijke inpassing.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men tegen de bouw van een viaduct t.h.v. het station van Linkebeek langsheen de Kleindalstraat. Dit omwille van de grote visuele impact van de betonnen constructie op de omgeving. Indien dit viaduct er komt wil men dat dit bouwwerk zich volledig integreert in het landschap (bv. houten gevelbekleding, klimoprooster, ecoducten, vleermuizenverblijf).

De Vlaamse Regering wijst erop dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig

zijn. De bouw van een viaduct is noodzakelijk om de 2 bijkomende sporen te kunnen voorzien. De exacte inrichting ervan wordt niet vastgelegd in het GRUP. Bij de verdere uitwerking van het project zal bepaald worden hoe en met welke materialen dit wordt uitgevoerd, ook zal dan bepaald worden hoe deze infrastructuur landschappelijk wordt ingepast. De effecten van dit gedetailleerde ontwerp zullen dus onderzocht worden in een project-MER. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om in eerste instantie geen geluidsmuren te plaatsen omwille van de grote visuele impact en de bewoners zelf de nood eraan te laten evalueren. Indien blijkt dat geluidsmuren nodig zijn, wordt gevraagd of deze alsnog geplaatst kunnen worden.

De Vlaamse Regering wijst erop dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal bekeken worden op welke manier geluidwerende maatregelen, indien nodig, gerealiseerd kunnen worden.

In de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP (zie bijlage II) is het volgende opgenomen: 'Bij een omgevingsvergunningaanvraag moet aangetoond worden dat handelingen voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de gezondheid goed geïntegreerd worden in het landschap opdat de landschapsperceptie niet meer dan nodig wordt verstoord.'

Bij de beoordeling van de omgevingsvergunningaanvraag zal, indien uit de project-MER blijkt dat geluidswerende maatregelen nodig zijn, bekeken worden of ze voldoen aan de technische vereisen en dat deze voldoende geïntegreerd worden in het landschap naar bv. hoogte, uitzicht,

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt de bezorgdheid geuit dat de werken een negatieve impact zullen hebben op het beschermd cultuurhistorisch landschap "Omgeving Perkhoeve" en het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Wijnbrondal'. In het ontwerp Plan-MER (p. 332-340) wordt gehamerd op het belang van een goede landschappelijke integratie (waarbij wordt aangeraden om in bepaalde zones tot 10 m breedte aan groenbuffer te voorzien).

In de Toelichtingsnota wordt louter gesteld: "De contour van het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art. 2) is hierop afgestemd." In deze overdrukzone worden heel veel handelingen toegelaten, waardoor het niet eens zeker is dat er voldoende ruimte is om te voldoen aan de aanbevelingen om de invloed van het planvoornemen op het landschap en erfgoedwaarden te beperken.

De stedenbouwkundige voorschriften zijn daarenboven dermate vaag, dat zij werkelijk alles toelaten, maar tegelijkertijd ook nauwelijks tot iets lijken te verplichten. Zo wil men de ernstige visuele impact op het landschap als volgt regelen: "Bij een omgevingsvergunningsaanvraag moet aangetoond worden dat handelingen voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de gezondheid goed geïntegreerd worden in het landschap opdat de landschapsperceptie niet meer dan nodig wordt verstoord." (artikel 2.2, vijfde lid van de stedenbouwkundige voorschriften).

Er is dus een zeer ernstige impact is op het landschap. Men weet ook dat hiervoor concrete oplossingen mogelijk zijn. Echter wil men kennelijk op planniveau geen keuzes maken. Aldus wordt een corridor ingetekend waarbinnen alles principieel mogelijk is, zonder dat men zich de vraag heeft gesteld of er op elke plek wel voldoende ruimte is om het een en ander te realiseren.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het plan-MER de invloed op landschap onderzocht werd, onder meer ter hoogte van de spoorlijn in de omgeving van het beschermd landschap Perckhoeve en Wijnbrondal. Voor het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Wijnbrondal' worden de effecten vanuit het planvoornemen als verwaarloosbaar ingeschat voor het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Perckhoeve' werd een aanbeveling voor het GRUP geformuleerd nl.

Het is aanbevolen om langs de oostzijde van het spoor– in het beschermd landschap - een zone voor landschappelijke inkleding te voorzien om de spoorlijn visueel te kunnen bufferen ten aanzien van het beschermd cultuurhistorisch landschap. Een breedte van ca. 10m zou hiervoor moeten volstaan om de aanleg van verschillende gelaagdheden mogelijk te maken.

Ter hoogte van het beschermd landschap Perckhoeve werd het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' op het grafisch plan iets breder voorzien om net die groene bermen als langsverbindingen te kunnen realiseren.

Algemeen wordt gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. (RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, 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 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.)

Bij de verdere uitwerking op projectniveau zal de inrichting van deze zone verder uitgewerkt worden en zal bij de omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat handelingen voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de gezondheid goed geïntegreerd worden in het landschap opdat de landschapsperceptie niet meer dan nodig wordt verstoord.'

Daarnaast zal ook bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag, indien uit de project-MER blijkt dat geluidswerende maatregelen nodig zijn, bekeken worden of ze voldoen aan de technische vereisen en dat deze voldoende geïntegreerd worden in het landschap naar bv. hoogte, uitzicht,

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

Klimaat

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat door het afgraven van het volledige talud voor de aanleg van het perron en de ondersteunende structuren, deze schuine ondersteunende constructies en het perron zelf erbovenop zullen op het zuidwesten zijn gericht. Zo komt een hitte-eiland tot stand.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

De uitwerking van het eigenlijke project zal in een volgende fase gebeuren. De technische projectdetails zijn in fase van het GRUP en plan-MER nog niet helemaal gekend. Een beoordeling van dergelijke details behoort niet tot de scope van het planvoornemen.

In de verdere uitwerking van het project op projectniveau zal de nodige aandacht uitgaan naar de mogelijke impact.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt erop gewezen dat de ecologische impact en de broeikasgassen om deze enorme hoeveelheid beton te genereren onaanvaardbaar zijn om de opwarming van de aarde te bestrijden. Er wordt gevraagd dat bij de discipline klimaat in het plan-MER duidelijk in kaart wordt gebracht wat de "return of investment" (ROI) van het GRUP zal zijn. Met name moet worden onderzocht hoelang het zal duren voor de CO2-investering (CO2-genererende werken zoals het maken en leggen van beton, het verplaatsen van uitgegraven grond, ontbossing e.d.) zal worden gecompenseerd door CO2-winst (verhoging van aantal reizigers, vermindering van het wagenverkeer, ...). Dergelijk onderzoek naar de CO2-rendabiliteit van het plan dient een essentieel onderdeel te zijn van het onderzoek naar de discipline klimaat en moet dan ook worden toegevoegd aan het plan-MER.

In antwoord op deze bezwaren geeft de Vlaamse Regering aan dat in een planproces de productie van materialen zoals beton niet in beeld gebracht worden gebracht in het plan-MER. In het plan-MER is opgenomen dat een grondige kwantificering van CO2-emissies bij de bouw/aanleg van de materialen en infrastructuur zeer complex en indicatief is en weinig zinvol is binnen de scope van een plan-MER. Dit zou tevens niet bijdragen tot de effectbeoordeling in het MER, de RUP-contour of de RUP-bestemmingen.

Bij ontwerp wordt gezocht naar oplossingen die de ecologische voetafdruk maximaal beperkt: minimaliseren gebruik beton, recuperatie ter plaatse van uitgegraven gronden om tot een maximale grondbalans te komen (balans uitgraving/ophoging).

In het plan-MER is het onderzoek voor CO2 dus beperkt tot de (vermeden) emissies tijdens de exploitatiefase en de emissies ter plaatse tijdens de aanlegfase. Het milieueffectenonderzoek in het MER gaat niet verder terug in de aanvoerketen en onderzoekt dus NIET de milieueffecten (o.a. emissies) van de ontginning of productie van de benodigde materialen afkomstig uit een globale economie (zie bijlage V plan-MER-Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt erop gewezen dat het voordeel dat bekomen wordt door vermeden emissies dient afgewogen te worden tegen de emissies die zullen vrijkomen en niet meer (al dan niet tijdelijk) opgevangen kunnen worden ingevolge het planvoornemen. Het ontwerp plan-MER erkent dat de eigenlijke bouw van de sporen en voorzieningen bijkomende CO2-emissies als gevolg zullen hebben en dat deze emissie zelfs beduidend hoger zal liggen dan de reducties die worden bekomen vanuit de vermeden voertuigkilometers.

Bijgevolg dient vastgesteld te worden dat het voordeel op vlak van vermeden emissies ingevolge het planvoornemen zeer beperkt is maar dat de nadelen significant zijn. Hoe dan in het voorlopig vastgestelde RUP (p. 106) tot de conclusie kan worden gekomen dat er geen aanzienlijke effecten verwacht worden ten aanzien van het klimaat is voor de bezwaarindieners een raadsel.

In antwoord op deze bezwaren geeft de Vlaamse Regering aan dat in een planproces de productie van materialen zoals beton niet in beeld gebracht worden gebracht in het plan-MER. In het plan-MER is opgenomen dat een grondige kwantificering van CO₂-emissies bij de bouw/aanleg van de materialen en infrastructuur zeer complex en indicatief is en weinig zinvol is binnen de scope van een plan-MER. Dit zou tevens niet bijdragen tot de effectbeoordeling in het MER, de RUP-contour of de RUP-bestemmingen.

Bij ontwerp wordt gezocht naar oplossingen die de ecologische voetafdruk maximaal beperkt: minimaliseren gebruik beton, recuperatie ter plaatse van uitgegraven gronden om tot een maximale grondbalans te komen (balans uitgraving/ophoging).

In het plan- MER is het onderzoek voor CO₂ dus beperkt tot de (vermeden) emissies tijdens de exploitatiefase en de emissies ter plaatse tijdens de aanlegfase. Het milieueffectenonderzoek in het MER gaat niet verder terug in de aanvoerketen en onderzoekt dus NIET de milieueffecten (o.a. emissies) van de ontginning of productie van de benodigde materialen afkomstig uit een globale economie (zie bijlage V plan-MER-Kwaliteitsbeoordeling (PLI034) d.d.31/08/2023).

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

Lucht

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd om de impact van het plan op de luchtvervuiling. Het verhoogde aantal treinen evenals de intensifiëring van het verkeer rondom de lokale wegen van en naar de stations, zal leiden tot een toename van de luchtvervuiling, wat schadelijk is zijn voor de gezondheid van de omwonenden en het milieu. Niet enkel het toenemend autoverkeer draagt bij tot de luchtvervuiling doch ook de intensifiëring van het treinverkeer zelf. Treinen en spoorwegen dragen bij aan luchtvervuiling door het uitstoten van verschillende stoffen door het gebruik van dieselmotoren (goederentreinen) en de slijtage van de materialen en het gebruik van pesticiden om de sporen onkruidvrij te houden. Het gaat hierbij onder meer om fijnstof, stikstofoxiden (Nox), zwaveloxiden en koolstofdioxiden Ook bij de bouwwerken zelf, die maar liefst 5 jaar zullen duren komt stikstof vrij, onder meer maar niet exclusief door zwaar werfverkeer dat door de zone rijden over de betrokken periode.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER. In het plan-MER is de impact op de luchtkwaliteit onderzocht in de discipline lucht §5 en gezondheid §11.

Vanuit de discipline lucht blijkt dat de (achtergrond)luchtkwaliteit in het studiegebied goed is. Door de realisatie van het GEN zullen er beperkte verkeerstoenames naar de parking aan de stations van Linkebeek en mogelijk Holleken te verwachten zijn. Er zijn wegens de beperkte aantallen echter geen significante bijdrages op de wegen te verwachten voor de verschillende parameters NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Ten gevolge de toename in reizigers, kan daarentegen een aandeel autoverkeer richting Brussel worden vermeden. Binnen de discipline lucht betekent dit eveneens het vermijden

van de bijhorende emissies. De vermeden emissies zullen naar de toekomst toe stelselmatig dalen wegens de versnelde vergroening van het wagenpark.

Er worden vanuit de GEN-spoorlijn geen significant negatieve effecten op de gezondheid vanuit luchtemissies verwacht.

In het plan-MER discipline water §7 is verduidelijkt dat: ermee rekening houdend dat de nieuwe sporen op een asfaltverharding komen, het verbod voor pesticidengebruik in de bermzones, de progressieve afname en vermindering van het pesticidengebruik volgens het actieplan pesticidenvermindering en de zoektocht/het toepassen van alternatieve technieken, tevens de afwezigheid van beschermingszones, kan er van uit worden gegaan dat tegen de periode dat de uitbreiding van de spoorweg in exploitatie is, het pesticidengebruik tot een minimum is beperkt.

Het RUP doet geen uitspraken over de werf. De invloed van de werf wordt nader omschreven in het op te maken project-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat noch het plan-MER, noch de passende beoordeling rekening houdt met de emissies van dieseltreinen die zich op de lijn 124 verplaatsen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP geen uitspraken doet over het soort treinen dat gebruik kan of zal maken van de spoorlijn. Wel kan meegegeven worden dat spoorlijn L124 een lijn is voor reizigers. Het goederenverkeer op deze lijn is dan ook zeer beperkt. Het goederenverkeer bestaat voornamelijk uit treinen die omgeleid worden (tijdens incidenten) en niet het reguliere pad (L28 of L26 - 2-tal/dag) nemen. Verder betreft het werktreinen die nodig zullen zijn voor de aanvoer van materialen bestemd voor de GEN-werken. Bij uitrol van het GEN (meer reizigerstreinen) wordt het quasi onmogelijk om nog goederentreinen van en naar Brussel te sturen op de L124 en al zeker niet meer tussen Ukkel en Brussel-Zuid (baanvak op 2 sporen). Het aantal goederentreinen naar de L26 neemt ook af op termijn daar de L26 nog meer gaat inzetten op reizigersverkeer, waardoor de L28 de belangrijkste corridor wordt voor goederen door en rond Brussel.

In het plan-MER §1.3.1 werden de verwachtingen omtrent goederentreinen geduid. Hier is tevens meegegeven dat er een verdere elektrificatie aannames omtrent de dieseltreinen geduid. In de discipline lucht in het plan-MER is verder gemotiveerd dat in de toekomst het vrachtverkeer op deze lijn eerder zal afnemen dan toenemen; met een meerderheid aan elektrisch aangedreven locomotieven. Verder onderzoek naar een gewijzigde luchtkwaliteit ten gevolge goederenverkeer wordt niet relevant bevonden.

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

Mobiliteit

In bezwaren, opmerkingen en adviezen vreest men voor een toename van het goederenverkeer en een toename van de snelheid van de goederentreinen vooral 's nachts en in het weekend wat toenemend lawaai en trillingen zal veroorzaken. In een aantal bezwaren wordt dan ook gevraagd om specifieke normen zowel wat betreft frequentie en wat betreft hinder ten gevolge van goederentreinen vast te leggen. Ook twijfelt men aan het ecologisch voordeel van de trein t.o.v. het vrachtvervoer over de weg. Tegen 2035 zal het hele wagenpark in Europa geëlektrificeerd zijn. Dus het CO2-emissie voordeel dat de trein momenteel biedt tegenover brandstof aangedreven voertuigen zal dan volledig wegvallen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP geen uitspraken doet over het soort treinen dat gebruik kan of zal maken van de spoorlijn. Wel kan meegegeven worden dat spoorlijn L124 een lijn is voor reizigers. Het goederenverkeer op deze lijn is dan ook zeer beperkt. Het goederenverkeer bestaat voornamelijk uit treinen die omgeleid worden (tijdens incidenten) en niet het reguliere pad (L28 of L26) nemen. Verder betreft het werktreinen die nodig zullen zijn voor de aanvoer van materialen bestemd voor de GEN-werken.

Bij uitrol van het GEN (meer reizigerstreinen) wordt het quasi onmogelijk om nog goederentreinen van en naar Brussel te sturen op de L124 en al zeker niet meer tussen Ukkel en Brussel-Zuid (baanvak op 2 sporen).

Het aantal goederentreinen naar de L26 neemt ook af op termijn daar de L26 nog meer gaat inzetten op reizigersverkeer, waardoor de L28 de belangrijkste corridor wordt voor goederen door en rond Brussel.

In het plan-MER werd een theoretische toename van het aantal goederentreinen (hoewel dit niet structureel wordt verwacht) in de modellering opgenomen. De invloed zoals beschreven is inclusief deze theoretische toename. Uit het MER blijkt voor het globale traject dat er op de meeste plaatsen reducties van de geluidsniveaus worden bekomen. Bij de goederentreinen is er eind 2024 een Retrofit gerealiseerd waarbij de gietijzeren remblokken vervangen worden door remblokken met composiet. Hierdoor worden er sterke geluidsreducties bekomen.

Elektrificatie van het wagenpark betekent niet dat de files wegvallen, waardoor de trein nog steeds een voordeel zal opleveren.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om in de studie een exploitatieregeling voor goederentreinen te specificeren. De studie moet onder meer betrekking hebben op de exploitatietijden, de frequentie van de exploitatie, het type rollend materieel. Dit om het kader voor de exploitatiebeperkingen vast te stellen.

Er wordt geëist dat de hypothesen die in het plan-MER met betrekking tot de goederentreinen is opgenomen, als strikte voorwaarden worden opgenomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning. Bij gebreke hieraan zouden de aannames omtrent de exploitatieregeling in het ontwerp van MER incorrect kunnen blijken te zijn, waardoor ook het onderzoek m.b.t. tal van disciplines in het MER op de helling zou komen te staan.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP geen uitspraken doet over het soort treinen dat gebruik kan of zal maken van de spoorlijn. Wel kan meegegeven worden dat spoorlijn L124 een lijn is voor reizigers. Het goederenverkeer op deze lijn is dan ook zeer beperkt. Het goederenverkeer bestaat voornamelijk uit treinen die omgeleid worden (tijdens incidenten) en niet het reguliere pad (L28 of L26) nemen. Verder betreft het werktreinen die nodig zullen zijn voor de aanvoer van materialen bestemd voor de GEN-werken.

Bij uitrol van het GEN (meer reizigerstreinen) wordt het quasi onmogelijk om nog goederentreinen van en naar Brussel te sturen op de L124 en al zeker niet meer tussen Ukkel en Brussel-Zuid (baanvak op 2 sporen).

Het aantal goederentreinen naar de L26 neemt ook af op termijn daar de L26 nog meer gaat inzetten op reizigersverkeer, waardoor de L28 de belangrijkste corridor wordt voor goederen door en rond Brussel.

In het plan-MER werd een theoretische toename van het aantal goederentreinen (hoewel dit niet structureel wordt verwacht) in de modellering opgenomen. De invloed zoals beschreven is inclusief deze theoretische toename. Uit het MER blijkt voor het globale traject dat er op de meeste plaatsen reducties van de geluidsniveaus worden bekomen. Bij de goederentreinen is er eind 2024 een Retrofit gerealiseerd waarbij de gietijzeren remblokken vervangen worden door remblokken met composiet. Hierdoor worden er sterke geluidsreducties bekomen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de (cumulatieve) effecten van volgende ontwikkelingsscenario's bijkomend te onderzoeken in het plan -MER, om te zien of de nieuwe spoorlijn dus minstens robuust zo niet over gedimensioneerd is, voor wat de GEN doelstellingen betreft. Deze volgende potentiële ontwikkelingen dienen in het plan-MER op afdoende wijze te worden onderzocht zodat men zich een correct beeld kan vormen van de maximumcapaciteit ("het worstcasescenario") op Lijn 124.

Rekening houdend met een "worst-case scenario" nl.:

- een derde middenperron wordt voorzien t.h.v. het station Holleken;
- het voorzien van toekomstige stapelparkings aan de stations van Linkebeek en Sint-Genesius-Rode;
- de voorzien kilometerheffing in Brussel;
- dat spoorlijn L124 bestemd is als uitwijkspoor voor goederentreinen (doch het is niet uitgesloten dat dit later kan worden herbestemd als "spoor" voor reizigers- en goederentreinen);

- men in het plan-MER zelf aangeeft dat er in de toekomst nog treinverkeer kan bijkomen.

Zoals reeds in eerder behandelde bezwaren antwoordt de Vlaamse Regering dat het GRUP geen uitspraken over het aantal parkings. De parkings aan het station van Linkebeek en Sint-Genesius-Rode liggen buiten de contour van het GRUP. De parking station Linkebeek is gelegen op grondgebied Ukkel en de gemeente Ukkel staat in voor de aanleg van de parking op de overdekte sleuf L124. In Sint-Genesius-Rode is het NMBS-project van nieuwe parking met de gemeente besproken en de omvang werd overeengekomen met een visie op de toekomst.

In het plan-MER werd in de effectbeoordeling wel uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van de parkings aan de stations. In het plan-MER is in de relevante disciplines mobiliteit en geluid een sensitiviteitstoets intensiever gebruik weergegeven.

In de discipline lucht in het plan-MER zit deze eveneens vervat maar zal deze sensitiviteitstoets nog explicieter worden opgenomen. Dit werd ook meegenomen in het hoofdstuk bezwaren die aanleiding geven tot een aanpassing van het plan-MER.

In het MER is verduidelijkt dat er een stijging in de reizigersaantallen kan worden verwacht enerzijds te wijten aan autonome groei en tevens als uitbreiding van het GEN-netwerk met de bijhorende stijging in frequentie.

Deze groei in reizigersaantallen resulteren niet automatisch in een toename van het gemotoriseerd verkeer in dezelfde verhouding. NMBS/Infrabel mikt op een sterke modal shift van het autogebruik naar alternatieve vervoersmodi (te voet/per fiets/openbaar vervoer) voor het voor- en natransport.

In de reizigersaantallen zit bijgevolg een intensiever gebruik vervat. Ook wordt rekening gehouden met een toename in het aantal kiss & ride bewegingen. Uit de effectbeoordeling blijkt het voorgenomen plan een verwaarloosbaar effect te hebben op het functioneren van het verkeerssysteem op microniveau. In een sensitiviteitstoets in het MER is tevens geoordeeld dat als op termijn het reizigersaantal nog verder zou blijven toenemen, de impact van het bijkomende autoverkeer niet voelbaar zijn. In Sint-Genesius-Rode, de locatie met de grootste verkeersgeneratie, zou het aantal pendelaars dat met de auto komt al moeten verdubbelen om boven de significantiedrempel van 5%-pt verzadiging te komen. In alle andere locaties zou de toename zelfs nog groter moeten zijn.

Het 3de perron is geen toekomst- of ontwikkelingsscenario maar is voorzien in het plan.

Een verdubbeling van het goederenverkeer zit vervat in de modellering van het plan-MER. Het goederenverkeer (tevens omleidingen) blijft zeer beperkt op de L124. De spoorlijn L124 is een lijn voor reizigers en het goederenverkeer is dan ook zeer beperkt. Het goederenverkeer bestaat voornamelijk uit treinen die omgeleid worden en niet het

reguliere pad (L28 of L26) nemen. En verder betreft het werktreinen benodigd voor de aanvoer van materialen bestemd voor de GEN-werken.

Bij uitrol van het GEN (meer reizigerstreinen) wordt het quasi onmogelijk om nog goederentreinen van en naar Brussel te sturen op de L124 en al zeker niet meer tussen Ukkel en Brussel-Zuid (baanvak op 2 sporen).

Het aantal goederentreinen naar de L26 neemt ook af op termijn daar de L26 nog meer gaat inzetten op reizigersverkeer, waardoor de L28 de belangrijkste corridor wordt voor goederen door en rond Brussel.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat of de milieunadelen wel opwegen tegen de potentiële voordelen die de realisatie van het voorgenomen RUP kan leveren, mede gelet op het feit dat uw Regering reeds zelf heeft erkend dat de vermeden verkeersemisies door een betere spoorverbinding naar de toekomst toe stelselmatig zullen dalen wegens de versnelde vergroening van het wagenpark.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER hoofdstuk §5 discipline lucht. Daarin wordt vermeld dat ten gevolge van de toename in reizigers, een aandeel autoverkeer richting Brussel wordt vermeden. Binnen de discipline lucht betekent dit eveneens het vermijden van de bijhorende emissies. De vermeden emissies zullen naar de toekomst toe stelselmatig dalen wegens de versnelde vergroening van het wagenpark.

Elektrificatie van het wagenpark betekent niet dat de files wegvallen of dat er overal voldoende parking is voorzien, waardoor de trein nog steeds een voordeel zal opleveren. Het voorzien van een fietssnelweg naast de spoorlijn zal niet alleen zorgen voor minder emissies, minder noodzaak tot parking en ruimtebeslag maar tevens tot een verbetering van de fysieke en mentale gezondheid.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt de gemeente Linkebeek dat het GRUP gepaard moet gaan met maatregelen die een vlotte mobiliteit in de stationsomgevingen en een afdoende verbinding met modi van openbaar vervoer garanderen.

In antwoord op dit bezwaar verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER. In het plan-MER hoofdstuk §3 discipline mobiliteit is de bereikbaarheid van de stations voor de verschillende modi waaronder openbaar vervoer en fiets in beeld gebracht. Verbindingen voor openbaar vervoer worden niet in het GRUP geregeld.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen vraagt men verduidelijking over hoe het parkeren georganiseerd wordt bij de stations/haltes. Men vreest voor wild parkeren en bijgevolg overlast voor de omwonenden. Daarnaast is men bezorgd dat de parking aan het station van Sint-Genesius-Rode betalend zal worden wat een negatieve invloed zal hebben op het gebruik ervan en bijgevolg ook op het gebruik van de treinen.

In antwoord op deze bezwaren verduidelijkt de Vlaamse Regering dat het GRUP opgemaakt wordt in functie van de realisatie van het spooruitbreiding en de realisatie van de fietssnelweg. Het parkeerbeleid bij de stations is een bevoegdheid van de NMBS en wordt door hen bepaald. Het parkeerbeleid op gemeentelijk domein is een bevoegdheid van de gemeente. Het parkeerbeleid kan niet geregeld worden door dit GRUP.

De NMBS mikt op een sterke modal shift van het autogebruik naar alternatieve vervoersmodi (te voet/per fiets/openbaar vervoer) voor het voor- en natransport. Alle nieuwe parkings in stationsomgevingen of aan haltes, in het beheer van de NMBS, zijn betalend. Zo wordt er ook geen aanzuigefect gecreëerd bij een bepaalde halte/station omwille van gratis parkeren.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt men vast dat het voorlopig vastgestelde RUP niet voorziet in een (minimum of maximum) aanbod van parkeerplaatsen. Er is dus geen enkele garantie dat een modal shift (door te voorzien in een bepaald parkeeraanbod) zal plaatsvinden.

De stedenbouwkundige voorschriften maken het mogelijk om parkeerplaatsen te voorzien over de ganse zone voor spoorweginfrastructuur (artikel 1) en de overdrukzone gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (artikel 2).

De verkeersgeneratie hangt zoals blijkt uit het Ontwerp Plan-MER sterk af van het voorziene parkeeraanbod. Er wordt een modal shift beoogd waarbij er niet meer parkeerplaatsen worden voorzien dan nodig voor wat betreft gemotoriseerd verkeer. Dit om het gebruik van de wagen te ontraden. Indien er toch zou worden voorzien in een ruim parkeeraanbod, valt bijgevolg niet uit te sluiten dat er wel degelijk meer verkeer gegenereerd zal worden ingevolge de beoogde spooruitbreiding. Het voorlopig vastgestelde RUP voorziet niet in een rechtszekere oplossing. Integendeel, via het RUP is het mogelijk om het aantal parkeerplaatsen over de ganse zone uit te breiden.

In het bezwaar wordt ook aangegeven dat het voorzien in een beperkt parkeeraanbod nog niet betekent dat reizigers de auto zomaar thuis zullen laten staan. Het is bijgevolg mogelijk dat een toename van het aantal reizigers tot exponentieel meer parkeervraag leidt, waardoor de parkeerdruk op omliggende straten wordt afgewenteld, wat onaanvaardbare gevolgen voor de omgeving zal teweegbrengen.

Het ontwerp Plan-MER houdt bijgevolg geen rekening met een worst-case scenario. Er werd dan ook geen totaalonderzoek gedaan naar de uiteindelijke oplossing die werd voorzien in de stedenbouwkundige voorschriften (met name het mogelijk maken van parkeerplaatsen doorheen de ganse planzone) en de milieueffecten daarvan.

Het GRUP doet geen uitspraken over het aantal parkings. De parkings aan het station van Linkebeek en Sint-Genesius-Rode liggen buiten de contour van het GRUP.

In het plan-MER is de mobiliteit naar de stations in beeld gebracht. Effecten werden als niet-significant beoordeeld cf. de geldende richtlijnen voor milieueffectrapportage. In het plan-MER werd in de effectbeoordeling wel uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van de parkings aan de stations.

In het plan-MER is in de relevante disciplines mobiliteit en geluid een sensitiviteitstoets intensiever gebruik weergegeven. In de discipline lucht in het MER zit deze eveneens vervat maar zal deze sensitiviteitstoets nog explicieter worden opgenomen.

In het plan-MER is verduidelijkt dat er een stijging in de reizigersaantallen kan worden verwacht enerzijds te wijten aan autonome groei en tevens als uitbreiding van het GEN-netwerk met de bijhorende stijging in frequentie. Deze groei in reizigersaantallen resulteren niet automatisch in een toename van het gemotoriseerd verkeer in dezelfde verhouding. De NMBS mikt op een sterke modal shift van het autogebruik naar alternatieve vervoersmodi (te voet/per fiets/openbaar vervoer) voor het voor- en natransport.

In de reizigersaantallen zit bijgevolg een intensiever gebruik vervat. Ook wordt rekening gehouden met een toename in het aantal kiss & ride bewegingen. Uit de effectbeoordeling blijkt het voorgenomen plan een verwaarloosbaar effect te hebben op het functioneren van het verkeerssysteem op microniveau.

In een sensitiviteitstoets in het MER is tevens geoordeeld dat als op termijn het reizigersaantal nog verder zou blijven toenemen, de impact van het bijkomende autoverkeer niet voelbaar zijn. In Sint-Genesius-Rode, de locatie met de grootste verkeersgeneratie, zou het aantal pendelaars dat met de auto komt al moeten verdubbelen om boven de significantiedrempel van 5%-pt verzadiging te komen. In alle andere locaties zou de toename zelfs nog groter moeten zijn.

Zoals reeds gezegd liggen de parkings bij het station van Linkebeek en Sint-Genesius-Rode buiten de contour van het GRUP. Hiervoor zijn geen herbestemmingen nodig. Het is inderdaad zo dat in artikel 1 'Gebied voor spoorweginfrastructuur' en in artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' parkeerplaatsen worden toegelaten. Het is niet de bedoeling dat over deze volledige zone parkeerplaatsen worden voorzien.

Algemeen wordt gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige

vergunningaanvraag. (RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, 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 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.).

Bij de verdere uitwerking van het project zal bekeken worden of er nog bijkomende parkeerplaatsen voorzien worden. De inrichting en de exacte ligging ervan zal op projectniveau verder uitgewerkt worden. In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. de project-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat er geen "Kiss and Ride-zone" wordt voorzien op de plannen. Er wordt gevraagd deze te voorzien ter hoogte van de Stationsstraat waar een gemakkelijke rechtsomkeer mogelijk is en het afzetten via het Maassquare te ontmoedigen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en kan rekening gehouden worden met de suggesties. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de PBM-parkeerplaatsen gepland ter hoogte van de toegang tot spoor 2 en ter hoogte de woning nr. 1 op het Marcel- en Robert Maassquare te herzien: t.g.v. de parkeerplaatsen is de toegang tot spoor 1 zeer moeilijk voor personen met beperkte mobiliteit. Het lijkt dus beter om de PBM-parking in het midden van de huidige brug aan te leggen zodat beide perrons op dezelfde wijze toegankelijk zijn. Bijkomend wordt ook gevraagd om geen toegang te voorzien via de Maassquare naar het perron van spoor 2.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Deze elementen maken geen deel uit van voorliggend GRUP maar spelen een rol op het projectniveau. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en kan rekening gehouden worden met de suggesties. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

Wel kan meegegeven worden dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag moeten aangetoond worden dat er voldaan is aan de gewestelijke verordening betreffende toegankelijkheid van 5 juni 2009. Er zal bij de verdere uitwerking van het project (op projectniveau) sterk worden ingezet op de integrale toegankelijkheid van de haltes en parkeerplaatsen. Via aangepaste hellingen of liften en het maximaal beperken van de step & gap worden de halte-perrons bereikbaar gemaakt voor mindervaliden, ouderen en families met kinderen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat men in de passende beoordeling ervan uitgaat dat de in de plan-MER voorgestelde ecopassages daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd in de mate van en de manier waarop deze in de plan-MER naar voren worden geschoven, terwijl hieromtrent op heden geen enkele afdwingbare garantie voorligt. De in het plan-MER voorgestelde maatregelen ter bescherming van de biodiversiteit in de omgeving werden niet op dwingende wijze in het GRUP opgenomen, maakt dat de conclusie dat het plan "geen betekenisvolle impact" zal hebben op het Natura 2000-gebied feitelijke grondslag mist, aangezien deze uitgaat van foute veronderstellingen en onbestaande garanties in hoofde van uw Regering.

In antwoord op dit bezwaar verwijst de Vlaamse Regering ook naar de motivering bij voorgaande bezwaren i.v.m. de ecologische verbindingen.

In de ecologische landschapsstudie (bijlage VII van dit GRUP) werd bestudeerd op welke plaatsen ecologische dwarsverbindingen noodzakelijk zijn om de barrièrewerking van het spoor en de fietssnelweg te verminderen. In deze studie werden 5 ecologische verbindingen gedetecteerd voor bepaalde diersoorten. Deze worden ook beschreven in de toelichtingsnota p.61 ev (bijlage IIIa van dit GRUP).

Deze 5 ecologische verbindingen werden indicatief aangeduid op het grafisch plan. De aangeduide stippellijn is symbolisch maar geeft wel een indicatie waar de ecologische verbinding dient aangelegd te worden als dwarsverbinding over of onder de lijninfrastructuur in functie van het doorbreken van de barrièrewerking van deze lijninfrastructuren voor bepaalde diersoorten. In de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5 'ecologische verbinding' is de garantie ingebouwd dat deze 5 ecologische verbindingen, ook al zijn ze indicatief aangeduid, verplicht moeten uitgevoerd worden: *...Het indicatief tracé op het grafisch plan is richtinggevend, doch de realisatie van het tracé is verplicht....*

Op deze manier is het rechtszeker dat deze verbindingen dienen uitgevoerd te worden.

Voor wat betreft de breedte van de passages, de inrichting, de kwaliteit en de exacte locatie van de faunapassages, wat bepaald zal worden in functie van de betrokken diersoorten, werd in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 5 opgenomen dat deze ecopassages aangelegd moeten worden conform de regels van het Vademecum Natuurtechniek.

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

Privacy

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd om de directe inkijk en/of directe toegang vanop het spoor of vanop de fietssnelweg in de tuinen of huizen waardoor het recht op privacy wordt ontnomen. Er wordt gevraagd om een afscherming te voorzien.

In antwoord op deze bezwaren verwijdt de Vlaamse Regering naar het plan-MER en het grafisch plan. In het plan-MER is de volgende aanbeveling opgenomen:

In functie van het vermijden van hinderlijke inkijk in tuinpercelen, voornamelijk vanuit de fietssnelweg, wordt er voor het GRUP aanbevolen om voldoende ruimte te voorzien in de zone voor landschappelijke inpassing, opdat een visuele afscherming mogelijk wordt gemaakt tussen de fietssnelweg en de betrokken (tuin)percelen met potentiële inkijk.

In het GRUP wordt in het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' voldoende ruimte voorzien voor de aanleg van een afscherming.

In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. de project-MER. Op het niveau van het project zal verder bekeken worden waar exact deze afscherming zinvol en haalbaar is.

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

Verduidelijkingen

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verduidelijking gevraagd omtrent de dunne groene lijn langsheen het perron bij figuur 3-11 uit de plan-MER.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de figuren en schema's die opgenomen werden in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau nog onderhevig zijn aan veranderingen doorheen het proces en zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

"Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden. Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven."

De groene lijn op figuur 3-11 langsheen het perron is een reservatiestrook voor bovenleidingspalen. Een volledig in detail uitgewerkt project is in deze fase van het proces, nl. de opmaak van het GRUP nog niet aan de orde. Het dossier voor de aanvraag omgevingsvergunning zal meer beelden en visualisaties bevatten.

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

Water

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het grondwater en oppervlaktewater verontreinigd zullen worden, enerzijds met o.a. zware metalen, metaalpartikels, minerale olie, polyaromatische koolwaterstoffen en koper- en zinkdeeltjes ten gevolge van slijtage van de spoorweginfrastructuur, en anderzijds met herbiciden en pesticiden die gebruikt worden bij het onkruidbeheer van de sporen. Er wordt gewag gemaakt van zowel historische als toekomstige verontreiniging, en de onduidelijke impact hiervan op de waterkwaliteit en het watersysteem.

In antwoord op deze reacties verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER § 6.4.4 'Invloed op bodemkwaliteit', waarin dit verduidelijkt wordt.

Er mee rekening houdend dat de nieuwe sporen op een asfaltverharding komen, het verbod voor pesticidengebruik in de bermzones, de progressieve afname en vermindering van het pesticidengebruik volgens het actieplan pesticidenvermindering en de zoektocht/het toepassen van alternatieve technieken, tevens de afwezigheid van beschermingszones, kan er van uit worden gegaan dat tegen de periode dat de uitbreiding van de spoorweg in exploitatie is, het pesticidengebruik tot een minimum is beperkt.

Er worden vanuit het pesticidengebruik bijgevolg verwaarloosbare tot beperkt negatieve effecten verwacht op bodem/grondwaterkwaliteit (0/-1)

Er is geen reden om aan te nemen dat de grondwaterkwaliteit of oppervlaktewaterkwaliteit zou verslechteren door van 2 sporen naar 4 sporen te gaan.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bezorgheden geuit omtrent de onduidelijke impact van het project op het watersysteem, in het bijzonder de onduidelijke impact van de bijkomende spoorweg- en fietsinfrastructuur, en de bijkomende verhardingen, op de erosiegevoeligheid, de infiltratiegevoeligheid en de overstromingsgevoeligheid van (delen van) het projectgebied. Het belang van het voorzien van voldoende infiltratiecapaciteit wordt meermaals onderstreept, evenals het beheer van afstromend hemelwater.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. De bestemmingen worden op perceelsniveau vastgelegd. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden.

Het spoorwegplatform wordt uitgevoerd in asfalt. Het afwateringssysteem voorziet daarom én gerangschikt in volgorde van toepassing: eerst buffering, daarna infiltratie en in extremis lozing op riolering, beken en waterlopen. Bij de verdere uitwerking en uitvoering van het project is het de bedoeling om het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te beperken. In het plan-MER zijn de globale principes van het plan en van de waterloopbeheerders weergegeven. Tevens zijn de kwetsbaarheden onder de aandacht gebracht. In het plan-MER werd er nog uitgegaan van een geplande situatie waarbij er grotere buffer- en infiltratiebekkens werden voorzien aansluitend in zones langs de spoorlijn. Intussen is het hemelwaterconcept verder verfijnd en zal er voor de spoorlijn specifiek worden ingezet op buffering en infiltratie langsheen het spoor in de zijbermen.

Tijdens de projectfase zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de disciplines water bestudeerd wordt op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden.

Daarnaast zal bij de aanvraag voor omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat deze voldoet aan de gewestelijke hemelwaterverordening. Zo is het de bedoeling, zoals reeds werd gezegd, dat er eerst ingezet wordt op opvang van hemelwater en buffering, daarna infiltratie en in extremis lozing in de riolering, beken en waterlopen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewag gemaakt van de onduidelijke impact van het project op het watersysteem. In een bezwaar wordt bijkomend aangegeven dat de waterproblematiek wordt verschoven naar het vergunningsniveau, terwijl de Raad van State oordeelde dat er op planniveau reeds voldoende duidelijke randvoorwaarden en technische voorschriften inzake duurzaam waterbeheer moeten worden ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. De plannende overheid moet in het kader van de watertoets de gepaste maatregelen opleggen om te verzekeren dat geen schadelijke effecten met betrekking tot het watersysteem ontstaan, of dat eventuele schadelijke effecten worden beperkt, hersteld of gecompenseerd.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar de plan-MER §7 Water waar de kwetsbaarheid inzake de waterhuishouding en overstromingszones nader besproken en beoordeeld. Hierbij zijn er aanbevelingen opgenomen voor het RUP en voor de latere projectfase. Aanbevelingen op het RUP-niveau zijn doorvertaald in de voorschriften.

Momenteel bevinden we ons in de planfase en werden de effecten van het planvoornemen op planniveau onderzocht.

In de volgende fase, de projectfase, wordt het project verder uitgewerkt. De bedoeling is dat het spoorwegplatform wordt uitgevoerd in asphalt. Het afwateringssysteem voorziet daarom én gerangschikt in volgorde van toepassing: eerst buffering, daarna infiltratie en in extremis lozing op riolering, beken en waterlopen. Bij de verdere uitwerking en uitvoering van het project is het de bedoeling om het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te beperken. In het plan-MER zijn de globale principes van het plan en van de waterloopbeheerders weergegeven. Tevens de kwetsbaarheden onder de aandacht gebracht.

In het plan-MER werd er ook nog uitgegaan van een geplande situatie waarbij er grotere buffer- en infiltratiebekkens werden voorzien aansluitend in zones langs de spoorlijn. Intussen is het hemelwaterconcept verder verfijnd en zal er voor de spoorlijn specifiek worden ingezet op buffering en infiltratie langsheen het spoor in de zijbermen.

Op projectniveau zal ook nog een project-MER worden opgemaakt, die de effecten van het project op het watersysteem, in beeld zal brengen en beoordelen. Indien nodig zullen maatregelen op projectniveau geformuleerd worden.

Daarnaast zal bij de aanvraag voor omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat deze voldoet aan de gewestelijke hemelwaterverordening. Zo is het de bedoeling dat er eerst ingezet wordt op opvang van hemelwater en buffering, daarna infiltratie en in extremis lozing in de riolering, beken en waterlopen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verzocht om gecoördineerde studies te voeren naar de impact van de spoorweginfrastructuur op de waterhuishouding van de omgeving en dat er overleg wordt gepleegd met Farys, dat op gemeentelijk niveau instaat voor verschillende aspecten van de waterhuishouding.

In antwoord op dit bezwaar en zoals in voorgaande motivering weergegeven, verwijst de Vlaamse Regering naar de plan-MER §7 Water waar de kwetsbaarheid inzake de waterhuishouding en overstromingszones nader besproken en beoordeeld. Hierbij zijn er aanbevelingen opgenomen voor het RUP en voor de latere projectfase. Aanbevelingen op het RUP-niveau zijn doorvertaald in de voorschriften.

Momenteel bevinden we ons in de planfase en werden de effecten van het planvoornemen op planniveau onderzocht.

In de volgende fase, de projectfase, wordt het project verder uitgewerkt. De bedoeling is dat het spoorwegplatform wordt uitgevoerd in asfalt. Het afwateringssysteem voorziet daarom én gerangschikt in volgorde van toepassing: eerst buffering, daarna infiltratie en in extremis lozing op riolering, beken en waterlopen. Bij de verdere uitwerking en uitvoering van het project is het de bedoeling om het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te beperken. In het plan-MER zijn de globale principes van het plan en van de waterloopbeheerders weergegeven. Tevens de kwetsbaarheden onder de aandacht gebracht.

In het plan-MER werd er ook nog uitgegaan van een geplande situatie waarbij er grotere buffer- en infiltratiebekkens werden voorzien aansluitend in zones langs de spoorlijn. Intussen is het hemelwaterconcept verder verfijnd en zal er voor de spoorlijn specifiek worden ingezet op buffering en infiltratie langsheen het spoor in de zijbermen.

Op projectniveau zal ook nog een project-MER worden opgemaakt, die de effecten van het project op het watersysteem, in beeld zal brengen en beoordelen. Indien nodig zullen maatregelen op projectniveau geformuleerd worden.

Daarnaast zal bij de aanvraag voor omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat deze voldoet aan de gewestelijke hemelwaterverordening. Zo is het de bedoeling dat er eerst ingezet wordt op opvang van hemelwater en buffering, daarna infiltratie en in extremis lozing in de riolering, beken en waterlopen.

Het is de bedoeling dat tijdens de projectfase waarin het project verder uitgewerkt wordt, dit samen met de lokale watermaatschappij gebeurt, in dit geval Farys. Zij zijn reeds betrokken en zullen ook bij de verdere uitwerking en uitvoering betrokken worden.

Dit overleg wordt niet geregeld via de procedure van het GRUP, wel zal de omgevingsvergunningsaanvraag ter advies voorgelegd worden aan Farys.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden bezorgdheden geuit omtrent de mogelijke impact van funderingswerken op (onstabiele) watervoerende lagen, in het bijzonder wat betreft het viaduct over de vallei van de Verrewinkelbeek/Linkebeek. Hierbij wordt de noodzaak tot verder onderzoek aangestipt.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel bevinden in de planfase. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden en zal bekeken worden op welke manier het viaduct ontworpen worden. Voor wat betreft de stabiliteit en de mogelijke impact van funderingswerken op (mogelijk onstabiele) waterlagen zal door stabiliteitsingenieurs tijdens de projectfase verder onderzocht worden.

Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningsaanvraag meegenomen worden of in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd kunnen worden opgelegd. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij de projectplannen ter inzage gelegd worden en waarbij op dat moment kan gereageerd worden op de projectplannen.

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

8. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over boscompensatie

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over boscompensatie geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt erop gewezen dat een bepaalde oppervlakte aan verschillende biotopen rechtstreeks worden ingenomen langsheen het huidige spoor en dat er door de uitvoering van het planvoornemen een bepaalde oppervlakte aan bos wordt gerooid. Binnen het plangebied zal een biotoopverlies voorkomen, zowel op kwantitatief als op kwalitatief vlak en dient als significant te worden beschouwd. Op de plannende overheid rust dus een boscompensatieplicht. Conform artikel 90bis, §4 tweede lid van het Bosdecreet moet het verlies aan bos in elk geval in natura worden gecompenseerd indien er meer dan 3ha verloren gaat. Aangezien er hier wordt gesproken van 4,5 ha aan te ontbossen oppervlakte zal de Regering een aanzienlijke oppervlakte aan bos moeten creëren. In het voorlopig vastgestelde RUP is nog niets vastgelegd over hoe, wat, waar of wanneer er aan deze boscompensatieplicht zal worden voldaan.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de boscompensatie conform het Bosdecreet deel uitmaakt van de aanvraag tot omgevingsvergunning. Het is niet wenselijk om het proces dat voorafgaat aan deze boscompensatie te verankeren in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. 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 verschillende actoren, waaronder het agentschap voor Natuur en Bos, Natuurpunt en de partners van 'Brabantse Wouden' wordt de best geschikte locatie voor de boscompensatie onderzocht. De eventuele impact op landbouw vormt daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Op projectniveau zal de boscompensatie en natuurcompensatie in detail worden uitgewerkt en voorzien. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet een compensatievoorstel toegevoegd worden. De aanvraag wordt door de vergunningverlenende overheid doorgestuurd naar de dienst AVES van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) voor advies en goedkeuring. Pas wanneer het compensatievoorstel goedgekeurd wordt, kan de omgevingsvergunning tot ontbossing worden verleend.

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

9. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over de fietssnelweg

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over de fietssnelweg geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangeraden om voor de fietssnelweg te werken aan een geïntegreerde visie over de gewestgrenzen. Momenteel zal de fietssnelweg F207 eindigen aan de gewestgrens en geen verdere aansluiting krijgen op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In het advies van de gemeente Linkebeek wordt gezegd dat het nut van de fietssnelweg afhankelijk is van de mogelijkheid om aan te sluiten op het fietsnet van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij vragen hierover duidelijkheid voordat het plan voorlopig wordt vastgesteld.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de studie voor de C207, het verlengde van de F207 op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, recent werd opgestart bij Beliris. Het bureau Mint, samen met Omgeving, heeft hiervoor een opdracht gekregen van Beliris.

In deze studie zal bekeken worden op welke manier het tracé van de C207 zal aansluiten op dit van de F207.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar het nut van de fietssnelweg en of er een gedetailleerde studie hiervoor is opgemaakt. Een van de redenen voor de aanleg van een fietssnelweg is dat het fietsers toelaat om tussen Holleken en Linkebeek te fietsen zonder hoogteverschil. Aangezien de fietsers ter hoogte van station Linkebeek onder de sporen door moeten en dus toch een hoogteverschil zullen moeten overbruggen, valt dit voordeel weg. Bijkomend vraagt men ook of bestudeerd is hoeveel mensen er effectief gebruik zullen maken van de fietssnelweg.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen.

In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Op welke manier de fietssnelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald.

Wel kan al meegegeven worden dat de gehanteerde hellingspercentages van de fietssnelweg F207 voldoen nagenoeg overal. Het ontwerp van het lengteprofiel van de F207 volgt de regels van het VADEMECUM Fietssnelwegen en blijft quasi overal onder de 4% (maximale helling om alsnog comfortabel te zijn).

Waar de fietssnelweg de bestaande wegenis volgt wordt hier lokaal op afgeweken.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld over het ontwerp en tracé van de fietssnelweg. In verschillende documenten zijn uiteenlopende voorstellen terug te vinden waardoor er heel wat onduidelijkheid is.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau nog onderhevig zijn aan veranderingen doorheen het proces. Deze zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

“Deze toelichtingsnota bevat schema’s en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema’s maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden. Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven.”

Het tracé en de kruisingen van de fietssnelweg met het spoor liggen echter wel vast, deze zijn op het grafisch plan aangeduid met een 'overdruk fietssnelweg (indicatief) (art.3)', waardoor de ligging van de fietssnelweg is vastgelegd. Een volledig in detail uitgewerkt project is in deze fase van het proces, nl. de opmaak van het GRUP nog niet aan de orde.

Het dossier voor de aanvraag omgevingsvergunning zal meer beelden en visualisaties bevatten.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de voorgestelde fietsoversteek ter hoogte van de Meikeverlaan te vervangen door een fietsoversteek in het verlengde van de Toekomstlaan - Krechtenbroeklaan.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat voor de fietssnelweg de connectie van de Meikeverlaan ideaal is omdat er geen conflicten kunnen ontstaan met het kruisende verkeer, wat ter hoogte van de voorgestelde verbinding in het bezwaar wel het geval is. De implementatie van een uitwisseling ter hoogte voorgestelde locatie betekent ook een veel grotere impact op de bewoonde omgeving.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat de breedte van 6m voor de fietssnelweg op sommige plaatsen nogal buitensporig is. Een suggestie die hier gedaan wordt is om de fietssnelweg door de Lange Haagstraat te laten lopen in plaats van de fietssnelweg door het Kleindalpad en de Kleindalstraat te leiden, hetgeen de onteigeningszone aanzienlijk vergroot.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Op welke manier de fietssnelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald.

De fietssnelweg zal worden aangelegd volgens de geldende normen. De breedte van 6m omvat een fietssnelweg van 4m en een vergevingsgezinde zone van 1 m langs beide zijden. De fietssnelweg is een snelle en conflictvrije verbinding en hierbij wordt het gebruik van bestaande straten tot het minimum vermeden omwille van mogelijk conflicten.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd om de veiligheid van de voetgangers op de fietssnelweg of ter hoogte van kruisingen met voetpaden aan de stations om de perrons te bereiken. De fietssnelweg zal zowel door voetgangers, fietsers en bromfietzers samen gebruikt worden. Dergelijke kruisingen moeten tot een minimum worden beperkt. De zwakste gebruiker moet voorrang krijgen en dus profiteren van oversteekplaatsen voor voetgangers die duidelijk zijn afgebakend, zoals bij het oversteken van een straat (d.w.z. met witte lijnen zoals op zebapaden). Een bijkomende vraag is of er een snelheidsbeperking wordt opgelegd bij de fietssnelweg.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Op welke manier de fietssnelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald.

Door de fietssnelweg op 4m aan te leggen worden conflicten tussen snelle actieve weggebruikers en tragere actieve weggebruikers vermeden. Waar nodig - waar veel

wisselingen gebeuren zoals bv. aan de stationsomgeving van Sint-Genesius-Rode en Linkebeek, kan gekozen worden voor een snelheidsbeperking.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om gezien de ligging van het project om bij de realisatie van de fietssnelweg de kans te grijpen de visie van het project Nationaal Park Brabantse Wouden te verrijken. Dit zou kunnen gebeuren via de oprichting van een "iconische" structuur aan het station Linkebeek. Deze structuur moet een kenmerkend punt vormen die de overgang en de band tussen het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de schijnwerpers plaatst. Het zou eveneens een fietservaring opleveren tussen de bomen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Op welke manier de fietssnelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald.

De fietssnelweg zal kwalitatief worden ontworpen en ingericht. Ook ter hoogte van de stationsomgevingen wordt aandacht besteed aan een kwalitatieve inrichting van de omgeving. Het volledige project ent zich op de visie van de Brabantse wouden.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om het tracé van de fietssnelweg te midden van de velden en het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Omgeving Perckhoeve', zodanig te herzien dat het zoveel mogelijk het natuurlijke niveau (maaiveld) volgt en rechtstreeks uitzicht op de omgeving kan bieden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het tracé en de kruisingen van de fietssnelweg met het spoor liggen echter wel vast, deze zijn op het grafisch plan aangeduid met een 'overdruk fietssnelweg (indicatief) (art.3)', waarmee de ligging van de fietssnelweg is vastgelegd. Een volledig in detail uitgewerkt project is in deze fase van het proces, nl. de opmaak van het GRUP nog niet aan de orde.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Op welke manier de fietssnelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald.

De fietssnelweg volgt zoveel als mogelijk het niveau van de spoorweg en kijkt erop toe dat de hellingsgraden gerespecteerd worden. Langsheen de fietssnelweg rijdt de fietsers soms hoger dan het omliggende maaiveld, soms lager. Het volgen van het landschap ter hoogte van de vermelde omgeving zorgt voor een vermindering van het fietscomfort wegens de hoge hellingsgraad en een bijkomende insnijding in het landschap.

Het aanleggen van de fietssnelweg aan de kruin van een uitgraving creëert een bijkomende versnippering en is ook barrière voor fauna.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd of de fietssnelweg ook toegankelijk is voor wandelaars.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat een fietssnelweg steeds toegankelijk is voor wandelaars.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt opgeworpen dat het gemengd gebruik van de fietssnelweg, door onder meer wandelaars, fietsers en bromfietsers, kan leiden tot onveilige verkeerssituaties. Dit geldt in het bijzonder op locaties waar de fietssnelweg zal samenvallen met de openbare weg en zal worden ingericht als fietsstraat, hier is er bijkomend interferentie met gemotoriseerd verkeer.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Op welke manier de fietssnelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald.

Wel kan al meegegeven worden dat de fietssnelweg wordt ontworpen volgens de geldende normen.

Door de fietssnelweg op 4m aan te leggen worden conflicten tussen snelle actieve weggebruikers en tragere actieve weggebruikers vermeden. Waar nodig - waar veel wisselingen gebeuren zoals bv. aan de stationsomgeving van Sint-Genesius-Rode en Linkebeek, kan gekozen worden voor een snelheidsbeperking.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen is men bezorgd of de fietssnelweg veilig ontworpen wordt, zo worden er twee bochten van 90° gemaakt op een verhoogd pad op pilaren. Bijkomend hoe gaat men om met de kruising van meerdere fietsers in deze bochten (of een groep kinderen)? Het project vergroot de kans op gevaarlijke ongevallen eerder dan ze uit te sluiten.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief), waarbij de ligging van de fietssnelweg is vastgelegd. Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Op welke manier de fietssnelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald.

Wel kan al meegegeven worden dat de fietssnelweg wordt ontworpen volgens de geldende normen, ook wat betreft de bochtstralen.

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

10. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over de bestemming en de stedenbouwkundige voorschriften

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over de bestemming en stedenbouwkundige voorschriften geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de werkwijze waarop het voorlopig vastgesteld RUP tot stand is gekomen niet aanvaardbaar is: de doelstelling van het RUP bestaat er specifiek en enkel in om een spooruitbreiding en fiets snelweg mogelijk te maken. In het licht van die doelstelling mag worden verwacht dat er reeds een concreet plan is dat op nuttige wijze kan worden onderworpen aan een plan-MER. De uiteindelijke definitieve bestemming van de zones worden bijgevolg niet vastgelegd in het RUP (zelfs niet in ruime mate) maar zullen pas ingevolge een latere vergunningsbeslissing definitief worden vastgesteld. Het is op vandaag m.a.w. niet duidelijk waar parkeerplaatsen mogen voorzien worden, waar plaats is voor buffering, waar groen zal worden gecompenseerd ... Het is op vandaag zelfs niet duidelijk waar de fiets snelweg kan ingericht worden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het uiteindelijke doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fiets snelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fiets snelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

De effecten van deze bestemmingen zijn momenteel enkel op planniveau onderzocht. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Hierbij zal bepaald worden waar parkeerplaatsen, waar de buffering moet komen, op welke manier deze voorzien wordt, waar het groen gecompenseerd wordt. Ook de manier waarop de fiets snelweg wordt ingericht wordt verder op projectniveau bepaald. In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. de project-MER.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de bestemming Artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' (overdruk) niet als overdruk aan te duiden, maar effectief te herbestemmen naar zone voor infrastructuur. Aangezien de landschappelijke inkleding inherent verbonden is aan de infrastructuurwerken is het dan ook niet meer dan correct dat er over deze volledige breedte een herbestemming wordt gedaan naar zone voor infrastructuur waarbij de overdruk landschapsinkleding dan als overdruk over de randen van deze zone wordt voorzien. Bijkomend wordt ook gevraagd om de ruimte-inname voor groeninkleding in agrarisch gebied te beperken tot de bestaande bermen/buffers en indien er toch bredere buffers nodig zijn de gedeeltes gelegen in HAG te compenseren conform omzendbrief RO/2010/01.

In antwoord op deze bezwaren verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota waarin verduidelijkt wordt waarom een 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' in overdruk wordt voorzien op het grafisch plan en ook wordt uitgelegd waarom het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2)' nodig is:

Naast de feitelijke infrastructuur bevat het referentieontwerp ook elementen om de herontwikkelde en uitgebreide spoorinfrastructuur landschappelijk en functioneel in te passen. Het betreft kleine landschapselementen zoals bomenrijen en 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, enz. In deze zone kunnen verder ook eventuele compensaties in het kader van natuurzorgplicht plaatsvinden, net als aanbevelingen uit het plan-MER met betrekking tot de landschappelijke en functionele integratie en/of optimalisatie.

De uitbreiding van het spoor biedt tevens een opportuniteit om hier de fietssnelweg aan te leggen en te optimaliseren door bundeling met de geplande spooruitbreiding. De aanleg van fietsinfrastructuur conform de indicatieve aanduiding voor de fietssnelweg wordt toegelaten in de flankerende zone langs het spoor 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (overdruk)'.

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 een zone die de spoorlijn lineair volgt. De breedte fluctueert afhankelijk van:

- *Minimale breedte referentieproject (op basis van milieutechnisch, technisch onderzoek, landschappelijk en bodemkundig onderzoek werd bepaald hoe de taluds, groenbuffers, waterbergingsystemen en kleine landschapselementen vorm moeten krijgen en welke range van oppervlakte deze zullen hebben.*
- *Bestaande groene bufferende restzones tussen particuliere woonpercelen en de spoorwegzate ter hoogte van woonlinten.*
- *Daar waar nodig zal naast de lijninfrastructuur een waterbergingsstelsel aangelegd worden i.f.v. het bijkomend opvangen van hemelwater.*

De afbakening van deze zone neemt inderdaad een deel van het Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG) in. Bij de afbakening van deze zone werd reeds gestreefd naar een minimale inname van gronden. Hoeveel er effectief zal ingenomen worden, zal pas duidelijk worden bij de verdere uitwerking van de projectplannen.

Naast alle handelingen in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur blijft de onderliggende bestemming van toepassing.

In de stedenbouwkundige voorschriften is ook de volgende bepaling opgenomen:

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

Indien dus blijkt na de aanleg van de infrastructuur dat deze zone of een deel van deze zone niet nodig is, dan kunnen deze percelen gebruikt worden conform de stedenbouwkundige voorschriften van de onderliggende bestemming.

Voor de realisatie van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur acht de Vlaamse Regering het aangewezen om met de eigenaars en gebruikers te onderzoeken of zij de gewenste inrichting op hun eigen terrein(en) zelf tot stand kunnen brengen.

Aangezien er geen herbestemming gebeurt van het herbevestigd agrarisch gebied is de compensatieplicht volgens de Omzendbrief RO/2010/01. niet van toepassing.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat de overdruk ‘gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur’ een significante oppervlakte aan agrarisch gebied inneemt die nooit meer voor landbouwdoeleinden kan worden aangewend. Er wordt gevraagd om de ruimte-inname van de overdruk zo beperkt mogelijk te houden en waar nodig het verlies van agrarisch gebied te compenseren ten einde de ruimtebalans correct te houden.

De Vlaamse Regering geeft aan dat er inderdaad een deel van het agrarisch gebied zal ingenomen worden i.f.v. de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Bij de afbakening van deze zone werd gestreefd naar een minimale inname van gronden. Hoeveel er effectief zal ingenomen worden, zal pas duidelijk worden bij de verdere uitwerking van de projectplannen. In de stedenbouwkundige voorschriften is ook de volgende bepaling opgenomen:

Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, wordt voor het gedeelte van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de onderliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken.

Omwille van bovenstaande redenen wordt met een overdruk gewerkt. Indien na de aanleg van de infrastructuur blijkt dat deze zone of een deel van deze zone niet nodig is, dan kunnen deze percelen gebruikt worden conform de stedenbouwkundige voorschriften van de onderliggende bestemming.

Voor de realisatie van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur acht de Vlaamse Regering het aangewezen om met de eigenaars en gebruikers te onderzoeken of zij de gewenste inrichting op hun eigen terrein(en) zelf tot stand kunnen brengen.

Aangezien er geen herbesteding gebeurt van het agrarisch gebied is de compensatieplicht niet van toepassing.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen verzet men zich tegen het tracé van de fietssnelweg t.h.v. het Bloemhof omwille van onherstelbare schade aan particuliere tuinen, aantasting van de privacy, verlies van persoonlijk genot en volledige waardevermindering van eigendom.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het voorkeursalternatief voor de fietssnelweg in het planvoornemen een start van de fietssnelweg voorziet 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 voorkeursalternatief voorziet dus geen fietssnelweg ter hoogte van het Bloemhof.

In het GRUP wordt het tracé van de fietssnelweg op het grafisch plan indicatief aangeduid aan de hand van een referentieontwerp. Dit wil zeggen dat de aanleg van de wegenis bindend is doch de feitelijk inrichting kan verplaatst worden t.o.v. aanduiding op grafisch plan. In dit geval wil dit zeggen dat er wel bepaald is dat de fietssnelweg ten oosten of ten westen van het spoor zal liggen en ook waar de dwarsende kruisingen komen te liggen. De exacte ligging van de fietssnelweg kan wel enkele meters verschillen t.o.v. de indicatief

aangeduide lijn op het grafisch plan. Het is dus niet de bedoeling dat de fietssnelweg ineens aan de andere kant van het spoor komt te liggen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om een duidelijke beschrijving van de bestemming van de zone grenzend aan 279P4 te geven waarbij men vraagt om de aanleg van een weg uit te sluiten of minstens de zone af te bakenen waarop geen doorgaand verkeer mogelijk is (bvb middels afsluiting).

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de bestemming van het perceel volgens het gewestplan landschappelijk waardevol agrarisch gebied is. Het GRUP voorziet hier een overdruk nl. Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art.2).

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, blijft de onderliggende grondkleur van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de landschappelijke en functionele inpassing niet in het gedrang worden gebracht.

In dit geval leggen de stedenbouwkundige voorschriften ook bijkomende bepalingen op en zijn de volgende handelingen toegelaten voor de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Het betreft o.m. handelingen in functie van:

- *De versterking en de aanleg van ecologische infrastructuur en verbindingen en kleine landschapselementen;*
- *de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast en erosie;*
- *reliëfwijzigingen om de infrastructuur in te passen in het omliggend landschap. Daarnaast zijn in deze zone ook de volgende handelingen toegelaten:*
- *leidingen en aanhorigheden, noodzakelijk voor het functioneren van de infrastructuur, inclusief opstap- en overstapzones;*
- *constructies en reliëfwijzigingen in functie van visuele en akoestische afscherming;*
- *de aanleg van wegen voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten, inclusief ongelijkgrondse kruisingen en hun aanloophellingen;*
- *de heraanleg van bestaande wegenis van gemotoriseerd verkeer die moet verplaatst worden door de aanleg van de spoorinfrastructuur.*

De oprichting van gebouwen is niet toegelaten.

Bij de uitwerking van het project zelf zal duidelijk worden wat er effectief op het terrein zal gebeuren. Dit zal via een omgevingsvergunningsaanvraag aangevraagd worden. Tijdens de procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag wordt ook een openbaar onderzoek georganiseerd. Tijdens de periode van het openbaar onderzoek is het mogelijk de projectplannen te raadplegen en daar eventueel op te reageren.

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

11. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over de toelichtingsnota

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over de toelichtingsnota geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om de betekenis van de afkorting "RUP" en "GRUP" uit te leggen en wat het verschil tussen beiden is.

De Vlaamse Regering verwijst naar de Toelichtingsnota (bijlage IIIa) van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. In de Toelichtingsnota wordt bij hoofdstuk 1 'Inleiding' de betekenis van de afkorting GRUP meegegeven. Voor de duidelijkheid wordt dit hier nog eens herhaald. Een RUP is een Ruimtelijk Uitvoeringsplan waarin bestemmingswijzigingen en stedenbouwkundige voorschriften voor een bepaald gebied worden vastgelegd. Een RUP kan opgemaakt worden op 3 verschillende niveaus nl. door het Vlaams Gewest, de provincie of de gemeente en spreekt men respectievelijk van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP), een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) of een gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (gRUP).

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd om enkele tekstuele aanpassingen door te voeren in de toelichtingsnota op p.30 en 36. Er wordt gevraagd om de correcte schrijfwijze te gebruiken van Station De Hoek en om de zin "Het station Sint-Genesius-Rode heeft meer ruimte om een grotere parkeercapaciteit aan te bieden" naar 'Het station Sint-Genesius-Rode heeft meer ruimte voor parkeerplaats dan station De Hoek' aan te passen. Op deze manier is het duidelijker dat het hier louter om een vergelijking met station De Hoek gaat.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de gevraagde tekstuele aanpassingen niet worden doorgevoerd. Deze passages zijn een letterlijke weergave van wat er opgenomen is in het gemeente Ruimtelijk Structuurplan van de gemeente Sint-Genesius-Rode.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan gebaseerd is op onjuiste, achterhaalde, onvolledige of ontbrekende informatie en/of cijfers, zodat de weergegeven effecten positiever zijn dan in werkelijkheid.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het doel van een RUP is om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

De effecten van deze bestemmingen zijn momenteel enkel op planniveau onderzocht. Het milieuonderzoek is grondig en kwaliteitsvol uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling zijn aanbevelingen voor het RUP geformuleerd en doorvertaald. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt.

De figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau zijn nog onderhevig aan veranderingen doorheen het proces en zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

“Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden. Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven.”

In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. in de project-MER.

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

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangehaald dat er heel wat documenten moeten geraadpleegd worden om het dossier te begrijpen, daarnaast wordt ook gezegd dat er sommige zaken onnauwkeurig en andere tegenstrijdig zijn weergegeven. Zo zijn bijvoorbeeld heel wat figuren opgesteld zonder aanduiding van het noorden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat gedurende het geïntegreerd planningsproces van het GRUP verschillende studies zijn uitgevoerd, om zo te komen tot de documenten die voorlopig vastgesteld werden door de Vlaamse Regering. Wij beseffen dat dit heel wat informatie is, om transparant te zijn en alle informatie mee te geven, worden deze documenten beschikbaar gesteld en maken zij integraal deel uit van het GRUP. Deze documenten zijn daarom ook toegevoegd als bijlagen bij het GRUP.

In de toelichtingsnota hoofdstuk 1.3 Inhoud van een GRUP volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening is opgesomd uit welke delen en bijlagen het GRUP bestaat.

Zoals reeds aangegeven in vorig bezwaar is het doel van een RUP om de bestemmingen op perceelniveau vast te leggen. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

Op basis van het planvoornemen (zie §4 van bijlage IIIa Toelichtingsnota-tekst) en een referentieontwerp werden de verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld waarin bepalingen opgenomen zijn m.b.t. de bestemming, het beheer en/of de inrichting. Enkel de bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de realisatie van de (bijkomende) spoorinfrastructuur, de fietssnelweg en aanhorigheden inclusief zones voor maatregelen rond landschappelijke inpassing, worden opgenomen nl. zone voor spoorinfrastructuur, overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, indicatieve lijn voor de fietssnelweg, ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (indicatief) en ecologische verbindingen (indicatief). Hierbij werden de nodige marges voorzien. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. In het stedenbouwkundig voorschrift wordt echter wel voorzien dat ruimtes die niet nodig zijn voor de aanleg ook kunnen ingericht worden volgens de aangrenzende bestemmingsvoorschriften of de onderliggende bestemming.

De effecten van deze bestemmingen zijn momenteel enkel op planniveau onderzocht. Het milieuonderzoek is grondig en kwaliteitsvol uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau.

Waar nodig gebleken vanuit de effectbeoordeling zijn aanbevelingen voor het RUP geformuleerd en doorvertaald. Het team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving - Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling.

Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt.

De figuren en schema's in de documenten m.b.t. plannen op projectniveau zijn nog onderhevig aan veranderingen doorheen het proces en zullen pas definitief zijn bij omgevingsvergunningsaanvraag. Daarom is bij de toelichtingsnota een disclaimer opgenomen nl.

“Deze toelichtingsnota bevat schema’s en figuren die de uitwerking op projectniveau van het planvoornemen, de uitvoering van het GEN-project voor wat betreft de lijn L124 waarbij een uitbreiding van het aantal sporen van 2 naar 4 wordt voorzien op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode en aanleg van een fietssnelweg langsheen spoortracé, weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de spoorinfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, de aan te leggen fietssnelweg en aanhorigheden, maar mogen niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de spoorinfrastructuur, wegenis en fietsverbindingen. Deze figuren en schema’s maken immers geen deel uit van het voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden. Het betreft immers conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven.”

In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. in de project-MER.

Voor wat betreft de aanduiding van een noordpijl op de figuur stelt een algemene regel dat indien deze niet aanwezig is, de bovenkant van een kaart of figuur altijd het noorden is.

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

12. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over de procedure en het openbaar onderzoek

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over de procedure en het openbaar onderzoek geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verzocht dat voor het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Omgeving Perckhoeve' de toezichthoudende instanties in de mogelijkheid worden gesteld om advies uit te brengen over het ontwerp en over de eventuele herdefiniëring van de grenzen van het beschermde gebied. Deze rechtstreekse inname in het beschermde landschap werd in de beschrijving van het GRUP geanalyseerd in de landschappelijke impact, maar werd niet expliciet genoemd als een verzoek om een deel van het beschermde gebied te wijzigen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de decretaal vereiste adviesvragen werden gesteld over de startnota, het voorontwerp-GRUP en het ontwerp-GRUP en verwijst naar het advies van het Agentschap Onroerend Erfgoed over het ontwerp, waarin het volgende wordt gesteld:

Binnen de begrenzing van het uitvoeringsplan zijn er gronden of erop aanwezige constructies gelegen die beschermd werden als cultuurhistorisch landschap, m.n. de omgeving van de Perckhoeve, beschermd omwille van de natuurwetenschappelijke en artistieke waarde bij koninklijk besluit van 29 december 1978. De ingrepen situeren zich op de rand van het beschermde landschap. De hoeve bevindt zich op een aanzienlijke afstand van de werken. De impact op de erfgoedwaarden van het cultuurhistorische landschap zijn bijgevolg beperkt. Onroerend Erfgoed heeft geen bemerkingen bij het voorliggende RUP.

Hieruit blijkt dat het Agentschap Onroerend Erfgoed oordeelt dat de impact op de erfgoedwaarden van het cultuurhistorische landschap beperkt zijn omwille van het feit dat de ingrepen zich op de rand van het beschermd landschap en op aanzienlijke afstand van de hoeve bevinden. In het advies wordt ook niet gevraagd om de grenzen van het beschermde gebied te wijzigen waardoor dit niet nodig wordt geacht.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd dat er voor wat betreft het aspect biodiversiteit adviezen worden ingewonnen bij het Agentschap voor Natuur en Bos en ook bij het Brussels Instituut Milieubeheer en dat bijkomend een gecoördineerde studie naar de impact op de biodiversiteit gebeurt.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de decretaal vereiste adviesvragen werden gesteld over de startnota, het voorontwerp-GRUP en het ontwerp-GRUP onder meer aan het Agentschap voor Natuur en Bos en aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (waaronder

Leefmilieu Brussel valt). Dit gebeurde tijdens de publieke raadpleging van de startnota, de plenaire vergadering van het voorontwerp GRUP en het openbaar onderzoek van het voorlopig vastgesteld RUP.

Tijdens deze adviesrondes werd ook het plan-MER, dat integraal deel uitmaakt van het dossier, voorgelegd voor advies. Hierin werd de discipline biodiversiteit bestudeerd en werd ook de grensoverschrijdende impact bekeken. Daarnaast werd ook een ecologische landschapsstudie (zie bijlage VII van dit GRUP) opgemaakt, om na te gaan waar de ecologische verbindingen gelegd moeten worden over/onder het spoor en langsheen het spoor.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de informatie en communicatie m.b.t het project heel beperkt was, dat er geen open dialoog is gevoerd, dat er niet gezocht is naar een oplossing die voor alle partijen aanvaardbaar is en dat er geen politieke steun is vanuit de gemeente.

De Vlaamse Regering antwoordt dat tijdens de geïntegreerde procedure voor de opmaak van het GRUP de bevolking op verschillende tijdstippen in het proces geraadpleegd werd, zoals wettelijk bepaald in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Op die momenten was het mogelijk opmerkingen te formuleren op het plan.

Gedurende het geïntegreerde planningsproces van dit GRUP werden op 3 momenten in de procedure info- en/of participatiemomenten georganiseerd:

- 1) Voorafgaand aan de startnota heeft een informele participatie voor de bevolking plaatsgevonden in het voorjaar 2019. Er werden twee publieke participatiemomenten georganiseerd nl. één op zaterdag 19 januari 2019 in het gemeentehuis van Linkebeek en één op zaterdag 26 januari 2019 in het Cultureel Centrum Wauterbos te Sint-Genesius-Rode.
- 2) Na de vaststelling van de startnota door de Vlaamse Regering werd een kennisgeving georganiseerd over de startnota gecombineerd met een participatiemoment. De raadpleging van het publiek en de adviesvraag (kennisgeving) werd gehouden van 30 april tot en met 28 juni 2019. Het publieke participatiemoment voor dit GRUP werd voor beide gemeenten georganiseerd op maandag 3 juni in het Cultureel Centrum Wauterbos in Sint-Genesius-Rode.
- 3) Na de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP is een openbaar onderzoek georganiseerd over het voorliggende GRUP van 7 februari 2023 tot en met 7 april 2023. Op dat moment werden 2 infomarkten georganiseerd: één op dinsdag 7 maart 2023 in Hoeve 't Holleken te Linkebeek en één op woensdag 8 maart 2023 in het Cultureel Centrum Wauterbos te Sint-Genesius-Rode. Tijdens dit openbaar onderzoek kan de bevolking ook zijn opmerkingen formuleren.

Ook werd aan de adviesinstanties, waaronder de gemeente, advies gevraagd. Dit gebeurde tijdens de fase van de startnota, de plenaire vergadering van het voorontwerp GRUP en tijdens het openbaar onderzoek van het voorlopig vastgesteld GRUP.

Naast de wettelijk verplichte momenten werden tal van overlegmomenten georganiseerd met de betrokken gemeenten waarbij gedetailleerd uitleg werd gegeven over diverse concepten en ontwerpen. Hierbij was er steeds een open dialoog en werd er gezocht naar oplossingen binnen de plandoelstellingen en de doelstellingen van de uitbouw van het GEN-netwerk.

Zowel het proces als de manier waarop men is omgegaan met de inspraakreacties en adviezen van deze participatie- en inspraakmomenten en adviesvragen, wordt beschreven in de procesnota.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat de wettelijke bepalingen inzake overheidsopdrachten niet werd nageleefd. Men zegt dat verschillende Belgische ingenieursbureaus die op dit gebied gespecialiseerd zijn, de door de gemeente Linkebeek uitgeschreven offerteoproep hebben geweigerd omdat zij bang waren voor de tegenwerking van hun klant INFRABEL/TUC RAIL, die hen een onwettige exclusiviteitsclausule oplegt bij de gunning van andere studieopdrachten.

De Vlaamse Regering antwoordt dat dergelijke opmerkingen niet tot de scope van de goedkeuring van een GRUP behoort. Het GRUP wordt opgemaakt in functie van de realisatie van het spooruitbreiding en de realisatie fietssnelweg.

Daarnaast is elke overheid verplicht zich te houden aan de wettelijke bepalingen inzake overheidsopdrachten. Hiervoor is een duidelijk wettelijk kader waaraan overheden zich moeten houden. De Vlaamse Regering beschikt niet over concrete elementen dat in het kader van de opmaak van het GRUP de wettelijke bepalingen niet gevolgd werden. Bovendien zijn er geen indicaties dat de toewijzing van bepaalde opdrachten de bepalend zouden kunnen zijn voor de inhoud van het voorliggende GRUP. Bovendien kan de Vlaamse Regering geen toezicht houden op federale overheidsinstanties zoals Infrabel of TUC-rail. Daarvoor bestaan specifieke toezichtsmechanismen, die, zoals gezegd, buiten de scope van een GRUP vallen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gezegd dat het voorliggende project een project van openbaar nut zou moeten zijn wat nu niet het geval is

De Vlaamse Regering verwijst naar Hoofdstuk 1 en Hoofdstuk 2 van de Toelichtingsnota (bijlage IIIa). Zoals aangegeven in deze hoofdstukken wordt het GRUP opgemaakt in uitvoering van federale en Vlaamse beleidsplannen. De aanleg van bijkomende sporen en de aanleg van een fietssnelweg zijn werken van algemeen belang. Deze worden geïnitieerd en aangelegd door overheden. In dit geval de federale en de Vlaamse Overheid. Deze infrastructuren worden dus zeker niet in functie van privé-doeleinden aangelegd.

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

In bezwaren wordt gevraagd om een individueel antwoord te krijgen op hun bezwaar. Daarnaast wordt ook vaak gevraagd om hen (persoonlijk) op de hoogte te houden van het project.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat, in overeenstemming met de decretale vereisten, bezwaarindieners geen individueel antwoord wordt bezorgd. De bezwaren worden in voorliggend besluit wel allemaal beantwoord, zij het gegroepeerd per thema of onderwerp. Na de goedkeuring van het GRUP wordt het besluit bij uittreksel gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en wordt het volledige GRUP gepubliceerd op de website van het Departement Omgeving en ter inzage gelegd bij de gemeentebesturen van de gemeenten waar het plan betrekking op heeft, zodat eenieder kennis kan nemen.

Deze bezwaren leiden derhalve niet tot een aanpassing van het GRUP.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat het dossier heel omvangrijk is en dat het onmogelijk is dit binnen de periode van het openbaar onderzoek door te nemen en te kunnen begrijpen. Er wordt ook aangegeven dat de gepresenteerde plannen op de infomarkt heel complex en onduidelijk zijn voor leken. Daarnaast wordt ook gezegd dat er te laat naar de mening van de bewoners wordt gevraagd en deze voor een voldongen feit worden gesteld.

De Vlaamse Regering antwoordt dat gedurende het geïntegreerd planningsproces van het GRUP verschillende studies zijn uitgevoerd, om zo te komen tot de documenten die nu definitief vastgesteld worden door de Vlaamse Regering. Wij beseffen dat dit heel wat informatie is, maar om transparant te zijn en alle informatie mee te geven, worden deze documenten beschikbaar gesteld en maken zij integraal deel uit van het GRUP. Deze documenten zijn daarom ook toegevoegd als bijlagen bij het GRUP.

De periode van het openbaar onderzoek is conform de decretale bepalingen opgenomen onder artikel 2.2.10 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) waarin staat dat:

“Na de aankondiging worden het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en het ontwerp van de effectbeoordelingsrapporten gedurende zestig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis van elke gemeente waarvan het grondgebied door het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan of effectbeoordelingsrapporten geheel of gedeeltelijk wordt bestreken, en worden de ontwerpen gepubliceerd op de website, zoals gespecificeerd door de Vlaamse Regering.”

Conform deze decretale bepalingen werd het ontwerp GRUP ‘GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)’ gedurende zestig dagen onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dit openbaar onderzoek liep van 7 februari 2023 tot en met 7 april 2023. De documenten werden ter inzage gelegd bij de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode. Daarnaast werden de documenten ter beschikking gesteld via de website.

Tijdens de geïntegreerde procedure voor de opmaak van het GRUP werd, zoals wettelijk

bepaald in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, de bevolking op verschillende tijdstippen in het proces geraadpleegd en was het mogelijk opmerkingen te formuleren op het plan.

Gedurende het geïntegreerde planningsproces van dit GRUP werden op 3 momenten in de procedure info- en/of participatiemomenten georganiseerd:

- 1) Voorafgaand aan de startnota heeft een informele participatie voor de bevolking plaatsgevonden in het voorjaar 2019. Er werden twee publieke participatiemomenten georganiseerd nl. één op zaterdag 19 januari 2019 in het gemeentehuis van Linkebeek en één op zaterdag 26 januari 2019 in het Cultureel Centrum Wauterbos te Sint-Genesius-Rode.
- 2) Na de vaststelling van de startnota door de Vlaamse Regering werd een kennisgeving georganiseerd over de startnota gecombineerd met een participatiemoment. De raadpleging van het publiek en de adviesvraag (kennisgeving) werd gehouden van 30 april tot en met 28 juni 2019. Het publieke participatiemoment voor dit GRUP werd voor beide gemeenten georganiseerd op maandag 3 juni in het Cultureel Centrum Wauterbos in Sint-Genesius-Rode.
- 3) Na de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP is een openbaar onderzoek georganiseerd over het voorliggende GRUP van 7 februari 2023 tot en met 7 april 2023. Ook nu werden 2 infomarkten georganiseerd: één op dinsdag 7 maart 2023 in Hoeve 't Holleken te Linkebeek en één op woensdag 8 maart 2023 in het Cultureel Centrum Wauterbos te Sint-Genesius-Rode. Tijdens dit openbaar onderzoek kan de bevolking ook zijn opmerkingen formuleren.

Daarnaast werd ook aan de adviesinstanties, waaronder de gemeente, advies gevraagd. Dit gebeurde tijdens de fase van de startnota, de plenaire vergadering van het voorontwerp GRUP en tijdens het openbaar onderzoek van het voorlopig vastgesteld GRUP.

Zowel het proces als de manier waarop men is omgegaan met de inspraakreacties en adviezen van deze participatie- en inspraakmomenten en adviesvragen, wordt beschreven in de procesnota.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de documenten niet in het Frans beschikbaar zijn nl. alle Franstalige inwoners van een faciliteitengemeente hebben het recht om elke mededeling aan het publiek in het Frans te ontvangen. Uw documenten worden in Linkebeek ter beschikking van het publiek gesteld en moeten dus in het Frans bestaan.

De Vlaamse Regering antwoordt dat voor het GRUP 'GEN- spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' alle Franstalige documenten werden opgemaakt die noodzakelijk zijn om het dossier te begrijpen. Dit volledig volgens de regelgeving van de taalwetgeving. Deze konden op eenvoudige vraag opgevraagd worden bij het Departement Omgeving.

Op vraag van de gemeente Linkebeek en Sint-Genesius-Rode, die meerdere vragen kregen van hun burgers, werden de Franstalige documenten ook aan hen bezorgd. Op deze manier is de taalwetgeving nageleefd.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt erop gewezen dat het aantal documenten dat beschikbaar is op de website van het Vlaamse Gewest (46) en het aantal documenten die in het Frans (14) beschikbaar zijn op de website van de gemeente Linkebeek in aantal verschillen. Zijn de Franstaligen in Linkebeek achtergesteld ten opzichte van de Nederlandstaligen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat voor het GRUP 'GEN- spoor (L124) en fietssnelweg (F207) vertalingen werden opgemaakt van alle documenten die noodzakelijk zijn om het dossier te begrijpen. De enige documenten die niet vertaald zijn, zijn de bijlagen van de procesnota, dit gaat voornamelijk over presentaties en verslagen van (werk)overlegmomenten tijdens het proces. Veel van de onderwerpen in deze presentaties werden verwerkt in de documenten die vertaald zijn geweest.

Zo wordt ook in de omzendbrief VR 97/29 'Taalgebruik in de diensten van de Vlaamse regering' onder het hoofdstuk "berichten en mededelingen bestemd voor het publiek" het volgende opgenomen:

"Volgens de laatste stand van de rechtspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht is het niet vereist dat een overheidspublicatie integraal wordt vertaald. Een samenvatting van het essentiële van de inhoud volstaat. Het is dus niet nodig om zowel op het gebied van lay-out als inhoud identieke brochures in de andere taal te laten drukken. Dat zou trouwens budgettair onhaalbaar zijn en volledig indruisen tegen de geest van de taalwetgeving en het principe van de taalhomogeniteit van de taalgebieden." Zo zijn de Franstaligen niet achtergesteld ten opzichte van de Nederlandstaligen omdat zij ook over alle nodige informatie beschikken om het dossier te kunnen begrijpen en te beoordelen.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen stelt men vast dat er in Ukkel geen openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden, hoewel een deel van de werkzaamheden op het Ukkelse grondgebied zal plaatsvinden en woningen rechtstreeks door dit project en de vele overlast ervan zullen worden getroffen. De inwoners van Linkebeek konden hun mening geven en de inwoners van Ukkel werden helemaal niet geïnformeerd over deze werken.

De Vlaamse Regering bevestigt dat er in de gemeente Ukkel geen openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden. Het openbaar onderzoek van een GRUP vindt enkel plaats in de gemeenten van het Vlaams Gewest waarop het plan betrekking heeft. Zoals decretaal

vastgelegd wordt er tijdens het openbaar onderzoek wel een adviesvraag gestuurd naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die dan volgens de afspraken tussen beide gewesten de gemeente zelf op de hoogte brengt. Het is niet omdat er geen openbaar onderzoek georganiseerd werd in de gemeente Ukkel dat er geen bezwaren kunnen ingediend worden door de burgers van deze gemeente.

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

In het advies van de gemeente Linkebeek wordt gevraagd om een nauwlettende coördinatie te voeren zowel met de eigen gemeente als met de buurgemeentes, alsook met deze van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In antwoord op dit bezwaar geeft de Vlaamse Regering aan dat het organiseren van overleg geen deel uitmaakt van de verplichte inhoud van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Anderzijds kan worden verzekerd dat voorafgaand aan de omgevingsvergunningsaanvraag, dus bij de verdere uitwerking van het project, alle partijen op regelmatige basis betrokken zullen worden en er overleg zal plaatsvinden om zo tot een gedragen project te komen.

Tijdens de procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag zal opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden waarbij zowel de betrokken gemeenten, als de administraties hun advies kunnen uitbrengen. Tijdens het openbaar onderzoek kunnen ook burgers hun opmerkingen of bezwaren doorgeven.

Dit advies leidt derhalve niet tot een aanpassing van het GRUP.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd naar een terreinbezoek in het plangebied door de plannende overheid, ten einde zich te vergewissen van de plaatselijke toestand en alvorens een beslissing te nemen over het GRUP.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat een plan of een project niet opgemaakt kan worden zonder een duidelijk beeld te krijgen van de bestaande toestand, terreinbezoeken helpen hierbij om de bestaande toestand te analyseren. Voorafgaand aan en tijdens de opmaak van het GRUP hebben dan ook heel wat terreinbezoeken plaatsgevonden. Een aantal van die terreinbezoeken samen met de gemeente zijn ook opgenomen in de procesnota 5 (toegevoegd als bijlage bij het RUP).

De 'werk' terreinbezoeken waren talrijk maar zijn niet opgenomen in de procesnota. Ook bij de verdere uitwerking van het project zelf zullen nog heel wat terreinbezoeken gepland worden.

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

13. Bezwaren, opmerkingen en adviezen over waardevermindering en/of onteigening

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen over waardevermindering en/of onteigening geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen worden vragen gesteld over onteigeningen, waarbij men wil weten of een deel van hun perceel en/of woning betrokken is. De informatie die hierover beschikbaar is, is momenteel heel onzeker. Men geeft in de bezwaren aan dat als de overheid zorgvuldig tewerk gegaan is, op dit moment minstens duidelijk is welke percelen de realisatie van het plan in de weg staan en bijgevolg onteigend moeten worden. Er wordt echter geen onteigeningsplan voorzien terwijl de Decreetgever nochtans, meer bepaald in de artikelen 31 t.e.m. 41 van het Vlaams Onteigeningsdecreet, wel expliciet voorzien in een geïntegreerde procedure die het mogelijk maakt om een onteigeningsplan en een ruimtelijk uitvoeringsplan samen te onderwerpen aan een openbaar onderzoek, wat uiteraard de rechtszekerheid ten goede komt doordat een bezwaarindiener zicht heeft op het volledige voornemen van de plannende en uitvoerende overheid en zijn bezwaren met kennis van beide dossiers tegelijk kan uiten. Er wordt tevens gevraagd naar duidelijkheid en naar overgangsmaatregelen voor bedrijven waarvan de gronden onteigend of herbestemd zullen worden ten gevolge van het plan.

De Vlaamse Regering geeft aan dat op dit moment, op planniveau het nog niet helemaal duidelijk is welke percelen effectief worden ingenomen door het project zelf. De plannen geven enkel aan welke percelen van bestemming wijzigen omdat deze binnen de contouren van het GRUP liggen. Pas in de projectfase, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt, zal duidelijk worden welke percelen juist concreet betrokken zijn en moeten worden verworven of onteigend worden.

Omwille van bovenstaande reden is er dan ook geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP. De bevoegde instantie, die zorgt voor de realisatie van het project beschikt over eigen onteigeningsbevoegdheden. In het kader van verwervingen of onteigeningen die naar aanleiding van de aanleg van de spoorlijn en de fietssnelweg noodzakelijk zijn, zal aan de eigenaars die gedeeltelijk, of raketings getroffen worden door het project de keuze gegeven worden om voor een gehele, dan wel gedeeltelijke verwerving/ontei gening te kiezen.

Voor de realisatie van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur acht de Vlaamse Regering het aangewezen om met de eigenaars en gebruikers te onderzoeken of zij de gewenste inrichting op hun eigen terrein(en) zelf tot stand kunnen brengen.

In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals de opmaak van een onteigeningsplan, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gevraagd wat er gebeurt met het bedrijfsgebouw ter hoogte van de Krechtenbroeklaan, i.v.m. artikel 3 en artikel 4

De Vlaamse Regering antwoordt dat in het kader van de realisatie van de fietssnelweg het gebouw zal verworven of onteigend moeten worden om nadien af te breken.

De bevoegde instantie, die zorgt voor de realisatie van het project beschikt over eigen onteigeningsbevoegdheden. In het kader van verwervingen of onteigeningen zal aan de eigenaars die gedeeltelijk, of raketings getroffen worden door het project de keuze gegeven worden om voor een gehele, dan wel gedeeltelijke verwerving/onteiening te kiezen.

In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals de opmaak van een onteigeningsplan, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie.

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

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt aangegeven dat zowel het project op zich als de realisatie ervan (werffase, onteigeningen, ...) zullen leiden tot de waardevermindering van private onroerende goederen.

In antwoord op deze reacties in verband met waardevermindering van private onroerende goederen verwijst de Vlaamse Regering 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 leiden derhalve niet tot een aanpassing van het GRUP.

14. Bezwaren, opmerkingen en adviezen die een gevoelswaarde uitdrukken

De onderstaande bezwaren, opmerkingen adviezen die een gevoelswaarde uitdrukken geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt algemeen gesteld dat het project een enorme emotionele impact heeft op het privéleven en de gezondheid van gezinnen, verstoorde nachtrust, verminderde levenskwaliteit, vermindering van onroerende voorheffing, verminderde prestaties op het werk waarvoor compensaties worden gevraagd, dat de fietssnelweg zal zorgen voor een verhoogd risico op criminaliteit, dat er onveilige situaties gecreëerd worden, ... zonder daarbij in te gaan op inhoudelijke argumenten.

De Vlaamse Regering geeft aan dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen voornamelijk een gevoelswaarde uitdrukken waarmee louter beleidskritiek wordt geuit.

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

15. Positieve opmerkingen en adviezen

De onderstaande positieve opmerkingen adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

In opmerkingen en adviezen reageert men positief op het plan. Het plan zal zorgen voor een duurzame modal shift aangezien er geïnvesteerd wordt in extra sporen, vernieuwde haltes en een fietssnelweg, wat positief is voor het klimaat.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze en adviezen die niet leiden tot een aanpassing van het GRUP.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.
- Het koninklijk besluit van 7 maart 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Halle-Vilvoorde- Asse, en latere wijzigingen.
- Het ministerieel besluit van 29 december 1978 tot definitieve aanduiding van het beschermd cultuurhistorisch landschap "Omgeving Perckhoeve" te Linkebeek.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 23 maart 2014 tot aanwijzing van de speciale beschermingszone 'BE2400008- Zoniënwoud' en tot definitieve vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten.
- Het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000002: 'Bossen en open gebieden in het zuiden van het Brussels Gewest – complex Verrewinkel - Kinsendaal' tot definitieve vaststelling van de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten SBZ II 'Bosgebieden en open gebieden in het zuiden van het Brussels Gewest'.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GEN-spoor (L124) en fietssnelweg (F207)' te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage I, het grafisch plan;
2. bijlage II, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. Bijlage IIIa, de toelichtingsnota met de tekstuele toelichting;
2. Bijlage IIIb, de toelichtingsnota kaarten;
3. 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;
4. Bijlage V, het plan-MER;
5. Bijlage VI, Motivatie niet weerhouden alternatieven;
6. Bijlage VII, Ecologische landschapsstudie;
7. Bijlage VIII, Quick scan MKBA Landschapsstudie;
8. 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)

Artikel 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,

Jan JAMBON

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

Zuhal DEMIR