

**ADVIES**  
**VAN 31 AUGUSTUS 2016**  
**OVER HET VOORONTWERP RUP**  
**BRABANTNET-SNELTRAM A12**

## INHOUD

I.	SITUERING .....	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING .....	2
III.	UITGEBREID VOORTRAJECT .....	2
IV.	MAXIMALE BUNDELING MET A12 .....	3
V.	AFSTEMMING MET ONTWIKKELINGSOPPORTUNITEITEN .....	3
VI.	INITIATIEVEN INZAKE BOSCOMPENSATIE .....	3
VII.	OVERDRUK 'ZONE VOOR LANDSCHAPPELIJKE EN FUNCTIONELE INPASSING' .....	4

### I. SITUERING

1. SARO ontving op 22 juni 2016 een adviesvraag van Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Brabantnet-sneltram A12'. Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 31 augustus 2016, komt de raad - niettegenstaande het zomerreces - zo snel als mogelijk tegemoet aan de vooropgestelde adviestermin van 60 dagen.

2. Het RUP 'Brabantnet-sneltram A12' maakt de aanleg mogelijk van een sneltramtracé langsheen de A12, tussen Willebroek en Brussel. Deze sneltramlijn maakt deel uit van het Brabantnet, een plan voor verschillende tramlijnen en aansluitende busverbindingen rond Brussel. Op 6 december 2013 duidde de Vlaamse Regering de sneltramlijn aan als één van de drie prioritair en gefaseerd uit te voeren tramlijnen van het Brabantnet. Dit met oog op realisatie in 2020. De Vlaamse Regering legde tevens het voorkeurtracé voor de sneltramverbinding vast. Dit voorkeurtracé bestaat uit drie deeltracés en loopt voor het deeltracé tussen de Heizel en Meise via de knoop A12/R0 en aan de westzijde van de A12 in Meise, zonder gebruik te maken van de N277; voor het deeltracé tussen Meise en Londerzeel-Noord ten westen van de A12; en voor het deeltracé tussen Londerzeel-Noord en Willebroek N16 tussen de A12 en het Fort van Breendonk.

Voorliggend RUP geeft tevens invulling aan het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het RSV gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn het principe van de gedeconcentreerde bundeling, een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer en een grotere multimodaliteit.

Het RUP 'Brabantnet-sneltram A12' werd afgetoetst aan het RUP 'Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en aansluitende openruimte gebieden'. De bestemmingen die in het RUP VSGB voorzien zijn, met name op Parking C van de Heizel, laten de realisatie van de traminfrastructuur toe. Er zijn in deze zone geen herbestemmingen noodzakelijk.

3. Het plangebied omvat aldus een sneltramtracé met vier halteplaatsen dat zich uitstrekt over een lengte van ca. 17 kilometer, vanaf het Fort van Breendonk tot in de noordoostelijke rand van parking C. Het plangebied situeert zich op het grondgebied van de gemeentes Willebroek, Londerzeel, Kapelle-op-den-bos, Meise en Grimbergen en beslaat 66 ha. Momenteel zijn volgende bestemmingen van kracht: woongebied (met landelijk karakter), woonuitbreidings-gebied, industriegebied, gebied voor milieubelastende industrieën, gebied voor ambachtelijke bedrijven of KMO, agrarisch gebied, parkgebied, bosgebied, natuurgebied en bufferzone. Het RUP voorziet in een herbestemming naar gebieden voor infrastructuur.

In de stedenbouwkundige voorschriften worden volgende categorieën van gebiedsaanduiding voor verkeersinfrastructuren opgenomen: spoorinfrastructuur (art. 1), wegeninfrastructuur (art. 4), spoorinfrastructuur – overdruk (art. 3), wegeninfrastructuur – overdruk (art. 2) en gebieden

voor op- en overstap (art. 5). Verder wordt voorzien in een overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (art. 6) en overdrukken voor leidingen/leidingstraten (art. 7, 8 en 9).

4. Met betrekking tot voorliggend RUP zijn twee plan-MER-studies relevant: het plan-MER 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: tramverbinding Boom-Brussel' dat goedgekeurd werd op 3 september 2013 en het plan-MER 'Brabantnet-segmenten Parking C en Strombeek-Koningslo' dat goedgekeurd werd op 16 maart 2016. Dit tweede plan-MER werd opgemaakt in functie van een alternatief deeltracé tussen de Heizel en Meise dat vanaf de oostelijke rand van parking C van de Heizel via de westzijde van de A12 richting Meise loopt. Het voorkeurtracé van de Vlaamse Regering voor dit zuidelijke deeltracé (m.n. via de knoop A12/R0) bleek immers bij verdere uitwerking technisch en financieel niet uitvoerbaar. Het alternatieve deeltracé werd uiteindelijk weerhouden bij de uitwerking van voorliggend RUP.
5. Het RUP vereist geen passende beoordeling en geen ruimtelijk veiligheidsrapport. Er werd geen onteigeningsplan opgenomen. De noodzakelijke onteigeningen zullen worden geregeld via de onteigeningsprocedure van De Lijn.

## II. ALGEMENE BEOORDELING

6. De raad beoordeelt het voorontwerp RUP 'Brabantnet-sneltram A12' positief.  
De raad verwijst in het bijzonder naar het uitgebreide voortraject en de beslissing van de Vlaamse Regering waarvan het voorliggend RUP een doorvertaling is (deel III).  
De raad vindt het tevens positief dat er gestreefd wordt naar een maximale bundeling van de nieuw aan te leggen spoorinfrastructuur met de A12, waardoor een tweede openbaar vervoer-as tussen Antwerpen en Brussel ontstaat (deel IV).  
Verder erkent SARO de afstemming van voorliggend RUP met (lokale) ontwikkelings-opportunities (deel V) en de initiatieven inzake boscompensatie (deel VI).  
Tot slot ondersteunt de raad de stedenbouwkundige voorschriften voor de overdruk 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing' (deel VII).

## III. UITGEBREID VOORTRAJECT

7. De raad vindt het positief dat aan de opmaak van het RUP 'Brabantnet-sneltram A12' een uitgebreid voortraject vooraf ging. Dit voortraject vertrekt bij de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Deze visie is de neerslag van een mobiliteitsonderzoek en presenteert een abstracte blauwdruk van een uitgebreid en hoogwaardig openbaar vervoernet voor Vlaanderen.  
Specifiek voor Vlaams-Brabant schuift de Mobiliteitsvisie 13 tramlijnen naar voren, waaronder een tramverbinding Boom-Willebroek-Londerzeel-Brussel. Verder werden verschillende Maatschappelijke Kosten Baten Analyses uitgevoerd. De baten-kosten ratio voor een sneltramlijn Willebroek-Brussel via de A12 is positief (1,98). Er werden tevens tracéstudies opgemaakt. Deze omvatten een trechteringstudie op basis van de bestaande ruimtelijke structuur en vervoersstromen, een knelpuntenonderzoek en een multi-criteria-analyse van de ontworpen tracé-alternatieven. In samenhang met de tracéstudies werd ook een plan-MER-studie uitgevoerd. Hierin werden alle tracéalternatieven opgenomen die in de tracéstudie naar voor kwamen en redelijkerwijs in overweging moesten worden genomen. Later werd een bijkomende plan-MER-studie opgemaakt (zie par. 4).  
Rond de tracé- en plan-MER-studies werd tot slot een intensief overlegproces opgebouwd met de betrokken gemeentebesturen, het middenveld, de MIVB en de Lijn. Op basis van deze elementen nam de Vlaamse Regering op 6 december 2013 haar beslissing.

#### IV. MAXIMALE BUNDELING MET A12

8. De raad ondersteunt het streven naar een maximale bundeling van de sneltramlijn met de A12. De tracéstudies toonden aan dat de tracés via de A12 het meest interessant bleken op het vlak van reizigerspotentieel.<sup>1</sup>

Ook de plan-MER-studies gingen uit van de positieve effecten van een sterke bundeling met bestaande infrastructuur: *'Deze strategie laat toe om bestaande ontwikkelingen zo goed mogelijk te bedienen, om onteigeningen zoveel mogelijk te beperken en om verdere versnippering van de open ruimte zoveel mogelijk te vermijden.'*<sup>2</sup>

#### V. AFSTEMMING MET ONTWIKKELINGSOPPORTUNITEITEN

9. Wat betreft de afstemming van voorliggend RUP met infrastructuur en voorzieningen stelt de toelichtingsnota (pag. 88-89): *'Het GRUP maakt alle ingrepen die voortvloeien uit de aanleg van de tramlijnen mogelijk. Dit is de tramlijn zelf, maar ook de bijhorende aanpassingen aan lokale wegenis, aanleg van ventwegen, langzame verkeerswegen en ongelijkgrondse kruisingen, aanpassing van waterlopen, de nodige inpassing,... Wegenis of infrastructuur die gepland zijn in het kader van andere projecten, zoals de opwaardering van de A12 of de RO, maken hier geen deel van uit. Ook eventuele lokale opportuniteiten voor andere ontwikkelingen die ontstaan door de aanleg van de tram maken hier geen deel van uit. Deze zijn immers niet opgenomen in voorgaande studies en het plan-MER en moeten hun eigen procedureverloop krijgen.'*
10. De raad ondersteunt de keuze om voorliggend RUP te beperken tot een 'infrastructuur-RUP'. Bij de gewenste ruimtelijke structuur van de sneltramlijn werd wel rekening gehouden met lokale ontwikkelingsopportuniteiten die uitgaan van de woon(uitbreidings)gebieden, recreatiegebieden en bedrijvzones langs de A12. Er was tevens aandacht voor verknopingsmogelijkheden met bus- en treinnetwerken alsook met de prioritair routes van het fiets-GEN. Deze ontwikkelingsopportuniteiten worden kort in de toelichtingsnota geschetst.
11. De raad benadrukt het structurerend potentieel van de sneltramlijn en meent dat deze op termijn een belangrijke rol moet spelen als drager van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. SARO verwijst hiervoor naar het principe van Transit Oriented Development dat uitgaat van het verdichten rond multimodale knooppunten en langs vervoersassen met concentraties van wonen, werken en voorzieningen. De raad pleit er voor de geschetste ontwikkelings-opportuniteiten die ontstaan door de aanleg van de tram op termijn aan te boren. De raad vraagt in het bijzonder aandacht voor verdichtingsopportuniteiten in de omgeving van de haltes en verknopingsmogelijkheden met NMBS-stations.

#### VI. INITIATIEVEN INZAKE BOSCOMPENSATIE

12. De raad merkt op dat het plangebied zich – voornamelijk ter hoogte van Meise – situeert in de onmiddellijke omgeving van een aantal (zeer) waardevolle bossen. Onder andere het Leefdaalbos (VEN-gebied), het bosgebied ter hoogte van het Kasteel van Imde en het bos rond de Boskapel zullen worden aangesneden. Deze ecotoop-innames worden in de plan-MER's beperkt negatief tot negatief beoordeeld.<sup>3</sup>
13. De toelichtingsnota (pag. 53) verduidelijkt dat de te kappen bomen in natura gecompenseerd zullen worden en stelt dat deze verplichting van toepassing is bij het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning. Volgens een voorlopige raming bedraagt de te compenseren

---

<sup>1</sup> Toelichtingsnota, pag. 12.

<sup>2</sup> Plan-MER Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: Tramverbinding Boom - Brussel, pag. 52.

<sup>3</sup> Plan-MER Mobiliteitsvisie De Lijn 2020: Tramverbinding Boom - Brussel, pag. 410-411 en Plan-MER Brabantnet – segmenten Parking C en Strombeek-Koningslo, pag. 225

oppervlakte ca. 13,61 ha. De compensatie zal gebeuren buiten het plangebied: *‘Voor de boscompensatie wordt gekeken naar de Tangebeekvallei en uitbreiding van Leefdaalbos. Het gaat hier om percelen gelegen in natuurgebied en bosgebied, waardoor momenteel wordt ingeschat dat er geen bestemmingswijzigingen nodig zijn ter realisatie van de boscompensatie.’*

14. De raad meent dat de toelichtingsnota vaag blijft over de precieze locatie en randvoorwaarden van de boscompensatie. Op basis van het verslag van de plenaire vergadering stelt de raad evenwel vast dat het de bedoeling is om zoveel mogelijk ter plaatse te compenseren en dat daarvoor de Vlaamse Landmaatschappij in opdracht van De Lijn een landinrichtingsproject zal opstarten. SARO ondersteunt dit initiatief en wijst op het belang van een volwaardige boscompensatie.

## VII. OVERDRUK ‘ZONE VOOR LANDSCHAPPELIJKE EN FUNCTIONELE INPASSING’

15. Wat betreft de zones voor landschappelijke inpassing stelt de toelichtingsnota (pag. 88): *‘De landschappelijke en functionele inpassing wordt aangeduid met een overdruk, zodat de bestaande bestemmingen behouden blijven, maar waar nodig de ingrepen voor deze inpassingen kunnen uitgevoerd worden. Het betreft enerzijds een zone die de tramlijn lineair volgt. De breedte van de zone fluctueert op basis van het op die plaats gekozen typeprofiel (...). Anderzijds zijn er ook een beperkt aantal specifieke locaties die als gebied voor landschappelijke en functionele inpassingen worden aangeduid. Het zijn plaatsen waar er specifieke milderende maatregelen gevraagd worden of waar bijkomende integratie en afstemming wenselijk is. Daarbij gaat het om landschappelijk of functionele gevoelige plaatsen (toegangen domein drie fonteinen, locaties waar er brughelling voor langzaam verkeersverbindingen over de tram en de A12 worden voorzien, ...) Ook worden op sommige locaties restpercelen opgenomen: percelen die gedeeltelijk zullen ingenomen worden voor de aanleg van de tram, maar zodoende hun nut voor de huidige functie verliezen. Op deze locaties kan er, indien het perceel volledig zou worden verworven, sterker worden gewerkt aan de landschappelijke en functionele inpassing.*
16. De raad merkt op dat er een vijftal locaties voor landschappelijke en functionele inpassing worden voorzien. Het betreft zones die beperkt zijn in oppervlakte, met name een zone van ca. 0,87 ha parkgebied ten noorden van het Fort van Breendonk, een zone van ca. 0,34 ha agrarisch gebied ten westen van de halte Wolvertem, een zone van ca. 1,87 ha parkgebied ten westen van de halte Meise, een zone van ca. 1,76 ha bufferzone ter hoogte van de Maalbeek en tot slot een zone van ca. 0,58 ha bufferzone ten oosten van Parking C. De stedenbouwkundige voorschriften (artikel 6) laten hier alle werken, handelingen en wijzigingen inzake visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen, waterhuishouding, reliëf en (her)aanleg van wegenis toe.  
De raad ondersteunt de beoogde ontwikkelingen in deze zones en de stedenbouwkundige voorschriften die daar invulling aan geven. Wat betreft de zone van 0,34 ha agrarisch gebied meent de raad evenwel dat de voorziene overdruk de onderliggende bestemming hypothekeert. De raad vraagt aldus voor deze locatie een eventuele herbestemming te onderzoeken in functie van het beoogde ruimtegebruik.
17. Afsluitend wenst de raad nog op te merken dat met het RUP 19 ha landbouwgebied wordt omgezet naar overige bestemming. Bovendien zal het plan leiden tot de creatie van een aantal agrarische restpercelen die op zich te klein of ongeschikt van vorm zijn voor een economische landbouwuitbating. De raad vraagt hier aandacht voor en stelt dat in de toelichtingsnota het hoofdstuk 6.7 m.b.t. landbouwimpact nog ingevuld moet worden.