

## BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van 24 september 2024  
Team Burger & Omgeving - Openbare Ruimte  
Onderwerp **GR: Fietssnelweg F2 Ternat - Sint-Martens-Bodegem: definitieve vaststelling rooilijn- en innemingsplan**

**Aanwezig:** Pardon Guy, Janssens Linda, Staquet Nathalie, Quaghebeur Stijn, De Dobbeleer Frank, Van Hove Diane, Erkelbout Jan, Willen Marc, Tratsaert Francis, Roesems Gino, Segers Willy, Rons Alexis, Hellinckx Karine, De Win Harry, Groenweghe Nele, Vanhee Fré, Walravens Jef, De Jonge Jasper, El Hajui Rachid, De Clerck Frank, Zelderloo Walter, De Freyne David, De Schrijver Reindert, Roijer Nathalie, Van Roy Nils, Vanden Houte Marianne, Vermoesen Arnoud, De Ridder Karel, Deleu Luc, Zelderloo Elke, Valkeniers Michel, De Backer Luc, Vanderroost Jef

### Toelichting

#### Historiek van het project

In 2018 werd op basis van een goedgekeurde startnota de wenslijn van de F2 opgenomen in het BovenFunctioneel Fietsnetwerk (BFF). Er kwam uit de nota naar voren dat een tracé aan de noordzijde van de spoorlijn het best geschikt was om de fietssnelweg uit te werken. Een tracé aan de noordzijde impliceert het doorsnijden van een natuurgebied op de gemeentegrens tussen Dilbeek en Ternat. Het gaat om een hoogwaardig natuurgebied opgenomen als Natura 2000 Habitatgebied en in Biologische waarderingskaart. De provincie voerde het nodige onderzoek en gesprekken met verschillende partners voor een fietssnelweg aan de noordzijde van de spoorlijn. Dit resulteerde steeds in een negatief pre-advies van het ANB. Er werden verschillende varianten onderzocht. Uiteindelijk bereikte de projectstuurgroep (PSG) een consensus voor een tracé naast en ten zuiden van de spoorlijn.

CBS 28 maart 2022: Voor de fietssnelweg F2 tussen Ternat en Sint-Martens-Bodegem werd het tracé goedgekeurd om op verder te werken.

Op de PSG van 7 juni 2022 werd de projectnota voor de zone tussen het station van Sint-Martens-Bodegem en de Neeralfenestraat goedgekeurd door alle betrokken partijen.

Op 6 oktober 2022 werd een infomarkt georganiseerd voor de betrokken en geïnteresseerde bewoners in het gemeentehuis van Ternat. Tijdens de infomarkt werden er opmerkingen gemaakt en naar aanleiding van deze opmerkingen werden enkele zaken aangepast aan het ontwerp. Er werd ook bijkomend onderzocht of een tracé langs de noordzijde op geen enkele manier mogelijk is. Hiervoor werd een addendum op de projectnota gemaakt.

Op 5 september 2023 bereikte de PSG een consensus voor de projectnota met addendum van het deel station Sint-Martens-Bodegem tot de Kerkweg in Ternat.

CBS 27 november 2023: De oorspronkelijke wenslijn van het BFF (2018) zal gewijzigd worden naar het huidige tracé op de wijzigingswerkgroep van 12 december 2023.

GR 23 april 2024: Het rooilijn- en innemingsplan werd voorlopig vastgesteld.

Van 08 juli 2024 tot en met 06 augustus 2024 (duurtijd 30 dagen): het voorlopig vastgelegd rooilijnplan is in openbaar onderzoek gesteld.

#### Definitieve vastlegging van het rooilijn- en innemingsplan

Op 23 april 2024 werd het gemeentelijk rooilijnplan (rooilijn- en innemingsplan, plannummer 5.1/2 uitgave C opgesteld door Sweco op 26 maart 2024) voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad.

Op 24 juni 2024 besliste het college van burgemeester en schepenen om het voorlopig vastgesteld rooilijnplan van 8 juli 2024 tot en met 6 augustus 2024 in openbaar onderzoek te stellen. Het openbaar

onderzoek werd georganiseerd en bekendgemaakt conform de bepalingen uit het Decreet Gemeentewegen, in het bijzonder artikel 17, met onder meer een bekendmaking op 3 juli 2024 in het Belgisch Staatsblad.

Tijdens het openbaar onderzoek werd geen advies ontvangen van de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant of het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zodat hieraan conform artikel 17, §4, 2<sup>de</sup> lid van het Decreet Gemeentewegen mag worden voorbijgegaan.

Tijdens het openbaar onderzoek werden vier bezwaarschriften ingediend. In de bezwaarschriften worden volgende bezwaren geuit, welke gebundeld zijn als ze in verschillende bezwaarschriften terugkomen:

- **Bezwaar 1:** De gemeenteraad is niet bevoegd om het openbaar domein van de NMBS op te nemen in het gemeentelijk openbaar domein. De gronden zijn thans in gebruik als stationsparking en maken onbetwistbaar deel uit van het openbaar domein van NMBS.
- **Bezwaar 2:** Het opnemen van het openbaar domein in het rooilijn- en innameplan is een belemmering van de taken van openbaar belang van de NMBS.
- **Bezwaar 3:** De keuze van een tracé ten zuiden van de spoorweg over een tracé ten noorden van de spoorweg is onvoldoende gemotiveerd of ongegrond. Ook het zuidelijke tracé gaat deels door een natuurgebied, wat het standpunt van ANB inconsistent maakt. Er wordt aan geen enkele van de randvoorwaarden voldaan die opgesteld zijn in de projectnota. Het advies van ANB is niet bindend en is onredelijk en onzorgvuldig gebeurd. Door het kiezen voor het zuidelijke tracé zonder dit afdoende te motiveren, werd het materiële motiveringsbeginsel manifest geschonden
- **Bezwaar 4:** Het gekozen tracé is financieel onverantwoord door het aanleggen van een nieuwe verharding en het bouwen van een tunnel.
- **Bezwaar 5:** Onderzoek naar de vervuiling ten noorden van de spoorweg heeft een minder financiële impact dan de spoorwisseling. Een sanering van dit gebied is een opportuniteit. Het ANB beweert dat de natuur onherstelbare schade zou oplopen door de aanleg van de fietssnelweg, maar een deel van het natuurgebied moet nog gesaneerd worden omdat het vroeger gebruikt werd als stort. Ook aan de zuidelijke kant moet nog een stort worden opgeruimd. Voor het ANB is saneren geen prioriteit.
- **Bezwaar 6:** Een noordelijk tracé is minder ingrijpend voor de lokale bewoners door minder innames van privétuinen. Er moet een privéboomgaard ingenomen worden.
- **Bezwaar 7:** Het zuidelijke tracé neemt vruchtbare landbouwgrond voorgoed in beslag.
- **Bezwaar 8:** De aanleg van een tunnel zal de realisatie van de fietssnelweg substantieel vertragen door het extra budget en dat NMBS ook minstens twee jaar van tevoren op de hoogte moet worden gebracht.
- **Bezwaar 9:** Het noordelijke tracé is comfortabeler en veiliger voor fietsers, omdat het rechtdoor gaat zonder tweemaal de sporen te hoeven oversteken met tunnels, bochten, chicanes en hellingen. Bovendien wordt de fietssnelweg onbruikbaar voor rolstoelgebruikers omdat de regelgeving inzake hellingsgraad en rustvlakken niet wordt gerespecteerd.
- **Bezwaar 10:** De tunnel zal in een boomgaard gebouwd moeten worden wat een verlies van kostbare bomen en effect op de fauna met zich meebrengt. De boomgaard heeft emotionele waarde.
- **Bezwaar 11:** De tunnel zal hangjongeren aantrekken zonder sociale controle.
- **Bezwaar 12:** Het verharderen van een deel van het park van het Castelhof om parkeerplaatsen te compenieren zal het Castelhof minder aantrekkelijk maken voor verkoop en het park aantasten. Het schrappen van net aangelegde parkeerplaatsen is onbegrijpelijk. De parkeerdruk in de buurt is al hoog.
- **Bezwaar 13:** Langs het zuidelijke tracé moeten volgens de Vlaamse Milieu Maatschappij bomen sneuvelen en een beek verplaatst worden, wat een extra ecologische impact heeft.
- **Bezwaar 14:** Het ANB gaat wel akkoord met een constructie op palen in het zuidelijke tracé, waarom is dit geen optie voor het noordelijke tracé. Door gebruik te maken van permeabele en ecologisch verantwoorde materialen kan de impact op de natuurlijke omgeving geminimaliseerd worden.

- **Bezwaar 15:** De bestreden beslissing schendt de watertoets. Het projectgebied ligt in overstromingsgevoelig gebied.
- **Bezwaar 16:** Het openbaar onderzoek gebeurt in vakantieperiode. Het gele aanplakbiljet hing minstens een week te laat uit. De lokale gemeenschap is nooit betrokken geweest.

De bezwaren uit het bezwaarschrift worden als volgt behandeld:

- **Bezwaar 1:** De plannen worden aangepast zodanig dat het perceel van NMBS buiten de nieuwe rooilijn valt. Het bezwaar wordt bijgevolg gevolgd.
- **Bezwaar 2:** De plannen worden aangepast zodanig dat het perceel van NMBS buiten de nieuwe rooilijn valt. Het bezwaar wordt bijgevolg gevolgd.
- **Bezwaar 3:** Het Agentschap Natuur en Bos adviseert in augustus 2021 alle voorgestelde noordelijke tracés negatief door het natuurgebied tussen het station van Sint-Martens-Bodegem en de Heirbaan. Er kan in geen geval aan het natuurgebied geraakt worden. Het advies van het ANB is bindend bij de omgevingsvergunning. Het is vooral de aanleg met zware machines die onherstelbare schade kan veroorzaken in het natuurgebied. Aan de zuidzijde van de spoorlijn is er ook natuur aanwezig, maar een kleiner aaneensluitend gebied dan ten noorden van de spoorlijn. Er zal met dit tracé ook natuurcompensatie nodig zijn. Het gegeven dat meerdere noordelijke tracés onderzocht werden, toont aan dat de overheden ook effectief hebben gezocht naar een noordelijk, meer wenselijk, tracé. Natuur blijkt boven alle belangen te gaan terwijl natuur zich zeker kan herstellen. Het bezwaar wordt bijgevolg gedeeltelijk gevolgd.
- **Bezwaar 4:** Het is moeilijk om de kosten van twee tracés tegenover elkaar uit te zetten aangezien een noordelijk tracé naar realisatie andere uitdagingen mee brengt. De kosten van verlies van natuurwaarde zijn moeilijker te berekenen. De tunnel in het voorgestelde tracé vervult bovendien een functie binnen de stationsomgeving. Een ongelijkgrondse spoorwegovergang voor de Molenstraat voor fietsers en voetgangers moet daarbij ook toegang verlenen tot de perrons. Het ontwerp voor de fietssnelweg dat nu voorligt integreert beide functies: de noord-zuid verbinding voor voetgangers en fietsers als vervanging van de overweg en toegang tot de perrons. Indien de kost voor deze fiets- en voetgangerstunnel niet binnen het project van de fietssnelweg wordt opgenomen, zal deze in een later project worden voorzien. De maatschappelijke kost blijft hierdoor dus groot en de argumentatie kan dus gemaakt worden dat het niet aantoonbaar is dat het zuidelijk tracé kostelijker is dan het noordelijke. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.
- **Bezwaar 5:** Ter hoogte van het zuidelijke tracé is bodemverontreiniging van zware metalen en PAK's vastgesteld door bodemonderzoek in 2009 waardoor sanering noodzakelijk is. De sanering door OVAM is gepland. De impact van de werkzaamheden voor de fietssnelweg in dit gebied wordt zo beperkter. Aan de noordzijde van het tracé zijn er geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Gezien de mogelijkheid van een grote omvang van verontreiniging kunnen de kosten van een bodemonderzoek en eventuele sanering hoog oplopen. Eventuele ingrepen om de bodemverontreiniging hier tegen te gaan zijn voor ANB enkel mogelijk indien ze een meerwaarde betekenen om het natuurgebied nog kwaliteitsvoller te maken voor de toekomst. Het behoud en versterken van de huidige natuur staat voor het ANB voorop, de sanering is voor hen geen prioriteit. Anderzijds zou de keuze voor een noordelijk tracé wel een opportuniteit zijn om het gebied te saneren en kwaliteitsvoller te maken. Over de financiële impact kunnen we geen uitspraken doen gezien er geen onderzoek is gebeurd. Het bezwaar wordt bijgevolg gedeeltelijk gevolgd.
- **Bezwaar 6:** Het is duidelijk dat de impact op omwonenden, rekening houdend met grondinnames, groter is met een zuidelijk tracé dan bij een noordelijk tracé. Dit aspect moet een groter gewicht krijgen in de beoordeling. Het gegeven dat meerdere noordelijke tracés onderzocht werden, toont aan dat de overheden ook effectief hebben gezocht naar een noordelijk, meer wenselijk, tracé. Natuur blijkt boven alle belangen te gaan terwijl natuur zich kan herstellen. Het aspect van sanering en natuurherstel is onvoldoende meegenomen in de afweging. Het bezwaar wordt bijgevolg gevolgd.
- **Bezwaar 7:** Aan de noordzijde van de spoorlijn is evenzeer landbouwgebied aanwezig. Aan de noordzijde is vandaag een groter aandeel agrarisch gebied herbevestigd (HAG) t.o.v. de zuidzijde. Departement landbouw is akkoord met het ontwerp, er is echter geen wetgeving vanuit de landbouwsector die hier toepasselijk is. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.

- **Bezwaar 8:** Het ontwerp is opgemaakt in overleg met Infrabel en past in het beleid van Infrabel om alle spoorwegovergangen te sluiten voor de veiligheid. Het aspect van tijdsduur is geen overweging in het kader van het bepalen van een tracé. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.
- **Bezwaar 9:** Op het grondgebied van Vlaams-Brabant, over een afstand van ruim 17 km, zal de F2 volledig aan de noordkant van de spoorlijn uitgebouwd worden. De kantwissel die hier voorzien is zorgt voor een minimale omrijfactor en is verantwoordbaar. Een tracé aan de noordzijde van de spoorweg beantwoordt echter maximaal aan de kwaliteitseisen. De kwaliteitseisen aan de zuidkant liggen effectief lager. Hoewel de vooropgestelde tunnel aan alle normen voldoet, is het nemen van bochten en hellingen minder goed voor het fietscomfort. De huidige helling op de brug over de spoorweg op de Heirbaan wordt behouden en is steiler dan 4%. Dit is niet conform de kwaliteitseisen voor een fietssnelweg. Het bezwaar wordt bijgevolg gevolgd.
- **Bezwaar 10:** Op de biologische waarderingskaart en Natura 2000 Habitatkaart wordt het natuurgebied aan de noordzijde van de spoorlijn als hoogwaardig gekarteerd. Op terrein zijn er ook zeldzame fauna en flora waar te nemen. De boomgaard staat niet opgenomen op de Natura 2000 Habitatkaart. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.
- **Bezwaar 11:** De tunnel onder de spoorweg zal verlicht worden. Er zijn reeds heel wat fietssnelwegen in de provincie in gebruik. De provincie Vlaams-Brabant heeft tot nog toe geen meldingen van 'hangjongeren' langs deze fietssnelwegen gekregen. Dat is wel het geval langs rustplekken. Er worden geen rustplekken voorzien langs de fietssnelweg t.h.v. het station van Sint-Martens-Bodegem. Door de integratie van de tunnel in de stationsomgeving wordt de sociale veiligheid bovendien vergroot ten opzichte van het idee van een fietstunnel verder van de stationsomgeving. Een tunnel in de stationsomgeving is bovendien sowieso gepland binnen het beleid van NMBS en Infrabel om veiligere spoorwegovergangen te creëren. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.
- **Bezwaar 12:** De zo goed als gehele zuidelijkste parkeerstrook op de stationsparking van Sint-Martens-Bodegem zal verdwijnen voor de aanleg. Volgens de projectnota zijn dat 33 parkeerplaatsen, maar dat gaan er in praktijk meer zijn (onofficiële parkeerders meegeteld). Er is een plan om deze te compenseren, ook op vraag van NMBS. Het voorstel voor de compensatie is echter nog niet afgeklopt door de betrokken partijen. Binnen het vooropgestelde rooilijnplan zit er geen compensatie van parkeerplaatsen vevat en daarbij geen garantie dat dit verwezenlijkt zal worden. Het bezwaar wordt bijgevolg gevolgd.
- **Bezwaar 13:** Er zal natuurcompensatie nodig zijn voor getroffen bomen. De beek verplaatsen is niet aan de orde. De ecologische impact is, volgens het advies van het ANB, minder groot dan bij het noordelijke tracé. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.
- **Bezwaar 14:** Het tracé door het natuurgebied wordt plaatselijk gebouwd op palen om het reliëfverschil te minimaliseren. De bouw hiervan is even destructief voor natuur als een tracé op volle grond. De meeste natuurschade wordt niet gegeneerd door de aanwezigheid van de fietssnelweg an sich maar door de machines tijdens de bouw. De impact op natuur tijdens de bouw kan geminimaliseerd worden, maar daar staat een kost tegenover vergelijkbaar met de bouw van een tunnel. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.
- **Bezwaar 15:** Bij de omgevingsvergunning wordt een watertoets opgesteld, bij een rooilijnplan is dit niet wettelijk bepaald. Het ontwerp is afgetoetst met deskundigen water. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.
- **Bezwaar 16:** De termijnen en handelingen volgens het Gemeentewegendecreet zijn correct uitgevoerd. Er zijn foto's genomen na het plaatsen van de affiches (04/07/2024) met de verwijzing naar het openbaar onderzoek. Het bezwaar wordt bijgevolg niet gevolgd.

Bezwaar 1 en bezwaar 2 vergen een aanpassing van het rooilijnplan. Het voorlopig vastgelegd rooilijnplan op 23 april 2024 werd aangepast naar een nieuwe versie (rooilijn- en innemingsplan, plannummer 5.1/2 uitgave D opgesteld door Sweco op 22 augustus 2024).

Op basis van bovenstaande bezwaarschriften geeft het college van burgemeester en schepenen negatief advies voor de definitieve vaststelling van het rooilijn- en innemingsplan.

## Juridisch kader

- Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;

- Decreet Gemeentewegen (Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, BS 12 augustus 2019);
- Wet van 27 mei 1870 houdende vereenvoudiging der administratieve vormvereisten inzake onteigening ten openbare nutte;
- Wet van 17 april 1835 betreffende de onteigening ten algemenen nutte;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 14 oktober 2011 inzake onteigeningen ten algemene nutte ten behoeve van de gemeenten, de provincies, de autonome gemeentebedrijven, de autonome provinciebedrijven, de OCMW's, de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen;
- Omzendbrief BB 2011/5 van 14 oktober 2011 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 oktober 2011.

## **Beslissing**

### **Met algemene stemmen**

**Artikel 1.** Het rooilijn- en innemingsplan voor de fietssnelweg F2 van Ternat tot Sint-Martens-Bodegem, plannummer 5.1/2 uitgave D opgesteld door Sweco op 22 augustus 2024, wordt niet definitief vastgesteld.

**Artikel 2.** Het college van burgemeester en schepenen wordt belast met de uitvoering en bekendmaking van dit besluit, conform de artikelen 18 en 19 van het Decreet Gemeentewegen.

**Namens de gemeenteraad,  
voor eensluidend afschrift**