

## **Bezwaar bij openbaar onderzoek fase 1 ruilverkaveling Willebringen.**

Natuurpunt Velpo-Mene en Natuurpunt Oost-Brabant vzw wensen bezwaar aan te tekenen bij het voorliggende openbaar onderzoek voor de stedenbouwkundige vergunning fase 1 Ruilverkaveling Willebringen.

### **Het door de minister goedgekeurd structuurplan met een compromis van geven en nemen is als een consensusplan vastgesteld.**

De Ruilverkaveling Willebringen heeft reeds een lange voorgeschiedenis, die uitmondde in de verklaring tot nut met de ministeriële goedkeuring van het structuurplan. Dit was het eindpunt van een lang proces dat reeds in de jaren negentig opgestart werd en gepaard ging met zeer veel overleg en een formele MER-procedure. Het goedgekeurd structuurplan was een synthese en een compromis tussen de verschillende doelstellingen en was de neerslag van een consensus tussen de sectoren. In het eindadvies van de coördinatiecommissie ten behoeve van de nuttigverklaring wordt dit als volgt weergegeven:

*"Er werden tal van advies-en inspraakrondes georganiseerd om met de verschillende sectoren tot een haalbaar compromis te komen." (eindadvies art 11 verklaring tot nut).*

Dit plan heeft inderdaad verschillende fases doorlopen en is dus onderworpen geweest aan een uitgebreide MER-studie, die als bijlage aan de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning is toegevoegd. Deze MER-studie gaf de aanbeveling minder betonwegen te voorzien. In totaal werden 23 maatregelen beoordeeld die al dan niet aangepast moesten worden met een alternatief. Door de Coördinatiecommissie werd op deze aanbeveling niet ingegaan en dit werd als volgt gemotiveerd:

*"Voor 3 alternatieve voorstellen in het MER adviseert de commissie om toch niet af te wijken van het oorspronkelijk ruilverkavelingsplan aangezien ze deel uitmaken van een moeizaam verworven consensus die het plan gemaakt heeft tot wat er nu voorligt. Er werden tal van advies-en inspraakrondes georganiseerd om met de verschillende sectoren tot een haalbaar compromis te komen. Wijzingen in dit compromis zouden de discussie opnieuw opentrekken, waardoor het hele plan opnieuw in vraag gesteld zal worden. Er kan wel een aanvullend technisch onderzoek uitgevoerd worden over de specifieke uitvoeringsmodaliteiten om de eventuele impact te mildereren of te compenseren"*

Vandaar dat het uiteindelijk goedgekeurde plan de aanbeveling van de MER om tot minder betonwegverharding te komen niet volgde omdat hierdoor het evenwicht van het compromis en de consensus van het plan dat als een en ondeelbaar werd gezien, op de helling kwam te staan.

### **Het Ruilverkavelingscomité en de VLM gooien met deze aanvraag voor Stedenbouwkundige vergunning deze consensus overboord en wijken bij elke weg behalve weg 5 af van het goedgekeurde structuurplan.**

Groot is dan ook de verwondering dat het Ruilverkavelingscomité en de VLM in de eerste aanvraag van stedenbouwkundige vergunning op praktisch elke weg fundamenteel afwijkt van het goedgekeurde structuurplan en de aanvraag voor vrijstelling van een nieuw MER motiveert op basis van foutieve informatie. Zo zou de omzetting naar tweesporenwegen maar een geringe afwijking betekenen voor de doorlatendheid van regenwater aangezien ze een

onverharde middenstrook van **1m** hebben (1m beton, 1m onverhard, 1m beton). De vergunningsaanvraag spreekt echter van 1,2 m betonsporen en een onverharde middenstrook van slechts **0,6m** (1,2m beton, 0,6m onverhard, 1,2m beton). Dit betekent voor het geheel van de wegen opgenomen in de mer ontheffingsaanvraag in eerste fase een toename van de betonverharding vergeleken met het goedgekeurd RVK plan met 4276 m<sup>2</sup> of niet minder dan 42,76 are. De totale toename van de betonoppervlakte van de wegen opgenomen in de mer ontheffingsaanvraag t.a.v. de actuele toestand is niet minder van 37017 m<sup>2</sup> of 3 ha 70 a extra beton en verminderde infiltratiemogelijkheid.

Het actuele bouwdoossier (dat ook toegelicht is op de presentatie van 29 mei 2015 in het buurthuis te Willebringen) wijkt dus ver af van het ministerieel goedgekeurd structuurplan dat als ijzeren consensus door de Coördinatiecommissie van de ruilverkaveling in haar eindadvies aan de minister werd meegegeven. Dit is opgenomen in de toelichtingsnota bij het art. 11 verklaring tot nut. Deze afwijkingen zetten m.a.w. de fundamenten van het plan op losse schroeven.

Het gaat om:

- extra verharding;
- extra aantrekken van 'snel' verkeer door het veld;
- verlies van landschappelijke kwaliteit en van biodiversiteit.

### **De dwingende noodzaak van minder verharding.**

De toenemende betonverhardingen en de afwijkingen van de aangevraagde werken in deze stedenbouwkundige vergunning gaan tevens in tegen aan aantal belangrijke beleidskeuzes.

Alle actuele studies wijzen op het enorme belang van niet-verharde landschappen in het verstedelijkte Vlaanderen. Extra verharding kan dan ook niet worden goedgekeurd in dit plan.

- De extra verharding druist in tegen het Europees Stappenplan voor hulpbronnefficiëntie, waar geen netto landinname wordt vooropgesteld richting 2050. Daarenboven houdt meer verzegeling in dat er minder water kan opgevangen en vertraagd kan worden afgevoerd – met meer **overstromingsrisico's** tot gevolg (een niet te miskennen bedreiging in onze streek) bij hevige neerslag.
- Een recent gepubliceerde studie van professor Patrick Willems (KU Leuven) over urbanisatie en klimaatverandering maakt duidelijk dat elke verharding van onverharde veldwegen een impact heeft op de nu reeds kwetsbare situatie rond waterberging en de zogenaamde rioleringsoverstromingen door het versneld afvoeren van regenwater. Dit is in deze ruilverkaveling een gecumuleerd probleem (verharding, vergroten percelen, verminderen van de ruwheid van het landschap) waarbij elke maatregel in elke fase van het project een enorme impact heeft op het einde van de ruilverkaveling.
- 
- De bebouwde oppervlakte in Vlaanderen is sinds de jaren 70 lineair gestegen. In 1976 was 7,2% van de oppervlakte bebouwd, in 1988 11,7% en in 2000 al 18,3%. *"De toename in verharding zorgt voor meer en snellere afstroming van regenwater naar riolering en waterlopen en een vermindering van het aanvullen van onze grondwatertafel. De toenemende urbanisatie versterkt dus zowel de overstromings- als de verdrogingsproblematiek"*

**Ook de aanbevelingen van het MER worden genegeerd en de aanvraag gaat in de tegenovergestelde richting.**

De aanbevelingen en de conclusies van het uitgebreide MER-rapport zijn zeer duidelijk: het structuurplan bevat al te veel verharding, daar bovenop nog meer gaan verharden kan helemaal niet. Dat dit geen vrijblijvende aanbevelingen vanuit het MER waren en dat alle aanpassingen moeten gemotiveerd worden, blijkt uit de brief van de MER-cel aan de coördinatiecommissie van 31 augustus 2006 (goedkeuring van het MER):

*“Het planMER is niet alleen een hulp bij de verdere besluitvorming maar volgens art. 4.1.7. van het decreet moeten de conclusies ook “doorwerking in de besluitvorming”. Het MER heeft bij de formulering van de milderende of compenserende maatregelen daar duidelijk rekening mee gehouden”.*

Het Ruilverkavelingscomité en de VLM zelf leggen dus bij de eerste aanvragen van de stedenbouwkundige vergunningen voor werken het consensusstructuurplan naast zich neer, waardoor de motivatie waarom geen rekening kon gehouden worden met de aanbevelingen van het MER eveneens komen te vervallen. Hierdoor krijgen de MER aanbevelingen om minder betonverharding terug hun volle kracht en draagwijdte en afdwingbaarheid bij de vergunningsprocedure.

**Tweesporenweg van 1m beton/ 1 m gras/1 m beton vervangen door 2 stroken van 1,2 m beton en amper 0,6 m grasstrook is uitholling principe Tweestrokenweg.**

Door de tweesporenweg van 1m beton/ 1 m gras/1 m beton te vervangen door 2 stroken van 1,2 m beton en amper 0,6 m grasstrook wordt het principe van een tweestrokenweg volledig uitgehouden. Het structuurplan schuift de tweesporenwegen naar voren als een belangrijke aanpassing om een betere landschappelijke integratie te realiseren, om te komen tot een vermindering van homogene verharding - belangrijk ter voorkoming van wateroverlast - en tot het ontlasten van de grote akkerplateaus van gebiedsvreemd verkeer en sluipverkeer. In de huidige stedenbouwkundige aanvraag wordt het concept van het goedgekeurd structuurplan verlaten en grondig gewijzigd door de betonstroken te verbreden tot 2 maal 1,2 m breedte en de middenstrook van 1 m te verminderen tot 60 cm met daaronder een homogene betonkoffer.

Dit is in tegenspraak met de informatie die de VLM geeft in haar 'Aanvraag Ontheffing MER ' van het ruilverkavelingscomité (voorjaar 2015). Daarin motiveert de VLM deze ontheffing door te stellen dat de milieu-impact van de voorgestelde werken weinig afwijkt van de oorspronkelijke MER .*“aangezien bij de betonsporen de middenberm (1/3 van de oppervlakte) onverhard is”*, terwijl dit in de plannen die ze nu voorlegt maar 1/5 is. Ze gebruikt in haar motivatie onterecht de oorspronkelijke afmetingen zoals opgenomen in het goedgekeurd structuurplan. De ontheffing van de MER is dus verkregen op basis van verkeerde informatie. De reductie van de onverharde tussenstrook van de tweesporenwegen van 1 m tot 60 cm bovenop een betonkoffer is wel degelijk fundamenteel en zal wel degelijk een negatieve impact hebben op wateroverlastreductie en op het bodemvochtregime. Het gebruikte argument in de aanvraag gaat dus niet op. Op deze manier vervalt de functie van de middenstrook voor zachte weggebruiker (joggers, wandelaars, mountainbikers), voor de ruiters en ook voor de biodiversiteit.

De grotere landbouwmachines worden hiervoor als reden aangehaald. In tegenstelling tot de fruitstreek is het probleem van de breedte van de voertuigen in Haspengouw niet gelegen aan de binnenzijde van de stroken maar aan de buitenkant van de wegen. Daarnaast zijn nu al alle

bochten en kruispunten voorzien in volle beton, zodat echt kan gesproken worden van een betonnering van het landschap.

Hierdoor kunnen we nog nauwelijks spreken van een ernstige mildering van de negatieve effecten van betonverharding door het aanleggen van tweesporenwegen. Dit is gewoon 'window dressing'.

### **In tegenstrijd met het goedgekeurd structuurplan wordt walsbeton vervangen door betonstroken en kassei door beton.**

Het MER verantwoordt duidelijk waarom er gekozen is voor een verharding met walsbeton in de meest waardevolle en kwetsbare holle wegen. In het huidige ontwerp voor bouwvergunning worden deze in strijd met het goedgekeurd structuurplan allemaal vervangen door betonstroken.

Het MER is hierover duidelijk:

*"Indien de holle weg als hoofdontsluiting ingericht wordt - om de taluds voor erosiebestrijding te behouden — moet men walsbetonverharding (code WB) voorzien. De aanleg van een walsbetonverharding gebeurt door enkel de breedte van de te verhardende weg te verwerken, zodat randschade wordt vermeden. Dit is essentieel bij waardevolle wegbermen."*

De beperkte breedte en werkruimte in deze holle wegen maakt dat de aanleg van betonsstroken niet of nauwelijks realiseerbaar is zonder schade aan te richten aan de taluds.

Tussen Kuntich en Tienen worden twee stroken kasseiweg vervangen door een homogene betonverharding of een tweesporen betonweg.

Dit wijkt af van het MER: *"Wordt behouden als kasseiweg vanuit verkeerskundig en cultuurhistorisch oogpunt... Kleine Grijpenweg wordt behouden als kasseiweg en afgesloten voor doorgaand verkeer vanwege het gevaar als sluiproute."*

## **CONCREET**

De wijzigingen bij de aangevraagde stedenbouwkundige vergunningen t.a.v. het goedgekeurd structuurplan zijn de volgende:

### **Weg 1 Klein Grijpen en Vondelstraat te Tienen**

De ontsluiting van de kavels in het veld van Kuntich moet bekeken worden in een samenhangend geheel. Daarom zijn de actuele aanpassingen ook van belang voor de Molenbergweg.

Hier moet bekeken worden of enerzijds de Molenbergweg de hoofdontsluiting is en dus verhard wordt of anderzijds de Kleine Grijpenweg. En niet zoals nu dat beide wegen in beton gelegd worden (infobundel VLM 29/03/2015).

De kasseiweg van 130 meter die in het structuurplan voorzien was als te behouden kassei (in rode kassei opmeting landmetersbureau) wordt vervangen door verbrede tweesporenbeton. Terwijl het MER stelt: *"Wordt behouden als kasseiweg vanuit verkeerskundig en cultuurhistorisch oogpunt... Kleine Grijpenweg wordt behouden als kasseiweg en afgesloten voor doorgaand verkeer vanwege het gevaar als sluiproute."*

Daarenboven wordt ook een onverharde holle weg verhard met een verbrede tweesporenweg volgens het type 1,20/60/1,20 in strijd met het structuurplan. Het in het plan voorziene walsbeton is een veel minder ingrijpende maatregel omdat die niet wordt aangelegd met grote machines en de taluds intact blijven. Zie argumentatie in het MER-rapport hierboven.

In de BWK wordt heel het eerste deel beschreven als biologisch waardevol tot biologisch zeer waardevol. De verbetering/verbreding van de huidige weg zal een enorme impact hebben op deze biologische waarde. Daarom zoals voorzien in het structuurplan: geen extra verharding in het deel van de biologisch waardevolle holle weg. Enkel op de parallelweg langs de zuidelijke ring is de verharding te verantwoorden.

In het structuurplan wordt ook een buffering voorzien van de holle weg als compensatie en remediëring van de ingreep. In de stedenbouwkundige aanvraag is hier geen sprake van. Het is duidelijk dat de buffering als compensatie en remediëring zoals voorzien in het structuurplan ook in deze stedenbouwkundige vergunning dient opgenomen.

### **Weg 3 Medekersweg**

Het Koutenveld is tot op heden één van de grootste niet ontsloten open ruimtes van het project, doorsneden door een onverharde landweg, de 'Medekersweg'. Het Medekersveld is zeer belangrijk voor de slinkende akkervogelpopulatie met o.m. veldleeuwerik, gele kwik en tot voor kort grauwe gors. In het structuurplan is deze landweg aangeduid als grindweg maar hij wordt volgens de stedenbouwkundige aanvraag als een nieuwe dwarsverbinding tussen Kuntich en de zgn 'Verloren brug' in Willebringen aangelegd in verbrede sporenbeton volgens het type 1,20/60/1,20. Het basisprincipe van het structuurplan was ontsluitingen via lussen te maken zodat er geen nieuwe dwarsontsluitingen kunnen ontstaan. Dit om sluipverkeer en oneigenlijk verkeer te ontraden en te vermijden.

Daarom voorzag het structuurplan dan ook om een groot deel van de Medekersweg niet te verharden maar aan te leggen in steenpuin (PEM).

De extra verharding van 517 meter tweesporenbeton is dan ook een bijkomende belangrijke wijziging van het structuurplan tegen het advies in van het MER en de eindnota van de Coördinatiecommissie in art 11 van het eindadvies. Wij zien dan ook geen grond waarop een vergunning voor deze betonverharding stedenbouwkundig te motiveren valt zonder heel het structuurplan onderuit te halen.

De MER-cel heeft in 2006 in haar milieueffectenrapport een duidelijk standpunt ingenomen over de negatieve impact van betonverharding voor de onverharde wegen in het akkerlandschap en voorgesteld om voor minder verharding te kiezen. De coördinatiecommissie van de ruilverkaveling heeft toen deze aanbevelingen naast zich neergelegd met de argumentatie: *"Drie alternatieve MER-voorstellen werden door de coördinatiecommissie niet aanvaard, vermits ze deel uitmaken van een moeizaam bereikte consensus tussen de verschillende partners en sectoren met betrekking tot o.a. de ligging en de verhardingen van een aantal wegen. Als er van op deze plaatsen in het plan afgeweken wordt, wordt het delicate evenwicht van het ruilverkavelingsplan op de helling gezet en worden tal van andere maatregelen onnodig opnieuw ter discussie gesteld"*. Dit is letterlijk het eindadvies bij de aanvraag van nuttigverklaring. En nu blijkt dat bij de voorbereiding van de eerste bouwvergunningen de VLM en het Ruilverkavelingscomité het consensusplan op de helling zetten en dan nog wel in tegenovergestelde zin door meer beton i.p.v. de niet-vrijblijvende MER-aanbevelingen voor minder beton te volgen.

Daarnaast wordt er ook maar één tractorsluis voorzien terwijl er in het eindadvies art 11 sprake was van 2 tractorsluizen aan weerszijde van het Koutenveld. Het gebiedsvreemde

verkeer zal zo gebruik kunnen maken van de Medekersweg (Roosbeek-Willebringen en Kuntich-Geeststraat). Dit lijkt een niet wenselijke situatie.

In het structuurplan wordt ook een buffering voorzien van de weg als compensatie en remediëring van de ingreep . In de stedenbouwkundige aanvraag is hier geen sprake van. Het is duidelijk dat de buffering als compensatie en remediëring zoals voorzien in het structuurplan ook in deze stedenbouwkundige vergunning dient opgenomen.

### **Weg 3 Geeststraat**

Deze is op de BWK aangeduid als zeer waardevolle holle weg. In de huidige stedenbouwkundige aanvraag wordt een aanleg voorzien in verbrede tweesporenbeton (type 1,20/0,60/1,20) en deels in volle beton terwijl op het structuurplan deels walsbetonverharding voorzien was. Dit is niet aanvaardbaar gezien het profiel niet aangepast is aan de wenselijke verkeersstroom en de kwetsbaarheid van de holle weg en wegberm en de taluds. Indien de aanleg gebeurt zoals nu voorzien in de aanvraag en de weg dus een hoofdontsluiting wordt, is de biologische waarde en de toekomst van deze smalle, waardevolle holle weg in zijn bestaan bedreigd gezien de grootte van actuele landbouwmachines.

Van beneden in de Barbarastraat tot aan de boerderij kan gekozen worden voor een gewone 2 sporenweg (1/1/1), maar verder door is een andere verharding dan puin helemaal uit den boze. De Geeststraat en de Medekersweg zijn gelegen op zeer erosiegevoelige plaatsen (hellingen). Elke extra verharding en zeker de volle beton zal een versnelde afvoer van hemelwater enkel bestendigen en onvermijdelijk problemen veroorzaken in de Barbarastraat.

In het structuurplan wordt ook een buffering voorzien van de holle weg als compensatie en remediëring van de ingreep . In de stedenbouwkundige aanvraag is hier geen sprake van. Het is duidelijk dat de buffering als compensatie en remediëring zoals voorzien in het structuurplan ook in deze stedenbouwkundige vergunning dient opgenomen.

### **Weg 4 Medekersweg tussen Geeststraat en woonwijk**

Door de aansluiting met de nieuw ontwikkelde grote woonwijk Groenenveld te ontwerpen als een brede tweesporenweg zal men een aanzuigeffect krijgen voor niet gebiedseigen verkeer. Hier is een tractorsluis wenselijk om dit verkeer te vermijden.

### **Weg 5 Hoxemsche weg ( tussen Koutemstraat en Verloren Brug)**

Deze weg is voorzien als enkelvoudig beton. Van al de wegen in de huidige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is dit de enige weg die conform is met het goedgekeurd structuurplan. Wij rekenen erop dat bij het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning consequent de aanvraag herleid wordt tot conformiteit met het goedgekeurd structuurplan. Indien dit niet gebeurt, dan vragen wij dat deze weg in enkelvoudig beton vervangen wordt door een strokenweg type 1/1/1 zodat hij ook nog bruikbaar is voor de joggers, die deze weg veel gebruiken. Hierdoor kan ingegaan worden op de aanvulling van de MER om te komen tot minder betonverharding.

### **Weg 6 Groeneweg tussen Molen Willebringen en Kruispunt Kattestraat Bierbeek**

We tekenen bezwaar aan tegen de aanleg van deze weg in verbrede betonsporen type 1,20/0,60/1,20 en niet in de voorziene tweesporen uit het structuurplan (type 1/1/1). Daarenboven is bij de aanleg van deze weg een afgraving van een deel van de biologisch zeer

waardevolle berm - met o.m. groeiplaatsen van knautia, geel walstro en akkerhoornbloem - voorzien voor de aanleg van het kruispunt met de Kattestraat. Hier moeten milderende maatregelen genomen worden en de strokenweg mag enkel van het type 1/1/1 zijn.

### **Weg 8 Verbrande Toren-Neervelp**

Toename van homogene betonverharding met 103 meter in tegenstrijd met structuurplan langs de kant van de Klein Heidestraat. Hiertegen tekenen we bezwaar aan.

We tekenen ook bezwaar aan tegen de aanleg van de rest van deze weg in verbrede betonsporen type 1,20/0,60/1,20 en niet in de voorziene tweesporen uit het structuurplan (type 1/1/1).

Aanbeveling MER en ook opgenomen in het eindadvies (d): we vragen de plaatsing van een tractorsluis zowel aan de Verbrande Toren als aan de Klein Heidestraat.

In het structuurplan wordt ook een buffering voorzien van de weg als compensatie en remediëring van de ingreep. In de stedenbouwkundige aanvraag is hier geen sprake van. Het is duidelijk dat de buffering als compensatie en remediëring zoals voorzien in het structuurplan ook in deze stedenbouwkundige vergunning dient opgenomen te worden.

### **Weg 10 Bevekomsestraat (Honsel/Willebringen)**

Uitvoering volgens het plan met uitzondering het kruispunt in volle beton. Voor dit deel geen bezwaar behoudens bezwaar voor het kruispunt in volle beton.

### **Weg 11 weg Opvelp Sluysenweg (deels Willebringen, deels Meldert)**

Voor deze weg staat er in het structuurplan een deel te herstellen kassei ter hoogte van de aansluiting met weg 10 Bevekomsestraat. Dit zou gebeuren in het deel van de holle weg met op de biologische waarderingskaart de aanduiding "zeer waardevol". In de huidige stedenbouwkundige vergunning is dit deel van het traject **niet** terug te vinden als aanleg met kassei (147 meter kassei) en wordt het ze vervangen door verbrede betonstrokenweg. Deze 147 m kassei die voorzien was om te behouden in het structuurplan, moet ook effectief behouden blijven.

Daarenboven tekenen we bezwaar aan tegen de aanleg van deze weg in verbrede betonsporen type 1,20/0,60/1,20, in tegenstrijd met de voorziene tweesporen uit het structuurplan ( type 1/1/1).

Daarnaast blijkt uit de profielplannen dat een deel van de holle weg richting Lindeboom in Meldert wordt afgegraven aan één zijde. Ook hiertegen tekenen we bezwaar aan. Ook dit deel van de wegbermen wordt in de biologische waarderingskaart aangeduid als zeer waardevol. In het structuurplan wordt ook een buffering voorzien van de holle weg als compensatie en remediëring van de ingreep. In de stedenbouwkundige aanvraag is hier geen sprake van. Het is duidelijk dat de buffering als compensatie en remediëring zoals voorzien in het structuurplan ook in deze stedenbouwkundige vergunning dient opgenomen te worden.

Voor deze weg wordt afgeweken van het principe om een lus te maken. Hierdoor is de kans zeer groot dat er hier een sluipteg zal ontstaan met de aantrek van gebiedsvreemd verkeer.

Om een idee te geven van de omvang van de toename van de verharding ten opzichte van de huidige situatie hebben we een eigen reconstructie gemaakt. In de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning is er immers geen vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie opgenomen. Dit hebben we zelf moeten uitrekenen.

Daarboven op is er natuurlijk ook de problematiek van de tweesporenbeton die plots veel meer beton blijkt te bevatten dan voorzien in het goedgekeurd structuurplan.

<b>Weg Nr 11 Opvelp-Meldert</b>		
<b>Huidige situatie</b>	<b>MER</b>	<b>onthefing MER 2015</b>
10m kassei	147m kassei	147 m kassei
1050m onverharde weg	549m 2 sporenbeton	685m 2 sporenbeton
160 m kassei	136m beton	
	383m kassei	383m kassei

\* eigen berekening op basis van de lengteprofielen.

Dus 1050m onverharde weg verdwijnt hier onder één of andere vorm van verharding, het grootste deel onder verbrede tweesporenbeton die in werkelijkheid een nauwelijks verdoken volle betonverharding is.

### **Weg 12 Drogenberg (Meldert)**

Deze weg is nu een onverharde weg. Positief is dat de aanzet behouden blijft in kassei maar de uitvoering in de ‘verbrede’ tweesporenweg’ zal ook een extra aantrekkingskracht hebben op gebiedsvreemd verkeer. Dit is niet opgenomen in het mobiliteitsplan van Hoegaarden en ook voor het beschermde monument van kasseiwegen en de lindeboom is dit geen wenselijke ontwikkeling.

Hier moet de uitvoering van de tweesporenweg beperkt blijven tot wat voorzien was in het goedgekeurd structuurplan nl. het type 1/1/1.

De aansluiting met de Paardskerkhofstraat is voorzien in volle beton. De aansluiting op deze holle weg die op dit ogenblik enkel gebruikt wordt voor recreatieve doeleinden, is niet voorzien in het plan om in de toekomst te gebruiken als ontsluitingsweg. Deze aansluiting moet dan ook geschrappt worden aangezien strijdig met het structuurplan. Het voorziene kruispunt in volle beton, dat ook niet vermeld is in het ontheffingsdossier van het MER, is een niet-functionele extra verharding die qua ontsluiting, gezien de landbouwontsluiting, steeds zal gebeuren via de weg naar de Lindeboom en verder via weg Nr 11.

De extra nutteloze verharding met deze aansluiting in volle beton op de Paardskerkhofstraat zal de huidige wateroverlast in de Paardskerkhofstraat ter hoogte van huis nr 11 enkel maar versterken.

Ook hier wordt voorgesteld om een tractorsluis te plaatsen aan het begin van de Drogenberg om gebiedsvreemd verkeer te ontraden en deze verplichting ook op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning.

### **Weg nr 13 parallel weg TGV ( Hoksem-Willebringen)**

Langs de TGV is er in de loop van de jaren sluipend reeds voor een groot deel een volle betonweg aangelegd. Nu wordt een sluitstuk voorzien tussen Hoksem en de Brug van Willebringen. Deze wegen en zeker de weg van Hoksem naar Willebringen betekenen een enorme inkorting van Hoksem richting oprit van de autoweg E 40 of naar Leuven. De doelstelling van de ruilverkaveling is een goede landbouwontsluiting te krijgen en sluipverkeer te vermijden. Daarom is de aanleg van een tractorsluis op deze nieuwe betonweg een absolute vereiste om sluipverkeer tegen te gaan. Deze tractorsluis moet dan alleszins ook opgenomen worden in de stedenbouwkundige vergunning.



In het goedgekeurde structuurplan was de aanzet aan de Willebringsestraat opgenomen als steenslagweg (PEM) mede om het aanzuigeffect van volle betonaansluitingen te milderen. Wij stellen voor dat deze aansluiting in steenslagweg ook in de stedenbouwkundige vergunning wordt opgenomen.

### **Besluit**

Voor Natuurpunt Velpe-Mene en NPOB vzw is het duidelijk dat de voorgestelde werken in de eerste fase van de ruilverkaveling Willebringen flagrant in tegenspraak zijn met het goedgekeurde structuurplan. Bovendien bevat de ontheffingsaanvraag om voor deze werken geen nieuw MER te moeten opmaken foutieve informatie vermits daar nog steeds de milieu-impact van de strokenwegen afgewogen wordt met het argument: "aangezien bij de betonsporen de middenberm (1/3 van de oppervlakte) onverhard is". Op grond hiervan betwist Natuurpunt Velpe-Mene de geldigheid van de ontheffing van de MER voor de fase 1 van de werken.

Natuurpunt Velpe Mene en NPOB vzw tillen zeer zwaar aan:

- ☞ het gewijzigd concept van de tweesporenwegen;
- ☞ de betonstrokenverharding van de Medekersweg;
- ☞ de afgraving van een reeks taluds;
- ☞ het niet behouden van een reeks kasseistroken die in het structuurplan als dusdanig werden opgenomen;
- ☞ het niet opnemen voor de voorziene buffers uit het structuurplan en de MER als compensatie en remediëring.

Gezien het goedgekeurd structuurplan, gezien de aanbevelingen van het MER en de argumenten van de Coördinatiecommissie om deze aanbevelingen niet te volgen, argumenten die door deze stedenbouwkundige aanvraag onderuit gehaald worden, en gezien de verkeerde informatie bij de aanvraag van de MER-ontheffing, menen Natuurpunt Velpe-Mene en NPOB vzw dat alle argumenten voorhanden zijn voor de Stedenbouwkundige ambtenaar om bij de vergunningverlening terug te grijpen naar het structuurplan. Dit houdt in: de reductie van de verbrede tweesporenwegen tot de tweesporenwegen type 1/1/1, het verplichte behoud van de in het structuurplan voorziene te behouden kasseistroken, en de betonverharding van de Medekersveld weg te herleiden tot grindverharding zoals voorzien was in het structuurplan en het opleggen van de buffers, compensatie en remediëring die bij deze wegen in het structuurplan en de MER voorzien waren. Wij hopen dat voor deze oplossing gekozen wordt en we niet verplicht worden om bij een mogelijke vergunning tegen deze planafwijkingen in beroep te gaan bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen waardoor nodeloze vertraging zou kunnen opgelopen worden.

Door bij de vergunningverlening terug te grijpen naar het goedgekeurd structuurplan zou ook volledig kunnen teruggekeerd worden naar het compromis en de consensus van het plan en zou de Ruilverkaveling Willebringen terug kunnen aansluiten bij de ambitie om een voorbeeld te zijn van een ruilverkaveling nieuwe stijl.

In deze stedenbouwkundige vergunning zit er bovendien geen enkele verwijzing naar herstel- en beschermingsmaatregelen en compensaties die wel opgenomen zijn in het goedgekeurde structuurplan. Uit ervaring met de vorige ruilverkavelingen weten we dat het absoluut noodzakelijk is om die mee te verankeren in de vergunning zelf, zo niet komt er bij de uitvoering nauwelijks iets van terecht.

Gradiënt- en buffergronden en bufferstroken krijgen nu de perceptie nieuwe natuurgebieden te zijn, maar dit zijn enkel compensaties voor wat er op de schop wordt genomen en zij worden ook zo in het MER behandeld. ...

In het overleg is steeds gesteld en ook bevestigd dat de milderende maatregelen samen met de harde maatregelen zullen plaats vinden, nu vinden we hier niets van terug. Deze milderende maatregelen moeten nu reeds opgenomen worden in de vergunning met maten en profielen. Deze zijn ook voorzien in het goedgekeurde structuurplan.

We doen een oproep aan de Stedenbouwkundig ambtenaar om op grond van de bovenstaande argumenten de vergunningverlening strikt aan te passen aan de bovenstaande gemotiveerde bezwaren, en aan de VLM en het ruilverkavelingscomité om vooralsnog terug te keren naar de uitvoering van het goedgekeurde ruilverkavelingsplan. Wij wijzen er trouwens op dat de opmerkingen van het MER moeten worden opgevolgd zoals voorzien in het verslag van 31 augustus 2006.

Leuven, Bierbeek, Boutersem, Hoegaarden, Tienen, 30 augustus 2015