



Ruilverkaveling Willebringen neemt valse start

Planwijziging zorgt voor meer beton en minder landschap

Natuurpunt Velpe-Mene dringt aan op een nieuwe start van de uitvoeringswerken in de ruilverkaveling. Bij het inkijken van de plannen van de eerste fase van de wegenwerken blijkt immers dat het compromis uit het goedgekeurde ruilverkavelingsplan overboord is gegooid. Op 12,5 km wegenwerken verdwijnen maar liefst twee kasseiwegen en één onverharde weg bijkomend onder beton, en dit ten koste van hun landschaps- en cultuurwaarde. De werken zijn voor dit najaar gepland.

Daar bovenop krijgen de zogenaamde tweesporenwegen bredere betonstroken aangemeten. Een onbegrijpelijke facelift, want hiermee verdwijnt werkelijk elke landschappelijke meerwaarde. Met deze verhardingen en bredere betonsporen zal een wildgroei aan sluipverkeer ontstaan. Dit brengt hinder voor landbouwverkeer en onveilige situaties voor fietsers en wandelaars met zich mee. Met correct uitgevoerde tweesporenwegen en ontradende maatregelen zoals kasseistroken aan kruispunten kan dit nochtans vermeden worden. Op die manier kan de ruilverkaveling een meerwaarde betekenen voor zowel landbouwers als voor al diegenen die talrijk van het landschap komen genieten. Meer beton betekent ook meer problemen met wateroverlast en vochtuithouding van de bodem.

Over het ruilverkavelingsplan is jarenlang overleg gevoerd en werd met tal van factoren rekening gehouden. Het werd aan een grondige milieu-effecten-rapportage (MER) onderworpen. Het delicate evenwicht tussen verharde en onverharde wegen kwam daarbij ook als belangrijk aandachtspunt uit de bus. Natuurpunt Velpe-Mene tilt daarom zwaar aan de doorgevoerde aanpassingen. Die werden bovendien niet correct meegedeeld aan de MER-cel, zodat ontheffing van een bijkomende evaluatie werd verkregen. Dit is niet correct. Natuurpunt Velpe-Mene meent dan ook de argumenten in handen te hebben om bij het openbaar onderzoek naar de bouwvergunning tegen deze planafwijking in beroep te gaan bij de Raad van Vergunningsbetwistingen. Maar veel liever vermijden we zulke procedure. Natuurpunt Velpe-Mene vraagt dan ook aan het ruilverkavelingscomité om terug te keren naar het goedgekeurde structuurplan en de wegenwerken hier consequent op af te stemmen.

Ten gronde

Het goedgekeurde ruilverkavelingsplan is een consensusplan dat een hele procedure heeft doorlopen en dat rekening houdt met tal van (f)actoren: landbouw, natuur, recreatie, erosie, biodiversiteit, cultuurhistorie.

Na jaren van plannen maken en voorbereiding, is de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) toe aan de eerste aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen voor de werken. In de eerste fase gaat het in het totaal om 13 wegentracés met een lengte van 12,5 km verspreid over heel het projectgebied. Nu blijkt dat op een



De ruilverkaveling bedreigt de meeste van onze onverharde landwegen, holle wegen en kasseiwegen. Ze zijn nochtans belangrijk voor de landschapsbeleving en de biodiversiteit. Foto Archief JR

aantal plaatsen grondig wordt afgeweken van het structuurplan: meer betonwegen, minder behoud van kassei, omvorming van grindwegen naar sporenbeton en omvorming van de tweesporenwegen met 1/3 onverharde oppervlakte zoals voorzien in het MER tot tweesporenwegen met amper 60 cm niet-verharde middenstrook.

Bij de eerste voorbereidingen van de bouwvergunningen leggen de plannenmakers en bestuurders het consensusstructuurplan en het opgemaakte MER naast zich neer. Op basis van de nota 'ontheffing MER' van het ruilverkavelingscomité krijgen we een zicht op de eerste aanpassingen van het structuurplan. Het gaat om:

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

De wijzigingen t.a.v. het goedgekeurd structuurplan zijn de volgende.

Twee kasseiwegen worden verhard

Tussen Kumtich 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."*

Vreemd dat het cultuurhistorisch belang plots niet meer zo'n belang heeft.

In fase 1 van de werken zullen er daardoor extra 409 m volgens het plan te behouden kasseiwegen verdwijnen voor een betonontsluiting.

Onverharde wegen worden tweesporenwegen

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 van de MER-aanbevelingen voor minder beton.

In het ontwerp fase 1 van de ruilverkavelingswerken wordt er extra 968 m niet-verharde of semi-verharde wegen voorzien van een betonverharding. Dit gaat dus diametraal in tegen de aanbevelingen uit het MER.

**Concreet:
de Medekensweg en Molenbergweg worden
tweesporen betonwegen alhoewel ze volgens het
structuurplan onverhard moeten blijven.**

De Medekensweg

Dwars door het Koutemplateau, één van de belangrijkste open ruimtezones in de gemeente Boutersem tussen Willebringen en Kuntich, wordt er een nieuwe hoofdontsluiting in tweesporenweg aangelegd, terwijl deze weg in de plannen als onverharde grindweg ging behouden blijven.

De Medekensweg: een onverharde landweg, in het structuurplan voorzien als een grindweg, en nu bij de planning van de werken een vergunningsaanvraag voor de aanleg van een brede tweesporen betonweg. Foto Hugo Abts



In tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen komt hier dus 517 meter extra betonverharding en dit dwars door het plateau tussen de Verloren Brug van Willebringen en de Spoorwegbrug van Kuntich.

De Molenbergweg

Naast het verbeteren van de Kleine Grippenweg krijgt, in tegenstrijd met het goedgekeurd structuurplan, ook de Molenbergweg een betonverharding. Deze weg zal een aanpassingen van de verharding krijgen voor een mogelijk functionele fietsverbinding. Kleine Grippenweg en Molenbergweg lopen echter nagenoeg parallel zodat ze niet beide kunnen voorzien worden als functioneel fietsnetwerk.

Het verdwijnen van de kassei, het verdwijnen van de niet-verharde holle weg, en het verharden van het wandelpad maakt dat er in dit veld twee grotere ontsluitingswegen worden aangelegd.

Het gaat hier om een extra verharding met betonsporen van 528 meter die niet voorzien waren in het goedgekeurd structuurplan.

Uitholling van het concept tweesporenweg

Daarenboven wordt het begrip tweesporenweg verder uitgehold. 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 sluijverkeer. Nu wordt het concept van tweesporenwegen 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 betonkoffer van 3,30m.

Dit is in tegenspraak met de informatie die de VLM geeft in haar ‘Aanvraag Ontheffing MER’ van het ruilverkavelingscomité (voorjaar 2015). Daarin motiveert de Ruilverkaveling 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 afgesproken bij de opmaak van het 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 wateroverlast en op het bodemvochtregime. Het gebruikte argument in de aanvraag gaat dus niet op.

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 lijkt meer en meer op ‘window dressing’.

Walsbeton wordt vervangen door betonstroken

Het MER verantwoordt duidelijk waarom er gekozen is voor een verharding met walsbeton in de meest waardevolle en kwetsbare



Nieuws uit Velpe-Mene

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 erosie te behouden – 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 betonstroken niet of nauwelijks realiseerbaar is zonder schade aan te richten aan de taluds.

Besluit

Voor Natuurpunt Velpe-Mene 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 nieuwe MER te moeten opmaken foutieve informatie vermits daar nog steeds de milieu-impact van de strokenwegen afgewogen



Het goedgekeurd structuurplan opteert voor de ontsluiting van het landbouwverkeer voor tweesporenwegen met 1 m beton, 1 m grasstrook en terug 1 m beton. Dit om ze landschappelijk inpasbaar te maken en voor de soorten in het landbouwgebied die het moeten hebben van onverharde wegen (zie foto boven tweesporenweg ruilverkaveling Hoegaarden). Als de tweesporenwegen vervangen worden door 1,2 m beton, 60 cm gras, 1,2 m beton zijn het verkapte betonwegen die geen functie meer hebben voor ruiters, joggers en akkervogels en sluisverkeer aantrekken (zie foto onderaan) Foto's Margriet Vos.

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.

Naast het gewijzigd concept van de tweesporenwegen tilt Natuurpunt Velpe-Mene bijzonder zwaar aan de betonverharding van de Medekensweg en het aanleggen van een parallelle hoofdontsluiting via de Molenbergweg en de Kleine Grijpenweg. Gezien de verkeerde informatie bij de aanvraag van de MER-ontheffing meent Natuurpunt Velpe-Mene alle argumenten in handen te hebben om bij een mogelijke vergunning tegen deze planafwijkingen in beroep te gaan bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Natuurpunt Velpe-Mene betreurt dat door deze planafwijkingen de consensus rond het goedgekeurd structuurplan opgezegd is. De ruilverkaveling Willebringen als voorbeeld van een ruilverkaveling nieuwe stijl komt door deze aanpak dan ook volledig op de helling te staan.

We doen een oproep aan de VLM en het ruilverkavelingscomité om vooralsnog terug te keren naar de uitvoering van het goedgekeurde ruilverkavelingsplan. Dit houdt o.m. in: de schrapping van de strokenbeton als verharding van Medekensweg, de onderlinge afstemming van de ontsluiting Kleine Grijpenweg en Molenbergweg, uitvoering van de tweesporenwegen zoals voorzien in de MER en niet als quasi volle betonwegen met een strookje grasdallen of groenstrookje van amper 60 cm. De opmerkingen van het MER moeten worden opgevolgd zoals voorzien in het verslag van 31 augustus 2006.

Tenslotte moeten er garanties komen dat de voorziene maatregelen voor herstel van landschap, biodiversiteit en natuur uitgevoerd worden zoals voorzien in het goedgekeurde structuurplan en opgenomen in het MER.

Uit het verslag van het MER: brief goedkeuring 31 augustus 2006

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.

