

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Keerbergen betreurt ten zeerste de wijze waarop dit project door De Lijn werd kenbaar gemaakt. Op een moment dat de gemeentelijke beleidsorganen van personen wisselen kan het geenszins de bedoeling zijn dat dergelijk project met een dergelijke impact kenbaar wordt gemaakt. Dit getuigt van slecht bestuur in hoofde van De Lijn. Het college van burgemeester en schepenen neemt dan ook afstand van de wijze waarop De Lijn dit gecommuniceerd en gepromoot heeft.

Keerbergen is een residentiële woongemeente, gelegen tussen de grote steden Leuven, Aarschot, Lier en Mechelen, en strategisch gelegen tussen Antwerpen en Brussel. De gemeente is quasi één bebouwde vlakte: grote aaneengesloten woongebieden in een bosrijke omgeving (de zogenaamde woonbossen in het perifeer bebouwd landschap) met een dichter bebouwde kern in het westen. 43,4% van het grondgebied is geurbaniseerd. 56,6% van het grondgebied is open ruimte bestaande uit landbouwgebieden (Raambeekvallei en Dijlevallei), natuur- en parkgebieden (Broekelei, Pommelsven, Kruisheide) en bosgebieden.

In vergelijking met andere gemeenten in het buitengebied is de urbanisatiegraad hoog (43,4% voor Keerbergen tegenover 21,85 % voor andere gemeenten in het arrondissement). Omwille van de interferenties met de hoge urbanisatiegraad, en hieraan inherent gekoppeld het beschermen van de schaarse, nog resterende open ruimtegebieden in Keerbergen, vereisen de interacties van een tramlijn over het grondgebied van Keerbergen de nodige aandacht bij de voorbereidende plan- en visievorming voor het project.

Het college van burgemeester en schepenen stelt vast dat volgende elementen niet of te weinig in de plan-MER meegenomen werden,

1. Het project is in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Keerbergen wordt er ingedeeld als buitengebied. Dit zijn gebieden waar de open (onbebouwde) ruimte overweegt. De krachtlijnen zijn :
  - Het vermijden van versnippering in de open ruimte
  - Een versterking van de functies die van oudsher de open ruimte open houden (landbouw, bos, natuur)
  - Het bereiken van gebiedsgerichte kwaliteit in het buitengebied
  - Streven naar een buffering van de natuurfunctie ten opzichte van de eraan grenzende functie

Onder de algemene ontwikkelingsperspectieven wordt bepaald dat het wegennet naar functie uitgezuiverd en gedifferentieerd moet worden om de samenhang in het bebouwd perifeer landschap (gebied ten oosten van Mechelen in dit geval) en in de fragmenten zelf te vergroten en een net van verbindingen voor het lokaal verkeer en het fiets- en voetgangersverkeer te creëren.

## 2. Het project is in strijd met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

In het Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan van Keerbergen wordt het gebied ten noorden van de kern bepaald als deelruimte “het lintenlandschap”. Deze deelruimte wordt gekenmerkt door verschillende functies als wonen, landbouw, natuur,... Volgens het GRS blijft het gebied in grote mate haar veelheid en verwevenheid aan functies behouden en is er vooral nood aan een betere structurering. Het GRS pleit voor een versterking van de structuurbepalende elementen zoals de Raambeekvallei, de lintbebouwing, eerder kleinschalige akkers met randbeplanting, enkele oude hoeses,... ruimtelijk-maatschappelijk worden versterkt. Concreet betekent dit:

- integratie van lintbebouwing in het landschap door ontwikkeling van KLE (kleine landschapselementen).
- het ruimtelijk ondersteunen van de Raambeekvallei, herbepanting van de oevers, ruimte geven aan de beek, minder intensief grondgebruik in de directe omgeving van de beek,...
- het eerder kleinschalig landbouwlandschap verder structureren, kleine natuurgebiedjes meer kansen geven, plaatsen zoeken waar kleine landschapselementen kunnen uitgroeien,...

Vervolgens geeft het GRS aan dat, om het typische landschap te behouden, er gezocht moet worden naar andere functies voor het wegtrekken van de landbouwfunctie. Deze deelruimte wordt steeds minder aangewend voor (intensieve) landbouw. In dit gebied moeten condities gecreëerd worden om nieuwe, welafgewogen functies te ontwikkelen. Nieuwe functies moeten steeds van laagdynamische aard zijn en meehelpen aan het beheer van dit gebied. Vb. hobbylandbouw, zachte recreatie, extensieve landbouw,...

Alle voorgestelde tracés (inclusief stopplaatsen) en mogelijke alternatieven dienen getoetst te worden op deze aspecten. De voorgestelde tramspoorlijnen zullen woongebieden, landbouwgebieden (Lozenhoek, Raambeekvallei, Dijlevallei), natuurgebieden (Broekelei), parkgebieden (Pommelsven, Kruisheide) en bosgebieden (Piervensbos) aandoen en/of doorsnijden.

De impact op deze gebieden door direct ruimtebeslag (grondinnames, onteigeningen), de ruimtelijke samenhang van gebieden, het verlies aan opbrengsten (landbouw), de minwaarden (vastgoedwaarde van de residentiële huizen in de woonbossen) en de ruimtelijke bestemming van gebieden (of de wijzigingen ervan) dienen nagegaan en onderzocht te worden. De ruimtelijke impact van de tramlijn en de gevolgen moeten geobjectieerd worden.

In het bebouwd perifeer landschap van Keerbergen is het ruimtelijke beleid in principe gericht op het beschermen van de nog resterende open ruimte. Dit vereist dat de waardevolle natuurgebieden, landbouwgebieden en de open ruimte in de beek- en rivier valleien voor verdere versnippering en van harde infrastructuur vrijwaard worden. Gelet op de beperkte oppervlakte aan natuurgebieden en open ruimtegebieden in Keerbergen adviseert de gemeente om alle tramtracés die door of langsheen natuurgebieden gaan en die de open ruimte verder versnipperen, te verwerpen.

3. Het project is volledig in strijd met het RUP Hart van Keerbergen zoals voorlopig aanvaard in de gemeenteraad van juni 2012. De erin voorzien gebiedsbenutting voor wonen, landbouw, recreatie en natuur voorziet deze tramlijn geenszins. De vastgestelde rooilijnen in het RUP voor Aspergeveld en Lelieweg maken een tramlijn gewoonweg onmogelijk.
4. Op het gekozen traject liggen bestaande woningen. Tevens doorkruist het tracé bestaande wijken (Vogelzang, Muizenveld) en goedgekeurde verkavelingen.
5. Het project tast de Dijlevallei aan.

De Dijlevallei wordt aangeduid als een bovenlokale natuurverbinding. Het beleid hiervoor wordt op provinciaal niveau gevoerd. De Dijlevallei omvat op het grondgebied van Keerbergen vooral grootschalige landbouw met her en der natuurgebieden (kwetsbare gebieden). Het natuurgebied de Broekelei ligt vlak tegen de Dijlevallei, het GRS geeft aan dat de binding tussen beide versterkt moet worden.

6. Het project tast de Raambeekvallei aan.

De Raambeekvallei is een verbindend element tussen de verschillende kleine landschapselementen en de waardevolle natuurgebiedjes (kwetsbare gebieden) die zich in de vallei bevinden. Deze verbindende eigenschap gaat over de gemeentegrenzen heen, de gemeente duidt in het GRS de vallei dan ook aan als natuurverbinding op lokaal niveau.

7. Het project tast het natuurgebied Broekelei aan.

Een groot deel van de Broekelei valt in VEN-gebied en is het belangrijkste natuurgebied van de gemeente. Het gebied krijgt de meeste ontwikkelingsprioriteit. In die zin wordt gezocht naar mogelijkheden om het gebied te vergroten en het opnieuw te verbinden met de Dijlevallei (geconcretiseerd in het RUP het Hart van Keerbergen, voorlopig aanvaard in de gemeenteraad van 18/06/2012). Het GRS stelt dat de natuurfunctie van het gebied verder ondersteund en ontwikkeld moet worden. Andere functies zoals wonen en recreatie die er nog voorkomen zijn ondergeschikt aan de natuurfunctie. Het gebied komt in aanmerking voor bescherming.

Het gebied vormt een onderdeel van de natuurlijke structuur van de Dijlevallei dat zich vertakt naar de aorta van het hart van Keerbergen. Het raakvlak van een sterk bebouwd gebied met een hoogwaardig gebied verhoogt de kwaliteit van het wonen in Keerbergen.

8. Het plan-MER moet aangeven of er een werkelijke behoefte bestaat voor een tramspoorverbinding met Brussel, hoeveel nieuwe reizigers dit project zal opleveren. Vastgesteld wordt dat er nu reeds (half)lege bussen vanuit Keerbergen richting Brussel vertrekken. De noodzaak, de behoefte en de duurzaamheid van het project zijn op dit moment onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd. In die context zullen de kosten-baten voor een tramspoorlijn (in het bijzonder de effecten op het milieu) bestudeerd moeten worden om ze vervolgens te plaatsen tegenover de alternatieven en de andere vormen van mobiliteit (vb. busverbindingen) die nu reeds bestaan of die de mobiliteit naar Brussel kunnen verbeteren. Recent werden busbanen aangelegd te Kampenhout om vlottere bereikbaarheid te bekomen. Men geeft zelfs geen kans op het slagen van dit project. Het doortrekken van een gewone busverbinding naar Heist-op-den-Berg moet desgevallend overwogen worden.

De tramtrajecten door het centrum van Keerbergen zullen vermoedelijk geen extra reizigerspotentieel met zich mee brengen. De keuze voor het traject TO4 ligt dan beter voor de hand aangezien op deze wijze de festivalwei van Werchter eveneens wordt ontsloten.

9. Is het niet beter dat het hinterland van Heist-op-den-Berg via bussen van De Lijn wordt gebracht naar het station van Heist-op-den-Berg? Vervolgens is het de taak van de NMBS om te voorzien in rechtstreekse verbindingen met Brussel. De Lijn moet complementair werken aan de NMBS en geenszins in de plaats ervan treden.
10. Impact op de woonkwaliteit : De tramlijn zal woongebieden doorkruisen. De impact en de mogelijke overlast op het vlak van geluidverstorend, trillingen, luchtverplaatsing, lichthinder en visuele verstorend dienen nagegaan te worden. De teksten van De Lijn minimaliseren thans op een grove wijze de impact hiervan.
11. De impact naar de veiligheid van aanpalende bewoners (interacties en aanrijdingen met voetgangers, fietsers en automobilisten) dient geëvalueerd te worden. De verkeersveiligheid in het centrum van de gemeente komt in het gedrang. Immers voor elk traject door Keerbergen-centrum wordt gekozen voor een gemengde bedding. Dit brengt voornamelijk de veiligheid van de schoolgaande fietsers in het gedrang.
12. Impact op de natuurlijke systemen en de natuurwaarden : De tramlijn zal natuurgebieden (Broekelei), parkgebieden (Pommelsven, Kruisheide) en bosgebieden (Piervensbos) aansnijden of doorkruisen. Voor deze tracés zal een verscherpte natuurtoets of een passende beoordeling moeten aantonen welke impact er is op de

natuurwaarden in deze gebieden en langs de tracés (ontbossingen). Ook moet worden bepaald welke mitigerende maatregelen, alternatieven of compensaties moeten worden voorzien.

13. Impact op de hydrologische en hydraulische systemen : De tramlijn zal beken (Raambeek, Spuybeek) en rivieren (Dijle) kruisen. De plan-MER moet de verstoring van de hydrologische en de hydraulische systemen nagaan, enerzijds door het kruisen van de systemen, anderzijds door het aanleggen van de trambeddingen en stopplaatsen (verdroging door bemaling, wijziging van grondwaterstromen en grondwaterkwaliteit). Nu al kan worden gesteld dat het project bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag geenszins de watertoets zal doorstaan.
14. Impact op de mobiliteit in Keerbergen : Keerbergen wordt van oost naar west, en van noord naar zuid, doorsneden door enkele hoofdbanen. Als motivatie en onderbouwing van het project zou kunnen nagegaan worden welk effect de tramlijn zal hebben op het verschuiven van het autogebruik naar het gebruik van de tramlijn en het effect op de mobiliteit in Keerbergen.

De plan-MER moet nagaan welke effecten er zijn op het vlak van de mobiliteit (verkeerdoorstroming) en de veiligheid (interacties en aanrijdingen met voetgangers, fietsers en automobilisten) door het kruisen of het samensporen van de tramlijn met de (hoofd)banen en wegen in Keerbergen. In het bijzonder de flessenhals van het knooppunt van de Dijk kruising ter hoogte van de Hansbrug moet naar mobiliteit geëvalueerd worden. In relatie tot de tramstopplaatsen moet de reeds bestaande parkeergelegenheid en/of de bijkomende en nog te ontwikkelen parkeergelegenheid voor wagens en fietsen geëvalueerd worden.

15. Impact op het woon-werk verkeer vanuit Keerbergen : Een onderbouwing voor het tramspoorproject kan gevonden worden in het verbeteren van de mobiliteit voor pendelaars van en naar Brussel. Nagegaan moet worden of de tramlijn complementair is met de bestaande verbindingen voor openbaar vervoer naar Brussel en welk effect de tramlijn zal hebben op het verschuiven van het autogebruik naar het tramgebruik voor het woon-werkverkeer.

Op het vlak van de mobiliteit geeft het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan aan dat de verbindingen N21 (Keerbergen-Haacht/Kampenhout-Brussel) en de N26 (Leuven-Mechelen) als zeer belangrijk moeten worden beschouwd en bepalend zijn voor het woon-werkverkeer vanuit Keerbergen. Het RSP Keerbergen vermeldt dat de verbindingswegen naar deze wegen, gelet op het toegenomen woon-werkverkeer, nu reeds als ontoereikend en onvoldoende uitgerust moeten worden beschouwd om de huidige verkeersstromen op te vangen.

De nieuwe tramlijn passeert het knooppunt van Kampenhout-Sas. Het kruispunt tussen de N26 (Leuven-Mechelen) en de N21 (Haacht-Brussel) is één van de drukste kruispunten in Vlaams-Brabant, met structurele files vanuit de vier richtingen

gedurende een groot gedeelte van de dag en in het weekend. Deze verkeersassen zijn belast door al het regionale verkeer dat van en naar de E19 rijdt.

16. Het is noodzakelijk dat de plan-MER voor een tramlijn naar Brussel ook de effecten evalueert op de as N26/N21 die cruciaal is voor het woon-werkverkeer van tienduizenden pendelaars, ook vanuit Keerbergen. De aanleg van een bijkomende tramlijn, het samensporen, c.q. kruisen met bestaande wegen en assen, moet onderzocht worden op het ontstaan van bijkomende files en mobiliteitsproblemen, dan wel op het verbeteren van de mobiliteit voor pendelaars van Keerbergen naar Brussel.
17. Het college van burgemeester en schepenen stelt zich tevens de vraag naar de kostprijs van dit project dat megalomaan is en geenszins de mobiliteitsproblematiek zal oplossen.
18. Het MER biedt geen antwoord op de mate waarin het doortrekken van de Ring rond Mechelen (R6, een nieuw stuk weg vanaf de Mechelsesteenweg in Sint-Katelijne-Waver tot de Putsesteenweg in Bonheiden) een heilzaam effect zal hebben op een betere bereikbaarheid van de E19. De gemeenten ten oosten van Mechelen (Heist-op-den-Berg, Putte, Bonheiden, Sint-Katelijne-Waver,... ) beschikken dankzij het doortrekken van de R6 over een betere verbinding met de E19. Hierdoor bereikt het woon-werkverkeer richting Brussel en Antwerpen makkelijker z'n bestemming. Dit zal ook ressorteren in een betere ontsluiting van het woon-werkverkeer voor inwoners van Keerbergen. De werken zullen eind 2014 afgerond zijn.
19. Het beeld dat momenteel het meest typerend is voor de stationsomgeving van Haacht is dit van een lange rij auto's voor een gesloten overweg. Ook inwoners van Keerbergen ondervinden zo hinder om via Haacht naar Brussel te rijden (via Haachtsesteenweg) of om het station in Haacht überhaupt te bereiken tijdens piekmomenten. De finaliteit is om een oplossing te bieden voor de verkeersproblematiek op de Provinciestedweg door het realiseren van een brug over of een tunnel onder de sporen waardoor de doorstroming op de Provinciestedweg gegarandeerd wordt. Het kennisgevingsdossier plan-MER voor de tramlijn tussen Heist-op-den-Berg en Brussel biedt geen antwoord op de mate waarin het realiseren van deze brug of tunnel een positieve bijdrage kan leveren aan een betere verkeersdoorstroming. Het plan- MER wordt begin 2013 verwacht.
20. Het plan-MER voor de tramlijn tussen Heist-op-den-Berg en Brussel onderzoekt niet in welke mate lokale ingrepen op het eigen en op het naburige grondgebied kunnen bijdragen aan een betere verkeersdoorstroming.  
We denken in concreto en o.a. aan het weghalen van verkeersbelemmerende maatregelen (verkeerslichten) ter hoogte van Garage De Dijle op de Keerbergsesteenweg op grondgebied Haacht en deze ter hoogte van Garage Luytens op het kruispunt aan de Rijmenamseweg op het grondgebied Rijmenam. Het Keerbergse bestuur is vast van plan om intergemeentelijke oplossingen te zoeken omtrent mobiliteitsthema's.
21. Aanpassingen aan uurregelingen en het inpassen van nieuwe treinverbindingen bij de NMBS, kunnen een wereld van verschil maken voor de sporende Keerbergenaar die via Haacht-station naar Brussel wil sporen. Het idee om een snelle, frequente treinverbinding Haacht-Brussel (zoals vroeger), versterkt door een ondertunneling (of brugconcept) van het station van Haacht en het idee om te voorzien in een wijziging

van het kruispunt ter hoogte van Garage De Dijke op de Keerbergsesteenweg, kunnen een grotere verkeersdynamiek teweegbrengen.

22. Het plan-MER voor de tramlijn tussen Heist-op-den-Berg en Brussel onderzoekt niet in welke mate tramhaltes op het Keerbergse grondgebied nieuwe verkeersstromen zullen genereren in en naar haar grondgebied. De gemeente zal moeten instaan voor de kosten en implementatie van parkeerterreinen op haar grondgebied. Haltes en de daarbij noodzakelijke creatie van parkeermogelijkheden zullen ongetwijfeld zorgen voor meer voertuigen uit naburige/andere gemeenten. Dit werd tot dusver onvoldoende onderzocht. Ook werd niet nagegaan in welke mate Keerbergen over voldoende ruimte beschikt om parkeerinfrastructuur aan te leggen.
23. In welke mate zal een tramlijn tussen Heist-op-den-Berg en Brussel zorgen voor een versnelde verstedelijking van Keerbergen als buitengebied. Een betere bereikbaarheid werkt dit sterk in de hand. Dit werd niet als onderzoeksvraag weerhouden in het plan-MER voor de tramlijn tussen Heist-op-den-Berg en Brussel.
24. Eén van de voornaamste pluspunten die aangehaald worden is de snelheid die met een tram kan behaald worden. In een centrum als Keerbergen zal een 'snel'tram nooit zijn maximale snelheid van 70 km/u kunnen behalen. In welke mate zal er nog sprake kunnen zijn van tijdswinst wanneer een dergelijke sneltram centra als Keerbergen doorkruisen?

Het college van Burgemeester en schepenen hoopt tot slot dat De Lijn zeer spoedig, dat wil zeggen uiterlijk Pasen 2013, deze plannen opbergt. De onrust bij de inwoners is immers groot. Door het omvangrijke zoekgebied van trajecten legt men daarenboven een hypotheek op de waarde van de eigendommen. Wie wil nu nog komen wonen in de thans rustige woonstraten Lelieweg en Aspergeveld waar eventueel een tramlijn zou passeren. De Lijn is thans verantwoordelijk voor een zelf gecreëerd Doel-scenario voor hele wijken van Heist-op-den-Berg, Putte, Tremelo, Rotselaar en Keerbergen. Het is daarom ook het best deze plannen snel definitief op te bergen om deze situatie niet te laten aanslepen.