

2. Bij de aangekondigde herstructurering van het station van Duffel rekening te houden met :
 - a) de nodige infrastructurele werken teneinde het wachten van de reizigers op de perrons in maximaal veilige omstandigheden mogelijk te maken;
 - b) de toegankelijkheid van de sporen, buiten de perrons, maximaal af te remmen of onmogelijk te maken;
 - c) de voetgangerstunnel uit te breiden met een fietsverbinding tussen de Standplaats en de Stationsstraat.
3. De bestaande knelpunten trachten te verhelpen :
 - a) het in de as brengen van de wegenis en verbreden van de brug aan de Hermansstraat-A. Stocletlaan;
 - b) wegwerken van de flesschals aan de Mochelsebaan;
 De nodige onteigeningen hiervoor tot een minimum te beperken.
4. Bijzondere aandacht te besteden aan het behoud van de voetbrug bij de spoorwegbrug over de Nete, gezien de korte afstand voor voetgangers en fietsers van Duffel-Oost naar het station te Duffel (\pm 300 gebruikers per dag).
5. Aandacht te besteden voor de bestaande en de te behouden spoorwegovergangen :
 - a) voetbrug Wouwendonkstraat-Waarloossteenweg (\pm 100 gebruikers per dag)
 - b) Roolenberg waar de brug en de opritten dienen verbreed en de aanleg van een dubbel fietspad en voetpad moet mogelijk gemaakt worden.
6. Bijzondere aandacht dient besteed aan de fabriek Scott Continental in verband met evacuatiemogelijkheden rond het bedrijf bij onteigeningen ten overstaan van het bestaande traject.
7. De hinder voor de naaste omgeving zoveel mogelijk trachten te beperken door :
 - a) het aanbrengen van trillings- en geluiddempende materialen langsheen de woningen Geleweg, Mochelsebaan, Waarloossteenweg, Spoorweglaan, Rechtstraat, Hermansstraat en ten overstaan van het Sint-Norbertusziekonhuis en psychiatrische instelling met zijn 6 verdiepingen hoog gebouw en \pm 300 patiënten.
 - b) het verzorgen van de nieuwe steunmuren en architectonisch afwerken ervan langsheen de Geleweg, Hermansstraat en eventueel Spoorweglaan.
 - c) het verzorgen van de vormgeving van de taluds met beplanting als compensatie van het biotoopverlies van 0,5 ha bosgebied.
8. Tijdens het uitvoeren van de werken een zorgvuldige keuze aan de dag leggen van werfzones met minimale hinder voor de omwonenden.
9. Na het invoeren van de HST-treinen, de halffrequentie van de stoptreinen te Duffel behouden eventueel door het verleggen van de goederentreinen naar andere lijnen.

Advies streekcommissie over het advies van de gemeenteraad van Duffel

1. Dit bezwaar wordt verworpen : de onteigening van de Geleweg is niet nodig.
 2. De herstructurering van het station van Duffel is niet nodig voor de aanleg van de HST, wel voor de realisatie van het Star 21-project, dat een verbetering beoogt van het ganse binnenlandse net, maar dat hier in feite niet aan de orde is.
 3. Het verhelpen van de genoemde knelpunten is eveneens aan de orde bij de uitwerking van het Star 21-project.
 4. Aan het behoud van de voetbrug bij de spoorwegbrug over de Nete zal de nodige aandacht worden besteed.
 5. Deze aangelegenheden hebben in feite niets te maken met de aanleg van de HST. De aangehaalde problemen zijn wel besprekbaar met de diensten van de N.M.B.S.
 6. Het bedrijf Scott zal niet worden gehinderd, eventueel zullen steunmuren worden voorzien.
 7. De hinder zal niet toenemen, maar integendeel verminderen.
 8. De N.M.B.S. zal trachten zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken.
 9. Op zichzelf heeft de HST geen invloed op de frequentie van de treinen. Het Star 21-project dat eveneens zal worden gerealiseerd heeft de bedoeling het comfort en het aanbod van het binnenlandse net te verbeteren.
- De voorwaarden en/of bezwaren van de gemeenteraad van Duffel vallen in feite buiten het kader van de gewestplanherziening. Samengevat kan worden gesteld dat de doortocht van de HST weinig impact zal hebben op de omgeving of het station. De vernieuwing die noodzakelijk is, moet gebeuren in het kader van het Star 21-project, dat een verbetering van het comfort en van de andere spooraccommodatie beoogt. De N.M.B.S. zal bij de uitvoering van de werken overleg plegen met het gemeentebestuur.

Advies gemeenteraad Mechelen

- Bij besluit van 20 december 1990 van de gemeenteraad van Mechelen wordt :
- de aanleg van een bijkomende bedding voor de HST op het grondgebied Mechelen verworpen;
 - met klem geprotesteerd tegen de te brede reservatiezone waardoor veel woningen en bedrijven in Mechelen nodeloos bedreigd worden.
- Luidens de considerans van het besluit is het advies van de gemeenteraad van Mechelen ingegeven door volgende overwegingen :
- gelet op de grote tegenstelling tussen de plannen van de N.M.B.S. en het ontwerp-gewestplan, met name de te brede reservatiezone;
 - gelet op de bedreiging voor een groot aantal woningen in de volgende straten : Geerdegemstraat (1), Rietstraat (5), Halfgalstraat (14), Stenenmolenstraat (7), Geerdegemvaart (10);
 - gelet op de toekomstige bedreiging door de nabijheid van alle woningen in de Brusselsesteenweg, de Halfgalstraat, de Stenenmolenstraat en de Geerdegemstraat;
 - gelet op de bedreiging die rust op de verdere ontwikkeling van de verkaveling Extensa (15 loten in de reservatiezone) en een verkaveling in de Geerdegemstraat;
 - gelet op het feit dat volgende recent gebouwde bedrijven in de Brusselsesteenweg en Jubellaan in de reservatiezone vallen : Shoeconfex, Schoenland, Vandenborre, Lederland, Supershoe en garage Coloma;
 - gelet op het feit dat deze en andere bestaande bedrijven geen uitbreidingsmogelijkheden krijgen;
 - gelet op het feit dat de geplande investeringen van de bedrijven Van Steen en Veltens onmogelijk worden;
 - gelet op de volledige opname van de N.M.B.S.-parking, de parking aan de Colomalaan en de Colomalaan zelf, in de reservatiezone;
 - gelet op het feit dat de scholencomplexen IIMAM, Coloma-Instituut en Ham-Instituut in de onmiddellijke omgeving van de HST-lijn komen te liggen, met alle mogelijke hinder vandien.

Advies streekcommissie over het advies van de gemeenteraad van Mechelen :

De bijkomende beddingen voor de aanleg van nieuwe sporen voor o.a. de hogesnelheidslijn (HST) te Mechelen hebben twee functies :

1° de bijkomende spoorbedding ter hoogte van de Geerdegemstraat, Rietstraat, Brusselsesteenweg : de geplande spoorinfrastructuur aldaar dienen om aan de treinen van het binnenverkeer toe te laten van lijn 25 over te gaan naar lijn 27, teneinde op de lijn 25 voldoende tijdsruimte ter beschikking te stellen voor de doortocht van de HST. Dit plan gaat gepaard met een programma om goederentreinen van de lijn 27, tussen Borchem (Antwerpen) en Schaarbeek (Brussel) zoveel mogelijk te verwijderen van die lijn, door ze om te leiden over andere reizen.

Meerdere varianten van verbindingen zijn in aanmerking te nemen :

- verbindingen lijn 25 (kant Brussel) naar lijn 27 (kant Antwerpen);
- verbindingen lijn 27 (kant Brussel) naar lijn 25 (kant Antwerpen);
- deze beide opties, met verbinding van de lijn 25 naar de luchthaven (via middenberm E10);
- de beide opties met verbinding van de lijn 27 naar de luchthaven (via middenberm E10).

De keuze tussen deze verschillende mogelijkheden wordt bepaald door :

- de realisatie van de tunnel onder het centraal station te Antwerpen;
- de realisatie van de spoorverbinding van Antwerpen-Mechelen naar de luchthaven;

— de reorganisatie van de treindienst voor binnenverkeer afgestemd op het toekomstig internationaal HST-verkeer.

In 1989 heeft de N.M.B.S. enkele varianten in voorontwerp getekend van deze spoorverbindingen tussen lijn 25 en 27. Deze voorontwerpen hebben tot basis gediend voor de aflijning van de reservatiezone op het ontwerp-gewestplan. Midden 1990 heeft de N.M.B.S. tracé-aanpassingen bestudeerd waarbij de ingenomen ruimte voor de spoorbedding kon beperkt worden. Het ging hier evenwel nog steeds om voorontwerpen. Op basis van deze voor het leefmilieu gunstiger schikkingen kon aan bepaalde vragen van met onteigening bedreigde kavels gunstig advies worden gegeven.

Gezien de problemen veelvuldig zijn, zowel in de zuivere woonzone (o.a. verkaveling Extensa), als in de gemengde KMO- en woonzone (Brusselsesteenweg), zal de N.M.B.S. een meer doorgedreven ontwerpplan opstellen van de meest nadelige tracévariante(n) om de ruimte-inname nauwkeuriger te bepalen. Dit plan zal als basis dienen voor het advies dat de N.M.B.S. zal geven bij aanvragen voor bouw- en verkavelingsvergunningen in de reserveringszone van het gewestplan.

2° de bijkomende spoorbedding achter het station, beginnend aan de Halfgalgstraat; de spoorinfrastructuur die daar gepland wordt dient om toe te laten dat de HST het station Mechelen voorbijrijdt tegen 160 km/uur buiten de zone van de perrons. Het tracé dat deze snelheid toelaat moet een minimale bochtstraal vertonen die groter is dan deze volgens de huidige ligging van de lijn 25.

Ook hier heeft de N.M.B.S. slechts een voorontwerp van een gedeelte van het sporentracé uitgetekend op basis waarvan, met een zekere reserve, de omlijning van de reserveringszone op het ontwerp-gewestplan werd bepaald. Daarbij is rekening gehouden met de onnauwkeurigheid van de schaal van het ontwerp-gewestplan.

Advies over het advies van de bestendige deputatie

De streekcommissie treedt het advies van de bestendige deputatie volledig bij.

Advies over de bezwaarschriften

A. bezwaarschriften van eigenaars/bewoners van de verkaveling Geerdegem (bezwaarschriften nrs. 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-24-26-54)

bezwaar : bezwaar tegen het voorgenomen tracé van de snelspoorweg en tegen de aanduiding reservatiestrook op het gewestplan — verzoek de snelspoorweg te verleggen naar een andere plaats en de reservatiestrook aan te passen ter hoogte van de verkaveling « Geerdegem »;

Advies streekcommissie : het verleggen van de voorgenomen inplanting van de spoorweg is niet aangewezen om de volgende redenen :

1° de spoorverbinding moet ingeplant worden ten zuiden en zo dicht mogelijk tegen Mechelen, in functie van de exploitatienoden van het spoorverkeer tussen Brussel en Antwerpen;

2° de gekozen omgeving van inplanting komt technisch gunstig uit omdat de reeds aanwezige ongelijkgrondse kruising van de lijnen 25 en 27 toelaat met een minimale grondinname de geplande verbinding tussen beide lijnen uit te voeren.

De aanpassing van de reservatiestrook kan gebeuren in functie van meer gedetailleerde plans. Omdat er verschillende varianten mogelijk zijn en er nog een hele reeks onbekende elementen zijn, kan thans nog geen definitieve planning voor Mechelen opgemaakt worden.

Bezwaar : verkaveling van 1988 wordt niet weergegeven op het gewestplan.

Advies streekcommissie : luidens artikel 1, § 1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972, betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, zoals gewijzigd, omschrijven de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen de bestemmingsgebieden en geven zij aanwijzingen omtrent de verkeerswegen.

De herziening betreft enkel het aanbrengen van een reservatiestrook op het bestaande gewestplan, dat werd vastgesteld bij koninklijk besluit van 5 augustus 1976.

Bezwaar : de verkavelingsvergunning voor de verkaveling Geerdegem is niet vervallen — het grootste gedeelte van de kavels is verkocht en bebouwd — het creëren van de reservatiestrook is een inbreuk op verworven rechten — er is recht op planschadevergoeding (artikel 37 van de stedenbouwwet) en schadevergoeding bij toepassing van artikel 1382 van het burgerlijk wetboek.

Advies streekcommissie : werken van algemeen belang hebben voorrang op private belangen. Daarvoor werd in de stedenbouwwet trouwens een mogelijkheid tot schadevergoeding voorzien (artikel 37 van de stedenbouwwet).

Het feit dat de reservatiestrook over de percelen loopt betekent niet dat automatisch een bouwverbod geldt. Wanneer voldoende gegevens voorhanden zijn, kan een meer gedetailleerd uitvoeringsplan worden opgemaakt.

Dit plan zal als basis dienen voor het advies dat de N.M.B.S. zal geven bij aanvragen voor bouwvergunning in de reserveringszone.

Bezwaar : kopers werden niet bij voorbaat verwittigd.

Advies streekcommissie : op het ogenblik dat de verkavelingsvergunning werd aangevraagd bestonden bij de N.M.B.S. nog geen plannen om haar infrastructuur tot de belendende terreinen uit te breiden. Bijgevolg diende zij zich ook niet te verzetten tegen deze plannen.

Bezwaar : geluidshinder en waardevermindering woning.

Advies streekcommissie : vermits de hogesnelheidstrein ter plaatse slechts tegen maximum 100 km/uur zal rijden, zal hij minder geluid maken dan de goederentreinen die daar tegen een snelheid van 100 km/uur voorbijrijden. Uit het MER is gebleken dat t.o.v. de bestaande toestand er geen merkbare bijkomende geluidsbelasting ontstaat.

De N.M.B.S. zal alle nodige maatregelen nemen om mogelijke overlast te voorkomen.

Vermits betrokkenen vlakbij een drukke spoorlijn een perceel hebben gekocht of een woning hebben gebouwd, dient het argument van waardevermindering van de woning te worden gerelativeerd.

B. Bezwaarschriften van eigenaars/bewoners van kavels/huizen uit de Geerdegemstraat (bezwaarschriften nrs. 44-45-46-47-48)

Bezwaar : het bestaan van het SST-net is een inbreuk op de kwaliteit van de woonomgeving in de straat — hierdoor waardevermindering van eigendom — schadeëis zal worden ingesteld.

Advies streekcommissie : omdat de hogesnelheidstrein ter plaatse slechts tegen maximum 100 km/uur zal rijden, zal hij minder geluid maken dan de goederentreinen die er nu tegen een snelheid van 100 km/uur voorbijrijden. Uit het MER is gebleken dat t.o.v. de bestaande toestand, de rit van de hogesnelheidstrein op bestaande lijnen geen merkbare bijkomende geluidsbelasting doet ontstaan.

De innarne van bijkomend terrein voor de uitbreiding of aanpassing van het spoorwegnet voor de hogesnelheidstrein tussen Brussel en Antwerpen is minimaal en veroorzaakt de minste hinder aan de bevolking indien deze uitbreiding gebeurt naast reeds bestaande lijnen, eerder dan volledig nieuwe tracés te kiezen.

Het leefklimaat in de straat zal, bij verwezenlijking van het HST-project net zoals nu, bepaald worden door de omgeving waarvan de spoorweg reeds lang inherent deel uitmaakt.

Zoals reeds gesteld zal de invloed van de nieuwe spoorinfrastructuur gering zijn, temeer daar de werkelijke terreinname kleiner zal uitvallen dan de reservatiestrook die een maximale versie vertegenwoordigt.

De eis tot planschadevergoeding (artikel 37 stedenbouwwet) of schadevergoeding (artikel 1382 Burgerlijk Wetboek) die zal worden ingesteld, valt buiten het kader van de gewestplanherziening.

Bezwaar : recent werden nog uitbreidings/verbeteringswerken uitgevoerd aan woningen.

Advies streekcommissie : zolang de thans voorliggende plannen niet bestonden was er voor de N.M.B.S. geen enkele reden om zich te verzotten tegen de uitbreiding/verbeteringswerken.

C. Bezwaarschrift van bewoners/eigenaars uit de Stenenmolenstraat (bezwaarschriften nrs. 25-35-37-38-39-49-55-59-60)

Bezwaar : de reservatiestrook dient te worden beperkt tot de werkelijk benodigde gronden — eigendommen in reservatiestrook hebben nadelen.

Advies streekcommissie : de streekcommissie is het er mee eens dat de reservatiestrook tot het strikt noodzakelijke dient te worden beperkt. Zij heeft haar advies dan ook in die zin geformuleerd.

De definitieve planning voor Mechelen is evenwel afhankelijk van een hele reeks factoren waarvoor de uiteindelijke beslissing nog niet genomen is.

De N.M.B.S. bestudeert tracé-aanpassingen waarbij de ingenomen ruimte voor de spoorbedding kan beperkt worden. Die plannen moeten als basis dienen voor het advies dat de N.M.B.S. zal geven bij aanvragen voor bouw- en verkavelingsvergunningen in de reserveringszone van het gewestplan.

Bezwaar : geluidshinder en trillingen.

Advies streekcommissie : tussen Brussel en Antwerpen zullen hogesnelheidstreinen rijden waarvoor goederentreinen zullen wijken (naar andere lijnen). De hogesnelheidstreinen maken tegen een snelheid van 100 km/uur minder geluid dan goederentreinen tegen een snelheid van 100 km/uur.

Uit het MER is gebleken dat t.o.v. de bestaande toestand, de rit van de hogesnelheidstrein op bestaande lijnen geen merkbare bijkomende geluidsbelasting doet ontstaan.

De bestendige modernisering van het rollende materieel enerzijds en de verzorging van de ondergrond alsmede het dikker ballastbed op de nieuwe spoorlijnen anderzijds hebben tot gevolg dat trillingen door treinverkeer verminderen. Dit is a fortiori het geval voor hogesnelheidstreinen wanneer die op beperkte snelheid, zoals het geval zal zijn tussen Brussel en Antwerpen, zullen rijden.

Bezwaar : waardevermindering van eigendom.

Advies streekcommissie : de waardevermindering van eigendommen dient te worden gerelativeerd, gelet op het feit dat het eigendom van betrokkene zich bevindt in een omgeving waarvan de aanwezigheid van de spoorweg reeds lang een inherent deel van uitmaakt.

D. Bezwaarschriften van bewoners uit de Halfgalgstraat (bezwaarschriften nrs. 36 en 51)

Bezwaar : vlugge onteigening gewenst, omdat zolang de woningen in de reservatiestrook liggen, niet kan worden verbouwd of verkocht.

Advies streekcommissie : een wijziging van het gewestplan is niet gekoppeld aan een aanvangsdatum van de werken; het is een stap in de procedure om zover te komen. Aan dit bezwaar kan dan ook niet worden tegemoetgekomen.

De N.M.B.S. wenst evenwel zo spoedig mogelijk de reservatiestrook te beperken door het uittekenen van meer gedetailleerde plannen.

Bezwaar : tegen de reservatiezone omdat die voorbarig zou zijn, gelet op het feit dat de plannen m.b.t. de HST nog ver van definitief zijn.

Advies streekcommissie : het is juist om de plannen i.v.m. de hogesnelheidstrein concreet te maken dat de geschoven — ook tegen een onteigening van slechts een gedeelte van de huizenrij.

Advies streekcommissie : de herziening van het gewestplan en het intekenen van de reservatiestrook is noodzakelijk om de plannen i.v.m. de hogesnelheidstrein concreet te maken. De wijziging van het gewestplan is niet gekoppeld aan een aanvangsdatum van de werken.

De N.M.B.S. wenst zo spoedig mogelijk de reservatiestrook te beperken door het uittekenen van meer gedetailleerde plannen.

De onteigening van het niet in de reservatiestrook gelegen deel van de huizenrij valt buiten het kader van de gewestplanherziening.

F. Bezwaarschriften van particulieren wonende Brusselsessesteenweg 37 en 311 (bezwaarschriften nrs. 23 en 53)
 Bezwaar : tegen de oprichting van een geluidsmuur achter de woning.

Advies streekcommissie : dit bezwaar dient te worden verworpen omdat het buiten het kader van de gewestplanherziening valt. Bovendien is het, zolang de definitieve plannen niet gekend zijn, voorbarig.

Bezwaar : waardevermindering van woning door onteigening.

Advies streekcommissie : het bezwaar valt buiten het kader van de gewestplanherziening : het is gericht tegen een mogelijke onteigening.

Bezwaar : tegen de mogelijke onteigening van de tuin — verzoek zo vlug mogelijk definitieve plannen vast te leggen en ofwel het volledige eigendom te onteigenen ofwel het eigendom onaangeroerd te laten.

Advies streekcommissie : het bezwaar valt buiten het kader van de gewestplanherziening : het is gericht tegen een mogelijke onteigening.

G. Bezwaarschriften bedrijven (bezwaarschriften nrs. 34-40-41-42-43-52-56-57)

1. bezwaarschrift nr. 34 (H. Van den Bergh)

eerste onderdeel : wijziging van bestemming van perceel in bosgebied.

Advies streekcommissie : het bezwaar valt buiten het kader van de huidige gewestplanherziening.

tweede onderdeel : een deel van zijn eigendom valt binnen de reservatiestrook.

Advies streekcommissie : Het feit dat een deel van het perceel in de reservatiestrook ligt, betekent niet automatisch dat het zal worden onteigend. In de opmeting van de reservatiezone werd rekening gehouden met de maximaal mogelijke ruimte-inname.

2. bezwaarschrift nr. 40 (n.v. Garage Coloma)

Bezwaar : de tegenstrijdigheid tussen de reservatiestrook, waardoor het perceel getroffen is, en anderzijds een gunstig stedenbouwkundig attest nr. 2 van 3 mei 1989 waarin de N.M.B.S. beweert dat het betrokken perceel niet in het gedrang komt door de HST.

Advies streekcommissie : het advies van de N.M.B.S. van 3 mei 1989 was gesteund op de kennis van de voorstudies van begin 1989, de reservatiestrook werd bepaald begin 1990, op basis van meer varianten dan een jaar eerder gekend.

De meer gedetailleerde studies die de N.M.B.S. einde 1990 heeft uitgevoerd hebben uitgewezen dat betrokkene waarschijnlijk geen onmiddellijk nadeel lijdt.

3. Bezwaarschrift nr. 41 (Mevr. Marijke Vandelanotte, advocaat, namens de B.V.B.A. Eric Delameilleure)

Eerste onderdeel : reservatie langs één zijde van de spoorweg volstaat.

Advies streekcommissie : de reservatie wordt niet gevraagd in functie van het spoor of de lijn waarop de hogesnelheidstrein zal rijden. Zij wordt gevraagd voor de verwezenlijking van bijkomende verbindingsspooren tussen de lijnen 25 (reizigerslijn) en 27 (goederenlijn) om een meer flexibele exploitatie van het treinverkeer toe te laten, wat noodzakelijk is door de komst van de hogesnelheidstrein, daar deze bijkomend aan het huidig verkeer zal optreden.

De verbinding tussen lijnen 25 en 27 kan volgens meerdere varianten worden uitgevoerd, waarbij eventueel ook een uitbreiding van de spoorbedding langs de kant Brusselsessesteenweg nodig is.

Tweede onderdeel : de bestemming « reservatiezone » brengt de rentabiliteit en de expansiemogelijkheid van het bedrijf in het gedrang.

Advies streekcommissie : de bouwvergunning dient niet a priori te worden geweigerd in de reservatiestrook.

Elke ingediende aanvraag dient wel te worden onderworpen aan een onderzoek door de N.M.B.S. die in functie van de precisering van haar plannen en de evolutie in de besluitvorming een gepast advies kan verlenen.

Derde onderdeel : het bedrijf lijdt hierdoor enorme schade : de onderneming heeft geen uitwijkmogelijkheid en is bovendien thans uitstekend gelegen.

Advies streekcommissie : er kan op dit ogenblik — nl. in de fase van de herziening van het gewestplan — nog niet van dergelijke schade gesproken worden.

Vierde onderdeel : eis tot planschadevergoeding bij het definitief worden van het ontwerp-gewestplan.

Advies streekcommissie : het opnemen van een terrein in een reservatiezone betekent niet automatisch dat een bouwverbod tot stand komt en dat bijgevolg een vergoeding voor planschade moet worden betaald, omdat nog steeds de oorspronkelijke bestemming (vb. de uitbreiding van het bedrijf) kan worden toegelaten.

4. Bezwaarschrift nr. 42 (n.v. Barro)

Bezwaar : reservatiezone strekt zich uit tot binnen de bedrijfsgebouwen.

Advies streekcommissie : het onderzoek heeft uitgewezen dat de n.v. Barro niet zal worden onteigend en dat het bedrijf volledig buiten de reservatiezone ligt.

5. Bezwaarschrift nr. 43 (n.v. Van Steen en n.v. Vastimmo)

Eerste onderdeel : het bedrijf heeft zopas grote investeringen gedaan met het oog op noodzakelijke uitbreiding — het bedrijf lijdt mogelijk schade — geen percelen van die omvang zijn nog beschikbaar in Mechelen.

Advies streekcommissie : werken van algemeen belang kunnen voorrang krijgen op private belangen.

De door de n.v. Van Steen opgesomde argumenten kunnen evenwel worden aangewend bij een gebeurlijke onteigening. Daarenboven is in de stedenbouwwet een mogelijkheid tot planschadevergoeding voorzien (artikel 37 van de stedenbouwwet).

Tweede onderdeel : de spoorverbreding heeft geen enkel lokaal belang omdat er geen HST-halte zal zijn te Mechelen.

Advies streekcommissie : de aanpassingen aan de spoorwegen ten zuiden van Mechelen hebben zowel internationaal als lokaal belang. De geplande verbindingen tussen de lijnen 25 en 27 hebben tot doel het lokaal spoorverkeer compatibel te maken met het toekomstige hogesnelheidstreinverkeer.

Derde onderdeel : voor de aanleg van de HST-lijn gebruik maken van het voorhanden zijnde vaag-iggend spoorwegdomein.

Advies streekcommissie : in de definitieve plannen, die slechts kunnen worden opgemaakt na het nemen van beslissingen die o.a. afhangen van de realisatie van een doorgaand ondergronds station te Antwerpen, zal uiteraard gestreefd worden naar minimale terreininname voor de nieuwe sporentracés te Mechelen.

6. Bezwaarschrift nr. 52 (Linda Aernauids, advocaat, namens de n.v. European Furniture)

Bezwaar : de exploitatie is door de ligging in de reservatiestrook bedreigd; de reservatiestrook is breder dan oorspronkelijk gepland.

Advies streekcommissie : de N.M.B.S. moet, rekening houdend met de verschillende varianten, een zone aanduiden die alle mogelijke tracés dekt. Na de beslissing omtrent de gekozen variëte en de detailuitwerking van de plannen zal de exacte breedte van de zone gekend zijn.

Het is dus niet a priori zo dat de exploitatie van het bedrijf bedreigd is.

7. Bezwaarschrift nr. 56 (v.z.w. Coloma-Instituut)

Eerste onderdeel : door de reservatiezone zal de schoolingang langs het bos moeten verdwijnen.

Advies streekcommissie : uit onderzoek is gebleken dat de schoolingang langs het bos niet noodzakelijk moet verdwijnen, maar zo nodig kan verplaatst worden. Zeer vermoedelijk zal de ruimte-inname kleiner zijn dan deze voorgesteld volgens de reserveringszone, daar die zone maximaal gekozen werd op basis van voorontwerpen waarbij zowel de uitvoeringsmethode als preciese tracébeplanning nog niet in detail is bestudeerd.

Tweede onderdeel : geluidshinder door de werken tot aanleg van de HST.

Advies streekcommissie : de werken zullen moeten worden uitgevoerd binnen de wettelijke bepalingen van beperking van geluidshinder.

Derde onderdeel : verdwijnen van de parking naast de spoorweg.

Advies streekcommissie : het gebruik van een parking, eigendom van de stad Mechelen, door personeel en leerlingen buiten het eigenlijk schoolgebouw kan niet als argument aanvaard worden. Het feit dat er geen mogelijkheid is een parking op de schoolterreinen te voorzien en de moeilijkheden die hieruit voortvloeien valt buiten het kader van de gewestplanherziening.

Vierde onderdeel : er zijn concrete plannen van het Instituut voor de afsluiting van het domein langs de Colomalaan.

Advies streekcommissie : de afsluiting van het domein langs de Colomalaan mag worden geplaatst.

8. bezwaarschrift nr. 57 (n.v. Vanden Borre)

bezwaar : tegen de opname van het verkooppunt in de reservatiestrook — verzoek te onteigenen langs de andere kant van de spoorweg.

Advies streekcommissie : aan het verzoek om te onteigenen langs de andere kant van de spoorwegberm kan moeilijk voldaan worden. De ligging van de bijkomende spoorverbindingen die moeten worden aangelegd om het verkeer te kunnen uitwisselen tussen lijnen 25 en 27 wordt bepaald door de huidige spoorinfrastructuur.

Evenwel zal de N.M.B.S. zowel langs de kant Brusselsesteenweg als langs de kant Jubellaan/Geerdegemveld trachten de onteigeningen tot een minimum te beperken bij het uittekenen van de detailplannen.

H. Bezwaarschrift stedelijke milieuraad Mechelen (bezwaarschrift nr. 33)

eerste onderdeel : de zeer brede reservatiestrook legt een zeer zware hypotheek op een groot aantal woningen, een aantal bedrijven en de ontwikkeling van de verkaveling Extensa; het is onwaarschijnlijk dat gans die reservatiezone zal gebruikt worden voor de uitvoering van de HST-doortocht te Mechelen.

Advies streekcommissie : de N.M.B.S. heeft, in de fase van de voorstudie van het dossier waarbij de wijziging van het gewestplan wordt aangevraagd, in de bemeting van de reservatiezone rekening gehouden met de maximale ruimte-inname, gezien de vele varianten die kunnen optreden.

Intussen worden meer gedetailleerde plans getekend waardoor de breedte van de reservatiezone zou kunnen worden beperkt.

tweede onderdeel : het is onaanvaardbaar dat de doortocht van de HST te Mechelen tot gevolg heeft dat bijkomende ruimte wordt ingenomen.

Advies streekcommissie : de doortocht van de hogesnelheidstrein te Mechelen kan bezwaarlijk zonder bijkomende ruimte-inname indien men de weerslag op het binnenverkeer wil beperken. De infrastructuurwerken in de omgeving van de verkaveling Geerdegemstraat hebben tot doel het binnenverkeer (reizigerstreinen) uit te wisselen van lijn 25 naar lijn 27 om de hogesnelheidstrein door te laten op lijn 25.

I. Bezwaarschriften inwoners Duffel (bezwaarschriften nrs. 27-28-29-30-31-32)

eerste onderdeel : de verbeteringswerken aan de spoorlijnen zullen de algemene snelheid van het spoorverkeer te Duffel doen toenemen, hierdoor zal trillings- en geluidshinder abnormaal toenemen.

Advies streekcommissie : de bezwaarmakers beschouwen ten onrechte dat er een 30-meter zone i.v.m. trillingshinder zou bestaan.

Dit is geenszins het geval : er zijn geen wettelijke of reglementaire voorschriften bekend die de trillingshinder regelen; ook internationale normen behandelen deze verschijnselen niet in deze vorm.

De bestendige modernisering van het rollend materieel enerzijds en de verzorging van de ondergrond alsmede het dikker ballastbed op de nieuwe spoorlijnen anderzijds hebben tot gevolg dat trillingen door treinverkeer verminderen.

Dit is a fortiori het geval voor de hogesnelheidstreinen, wanneer deze op beperkte snelheid, zoals het geval zal zijn tussen Brussel en Antwerpen, zullen rijden.

Tussen Brussel en Antwerpen zullen hogesnelheidstreinen rijden waarvoor goederentreinen zullen wijken (naar andere lijnen). De hogesnelheidstreinen maken, tegen een snelheid van 160 km/uur, minder geluid dan goederentreinen tegen een snelheid van 100 km/uur. Uit het MER is gebleken dat t.o.v. de bestaande toestand, de rit van de HST op bestaande lijnen geen merkbare bijkomende geluidsbelasting doet ontstaan.

De verhoging van het tracé is nog niet beslist.

De problematiek omtrent eventuele geluidsbeschermende maatregelen voor het spoorverkeer kan slechts ten gronde behandeld worden na het vastleggen van criteria van hinder.

tweede onderdeel : de toenemende doortochtsnelheid van de treinen eist veiligheidsmaatregelen voor de heringerichte perrons.

Advies streekcommissie : de snelheid waarmee de hogesnelheidstrein de stopplaatsen doorkruist zal beperkt zijn tot 160 km/uur.

Daarbij zijn, behalve eventueel voor ondergrondse stations, geen bijkomende maatregelen te nemen.

derde onderdeel : het invoeren van de hogesnelheidstrein mag niet ten koste gaan van het aanbod aan lokale reizigerstreinen.

Advies streekcommissie : dit bezwaar valt eigenlijk buiten het kader van de gewestplanherziening.

Het invoeren van de hogesnelheidstrein is gepland op een wijze waarbij goederentreinen van de as Antwerpen-Mechelen-Brussel zoveel mogelijk zullen worden afgeleid naar andere lijnen, zodat het treinaanbod voor reizigersverkeer niet zou lijden onder de komst van de hogesnelheidstrein.

vierde onderdeel : compensatie voor verdwijnen van bos, groen, enz.

Advies streekcommissie : het verdwijnen van bos moet sterk gereduceerd worden gelet op de zeer beperkte oppervlakte. Heraanplantingen zullen worden voorzien. Ze zullen voorkomen op de plans bij de bouwaanvraag. vijfde onderdeel : hinder vermijden tijdens de werken.

Advies streekcommissie : de maatregelen ter beperking van hinder tijdens de werken vallen buiten het kader van de gewestplanherziening.

De Voorzitter,
A. Kuisbergen,
Gouverneur.

Gewestplan Sint-Truiden-Tongeren. — Super Snelle Trein-lijn

Bij besluit van de Vlaamse Executieve van 24 juli 1991 wordt het gewestplan Sint-Truiden-Tongeren, bestaande uit een bestemmingsplan met toelichting, gedeeltelijk vastgesteld voor delen van de bladen 41/1 en 41/2 zoals aangegeven in bijlage 1 en 1bis van dit besluit.

De kaart die de bestaande feitelijke en juridische toestand aanduidt van de betrokken gebiedsdelen, zijnde bijlage 2 van dit besluit, maakt eveneens deel uit van het voormeld gewestplan.

De Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting is belast met de uitvoering van dit besluit.

Plan de secteur Saint-Trond-Tongres. — Ligne TGV

Par arrêté de l'Exécutif flamand du 24 juillet 1991, le plan de secteur Saint-Trond-Tongres, comportant un plan de destination avec notice explicative, est partiellement fixé pour les parties des planches 41/1 et 41/2 comme indiqué aux annexes 1 et 1bis du présent arrêté.

La planche indiquant la situation physique et juridique existante des zones concernées, soit l'annexe 2 du présent arrêté, fait également partie du plan de secteur susmentionné.

Le Ministre communautaire de l'Aménagement du Territoire et du Logement est chargé du présent arrêté.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR DE RUIMTELIJKE ORDENING VOOR DE STREEK LIMBURG

Advies uitgebracht door de Commissie over :

A. Het ontwerp-gewestplan Sint-Truiden-Tongeren (gedeelte kaartbladen 41/1 en 41/2) voorlopig vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Executieve van 20 juni 1990.

B. Het advies uitgebracht door de bestendige deputatie.

C. Het advies uitgebracht door de gemeente Gingelom.

D. De tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaarschriften.

Dit dossier werd door de Commissie behandeld tijdens de vergaderingen van 14 januari 1991 en 11 februari 1991.

A. Advies over het ontwerp-gewestplan :

Dit ontwerp-gewestplan heeft betrekking op de wijziging van een strook van ongeveer 2 800 m lang en een breedte van ongeveer 50 m gesitueerd ten zuiden van de autostrade Brussel-Luik en gelegen op het grondgebied van de gemeente Gingelom (deelgemeente Kortuijs en Vorsen). De wijziging is noodzakelijk voor de uitbouw van de super snelle trein waarvoor bijkomende infrastructuur noodzakelijk is. De Commissie brengt over deze wijziging een gunstig advies uit.

B. Advies over het advies van de bestendige deputatie d.d. 13 december 1990 :

Het advies van de bestendige deputatie d.d. 13 december 1990 is bij de Gouverneur toegekomen op 17 december 1990.

Het advies is dus ontvankelijk.

De Commissie is van oordeel dat het advies uitgebracht door de bestendige deputatie kan bijgetreden worden.

C. Advies over het advies van de gemeenteraad van Gingelom d.d. 27 november 1990 :

Het advies van de gemeenteraad van Gingelom d.d. 27 november 1990 is bij de Gouverneur toegekomen op 6 december 1990. Het advies is dus ontvankelijk.

De Commissie is van oordeel dat het advies uitgebracht door de gemeenteraad van Gingelom kan bijgetreden worden.

D. Advies over de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren :

— het openbaar onderzoek had plaats van 8 augustus 1990 tot en met 5 november 1990;

— er werden 18 partikuliere bezwaren ingediend ondertekend door 23 personen;

— al de ingediende bezwaarschriften zijn ontvankelijk;

— aan al de binnengekomen bezwaarschriften werd een nummer gegeven in volgorde zoals ze zijn binnengekomen. Al de bezwaren werden ingeschreven op een lijst (zie bijlage).

De Commissie heeft al de ingediende bezwaarschriften behandeld.

Bezwaar nr. 1 :

Indiener : Dodemont-Gerits, Stationsstraat 100A, 3790 Voeren.

Inhoud : Betreft gronden gelegen in Voeren.

Advies : Dit bezwaar wordt verworpen.

Argumentatie : Het bezwaar is niet gelegen binnen de omgrenzing van voorliggend ontwerp-gewestplan en is dus zonder voorwerp.

Bezwaar nr. 2 :

Indiener : Ernens, Marcel, route de Trèves 88, L-2033 Senningekberg, Groothertogdom Luxemburg.

Inhoud : Betreft gronden gelegen in Voeren.

Advies : Dit bezwaar wordt verworpen.

Argumentatie : Het bezwaar is niet gelegen binnen de omgrenzing van voorliggend ontwerp-gewestplan en is dus zonder voorwerp.

Bezwaar nr. 3 :

Indiener : Herens, J., Vitchenstraat 2957, 3790 Voeren.

Inhoud : Betreft gronden gelegen in Voeren.

Advies : Dit bezwaar wordt verworpen.