



Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' en houdende de gedeeltelijke opheffing van de beschermde dorpsgezichten 'Hoeve Hooghof met zijn omgeving' en 'Hoeve Hooghof: uitbreiding omgeving' in Asse (Zellik)

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10, §5.
- Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, §§ 1 en 3, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter, §2, eerste lid en §4 ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006.
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.
- Het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.2.2.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De beslissing van de Vlaamse Regering van 18 mei 2018 houdende de goedkeuring van de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord'.
- De publieke consultatie over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' van 1 juni tot en met 30 juli 2018. Er werden verschillende publieke participatiemomenten georganiseerd onder de vorm van 3 infomarkten: op 9 juni 2018 in Wemmel, op 16 juni 2018 in Zaventem en op 23 juni 2018 in Vilvoorde. Er werden 144 inspraakreacties ontvangen, waarvan 36 adviezen door volgende instanties: SARO, provincie Vlaams-Brabant, Grimbergen, Kraainem, Meise, Merchtem, Steenokkerzeel, Zaventem, Machelen, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Sint-Lambrechts-Woluwe, Brussel, Oudergem, Jette, Vorst, Watermaal-Bosvoorde, Infrabel, Departement Landbouw & Visserij, Fluxys, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Innoveren & Ondernemen, Sport Vlaanderen, Agentschap Natuur & Bos, Agentschap Onroerend Erfgoed, de Vlaamse Milieumaatschappij, de Vlaamse

Landmaatschappij, De Vlaamse Waterweg, Toerisme Vlaanderen, Vlaams Bouwmeester, Agentschap Zorg en Gezondheid, Elia, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Brussels Bouwmeester.

- Het advies van de Vlaamse Strategische Adviesraad voor Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed van 27 juni 2018 over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord'.
- De scopingnota 1 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' werd gepubliceerd op 4 juli 2019.
- De scopingnota 2 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' werd gepubliceerd op 7 mei 2021, met een publieke consultatie van 25 mei 2021 tot en met 23 juli 2021. Er werden 5 publieke, digitale participatiemomenten georganiseerd: 31 mei 2021 een plenaire sessie over de verschillende zones heen, 1 juni 2021 voor zone Wemmel, 3 juni 2021 voor zone Vilvoorde, 4 juni voor zone Zaventem en 7 juni 2021 opnieuw een plenaire sessie over de verschillende zones heen. Er werden 708 inspraakreacties ontvangen, waarvan 30 adviezen en 3 petities. Er werd advies uitgebracht over de scopingnota 2 door volgende instanties: SARO, SALV, SERV, provincie Vlaams-Brabant, Asse, Grimbergen, Kraainem, Meise, Steenokkerzeel, Zaventem, Machelen, Vilvoorde, Wemmel, Jette, Brussel, NMBS, Infrabel, Departement Landbouw & Visserij, Agentschap Innoveren & Ondernemen, Agentschap Wegen & Verkeer, Sport Vlaanderen, Agentschap Natuur & Bos, Agentschap Onroerend Erfgoed, de Vlaamse Milieumaatschappij (lucht en water), de Vlaamse Landmaatschappij, Agentschap Zorg en Gezondheid, OVAM, Elia, Brusselse Hoofdstedelijke Regering. De gemeenten Wezembeek-Oppem, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Kraainem brachten een gezamenlijk advies uit.
- Het advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed van 7 juli 2021 over de scopingnota 2 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord'.
- De scopingnota 3 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' werd gepubliceerd op 1 februari 2022.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' van 17 oktober 2022, het verslag ervan en de mondelinge en/of schriftelijke adviezen van Asse, Grimbergen, Jette, Kraainem, Machelen, Sint-Agatha-Berchem, Sint-Lambrechts-Woluwe, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Steenokkerzeel, Vilvoorde, Hoeilaart, Brussel, provincie Vlaams-Brabant, Agentschap Onroerend Erfgoed, Departement Landbouw en Visserij, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen, Agentschap voor Natuur en Bos, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vlaamse Milieumaatschappij (water en lucht), Sport Vlaanderen, Elia, Fluxys, OVAM, NMBS, Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, perspective.brussels, urban.brussels; de reacties op het verslag van de gemeenten Asse en Grimbergen, de Vlaamse Milieumaatschappij (water) en Brussel Mobiliteit.

- De Vlaamse Regering stelde het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' voorlopig vast op 31 maart 2023.
- De Vlaamse Regering kondigde het openbaar onderzoek over het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan aan in het Belgisch Staatsblad en drie nationale kranten en met een radiobericht.
- Het openbaar onderzoek vond plaats van 2 mei 2023 tot en met 30 juni 2023. Er werden 2 algemene digitale infosessies georganiseerd op maandag 15 mei 2023, enerzijds voor bedrijven en anderzijds voor het brede publiek. Er werden 4 fysieke infomarkten georganiseerd op dinsdag 16 mei 2023 in Kraainem, dinsdag 23 mei 2023 in Machelen, donderdag 25 mei 2023 in Asse en dinsdag 30 mei 2023 in Wemmel. Op vraag van de gemeente Zaventem werd op dinsdag 20 juni 2023 nog een infomarkt georganiseerd in Zaventem.
- Er werden 434 reacties ontvangen, waaronder adviezen van de gemeente Asse, de gemeente Kraainem, de gemeente Merchtem, de gemeente Steenokkerzeel, de gemeente Hoeilaart, de gemeente Wemmel, de gemeente Meise, de gemeente Dilbeek, de gemeente Grimbergen, de gemeente Zaventem, de gemeente Sint-Agatha-Berchem, de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, de stad Vilvoorde, de gemeente Jette, de Provincie Vlaams-Brabant, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, de Waalse Regering, de Bouwmeester van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Vlaamse Milieumaatschappij (water), het Agentschap Onroerend Erfgoed, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vlaamse Landmaatschappij, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij, Fluxys Belgium, Toerisme Vlaanderen, het Agentschap Zorg en Gezondheid, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Infrabel, Elia, en 3 petitiees.
- De goedkeuring van het Agentschap voor Natuur en Bos, gegeven op 22 december 2023 van de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets.
- De beoordeling van het team Omgevingseffecten, gegeven op 8 januari 2024, van de milieubeoordeling op planniveau.
- De beoordeling van het team Omgevingseffecten, gegeven op 27 november 2023, van Ruimtelijk Veiligheidsrapport.
- De beslissing van de Vlaamse Regering van 17 november 2023 om de termijn, om over te gaan tot definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0)- deel Noord', te verlengen met zestig dagen.
- Het advies [...] van de Raad van state, gegeven op [...], met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Voorliggend GRUP geeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waarin de R0, A1, A3, A10 als hoofdweg worden geselecteerd, de A12 en A201 als primaire weg I en de R22 als primaire weg II. Terreinen in functie van hoofdwegen en primaire wegen worden opgenomen in de gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Daarnaast wordt het Vlaams Gewest opgedragen om de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur af te bakenen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- Het voorgenomen plan omvat delen van de omgeving van 'Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' en ligt op het grondgebied van de gemeenten Asse, Dilbeek, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Meise, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem en Zaventem.
- Voor het plan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' werden de onderstaande 4 specifieke plandoelstellingen en 2 algemeen overkoepelende plandoelstellingen vooropgesteld:
 - Plandoelstelling 1: Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een beter leesbare, meer logische, en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming.
 - Plandoelstelling 2: Het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc. In de nabijgelegen dorpskernen streven we o.a. naar de vermindering van het sluipverkeer dankzij de herinrichting van de R0.
 - Plandoelstelling 3: Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. De barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt verminderd om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen.
 - Plandoelstelling 4: Over het hele plangebied wordt ingezet op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegen) om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking van de Ring te verminderen en zo de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Zo zal de barrièrewerking van de Ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de natuur en de dieren verminderen.
 - Als algemene overkoepelende doelstelling (Plandoelstelling 5), die steeds wordt nagestreefd, stellen we een maatschappelijk verantwoorde kosten/ baten verhouding voorop. Een overheid dient immers altijd rekening te houden met de maatschappelijke kosten-baten verhouding van plannen en projecten.

- Daarnaast ondersteunt het GRUP het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau (Plandoelstelling 6).
- Deze plandoelstellingen worden in het GRUP vertaald in het grafisch plan, verdeeld over 3 deelplannen:
 - Deelplan 1: omvat zone Wemmel - tussen en met inbegrip van de verkeerswisselaar R0 x E40 in Groot-Bijgaarden en de verkeerswisselaar R0 x A12 in Strombeek-Bever en een deel van de toeleidende snelwegen. Dit deelplan omvat alle noodzakelijke herbestemmingen om tot de realisatie van de herinrichting van de R0-noord over te gaan, met inbegrip van niet alleen de landschappelijke en functionele inpassing van de weg, maar ook met inbegrip van de herbestemmingen in functie van het groenblauwe netwerk waardoor de ecologische verbindingen over, onder en langs de R0-noord kunnen functioneren in een netwerk. Deze herbestemmingen zullen ook kunnen gebruikt worden als compensatiegebieden (bos- en natuurcompensaties). Daarnaast worden eveneens herbestemmingen opgenomen naar bouwvrij agrarisch gebied. Grote werfzones die nodig zijn voor het uitvoeren van de werken worden eveneens opgenomen in dit grafisch plan.
 - Deelplan 2: omvat zone Vilvoorde - tussen de verkeerswisselaar R0 x A12 in Strombeek-Bever en de verkeerswisselaar R0 x E19 in Machelen. Dit deelplan omvat alle noodzakelijke herbestemmingen om tot de realisatie van de herinrichting van de R0-noord over te gaan, met inbegrip van niet alleen de landschappelijke en functionele inpassing van de weg, maar ook met inbegrip van de herbestemmingen in functie van het groenblauwe netwerk waardoor de ecologische verbindingen over, onder en langs de R0-noord kunnen functioneren in een netwerk. Deze herbestemmingen zullen ook kunnen gebruikt worden als compensatiegebieden (bos- en natuurcompensaties). Daarnaast worden eveneens herbestemmingen opgenomen naar bouwvrij agrarisch gebied. Grote werfzones en een overslagzone die nodig zijn voor het uitvoeren van de werken worden eveneens opgenomen in dit grafisch plan.
 - Deelplan 3: omvat zone Zaventem - tussen en met inbegrip van de verkeerswisselaar R0 x E19 in Machelen en de verkeerswisselaar R0 x E40 in Sint-Stevens-Woluwe en een deel van de toeleidende snelwegen. Dit deelplan omvat alle noodzakelijke herbestemmingen om tot de realisatie van de herinrichting van de R0-noord over te gaan, met inbegrip van niet alleen de landschappelijke en functionele inpassing van de weg, maar ook met inbegrip van de herbestemmingen in functie van het groenblauwe netwerk waardoor de ecologische verbindingen over, onder en langs de R0-noord kunnen functioneren in een netwerk. Deze herbestemmingen zullen ook kunnen gebruikt worden als compensatiegebieden (bos- en natuurcompensaties). Daarnaast worden eveneens herbestemmingen opgenomen naar bouwvrij agrarisch gebied. Grote werfzones die nodig zijn voor het uitvoeren van de werken worden eveneens opgenomen in dit grafisch plan.
- Aan de opmaak van het GRUP is een uitgebreid onderzoek op diverse vlakken voorafgegaan, met name voor wat betreft de milieueffecten, de maatschappelijke kosten en baten, verkeersveiligheid (enkel voor infrastructuur), een ontwerpend onderzoek, een future proof verkenning en een ruimtelijk veiligheidsrapport. Deze onderzoeken zijn op een geïntegreerde manier verlopen, waarbij de alternatieven zijn geoptimaliseerd op basis van de resultaten van de onderzoeken. De resultaten en

conclusies van deze onderzoeken zijn verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota en de bijlagen.

- Voor wat betreft de alternatieven en varianten voor de herinrichting van de Ring rond Brussel – deel noord zijn in de scopingfase een aantal alternatieven en varianten voorgesteld en ingesproken, die vervolgens na een eerste loop van de genoemde geïntegreerde onderzoeken aan een redelijkheidstoets, een toets aan de plandoelstellingen, zijn onderworpen. De resterende geoptimaliseerde alternatieven en varianten zijn vervolgens verder onderzocht in een tweede loop van de genoemde geïntegreerde onderzoeken.

Na het doorlopen van deze tweede loop van onderzoeken werden de onderzoeksresultaten gebruikt om vast te stellen welke combinatie van alternatief en varianten voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-Noord kan worden gekozen als basis voor het voorontwerp GRUP.

De gekozen combinatie van alternatief en varianten is de unieke combinatie van één alternatief en één oplossing per variant die op de meest evenwichtige wijze beantwoordt aan alle plandoelstellingen. Cruciaal hierbij is het woord “evenwichtig”. Een combinatie die heel sterk scoort op één van de vier plandoelstellingen maar systematisch slechter op alle andere of veel slechter op één andere, kan nooit de gekozen combinatie zijn. Dit is een rechtstreeks gevolg van de keuze om geen weging te geven aan de verschillende plandoelstellingen. Deze specifieke plandoelstellingen zijn allemaal evenwaardig en de algemene doelstellingen zijn niet onderscheidend.

In de toelichtingsnota en de bijlagen is een uitgebreid inzicht gegeven in de opbouw en resultaten van dit geïntegreerd afwegingskader dat heeft geleid tot de gekozen combinatie van alternatief en varianten.

Concluderend kan dus gesteld worden dat de gekozen combinatie van alternatief van varianten het meest evenwichtig scoort in het licht van de 6 plandoelstellingen.

- Voor wat betreft de open ruimtebestemmingen werd een iteratief, participatief proces gevoerd waarbij gezocht is naar de optimale manier om gebieden te selecteren in functie van het realiseren van ecologische verbindingen die voorzien zullen worden langsheen, over en onder de R0 en die ingeschakeld worden in een netwerk, waarbij deze ecologische verbindingen worden verbonden met de valleigebieden in de omgeving van de R0. Naast eerder groene bestemmingen werden eveneens bouwvrije agrarische gebieden opgenomen in functie van herbevestigen en het versterken van de landbouwstructuur.
- De resultaten en conclusies van het milieueffectenonderzoek (plan-MER) zijn verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota. De milieubeoordeling omvat elementen voor de watertoets. Met het watersysteem en het leefmilieu is rekening gehouden bij de opmaak van de grafische plannen en de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften. Op basis van de geïntegreerde milieubeoordeling kan geoordeeld worden dat het plan geen schadelijke effecten heeft voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd, noch op andere aspecten van het leefmilieu.
- In het kader van de opmaak van het plan-MER is naast een algemene natuurtoets ook een passende beoordeling, een verscherpte natuurtoets en een soortentoets uitgevoerd. De resultaten en conclusies hiervan zijn eveneens verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota.

- In de toelichtingsnota wordt in de milieuverklaring de motivering van de ruimtelijke vertaling van de aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen opgenomen, die ruimtelijk werden vertaald of die worden verankerd via flankerend beleid dat opgenomen wordt als bijlage XIV bij dit besluit. Een paar van deze maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar, hetgeen telkens wordt gemotiveerd.
- De neerslag van het ontwerpend onderzoek en de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
- Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal het beschermd dorpsgezicht “Het Hooghof met zijn omgeving”, beschermd bij besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 1983 en het beschermd dorpsgezicht “Hoeve Hooghof: uitbreiding omgeving”, beschermd bij koninklijk besluit van 18 juli 1980, gedeeltelijk opheffen. De gedeeltelijke opheffing van de bescherming als dorpsgezicht betreft delen van kadastrale percelen en openbaar domein die worden ingenomen door weginfrastructuur: respectievelijk te Asse, 30N (deel), 33B5 (deel), 26N (deel), 33D5 (deel) en delen van het openbaar domein en te Asse, 33A5 (deel), 33E2 (deel), 33C2 (deel) en delen van het openbaar domein. De bescherming als dorpsgezicht wordt voor de genoemde percelen gedeeltelijk opgeheven omwille van het algemeen belang. Om de geplande werken aan de Ring RO rond Brussel volgens de gestelde plandoelstellingen te kunnen uitvoeren, wordt een smalle strook van de beschermde dorpsgezichten aangesneden. De gegevens vermeld in artikel 6.2.5 van het Onroerenderfgoeddecreet zijn opgenomen in bijlage XIII bij dit besluit.
- In de hiernavolgende paragrafen wordt ingegaan op de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De adviezen, bezwaren en opmerkingen werden samengevat en gezamenlijk behandeld voor zover ze een gelijkaardige en gelijklopende inhoud hebben. In functie van de leesbaarheid werden bij de behandeling de verschillende adviezen, bezwaren en opmerkingen deze opgedeeld in onderwerpen en thema's. De behandeling van de adviezen, bezwaren en opmerkingen volgens deze onderwerpen en thema's moeten steeds in samenhang met elkaar worden gelezen. De samengevatte adviezen, bezwaren en opmerkingen worden in een kader geplaatst en krijgen een volgnummer. Dit volgnummer wordt gegeven in functie van de leesbaarheid en om in de verwerking van adviezen, bezwaren en opmerkingen naar relevante passages uit de verwerking van andere adviezen, bezwaren en opmerkingen te kunnen verwijzen. Daarbij worden eerst (A) de bezwaren, opmerkingen en adviezen overlopen die aanleiding geven tot aanpassingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en daarna (B) deze die geen aanleiding geven tot een aanpassing van het plan of de voorschriften.

A. Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van het GRUP

De volgende onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of tot een aanvulling van de toelichtingsnota of het plan-MER:

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van het grafisch plan:

A.1. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op een aantal onduidelijkheden of materiële vergissingen op het grafisch plan.

De Vlaamse Regering stelt vast dat er een aantal materiële vergissingen werd begaan bij de aanduiding van bepaalde bestemmingszones in het GRUP. Zo werd in het ontwerp-GRUP foutief een herbestemming van delen van percelen te Zaventem doorgevoerd van 'Gebied voor gemengde activiteiten VI' volgens het GRUP 'Afbakening VSGB' naar 'parkgebied'. Er werd ook vastgesteld dat in Kraainem foutief een beperkte herbestemming van 'woongebied' naar 'bosgebied' werd opgenomen. In antwoord op deze bezwaren werd het 'parkgebied' ter hoogte van het 'Gebied voor gemengde activiteiten VI' in Zaventem afgestemd en beperkt tot de percelen of delen van percelen die behoren tot het openbaar domein. In antwoord op de bezwaren wordt de herbestemming van 'woongebied' naar 'bosgebied' in Kraainem geschrapt uit het plan. Daarnaast wordt ter verduidelijking van bepaalde bepalingen een symbolische aanduiding toegevoegd op het grafisch plan met specifieke voorschriften (artikel 14 en 15).

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassing van het verordenend grafisch plan en de verordenende voorschriften.

A.2. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld bij de afbakening van de overdruk voor 'landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur'. Er wordt gewezen op een mogelijke inperking van ontwikkelingsmogelijkheden die vandaag gelden voor percelen die opgenomen zijn in deze overdruk, zowel voor percelen die geheel of deels zijn opgenomen. Er wordt gevraagd naar de bedoeling van dit gebied en er wordt gevraagd om de afbakening van de overdruk te herbekijken en om deze overdruk niet te voorzien op stukken terrein waar er geen intentie is om gebruik te maken van de mogelijkheden die de voorschriften bieden.

De Vlaamse Regering verwijst naar artikel 2.2.6, §1, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) dat onder meer stelt dat stedenbouwkundige voorschriften van een RUP eigendomsbeperkingen kunnen inhouden, met inbegrip van een bouwverbod, tijdelijk ruimtegebruik kunnen toelaten, na verloop van tijd in werking kunnen treden, dat de inhoud op een bepaald tijdstip kan veranderen of dat een onderdeel van een voorschrift in werking kan treden als een voorwaarde vervuld is. In die zin zijn de stedenbouwkundige voorschriften van Artikel 3 conform de bepalingen van de VCRO. Tevens dient een RUP een planologisch kader te scheppen om een beleidsmatig gewenste ontwikkeling mogelijk te maken, evenwel zonder deze ontwikkeling in alle details vast te leggen. Deze gewenste ontwikkeling wordt beschreven en onderbouwd in de toelichtingsnota van het GRUP en

andere niet-verordenende bijlagen. Zo wordt in de toelichtingsnota aangestipt dat binnen het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' alle werken in functie van de realisatie van de ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen mogelijk zijn. Daarnaast worden binnen dit gebied heel wat garanties opgenomen in functie van de te garanderen verbindingen, ruimtelijke kwaliteit, de belevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving. In de stedenbouwkundige voorschriften worden gebiedsspecifieke bepalingen met betrekking tot o.m. waterbeheersing, de landschappelijke en ecologische ingrepen, ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud, bereikbaarheid, verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en voor openbaar vervoer, afscherming in functie van lucht- en geluidseffecten en visuele buffering en verlichting opgenomen.

Er kan evenwel akkoord gegaan worden met bezwaren die stellen dat het grafisch plan de overdruk 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' op bepaalde plaatsen ook voorziet op gronden waarvoor uit de toelichtende documenten niet of onvoldoende blijkt dat ze nuttig of noodzakelijk zijn voor de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkeling. Vanuit deze vaststelling werd de aanduiding van het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' opnieuw geëvalueerd en waar nodig aangepast op het grafisch plan. In de toelichtingsnota paragraaf 8.2 werd de motivatie voor de overdruk verder verduidelijkt en aangevuld.

Volgende principes werden gevolgd bij de afbakening van het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur':

- Er werd een standaardbreedte gebruikt van 40 meter ten opzichte de grens van de verharding zoals opgenomen in het ontwerpvoorstel van de gekozen combinatie van alternatief en varianten. Voor een uitgebreide motivatie van deze breedte van 40 meter wordt verwezen naar de toelichtingsnota.
- Op bepaalde plaatsen wordt gewerkt met een breedte van 25 meter ten opzichte de grens van de verharding zoals opgenomen in het ontwerpvoorstel van de gekozen combinatie van alternatief en varianten. Voor een uitgebreide motivatie van deze breedte van 25 meter wordt verwezen naar de toelichtingsnota.
- In afwijking op deze vooropgestelde breedte wordt in de toelichtingsnota verder verduidelijkt wat de redenen zijn om hetzij de zone bijkomend in te perken hetzij te verruimen. Ook voor deze motivatie wordt verwezen naar de toelichtingsnota.

Daarnaast worden eveneens twee bepalingen toegevoegd aan de stedenbouwkundige voorschriften om de mogelijkheden binnen dit gebied verder te verduidelijken: *'Zolang heel het gebied of delen van het gebied aangeduid met deze overdruk niet worden benut in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de betreffende infrastructuur, is de grondkleur van toepassing.'*

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden ertoe dat het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' (artikel 3) op het grafisch plan wordt verkleind en dat het stedenbouwkundig voorschrift beperkt wordt aangevuld.

A.3. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de bestaande spoorwegen en spoorbermen niet te herbestemmen naar 'natuurgebied', 'parkgebied', 'gebied voor wegeninfrastructuur', 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' of 'gemengd openruimtegebied'. Daarnaast wordt

aangegeven dat Infrabel het groenonderhoud moet kunnen blijven doen voor de veiligheid van de spoorwegexploitatie. Ook moet Infrabel spoorinfrastructuur kunnen bouwen in de taluds indien dit nodig is voor de spoorwegexploitatie en Infrabel moet de afwatering onder controle kunnen houden.

De Vlaamse Regering geeft gevolg aan de opmerkingen van Infrabel om geen herbestemmingen naar openruimtebestemmingen te voorzien op bestaande spoorwegen. De bestemming van het gewestplan blijft hier dus behouden. Voor de afbakening wordt de grens van het openbaar domein gebruikt. Daar waar de spoorwegbermen buiten het openbaar domein vallen, wordt de bestemming op het grafisch plan niet gewijzigd, maar worden de voorschriften beperkt aangevuld in functie van het toelaten van onderhoudswerken van de spoorweg. Toelichtend wordt aangegeven wat er allemaal onder deze onderhoudswerken wordt begrepen. Ter hoogte van de verkeerswisselaar R0/E19 wordt geen wijziging doorgevoerd aan het grafisch plan, noch aan de stedenbouwkundige voorschriften. Binnen het 'gebied voor wegeninfrastructuur' zijn handelingen mogelijk met betrekking tot parallelle en kruisende infrastructuren. Daarnaast zijn alle handelingen mogelijk in functie van openbaar vervoer. Werken in functie van de spoorweg blijven dus toelaatbaar binnen dit gebied.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden ertoe dat de bestaande spoorwegen uit het grafisch plan worden gehaald. Daarnaast worden beperkte aanvullingen gedaan in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 4, artikel 5, artikel 6, artikel 7 en artikel 8.

A.4. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de basisrechten van de zonevreemde woning aan de Pastoriestraat te behouden en er wordt gevraagd om de huidige bestemming 'agrarisch gebied' te behouden.

De Vlaamse Regering beslist omwille van de vrijwaring van de zonevreemde woningen het perceel waarop de zonevreemde woning gelegen is uit het plangebied te schrappen, waardoor hier de gewestplanbestemming 'landschappelijk waardevol agrarisch gebied' behouden blijft.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot aanpassing van het grafisch plan.

A.5. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over de herbestemming van percelen tussen de Pastoriestraat en de Oude Jetseweg te Asse van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied', waarbij wordt aangegeven dat de herbestemming een hypotheek legt op het toekomstig landbouwgebruik van de huidige en toekomstige gebruikers door de strengere regels die gelden in 'natuurgebied'. Het voorzien van overgangsmaatregelen is onvoldoende en in de bezwaarschriften wordt dan ook gevraagd om de percelen niet te herbestemmen naar 'natuurgebied'. Hierbij wordt ook aangegeven dat een vermindering van landbouwgronden onze landbouw en voedselvoorziening benadeelt. Er kan niet akkoord gegaan worden met de herbestemming van deze zeer goede en vruchtbare landbouwgronden. Daarnaast geeft men ook aan dat deze herbestemming zal leiden tot een waardevermindering van deze percelen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen van het GRUP waar onder meer gesteld wordt te streven naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de Ring in de omgeving om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook

bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. De bestaande RO is vandaag immers een barrière voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden stedenbouwkundige bepalingen en bestemmingen voorzien in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de Ring worden opgenomen. Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels,... verbonden richting de omliggende valleien. De valleien worden op deze manier versterkt. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar 'natuurgebied', 'bosgebied', 'parkgebied' en 'gemengd openruimtegebied'. Er wordt door middel van deze verbindingen gestreefd naar robuuste ecologische verbindingen die functioneren in een netwerk. Hierdoor worden duidelijke landbouwkamers in functie van professionele landbouwactiviteiten behouden.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het gebied tussen de Pastoriestraat en de Oude Jetseweg een belangrijke schakel is in dit ecologische netwerk tussen het 'gemengd openruimtegebied' ten westen en ten noorden ervan. Omwille van de ambitie en de plandoelstellingen om de eco-connectiviteit te realiseren en te versterken is het belangrijk dat naast landbouw ook de natuur zich kan ontwikkelen.

De Vlaamse Regering verwijst omtrent de opmerking met betrekking tot waardevermindering naar de bestaande regelgeving rond kapitaalschade en gebruikersschade bij herbestemming van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied'.

De Vlaamse Regering gaat in op deze bezwaren en adviezen en opteert ervoor om het gebied tussen de Pastoriestraat en de Oude Jetseweg om te zetten naar 'gemengd openruimtegebied', aansluitend bij de bestemming van de aanpalende percelen. Bijgevolg blijft in dit gebied ook de landbouwfunctie mogelijk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan

A.6. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de herbestemming van 'bouwvrij agrarisch gebied' naar 'natuurgebied' het einde betekent voor de uitbating van bestaande manege-activiteiten in Zellik. In de bezwaarschriften wordt aangegeven dat het GRUP een substantieel deel van de gronden die in gebruik zijn door de manege herbestemt naar 'natuurgebied'. De manege is opgenomen in het gemeentelijk RUP 'Sport en recreatie' in Asse; er wordt gevraagd om dit gRUP uit te breiden en bufferzones in te tekenen rondom de site.

Het plangebied van het gemeentelijk RUP zelf is niet gevat door het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) – deel Noord'. Voor de percelen rondom de manege zijn wel herbestemmingen opgenomen naar 'natuurgebied' in functie van de ecologische verbinding vanaf de landschapsbrug ter hoogte van Laarbeekveld richting de Maalbeekvallei. De percelen ten zuiden van de manege zijn vandaag reeds bebost. Een herbestemming naar 'natuurgebied' wijzigt niets ten opzichte van de feitelijke toestand. De percelen ten oosten van de manege worden herbestemd in functie van de ecologische verbinding naar Smiskensveldbos en verder naar de Maalbeekvallei. De percelen 222F, 222L, 222K, 222H, 222G, 217B en 217C ten westen van de manege daarentegen vormen een aaneengesloten agrarisch geheel en hebben minder waarde als ecologische verbinding.

De Vlaamse Regering komt deels tegemoet aan deze bezwaren, opmerkingen en adviezen en opteert ervoor om de percelen 222F, 222L, 222K, 222H, 222G, 217B en 217C ten westen

van de manege uit het grafisch plan te halen, waardoor de bestaande gewestplanbestemming behouden blijft.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan

A.7. In een advies wordt gevraagd om in het kader van een op te maken gemeentelijk RUP een deel van de berm van de Antwerpselaan in Grimbergen uit het plangebied te halen.

De Vlaamse Regering stelt vast dat er een overlap is met een gemeentelijk RUP in opmaak. Aangezien het voorstel in het gemeentelijk RUP geen afbreuk doet aan de uitvoering van de plandoelstellingen wordt dit deel uit het plangebied gehaald om een overlap te vermijden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan

A.8. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt om meer duidelijkheid gevraagd over de afbakening van het 'gemengd openruimtegebied' ter hoogte van de J. Bruyndonckstraat. Er wordt gevraagd waarom perceel 605F niet werd opgenomen zoals andere percelen 606A, 606B, ... Er wordt gevraagd naar duidelijkheid over de afbakening op hun percelen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat voor de afbakening van de groengebieden in het GRUP geopteerd wordt voor logische gehelen die leiden tot een versterking van de valleien. Het perceel 605F is in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen als 'recreatiegebied' zodat de herbestemming van het 'gemengd openruimtegebied' op deze plek niet kan doorlopen tot aan de Maalbeek. Bijgevolg is de Vlaamse Regering van mening dat een herbestemming van de percelen 605N4 en 605R3 evenmin kan bijdragen tot de realisatie van de plandoelstellingen en opteert de Vlaamse Regering ervoor om geen herbestemming door te voeren van de genoemde percelen naar 'gemengd openruimtegebied'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan

A.9. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het onbespreekbaar is om de zone tussen Zenne en Schaarbeeklei onder het viaduct te herbestemmen als 'werfzone' omdat deze zone reeds volledig bebouwd is. Men kan deze zone niet tijdelijk tot een *standstill* brengen. Het is ook niet duidelijk hoe lang de bepalingen van de tijdelijkheid gelden. Het is ook niet duidelijk welke impact er zal zijn op de aanliggende wegen, de overlast, ... Het intekenen van een werfzone doorkruist eveneens de plannen rond de site van de Renault-fabriek en er wordt geen rekening gehouden met de visies van het Strategisch Project Vilvoorde-Machelen en Buda+.

De Vlaamse Regering gaat akkoord om geen 'werfzone' te voorzien ter hoogte van de bebouwde percelen tussen de Zenne en de Schaarbeeklei aangezien deze op korte termijn toch niet aangewend zouden kunnen worden als werfzone.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan

A.10. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op het voorkomen van een vijver in de vooropgestelde 'werfzone' in Groot-Bijgaarden. Het gebruik ervan wordt in twijfel getrokken en men vraagt om deze te schrappen.

De Vlaamse Regering gaat akkoord om geen 'werfzone' te voorzien gelet op de aanwezigheid van de vijver op het perceel.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan

A.11. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen gaat men niet akkoord met de aanduiding van de site van Forges de Clabecq als 'overslagzone' en stelt men dat er te weinig wordt ingegaan op de milieueffecten die dergelijke zone veroorzaakt. Er wordt gesteld dat er onvoldoende garanties gegeven worden dat het tracé van de fietssnelweg behouden zal blijven. Er zijn ook onvoldoende garanties dat de woonwijk en het centrum van de stad gespaard blijven van negatieve milieuaspecten en het feit dat de site historisch verontreinigd is. Er worden in het plan geen maatregelen opgenomen die minimaal genomen moeten worden om negatieve impact te vermijden. De voorschriften zijn te summier en bieden niet afdoende uitsluitsel dat de ontsluiting op een aanvaardbare manier wordt opgenomen voordat de overslagzone in gebruik wordt genomen. Het is onduidelijk welke route het bijkomend (vracht)verkeer zal volgen. Ook is het tijdelijk karakter van het gebruik van de overslagzone niet duidelijk. De bestemming betekent een *standstill* in gebruik en ontwikkeling van de site. Verder wordt aangegeven dat er onduidelijkheid is over het verleggen van de Zenne.

De Vlaamse Regering stelt vast dat er zich in (de buurt van) het plangebied reeds meerdere sites bevinden die, rekening houdend met de uitgangspunten en conclusies van het plan-MER, potentieel als overslagzone kunnen worden aangewend in functie van de aanleg van de wegeninfrastructuur.

Op basis van de argumenten en elementen in de adviezen, bezwaren en opmerkingen opteert de Vlaamse Regering ervoor om de in het ontwerp-GRUP vooropgestelde 'overslagzone' in Vilvoorde niet te weerhouden. Dit doet volgens de Vlaamse Regering geen afbreuk aan de algemene ruimtelijke visie die aan het ontwerpplan ten grondslag ligt, noch aan het streven van De Werkvennootschap om het werfverkeer/vervoer van materiaal in de mate van het mogelijke via water te laten verlopen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan en de schrapping van de bestemming 'Overslagzone' (artikel 11).

A.12. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om het perceel ten zuiden van de Hermeslaan, tussen het bestaande bedrijf aan de Leopold III-laan en de bedrijvenzone Keiberg, niet te herbestemmen naar 'parkgebied' en 'werfzone' (overdruk). Er wordt gewezen op tegenstrijdigheden met de afgeleverde omgevingsvergunning voor de Luchthaventram en de heraanleg van de Hermeslaan.

De Vlaamse Regering opteert op basis van deze opmerkingen ervoor om de in het ontwerp-GRUP vooropgestelde herbestemming van het vernoemde perceel naar 'parkgebied' en 'werfzone' (overdruk) niet te behouden in het GRUP. Gezien de ligging van het perceel tussen twee bestaande bedrijfsontwikkelingen, zal het gebied in mindere mate kunnen bijdragen aan de beoogde ecologische verbinding richting Nossegem.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan.

A.13. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de selectie, afbakening en oppervlakte van de 'werfzone' en de impact daarvan op de omgeving te beperken.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waar wordt verduidelijkt dat – gelet op de aard, de duur en de omvang van de infrastructuurwerken in functie van de herinrichting van de R0 – op weloverwogen locaties 'werfzones' worden aangeduid. De gebieden werden gekozen aan de hand van twee criteria, met name: (i) onbebouwd karakter en (ii) het zich lenen tot een goede ontsluiting met de R0 - Noord. Bij de keuze van de werfzones wordt uitgegaan van de principes duurzaam ruimtegebruik en het beperken van mogelijke hinder ten opzichte van 'woongebied', 'groengebied', 'natuurgebied' en gebieden met erfgoedwaarde. Zo worden de werfzones bij voorkeur ingericht in restruimtes, al dan niet langs (bestaande of aan te leggen) weginfrastructuur. In de toelichtingsnota wordt verder aangegeven dat er nood is aan grote, ruimtelijk samenhangende terreinen die goed bereikbaar zijn en strategisch gelegen zijn in functie van de geplande werken. Vermits de omvang en complexiteit van het project vereist dat bepaalde werken parallel uitgevoerd zullen moeten worden, impliceert dit ook de nood aan voldoende ruimte op verschillende plaatsen langs het tracé. Bij de locatie van de werfzones is dus gezocht naar zinvolle en voldoende grote plekken in functie van het uit te voeren werk.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzone' worden heel wat bepalingen opgenomen in functie van het beperken van de hinder naar de omgeving.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, waarbij gesteld wordt dat de in het ontwerp-GRUP vooropgestelde werfzones ter hoogte van Hoeve Hooghof en in Grimbergen (Potaarde en Kraaienberg) gelegen zijn in een glooiend gebied, waardoor de landschappelijke impact negatief is en deze zones zich niet lenen tot werfzone.

Op basis van de adviezen, bezwaren en opmerkingen en rekening houdende met de effectenbeoordeling in het plan-MER, opteert de Vlaamse Regering ervoor om de aanduiding van de 'werfzone' in het plan aan te passen. Delen van de werfzones aansluitend op en in de directe omgeving van de R0 blijven behouden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan.

A.14. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd grote delen van de kouter aan de Drijfstraat te Grimbergen niet als 'werfzone' of 'natuurgebied' aan te duiden en de bestaande bestemming 'agrarisches gebied' te behouden of de percelen te herbestemmen naar 'bouwvrij agrarisches gebied', waarbij in de voorschriften bepalingen kunnen opgenomen worden in functie van natuurwaarden, kleine landschapselementen, ... zonder landbouw onmogelijk te maken. In de bezwaarschriften wordt verder gevraagd naar een meer concrete invulling van de buffering naar de woningen toe. De werfzone grenst immers aan bestaande woningen in de Drijfstraat. Er wordt tevens meegegeven dat de werfzone grenst aan een dierenpension en de burelen daar al klagen van overlast.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, waarbij gesteld wordt dat de in het ontwerp-GRUP vooropgestelde 'werfzone' ter hoogte van Kraaienberg te Grimbergen gelegen is in een glooiend gebied, waardoor de landschappelijke impact negatief is en deze zone zich niet of minder leent tot werfzone.

Omwille van bovenstaande redenen beslist de Vlaamse Regering dan ook om deze werfzone aan te passen op het grafisch plan. De 'werfzone' in overdruk op het 'natuurgebied' wordt geschrapt uit het plan, met uitzondering van een deel dat aansluit op de snelweg. De 'werfzone' gelegen aan de snelweg wordt behouden.

De Vlaamse Regering oordeelt dat een herbestemming naar 'natuurgebied' invulling geeft aan de realisatie van plandoelstellingen 2 en 4 waarbij gestreefd wordt naar een goede landschappelijke inpassing van de R0 en het voorzien van ecologische verbindingen over, onder en langs de R0, die ook verbonden worden met bestaande beekvalleien en belangrijke groengebieden in de omgeving van de R0. Op deze manier maken ze deel uit van een ecologisch netwerk. In de toelichtingsnota werd een gecoördineerd bestemmingsplan opgenomen waarin aangetoond wordt dat de herbestemmingen van voorliggend plan zorgen voor een robuuster en aaneengesloten openruimtenetwerk. De aanduiding als 'natuurgebied' wordt dan ook behouden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan, waarbij een deel van de 'werfzone' wordt geschrapt.

A.15. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de afbakening van de 'werfzone' ter hoogte van Potaarde te Grimbergen te schrappen of aan te passen omdat deze naast of tegenover woningen gelegen is.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, waarbij gesteld wordt dat de in het ontwerp-GRUP vooropgestelde 'werfzone' ter hoogte van Potaarde te Grimbergen gelegen is in een glooiend gebied, waardoor de landschappelijke impact negatief is en deze zone zich niet of minder leent tot werfzone.

Omwille van bovenstaande redenen beslist de Vlaamse Regering dan ook om een deel van de werfzone, aansluitend op de woningen, te schrappen op het grafisch plan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan.

A.16. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de herbestemming van zeer waardevolle landbouwgrond ten westen van het Hof te Bever in vraag gesteld. De 'werfzone' hier komt tot vlak bij de manege en isoleert een stuk agrarisch gebied dat paalt aan de verkaveling van de Leestbeekstraat. Men vraagt om het westelijk deel van de 'werfzone' te schrappen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de bespreking van de adviezen, bezwaren en opmerkingen (zie A13).

Op basis van de adviezen, bezwaren en opmerkingen en rekening houdende met de effectenbeoordeling in het plan-MER, opteert de Vlaamse Regering ervoor om de aanduiding van de 'werfzone' in het plan aan te passen en een deel te schrappen als 'werfzone'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het grafisch plan.

A.17. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat in functie van het beschermd monument 'Signaal van Zellik' best een apart artikelnummer zou worden opgenomen en een indicatieve aanduiding op plan zou gebeuren. Zo is duidelijk in welke

zone het monument teruggeplaatst dient te worden. Eventueel zou ook toelichtend een kaartje kunnen worden opgenomen.

De Vlaamse Regering gaat in op deze adviezen, bezwaren en opmerkingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden ertoe dat een symbolische aanduiding werd toegevoegd op het grafisch plan en een artikelnummer wordt toegevoegd in de stedenbouwkundige voorschriften.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften

A.18 In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op een aantal onduidelijkheden en materiële vergissingen in de stedenbouwkundige voorschriften. Zo ontbreken een aantal woorden in de stedenbouwkundige voorschriften, bijvoorbeeld zoals in de bepaling artikel 3.11 waarbij het woord 'niet' wellicht vergeten werd in de laatste zin. Daarnaast wordt gewezen op de onduidelijkheid bij het gebruik 'deze bepaling' in de voorschriften en de door elkaar gebruiken van begrippen en aantallen van verkeerswisselaars, complexinrichtingen, aansluitingscomplexen, e.d.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de verschillende documenten nog eens werden nagelezen zodat materiële fouten, spellingsfouten, vergeten woorden, inconsequenties, verwijzingen, ... werden aangepast.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden ertoe dat er aanpassingen werden doorgevoerd in de stedenbouwkundige voorschriften.

A.19. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de formulering 'indien het ruimtelijk en technisch mogelijk is' op verschillende plaatsen in de stedenbouwkundige voorschriften onvoldoende onderbouwd is en te veel ruimte laat voor interpretatie. Het is essentieel dat er concrete en objectieve criteria worden vastgesteld om te bepalen wat als 'ruimtelijk en technisch mogelijk' wordt beschouwd. Het ontbreken van deze onderbouwing roept vragen op over de haalbaarheid en impact van het project.

In antwoord op deze reacties geeft de Vlaamse Regering aan dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. (*RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, RvS 3 december 2013, nr. 225.678, NV Geysen Handelsonderneming; zie ook: RvS 21 mei 2013, nr. 223.540, nv NMBS Holding, RvS 13 januari 2015, nr. 229.804, Demonie e.a., RvS 29 januari 2015, nr. 230.010, nv Babemo; RvS 10 september 2012, nr. 220.537, vzw Regionale Actiegroep Leefmilieu, Dender en Scheldel.*)

Het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel impliceren niet dat de overheid die een ruimtelijk uitvoeringsplan uitvaardigt alle aspecten van de betrokken regeling precies en gedetailleerd moet vaststellen. De plannende overheid mag in bepaalde

omstandigheden en voor bepaalde aspecten stedenbouwkundige voorschriften in veeleer algemene bepalingen beschrijven, waarbij een ruimere beoordelingsruimte wordt gelaten aan de vergunningverlenende overheid dan normaal gesproken het geval zou zijn. (*RvS 22 januari 2013, nr. 222.168, Van Riet e.a.; zie ook: RvS 3 mei 2013, nr. 223.372, Olivier Vande Velde e.a.; RvS 12 november 2013, nr. 225.449, Decorte e.a.*)

De flexibiliteit van de stedenbouwkundige voorschriften en de daarmee samenhangende vereiste van voorzienbaarheid beletten niet dat een voorschrift een veelheid aan verschillende handelingen kan toelaten, op voorwaarde dat de rechtsonderhorige op basis van een maximale invulling van het voorschrift een inschatting kan maken van de toegelaten handelingen (*RvS 1 februari 2022, nr. 252.835, Peeters*).

Het artikel met betrekking tot het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' laat inderdaad verschillende handelingen toe. De omschrijving van deze handelingen in de voorschriften maakt het wel mogelijk om een inschatting te maken van de maximale invulling van het voorschrift.

Om redenen van duidelijkheid worden de stedenbouwkundige voorschriften uit het GRUP, waarbij gebruik gemaakt wordt van de bepaling 'voor zover ruimtelijk en technisch mogelijk' nader geduid in de toelichting. Waar nodig werden toevoegingen gedaan in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften. Op deze manier worden er handvaten aangereikt die de vergunningverlenende overheid toelaten te oordelen of een bepaalde vergunningsaanvraag al dan niet aan het betreffende voorschrift voldoet. Het voorschrift is dan ook afdwingbaar bij de vergunningverlenende overheid alsook bij de rechterlijke instantie die over de te verlenen vergunning zou moeten oordelen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van de toelichtende kolom in artikel 1, artikel 2, artikel 3 en artikel 11 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.20. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het tijdelijk onbebouwbaar maken van de gebieden aangeduid als 'werfzone' problematisch is en men vraagt dan ook om de zones niet te voorzien op deze gebieden.

De Vlaamse Regering stemt in met de bemerking dat het tijdelijk onbebouwbaar maken van percelen waarop de overdruk 'werfzone' voorzien wordt, kan leiden tot een stilstand in deze gebieden. Om deze reden wordt deze bepaling uit de stedenbouwkundige voorschriften geschrapt.

A.21. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot de aanlegfase ook in te gaan op de performantie van de toeleidende snelwegen in het minder hinderplan.

De Vlaamse Regering stemt in met deze vraag. Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een beperkte aanvulling in artikel 1 en artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.22. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op een technische fout in de voorschriften, waarbij de verwijzing van de bestemmingen die gelden ter hoogte van de landschapsbruggen niet klopt.

De Vlaamse Regering antwoordt dat een materiële fout geslopen is in de verwijzing naar de juiste artikels. Deze werden aangepast in de stedenbouwkundige voorschriften. Daarnaast werden de verschillende documenten nog eens nagelezen op spellingsfouten. Ook deze werden verbeterd.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanpassing met de correcte verwijzing in artikel 1.3 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.23. In een advies wordt gesteld dat de voorschriften van 'gemengd openruimtegebied' niet van toepassing kunnen zijn op een landschapsbrug, vermits dit nog diverse soorten bebouwing zou toelaten. In het advies wordt gevraagd eerder te verwijzen naar de bestemming 'natuurgebied'.

De Vlaamse Regering kan instemmen met deze opmerking. Op die manier sluiten de voorschriften ook aan bij de aanpalende bestemmingsgebieden.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanpassing in artikel 1.3 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.24. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom er in sommige bestemmingen meer functionaliteiten op wegeninfrastructuur voorzien worden dan in andere. Er wordt verwezen naar de twee voorschriften 'gebied voor wegeninfrastructuur' en het 'gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur'.

De Vlaamse Regering kan instemmen om de voorschriften op dit punt verder af te stemmen op elkaar. Aangezien het 'gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' een overdruk is, waarbij de grondbestemming niet gewijzigd wordt, worden enkel de bepalingen overgenomen die relevant zijn voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling in de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 2 van het GRUP.

A.25. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om voor de zone van de verkeerswisselaar A12 het ambitieniveau van het op te maken natuurbeheersplan te verhogen van een type 2 naar een type 3 of 4, met na de werken het instellen van een natuurreserveaat op een zo groot mogelijk deel van de perimeter in het natuurgebied. De actuele biologische waarde (flora) is hier dermate uitzonderlijk dat alles moet gedaan worden om het bestaande patrimonium te behouden, na de werken te herstellen en te zorgen dat dit door toekomstig beheer een kerngebied vormt van waaruit de natuurwaarden naar de omgeving kunnen uitzaaien.

De Vlaamse Regering geeft aan dat voor een natuurbeheersplan type 2 wordt gekozen als het minimale type beheerplan voor openbare terreinen en natuurdomeinen.

Naar aanleiding van dit bezwaar zal in de bepaling m.b.t. landschappelijke ecologische ingrepen de term 'minimaal' toegevoegd worden.

De Vlaamse Regering wijst erop dat de stedenbouwkundige voorschriften heel wat beschermingsmaatregelen omvatten voor de bestaande natuurwaarden in het gebied. Zo dient de inname van verboden te wijzigen vegetatie maximaal vermeden te worden en moet worden ingezet op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de

levensvoorwaarden voor de inheemse fauna, flora en hun levensgemeenschappen in onderlinge samenhang.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van artikel 3.5 met de term 'minimaal' in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.26. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevreesd dat ondanks de verdiepte ligging van de R0 ter hoogte van Laarbeekbos de verlichtingsmasten toch nog op een hoogte reiken dat ze een negatieve invloed hebben op het Laarbeekbos en op de ecoducten. Het is daarom aangewezen de verlichting zodanig te dimensioneren en te oriënteren dat de lichtimpact minimaal is. Bovendien wordt gevraagd om ook te werken aan de lichtkleur op dit traject en in de ruimere omgeving van het Laarbeekbos. Dit aandachtspunt moet ook worden meegenomen op andere plaatsen waar gewerkt wordt aan ecopassages.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor wegeninfrastructuur' en het 'gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' waar bepalingen werden opgenomen met betrekking tot verlichting die een voldoende antwoord geven op deze adviezen, bezwaren en opmerkingen.

Om deels tegemoet te komen aan de adviezen, bezwaren en opmerkingen worden de voorschriften met betrekking tot verlichting in het 'gebied voor landschappelijke inpassing van de infrastructuur' (artikel 3) afgestemd op de bepalingen binnen de andere bestemmingen.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.27. In een advies wordt aangegeven dat in artikel 6 'parkgebied' de effectief toegelaten werken, wijzigingen en handelingen van de hoofdbestemming niet worden besproken, maar enkel deze van de nevenfuncties.

De Vlaamse Regering kan ingaan op deze opmerking. Er wordt aan de voorschriften toegevoegd dat alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van het park zijn toegelaten.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van artikel 6.1 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.28. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd wat de hoofdfunctie is van het 'gemengd openruimtegebied' omdat in de voorschriften enkel nevensgeschikte functies worden genoemd. In andere bezwaarschriften wordt gesteld dat de voorschriften van het 'gemengd openruimtegebied' te ruim zijn en vele mogelijkheden openlaten. Men stelt dat de bestemming niet concreet genoeg is en te algemeen blijft. Men vraagt dat de overheid hier een duidelijker standpunt in neemt.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat een 'gemengd openruimtegebied' bij uitstek een verwevingsgebied is. Het gebied behoort tot de gebiedscategorie 'overig groen' waarbij in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening artikel 2.2.6, §2, ook wordt gesteld dat natuurbehoud, bosbouw, onroerend erfgoed, landbouw en recreatie nevensgeschikte

functies zijn. Het zijn ook deze functies die worden toegelaten in de stedenbouwkundige voorschriften. Deze 'gemengde openruimtegebieden' zijn gericht op verweving van meerdere functies, zoals landbouw en groen. Belangrijk hierbij is ook het onbebouwbare karakter van het gebied. Uitzondering hierop is het 'gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde' waar, in aansluiting met het GRUP 'Afbakening VSGB en aansluitende openruimte gebieden', geopteerd wordt voor een gelijkaardig voorschrift.

Naar aanleiding van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen werd vastgesteld dat de specifieke bepalingen voor het gebied 'Laskouter' in Vilvoorde (artikel 7.3) overbodig zijn gezien deze bepalingen reeds voorzien zijn in het algemene artikel 7.2. Deze bepalingen voor het gebied 'Laskouter' kunnen dan ook geschrapt worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een aanpassing van artikel 7.

A.29. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om het benoemen van de plaats van de ecologische verbindingen te herbekijken. Men vraagt zich af of het voldoende duidelijk is welke locatie er telkens bedoeld wordt en tevens stelt men zich de vraag of het wel logisch is de ecologische verbindingen te voorzien ter hoogte van steenwegen omdat de te verbinden ecotopen elders liggen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat bij het definiëren van de (te garanderen) ecologische verbindingen in het GRUP er bewust voor gekozen is om deze niet geografisch vast te leggen in het grafisch plan maar om deze woordelijk te omschrijven in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften. In §6.3.2 van de toelichtingsnota wordt schematisch meer duiding gegeven bij de te garanderen verbindingen en hun geplande locaties. In §6.1.3. van de toelichtingsnota worden de gewenste verbindingen gepositioneerd ten opzichte van de gewenste ecoconnectiviteit en het groen-blauw netwerk in de ruime omgeving van de R0 - Noord. Hier wordt aangetoond dat de gedefinieerde verbindingen op planniveau wel degelijk bijdragen aan het versterken van de ecologische structuur in de omgeving van de ring, ook deze die ter hoogte van steenwegen liggen. Lopende of reeds uitgevoerde projecten hebben reeds aangetoond dat het zeker logisch kan zijn om ecologische verbindingen te voorzien ter hoogte van steenwegen of om ze te combineren met andere infrastructuur. Als voorbeeld wordt verwezen naar de herinrichting van de aansluitingscomplexen Mediaalaan en Henneaulaan. Ter verduidelijking kan in de bepaling van de stedenbouwkundige voorschriften bijkomend opgenomen worden dat de situering van deze dwarsverbindingen indicatief is, doch dat de realisatie ervan verplicht is omdat elke ecologische verbinding noodzakelijk is om het ecologisch netwerk te laten functioneren. Daarnaast wordt ook opgenomen dat een verbinding vervangen kan worden door een andere, voor zover in de omgevingsvergunningaanvraag aangetoond wordt dat het functioneren van het ecologisch netwerk gegarandeerd blijft.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van artikel 3.6 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.30. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de 'werfzones' soms erg ruim zijn ingetekend en dicht bij de bebouwing komen. Er wordt vanuit gegaan dat bij de concrete invulling er strenge principes van zuinig ruimtegebruik zullen worden gevolgd.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in de stedenbouwkundige voorschriften heel wat bepalingen werden opgenomen om de hinder te beperken naar de omgeving en in het bijzonder naar de aanwezige woningen. Er wordt bijvoorbeeld opgenomen dat een buffering voorzien wordt. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van de aangevraagde werken moet worden aangetoond op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen en meer bepaald met betrekking tot de buffering moet worden aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering te bekomen.

Aangezien duurzaam of zuinig ruimtegebruik in de toelichtingsnota als uitgangsprincipe wordt aanschouwd, wordt dit als inrichtingsprincipe nog toegevoegd aan de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzone'. Toelichtend wordt verder verduidelijkt en aangevuld wat bedoeld wordt hiermee.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een bijkomende bepaling in artikel 10 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.31. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat, nu er een stedenbouwkundige vergunning verleend is voor de verbindingsweg in functie van de behoeften van Brussels Expo, er geen nood is aan het voorzien van een overdruk 'reservatiegebied weginfrastructuur' voor de aanleg van deze verbindingsweg die naar de toekomst toe omgevormd zal worden tot een openbare verbindingsweg. De huidige bestemming 'gebied voor stedelijke activiteiten' vormt immers geen beletsel voor de aanleg van deze weginfrastructuur.

Daarnaast wordt ingegaan op het tijdelijk bouwverbod dat geldt in het reservatiegebied. Dit bouwverbod is disproportioneel. Het zou op zich enkel moeten gaan over het vermijden van gebouwen of constructies die de aanleg van de weginfrastructuur zou hypothekeren. Beperkte infrastructuur of tijdelijk of gemakkelijk weg te nemen infrastructuur zou toch wel moeten kunnen toegelaten worden. Voorts wordt aangegeven dat er geen reden is om het bouwverbod te laten gelden tot aan de ingebruikname van de infrastructuur. Eenmaal een vergunning is verleend voor de weginfrastructuur is geweten waar die exact zal worden aangelegd, en is er geen reden om voor de rest van de zone een bouwverbod in stand te houden. Er wordt een voorstel voor een nieuwe bepaling gedaan: 'De grondkleur blijft steeds van toepassing. Tot het moment waarop de zone wordt gebruikt in functie weginfrastructuur moet bij elke vergunningsaanvraag voor het bouwen, verbouwen of herbouwen van gebouwen of constructies aangetoond worden dat de aangevraagde handelingen het uitvoeren van de geplande weginfrastructuur niet hypothekeert.'

De Vlaamse Regering stelt vast dat de stedenbouwkundige vergunning van 26 juni 2023 betrekking heeft op de realisatie van een private of logistieke verbindingsweg. In tegenstelling tot de opmerkingen is de Vlaamse Regering van mening dat de aanduiding van de weginfrastructuur belangrijk is om het ruimtelijk kader van de mogelijke ontwikkelingen in het 'gebied voor stedelijke activiteiten' af te bakenen.

Bovendien wijst de Vlaamse Regering erop dat het 'reservatiegebied weginfrastructuur' in voorliggend GRUP tot doel heeft een zone te reserveren in functie van een openbare weg die het nieuwe aansluitingscomplex 7a op de R0 verbindt met de Houba de Strooperlaan. De Vlaamse Regering geeft aan dat een verduidelijking hieromtrent in de stedenbouwkundige voorschriften en de toelichtingsnota aangewezen is.

De Vlaamse Regering kan deels ingaan op de bezwaren, opmerkingen en adviezen met betrekking tot de onbebouwbaarheid van het 'reservatiegebied wegeninfrastructuur' en vult de voorschriften aan met een bepaling die stelt dat de grondkleur steeds van toepassing blijft voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van artikel 11.1 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

A.32. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat het vervallen van de tijdelijke overdruk voor de openbare verbindingsweg er niet toe mag leiden dat de aanleg ervan of de koppeling ervan aan het nieuwe aansluitingscomplex 7a niet meer mogelijk is, te meer omdat de bestaande bestemming 'gebied voor stedelijke activiteiten' de aanleg van een openbare verbindingsweg toelaat. Men stelt verder dat erover gewaakt moet worden dat aan de beperking van de duurtijd geen verkeerde interpretatie kan worden gegeven.

De Vlaamse Regering verwijst naar de behandeling onder punt A31. Door de aanvulling van het stedenbouwkundig voorschrift voor het 'reservatiegebied wegeninfrastructuur' met een bepaling die stelt dat de grondkleur steeds van toepassing blijft voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht, is het niet langer vereist een bepaling op te nemen omtrent de tijdelijkheid.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een schrapping van de bepaling met betrekking tot de tijdelijkheid in artikel 11 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van de toelichtingsnota

A.33. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op een aantal materiële fouten in de toelichtingsnota.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de verschillende documenten werden nagelezen zodat materiële fouten, spellingsfouten, vergeten woorden, inconsequenties, verwijzingen, ... werden aangepast.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassingen in de toelichtingsnota

A.34. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of het tracé van het ringfietspad deel uitmaakt van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Er wordt gesteld dat er in het dossier tegenstrijdigheden staan, dat het ringfietspad wel degelijk terug te vinden is op schetsen en figuren. Zo worden heel wat vragen gesteld over de ligging van het ringfietspad en is het niet duidelijk of het ringfietspad langs de binnen- of buitenzijde van de R0 zal worden ingericht.

Er worden ook vragen gesteld met betrekking tot het tracé van de opengelegde Woluwe die wordt weergegeven in de documenten van het plan. Daarnaast wordt gesteld dat bepaalde zaken, bijvoorbeeld een aantal ecologische verbindingen of het bestaand ruimtebeslag, niet terug te vinden zijn op de figuren. Men vraagt naar de concrete impact van de plannen op bepaalde wijken/gebieden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP wordt opgemaakt in functie van de ruimtelijke herinrichting van de R0 - Noord. In functie van deze herinrichting en de concrete realisatie ervan worden de nodige bestemmingen in het verordenend plan voorzien. Het tracé van het ringfietspad maakt geen deel uit van het voorliggende GRUP en wordt zo ook in de documenten en het onderzoek meegegeven.

De Vlaamse Regering geeft dat op de figuren in de toelichtingsnota impressies worden weergegeven van andere projecten die in het plangebied en omgeving in uitvoering of gepland zijn. Hierbij is duidelijk aangegeven dat dit conceptschetsen zijn. De conceptschetsen in de bijlagen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn niet definitief. Pas bij de omgevingsvergunningsaanvragen zullen ze definitief zijn.

Omwille van de duidelijkheid werd daarom een disclaimer toegevoegd in de toelichtingsnota en het ontwerpend onderzoek, de ruimtelijke conceptschetsen, het Verkeersveiligheidseffectbeoordeling en het Future Proofrapport:

“Deze toelichtingsnota bevat schema’s en figuren die het ontwerpvoorstel voor de ruimtelijk herinrichting van de R0-noord weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de wegeninfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, ecologische verbindingen enerzijds en andere mogelijke projecten anderzijds zoals bijvoorbeeld het ringfietspad, het openleggen van de Woluwe, De figuren ter illustratie van de wegeninfrastructuur en de landschappelijke inpassing ervan mogen echter niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de wegeninfrastructuur en haar omgeving. Deze figuren en schema’s maken immers geen deel uit van het verordend deel van voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden.

Het betreffen dus conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven.

Datzelfde geldt uiteraard ook voor de figuren ter illustratie van de mogelijke projecten zoals het ringfietspad en het openleggen van de Woluwe. Aangezien deze projecten geen deel uitmaken van de herinrichting van de R0-noord, doet onderhavig plan geen uitspraak omtrent de concrete vormgeving ervan. ”

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot het toevoegen van een disclaimer in hoofdstuk 1 en 6 van de toelichtingsnota en de andere genoemde bijlagen.

A.35. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het niet verantwoord is om waardevolle landbouwgrond te herbestemmen in functie van ‘bosgebied’, ‘natuurgebied’, ‘gemengd openruimtegebied’ en ‘parkgebied’. Er wordt gesteld dat de huidige bestemming ‘landschappelijk waardevol agrarisch gebied’ of ‘bouwvrij agrarisch gebied’ voldoende garanties geeft. Er wordt gevraagd waarom de betrokken percelen op een behoorlijke afstand van de R0 liggen. Daarnaast wordt aangegeven dat vooral de landbouwgronden gelegen in beekvalleien door hun ligging het meeste water

bufferen en bij aanhoudende droogte het meest overlevingskansen aan gewassen bieden. Bijkomend wordt gesteld dat de aangeduide 'natuurgebieden', 'bosgebieden', 'parkgebieden' en 'gemengd openruimtegebieden' te versnipperd zijn om te spreken over een aaneengesloten lint. Een aaneengesloten natuurgebied realiseren is moeilijk gezien de vele obstructies op het traject, zijnde kruisende straten en aanwezige bebouwing.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen van het GRUP, waar onder meer gestreefd wordt naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de R0 - Noord in de omgeving, om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. De bestaande Ring is vandaag immers een barrière onder meer voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden stedenbouwkundige bepalingen en bestemmingen voorzien in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de Ring worden opgenomen. Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels, ... verbonden door dwarse verbindingen richting de omliggende valleien. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar 'natuurgebied', 'bosgebied', 'parkgebied' en 'gemengd openruimtegebied te voorzien'. Deze herbestemmingen sluiten aan bij reeds geldende groene bestemmingen zoals voorzien op het gewestplan of andere uitvoeringsplannen of bestemmingsplannen zoals het GRUP 'Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden', waardoor het netwerk effectief gerealiseerd en versterkt kan worden. De bestaande natuur- en bosgebieden zijn voor het merendeel inderdaad reeds gelegen in de valleigebieden. Daar wordt op voortgebouwd bij de herbestemmingen in dit GRUP. Daarnaast werden vanuit een aantal onderzoeken, studies en visies (de studie 'Open Ruimtenetwerk in en rond Brussel, de visie vanuit het Strategisch Project Groene Noordrand, de ecoconnectiviteitskaart van het ontwerpend onderzoek, ...) bepaald waar deze ecologische verbindingen het best voorzien worden. In hoofdstuk 6 van de toelichtingsnota (bijlage IIIa) wordt dit per deelzone verduidelijkt. Deze valleigronden zijn inderdaad meestal vandaag al grasland of natuur. De herbestemming betekent ook niet dat dat grasland daar volledig moet verdwijnen.

De Vlaamse Regering antwoordt verder dat deze herbestemmingen, ondanks de tussenliggende straten en bebouwing, een toegevoegde waarde hebben voor het openruimte netwerk. Wanneer het grafisch plan van het GRUP wordt samengelegd met de andere geldende bestemmingen in de omgeving, is duidelijk dat met de herbestemmingen die opgenomen zijn in dit plan een robuust open ruimtenetwerk en een versterking van de valleien wordt gerealiseerd.

Om een duidelijk zicht te geven op dit openruimte netwerk, wordt in de toelichtingsnota een gecoördineerd plan met alle openruimte bestemmingen volgens de geldende bestemmingsplannen toegevoegd.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanpassing in hoofdstuk 6 van de toelichtingsnota.

A.36. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of na het gebruik als 'werfzone' de bodem terug zal hersteld worden, zowel naar stabiliteit als naar waterstromingen. Er wordt gevraagd op welke manier de grondwaterstromingen en de

daaraan hangende voeding van verscheidene gebieden gegarandeerd wordt. Er wordt hier gesteld dat niet enkel het oppervlaktewater belangrijk is.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften voor 'werfzone', waarin verschillende bepalingen werden opgenomen in functie van het beperken van de effecten op de bodem. Er wordt specifiek opgenomen dat de werken op dusdanige wijze moeten worden uitgevoerd dat herstel van de bodemstructuur/ -opbouw/ -doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming. In de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt een verduidelijking gegeven voor deze bepaling. Deze verduidelijking wordt naar aanleiding van deze opmerking nog verder aangevuld in de toelichtende kolom.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling in de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige voorschriften.

A.37. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat er geen zorgvuldig alternatievenonderzoek werd uitgevoerd, aangezien uit de dossierstukken niet blijkt of er alternatieve locaties voor de werfzones werden onderzocht. Er zou eveneens geen verantwoording voor de uiteindelijk gekozen werflocaties voorliggen.

Daarnaast wordt gewezen op de hoeveelheid aan werfzones en op de overlast die zal veroorzaakt worden voor de bewoners en omliggende straten onder meer door het af- en aanrijden van vrachtwagens, het laden en lossen, de uitstoot, het fijn stof, het lawaai. Er wordt gevraagd om naar alternatieven te zoeken.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota, waar wordt verduidelijkt dat - gelet op de aard, de duur en de omvang van de infrastructuurwerken - op weloverwogen locaties werfzones worden aangeduid. De werfzones werden gekozen aan de hand van twee criteria, met name: (i) onbebouwd karakter en (ii) het zich lenen tot een goede ontsluiting met de RO Noord. Bij de keuze van de werfzones wordt uitgegaan van de principes duurzaam ruimtegebruik en het beperken van mogelijke hinder ten opzichte van 'woongebied', 'groengebied', 'natuurgebied' en gebieden met erfgoedwaarde. Zo worden de werfzones bij voorkeur ingericht op restruimtes al dan niet langs (bestaande of aan te leggen) weginfrastructuur. In de toelichtingsnota wordt verder aangegeven dat er nood is aan grote, ruimtelijk samenhangende terreinen die goed bereikbaar zijn en strategisch gelegen zijn in functie van de geplande werken. Vermits de omvang en complexiteit van het project vereist dat bepaalde werken parallel uitgevoerd zullen moeten worden, impliceert dit ook de nood aan voldoende ruimte op verschillende plaatsen langs het tracé. Bij de locatie van de werfzones is dus gezocht naar zinvolle en voldoende grote plekken in functie van het uit te voeren werk.

Bij het bepalen van de werfzones op het grafisch plan werden verschillende locaties onderzocht aan de hand van bovenstaande criteria. Bij het voorontwerp GRUP werden op zowel op basis van verder ontwerpend onderzoek, als op basis van het plan-MER werfzones ingetekend en voorgelegd aan de adviserende instanties. Aan de hand van heel wat adviezen werden deze werfzones opnieuw bekeken en werden aanpassingen gedaan in functie van het GRUP.

De aanduiding van werfzones maakt integraal deel uit van het planvoornemen en de alternatieven voor de werfzones werden derhalve samen met de alternatieven van de herinrichting van de RO mee onderzocht in het plan-MER. De op het grafisch plan aangeduide werfzones en andere zones voor tijdelijke werken werden allen beoordeeld in

het plan-MER. De neerslag hiervan is te lezen in hoofdstuk 15 (deelrapport beoordeling GeCAV) van het plan-MER. De milderende maatregelen werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. Daarnaast kan ook worden aangegeven dat heel wat bepalingen werden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften in functie van het beperken van de hinder naar de omgeving toe.

De Vlaamse Regering geeft bijkomend aan dat met betrekking tot de locatie van de werfzones doorheen het proces een afweging gebeurd is van verschillende locaties, gelegen binnen het voorlopige plangebied dat afgebakend werd in de scopingnota. Verder kan aangegeven worden dat in het kader van de milieueffectbeoordeling enkel redelijke alternatieven moeten worden meegenomen in de beoordeling. Om te bepalen of een alternatief al dan niet redelijk is, moet rekening worden gehouden met de doelstelling van het plan en de geografische werkingssfeer hiervan. Daarnaast moeten enkel de realistische alternatieven worden onderzocht. Hoewel een a priori-keuze niet mogelijk is, wordt in de rechtspraak aanvaard dat trechtering wordt toegepast, met name een getrapte werkwijze bij het selecteren van redelijke alternatieven, waarbij het mogelijk is dat finaal een aantal alternatieven overblijven. Het is ook mogelijk om voorafgaand aan het effectieve milieueffectenonderzoek een aantal criteria te bepalen op grond waarvan de verschillende beschikbare alternatieven worden getoetst om na te gaan welke van die beschikbare alternatieven ook als redelijke alternatieven moeten worden beschouwd. Ook wordt in de rechtspraak bevestigd dat het volstaat dat de overheid na onderzoek van het dossier tot een welbepaald alternatief komt, waaruit meteen blijkt waarom de andere alternatieven niet werden gevolgd. Het is niet vereist dat elk alternatief dat wordt voorgesteld tot bijkomende wetenschappelijke studies aanleiding moet geven.

De redelijke alternatieven werden opgenomen in het plan-MER loop 2.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden tot een aanvulling van hoofdstuk 8 in de toelichtingsnota.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing het plan-MER

Naar aanleiding van onderstaande bezwaren, opmerkingen en adviezen over het plan-MER werd het plan-MER en de passende beoordeling aangepast. Deze aanpassingen in het plan-MER zijn ook doorgevoerd in de Toelichtingsnota §7.1 Milieueffectenrapportage en §9 Verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

A.38. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat uit het gevoerde onderzoek niet blijkt hoe het verlies aan akkerland, grasland, struikgewas en bos ten voordele van bijkomende asfaltering zich verhoudt tot de koolstofbalans die het Vlaamse, Brusselse Hoofdstedelijke en Waalse Gewest op grond van de LULUCF-verordening dient bij te houden.

De Vlaamse Regering wijst erop dat uit de beoordeling van de GeCAV in het plan-MER blijkt dat de opslagcapaciteit binnen het plangebied ten gevolge van de herbestemmingen naar open ruimte een toename in de opslagcapaciteit met ca. 3.400 ton koolstof tot gevolg zal hebben (zie deelrapport 15- Beoordeling GeCAV).

Deze berekening is echter niet geheel in overeenstemming met het overzicht van de totale koolstofvoorraad in de verschillende landgebruikscategorieën volgens de huidige Vlaamse broeikasgasinventaris, zoals opgenomen in het Vlaamse Energie- en

Klimaatplan 2030. Een aanvullende oefening op basis van de wijziging van het effectieve landgebruik als gevolg van het planvoornemen, en berekening volgens indeling in de landgebruiksklassen overeenkomstig het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 (nl. bos, akkerland, grasland en ruimtebeslag) werd daarom aangevuld in deelrapport 15 (milieubeoordeling GeCAV).

In het licht van het klimaatbeleid is het van belang de vastgelegde koolstofvoorraden zo veel mogelijk te behouden en waar mogelijk te doen toenemen, en de omzetting ervan naar broeikasgassen zoveel mogelijk te beperken.

De doelstelling die geldt voor alle Europese lidstaten (en dus ook voor Vlaanderen) voor de periode 2021–2030 is de zogenaamde ‘no-debit rule’. Hoewel de no-debit-rule in principe enkel geldt op het niveau van de lidstaten, en dus niet op het niveau van individuele plannen of projecten, zou deze regel hier toch als een basis kunnen gehanteerd worden om de effecten van het plan ‘herinrichting R0-Noord’ aan te toetsen. Als immers voor elk plan of project aan deze regel wordt voldaan dan zal ook de doelstelling op het niveau van de lidstaat gehaald worden.

Uit de beoordeling van de GeCAV in het plan-MER blijkt dat de opslagcapaciteit binnen het plangebied in geval van de GeCAV zal toenemen met ca. 3.440 ton koolstof, waardoor het plan geen afbreuk doet aan het bereiken van de doelstellingen van de LULUCF-verordening.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een aanvulling deelrapport 15 van het plan-MER. Deze aanvulling leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling of een aanpassing/aanvulling in de voorgestelde maatregelen of aanbevelingen.

A.39. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gemeld dat de Passende beoordeling SBZ Laarbeekbos en verscherpte natuurtoets op VEN-gebieden Floordambos, de Dorent en Wolfspuiten niet correct of ontoereikend zijn.

In navolging van hiervan werden de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets nader onderbouwd, rekening houdend met de BAU-kaarten die tijdens de planprocedure ter beschikking kwamen en met de recente ontwikkelingen in de rechtspraak. De nader onderbouwde passende beoordeling en verscherpte natuurtoets werden voorgelegd aan het Agentschap voor Natuur en Bos en goedgekeurd op 22 december 2023.

In de in het openbaar onderzoek voorgelegde passende beoordeling en verscherpte natuurtoets (Bijlage V plan-MER) wordt gesteld dat:

- Er een betekenisvolle aantasting is op het Laarbeekbos gezien de bijdrage van het planvoornemen > 1% van de KDW bedraagt en dat hiervoor een milderende maatregel noodzakelijk is.
- Er geen betekenisvolle aantasting of onvermijdbare en onherstelbare schade plaats vindt in het Floordambos

In de nader onderbouwde passende beoordeling en verscherpte natuurtoets worden de eerder vastgestelde resultaten, dat er een betekenisvolle aantasting verwacht wordt t.h.v. het Laarbeekbos en geen betekenisvolle aantasting noch onvermijdbare en onherstelbare schade t.a.v. het Floordambos worden verwacht, bevestigd.

Bijkomend zijn de omliggende SBZ-H en VEN-gebieden in detail beschreven, waarbij naar voor komt dat in het Zoniënwoud ter hoogte van knoop Leonard, de Zuunvallei,

Kravaal- Herenboscomplex, de Bossen van Aa, Kollintenbos, 's Gravenbos en Driesbos enerzijds en Kesterbeek, Lareveld anderzijds en Hellebos, Snijselsbos, Vossekot en Driebunders ook mogelijk een betekenisvolle aantasting optreedt en dat hiervoor een milderende maatregel noodzakelijk is.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een aanvulling in de passende beoordeling. Deze aanvulling leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling van de reeds onderzochte gebieden, maar wel tot een andere effectscore t.h.v. het SBZ-H Zoniënwoud (zowel op Brussels als Vlaams grondgebied), SBZ-H 'Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden), SBZ-H 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen', SBZ-H 'Bossen van het zuidoosten van de zandleemstreek' en SBZ-H 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' waarbij een aanvulling in de voorgestelde maatregelen noodzakelijk is. Hierdoor werden ook de toelichtingsnota, de stedenbouwkundige voorschriften en het flankerend beleid aangevuld.

A.40. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat men ten onrechte gebruik maakt van de 1%-drempel die in het Vlaamse Gewest wordt gehanteerd om de impact van de stikstofdeposities op het Laarbeekbos in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te beoordelen. Daarnaast wordt in sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen opgeworpen dat er sprake is van onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN-gebied Floordambos, zodat het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord strijdig is met artikel 26*bis* van het decreet Natuurbehoud.

In navolging hiervan werden de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets nader onderbouwd rekening houdend met de BAU-kaarten die tijdens de planprocedure ter beschikking kwamen en recente ontwikkelingen in de rechtspraak. Hierbij werd geen gebruik meer gemaakt van de 1%-drempel, maar werd elk gebied in detail onderzocht en beschreven. De nader onderbouwde passende beoordeling en verscherpte natuurtoets werden voorgelegd aan het Agentschap voor Natuur en Bos en goedgekeurd op 22 december 2023.

In de in het openbaar onderzoek voorgelegde passende beoordeling en verscherpte natuurtoets (Bijlage V plan-MER) wordt gesteld dat:

- Er een betekenisvolle aantasting is op het Laarbeekbos gezien de bijdrage van het planvoornemen > 1% van de KDW bedraagt en dat hiervoor een milderende maatregel noodzakelijk is.
- Er geen betekenisvolle aantasting of onvermijdbare en onherstelbare schade plaats vindt in het Floordambos

In de nader onderbouwde passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, die geen gebruik meer maakt van de 1%-drempel, worden de eerder vastgestelde resultaten, dat er een betekenisvolle aantasting verwacht wordt t.h.v. het Laarbeekbos en geen betekenisvolle aantasting noch onvermijdbare en onherstelbare schade t.a.v. het Floordambos worden verwacht, bevestigd.

Bijkomend zijn de omliggende SBZ-H en VEN-gebieden in detail beschreven, waarbij naar voor komt dat in het Zoniënwoud ter hoogte van knoop Leonard, de Zuunvallei, Kravaal-Herenboscomplex, de Bossen van Aa, Kollintenbos, 's Gravenbos en Driesbos enerzijds en

Kesterbeek, Lareveld anderzijds en Hellebos, Snijselsbos, Vossekot en Driebunders ook mogelijk een betekenisvolle aantasting optreedt en dat hiervoor een milderende maatregel noodzakelijk is.

Deze bezwaren geven aanleiding tot een aanvulling in de passende beoordeling. Deze aanvulling leidt niet tot andere effectscores in de milieueffectbeoordeling van de reeds onderzochte gebieden, maar wel tot een andere effectscore t.h.v. het SBZ-H Zoniënwoud (zowel op Brussels als Vlaams grondgebied), SBZ-H 'Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden), SBZ-H 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen', SBZ-H 'Bossen van het zuidoosten van de zandleemstreek' en SBZ-H 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenbergh en Veltem' waarbij een aanvulling in de voorgestelde maatregelen noodzakelijk is. Hierdoor werden ook de toelichtingsnota, de stedenbouwkundige voorschriften en het flankerend beleid aangevuld.

A.41. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat het plan-MER niet zorgvuldig werd opgemaakt, omdat er werfzones worden weerhouden die wel degelijk een bepaalde ontwikkelingsmogelijkheid hebben. De effecten van de werfzone zouden evenmin voldoende in kaart gebracht zijn.

De Vlaamse Regering verwijst naar de bespreking van de adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de werfzones (zie A.12. tot en met A.16.).

In de verschillende loops van het onderzoek werden de effecten tijdens de aanlegfase meegenomen. In de milieuverklaring die opgenomen is in de toelichtingsnota wordt aangegeven op welke manier wordt omgegaan met de aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die opgenomen zijn in het milieuonderzoek.

Voor de werfzones en tijdelijke werken zijn in de eerste loop van de milieubeoordeling enkele aannames en preventieve maatregelen geformuleerd waarmee rekening werd gehouden in de tweede loop van het onderzoek. Zoals aangegeven in de toelichtingsnota en in het plan-MER zijn de preventieve maatregelen die voortvloeiden uit de milieubeoordeling van loop 1 per definitie voorwaardelijk omdat ze nog niet rechtstreeks gekoppeld werden aan het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De focus van de milieubeoordeling loop 1 lag vooral op het aanreiken van elementen die, samen met de input uit andere effectbeoordelingen (bv. ontwerp onderzoek, ...) aantonen dat bepaalde alternatieven/varianten uit loop 1 onvoldoende en niet te remediëren mate voldoen aan de plandoelstellingen en derhalve onredelijk zijn en niet verder genomen worden in loop 2 van het onderzoek. Er werden eveneens op te lossen knelpunten, aandachtspunten en mogelijke oplossingen voor de in loop 2 overblijvende alternatieven/varianten opgenomen. In loop 1 werden dus geen 'milderende maatregelen' geformuleerd maar preventieve maatregelen die specifieke knelpunten kunnen remediëren. Het waren generieke en specifieke randvoorwaarden (aandachtspunten) die in loop 2 werden gehanteerd.

De concrete milieubeoordeling van het ontwerpvoorstel en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd opgenomen in loop 2 en hoofdstuk 15 (deelrapport beoordeling GeCAV). De milderende maatregelen die voor de tijdelijke werken of werfzones werden geformuleerd werden allen vertaald in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

Daarnaast werd naar aanleiding van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen een uitgebreidere bespreking van de werfzones bij §15.9.1.6 'effecten tijdens de aanlegfase'

Deze aanvulling heeft niet geleid tot een andere beoordeling of effectscores en dus ook niet tot bijkomende milderende maatregelen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een beperkte aanpassing van het plan-MER voor de bespreking van de werfzones.

A.42. In een bezwaar wordt gesteld dat er niet akkoord kan gegaan worden dat het effect van de werfzones op de landschappelijke waarde van landbouwgebied slechts "beperkt negatief" is omwille van de tijdelijkheid.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de beoordeling "beperkt negatief" in de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie betrekking heeft op het feit dat niet alle werfzones permanent en tegelijkertijd gedurende de ganse periode van uitvoeringswerkzaamheden in gebruik zullen zijn. Deze beoordeling heeft met name betrekking op de impact van de uitvoeringswerkzaamheden t.a.v. de erfgoedwaarden. Alle werfzones situeren zich ook buiten beschermd landschap en (vastgestelde) inventarisitems, op uitzondering van de werfzone binnen het beschermd dorpsgezicht 'Hoeve Hooghof met omgeving'. Naar aanleiding van adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van het grafisch plan werd een deel van de werfzone ter hoogte van Hoeve Hooghof aangepast. Enkel de werfzone aansluitend op R0 wordt behouden. Deze werfzone wordt na de werken herbestemd naar 'bosgebied'.

Aangezien de beoordeling van de aanwezigheid van de werfzones binnen de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie vooral afgewogen is t.a.v. de erfgoedwaarden en in mindere mate t.a.v. de beeldkwaliteit, wordt de impact ten aanzien van de beeldkwaliteit in het plan-MER aangevuld, geherevalueerd en afgestemd op deze van belevingskwaliteit in de discipline mens-ruimte.

Dit bezwaar geeft aanleiding tot een aanvulling in de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie van het plan-MER. In het plan-MER wordt gesteld dat ter hoogte van Hooghof en in Grimbergen (t.h.v. Potaarde en Kraaienberg) 3 werfzones worden voorzien in een glooiend gebied, waardoor hun landschappelijke impact negatiever is. Omwille van bovenstaande redenen beslist de Vlaamse Regering om deze werfzones in te perken op het grafisch plan.

A.43. In een bezwaarschrift wordt gevraagd waarom er geen ADR-bekkens voorzien kunnen worden. Men stelt dat dit bij lange tunnels dit toch noodzakelijk is.

De Vlaamse Regering geeft aan dat ADR bekkens zullen toegelaten worden gekoppeld aan weginfrastructuur lager dan het maaiveld (bv. tunnels, tunnelbakken, onderdoorgangen). Via een regelmechanisme zal de waterkelder voor hemelwater afgesloten worden, zodat er geen verontreiniging naar de bovengrondse bekkens en waterlopen zal worden gepomp. Bovengronds is een ADR bekken niet nodig, want er staat een regelbare afsluiter op bekkens net opwaarts van het lozingspunt op de waterlopen om de verontreiniging ter plaatse te houden. Het plan-MER werd in hoofdstuk 15 (beoordeling GeCAV) aangevuld. Deze wijziging leidt niet tot andere conclusies in de milieubeoordeling zelf.

Dit bezwaar geeft aanleiding tot een aanvulling in het hoofdstuk 15, discipline bodem en grondwater. Als gevolg hiervan werden ook aanpassingen doorgevoerd in artikel 3 van de stedenbouwkundige voorschriften en de milieuverklaring.

A.44. In een bezwaar wordt gesteld dat er een verkeerde figuur (G1b ipv G1a) wordt gebruikt in de discipline lucht.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het een foutieve figuurtitel in deelrapport 15 betreft. Deze titel wordt aangepast, het gaat hier wel over G1aG2a'_inv en niet om G1a, alsook op andere plaatsen in het plan-MER.

Dit bezwaar geeft aanleiding tot aanpassing van de titel bij figuren opgenomen in het plan-MER.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing de MKBA

A.45. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat in de MKBA nog gebruik is gemaakt van oude kaarten met betrekking tot overstromingsgevoelheid. Er zijn ondertussen nieuwe kaarten met fluviale en pluviale overstromingen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de analyse in de MKBA werd aangevuld, conform het plan-MER, met de fluviale en pluviale overstromingskaarten. Deze aanvullende analyse leidt niet tot andere resultaten binnen de MKBA.

A.46. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat in de MKBA wordt gesteld dat de Woluwe (R0 t.h.v. Woluwelaan) in geplande toestand een koker is, wat niet strookt met de visie van VMM om waterlopen zoveel als mogelijk open te leggen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het een materiële vergissing betreft. Het is weldegelijk de ambitie om de Woluwe ter hoogte van de Woluwelaan open te leggen. Dit werd aangepast in de MKBA.

B. Adviezen, bezwaren en opmerkingen die geen aanleiding geven tot aanpassing van het GRUP

De volgende onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het plan. Onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen hebben betrekking op specifieke onderwerpen of thema's. Bij de behandeling van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen werden deze onderdelen gegroepeerd volgens deze thema's. De behandeling van de adviezen, bezwaren en opmerkingen volgens de verschillende onderwerpen moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.

Algemene adviezen, bezwaren en opmerkingen

B.1. In een aantal adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt uitdrukkelijk de steun voor het plan en de doelstellingen ervan uitgesproken. Hierbij wordt o.m. aangegeven dat het positief is dat er oog is voor de multimodaliteit in de regio, het herstellen en versterken van het groenblauwe netwerk en het verbeteren en veiliger maken van de infrastructuur van de R0-Noord, met oog voor de leefbaarheid in de omgeving (o.a. door het verminderen van sluipverkeer).

Daarnaast wordt benadrukt dat het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke 'Herinrichting van de ring rond Brussel (R0) - deel Noord' een zeer goed uitgewerkt document betreft met veel verbeteringen naar de toekomst toe. De doelstellingen van het GRUP, het geleverde studiewerk en de mogelijkheden tot inspraak worden positief bevonden.

Ook het ontwerpvoorstel wordt gunstig beoordeeld, mede omwille van het evenwicht tussen het rationaliseren, vlotter en veiliger maken van de infrastructuur en het kwalitatief inpassen van deze infrastructuur in haar omgeving, met oog voor het herstellen van het groenblauwe netwerk en het wegwerken van de barrière die deze infrastructuur vormt voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Ook wordt aangestipt dat de herinrichting van de Ring cruciaal is voor duurzame mobiliteit, groenere omgeving en verbeterde levenskwaliteit.

De herbestemmingen naar natuur-, park-, bosgebied en gemengd open ruimtegebied worden geapprecieerd, omdat deze het openruimtenetwerk in Brussel en de Vlaamse Rand versterken.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze opmerkingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.2. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat men best de volledige Ring aanpakt, niet enkel het noordelijk, maar ook het zuidelijke en het westelijke gedeelte van de Ring. Zo worden er in het bezwaar voorstellen gedaan om een ondertunneling te voorzien van de bocht van Vorst tot de R0-oost of om ter hoogte van het 4-armenkruispunt een extra betonnen viaduct te voorzien.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het programma 'Werken aan de Ring' een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaar vervoersprojecten betreft, dat tevens inzet op combimobiliteit, de leefbaarheid in de projectgebieden wil verbeteren en voor dit alles een ver doorgedreven stakeholdermanagement voert. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame

verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Deze aanpak strookt met de beleidsvisie van de Vlaamse Regering om een gebiedsgerichte en integrale aanpak van grote mobiliteitsprojecten te bekomen. De grote investeringen in infrastructuur vertrekken vanuit een grondige gebiedsanalyse zowel op ruimtelijk vlak als wat betreft mobiliteit en houden rekening met de uitdagingen van de regio. Deze uitdagingen liggen op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, ecologie, bevolkingsgroei, werkgelegenheid, het bewaren en versterken van groen-blauwe verbindingen, enz. Grote infrastructuurwerken bieden tegelijk opportuniteiten om, naast de mobiliteit, ook de leefbaarheid te verbeteren. Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid staan centraal, en dit vertaalt zich in een benaderingswijze waarbij tussen de verschillende disciplines geïntegreerd wordt gewerkt. Bovendien wordt ook sterk ingezet op de ruimtelijke inpassing van de mobiliteitsoplossingen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat meerdere planningsprocessen lopende zijn, zonder de geïntegreerde en integrale benadering uit het oog te verliezen.

Het noordelijke deel van de R0 wordt – via voorliggend GRUP – integraal en multimodaal aangepakt tussen en met inbegrip van de verkeerswisselaars R0/E40 Groot-Bijgaarden en R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe.

Voor het oostelijke deel van de R0, vanaf het Vierarmenkruispunt tot voorbij Groenendaal, is een studie afgerond. Deze studie heeft de streefbeeldstudie van 2005/06 geactualiseerd, en heeft aangegeven wat op korte termijn kan gebeuren om soelaas te kunnen bieden voor de mobiliteitsproblematiek in de regio. In het kader hiervan worden thans 4 aparte geïntegreerde planningsprocessen gevoerd, met name:

- GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Vierarmen';
- GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Leonard';
- GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Groenendaal, en
- GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Jezus-Eik'.

De Vlaamse Regering besliste in 2019 ook om voor het westelijk deel van de R0 een studie op te starten.

Met betrekking tot de gevraagde verbinding tussen de bocht van Vorst en de R0-oost kan gesteld worden dat deze verbinding geen alternatief is dat voldoet aan de doelstellingen van voorliggend GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – Noord' en buiten het plangebied van dat GRUP ligt. Dit geldt evenzeer voor de vraag met betrekking tot een viaduct aan het 4-armenkruispunt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.3. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om het verlaagd lengteprofiel, waarbij de Ring onder de Steenweg op Brussel, onder de Koningin Astridlaan en onder de De Limburg Stirumlaan door zal gaan, volledig te bedekken. Dit zorgt enerzijds voor een maximale geluidsbuffering ten opzichte van de omliggende dichtbevolkte woonkernen en biedt anderzijds een kans om boven op de overkapping een nieuwe verbindingsweg te realiseren. Deze lokale verbindingsweg, maximaal 2 x 1 rijbaan, zal de stromen van de verschillende lokale wegen opvangen en verdelen naar de nieuwe op- en

afritten van de Ring. Gezien deze verbindingsweg met 2 x 1 rijbaan veel smaller is dan het bestaande profiel van de Ring is er voldoende ruimte om deze weg te voorzien van geluidsschermen en/of groene buffering aan beide kanten van de weg, nieuwe fietsverbindingen, een busbaan, en dergelijke. Er wordt voorgesteld om een opsplitsing te voorzien van de op- en afrit die ter hoogte van de 'Bowling' wordt voorzien. Ter hoogte van de Steenweg op Brussel kan, zoals vandaag, een halve op- en afrit richting Antwerpen ingericht worden. Ter hoogte van de bestaande op- en afrit 9 kan een bijkomende oprit richting Gent ingericht worden die in verbinding staat met de nieuwe verbindingsweg op de overkapping. Men vraagt om dit voorstel als volwaardig alternatief te onderzoeken in het plan-MER

De Vlaamse Regering antwoordt na analyse van het voorstel dat het voorgestelde inrichtingsalternatief niet als redelijk kan beschouwd worden en niet voldoet aan de plandoelstellingen. In het inrichtingsalternatief wordt onder meer voorgesteld om de overkapping in te richten met een nieuwe lokale ontsluitingsweg met langs beide kanten geluidsschermen en/of groene buffer, nieuwe fietsverbindingen, een busbaan, en dergelijke. Deze lokale ontsluitingsweg zou volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen de stromen van de verschillende lokale wegen opvangen. Er zijn hierbij echter enkele onverenigbaarheden met 2 van de 4 specifieke plandoelstellingen. De positieve effecten die gehaald worden uit het overbruggen van deze volledige zone om de leefbaarheid te verhogen zal dan teniet worden gedaan door bijkomende infrastructuur, met de daarbij horende hinder. Een maximale overbrugging in Wemmel/Jette werd als variant meegenomen in het onderzoek (Loop 2) en hieruit bleek dat dit belangrijke negatieve effecten heeft op vlak van uitstoot aan de tunnelmonden, met een lokale verslechtering van de leefbaarheid tot gevolg. Op die manier wordt Plandoelstelling 2 'Het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc.' niet gehaald.

Daarnaast is er de vaststelling dat het aanleggen van een lokale ontsluitingsweg inclusief buffers, geluidsschermen leidt tot bijkomende barrièrewerking. Dit is strijdig met plandoelstelling 4 omtrent het inzetten op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking, zowel voor de mens als voor de natuur van de ring te verminderen en zo de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.4. In een aantal adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt algemeen gesteld dat het plan een enorme emotionele impact heeft op het privéleven en de gezondheid van gezinnen, verstoorde nachtrust, verminderde levenskwaliteit, veiligheidsgevoel, ...

De Vlaamse Regering geeft aan dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen voornamelijk een gevoelswaarde uitdrukken en niet onderbouwd zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.5. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd hoeveel verkeersongevallen er reeds zijn gebeurd bij de aanleg van andere werken in kader van 'Werken aan de Ring' zoals onder meer de aanleg van de Hector Henneaulaan.

De Vlaamse Regering stelt vast dat dit geen opmerking is op voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.6. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld naar of bekommernissen geuit over een aantal thema's die buiten het plan vallen, zoals de sluiting van de oprit aan de Plantentuin in Meise, de herinrichting van R0 Oost en R0 West-Zuid, het moderniseren van de metrolijn Wemmel-Brussel, de heraanleg van het Vierarmenkruispunt, een alternatieve locatie voor een mogelijks geïmpacteerd bedrijf, de herinrichting van aansluitingscomplex 13 (R0xN8), de sluiting van aansluitingscomplex 12 (Kattebroek), het doortrekken van de tram van de Woluwelaan naar Brussels Airport via het centrum van Zaventem, de vraag naar een verbreding van het Leonardkruispunt, het toevoegen van het aansluitingscomplex "cargo" op de E19, de afschaffing van de Diabolo-toeslag op de treinverbinding naar Brussels Airport, het herbestemmen van enkele woongebieden in Zellik naar open ruimte gebied, het beheer, onderhoud en verlichting F3 tussen de Grote Kloosterstraat en de Henneaulaan, de vraag naar een fietspad langs de Leuvensesteenweg vanaf het kruispunt met de R22 tot Nossegem, de mogelijke herinrichting van de De Limburg Stirumlaan, de N8, fietsverbindingen en doortrekken ringfietspad richting Hoeilaart, de verbinding richting Schaarbeek Vorming, de concrete inrichting van de sneltram A12 op parking C, ...

De Vlaamse Regering geeft aan dat deze vragen buiten het plangebied en de scope van het GRUP vallen en verwijst naar de plandoelstellingen die reeds van aan de start van het planningsproces zijn vastgelegd. Het plangebied kan na het openbaar onderzoek niet uitgebreid worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.7. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de impact van de aanleg van het Ringfietspad ter hoogte van verschillende zones. Men vraagt meer duidelijkheid over de ligging ervan. Men stelt dat het ringfietspad negatief is voor ecologie en klimaat door o.a. het kappen van bomen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het ringfietspad geen deel uitmaakt van het GRUP voor de herinrichting van de R0 - Noord. In de toelichtingsnota wordt een en ander ook als volgt verduidelijkt:

"Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die het ontwerpvoorstel voor de ruimtelijk herinrichting van de R0-noord weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de wegeninfrastructuur en de aanliggende zone voor landschappelijke inpassing, oversteken, ecologische verbindingen enerzijds en andere mogelijke projecten anderzijds zoals bijvoorbeeld het ringfietspad, het openleggen van de Woluwe, De figuren ter illustratie van de wegeninfrastructuur en de landschappelijke inpassing ervan mogen echter niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de wegeninfrastructuur en haar omgeving. Deze figuren en schema's maken immers

geen deel uit van het verordend deel van voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden.

Het betreffen dus conceptplannen, die nog aan verandering onderhevig zijn. De grote lijnen liggen evenwel vast, vandaar dat deze conceptplannen reeds ter illustratie worden meegegeven.

Datzelfde geldt uiteraard ook voor de figuren ter illustratie van de mogelijke projecten zoals het ringfietspad en het openleggen van de Woluwe. Aangezien deze projecten geen deel uitmaken van de herinrichting van de RO-noord, doet onderhavig plan geen uitspraak omtrent de concrete vormgeving ervan.”

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.8. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of het plan alle wegen bevat die door het plan worden verwijderd of gewijzigd, ook als deze op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen, en of de grensoverschrijdende effecten hiervan werden onderzocht.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de RO-Noord enkel het Vlaams grondgebied betreft. In het plan-MER werden wel de grensoverschrijdende effecten op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onderzocht.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.9. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt meer duidelijkheid gevraagd over de effecten van de herinrichting van de RO-Noord op het Waals grondgebied (Waterloo, Eigenbrakel, Terhulpen, Nijvel en verder). Er wordt verder ook gesteld dat in de plan-MER de effecten op 'mens-gezondheid' onvoldoende onderzocht werden in het macrostudiegebied (in het bijzonder op het gewestgrensoverschrijdende effecten op grondgebied Wallonië ter hoogte van Waterloo en Eigenbrakel).

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de RO-Noord enkel het Vlaams grondgebied betreft. In het plan-MER werden wel de grensoverschrijdende effecten op het Waals Gewest onderzocht. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.10. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de stand van zaken van de intergewestelijke mobiliteitsstudie van de omgeving van het Heizelplateau en hierin geformuleerde oplossingen om sluipverkeer te weren. Zonder deze studie zou de herinrichting van de RO-Noord niet tegemoet kunnen komen aan de doelstellingen geformuleerd in het plan-MER en aan de multimodale wegenspecialisatie van Good Move.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin de stand van zaken van de intergewestelijke studie “Gewestoverschrijdende visie op de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizelplateau” wordt weergegeven. Alle onderzochte scenario's van de Intergewestelijke studie ontsluiting Heizelvlakte zijn realiseerbaar binnen de klijtlijnen van het GRUP.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.11. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de huidige op- en afritten in bestaande toestand goed functioneren en de geplande werken dus zinloos zijn.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin de aanleiding voor de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is weergegeven. Eén van de elementen is de verkeersveiligheid. De combinatie van grote, samengestelde verkeersstromen en een infrastructuur met veel en kort op elkaar gelegen op- en afritten zorgt voor een opeenvolging van complexe weefzones. De korte lengtes van deze weefzones zorgen voor verkeersonveilige situaties, zoals ook blijkt uit de ongevallengegevens. De grootste concentraties aan ongevallen zijn immers te linken aan die zones waar veel weefbewegingen plaatsvinden. Uit ongevallencijfers van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt overigens dat het aantal ongevallen, die hinder veroorzaken, de laatste jaren stelselmatig is toegenomen, en dit zowel op de binnen- als buitenring. De weefzones hebben bovendien ook een impact op de doorstroming van het verkeer op de R0-Noord. Door de vele weefbewegingen en het feit dat deze veelal over korte afstanden moeten gebeuren, verlopen deze stroef. Dit geeft aanleiding tot filevorming, zowel op de R0-Noord als op de toeleidende autosnelwegen en een aantal hoofdassen van het onderliggende wegennet. De Vlaamse Regering is bijgevolg van mening dat de geplande werken noodzakelijk zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de plandoelstellingen

B.12. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de doelstelling om lokaal en doorgaand verkeer te scheiden mede gebaseerd is op de doelstelling om van Vlaanderen de "logistieke draaischijf" van een deel van West-Europa te maken. Vrachtverkeer naar de twee grote Vlaamse havens dient daarbij maximaal gefaciliteerd te worden. De vraag wordt gesteld of deze doelstelling de beste keuze is in deze dicht bevolkte regio.

De Vlaamse Regering verwijst voor haar antwoord naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In het RSV wordt de Ring rond Brussel geselecteerd als hoofdweg en is de R0 onderdeel van het Trans-European Road Network (TERN). Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staat cfr. het RSV o.a. het volgende principe voorop: "binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt er gestreefd naar het scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parallelbanen en een beperking van het aantal aansluitingen op de doorgaande verbindingen." Vanuit deze selectie kan inderdaad gesteld worden dat de R0 een belangrijke verkeers- en vervoersfunctie op te nemen heeft in Vlaanderen, België, West-Europa.

Daarnaast wordt tevens verwezen naar de 6 plandoelstellingen die geformuleerd werden voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en die ingegeven zijn door zowel de op te nemen functie van de R0-noord als de specifieke ligging van de R0-noord in een dicht bevolkte regio. Deze plandoelstellingen hebben geleid tot het ontwerpvoorstel waarvoor het plan wordt opgemaakt. Het ontwerpvoorstel is de combinatie van alternatief en varianten die het meest evenwichtig voldoet aan deze 6 plandoelstellingen.

Plandoelstelling 1 gaat over het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een beter leesbare, meer logische, en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming.

Plandoelstelling 2 gaat over het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc. In de nabijgelegen dorpskernen streven we o.a. naar de vermindering van het sluipverkeer dankzij de herinrichting van de R0.

Plandoelstelling 3 stelt dat bij de herinrichting van de R0 over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee worden ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. De barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt verminderd om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen.

Plandoelstelling 4 gaat over het feit dat over het hele plangebied wordt ingezet op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegen) om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking van de Ring te verminderen en zo de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Zo zal de barrièrewerking van de Ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de natuur en de dieren verminderen.

De algemene plandoelstellingen 5 en 6 gaan over het vooropstellen van een maatschappelijk verantwoorde kosten/baten verhouding en het ondersteunen van het ruimtelijk beleid zoals vastgelegd door de Vlaamse Regering. Beide doelstellingen zijn doelstellingen die altijd in rekening moeten worden gebracht door de Vlaamse Overheid.

Belangrijk te stellen is dat al deze plandoelstellingen als evenwaardig werden aanzien. Er wordt geen plandoelstelling voorgetrokken, met andere woorden de plandoelstellingen met betrekking tot mobiliteit worden niet voorgetrokken op deze met betrekking tot leefbaarheid.

Bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan werd ook rekening gehouden met de resultaten van alle gevoerde onderzoeken, waaronder het plan-MER (zie bijlage V). De in het plan-MER opgenomen milderende maatregelen werden vertaald in het ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurde.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.13. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat vrachtwagens de belangrijkste bronnen zijn van files en wordt gevraagd waarom niet ingezet wordt op snelwegen die gereserveerd zijn voor vrachtwagens.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 6 plandoelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de R0-Noord. Het voorzien van een snelweg die exclusief gereserveerd is voor vrachtwagens voldoet niet aan deze plandoelstellingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.14. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de hierin opgenomen ambities met betrekking tot ruimtebeslag en de inzet van vruchtbare bodems in functie van voedselproductie. Er wordt op aangedrongen dat de agrarische gebieden maximaal gevrijwaard moeten blijven en er zuinig wordt omgesprongen met open ruimte.

De Vlaamse Regering antwoordt dat een GRUP wordt opgemaakt ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in afwachting van de definitieve vaststelling van een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Niettemin wordt in voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ook ingezet op een aantal belangrijke ontwikkelingsprincipes zoals zuinig ruimtegebruik, groenblauwe dooradering, ontharding en beperkt ruimtebeslag. Meer informatie hieromtrent is opgenomen in de plandoelstellingen en de toelichtingsnota. De In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen opgenomen elementen zijn hier eveneens in opgenomen.

Aangaande het zuinig ruimtegebruik wordt ook verwezen naar de stedenbouwkundige voorschriften, waar binnen de gebieden voorzien ter realisatie van de weginfrastructuur verschillende bepalingen hieromtrent werden opgenomen. Het maximaal vrijwaren van de agrarische gebieden werd afgewogen ten aanzien van de plandoelstellingen in functie van de groenblauwe dooradering. Bij de herinrichting van de R0-noord wordt immers ingezet op ontsnippering en worden heel wat ecologische verbindingen langsheen en over/onder de Ring voorzien. Om deze verbindingen te laten functioneren in een netwerk wordt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ook de nodige ruimte en bestemmingen hiervoor voorzien ('natuurgebied', 'parkgebied', 'bosgebied', 'gemengd openruimtegebied'). De aanduiding van deze verbindingen gebeurde op basis van heel wat onderzoek dat opgenomen is in de toelichtingsnota. Bij de aanduiding van deze gebieden werden de landbouwkamers zo ruim mogelijk gehouden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.15. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat er sprake is van een gebrek aan transparantie omdat het verhogen van de capaciteit op de R0-Noord niet is opgenomen in de plandoelstellingen, hoewel het plan hiervan uitgaat.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het verhogen van de capaciteit op de R0-noord geen uitgangspunt is voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarom werd dit ook niet meegenomen in de plandoelstellingen. De uitgangspunten van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke herinrichting van de R0-noord zijn weergegeven in de 4 specifieke en 2 algemene plandoelstellingen. De alternatieven en varianten die doorheen het planningsproces werden onderzocht werden geëvalueerd aan de hand van deze 6 plandoelstellingen en dit heeft geleid tot het uiteindelijk gekozen ontwerpvoorstel voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.16. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt meer duidelijkheid gevraagd over de doelstellingen van het RUP en de beoogde resultaten, waarbij deze niet alleen te maken hebben met de werken aan de Ring zelf, maar ook met de beekstructuren en groenzones die hiermee gepaard gaan.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen die reeds bij het begin van het planningsproces vastgelegd werden. Deze plandoelstellingen hebben geleid tot het ontwerpvoorstel waarvoor het plan wordt opgemaakt. Het ontwerpvoorstel is de combinatie van alternatief en varianten die het meest evenwichtig voldoet aan de 4 specifieke en 2 algemene plandoelstellingen. Belangrijk te stellen is dat de specifieke plandoelstellingen als evenwaardig worden aanzien en de algemene plandoelstellingen niet onderscheidend zijn. Er wordt geen plandoelstelling voorgetrokken, met andere woorden de plandoelstellingen met betrekking tot mobiliteit worden niet voorgetrokken op deze met betrekken tot leefbaarheid.

Het ontwerpvoorstel heeft geleid tot de opmaak van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Hierin zijn naast de gebieden voor de realisatie van de weginfrastructuur ook heel wat bepalingen en gebieden opgenomen in functie van de beekstructuren en groenzones in de omgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.17. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de capaciteit op de R0 niet te verhogen en te investeren in alternatieve modi. Men vindt het niet wenselijk om de R0 te verbreden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het programma 'Werken aan de Ring' een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaar vervoersprojecten betreft, dat tevens inzet op combimobiliteit, de leefbaarheid in de projectgebieden wil verbeteren en voor dit alles een ver doorgedreven stakeholdermanagement voert. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Deze aanpak strookt met de beleidsvisie van de Vlaamse Regering om een gebiedsgerichte en integrale aanpak van grote mobiliteitsprojecten te bekomen. De grote investeringen in infrastructuur vertrekken vanuit een grondige gebiedsanalyse zowel op ruimtelijk vlak als wat betreft mobiliteit en houden rekening met de uitdagingen van de regio. Deze uitdagingen liggen op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, ecologie, bevolkingsgroei, werkgelegenheid, het bewaren en versterken van groen-blauwe verbindingen, enz. Grote infrastructuurwerken bieden tegelijk opportuniteiten om, naast de mobiliteit, ook de leefbaarheid te verbeteren. Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid staan centraal, en dit vertaalt zich in een benaderingswijze waarbij tussen de verschillende disciplines geïntegreerd wordt gewerkt. Bovendien wordt ook sterk ingezet op de ruimtelijke inpassing van de mobiliteitsoplossingen.

Daarnaast kan in functie van de investering in alternatieve modi ook verwezen worden naar de in opmaak zijnde regionale mobiliteitsplannen waarin verdere acties met betrekking tot alternatieve modi worden opgenomen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het verhogen van de capaciteit op de R0-noord geen uitgangspunt is voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarom werd dit ook niet meegenomen in de plandoelstellingen. De uitgangspunten van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke herinrichting van de R0-noord zijn weergegeven in de 4 specifieke en 2 algemene plandoelstellingen. De alternatieven en varianten die doorheen het planningsproces werden onderzocht werden geëvalueerd aan de hand van deze 6 plandoelstellingen en dit heeft geleid tot het uiteindelijk gekozen ontwerpvoorstel voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord.

De Vlaamse Regering verwijst verder naar het in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gevoerde onderzoek. Doorheen het proces werden verschillende alternatieven en varianten onderzocht. Zoals ook verduidelijkt in de toelichtingsnota en andere bijlagen, werden 2 loops van onderzoeken, waaronder een milieueffectenrapport en een maatschappelijke kosten-batenanalyse, uitgevoerd. Bij een eerste loop van het onderzoek werden 3 groepen van alternatieven onderzocht en ook een aantal varianten waaronder een rijstrook minder (2x3 rijstroken). Deze variant werd toegepast op alle onderzochte alternatievengroepen zowel in het plan-MER en het MKBA. De resultaten van dit onderzoek werden bekeken en afgewogen ten opzichte van de plandoelstellingen. Er werd na deze evaluatie besloten om de variant 'rijstrook minder' niet meer te weerhouden in loop 2 van het onderzoek. De variant kreeg immers uitsluitende scores (weging ten opzichte van de plandoelstellingen). De gedetailleerde motivatie is terug te vinden in bijlage 14 van de scopingnota.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.18. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden voorstellen gedaan voor eenvoudige en goedkope maatregelen die de verzadiging van de Ring zouden verminderen. Het gaat dan onder meer over: het verbieden van vrachtverkeer in de spits, verbaliseren van vrachtwagens die op de vluchtstrook stoppen, het verhogen van het VIAPASS-tarief op piekmomenten, het verbaliseren van automobilisten die na een lichte aanrijding de weg blokkeren en niet naar de pechstrook gaan.

De Vlaamse Regering neemt akte van de suggesties. In deze adviezen, bezwaren en opmerkingen in functie van het verminderen van de filevorming op de Ring. Uit de onderzoeken blijkt echter dat er infrastructurele ingrepen nodig zijn, bv. omdat op vandaag de veiligheidsafstanden tussen de op- en afritten op de R0 Noord onvoldoende zijn. Bovendien werden er voor het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, naast het verbeteren van de verkeersveiligheid, waaronder het aspect doorstroming valt, nog 5 andere plandoelstellingen geformuleerd. Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften vormen de vertaling van deze 6 plandoelstellingen. Het louter inzetten op maatregelen zoals hier voorgesteld in functie van de doorstroming is niet voldoende om de 6 vooropgestelde plandoelstellingen te realiseren.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.19. In een bezwaar wordt aangegeven dat de verbreding van de Ring ter hoogte van Jette de barrière die de Ring nu al vormt, zal versterken.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 6 plandoelstellingen (4 specifieke en 2 algemene) die van bij de start van het planningsproces bepaald werden. Deze plandoelstellingen hebben geleid tot het ontwerpvoorstel waarvoor het plan wordt opgemaakt. Het ontwerpvoorstel is de combinatie van alternatief en varianten die het meest evenwichtig voldoet aan deze 6 plandoelstellingen. Belangrijk te stellen is dat al deze plandoelstellingen als evenwaardig werden aanzien. Er wordt geen plandoelstelling voorgetrokken, met andere woorden de plandoelstellingen met betrekking tot mobiliteit worden niet voorgetrokken op deze met betrekken tot leefbaarheid.

De keuze om de R0 ter hoogte van Jette verdiept aan te leggen en te werken met brede landschapsbruggen is het gevolg van de beoordeling van de verschillende varianten die

hier bekeken werden in het onderzoek ten aanzien van de 6 plandoelstellingen. Een rijstrook meer betekent hier inderdaad een bredere infrastructuur en dus potentieel een grotere barrière, maar de verdiepte aanleg in een tunnelbak, waarbij heel wat te garanderen verbindingen worden voorzien in functie van langzaam verkeer, openbaar vervoer en ecologie, maken dat er naast de voordelen op vlak van doorstroming, heel wat voordelen zijn op vlak van leefbaarheid, ontsnippering en dus een vermindering van de barrièrewerking. Een uitgebreidere motivatie is terug te vinden in bijlage XI Beoordelingsnota.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de ambitieuze modal split

B.20. Specifiek wat het AMS-scenario betreft, wordt in sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen gesteld dat het AMS-scenario niet op een correcte manier werd doorgerekend. Niettemin zou uit het plan-MER blijken dat het AMS-scenario de meeste winsten oplevert, zodat het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord niet kan worden goedgekeurd zonder de implementatie van het AMS-scenario.

De Vlaamse Regering wijst erop dat het bereiken van de AMS niet de basisdoelstelling van voorliggend plan is. De plandoelstellingen hebben immers betrekking op de herinrichting van de infrastructuur, het verhogen van de leefbaarheid, het versterken van de multimodale bereikbaarheid en de landschappelijke inpassing. Zoals ook verduidelijkt in de onderzoeken zelf, werden aan dit scenario 'AMS' geen concrete beleidsmaatregelen toegekend, omdat hierover nog geen concrete beleidsbeslissingen genomen zijn. Het AMS-scenario werd, conform de richtlijnen voor de opmaak van een plan-MER bekeken als een toekomstige ontwikkeling, rekening houdend met geplande evoluties en doelstellingen. Omdat de concrete vormgeving van de maatregelen op dit moment nog onvoldoende duidelijk is, wordt het AMS-scenario als een doorkijkscenario meegenomen. Vandaar dat het AMS-scenario niet als standaard of deel van het plan kon worden meegenomen in het plan-MER en dus als een doorkijk- of ontwikkelingsscenario is geduid. Een doorkijkscenario is een bijkomende referentietoestand op langere termijn, rekening houdend met geplande toekomstige ontwikkelingen in de omgeving en met gewenste toekomstige ontwikkelingen. In het onderzoek wordt dus uitgegaan van de worst case (zonder AMS) en niet van de best case waar AMS gerealiseerd zou zijn.

Er werd wel over gewaakt dat het bereiken van de modal shift niet wordt gehypothetiseerd. Zo werden alle alternatieven en varianten met de AMS doorgerekend, onderzocht en beoordeeld. Er is op die manier nagegaan of de R0-Noord niet overgedimensioneerd wordt. Het is immers de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Op die manier zal de toekomstige R0-Noord ook tegemoetkomen aan de beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit en klimaat.

In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt ook opgeworpen dat men bij het doorrekenen van het AMS-scenario een opportunistische interpretatie van de scope van de vervoerregio hanteert, doordat de Modal Shift-doelstelling van 50% zou worden toegepast op de vervoerregio van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, terwijl de Good

Move-doelstelling streeft naar een reductie met 27%. Dit cijfer (27%) is een doelstelling en werd overgenomen in het AMS-scenario. Op het moment dat het plan-MER opgemaakt werd, was er nog onvoldoende zicht op de maatregelen die deze daling moeten bewerkstelligen, maar omdat GoodMove een verordening is, werd de doelstelling opgenomen. Voor de Vlaamse Rand rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waren er bij het opmaken van het plan-MER geen wettelijk vastgelegde doelstellingen geformuleerd, en was er nog geen regionaal mobiliteitsplan beschikbaar waarin mogelijke maatregelen geformuleerd werden. In het regeerakkoord van de Vlaamse regering is opgenomen dat in de toekomst 50% van de verplaatsingen duurzaam moeten zijn in de stedelijke gebieden rond Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand (50/50). Het zou echter van weinig realiteitszin getuigen als de 50/50 doelstelling zomaar overgenomen wordt voor de Vlaamse Rand op zichzelf. De 50/50-doelstelling is enerzijds gericht op stedelijke gebieden, en daar hoort de het Brussels hoofdstedelijk gewest bij. Anderzijds is er een grote relatie tussen het verkeer in het Brussels hoofdstedelijk gewest en de Vlaamse rand. Er zijn immers veel verplaatsingen tussen deze twee gebieden, en er zijn veel doorgaande verplaatsingen door de Vlaamse rand naar het Brussels hoofdstedelijk gewest vanuit Vlaanderen en Wallonië.

Tot slot wordt opgeworpen dat het GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord enkel kan worden goedgekeurd mits implementatie van het AMS-scenario. Zoals hierboven werd toegelicht, is het AMS-scenario enkel als doorkijkscenario meegenomen, omdat er op dit moment nog onvoldoende duidelijkheid is over de benodigde maatregelen om de modal shift te bereiken. Het AMS-scenario maakt dus geen deel van de onderzochte varianten en alternatieven en behoeft dus geen ruimtelijke vertaling. Bovendien blijkt uit het plan-MER dat de GeCAV, waarop het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord steunt, mits het nemen van de vereiste milderende maatregelen kan worden ingevoerd zonder het creëren van aanzienlijke milieueffecten. Het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord kan dus wel degelijk zonder het AMS-scenario worden goedgekeurd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.21. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd meer inspanningen te leveren om de bereikbaarheid van de regio met alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, snelbus op de Ring, gebruik van kanaal voor goederenvervoer, carpoolparkings, ...) te verbeteren om zo tot een modal shift te komen en het wegverkeer te doen dalen of het optreden van geïnduceerd verkeer minstens gedeeltelijk te voorkomen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het plan onder meer tot doel heeft om de ambitieuze modal shift mee te faciliteren, door het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio. In het plan-MER zijn hiervoor berekeningen toegevoegd voor de verschillende criteria, voor zowel mobiliteit, lucht, geluid... Zo verbeteren veel mobiliteitscriteria, bij lucht en geluid zijn er geen significante verschillen. Voor de gehele beschrijving wordt verwezen naar het plan-MER waar per onderdeel de AMS bekeken werd. Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld, waarbij rekening gehouden wordt met een aantal te garanderen verbindingen tijdens en na de heraanleg van de R0-noord. De te garanderen verbindingen zijn opgenomen in stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Oversteken en

onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Ze moeten ook deel uitmaken van de aanvraag tot omgevingsvergunning.

Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten voor alternatieve modi gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeel zal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins van fietssnelwegen, de Ringtrambus of de luchthaventram) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over o.m. openbaar vervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.22. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat de overdimensionering van de R0-Noord zonder het terugdringen van het aantal voertuigkilometers afbreuk zou doen aan de internationale, Europese, federale en Vlaamse klimaat- en luchtdoelstellingen alsook de doelstelling om een modal shift te bereiken.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de aanleiding voor het plan er onder meer in bestaat om een oplossing te voorzien voor de effecten op de R0 en het onderliggende wegennet ten gevolge van de toenemende demografische en economische groei in de regio, het huidige fileprobleem en het vele sluipverkeer doorheen de Vlaamse rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarnaast is de weg- en afwateringsinfrastructuur verouderd en voldoet deze niet langer aan de hedendaagse normen. De R0 heeft momenteel ook een grote barrièrewerking, waardoor er weinig ruimte is voor ecologische verbindingen. Vanuit deze vaststellingen werd het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord opgemaakt conform de plandoelstellingen, met name: het herinrichten van verouderde infrastructuur, het verhogen van de leefbaarheid, het ontwikkelen van potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer en de landschappelijke inpassing van de infrastructuur.

De vastgestelde knelpunten en plandoelstellingen kunnen niet worden opgelost door de *modal shift*. In dat opzicht wordt in het inleidend hoofdrapport van loop 2 van het plan-MER (zie p. 24) dan ook toegelicht dat het AMS *op zich* geen redelijk alternatief is. Het AMS-scenario werd wel mee doorgerekend en beoordeeld als een doorkijkscenario. Wat dat betreft, verwijst de Vlaamse Regering naar hetgeen hierna wordt gesteld.

De gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen en klimaatdoelstellingen werden doorheen het planningsproces meegenomen in het onderzoek. Zo werd een ontwikkelingsscenario, AMS (ambitieuze modal split), in het plan-MER meegenomen waarin de doelstellingen met betrekking tot modal split van Good Move en het klimaat- en luchtbeleidsplan werden meegenomen. Alle alternatieven en varianten werden met deze AMS doorgerekend (als doorkijkscenario), onderzocht en beoordeeld. Er is op deze manier nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte alternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt. Het is immers de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus

is afgenomen. Op die manier zal de toekomstige R0-Noord ook tegemoetkomen aan de beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit en klimaat.

Het plan zal er dus op zich genomen niet toe leiden dat de modal shift of de klimaatdoelstellingen worden bereikt. Wel werd er mee over gewaakt dat het planvoornemen het bereiken van deze doelstellingen niet hypothekeert. In dat opzicht moet worden opgemerkt dat in het milieueffectenrapport rekening wordt gehouden met de mate waarin het planvoornemen een impact heeft op het functioneren van het openbaar vervoer en het fietsroutenetwerk. Elk van de onderzochte alternatieven en ook het gekozen alternatief werd op deze twee parameters beoordeeld. Ten aanzien van het gekozen alternatief besluit het plan-MER dat de impact op het openbaar vervoer en het fietsroutenetwerk (multimodale bereikbaarheid) beperkt positief (+1) scoort (zie pagina 54 van het plan-MER – deelrapport beoordeling GeCAV). Aldus kan worden besloten dat wordt voldaan aan de derde plandoelstelling, die inzet op het verhogen van de multimodale bereikbaarheid.

Bovendien stelt het deelrapport beoordeling GeCAV ook vast dat de GeCAV in zekere mate bijdraagt door het realiseren van een *modal shift* door voorzien in voldoende ruimte om nieuwe fietsverbindingen te garanderen (zie pagina 271 van het plan-MER – deelrapport beoordeling GeCAV).

Effecten op klimaat werden eveneens besproken in het plan-MER. Zo wordt ten aanzien van de GeCAV vastgesteld dat het plan positief scoort op het vlak van klimaatadaptatie. Niettegenstaande er een beperkte toename van de verharding plaatsvindt, zal er immers een forse afname plaatsvinden van het totale ruimtebeslag. Het positief effect van bijkomend groen op het vlak van hittestressbestendigheid zal beduidend groter zijn dan het negatief effect van de beperkte toename van de verharding. Daarnaast wordt door het inzetten op infiltratie, buffering en vertraagde afvoer ook een gunstigere situatie voorspeld dan de referentiesituatie. Op het vlak van klimaatmitigatie draagt het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord in beperkte mate bij tot het verhogen van de koolstofopslag in de bodem. Er is geen positieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen van Vlaanderen of België, maar daar wordt door het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord evenmin afbreuk aan gedaan. Daarnaast is er ook een beperkte positieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie plan-MER – deelrapport Beoordeling GeCAV).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.23. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de Vlaamse en Brusselse gewestelijke mobiliteits- en klimaatdoelstellingen het uitgangspunt van de definitieve heraanleg van de Ring op projectniveau moeten zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat de maatregelen opgenomen in Good Move geen belangrijke (bijkomende) belasting van de Ring inhouden. Het aandeel Brussels verkeer op de Ring zou beperkt zijn tot ongeveer 5% van het totale verkeer op de R0. Dit heeft als gevolg dat de impact op de R0 van een eventuele bijkomende verkeersbelasting op de Ring ten gevolge van in Good Move opgenomen maatregelen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heel beperkt zal zijn en de grootste winst voor de R0 in bewegingen zit met origine buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 4 specifieke en 2 algemene plandoelstellingen die werden vastgelegd voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke Herinrichting van de R0-noord. De gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen en klimaatdoelstellingen werden doorheen het planningsproces meegenomen in het onderzoek. Zo werd een ontwikkelingsscenario, AMS (ambitieuze modal split), in het plan-MER meegenomen waarin de doelstellingen met betrekking tot modal split van Good Move en het klimaat- en luchtbeleidsplan werden meegenomen. Alle alternatieven en varianten werden met deze AMS doorgerekend, onderzocht en beoordeeld. Er is op deze manier nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte alternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt. Het is immers de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Op die manier zal de toekomstige R0-Noord ook tegemoet komen aan de beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit en klimaat. De implementatie van een AMS-scenario zorgt in alle hoofdalternatieven voor een globale daling van het autoverkeer. De grootste dalingen vinden echter plaats op het onderliggend wegennet, waardoor tegemoet wordt gekomen aan de doelstelling inzake leefbaarheid in woonkernen. Echter, de saturatiegraden van de R0-Noord zelf wijzigen door toepassing van het AMS-scenario (zeer) beperkt en ze blijven dus ook hoog (in elk alternatief worden op bepaalde secties saturatiegraden boven 90% behaald).

De resultaten van de verschillende onderzoeken tonen aan dat, onafhankelijk van de concrete inrichting ervan, de R0-Noord ook met een AMS een belangrijke verbindende en verzamelende functie blijft vervullen met regionale verplaatsingen over grotere afstanden. Verkeer dat vandaag de dag op het onderliggend wegennet rijdt omwille van de grote saturatie van de R0-Noord, begeeft zich in een AMS-scenario terug naar de R0-Noord, waar het hoort. Bij de varianten met een rijstrook minder valt dit positief effect weer grotendeels weg. Door de lagere capaciteit van de R0-Noord t.g.v. de rijstrook minder, verschuift er minder verkeer van het onderliggende wegennet naar de Ring. De druk op het onderliggende wegennet is daardoor terug hoger dan in de het overeenkomstig hoofdalternatief met AMS. Op de R0-Noord zelf blijven de verzadigingsgraden hoog, en zijn ze vaak zelfs hoger dan in het overeenkomstig hoofdalternatief zonder AMS. Er is met andere woorden geen sprake van overdimensionering van de R0-Noord bij de verschillende beoordeelde alternatieven.

Effecten op klimaat werden eveneens besproken in het plan-MER.

Bij de opmaak van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften werden de ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen opgenomen. Zowel met betrekking tot mobiliteit, als met betrekking tot klimaat werden bepalingen opgenomen of werden bestemmingsgebieden afgebakend.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.24. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangehaald dat een verhoging van capaciteit op de R0-Noord meer autoverkeer zal aanzuigen, met negatieve effecten op onder meer luchtkwaliteit, de klimaatproblematiek, etc. Er wordt hierbij gesteld dat er werk moet worden gemaakt van een slimme kilometerheffing. Bovendien wordt gesteld dat er geen alternatief met 2x3 rijstroken werd onderzocht noch in het plan-MER, noch in het MKBA.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het verhogen van de capaciteit op de R0-noord geen uitgangspunt is voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De uitgangspunten van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke herinrichting van de R0-noord zijn weergegeven in de 4 specifieke en 2 algemene plandoelstellingen, zoals reeds vastgelegd in de startnota.

De Vlaamse Regering verwijst naar het in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gevoerde onderzoek. Doorheen het proces werden verschillende alternatieven en varianten onderzocht. Zoals ook verduidelijkt in de toelichtingsnota en andere bijlagen, werden 2 loops van onderzoeken, waaronder een milieueffectenrapport en een maatschappelijke kosten-batenanalyse, uitgevoerd. Bij een eerste loop van het onderzoek werden 3 groepen van alternatieven onderzocht en ook een aantal varianten waaronder een rijstrook minder (2x3 rijstroken). Deze variant werd toegepast op alle onderzochte alternatievengroepen zowel in het plan-MER en het MKBA. De resultaten van deze onderzoeken werden bekeken en afgewogen ten opzichte van de plandoelstellingen. Er werd na deze evaluatie besloten om de variant 'rijstrook minder' niet meer te weerhouden in loop 2 van het onderzoek. De variant kreeg immers uitsluitende (score D) scores (weging ten opzichte van de plandoelstellingen). De gedetailleerde motivatie is terug te vinden in bijlage 14 van de scopingnota.

Een slimme kilometerheffing werd in de verschillende onderzoeken niet apart bekeken, maar wordt wel in zijn algemeenheid in het ontwikkelingsscenario 'Ambitieuze Modal Split' dat in de verschillende onderzoeken werd meegenomen. Zoals ook verduidelijkt in de onderzoeken zelf, werden aan dit scenario 'AMS' geen concrete beleidsmaatregelen toegekend, omdat hierover nog geen concrete beleidsbeslissingen genomen zijn.

Alle alternatieven en varianten, waaronder dus ook 'een rijstrook minder', werden met deze AMS doorgerekend, onderzocht en beoordeeld. Er is op deze manier nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte alternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt. Het is immers de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Op die manier zal de toekomstige R0-Noord ook tegemoetkomen aan de beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit en klimaat. De implementatie van een AMS-scenario zorgt in alle hoofdalternatieven voor een globale daling van het autoverkeer. De grootste dalingen vinden echter plaats op het onderliggend wegennet, waardoor tegemoet wordt gekomen aan de doelstelling inzake leefbaarheid in woonkernen. Echter, de saturatiegraden van de R0-Noord zelf wijzigen door toepassing van het AMS-scenario (zeer) beperkt en ze blijven dus ook hoog (in elk alternatief worden op bepaalde secties saturatiegraden boven 90% behaald).

De resultaten van de verschillende onderzoeken tonen aan dat, onafhankelijk van de concrete inrichting ervan, de R0-Noord ook met een AMS een belangrijke verbindende en verzamelende functie blijft vervullen met regionale verplaatsingen over grotere afstanden. Verkeer dat vandaag de dag op het onderliggend wegennet rijdt omwille van de grote saturatie van de R0-Noord, begeeft zich in een AMS-scenario terug naar de R0-Noord, waar het hoort. Bij de varianten met een rijstrook minder valt dit positief effect weer grotendeels weg. Door de lagere capaciteit van de R0-Noord t.g.v. de rijstrook minder, verschuift er minder verkeer van het onderliggende wegennet naar de Ring. De druk op het onderliggende wegennet is daardoor terug hoger dan in de overeenkomstig hoofdalternatief met AMS. Op de R0-Noord zelf blijven de verzadigingsgraden hoog, en

zijn ze vaak zelfs hoger dan in het overeenkomstig hoofdalternatief zonder AMS. Er is met andere woorden geen sprake van overdimensionering van de R0-Noord bij de verschillende beoordeelde alternatieven.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.25. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het voorzien van meer capaciteit (en een betere doorstroming) op de R0 zal zorgen voor meer autoverkeer, meer fijnstof en stikstof en meer geluidshinder.

De Vlaamse Regering geeft aan dat voor het geïnduceerd verkeer normaal gesproken rekening wordt gehouden met 5 aspecten. Bij de doorrekeningen kunnen we 3 van de 5 aspecten modelmatig opnemen, zijnde de routeveranderingen, de veranderingen van modaliteit en de verandering in bestemming. De verandering in tijd kunnen we op dagbasis meenemen in de analyse. De ontwikkeling van de nieuwe verplaatsingen kunnen we niet opnemen in het model. Voor het onderzoek van het geïnduceerd verkeer kan verwezen worden naar de bijlage IX het Ontwerpend Onderzoek §2.4.

Daarnaast kan aangegeven worden dat het plangebied gesitueerd is in een sterk gecongesteerde omgeving, waardoor het veranderen van een aantal verplaatsingen niet onmiddellijk leidt tot een groot aandeel geïnduceerd verkeer.

Het zuiver geïnduceerd verkeer wordt overigens tegengegaan door de maatregelen die in de mobiliteitsvisies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen genomen worden. In het onderzoek dat gelopen heeft parallel aan de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt dit de ambitieuze modal split of AMS genoemd. Het AMS is onderdeel van de doorrekeningen geweest.

Alle alternatieven en varianten, waaronder dus ook 'een rijstrook minder', werden met deze AMS doorgerekend, onderzocht en beoordeeld. Er is op deze manier nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte alternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt. Het is immers de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Op die manier zal de toekomstige R0-Noord ook tegemoetkomen aan de beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit en klimaat. De implementatie van een AMS-scenario zorgt in alle hoofdalternatieven voor een globale daling van het autoverkeer. De grootste dalingen vinden echter plaats op het onderliggend wegennet, waardoor tegemoet wordt gekomen aan de doelstelling inzake leefbaarheid in woonkernen. Echter, de saturatiegraden van de R0-Noord zelf wijzigen door toepassing van het AMS-scenario (zeer) beperkt en ze blijven dus ook hoog (in elk alternatief worden op bepaalde secties saturatiegraden boven 90% behaald).

De resultaten van de verschillende onderzoeken tonen aan dat, onafhankelijk van de concrete inrichting ervan, de R0-Noord ook met een AMS een belangrijke verbindende en verzamelende functie blijft vervullen met regionale verplaatsingen over grotere afstanden. Verkeer dat vandaag de dag op het onderliggend wegennet rijdt omwille van de grote saturatie van de R0-Noord, begeeft zich in een AMS-scenario terug naar de R0-Noord, waar het hoort. Bij de varianten met een rijstrook minder valt dit positief effect weer grotendeels weg. Door de lagere capaciteit van de R0-Noord t.g.v. de rijstrook minder, verschuift er minder verkeer van het onderliggende wegennet naar de Ring. De druk op het onderliggende wegennet is daardoor terug hoger dan in de het overeenkomstig

hoofdalternatief met AMS. Op de R0-Noord zelf blijven de verzadigingsgraden hoog, en zijn ze vaak zelfs hoger dan in het overeenkomstig hoofdalternatief zonder AMS. Er is met andere woorden geen sprake van overdimensionering van de R0-Noord bij de verschillende beoordeelde alternatieven. Voor wat betreft lucht en geluid veranderen de criteria niet significant in het AMS-scenario.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.26. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt specifiek wat de luchteffecten betreft, gesteld dat het terugdringen van de voertuigkilometers aangewezen is om de luchtkwaliteit te verbeteren, met in het bijzonder het “street-canyon”-effect dat optreedt in de sterk verstedelijkte gebieden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat zowel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in Vlaanderen concrete doelstellingen werden geformuleerd t.a.v. een ambitieuze modal split. Deze vormden de basis van de doorrekening AMS in het plan-MER. De concretisering van de doelstellingen, die de beide gewesten nog verder moeten uitklaren en overleggen, zal bestaan uit verschillende soorten maatregelen, waaronder ook een kilometerheffing. Hoe deze maatregelen eruit gaan zien, is nog niet volledig uitgeklaard en bediscussieerd. Voor het overige wordt verwezen naar de motieven over de toepassing van het ontwikkelingsscenario AMS.

Wat het -3 effect, ten gevolge van de street canyons in de discipline lucht betreft, wordt in het plan-MER inderdaad vastgesteld dat er aanzienlijke negatieve effecten zullen optreden, maar dat dit een niet te milderen effect betreft. Voor alle onderzochte alternatieven geldt immers dat de street canyon-effecten enkel gemilderd kunnen worden door afscherming, het wijzigen van de gekozen ontsluitingsconcepten, het niet-uitvoeren van de gekozen circulatiemaatregelen of het treffen van bijkomende circulatiemaatregelen (zie pagina 37 van het plan-MER loop 2 – deelrapport Synthese). Het voorzien van bijkomende afscherming is evenwel geen realistische optie, gelet op de aanwezigheid van talrijke woningen en opritten (zie pagina 195 van de toelichtingsnota). Het nemen van bijkomende circulatiemaatregelen kan lokaal dan wel een oplossing bieden, maar zal het probleem verschuiven met de creatie van andere street canyons tot gevolg. Ook het behoud van de huidige op en- afrittencomplexen biedt geen oplossing, aangezien deze niet voldoen aan de huidige ontwerprichtlijnen (zie plandoelstelling 1). Aldus komt het plan-MER tot de vaststelling dat de negatieve street canyon-effecten de facto niet volledig gemilderd kunnen worden zonder het bereiken van de plandoelstellingen te hypothekeren. Bovendien moet er aan herinnerd worden dat er tegenover de negatieve effecten ook grote positieve effecten optreden ten gevolge van het plan als geheel. In dat opzicht zijn de negatieve street canyon-effecten aanvaardbaar. Eenzelfde vaststelling geldt ook ten aanzien van de gekozen combinatie van alternatief en varianten (GeCAV) (zie pagina 85 van het plan-MER – deelrapport Beoordeling GeCAV).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.27. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar een slimme kilometerheffing (afstemming Vlaanderen - Brussel) op de R0 in combinatie met voldoende multimodale alternatieven (fiets, hoogwaardige openbaar vervoer, hoppinpunten) om zo tot minder autoverkeer op de R0 en toeleidende snelwegen te komen, minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een duurzame modal shift.

De Vlaamse Regering antwoordt dat zowel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in Vlaanderen concrete doelstellingen geformuleerd werden t.a.v. een ambitieuze modal split. Deze vormden de basis van de doorrekening AMS in het plan-MER. De concretisering van de doelstellingen, die de beide gewesten nog verder moeten uitklaren en overleggen, zal bestaan uit verschillende soorten maatregelen, waarbij ook een kilometerheffing onderzocht zal worden. Hoe al deze maatregelen eruit gaan zien, is nog niet volledig uitgeklaard en bediscussieerd. Voor het overige wordt verwezen naar de motivatie hierboven over de toepassing van het ontwikkelingsscenario AMS.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het ontwerpvoorstel

B.28. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom er in Zaventem niet, naar analogie met gelijkaardige situaties in Nederland, een apart deel van de Ring wordt voorzien voor doorgaand verkeer en niet zoals nu auto's vanaf de vierde rijstrook op het laatste ogenblik beslissen om uit te voegen en van richting te veranderen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar de gekozen combinatie van alternatief en varianten voor de R0-Noord, dat aan de basis ligt voor de opmaak van het plan, wordt toegelicht. Hierin wordt duidelijk gemaakt dat er net wél gekozen wordt voor een systeem waarbij doorgaand en stedelijk ringverkeer gescheiden wordt.

Alle onderzochte alternatieven en varianten voor de R0-Noord staan beschreven in de scopingnota's 1 tot en met 4. Er wordt uiteindelijk gekozen voor alternatief 3 waarin de scheiding van doorgaand en stedelijk ringverkeer gerealiseerd wordt in die ringsegmenten waar deze scheiding leidt tot een substantiële verbetering van een veilige en vlottere verkeersafwikkeling én waar dit ook bijdraagt tot de goede ruimtelijke ordening. Concreet betekent dit voor alternatief 3 een gescheiden ringsysteem in de zone Zaventem tussen verkeerswisselaar Machelen (E19) en Sint-Stevens-Woluwe (E40) en in zone Wemmel tussen verkeerswisselaar Groot-Bijgaarden (E40) en aansluitingscomplex 10 - Zellik.

De scheiding van doorgaand en lokaal verkeer wordt in de zone Zaventem dus bereikt door parallelwegen waardoor er minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet terecht komt en minder weefverkeer is op de R0 zelf.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Aansluitingscomplexen en verkeerswisselaars

B.29. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gezegd dat het verlagen van het niveau van de Ring ter hoogte van Jette en het herinrichten van afrit 10 (Asse) de situatie op het vlak van geluidsoverlast en impact op de omgeving zal verbeteren, maar ten gevolge van het verbreden van de Ring zal het verkeer toenemen en zullen de voordelen van deze maatregelen voor het milieu en de gezondheid van omwonenden tot niets leiden.

De Vlaamse Regering verwijst voor haar antwoord naar het onderzoek dat verricht werd in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de R0-noord.

Bij een eerste loop van het onderzoek werden 3 groepen van alternatieven onderzocht en ook een aantal varianten waaronder een rijstrook minder (2x3 rijstroken, zoals in de bestaande situatie). Deze variant werd toegepast op alle onderzochte alternatievengroepen zowel in het plan-MER en het MKBA. De resultaten van dit onderzoek werden bekeken en afgewogen ten opzichte van de plandoelstellingen. Er werd na deze evaluatie besloten om de variant 'rijstrook minder' niet meer te weerhouden in loop 2 van het onderzoek. De variant kreeg immers uitsluitende scores (weging ten opzichte van de plandoelstellingen). De gedetailleerde motivatie is terug te vinden in bijlage 14 van de scopingnota. Belangrijke reden is dat door de doorstroming te verbeteren de R0-noord zal er meer sluipverkeer verdwijnen op het onderliggende wegennet. In de bestaande situatie, dus zonder een rijstrook bij ter hoogte van Jette, rijdt veel regionaal verkeer vandaag op het onderliggend wegennet om de files op de R0 te vermijden.

Om uit te sluiten dat het ontwerpvoorstel, dat als basis diende voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet overgedimensioneerd werd, werd in het onderzoek ook een AMS-scenario meegenomen. Ook in de situatie waarbij een AMS gerealiseerd is, tonen de resultaten van de verschillende onderzoeken aan dat, onafhankelijk van de concrete inrichting ervan, de R0-Noord een belangrijke verbindende en verzamelende functie blijft vervullen met regionale verplaatsingen over grotere afstanden. Verkeer dat vandaag de dag op het onderliggend wegennet rijdt omwille van de grote saturatie van de R0-Noord, begeeft zich in een AMS-scenario terug naar de R0-Noord, waar het hoort. Bij de varianten met een rijstrook minder valt dat positief effect weer grotendeels weg. Door de lagere capaciteit van de R0-Noord t.g.v. de rijstrook minder, verschuift er minder verkeer van het onderliggende wegennet naar de Ring. De druk op het onderliggende wegennet is daardoor terug hoger dan in de het overeenkomstig hoofdalternatief met AMS. Dit geeft ook opnieuw een verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving van de R0-Noord. Er is met andere woorden geen sprake van overdimensionering van de R0-Noord bij de verschillende beoordeelde alternatieven.

Alle milieueffecten van het ontwerpvoorstel (GeCAV) werden onderzocht en beschreven in het plan-MER. Alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De manier waarop wordt beschreven in de milieuverklaring van het plan-MER.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.30. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat aansluitingscomplex 9 niet verschoven mag worden ten opzichte van de Tentoonstellingslaan/ Steenweg op Brussel gezien de nabijheid van het Natura 2000-gebied, het Laarbeekbos.

De Vlaamse Regering verwijst naar al het onderzoek dat met betrekking tot de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord werd verricht. Op basis van dit onderzoek, waarbij in 2 loops van onderzoek heel wat alternatieven en varianten, waaronder ook verschillende varianten voor aansluitingscomplex 9, werden onderzocht, werd gekozen voor een symmetrische aansluiting die vormgegeven wordt als Single Point Interchange (SPI) waarbij zowel op de Dikke Beuklaan wordt aangesloten als op de N290 (Steenweg op Brussel) via een extra noordelijke tak. Een SPI is een type ongelijkvloerse aansluiting bij autosnelwegen. Het ontwerp is zo ontwikkeld om met een relatief klein ruimtebeslag grote verkeersstromen te kunnen verwerken op een knooppunt. Er wordt één centraal kruispunt

voorzien op de brug over de R0 zodat de beide linksafslaande verkeersstromen tegelijkertijd kunnen worden afgewikkeld. De kruispunten in het aansluitingscomplex functioneren het best in de variant SPI met noordelijke tak. Ook de kruispunten in de directe nabijheid van aansluitingscomplex 9 kennen een vlottere afwikkeling bij het toepassen van de variant SPI met noordelijke tak. Beide elementen resulteren in een beduidend positievere impact op de doorstroming van het lokaal verkeer en het openbaar vervoer. De variant van een SPI met noordelijke tak wordt ontworpen als een compact aansluitingscomplex. Op die manier wordt het ruimtebeslag beperkt, kan de landschappelijke inpassing op een kwalitatieve manier gerealiseerd worden en rest nog voldoende ruimte voor ecologische verbindingen in of omheen het aansluitingscomplex. Deze motivatie werd ook opgenomen in de toelichtingsnota.

Het opschuiven van aansluitingscomplex 9 (Jette) en de afkoppeling van aansluitingscomplex 8 (Wemmel) is noodzakelijk voor een veilige tussenafstand met aansluitingscomplex 7a (Parking C) volgens de richtlijnen van het Vlaams Wegen Instituut. Voor de verdere motivatie van de asverschuiving van het aansluitingscomplex 9 kan verwezen worden naar het ontwerpend onderzoek waar verwezen wordt naar de huidige knelpunten van het huidige aansluitingscomplex. Er wordt tevens een motivatie voor de asverschuiving van dit aansluitingscomplex gegeven. Door de verschuiving van het aansluitingscomplex net ten oosten van de N290 wordt de N290 als leefbaarheidsas gevrijwaard van een veelheid van kruispunten met lokale wegen en op- en afritten met de Ring. Op die manier is er een mogelijkheid tot herinrichting van de N290 waarbij er ruimte kan gecreëerd worden voor de aanleg van een kwalitatieve verbinding voor zacht verkeer. Deze ruimte kan ook gecreëerd worden aan de buitenzijde van de Ring waar de N290 een eenrichtingsstraat is richting Jette. Deze potentie dient in verder onderzoek meegenomen te worden. De compactering van het aansluitingscomplex biedt de potentie het huidige versnipperde landschap te herstellen. De bestaande op- en afritten die verspreid liggen langs de N290 en Dikke Beuklaan worden bij het nieuwe aansluitingscomplex geconcentreerd op één as aan de binnenzijde van de Ring, ten westen van de N290. Daarnaast is er de potentie tot het creëren van een langse en dwarse ecologische connectie aangezien de N290 tussen twee belangrijke groenpolen ligt, namelijk het Laarbeekbos ten oosten van de N290 en de Maalbeekvallei ten westen van de N290. Door de compactering en vormgeving van het aansluitingscomplex, geconcentreerd aan de binnenzijde van de Ring, wordt het aantal barrières aan de buitenzijde van de Ring gereduceerd.

Het ontwerpvoorstel, of de gekozen combinatie van alternatief en varianten werd onderzocht in het plan-MER. Voor Laarbeekbos werd een passende beoordeling opgemaakt. De milderende maatregelen die volgen uit de milieubeoordeling werden ruimtelijk vertaald in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Er werd ook flankerend beleid vastgelegd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.31. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het goed is dat aansluitingscomplex 8 wordt geschrapt.

De Vlaamse Regering neemt akte van dit standpunt voor het sluiten van aansluitingscomplex 8. Voor een verkeersveilige inrichting van de ring is het inderdaad niet mogelijk alle aansluitingscomplexen te behouden. Bij de opmaak van het

ontwerpvoorstel dat gebaseerd werd op de gekozen combinatie van alternatief en varianten is de op- en afrit 8 losgekoppeld van de ring en worden de aansluitingscomplexen 7a en 9 volwaardig voorzien. Dit is een noodzakelijke maatregel om de ring verkeersveilig te kunnen inrichten.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.32. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de sluiting van aansluitingscomplex 8 en de herinrichting van aansluitingscomplex 9 zal leiden tot grotere verkeershinder, geluidsoverlast en dergelijke ter hoogte van de tuinen van Jette, de Dikkebeukenlaan en de Tentoonstellingslaan/Steenweg op Brussel en bovendien niet-bestemmingsverkeer voorbij de Brussels Health Campus zal rijden. Er wordt gevraagd naar verduidelijking en maatregelen om negatieve effecten te voorkomen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het sluiten van aansluitingscomplex 8 en het verschuiven van aansluitingscomplex 9 noodzakelijk is door de te korte en daardoor gevaarlijke tussenafstanden voor de op- en afritten in de bestaande situatie. Met het verschuiven van aansluitingscomplex 9 en het sluiten van aansluitingscomplex 8 wordt de tussenruimte tussen aansluitingscomplex 9 en aansluitingscomplex 7a groter en kan dit op een verkeersveilige manier worden vormgegeven. Daarnaast wordt aansluitingscomplex 9 volledig aangelegd en wordt een noordelijke tak voorzien tussen het aansluitingscomplex en de Steenweg op Brussel. In de bijlage met de verkeersveiligheidseffectbeoordeling (bijlage VII) worden in onderdeel §8.1.1 de effecten op verkeersveiligheid besproken.

Als gevolg hiervan rijdt er meer verkeer op de Dikke Beuklaan en de Tentoonstellingslaan. Lokale verbindingen tussen de kernen aan beide zijden van de Ring kunnen via andere lokale straten plaatsvinden. De effecten zijn grotendeels positief voor doorstroming al zijn er voor verkeersleefbaarheid ook negatieve effecten. Deze effecten worden beschreven in §4.2.1. van het plan-MER. Het plan-MER schrijft ook een aantal milderende maatregelen (§3.3.3.) voor: o.a. het optimaliseren van de kruispunten rondom aansluitingscomplex 9 en het verkeer zoveel mogelijk weren uit de woonwijken. Dit werd vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften waarin een bepaling is opgenomen dat de kruispunten minimaal dezelfde afwikkelingskwaliteit moeten hebben als vandaag.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.33. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de sluiting van aansluitingscomplex 8 en de herinrichting van aansluitingscomplex 7a als asymmetrisch Hollands Complex met de verbindingsweg zal leiden tot knelpunten (o.a. op de Keizerin Charlottelaan waar ook tramvervoer op voorzien is). Dit omdat zowel het verkeer dat vandaag op de Houba de Strooperlaan rijdt als het evenementenverkeer via aansluitingscomplex 7a zal moeten rijden, waarvan de capaciteit verminderd is. Men stelt dat een paperclipaansluiting in plaats van het asymmetrisch Holland Complex beter zou werken.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat aansluitingscomplex 7a wordt ontworpen als een zogenaamd asymmetrisch Hollands Complex. Hiervoor werd ruimte voorzien binnen de bestemming gebied voor wegeninfrastructuur. Ter hoogte van de bestaande brug over de R0-Noord worden alle op- en afritten gebundeld. Al het verkeer rijdt hierdoor Parking C

op en af via dezelfde weg. Er wordt een (openbare) verbindingsweg voorzien vanaf het nieuwe aansluitingscomplex 7a onder de Romeinsesteenweg door (zonder aansluiting op deze Romeinsesteenweg) en die om de gebouwen van Brussels Expo heen leidt en vervolgens aansluit via een nieuw kruispunt op de Keizerin Charlottelaan. Het verkeer richting Brussel kan dan doorrijden via de Keizerin Charlottelaan en de Houba de Strooperlaan.

Alle effecten met betrekking tot mobiliteit worden beschreven in §4.2.1. van het plan-MER. Het plan-MER schrijft een aantal milderende maatregelen voor. Deze werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. Er werd onder andere een bepaling opgenomen dat de kruispunten minimaal dezelfde afwikkelingskwaliteit moeten hebben als vandaag.

Voor wat betreft het tramverkeer op de Keizerin Charlottelaan kan worden meegegeven dat deze tramlijn geen deel uitmaakt van voorliggen plan. De Tramlijn wordt normaal voorzien aan de zuidkant van de straat (hier liggen ook de aansluitingen met de bestaande tramlijnen). De trams rijden via een eigen trambedding naast de weg en worden daardoor niet gehinderd door het verkeer op de Keizerin Charlottelaan of de Verbindingsweg.

Wat betreft de oplossing van de paperclipaansluiting kan verwezen worden naar het uitgevoerde onderzoek. In loop 1 werd aansluitingscomplex 7a (Parking C) vormgegeven en bestudeerd als een paperclip. Deze werd na het onderzoek loop 1 negatief beoordeeld volgens de volgende ruimtelijke criteria: omgevingskwaliteit (PD 2), langse ecoconnectiviteit (PD 4), kwaliteitsvolle inpassing (PD 2). Bovendien zorgt de paperclip voor een moeilijke leesbaarheid (verkeer van de buitenring moet eerst de aansluiting voorbij rijden en omkeren om parking C te bereiken), en kunnen de weefvakken op de paperclip bij hoge intensiteiten voor een terugslag zorgen op de R0.

In functie van Loop 2 van het GPP werd de ringinfrastructuur verder geoptimaliseerd. Zo kon voor de verkeerswisselaar met de A12 een compactere vormgeving gevonden worden, waardoor de tussenafstanden met aansluitingscomplex 7a werden vergroot. Dit maakte het opnieuw mogelijk om voor dat aansluitingscomplex een asymmetrisch Hollands complex uit te werken. Dergelijke vormgeving is sowieso smaller in de lengte, waardoor de effecten op ruimte-inname, langs ecoconnectiviteit en nabijgelegen bebouwing een stuk positiever zijn dan bij de paperclip. Het asymmetrisch Hollands complex is ook een herkenbaar, leesbaar systeem. Daarom werd deze oplossing meegenomen in Loop 2 van het GPP.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.34. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de werking van het aansluitingscomplex 7a en het statuut van de verschillende takken en wegen in de omgeving (Verbindingsweg, toegang parking, aansluiting Keizerin Charlottelaan/Houba de Strooperlaan).

De Vlaamse Regering verwijst naar het ontwerpvoorstel dat omschreven wordt in de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Aansluitingscomplex 7a wordt ontworpen als een zogenaamd asymmetrisch Hollands Complex. Ter hoogte van de bestaande brug over de R0-Noord bundelen we alle op- en afritten (hierdoor verleggen we de bestaande afrit op de binnenring die om Parking C gaat). Al het verkeer rijdt hierdoor Parking C op en af via dezelfde weg. Er wordt een (openbare) verbindingsweg voorzien vanaf het nieuwe aansluitingscomplex 7a onder de Romeinsesteenweg door (zonder aansluiting op de Romeinsesteenweg zelf) en leidt om

de gebouwen van Brussels Expo heen en sluit vervolgens aan via een nieuw kruispunt op de Keizerin Charlottelaan. Het verkeer richting Brussel kan dan doorrijden via de Keizerin Charlottelaan en de Houba de Strooperlaan. De beschrijving van het aansluitingscomplex staat verder ook uitgelegd in de Verkeersveiligheidsbeoordeling §6.1.1.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.35. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd dat de toegankelijkheid van het Heizelplateau behouden en gegarandeerd blijft na herinrichting van de R0 en het aansluitingscomplex 7a en dat dit wordt aangetoond in een mobiliteitsstudie, rekening houdende met de geplande ontwikkelingen op het Heizelplateau en hun uitgangspunten (continu toegang tot de verbindingsweg, verbindingsweg met 2x2 rijstroken, een efficiënte doorstroming van het verkeer van en naar de Verbindingsweg mogelijk maken). Er wordt gevraagd of er werd onderzocht of het verkeer efficiënt kan stromen in de omgeving van het Heizelplateau, de verbindingsweg en de toeleidende wegen, of de afwikkelingskwaliteit van de kruispunten onderzocht werd, of er rekening gehouden werd met vrijdagavond en zaterdagavondspits van de geplande ontwikkelingen op het Heizelplateau.

De Vlaamse Regering verwijst naar het gelopen onderzoek in functie van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In het plan-MER dat toegevoegd is als bijlage V worden alle effecten van het plan, ook deze op vlak van mobiliteit, omschreven. In de milieuverklaring die opgenomen werd in de toelichtingsnota werd aangegeven op welke manier omgegaan is met de aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen.

De Vlaamse Regering verwijst ook naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin onder meer bepaald wordt dat de bereikbaarheid van bestaande activiteiten langsheen het tracé tijdens en na de realisatie moet gegarandeerd blijven. Daarnaast worden ook bepalingen opgenomen met betrekking tot het afwikkelingsniveau van onder meer kruispunten met een directe functie van en naar de R0. In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de weginfrastructuur zal aangetoond moeten worden op welke manier wordt voldaan aan deze bepalingen. Er wordt in de voorschriften ook opgelegd dat een Minder Hinderplan deel moet uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvraag. Hiermee beogen we zo min mogelijk hinder voor het verkeer tijdens de werkzaamheden aan de R0-Noord.

Er kan ook verwezen worden naar het ontwerpvoorstel dat ook toegelicht wordt in de toelichtingsnota. Het Heizelplateau blijft bereikbaar. Enerzijds wordt een aansluiting voorzien via aansluitingscomplex 7a met Parking C en met Keizerin Charlottelaan. Deze nieuwe openbare verbindingsweg sluit niet aan op de Romeinsesteenweg. Tegelijkertijd wordt het aansluitingscomplex 2 op de A12 heraangelegd. Dit aansluitingscomplex sluit aan op de gewestweg N277 die via een nieuwe tunnel wordt aangesloten op N276. De N276 sluit aan op de Romeinsesteenweg. Het Heizelplateau heeft hierdoor twee gelijkwaardige op- en afritten.

Er wordt rekening gehouden met gekende projecten en ontwikkelingen die al enigszins zijn gevorderd in het proces en waar al beslissingen over genomen zijn - welke projecten en ontwikkelingen dit zijn kunt u terugvinden in bijlage 7 van de scopingnota.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.36. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld tegen de sluiting van aansluitingscomplex 7 (Grimbergen) te zijn.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat aansluitingscomplex 7 (Grimbergen) behouden blijft.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.37. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of de herinrichting van de verkeerswisselaar R0xA201 in een vormgeving van Single Point Interchange (SPI) wel efficiënt zal zijn naar afwikkeling van het verkeer, dit onder meer voor de A201.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de huidige verkeerswisselaar R0 x A201 is vormgegeven als een turbineknoop. De bruggen in de verkeerswisselaar bleken na het stabiliteitsonderzoek in zeer slechte staat te zijn. Regulier onderhoud volstaat niet meer om de structurele problemen in de stabiliteit op te lossen. M.a.w. de bruggen moeten versneld worden afgebroken en er moet een nieuwe verkeerswisselaar worden aangelegd. Dit is de reden waarom de ombouw van de verkeerswisselaar R0/A201 onderdeel is van de referentietoestand en als Quick Win wordt uitgevoerd.

De nieuwe verkeerswisselaar kan niet opnieuw een turbineknoop worden. Een analyse van de bestaande turbineknoop heeft aangetoond dat de configuratie en maatvoering van de knoop, maar vooral ook de inpassing ervan op de R0-Noord niet geheel volgens de richtlijnen voor een verkeersveilige vormgeving is gebouwd. Zo blijken de tussenafstanden tussen de turbine en de verkeerswisselaar van de R0 x E19 enerzijds en het aansluitingscomplex van de Henneaulaan anderzijds veel te kort te zijn. Daardoor moeten heel wat weefbewegingen gebeuren op te korte weefvakken. Rekening houdend met de hoge intensiteiten, geeft dat niet alleen aanleiding tot ongevallen - de zone tussen de knopen E19 en A201 wordt gekenmerkt door een hoge ongevallenconcentratie - maar het zorgt er tevens voor dat de doorstroming sterk wordt belemmerd. De te korte weefzone op de binnenring tussen E19 en de huidige turbine aan de A201 zorgt er bijvoorbeeld voor dat heel wat verkeer wordt opgehouden op de binnenring en op de E19. De turbine lijkt vandaag de dag goed te werken, alleen is dat het gevolg van het feit dat het verkeer er niet vlot geraakt. De huidige turbine presteert m.a.w. onder zijn capaciteit. Een nieuwe oplossing voor de knoop van de A201 moet dus in de eerste plaats op een correcte, verkeersveilige manier worden ingepast in de R0-Noord. Dat veronderstelt dat de tussenafstanden tot de E19 enerzijds en tot de Henneaulaan anderzijds moeten voldoen aan de richtlijnen ter zake. Vanuit die optiek is een nieuwe turbine op die plaats onmogelijk.

Rekening houdend met de benodigde tussenafstanden, werden in het project A201 5 varianten van een aansluitingscomplex onderzocht, telkens met een verschillende configuratie. Uit die analyse, waarbij ook doorrekeningen met een dynamisch microscopisch verkeersmodel zijn uitgevoerd, blijkt de Single Point Interchange (SPI) de beste oplossing te zijn. De SPI zal niet enkel nu, maar ook in de toekomst (2030) meer verkeer kunnen verwerken dan de huidige turbineknoop, en dit met lagere reistijden. Door de correcte, langere tussenafstanden tot A1/E9 en Henneaulaan, kan het verkeer vanaf de R0 en de A1/E19 makkelijker doorstromen richting A201 en geraakt het dus ook makkelijker en sneller op nabijgelegen bestemmingen zoals de luchthaven.

Een SPI werkt op een andere manier dan de reguliere verkeerslichtengeregelde kruispunten. Bij een SPI kruisen de linksafslaande bewegingen elkaar conflictvrij, omdat ze elkaar niet kruisen is er een goede doorstroming op alle linksafslaande bewegingen. Omdat de rechtsafslaande bewegingen niet standaard in de verkeerslichtenregeling zit, bestaat de verkeerslichtenregeling uit 3 fasen: fase 1 voor het rechtdoorgaande verkeer op de A201, fase 2 voor het linksafslaande verkeer op de A201 naar de opritten en fase 3 voor het linksafslaande verkeer vanaf de afritten.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.38. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over de werking van de verkeerswisselaars waar ook een parallelle structuur aansluit. Er wordt gevraagd of de parallelle rijstroken in zone Zaventem slechts één rijstrook heeft en of dit files zal creëren.

De Vlaams Regering verduidelijkt dat de aansluiting van de stedelijke ringweg op de doorgaande ringweg 2 rijstroken telt. In de milieubeoordeling werd in de discipline mobiliteit het functioneren van de verkeerswisselaar bekeken. Waar nodig werden milderende maatregelen opgenomen die vertaald werden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarnaast kan ook verwezen worden naar de doorstromingstabellen, zoals opgenomen in bijlage IX - Ontwerpend Onderzoek §3.4.1. Deze geven aan dat de doorstroming zowel op de stedelijke ringweg als de doorgaande ringweg geen probleem vormt in de zone Zaventem.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.39. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de noodzaak van de herinrichting van het aansluitingscomplex 20. Er worden bezorgdheden geuit over de afwikkelingskwaliteit en veiligheid van de voorgestelde vormgeving.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in de bestaande toestand de op- en afritten van aansluitingscomplex 20 verspreid liggen en de verschillende op- en afritten aansluiten op verschillende straten van het onderliggend wegennet. Aansluitingscomplex 20 wordt heraanlegd met een centrale aansluiting op de R22/Woluwedal waardoor het verkeer gemakkelijker het aansluitingscomplex kan vinden en zo de leesbaarheid wordt verbeterd. Dit wordt nader toegelicht in §2.2.3. van het rapport Ontwerpend Onderzoek (bijlage IX).

Verder kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Hierin worden in het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur bepalingen opgenomen met betrekking tot het afwikkelingsniveau in de verkeerswisselaars, de aansluitingscomplexen en kruispunten die een directe functie hebben van en naar de R0.

Voor de verkeersveiligheid kan verder verwezen worden naar de verkeersveiligheidseffectbeoordeling (zie bijlage VII). Door de aanpassing van het aansluitingscomplex wordt de verkeerssituatie leesbaarder. Door de nieuwe aansluiting wordt voorkomen dat het verkeer zich moet spreiden over het onderliggend wegennet om van/naar de juiste op- of afrit te komen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.40. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over de nieuwe configuratie van aansluitingscomplex 20 Kraainem. Er wordt gevraagd of het extra kruispunt op de R22 niet voor meer verkeershinder zal zorgen en of het echt nodig is om dit aan te passen aangezien het bestaande op- en afrittencomplex reeds goed werkt.

In de bestaande toestand liggen de op- en afritten van aansluitingscomplex 20 verspreid en sluiten de verschillende op- en afritten aan op verschillende straten van het onderliggend wegennet. Aansluitingscomplex 20 wordt heraanlegd met een centrale aansluiting op de R22/Woluwedael waardoor het verkeer gemakkelijker het aansluitingscomplex kan vinden en zo de leesbaarheid wordt verbeterd. Dit wordt nader toegelicht in §2.2.3. van het rapport Ontwerpend Onderzoek (zie bijlage IX).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.41. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het schrappen van de aansluiting van de Nieuwe Gentsesteenweg op de E40 voor extra verkeershinder zal zorgen op de Gossetlaan.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het anders vormgeven van de aansluiting op de E40 ter hoogte van de Nieuwe Gentsesteenweg aansluit op de visie van Brussels Mobiliteit om de Keizer Karellaan in te richten als stadsboulevard. Tegelijkertijd kan de bestaande rechts-in rechts-uit niet behouden blijven omdat dit omwille van de tussenafstanden niet verkeersveilig ingepast kan worden. Hiervoor zijn de in- en uitvoegstroken te kort. Bijkomend worden de op- en afritten die momenteel verspreid liggen over meerdere wegen op het onderliggend wegennet, gecombineerd aangelegd waardoor een leesbaardere infrastructuur wordt gecreëerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Aansluitingen op onderliggend wegennet

B.42. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt bezwaar geuit tegen het feit dat de R22 wordt ontkoppeld. Het is de verbindingsweg die alle gemeenten en steden langs de Woluwevallei met elkaar verbindt, de bedrijvenzones, de luchthaven en de twee ziekenhuizen waar inwoners van Zaventem in urgentie naar afgevoerd worden: AZ Portaels in Vilvoorde en Saint-Luc in Sint-Lambrechts-Woluwe. Er zijn hiervoor geen alternatieven. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de R22 moet aangekoppeld blijven aan de stedelijke ringweg ter hoogte van de Hector Henneaulaan en ter hoogte van de verkeerswisselaar met A201, E19 en E40.

De Vlaamse Regering verwijst naar het ontwerpvoorstel dat aan de basis ligt van het grafisch plan van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Zoals ook gevraagd in sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen blijft de R22 aangesloten op de stedelijke ringweg van de R0-Noord. Daarnaast zal in functie van lokaal verkeer een lokale verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem worden voorzien. Hiervoor werd een flankerende beslissing genomen. De R22 zal dus niet meer aansluiten op de H. Henneaulaan om conform te kunnen zijn met de richtlijnen. De aansluiting van de R22 op de R0 vanuit Diegem wordt verwijderd. Dit verkeer rijdt vandaag dwars door de dorpskern van Diegem, maar krijgt een beter en sneller alternatief, namelijk via de nieuwe aansluiting in de verkeerswisselaar van Machelen en via de stedelijke ringweg.

Door de heraanleg van de R0-Noord wordt de doorstroming verbeterd en wordt ervoor gezorgd dat het verkeer vlotter kan doorrijden. Hierdoor neemt de reistijd af op het hoofdwegennet en wordt het verkeer dat nu onbedoeld gebruik maakt van het onderliggend wegennet teruggeleid naar het hoofdwegennet.

Voor wat betreft de aansluiting van de luchthaven kan worden meegegeven dat deze wordt aangesloten op de R0 via het nieuwe aansluitingscomplex 4 in plaats van binnen de bestaande knoop. Er wordt zodoende verkeersveilig aangesloten op de Ring - ook voor de hulpdiensten.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.43. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de parallelweg aan de binnenring onnodig is gelet op het behoud van de R22. Beide verkeerswegen zouden immers eenzelfde stroom doorgaand verkeer waarborgen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat zowel de stedelijke ringweg als de R22 niet zijn bedoeld voor doorgaand verkeer, maar voor stedelijk/ lokaal verkeer. Ze vervullen wel duidelijk een andere functie in het wegennet.

De stedelijke ringweg is onderdeel van het hoofdwegennet, en hier sluiten de aansluitingscomplexen op aan. Het verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft in de zone tussen de verkeerswisselaar Machelen en Sint-Stevens-Woluwe, maakt gebruik van de stedelijke ringweg. Ter hoogte van de eerst volgende verkeerswisselaar sluit de stedelijke ringweg aan op de doorgaande ringweg van de R0-Noord.

De R22 is niet bedoeld als alternatief voor de stedelijke ringweg/parallelweg, maar zorgt voor de ontsluiting van het onderliggend wegennet (Sint-Stevens-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe) naar het hoofdwegennet. De R22 zal aansluiten op de stedelijke ringweg ter hoogte van aansluitingscomplex 3 (H. Henneaulaan).

De doorgaande ringweg is bedoeld voor het doorgaand verkeer op lange afstanden dat de zone Zaventem moet passeren.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.44. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het zeer goed is dat de R22 toch aangesloten wordt op de parallelstructuur van de R0 en dat dit zo moet blijven. Men wilt niet dat de R22 wordt afgekoppeld.

De Vlaamse Regering bevestigt dat er inderdaad gekozen werd voor de variant waarbij de R22 aangekoppeld blijft op de stedelijke ringweg, maar niet op de Hector Henneaulaan. De motivatie voor deze keuze is terug te vinden in Bijlage XI Beoordelingsnota. Op basis van het ontwerpvoorstel (de gekozen combinatie van alternatief en varianten) werd het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de R0-Noord opgemaakt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.45. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de quickwin die gerealiseerd is aan de Hector Henneaulaan te behouden. Er worden vragen gesteld bij de duurzaamheid van opbreken van een net ingerichte situatie.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het aansluitingscomplex 3 H. Henneaulaan en de H. Henneaulaan zelf recent zijn heringericht in het kader van een quick win project. Na een stabiliteitsonderzoek bleken de brugconstructie in zeer slechte staat te zijn. Regulier onderhoud volstond niet meer om de structurele problemen in de stabiliteit op te lossen. M.a.w. de brug moeten versneld worden afgebroken en er moet een nieuwe brug worden aangelegd. Daarnaast was de bestaande fiets- en voetgangersverbinding onveilig. Samen met de vernieuwing van de bruggen werd ook een veilige fiets- en voetgangersverbinding voorzien. Dit is de reden waarom het herinrichten van het aansluitingscomplex aan de Henneaulaan als Quick Win werd uitgevoerd. Het recent vernieuwde aansluitingscomplex sluit hierbij aan op een niet-heringerichte R0, zoals gekend in de bestaande toestand.

Om te kunnen aansluiten op de heringerichte R0 conform de richtlijnen van een verkeersveilige weginrichting van autosnelwegen, is het noodzakelijk om t.o.v. het quick win project een aantal aanpassingen door te voeren aan de op- en afritten. De situatie met de gerealiseerde quick win is namelijk wel grotendeels (met uitzondering van de oprit komende van H. Henneaulaan richting de R0 binnenring) conform de richtlijnen als deze aansluit op de R0 in bestaande toestand, maar met het nieuw ontwerp van de R0 (en R22) zal de quick win configuratie niet conform de richtlijnen zijn.

De H. Henneaulaan zal ook enkel aansluiten op de parallelstructuur van de R0 en niet op de doorgaande structuur.

De R22 zal dus niet meer aansluiten op de H. Henneaulaan om conform te kunnen zijn met de richtlijnen, maar de R22 zal wel aansluiten op de parallelweg van de R0 waarbij het, net zoals in de bestaande toestand, enkel mogelijk zal zijn om vanaf Sint-Stevens-Woluwe naar de buitenring te rijden en vanaf de binnenring richting Sint-Stevens-Woluwe. Voornoemde aanpassing zorgt ervoor dat er geen lokale connectie meer is tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem via de H. Henneaulaan en de R22. Deze lokale connectie, bedoeld voor verkeer met herkomst of bestemming in de woonkernen van Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe, is echter wel mogelijk via de Belgicastraat, mits beperkte optimalisatie van de weg. Doorgaand verkeer met herkomst of bestemming buiten de twee voornoemde woonkernen heeft hier echter geen plaats en moet geweerd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.46. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de capaciteit naar het onderliggende wegennet voldoende hoog te houden, zelfs binnen de verkeerswisselaars zoals de A12.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat ook de kruispunten in de aansluitingscomplexen een onderdeel vormen van de verschillende onderzoeken die werden uitgevoerd in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Om negatieve effecten te milderen werd in de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling opgenomen met betrekking tot het afwikkelingsniveau. Er wordt bepaald dat de afwikkelingskwaliteit van de kruispunten op het onderliggend wegennet tenminste even goed moet blijven als vandaag, of verbeterd moet worden. Volgens de voorschriften mag de herinrichting van de R0-noord dus niet leiden tot doorstromingsproblemen op het onderliggend wegennet. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.47. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar maatregelen om te voorkomen dat sluipverkeer de connectie Verbindingsweg/Parking C - Strombeek vermijdt en de lokale autoverbinding tussen N276 en N277 gebruikt.

De Vlaamse Regering verwijst naar het onderzoek dat gebeurd is in de plan-MER, discipline mobiliteit (bijlage V) en het ontwerpend onderzoek (bijlage IX). Hierin werd geen sluipverkeer vastgesteld tussen Treft en Strombeek. Allereerst is er geen directe aansluiting vanaf Parking C of de Verbindingsweg met Treft. Hierdoor is het niet mogelijk dat het verkeer van Parking C via Treft naar Strombeek rijdt. Het sluipverkeer staat beschreven in het onderdeel §5.1. van het Ontwerpend Onderzoek en de effecten van het sluipverkeer worden beschreven in het plan-MER als parameter volume doorgaand verkeer.

De verbinding tussen de N277 en N276 is overigens geen lokale verbinding voor autoverkeer. Het vormt onderdeel in de ontsluiting van/naar aansluitingscomplex 2, aangezien de N277 niet langer wordt aangesloten op de Romeinsesteenweg. Deze beschrijving is eveneens terug te vinden in de beschrijving van het Ontwerpend Onderzoek (zie bijlage IX).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.48. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar een rechtstreekse ontsluiting van de bedrijvenzones in de omgeving van aansluitingscomplex 10 naar het hoofdwegennet

De Vlaamse Regering verwijst naar het grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt een bepaling opgenomen waardoor gegarandeerd wordt dat bestaande functies in de omgeving van de R0-noord bereikbaar moeten blijven. Het ontwerpvoorstel dat als basis heeft gediend hiervoor gaat uit dat er een cargoverbinding aangelegd wordt voor het goederenverkeer vanaf de Roekhout/Rijshout met een nieuwe tunnel onder de R0-Noord, aangesloten op de Noordkustlaan. De ontsluiting gebeurt zo via het aansluitingscomplex 21 op de E40.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.49. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd te verduidelijken dat verkeer vanaf Zellik de parallelweg oprijdt vanaf aansluitingscomplex 10.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat verkeer vanuit Zellik bij aansluitingscomplex 10 de parallelweg van de buitenring oprijdt. Bij aansluitingscomplex 10 kan men immers niet de doorgaande ringweg oprijden.

Verkeer dat naar Zellik toe wil rijdt de parallelweg van de binnenring op (vanaf de E40 of vanaf de R0-West) en neemt de afslag. Het verkeer dat op de doorgaande ringweg rijdt, kan bij aansluitingscomplex 10 de R0 niet verlaten. De werking van dit aansluitingscomplex wordt verder ook beschreven in het rapport Ontwerpend Onderzoek §3.1.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Snelheidsregime

B.50. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt er aangegeven dat het niet veilig is om de snelheid op de binnenring anders in te stellen dan op de buitenring. Er wordt ook gesteld dat het onlogisch is om in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een ander snelheidsregime te hanteren dan in het Vlaams Gewest.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waar onder §5.2.2.7 wordt beschreven dat de snelheid op de binnen- en buitenring dezelfde is. Er wordt meegegeven dat het snelheidsregime op de doorgaande ringweg 100km/u bedraagt en het snelheidsregime op de stedelijke ringweg 70km/u.

Met betrekking tot de snelheidsafbouw kan verduidelijkt worden dat dit een maatregel is die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest neemt op binnenkomende en uitgaande snelwegen op Brussels grondgebied. Om hier op een veilige manier op aan te sluiten moeten we beginnen met een snelheidsafbouw vanuit Vlaanderen. De werking van de verkeerswisselaars en de snelheidsafbouw staat beschreven in het rapport Ontwerpend Onderzoek, §2.2.4 (zie bijlage IX).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.51. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat een verdere verlaging van de toegelaten snelheid op de R0 ter hoogte van Wemmel een positief effect op de luchtkwaliteit kan hebben.

De Vlaamse Regering geeft aan dat een snelheidsverlaging in het geïntegreerd planningsproces als variant werd onderzocht. Uit de onderzoeken is gebleken dat, hoewel er inderdaad positieve effecten op luchtkwaliteit werden vastgesteld op de R0-Noord, een snelheidsverlaging op de R0 leidt tot meer verkeer op de lokale wegen met negatieve effecten op de leefbaarheid in de woonkernen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.52. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de motivatie om op- en afritten te herinrichten vanwege te korte afstanden betwist. Met de huidige snelheidsbeperking van 100 km/uur zouden de afstanden tussen opritten/afritten virtueel al 17% groter zijn, wat de veiligheid al heeft verbeterd. Een verdere snelheidsverlaging en systematische radarcontroles zouden kosteneffectievere veiligheidsopties zijn.

De Vlaamse Regering geeft aan dat ook met het huidige snelheidsregime van 100km/u op de R0 de afstanden tussen de verschillende op- en afritten te kort zijn. Ze voldoen niet aan de richtlijnen inzake de minimale afstand tussen op- en afritten. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties met de vele incidenten en accidenten op de R0-Noord tot gevolg. Een van de plandoelstellingen van het GRUP is net het veiliger maken van de R0-Noord, waardoor de verschillende op- en afritten dan ook moeten worden aangepakt.

In het geïntegreerd planningsproces werd ook een variant onderzocht waarbij de toegelaten snelheid op de R0-Noord naar 70 km/u werd gebracht. Uit de onderzoeken van deze variant bleek dat hierdoor het verkeer opnieuw op het onderliggend wegennet werd geduwd en er dus m.a.w. opnieuw sluipverkeer ontstaat. Het is net een van de plandoelstellingen van het GRUP om de leefbaarheid in de omgeving van de R0-Noord te vergroten door het verminderen van sluipverkeer in de woonkernen, waardoor deze variant niet verder werd weerhouden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Overbruggingen

B.53. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de ring, ter hoogte van Laarbeekbos (Jette), over een lengte van 1000 meter te overbruggen en ook ter hoogte van Wemmel/Jette maximaal te overbruggen, onder meer om de geluidshinder te verminderen.

De Vlaamse Regering verwijst naar het geïntegreerde onderzoek dat gelopen heeft parallel en geïntegreerd met de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Voor de zone Wemmel en meer bepaald ter hoogte van Laarbeekbos en Wemmel/Jette werd in een eerste fase van het onderzoek – Loop 1 – een onderzoek verricht naar een wijziging van het lengteprofiel en de mogelijkheden om overbruggingen te voorzien. Vermits het lengteprofiel van de R0 ter hoogte van Laarbeekbos verlaagd wordt, waren er mogelijkheden om de R0 te overbruggen. Daarnaast waren er ook potenties ter hoogte van Wemmel/Jette, eveneens omdat de R0 hier verdiept zou aangelegd worden. In bijlage 5 en 15 §4.3. van de scopingnota wordt gemotiveerd welke varianten weerhouden werden in het onderzoek. Op basis van ontwerpend onderzoek werd de maximale landschapsbrug ter hoogte van Laarbeekbos bepaald op 350 meter. Deze variant werd mee onderzocht in de verschillende onderzoeken.

Voor de omgeving Wemmel/Jette werd eenzelfde oefening gedaan. Hier werd de maximale overbrugging bepaald op 1.100 meter. Ook deze variant werd mee onderzocht in de verschillende onderzoeken.

Na al het onderzoek (plan-MER, RVR, VVEB, ontwerpend onderzoek, MKBA) werd een uiteindelijke keuze gemaakt van alternatief en varianten (ontwerpvoorstel). De motivatie hiervoor is terug te vinden in bijlage XI van het GRUP en in de toelichtingsnota.

In de zone Laarbeekbos wordt gekozen voor het geoptimaliseerd lengteprofiel met 2 landschapsbruggen over de R0. Dit wil zeggen dat ten opzichte van de huidige situatie de R0 op de meeste plaatsen wordt ingegraven, zodat de landschapsbruggen op maaiveldniveau kunnen aangelegd worden. Ten zuidoosten van Hooghof en ter hoogte van Laarbeekveld wordt een landschapsbrug met een breedte van 90 meter voor grazige doelsoorten (vlinders, reptielen, kleine marterachtigen, ...) voorzien. Aan de noordzijde van Laarbeekbos wordt een landschapsbrug voor bosachtige doelsoorten (ree, eekhoorn, vleermuizen, ...) met een breedte van 180 meter voorzien waarmee een bosuitbreiding van het Laarbeekbos wordt gerealiseerd en een bosverbinding richting de Wemmelse Motte wordt gefaciliteerd.

Deze variant biedt de meeste meerwaarde met het oog op de verwezenlijking van de plandoestellingen 1 tot en met 4. In deze variant worden immers 2 brede landschapsbruggen gerealiseerd. Dit biedt opportuniteiten naar vermindering van de barrièrewerking en verbetering van de omgevingskwaliteit omdat op 2 locaties een connectie over de R0 heen wordt gemaakt (naast de natte ecologische verbinding die langsheen het spoor onder de R0 gerealiseerd wordt). In loop 2 werd de landschapsbrug ter hoogte van Laarbeekbos verder verbreed van 90 tot 180 meter. Een nog bredere landschapsbrug krijgt de kenmerken van een ondertunneling en zou het risico op een (te) hoge stikstofdepositie aan de tunnelmonden nabij SBZ-gebied verhogen alsook de impact op de watervoerende lagen nabij het Laarbeekbos vergroten. Hetzelfde geldt voor de variant met één maximale landschapsbrug (ca. 350 meter) ter hoogte van Laarbeekbos.

In zone Wemmel/Jette wordt gekozen voor een verlaagd lengteprofiel met twee brede overbruggingen ter hoogte van de Steenweg op Brussel (N290) en van de Koningin Astridlaan en een bredere overbrugging vanaf het verlengde van de Koning Albert I-laan tot voorbij de De Limburg Stirumlaan. Dit betekent dat ook hier de R0 zal worden ingegraven en de lokale verbindingen (auto/fiets) dus als brug over de R0 worden gerealiseerd. Deze variant biedt de meeste meerwaarde met het oog op de realisatie van de 6 plandoelstellingen. De variant van het verlaagde lengteprofiel ter hoogte van Wemmel-Jette biedt immers belangrijke opportuniteiten naar het verbeteren van de omgevingskwaliteit, vermindering van de barrièrewerking van de R0 en een verhoging van de leefbaarheid in deze omgeving. Naast deze positieve effecten voor de leefbaarheid in de omgeving worden met dit verlaagde lengteprofiel ook de verkeersveiligheid en afwikkelingskwaliteit op de ring verhoogd door het uitvlakken van de bestaande hellingen en het vermijden van de daarmee gepaard gaande snelheidsterugval. Ook hier blijkt dat een maximale overbrugging vanaf de N290 tot voorbij de De Limburg Stirumlaan belangrijke negatieve effecten zou hebben op vlak van uitstoot aan de tunnelmonden, met een lokale verslechtering van de leefbaarheid tot gevolg.

De effecten met betrekking tot geluid werden voor alle onderzochte alternatieven en varianten bekeken in het plan-MER. De aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die relevant zijn voor het ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werden vertaald in het GRUP. In de milieuverklaring §7.1.3 opgenomen in de toelichtingsnota wordt aangegeven op welke manier dit gebeurd is.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het grafisch plan

Algemeen

B.54. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat een herbestemming van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied', 'bosgebied', 'parkgebied' of 'gemengd open ruimtegebied' niet nodig is omdat er al inspanningen geleverd worden in functie van het bijdragen aan het behoud van het milieu en de natuur. Er wordt ook gevraagd wat de impact van de herbestemmingen naar groene bestemmingen is op de landbouw. Men stelt dat de motivatie van deze nieuwe bestemmingen te beperkt is. Men stelt dat voor compensaties niet enkel mag gekeken worden naar 'agrarisch gebied'. Beter zouden deze compensaties gebeuren in de stad of door industrieterreinen te vergroenen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 6 plandoelstellingen van het GRUP waar onder meer gestreefd wordt naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de Ring in de omgeving, om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. De bestaande Ring is vandaag immers onder meer een barrière voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden stedenbouwkundige bepalingen en bestemmingen voorzien in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de Ring worden opgenomen.

Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels, ... verbonden richting de omliggende valleien. De valleien worden op deze manier versterkt. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar

'natuurgebied', 'bosgebied', 'parkgebied' en 'gemengd openruimtegebied' te voorzien. Er wordt door middel van deze verbindingen gestreefd naar robuuste ecologische verbindingen die dus functioneren in een netwerk. Hierdoor worden duidelijke landbouwkamers in functie van professionele landbouwactiviteiten behouden.

Aanvullend wijst de Vlaamse Regering erop dat in het GRUP ook herbestemmingen naar 'natuurgebied', 'bosgebied', 'parkgebied' en 'gemengd openruimtegebied' worden doorgevoerd van niet-agrarische gebieden, en dat ook voorzien wordt in een omzetting van groene bestemmingen naar een agrarische bestemming.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.55. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat het onredelijk is om over te gaan tot de herbestemming van gronden waarop landbouwbedrijven gevestigd zijn tot openruimtegebieden indien de betrokken bedrijven recent zwaar geïnvesteerd hebben met het oog op de verderzetting van de activiteiten. Het zou logischer zijn om landbouwgronden te herbestemmen waar de betrokken landbouwbedrijven geen zicht hebben op opvolgers. Dit getuigt volgens de indieners adviezen, bezwaren en opmerkingen van een gebrek aan zorgvuldig, doordacht en zuinig ruimtelijk beleid. De adviezen, bezwaren en opmerkingen stippen dan ook aan dat het hier om een zuiver politieke keuze zou gaan.

De Vlaamse Regering verwijst naar artikel 1.1.4 van de VCRO, dat bepaalt “*dat de ruimtelijke ordening gericht is op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.*”

Bij de belangenafweging en de beleidskeuzes heeft de plannende overheid een ruime discretionaire bevoegdheid (*RvS 13 januari 2015, nr. 229.799, Vangheluwe; RvS 26 oktober 2021, nr. 251.936, Peeters*). Het is bovendien aan de bezwaarindiener om aan te tonen dat de gemaakte keuzes in dat verband de grenzen van de redelijkheid te buiten gaan. Het is niet omdat de bezwaarindiener een ander oordeel heeft over de bestemming van haar perceel dat de plannende overheid artikel 1.1.4 VCRO heeft geschonden (*RvS, nr. 250.581 van 11 mei 2021, XXX*). De belangenafweging heeft niet tot gevolg dat alle behoeften steeds gelijkwaardig moeten zijn, één behoefte kan zwaarder doorwegen dan een andere (*RvS 17 maart 2010, nr. 202.010, nv Vas, p. 12; RvS 12 februari 2009, nr. 190.362, vzw Red de Erpen Siezegemkouter; RvS 7 december 2010, nr. 209.558, nv Bouwmaterialen Holvoet*).

Uit de plandoelstellingen en het GRUP zelf blijkt voldoende dat een dergelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Bezwaarindieners tonen niet aan dat er geen gelijktijdige afweging van alle behoeften is gebeurd of die belangafweging de discretionaire bevoegdheid van de plannende overheid te buiten ging.

Daarnaast kan verwezen worden naar de milderende maatregelen die worden genomen om de impact op de landbouwbedrijven te beperken en de suggestie om bijvoorbeeld grondenruil mogelijk te maken en een billijke vergoeding te voorzien.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.56. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het behoud, de versterking en de uitbouw van een samenhangend openruimtenetwerk principieel ondersteund kan worden. Er wordt wel vastgesteld dat heel wat waardevol 'agrarisch gebied' wordt herbestemd. Er wordt gevraagd om voldoende flankerende maatregelen, zoals grondenruil, te voorzien zodat het landbouwgebruik ook in deze open ruimtegebieden maximaal verzekerd is en ook voldoende compensatie te voorzien conform de omzendbrief RO 2010/01 voor ruimtelijk beleid binnen de herbevestigde agrarische gebieden.

De Vlaamse Regering neemt akte van de principiële ondersteuning van de versterking van het groenblauwe netwerk.

De Vlaamse Regering antwoordt met betrekking tot de opmerkingen omtrent de herbestemming van beleidsmatig herbevestigd agrarische gebied (HAG) dat elk planproces ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) uitgaat van een aantal plandoelstellingen die mogelijks kunnen leiden tot een herbestemming van percelen; dat hierbij ook herbestemmingen van percelen gelegen in HAG mogelijk zijn; dat in voorliggend GRUP een aantal bestemmingswijzigingen opgenomen zijn van gebieden gelegen in HAG naar 'natuurgebied', 'bosgebied' of 'gemengd openruimtegebied' in functie van de plandoelstellingen en het realiseren van verbindingen tussen de valleigebieden en de openruimtestructuren van in en rond Brussel of het herstellen en behoud van landschaps-ecologisch waardevolle vallei- en bronbeekstructuren; dat de omzendbrief RO/2010/01 ten aanzien van gemeentelijke en provinciale planningsprocessen een algemeen principe inschrijft van compensatie binnen hetzelfde plan voor zover dit mogelijk is; dat in voorliggend GRUP voorzien wordt in een quasi volledige compensatie van de inname van HAG door de herbevestiging van ca. 90 ha agrarisch gebied (gewestplan) als (bouwvrij) agrarisch gebied (BAG) en de herbestemming van ca. 18,4 ha groengebied (parkgebied en buffergebied) naar BAG. Er is dus wel degelijk op zoek gegaan naar opportuniteiten om de landbouwstructuur te versterken en herbestemmingen te voorzien.

Daarnaast wijst de Vlaamse Regering naar de milderende maatregelen om de impact op de landbouwbedrijven te beperken en de suggestie om bijvoorbeeld grondenruil mogelijk te maken en een billijke vergoeding te voorzien. Enerzijds kan verwezen worden naar de vergoedingssystemen die decretaal zijn vastgelegd (kapitaalschade en gebruikersschade). Anderzijds worden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ook herbestemmingen voorzien naar 'gemengd openruimtegebied' waar landbouw een nevenfunctie is. In functie van de concrete realisatie kan verwezen worden naar de landinrichtingsplannen die in opmaak zijn bij VLM en ook naar de grondenbank die VLM startte in opdracht van De Werkvennootschap in functie van de compensaties die nodig zijn voor de werken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.57. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om bos- en natuurcompensaties te voorzien in de nabijheid van de Ring en daarvoor de bestemmingen die voorzien worden in het uitvoeringsplan te benutten. Er wordt gevraagd om bermen met graslanden en andere niet bos biotopen te compenseren door gelijkaardige types binnen de zone nabij de Ring en worden suggesties gedaan om

bepaalde woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen naar groengebied. Men wijst ook op de nodige budgetten om deze compensaties ook uit te voeren.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de concrete voorstellen voor bos- en natuurcompensaties deel zullen uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvragen. De nodige budgetten zullen dan ook voorzien worden omdat deze compensaties een verplicht onderdeel zijn van een omgevingsvergunningsaanvraag. Het is inderdaad de bedoeling om de compensaties te voorzien in de omgeving van de Ring. De Vlaamse Regering neemt akte van de suggesties om bepaalde woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen naar groengebied. Deze maken echter geen deel uit van de plandoelstellingen van voorliggend GRUP.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.58. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aandacht gevraagd voor het gemeentelijk RUP 'Den Horinck' in Zellik dat in opmaak is. Hierbij is het belangrijk dat er voldoende aandacht is voor het realiseren van de nieuwe parallelle ontsluitingsweg ter hoogte van Molenbos en welke een connectie dient te krijgen met de Frans Schachtstraat. In het kader van de ontwikkelbaarheid van het gemengd activiteitengebied is het belangrijk om de ontsluitingsweg zo kort mogelijk tegen de R0 te voorzien.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de contour van het plangebied van voorliggend GRUP werd afgestemd op het plangebied van het in opmaak zijnde gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan. Er wordt enkel een overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' voorzien en deze overlapt wel met het in opmaak zijnde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze overdruk wijzigt de bestemming niet. Deze overdruk verhindert ook niet dat er een ontsluitingsweg kan worden aangelegd. De verdere uitwerking ervan zal wel, zoals het ook nu is met projecten/plannen die op korte afstand liggen van de R0 of andere wegen in beheer van de Vlaamse overheid, in overleg dienen te gebeuren met de Vlaamse overheid.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.59. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de overlap van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' (artikel 3) met het gemeentelijk RUP 'Koningslo-Hoogveld-Tangebeek'. Er wordt gevraagd om rekening te houden met de huidige bestemming volgens het gemeentelijk RUP, 'natuurgebied' en 'landschapspark met aandacht voor de holle wegen'.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de weginfrastructuur' slechts een overdruk is. Deze overdruk heft de onderliggende bestemming niet op, maar voegt bepalingen toe. De stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan blijven dus gelden en zullen bij aanvragen tot omgevingsvergunningen samen getoetst worden met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Er zal dus zeker aandacht besteed moeten worden aan de bestaande holle wegen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.60. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de site van 'La ferme urbaine' niet te bebossen en ruimte te voorzien voor dit prachtige lokale landbouwproject. Men vraagt dus om een andere plek te bebossen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de percelen waar 'La ferme urbaine' zich situeert niet zijn opgenomen in het grafisch plan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.61. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om enkele percelen in de omgeving van de Trassersweg die volgens het huidige gemeentelijk RUP 'Koningslo-Hoogveld-Tangebeek' een bestemming 'landschapspark' hebben, mee te herbestemmen als 'natuurgebied' conform de herbestemming van de percelen errond.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het plangebied niet uitgebreid kan worden na het openbaar onderzoek en dat de voorgestelde herbestemming niet essentieel is voor het behalen van de plandoelstellingen van voorliggend GRUP.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.62. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om een perceel gelegen aan de Heysellaan en in aansluiting met de Laskouter mee te bestemmen naar 'gemengd openruimtegebied' omdat dit kansen biedt in functie van kleinschalige infrastructuur gericht op sociale, educatieve of recreatieve functie van gebied en infrastructuur voor dagrecreatie zoals beschreven in art 7.2 en 7.3.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het plangebied niet uitgebreid kan worden na het openbaar onderzoek en dat de voorgestelde herbestemming niet essentieel is voor het behalen van de plandoelstellingen van voorliggend GRUP.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.63. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt ingegaan op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen waarin bepaald wordt dat er binnen een strook van 30 meter vanaf de grens van het domein van de autosnelweg een zone non-aedificandi geldt. In die strook geldt een verbod om te bouwen of te herbouwen, maar ook een verbod om "afval, uitschot, schroot, materialen en materieel te storten, op te slaan of tentoon te stellen". Het ontwerp van het GRUP houdt in essentie in dat de autosnelweg hier uitbreidt, wat tot gevolg heeft dat ook de zone non-aedificandi opschuift. Hierdoor zullen bestaande gebouwen, bijvoorbeeld huizen en stapelplaatsen in functie van bedrijven, getroffen worden door deze erfdienstbaarheid en zij zullen bijgevolg onbruikbaar worden. Dit probleem heeft aanzienlijke gevolgen voor de bewoners, maar ook de werking van de bedrijven. Wij stellen vast dat dit een ernstig effect is dat verbonden is aan het plan en dat op geen enkele wijze aan bod komt in het MER.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP enkel bestemmingen op perceelsniveau vastlegt. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden, zal de grens van

het domein van de autosnelweg opnieuw afgebakend kunnen worden en pas dan zal duidelijk zijn tot waar deze zones non-aedificandi zullen komen.

Het is inderdaad zo dat de R0 vandaag op sommige plaatsen door een bebouwde omgeving gaat. Het ontwerpvoorstel dat aan de basis lag voor de afbakening van het gebied voor wegeninfrastructuur houdt hier dan ook rekening mee. Zoals opgenomen in de toelichtingsnota wordt in de planfase, om de uitwerking van de projectfase niet te hypothekeren, binnen het 'gebied voor wegeninfrastructuur' nog een marge op de ruimte-inname genomen. Deze bedraagt ongeveer 15 meter vanaf de grens van de verharding zoals opgenomen in het ontwerpvoorstel van de gekozen combinatie van alternatief en varianten. Er kan dus gesteld worden dat de 10 meter strook, waarbinnen beperkte handelingen van openbaar belang mogelijk zijn, binnen het 'gebied voor wegeninfrastructuur' gelegen is. De effecten van het 'gebied voor wegeninfrastructuur' worden in het plan-MER besproken. In de milieuverklaring die opgenomen is in de toelichtingsnota wordt aangegeven op welke manier de aannames, preventieve en milderende maatregelen vertaald werden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Voor de volledigheid wordt ook verwezen naar de verdere uitwerking van het project. Daar waar bebouwing geraakt wordt, zal worden overgegaan tot aankoop of onteigening van (delen van) percelen en gebouwen. De Vlaamse Regering wijst in dat verband op artikel 74 van het Onteigeningsdecreet, waarin de modaliteiten van een gedeeltelijke onteigening worden geregeld (met o.a. het verzoek tot een volledige verwerving van het goed onder voorwaarden).

In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals verwerving, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen dan ook persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie en kunnen afspraken gemaakt worden.

Natuurlijk zal - waar dit relevant is - eveneens gekeken worden naar de bouwvrije strook zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen en vooral naar de 10 meter strook waar slechts beperkte mogelijkheden zijn voor werken van algemeen belang. Voor de zone buiten de 10 meter strook (dus de strook tussen de 10 en 30 meter langsheen de autosnelwegen) kan de wegbeheerder zelf afwijkingen toestaan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.64. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar het inspiratieboek 'Voedsellandschappen' van de VLM waarin de regio in Wemmel, met name de zone waar in het GRUP een verbinding van Laarbeekbos naar de Maalbeekvallei wordt voorzien, wordt aangeduid als mogelijk voedsellandschap. Er wordt geconcludeerd dat het daarom belangrijk is om hier 'agrarisch gebied' te behouden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in een voedsellandschap naast voedselproductie ook thema's als klimaatverandering, lokale voedselproductie en -verkoop, recreatie en biodiversiteit worden geïntegreerd. Het aanduiden van delen ervan als 'natuurgebied' of 'bosgebied' is hiermee niet in strijd. De kouter in Asse-Wemmel werd in het inspiratieboek inderdaad aangeduid als testcase in functie van een potentieel voedsellandschap. Bij de uitwerking van de plandoelstelling in dit geïntegreerd planningsproces voor het GRUP

werd een weloverwogen keuze gemaakt voor bepaalde natuurverbindingen in dit gebied vanaf de ecoducten/tunnels over/onder R0 naar de achterliggende valleien, samen met diverse actoren in het gebied (VLM, gemeenten en Strategisch Project Groene Noordrand). De voorziene verbinding is juist zo gekozen dat de robuuste agrarische landbouwblokken gevrijwaard worden, maar het gehele landschap wel zo wordt ingericht dat naast die voedselproductie ook plaats is voor biodiversiteit, water, recreatie, bodem,... Er werd besloten dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen die volgen uit de aanduiding als mogelijk voedsellandschap.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.65. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om AGNAS-regio's niet te betrekken bij voorliggend GRUP en te behandelen in AGNAS-RUPs.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in functie van voorliggend GRUP 6 plandoelstellingen werden vooropgesteld, waar tegelijk met de optimalisatie van de weginfrastructuur heel erg wordt ingezet op de landschappelijke inpassing van de Ring, het doorbreken van de barrière die de Ring vandaag vormt in het landschap en ook op de versterking van het ecologisch netwerk. De visies die ontwikkeld werden voor de verschillende AGNAS-regio's hebben niet tot gevolg dat 'andere' ruimtelijke uitvoeringsplannen geen herbestemmingen in functie van openruimtebestemmingen kunnen opnemen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.66. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt betreurd dat ter hoogte van het viaduct geen indicatieve aanduiding met zoekzone van 100m breed is voorzien voor een Open Woluwe, waarvoor een haalbaarheidsstudie werd opgesteld. Er wordt gesteld dat dit wel degelijk zou passen binnen de plandoelstellingen van het GRUP.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het plangebied niet zonder meer uitgebreid kan worden na het openbaar onderzoek. Het bestaande Viaduct van Vilvoorde vormt op maaiveldniveau vandaag geen barrière waardoor de noodzaak van een nieuwe bestemming in functie van ontsnippering zich niet aandient. Het viaduct hypothekeert een ecologische verbinding ter hoogte van de Woluwe niet. Het realiseren van ecologische verbindingen en het openleggen van de Woluwe passen binnen de visie die door verschillende actoren ontwikkeld wordt voor het ruimere gebied ter hoogte van het viaduct van Vilvoorde en is vergunbaar binnen de geldende bestemmingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.67. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom de locatie van overstapplaatsen niet is meegenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, hoewel er gesproken wordt over het inzetten op het gebruik van alternatieve modi en het inrichten van overstapplaatsen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat er inderdaad wordt ingezet op het gebruik van alternatieve modi. 'Werken aan de Ring' omvat heel wat projecten die gericht zijn op multimodaliteit. Voor de aanleg van fietssnelwegen en hoppin-punten werd geoordeeld

dat hiervoor geen bestemmingswijzigingen nodig zijn. Verder kan ook verwezen worden naar het Regionaal mobiliteitsplan waarin verdere acties met betrekking tot hoppin-punten en alternatieve modi benoemd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.68. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de ontwikkeling van extra hoppin-punten in de omgeving van Groot-Bijgaarden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat hoppinpunten geen onderdeel zijn van voorliggend GRUP en dat bestemmingswijzigingen veelal niet vereist zijn om dergelijke hoppin-punten te realiseren. Binnen het grotere project van 'Werken aan de Ring' worden wel hoppinpunten voorzien, bv. ter hoogte van het station van Groot-Bijgaarden.

Voor de locatie van hoppin-punten kan ook verwezen worden naar het regionaal mobiliteitsplan voor de Vlaams Rand. Hierin worden ook locaties van hoppin-punten op verschillende schaalniveaus bekeken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.69. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om een aantal percelen aan de Kerkhofweg/Zaventemsesteenweg in Machelen te vergroenen.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze suggestie en stelt vast dat deze percelen buiten het plangebied liggen. Het plangebied kan na het openbaar onderzoek niet meer uitgebreid worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor wegeninfrastructuur

B.70. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar een verduidelijking van de afbakening van het gebied voor wegeninfrastructuur. Dit gebied lijkt vaak het openbaar domein te volgen, waardoor er vreemde verbredingen zijn. Men vraagt of heel het 'gebied voor wegeninfrastructuur' gebruikt zal worden voor de aanleg van wegeninfrastructuur.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de afbakening van 'het gebied voor wegeninfrastructuur' inderdaad vaak het openbaar domein volgt. Daarnaast zijn ook marges in functie van de verdere uitwerking van het ontwerp genomen. Het is evenwel niet zo dat het volledige 'gebied voor wegeninfrastructuur' zal ingenomen worden door verharding. In de stedenbouwkundige voorschriften is een bepaling opgenomen dat gronden die niet gebruikt worden voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur, op een kwaliteitsvolle manier worden geïntegreerd in de omgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.71. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vooropgesteld dat de herbestemming tot 'gebied voor wegeninfrastructuur' tot gevolg zal hebben dat de bestaande gebouwen in de toekomst zullen moeten verdwijnen. De bestaande functies zouden op grond van de stedenbouwkundige voorschriften voor het 'gebied voor de

wegeninfrastructuur' niet behouden kunnen blijven overeenkomstig de zonevreemde basisrechten. Er wordt opgemerkt dat er niet wordt voorzien in een onteigening of overgangsmaatregelen voor de aanwezige bebouwing.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het eigen is aan ruimtelijke uitvoeringsplannen dat de stedenbouwkundige voorschriften eigendomsbeperkingen kunnen inhouden (met inbegrip van een bouwverbod). Dit volgt uit artikel 2.2.6, § 1 van de VCRO. Daarnaast maakt het toekomstgericht karakter van een ruimtelijk uitvoeringsplan dat de plannende overheid stedenbouwkundige voorschriften kan vastleggen die afwijken van de bestaande toestand (*RvS 14 mei 2012, nr. 219.344, Broeckx; RvS 17 december 2012, nr. 221.778, De Veyt*). Het rechtszekerheidsbeginsel verleent de rechtsonderhorige geen aanspraak op een ongewijzigde planbestemming (*RvS 31 januari 2017, nr. 237.250, nv Wemmel Square*).

Pas in de projectfase, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt in een omgevingsvergunningsaanvraag, zal duidelijk worden welke percelen juist concreet betrokken zullen worden en, indien nodig, moeten verworven of onteigend worden in functie van het project.

Wat betreft de mogelijkheden voor bestaande gebouwen binnen het 'gebied voor wegeninfrastructuur' wordt verwezen naar de mogelijkheden in functie van zonevreemde gebouwen volgens de VCRO. Deze gelden ook in het 'gebied voor wegeninfrastructuur'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur

B.72. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld bij de afbakening van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'. Er wordt gezegd dat deze strook vaak vandaag al is ingericht als groene zone of berm en dat het verwijderen van bestaande waardevolle bomen om er nieuwe te planten niet efficiënt is. Ook geluidschermen zijn vaak al aanwezig en bewijzen hun nut. Men vraagt om de afbakening van deze overdruk te herbekijken en geen hypotheek te leggen op tuinen, huizen en percelen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de bespreking van de adviezen, bezwaren en opmerkingen onder A.2.

Daarnaast wordt verduidelijkt dat de herinrichting van de R0-Noord niet steeds toelaat dat bestaande aanhorigheden zoals bermen, groenschermen, geluidsschermen kunnen behouden blijven. Bovendien stellen de plandoelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een betere landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur in haar omgeving voorop, waarbij 'het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' de nodige ruimte voorziet om dit mogelijk te maken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.73. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de impact van de beperking van de eigendomsrechten en de bedrijfsvoering onvoldoende werd onderzocht. Daarnaast wordt opgeworpen dat het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord uitgaat van een onjuiste weergave van de feitelijke toestand. De impact van deze inname zou onvoldoende onderzocht zijn in het plan-MER. Het zou volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen overigens mogelijk zijn

om tot een alternatieve inrichting te komen zonder inname van de bedrijfsgebouwen. Men stelt dat de belangen verkeerd afgewogen worden en er een schending is van artikel 1.1.4. van de VCRO.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het eigen is aan ruimtelijke uitvoeringsplannen dat de stedenbouwkundige voorschriften eigendomsbeperkingen kunnen inhouden. Dit volgt uit artikel 2.2.6, §1 van de VCRO. Indien bij de realisatie van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' blijkt dat de verwerving een perceel noodzakelijk is, zal de overheid daartoe de minnelijke of decretale mogelijkheden (bv. onteigening) moeten nemen.

Er is geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP. Op dit moment (op planniveau) is het nog niet helemaal duidelijk welke percelen effectief nodig zullen zijn voor het project en de landschappelijke en functionele inpassing ervan. Pas in de projectfase, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt, zal duidelijk worden welke percelen juist concreet betrokken zullen worden en, indien nodig, moeten verworven of onteigend worden in functie van het project.

Sommige bezwaarindieners werpen daarbij op dat zij desgevallend de voorkeur geven aan een volledige onteigening i.p.v. een gedeeltelijke onteigening. De Vlaamse Regering wijst in dat verband op artikel 74 van het Onteigeningsdecreet, waarin de modaliteiten van een gedeeltelijke onteigening worden geregeld (met o.a. het verzoek tot een volledige verwerving van het goed onder voorwaarden)).

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering naar artikel 1.1.4 van de VCRO, dat bepaalt dat de ruimtelijke ordening gericht is op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit. Om die te bereiken moeten verschillende behoeften (de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu, de economische, culturele, esthetische en sociale gevolgen van het RUP) gelijktijdig en evenwichtig tegen elkaar worden afgewogen. Bij de belangenafweging en de beleidskeuzes heeft de plannende overheid een ruime discretionaire bevoegdheid (*RvS 13 januari 2015, nr. 229.799, Vangheluwe; RvS 26 oktober 2021, nr. 251.936, Peeters*). Het is daarbij uiteraard wel aan de bezwaarindiener om aan te tonen dat de gemaakte keuzes in dat verband de grenzen van de redelijkheid te buiten gaan. Het is ook niet omdat de bezwaarindiener een ander oordeel heeft over de bestemming van haar perceel dat de plannende overheid artikel 1.1.4 VCRO heeft geschonden (*RvS, 11 mei 2021 nr. 250.581, XXX*). De belangenafweging heeft niet tot gevolg dat alle behoeften steeds gelijkwaardig moeten zijn; één behoefte kan zwaarder doorwegen dan een andere (*RvS 17 maart 2010, nr. 202.010, nv Vas; RvS 12 februari 2009, nr. 190.362, vzw Red de Erpe- en Siezegemkouter*). Zo kan het zijn dat de inname van een bedrijventerrein verantwoord is in het licht van een kwalitatieve heraanleg van het openbaar domein (*RvS 7 december 2010, nr. 209.558, nv Bouwmaterialen Holvoet*). Uit de plandoelstellingen en het GRUP zelf blijkt voldoende dat een dergelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Bezwaarindieners tonen niet aan dat er geen gelijktijdige afweging van alle behoeften is gebeurd of die belangafweging de discretionaire bevoegdheid van de plannende overheid te buiten ging.

Het belang van 'het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' wordt in de toelichtingsnota geduid onder verwijzing naar het gegeven dat in deze zone de ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen mogelijk zijn. Daarnaast worden er ook heel wat garanties opgenomen in functie van de te garanderen verbindingen, ruimtelijke kwaliteit, de belevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.74. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangestipt dat het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord onvoldoende rekening houdt met de feitelijk bestaande toestand en de economische gevolgen van de herbestemming naar het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, die gevolgen heeft voor de aanwezige bedrijfsgebouwen. Ook zal het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord ertoe leiden dat het gebied haar rechtstreekse aansluiting met de luchthaven van Zaventem zal verliezen, waardoor de aanwezige bedrijven zich moeten herlokalisieren of heroriënteren. Er wordt opgemerkt dat een bedrijf door de herbestemming een aanzienlijk deel van de bestaande parking verliezen, waardoor zij haar handelsactiviteiten niet kan verderzetten.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat 'het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de weginfrastructuur' een overdruk is. Deze overdruk heft de onderliggende bestemming niet op, maar voegt bepalingen toe. De stedenbouwkundige voorschriften van het onderliggende gebied blijven dus gelden en zullen bij aanvragen tot omgevingsvergunningen samen getoetst worden met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de stedenbouwkundige voorschriften werden daarenboven ook bepalingen opgenomen met betrekking tot het garanderen van de bereikbaarheid van bestaande activiteiten langsheen het tracé zowel tijdens als na de realisatie van de weginfrastructuur.

De Vlaamse Regering verwijst met betrekking tot het herbekijken van de afbakening van de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' naar de bespreking onder A.2..

De Vlaamse Regering antwoordt dat het eigen is aan ruimtelijke uitvoeringsplannen dat de stedenbouwkundige voorschriften eigendomsbeperkingen kunnen inhouden en verwijst naar de bespreking onder A.2.. Dit volgt uit artikel 2.2.6, §1 van de VCRO. Indien bij de realisatie van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing blijkt dat de eigendomsverwerving een perceel noodzakelijk is, zal de overheid daartoe de minnelijke of decretale mogelijkheden (bv. onteigening als ultimum remedium) moeten nemen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden verder niet tot aanpassing van het plan.

B.75. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' uit te breiden en meer bepaald het viaduct van Vilvoorde en de zone errond, minstens 30 meter aan beide zijden van het viaduct, op te nemen in deze overdruk. Men vraagt om op die manier bijkomende ontsnipperende maatregelen en ecologische verbindingen te realiseren en ook

plaats en ruimte te reserveren voor een Open Woluwe. Er wordt verwezen naar een nota die werd opgemaakt door alle partners van het Strategisch Project 'Leve(n)de Woluwe'.

De Vlaamse Regering verwijst naar de bespreking onder A.2..

Ter hoogte van het Viaduct van Vilvoorde werden geen milderende maatregelen opgenomen in het plan-MER, waardoor ter hoogte en in de directe omgeving van het Viaduct geen 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' is voorzien. Het bestaande Viaduct van Vilvoorde vormt op maaiveldniveau vandaag geen barrière waardoor de noodzaak van een nieuwe bestemming of overdruk in functie van ontsnippering zich niet aandient. Het realiseren van ecologische verbindingen en het openleggen van de Woluwe past binnen de visie die door verschillende actoren ontwikkeld wordt voor het ruimere gebied onder het Viaduct van Vilvoorde en is vergunbaar binnen de vandaag geldende bestemmingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.76. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de aanwezigheid van bestaande bedrijfsgebouwen langsheen de Ring rond Brussel, waardoor er reeds een geluidsbuffering aanwezig is. Het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' legt een onnodige claim op deze bebouwde percelen. Een langgerekt gebouwenfront in functie van geluidsbuffering is niet onderzocht in het plan-MER, terwijl dit een waardig alternatief zou zijn voor geluidsschermen of groene inkleding.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP (artikel 3.9) opgenomen is:

'Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt in de inrichtingsstudie aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering m.b.t. de lucht en/ of geluid en/ of visuele buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie van de infrastructuur en haar aanhorigheden conform de bepalingen van Artikel 3.2.'

Bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag zal dus, indien uit de project-MER blijkt dat geluidswerende maatregelen nodig zijn, bekeken en beoordeeld worden of ze voldoen aan de technische vereisen en dat deze voldoende geïntegreerd worden in het landschap naar bv. hoogte, uitzicht, ...

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.77. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' niet verenigbaar is met de bestaande bestemming 'herbevestigd agrarisch gebied'. De overdruk zou ernstige gevolgen kunnen hebben voor de agrarische sector in het gebied en strookt niet met het behoud van landbouwpotentieel dat vandaag bedreigd is. Daarnaast geeft men ook aan dat de overdruk in strijd is met het project Voedsel+Land+Schap onder leiding van de VLM.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de wegeninfrastructuur' een overdruk is. Deze overdruk heft de onderliggende

bestemming niet op, maar voegt bepalingen toe. De stedenbouwkundige voorschriften van het 'agraris gebied' blijven dus gelden en zullen bij aanvragen tot omgevingsvergunningen samen getoetst worden met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Daarnaast wordt meegegeven dat in een voedsellandschap naast voedselproductie ook thema's als klimaatverandering, lokale voedselproductie en -verkoop, recreatie en biodiversiteit worden geïntegreerd. Het aanduiden van delen ervan als gebied voor landschappelijke inpassing van de infrastructuur is hiermee niet tegenstrijdig. De kouter in Asse-Wemmel werd inderdaad aangeduid als testcase in functie van een voedsellandschap, maar dat neemt niet weg dat bepaalde delen ervan kunnen ingericht worden in functie van de landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.78. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden enkele percelen, die volgens het grafisch plan gelegen zijn in het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' aangeboden om te gebruiken als werfzone, zolang ze aan het einde van de werken worden hersteld.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' langs beide zijden van het gebied voor weginfrastructuur een strook van 25 meter bepaald werd waarbinnen eveneens tijdelijke werken in functie van de realisatie van de weginfrastructuur zijn toegelaten. Na de realisatie van de weginfrastructuur vervalt deze bepaling en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd zodat de in grondkleur aangegeven bestemming gerealiseerd kan worden. Ook moeten de nodige werken en maatregelen worden uitgevoerd in functie van het herstel van de bodemstructuur/ - opbouw/ -doorlatendheid en verstoorde aanwezige natuurwaarden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.79. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat op heel wat bermen van de Ring zeer goed ontwikkelde graslandvegetaties voorkomen, al dan niet met beschermde plantensoorten. Bij de aanlegfase en de inrichting van werfzones dient voorafgaandelijk en zorgvuldig de afweging worden gemaakt om deze vegetaties maximaal te vrijwaren van werfactiviteiten: gronddepots, werfwegen, locatie voor keten, Er dient nauwlettend op toegezien te worden dat bij onvermijdelijke inname van deze kwetsbare zones het hersteltraject reeds bij aanvang van het project mee in beschouwing wordt gebracht en kwaliteitsvol wordt uitgevoerd.

De Vlaamse Regering verwijst naar het Natuurdecreet en de daarin opgenomen bepalingen ter bescherming van waardevolle graslanden en vegetaties. Daarnaast kan ook verwezen worden naar de bepalingen zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'. Hierin worden heel wat bepalingen opgenomen in functie van bestaande en toekomstige bermen en natuurlijke structuren. Bij de aanvraag tot omgevingsvergunningsaanvraag zal moeten aangetoond worden hoe aan deze bepalingen voldaan wordt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.80. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om uit te gaan van de huidige waardevolle natuurelementen in de bermen van de ring en in de natuurgebieden en agrarische gebieden in de buurt van de ring. Er wordt gevraagd dat de initiatiefnemer van de werken zich baseert op een actuele wetenschappelijke studie die de waardevolle natuur in de bermen en in de buurt van de ring beschrijven. Er wordt bijvoorbeeld verwezen naar de aanwezigheid van de ringslang. Daarnaast wordt gevraagd om de geplande ecoducten breder te maken dan momenteel voorzien om de kansen tot natuurontwikkeling te vergroten en de ruimte die de mens mag gebruiken op deze ecoducten te beperken.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften waarin heel wat bepalingen werden opgenomen over het maximale behoud van biologische waardevolle elementen in het plangebied. Er wordt ook een verplichting opgelegd om minimum een natuurbeheerplan type II op te maken.

In het plan-MER werden alle effecten die het plan kan veroorzaken op biodiversiteit wetenschappelijk onderzocht. Alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen uit het plan-MER met betrekking werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, zodat de effecten in functie van biodiversiteit van het plan beperkt blijven. Daarnaast kan verwezen worden naar de milieueffectenbeoordeling die zal opgemaakt worden in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag waar de effecten opnieuw worden bestudeerd en op een wetenschappelijke manier worden bekeken.

Met betrekking tot de ecologische verbindingen over en onder de R0 kan eveneens verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften. Er worden aangaande de landschapsbruggen en de ecologische verbindingen voldoende bepalingen worden opgenomen om ervoor te zorgen dat fauna de kans krijgt om ten volle gebruik te maken hiervan. Voor de landschapsbruggen die opgenomen zijn in het plan wordt een minimale breedte opgenomen, die garandeert dat de beoogde ecologische verbinding gegarandeerd is. In de bepalingen met betrekking tot ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud wordt daarenboven opgenomen dat de ecologische verbindingen waar technisch en ruimtelijk haalbaar zoveel mogelijk gescheiden van de andere oversteken moeten voorzien worden. Er wordt ook bepaald dat waar ruimtelijk de ecologische verbindingen worden gecombineerd met een verbinding in functie van het zacht recreatief netwerk, het bovenlokaal fietsroutenetwerk, het recreatief fietsroutenetwerk en het netwerk van fietssnelwegen dit enkel kan voor zover de ecologische verbindingfunctie gegarandeerd wordt. De breedte van deze verbindingen wordt afgestemd op de functie en effectiviteit als ecologische verbinding. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangetoond hoe voldaan wordt aan deze bepaling.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.81. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het absurd is om hoge geluidsmuren te plaatsen in tuinen van mensen. Als er schermen moeten geplaatst worden, moet dit ter hoogte van de ring zelf gebeuren. Aanleg van bermen is op bepaalde plaatsen nutteloos, vermits de ring daar hoger ligt dan de omgeving.

De Vlaamse Regering verwijst voor haar antwoord naar het stedenbouwkundige voorschrift van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur', waarin heel wat bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot lucht- en

geluidseffecten en visuele buffering. De zones waar minimum een afscherming moet voorzien worden in functie van lucht- en geluidseffecten werden vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften. Bovendien wordt aangegeven dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur in een inrichtingsstudie aangetoond moet worden wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering m.b.t. de lucht en/ of geluid en/ of visuele buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie van de infrastructuur en haar aanhorigheden. De aard van de buffering en de plaats ervan zal hier deel van moeten uitmaken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.82. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar de stedenbouwkundige voorschriften die stellen dat 'in de omgevingsvergunningsaanvraag moet worden aangetoond dat de stikstofdepositie ter hoogte van Laarbeekbos niet van die aard is dat zij betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken beschermingsgebied'. Men stelt dat dit uiteraard nu al moet worden aangetoond.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER en de passende beoordeling, zoals opgenomen als bijlage V van het GRUP.

Een passende beoordeling werd opgemaakt omdat het plan een potentiële impact heeft op het Natura 2000-gebied nl. het Brussels SBZ-H "Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels gewest" (meer bepaald op deelzone Laarbeekbos). Omdat de adviezen, bezwaren en opmerkingen gaan over effecten van stikstof wordt hierna ingegaan op dit aspect.

Vanuit de preventieve maatregelen uit loop 1 van het onderzoek werd ter hoogte van Laarbeekbos een afscherming voorzien en verankerd in de voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Deze afscherming langs de wegeninfrastructuur wordt aangebracht, om significante negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en/of geluid te vermijden.

In de passende beoordeling die werd uitgevoerd op de gekozen combinatie van alternatief en varianten werd vastgesteld dat de afschermingen die voorzien worden een positieve impact hebben, maar enkel vlak achter de schermen en ter hoogte van het SBZ is het effect van de afscherming al grotendeels uitgewerkt. Er wordt gesteld dat bijkomende milderende maatregelen noodzakelijk zijn. In het plan-MER wordt volgende milderende maatregel voorzien: Bijkomende maatregelen om de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van Laarbeekbos te beperken, indien de preventieve afschermingsmaatregelen bij ingebruikname van de nieuwe weginfrastructuur onvoldoende milderend effect zouden hebben, b.v. snelheidsverlaging op dit deel van de R0. De maatregel 'het lokaal verlagen van de snelheid op de R0 ter hoogte van het Laarbeekbos' wordt als effectieve maatregel opgenomen, vermits mogelijk/technisch-economisch haalbaar. In de passende beoordeling wordt dan ook geconcludeerd dat mits de uitvoering van de mitigerende maatregelen er geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaakt worden. Er kan dus gesteld worden dat nu reeds aangetoond wordt dat, mits het nemen van maatregelen, zijnde de lokale snelheidsverlaging, er geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaakt worden ten opzichte van de Laarbeekbos.

In de milieuverklaring, zie §7.1 in de toelichtingsnota, is opgenomen op welke manier deze milderende maatregel vertaald werd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Conform het plan-MER wordt in het flankerend beleid in een lokale snelheidsverlaging voorzien ter hoogte van Laarbeekbos, omdat dit een effectieve maatregel is in functie van het beperken van de effecten. Volgende uitwerking wordt voorzien in de nota flankerend beleid: Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de ring rond Brussel (R0) ter hoogte van het Laarbeekbos, tenzij op basis van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht uit de individuele beoordeling in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat er geen betekenisvolle effecten op het Laarbeekbos worden gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om dergelijke betekenisvolle effecten te vermijden.

In de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur wordt opgenomen dat de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van Laarbeekbos niet van dien aard mag zijn dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken beschermingsgebied, zo nodig door het treffen van milderende maatregelen. In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt verduidelijkt dat het bewijs dat de bijkomende stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten voor het betrokken beschermingsgebied mag genereren, moet worden geleverd door objectieve gegevens die betrekking hebben op de relatie tussen desgevallend de toename van de stikstofdepositie, de kritische depositiewaarde van het betrokken beschermingsgebied, de staat van instandhouding ervan alsook de concrete instandhoudingsdoelstellingen die voor het stikstofgevoelige habitatype in kwestie werden vastgesteld.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.83. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de ontsluiting van de functies langsheen de R0 te garanderen (niet alleen voor fiets en openbaar vervoer maar ook voor auto- en vrachtverkeer) en de effecten in kaart te brengen van het afsluiten van afritten (aansluitingscomplex 5 en connectie Woluwelaan op R0 in Diegem).

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer een aantal verbindingen gegarandeerd worden tijdens en na de werken. Deze zijn opgenomen in artikel 3.7 van de stedenbouwkundige voorschriften. Er moet volgens de stedenbouwkundige voorschriften tevens voorzien worden in een Minder Hinderplan (artikel 2.6). Het doel daarvan is zo min mogelijk hinder te veroorzaken tijdens de werken van de R0-Noord.

Het afsluiten van aansluitingscomplex 5 en de aansluiting van de R0 op de R22/Woluwelaan is een reeds uitgevoerd project in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit project hoort dus bij de referentietoestand en niet bij de herinrichting van de R0-noord. De beschrijving van de referentietoestand is terug te vinden als bijlage bij de scopingnota. Omdat de effecten altijd beschreven worden ten opzichte van de referentietoestand gaat dat voor aansluitingscomplex 5 en de connectie Woluwelaan op R0 in Diegem niet op aangezien ze bij de referentietoestand horen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Natuurgebied

B.84. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over de herbestemming van percelen van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied', waarbij wordt aangegeven dat de herbestemming naar 'natuurgebied' een hypotheek legt op het landbouwgebruik van de huidige en toekomstige gebruikers door de strengere regels die gelden in 'natuurgebied'. Het voorzien van overgangsmaatregelen is onvoldoende en in de bezwaarschriften wordt dan ook gevraagd om de percelen niet te herbestemmen naar 'natuurgebied'. Hierbij wordt ook gezegd dat een vermindering van landbouwgronden onze landbouw en voedselvoorziening benadeelt. Er kan niet akkoord gegaan worden met de herbestemming van deze zeer goede en vruchtbare landbouwgronden.

Daarnaast geeft men ook aan dat deze herbestemming zal leiden tot een waardevermindering van deze percelen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 6 plandoelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar onder meer gesteld wordt te streven naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de Ring in de omgeving om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. De bestaande Ring is vandaag immers onder meer een barrière voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden voorschriften opgenomen in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de Ring worden opgenomen. Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels, ... verbonden richting de omliggende valleien. De valleien worden op deze manier versterkt. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar 'natuurgebied', 'bosgebied', 'parkgebied' en 'gemengd openruimtegebied' te voorzien. Er wordt door middel van deze verbindingen gestreefd naar robuuste ecologische verbindingen die dus functioneren in een netwerk. Hierdoor worden duidelijke landbouwkamers in functie van professionele landbouwactiviteiten behouden. Daarnaast is bij de herbestemming naar 'natuurgebied', 'bosgebied' of 'parkgebied' rekening gehouden met de resultaten van de landbouwimpactstudie en op die manier werd een herbestemming van zeer vruchtbare gronden vermeden.

De Vlaamse Regering verwijst in functie van een eventuele waardevermindering naar de bestaande regels rond kapitaalschade en gebruikersschade.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.85. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt specifiek ingegaan op de herbestemming van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied' in functie van het creëren van een ecologische verbinding van het Laarbeekbos richting de Motte. Er wordt aangegeven dat in het GRUP niet wordt gekozen voor de meest optimale verbinding, vermits deze verbinding paalt aan bestaande woonzones. Er wordt een alternatief tracé voor de ecologische verbinding voorgesteld net ten westen van de in het GRUP aangeduide verbinding.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 6 plandoelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar onder meer gestreefd wordt naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de Ring in de omgeving om de ruimtelijke en

landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de ecologische verbindingen. De bestaande Ring is vandaag immers onder meer een barrière voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden stedenbouwkundige bepalingen en bestemmingen voorzien in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de Ring worden opgenomen. Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels, ... verbonden richting de omliggende valleien. De valleien worden op deze manier versterkt. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar natuurgebied, bosgebied, parkgebied en gemengd open ruimtegebied te voorzien. Er wordt door middel van deze verbindingen gestreefd naar robuuste ecologische verbindingen die dus functioneren in een netwerk. Specifiek met betrekking tot de ecologische verbinding van het Laarbeekbos richting de Motte wordt de herbestemming van de percelen naar 'natuurgebied' afgestemd op bestaande bestemmingen en/of feitelijke boscomplexen. De herbestemde percelen bevinden zich tussen twee waardevolle kouters waardoor er gekozen is om niet dwars over een kouter te gaan. De herbestemming naar 'natuurgebied' zorgt op deze manier ook voor een extra buffering ten opzichte van de woningen en zorgt niet voor een extra versnippering van landbouwpercelen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.86. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de herbestemming van een perceel van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied' niet door te voeren omdat dit perceel deel zou uitmaken van een verkaveling van 1961. Het gewestplan heeft het deel van de verkaveling dat nog niet gerealiseerd was, bestemd als 'agrarisch gebied'. In het bezwaarschrift wordt gevraagd het perceel niet te herbestemmen omdat het beter zou zijn om dit te herbestemmen in functie van schaarste aan bouwgronden in de gemeenten Wemmel.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de gemeente Wemmel heeft bevestigd dat deze percelen geen deel uitmaken van een niet-vervallen verkaveling. In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het VSGB en aanpalende open ruimtegebieden' werd dit perceel reeds herbestemd van 'landschappelijk waardevol agrarisch gebied' naar 'bouwvrij agrarisch gebied'. Gelet op de visie met betrekking tot de ecologische verbindingen langs/over en onder de Ring en de verbindingen naar de Molenbeekvallei wordt het perceel in voorliggend GRUP herbestemd naar 'natuurgebied'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.87. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom de percelen ten westen van de Drijfstraat, die aangeduid zijn als 'werfzone' en die op de conceptschetsen worden ingetekend als natuurgebied met een vijver, niet worden opgenomen als 'natuurgebied'.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat deze percelen reeds opgenomen zijn in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' waarbij een herbestemming is doorgevoerd naar 'bosgebied'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.88. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de herbestemming van de kouter aan de Drijfstraat toegejuicht, maar vraagt men om te vermijden dat al deze percelen bebost zouden worden. Men stelt dat hier een gevarieerd wastinelandschap zou beoogd moeten worden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat deze zone wordt herbestemd naar 'natuurgebied' waarbij eventuele bebossing of wastine eveneens toegelaten zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.89. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over de herbestemming van een 'agrarisch gebied' en 'woonuitbreidingsgebied' in de omgeving van de luchthaven naar 'natuurgebied'. Men geeft aan dat Brussels Airport Company en Skeyes hiermee wellicht niet akkoord zullen gaan o.w.v. de vliegtuigveiligheid. In het bezwaarschrift wordt gevraagd of dit met hen afgetoetst werd.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in de stedenbouwkundige voorschriften van 'natuurgebied' specifieke bepalingen met betrekking tot de luchtvaartveiligheid werden opgenomen. Zo zijn alle handelingen die nodig zijn voor de realisatie van de bestemming slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid. Daarnaast worden ook alle handelingen toegelaten die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid. Er werd over het voorontwerp en ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan advies gevraagd aan de bevoegde instantie. In het advies naar aanleiding van het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan formuleren zij geen opmerkingen over deze herbestemmingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.90. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de herbestemmingen van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied' van de ecologische verbinding van Laarbeekveld richting de vallei anders te voorzien en meer aan te sluiten bij de bestemmingen zoals opgenomen in het GRUP VSGB en op die manier voor meer privacy te zorgen voor de tuinen van bestaande woningen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat voor de herbestemmingen in functie van de ecologische verbindingen zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande groene bestemmingen om net deze te verbinden en te versterken. Daarnaast wordt er inderdaad voor gekozen om aan te sluiten bij de woningen om enerzijds een buffer te vormen richting de omgeving en de Ring, maar ook om op deze manier aaneengesloten en samenhangende landbouwkamers te creëren.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.91. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de toegang naar een manege die opgenomen is in een gemeentelijk RUP 'Sport en recreatie' niet verzekerd is door de herbestemming van de percelen ten zuiden van het plangebied voor de manege naar 'natuurgebied'. Een ontsluiting naar het zuiden toe is nodig omdat zij onmogelijk via het noorden kunnen komen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat wel degelijk rekening gehouden werd met de visie vanuit het gemeentelijk RUP 'Sport en recreatie'. De toegang naar de manege voor gemotoriseerd verkeer wordt hier voorzien in het noorden van het plangebied via de Jan Longinstraat, samen met de parking. Naar het zuiden toe wordt geen ontsluiting voorzien voor gemotoriseerd verkeer, wel voor zachte modi zoals voetgangers en fietsers.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.92. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat reeds bij het GRUP VSGB heel wat 'agraris gebied' werd omgezet in 'natuurgebied'. In het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord worden nog heel wat herbestemmingen naar 'natuurgebied', 'parkgebied', 'bosgebied' en 'gemengd openruimtegebied' opgenomen, waardoor bedrijfszetels volledig ingesloten geraken. Er wordt aangegeven dat deze herbestemmingen wel heel ver afliggen van de R0. Er wordt verwezen naar tal van pogingen van VLM om de percelen aan te kopen of tegen vergoeding te bebossen. Men heeft de indruk dat deze herbestemmingen gebeuren op maat van de VLM. Daarnaast wordt aangegeven dat ANB en VLM heel wat eigendommen hebben in de omgeving van de R0 waar compensaties in functie van de werken aan de R0 kunnen gebeuren.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 6 plandoelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, waar onder meer gestreefd wordt naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de Ring in de omgeving, om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de ecologische verbindingen. De bestaande Ring is vandaag immers onder meer een barrière voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden stedenbouwkundige bepalingen en bestemmingen voorzien in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de Ring worden opgenomen. Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels, ... verbonden door dwarse verbindingen richting de omliggende valleien. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar natuurgebied, bosgebied, parkgebied en gemengd open ruimtegebied te voorzien. Er wordt door middel van deze verbindingen gestreefd naar robuuste ecologische verbindingen die dus functioneren in een netwerk.

Bij de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden heel wat overheidsinstanties betrokken. VLM en ANB maakten deel uit van de werkgroepen die plaatsvonden. Eigendommen van ANB en VLM worden eveneens mee bekeken bij de oefening naar compensaties, maar het is echter niet zo dat al deze gronden in aanmerking komen hiervoor. Percelen die aangekocht worden of zijn door VLM kunnen immers tevens ingezet worden als ruilgrond voor elders getroffen landbouwers.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.93. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vastgesteld dat aan weerszijden van de ring een 'natuurgebied' en 'parkgebied' gepland zijn ter hoogte van de Tentoonstellingslaan. In deze gebieden lijken geen infrastructuurgebieden aangeduid. Men vraagt zich af of dit betekent dat de bestaande weg verwijderd wordt en vraagt zich dan af hoe de inwoners van Jette en Wemmel nog gaan kunnen rijden. De gemeente is tegen de sluiting van deze weg.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat voor handelingen in functie van lokale wegen, waaronder onder meer de Tentoonstellingslaan, in de stedenbouwkundige voorschriften de nodige bepalingen werden opgenomen. Het is dus zeker niet de bedoeling om de Tentoonstellingslaan op te heffen of te verwijderen. De Tentoonstellingslaan/Steenweg op Brussel zal een belangrijke schakel blijven tussen Jette en Wemmel en naar het nieuwe complex 9. In een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan is het niet noodzakelijk om alle bestaande wegenis op te nemen of aan te duiden binnen het 'gebied voor wegeninfrastructuur'. Zoals aangegeven is in de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling opgenomen dat handelingen in functie van bestaande wegen steeds mogelijk zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Parkgebied

B.94. In een advies wordt gevraagd niet door te gaan met de herbestemming van percelen in eigendom en/of gebruik ter hoogte van de Schaarbeeklei te Vilvoorde naar 'werfzone' en 'parkgebied'. Deze percelen zijn in gebruik door De Lijn en kunnen dus niet dienen als werfzone of opslagplaats. Tegen 2030 zullen zij pas een alternatief hebben voor deze site. De bestemmingswijziging naar 'parkgebied' betekent daarnaast ook een waardeverlies.

De Vlaamse Regering beslist om de overdruk 'werfzone' niet op de bebouwde percelen te voorzien en verwijst hiervoor naar de bespreking onder A.9. Het gebruik van deze percelen als werfzone is niet haalbaar op korte termijn. De bestemming 'parkgebied' wordt wel behouden in functie van het creëren van een openruimtestructuur op de site.

Met betrekking tot het waardeverlies wordt verwezen naar de decretale bepalingen inzake planschade.

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.95. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de voorziene herbestemmingen tot 'parkgebied' indruisen tegen aangekondigde gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen die ter hoogte van de betrokken percelen voorzien in de ontwikkeling van woningen. De herbestemming tot 'parkgebied' zou evenmin nauwkeurig onderzocht zijn en zou niet aansluiten bij de plandoelstellingen. Daarnaast wordt opgeworpen dat er geen verantwoording voorligt voor de afwijking van het subsidiariteitsbeginsel, volgens hetwelk het 'parkgebied' door een gemeentelijk RUP zou moeten worden bestemd. Tot slot zou het niet duidelijk zijn welk bestuursniveau zal (moeten) overgaan tot de concrete inrichting van het gebied.

De Vlaamse Regering antwoordt dat artikel 2.2.2 van de VCRO voorschrijft dat de gemeenten, provincies en het gewest bevoegd zijn om ruimtelijke uitvoeringsplannen op te maken voor hun eigen grondgebied. Deze bevoegdheidsverdeling getuigt van een zekere subsidiariteit waarbij elke overheid uitvoeringsplannen opmaakt voor die elementen waarvoor ze bevoegd is en waarvoor ze krachtens haar ruimtelijk structuurplan verplicht is om initiatieven te nemen. Dit heeft eveneens tot gevolg dat elke bevoegde overheid zich bezighoudt met de materies die het best op het niveau in kwestie worden geregeld. Het subsidiariteitsbeginsel zal er daarbij op toezien dat het gewestelijk niveau haar keuzes zal moeten kaderen binnen een ruimere doelstelling (uitgedrukt in termen van algemeen belang of de schaal van de betrokken problematiek).

In dit geval geldt dat het GRUP R0-Noord uitvoering geeft aan de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarbij de R0 als hoofdweg wordt geselecteerd en waarbij het Vlaamse Gewest wordt opgedragen om de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur af te bakenen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Daarnaast wordt benadrukt dat de zone voor 'parkgebied' gemotiveerd wordt vanuit de plandoelstelling met betrekking tot de landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur en de versterking van de ecologische verbindingen over, onder en in de omgeving van de Ring.

Het Vlaamse Gewest is dus wel degelijk bevoegd om in het kader van de herinrichting van de weginfrastructuur tevens over te gaan tot de herbestemming naar 'parkgebied' met het oog op de landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur en de versterking van ecologische verbindingen. Noch het subsidiariteitsbeginsel, noch het gegeven dat een gemeente een (nog niet gerealiseerd) voornemen heeft om in eenzelfde zone een andere bestemming door te voeren, doet daar geen afbreuk aan.

In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat de herbestemming tot 'parkgebied' onvoldoende werd onderzocht en dat ook een herbestemming tot 'woongebied' evenmin behoorlijk werd onderzocht. Wat dat betreft, merkt de Vlaamse Regering op dat voorliggend GRUP betrekking heeft op de herinrichting en landschappelijke inpassing van de infrastructuur van de R0-Noord. Het herbestemmen van woongebieden behoort niet tot de plandoelstellingen van het GRUP. De herbestemming tot 'parkgebied' is het resultaat van een zorgvuldige en gedegen afweging van alternatieven en varianten, die op de meest evenwichtige wijze beantwoorden aan alle plandoelstellingen. Voor wat betreft de openruimtebestemmingen werd een iteratief, participatief proces gevoerd, waarbij gezocht is naar de optimale manier om gebieden te selecteren in functie van het realiseren van ecologische verbindingen die voorzien zullen worden langsheen, over en onder de R0 en die ingeschakeld worden in een netwerk, waarbij deze ecologische verbindingen worden verbonden met de valleigebieden in de omgeving van de R0. Een verdere verduidelijking hiervan is opgenomen in de toelichtingsnota.

Tot slot is te benadrukken dat de concrete inrichting van het 'parkgebied' niet wordt overgelaten aan een specifiek bestuursniveau. Elke individu (zij het een natuurlijke persoon, rechtspersoon of administratieve overheid) kan volgens de geldende regels een vergunningsaanvraag indienen voor een ontwikkeling in een zone voor 'parkgebied'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.96. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt ingegaan op een herbestemming van de percelen ten oosten van de A12 naar 'parkgebied'. Deze percelen zijn momenteel in landbouwgebruik en men wenst deze functie te behouden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de percelen waarover sprake is, vandaag reeds gelegen zijn in 'buffergebied'. De herbestemming naar 'parkgebied' wordt voorzien ter versterking van het groenblauwe netwerk in de omgeving van de Ring/A12 en in functie van toegankelijk groen in deze woonomgeving in aansluiting met de woonbuurt rond de Acacialaan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.97. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de intentie die de eigenaar had om verschillende percelen in Wemmel aan te kopen in functie van het lokaliseren van bedrijven. Gezien de percelen destijds verworven zijn door de Vlaamse overheid, is het nooit gelukt deze intentie te realiseren. Men stelt vast dat de percelen die wel in eigendom zijn, herbestemd worden als 'gebied voor wegeninfrastructuur'. Men vraagt om aanpalende percelen te ruilen en een gepaste bestemming te voorzien, geïntegreerd met bestaande gebouwen aan de rand van de RO in de reeds bestaande KMO-zone.

De Vlaamse Regering stelt vast dat de huidige bestemming van deze percelen 'buffergebied' is. De bestaande woningen in het gebied zijn zonevremd. Het lokaliseren van bedrijven in een 'buffergebied' is thans niet mogelijk. Het voorzien van een bestemming 'bedrijvigheid' binnen voorliggend GRUP is niet conform de plandoelstellingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.98. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de motivatie voor de herbestemming van een deel van een perceel langs de spoorweg in Dilbeek dat momenteel gelegen is in 'industriegebied'. Men vraagt om de huidige bestemming te behouden. De herbestemming van een deel van het perceel beperkt aanzienlijk de ontwikkelingsmogelijkheden op het perceel.

De Vlaamse Regering motiveert dat de herbestemming naar 'parkgebied' in deze zone gemotiveerd wordt vanuit de plandoelstelling met betrekking tot de landschappelijke inpassing van de wegeninfrastructuur en de versterking van de ecologische verbindingen over, onder en in de omgeving van de Ring. In deze zone gaat het om een ecologische verbinding langs de Maalbeek. Op het perceel gelden vandaag naast de gewestplanvoorschriften van 'industriegebied' ook de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening VSGB en aanliggende open ruimtegebieden', waarbij op het perceel twee waterlopen zijn aangeduid. Binnen de voorschriften van het VSGB werden bepalingen opgenomen met betrekking tot deze waterlopen, waardoor het perceel niet of heel moeilijk te ontwikkelen is. Een herbestemming naar 'parkgebied' in functie van de ecologische verbinding langs deze waterloop is dan ook verantwoord.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Gemengd openruimtegebied

B.99. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld naar de herbestemming van 'agrarisch gebied' naar 'gemengd openruimtegebied' omdat de actuele bestemming reeds voldoende garanties biedt om de onbebouwde open ruimte te behouden. Men verwijst naar de toelichtingsnota, waar te lezen is dat in functie van 'Behoud en versterking van gevarieerde halfopen valleilandschappen met ruimte voor natuurlijke waterberging' men ook wijst op 'het belang van het behoud en versterking van het graslandgebruik als uitgangspunt'. Men stelt zich ook vragen waarom net percelen gekozen worden waarop geen gewassen worden geteeld en geen veeteelt plaatsvindt, maar grasland aanwezig is. Voorts wijst men in deze bezwaarschriften op het feit dat de herbestemmingen een lappendeken zijn en dat straten en aanwezige bebouwing ervoor zorgen dat er geen robuuste ecologische verbinding wordt gecreëerd.

De Vlaamse Regering verwijst naar de 6 plandoelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, waar onder meer gesteld wordt te streven naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de Ring in de omgeving om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. De bestaande Ring is vandaag immers onder meer een barrière voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden stedenbouwkundige bepalingen en bestemmingen voorzien in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de Ring worden opgenomen. Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels, ... verbonden richting de omliggende valleien. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar natuurgebied, bosgebied, parkgebied en gemengd open ruimtegebied te voorzien. Er wordt door middel van deze verbindingen gestreefd naar robuuste ecologische verbindingen die dus functioneren in een netwerk. Het behoud van de bestemming 'agrarisch gebied' garandeert de realisatie van deze doelstelling niet. Ook met de herbestemming naar 'gemengd openruimtegebied' wordt duidelijk aangegeven dat men ook in deze gebieden verder zal vergroenen. Het is inderdaad zo dat landbouw een nevenschikte functie is, maar de ambities met betrekking tot vergroening worden duidelijk voorzien gelet op de andere nevenbestemmingen.

Straten en aanwezige bebouwing zorgen inderdaad voor een onderbreking van de ecologische verbinding, maar daar zullen bij de concrete inrichting van deze verbindingen waar nodig oplossingen voor bedacht worden. Wanneer het grafisch plan van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel wordt samengelegd met de andere geldende bestemmingen in de omgeving, is duidelijk dat met de herbestemmingen die opgenomen zijn in dit plan een robuust open ruimtenetwerk en een versterking van de valleien wordt gerealiseerd. Er wordt ook verwezen naar het gecoördineerd plan dat toegevoegd werd aan de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (zie A.35.).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.100. In een bezwaarschrift wordt vastgesteld dat er op een perceel in het verleden reeds een bestemmingswijziging gebeurde van 'woongebied' naar 'agrarisch gebied'. Men geeft aan dat dit wellicht een fout geweest is en vraagt om deze fout recht te zetten.

De Vlaamse Regering stelt vast dat het onbebouwde perceel waarover sprake in het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse deels bestemd was als 'woongebied met landelijk karakter' en deels als 'agrarisch gebied'. Dit perceel werd in 2011 door middel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' herbestemd naar 'bouwvrij agrarisch gebied' na grondige afweging en motivering; dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat deze herbestemming een fout betreft; dat de plandoelstellingen van voorliggend GRUP geen aanleiding vormen om deze percelen terug een woonbestemming te geven. De opname van het perceel als 'gemengd open ruimtegebied' in voorliggend GRUP past binnen de visie omtrent het versterken van het groenblauwe netwerk over, onder en langs de ring en de omgeving van de ring richting te valleien.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.101. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden de inspanningen geapprecieerd die de Vlaamse overheid levert om de vallei van de Maalbeek, Grote en Kleine Landbeek te verbinden met het Laarbeekbos en de vallei zelf ook te versterken, maar wordt gevraagd om nog extra percelen te herbestemmen naar 'gemengd openruimtegebied'.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze appreciatie, maar stelt vast dat de percelen waarvoor een extra herbestemming naar 'gemengd openruimtegebied' gevraagd wordt buiten het plangebied gelegen zijn. Het plangebied kan na het openbaar onderzoek niet meer uitgebreid worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Bosgebied

B.102. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen van de gemeente Grimbergen wordt gevraagd waarom niet de volledige oksel ten zuidoosten van de R0/ A12 wordt herbestemd naar 'bosgebied' of 'natuurgebied' in plaats van deels 'bosgebied' en deels 'natuurgebied'.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de herbestemming in deze zone werd afgestemd op de geldende bestemmingen in de omgeving. Het 'bosgebied' werd gekozen in aansluiting met de bestaande bosbestemming voorzien in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening VSGB en aangrenzende open ruimtegebieden'. Voor de omgeving van de rest van de verkeerswisselaar A12 werd gekozen voor de bestemming 'natuurgebied' gelet op de aanwezige en beoogde natuurwaarden hier. Een pure bosbestemming, waarbij de volledige omgeving van de verkeerswisselaar wordt bebost, is hier niet wenselijk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.103. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de herbestemming van 'landschappelijk waardevol agrarisch gebied' naar 'bosgebied' de gebruiksmogelijkheden van percelen en de bestaande bedrijvigheid zal hypothekeren. Dit zou strijdig zijn met het beginsel dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen en de beginselen van behoorlijk bestuur (met name het zorgvuldigheids- redelijkheids- en materiële motiveringsbeginsel).

De Vlaamse Regering verwijst naar artikel 2.6.1, § 1 van de VCRO, dat bepaalt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen erfdiensbaarheden van openbaar nut kunnen doen ontstaan, hetgeen zich kan vertalen in een gebruiksbeperking ten gevolge van een herbestemming.

De Vlaamse Regering verwijst daarnaast naar de 6 plandoelstellingen van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord waar onder meer gestreefd wordt naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de R0 in de omgeving, om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de ecologische verbindingen. De bestaande R0 is vandaag immers onder meer een barrière voor fauna en flora. In de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan worden stedenbouwkundige bepalingen en bestemmingen voorzien in functie van de realisatie van deze plandoelstelling. Dit betekent onder meer dat er verschillende te garanderen ecologische verbindingen over, onder en langsheen de R0 worden opgenomen. Om deze verbindingen te laten werken in een open ruimtenetwerk worden de landschapsbruggen, ecotunnels, ... verbonden door dwarse verbindingen richting de omliggende valleien. Dit gebeurt door concrete herbestemmingen naar 'natuurgebied', 'bosgebied', 'parkgebied' en 'gemengd openruimtegebied' te voorzien. Deze herbestemmingen sluiten aan bij reeds geldende 'groene' bestemmingen zoals voorzien op het gewestplan of andere uitvoeringsplannen zoals het GRUP 'Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden', waardoor het netwerk effectief gerealiseerd en versterkt kan worden. De bestaande natuur- en bosgebieden zijn voor het merendeel inderdaad reeds gelegen in de valleigebieden. Daar wordt op voortgebouwd bij de herstemmingen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarnaast werden vanuit een aantal onderzoeken, studies en visies (de studie 'Open Ruimtenetwerk in en rond Brussel, de visie vanuit het Strategisch Project Groene Noordrand, de ecoconnectiviteitskaart, ...) bepaald waar deze ecologische verbindingen het best voorzien worden. In hoofdstuk 6 van de toelichtingsnota (bijlage IIIa) wordt dit per deelzone verduidelijkt. Waar een herbestemming naar 'bosgebied' wordt doorgevoerd, is deze dus het resultaat van uitvoerig onderzoek.

Door het mechanisme van de kapitaalschade- of gebruikersschadecompensatie wordt gewaarborgd dat er geen onevenwichtige aantasting van de eigendomsrechten plaatsvindt. Van enige onzorgvuldigheid of onredelijkheid is dan ook geen sprake.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Bouwvrij agrarisch gebied

B.104. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vastgesteld dat erfgoedsite 'Hof te Bever' niet mee wordt herbestemd, maar dat de weides en pistes van de Stoeterij 'Hof te Bever' wel worden herbestemd naar 'bouwvrij agrarisch gebied.' Men vraagt om rekening te houden met de toekomstplannen van deze Stoeterij. Daarnaast wordt gevraagd of de herbestemming naar 'bouwvrij agrarisch gebied' de toepassing van de zonevrije basisrechten en mogelijke zonevrije functiewijzigingen wijzigen en wat

de toekomst is voor de bebouwing in deze zone. Deze woningen moeten verbouwd kunnen worden naar hedendaagse normen en oppervlaktes, zodat zij ook in de toekomst behouden kunnen blijven.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat bestaande bedrijven niet werden opgenomen binnen de open ruimtebestemmingen. De gebouwen van 'Hof te Bever' blijven dus in 'agrarisch gebied' gesitueerd. Rondom de bestaande gebouwen werd eveneens nog ruimte gelaten in functie van mogelijke uitbreidingen van de bebouwing. De percelen die verderaf gelegen zijn worden met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan herbestemd als 'bouwvrij agrarisch gebied'. Dit wil zeggen dat hier geen nieuwe gebouwen meer voorzien kunnen worden en enkel activiteiten kunnen worden toegestaan die voldoen aan de bepalingen van het 'bouwvrij agrarisch gebied'. Daarnaast wordt aangegeven dat de basisrechten van de zonevreemde constructies van toepassing blijven en niet wijzigen bij een herbestemming van 'agrarisch gebied' naar 'bouwvrij agrarisch gebied'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.105. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom de percelen op de hoek van de Karenbergstraat en de Drijpikkelstraat niet zijn meegenomen in het plan. Er is hier geen landbouwbedrijf meer gevestigd en de oude landbouwconstructies vormen geen meerwaarde voor de buurt.

De Vlaamse Regering stelt vast dat de genoemde percelen buiten het plangebied gelegen zijn en geeft aan dat het plangebied niet meer kan uitgebreid worden na het openbaar onderzoek.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Werfzone - algemeen

B.106. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar het plan-MER en de bepalingen waarbij geadviseerd wordt om werfzones te lokaliseren in restzones gelegen tussen bestaande en/of voorziene wegenis en/of niet gevoelige functies (bedrijvigheid,), die voor geen enkele ruimtegebruiksfunctie van (groot) belang zijn. Er wordt gewezen op de enorme impact die een werfzone zal hebben op de huidige fauna en flora en de voetpaden die in het gebied liggen. Men wijst ook op de impact die zo'n werfzone zal blijven hebben ook jaren na het gebruik ervan als werf.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin verduidelijkt wordt dat – gelet op de aard, de duur en de omvang van de infrastructuurwerken – op weloverwogen locaties werfzones worden aangeduid. Er wordt gesteld dat enkel de belangrijkste zones, waarvan in dit stadium kan aangenomen worden dat ze nodig zijn als werfzone, worden aangeduid. De werfzones werden gekozen aan de hand van twee criteria, met name: (i) onbebouwd karakter en (ii) het zich lenen tot een goede ontsluiting met de R0 Noord. Bij de keuze van de werfzones wordt uitgegaan van de principes duurzaam ruimtegebruik en het beperken van mogelijke hinder ten opzichte van 'woongebied', 'groengebied', 'natuurgebied' en gebieden met erfgoedwaarde. Zo worden de werfzones bij voorkeur ingericht in restruimtes al dan niet langs (bestaande of aan te leggen) weginfrastructuur. In de toelichtingsnota wordt verder aangegeven dat er nood is aan grote, ruimtelijk samenhangende terreinen die goed bereikbaar zijn en strategisch gelegen zijn in functie van de geplande werken. Vermits de omvang en complexiteit van het

project vereist dat bepaalde werken parallel uitgevoerd moeten worden, impliceert dit ook de nood aan voldoende ruimte op verschillende plaatsen langs het tracé. Bij de locatie van de werfzones is dus gezocht naar zinvolle en voldoende grote plekken in functie van de uit te voeren werken.

De op het grafisch plan aangeduide werfzones en andere zones voor tijdelijke werken werden allen beoordeeld in het plan-MER. De neerslag hiervan is te lezen in hoofdstuk 15 (deelnarrapport beoordeling GeCAV) van het plan-MER. De effecten tijdens de aanlegfase werden in de verschillende loops van het milieuonderzoek meegenomen voor zover het om permanente of zeer langdurige effecten gaat. De voorbereidings- en aanlegfase zal later volwaardig worden onderzocht in het voor de omgevingsvergunningsaanvraag op te maken project-MER.

De milderende maatregelen die voor de tijdelijke werken of werfzones werden geformuleerd, zijn vertaald in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Daarnaast werden in het plan-MER ook nog aandachtspunten voor de aanlegfase opgenomen. Deze aandachtspunten leiden er niet toe om eventuele aanzienlijke milieueffecten te milderen, maar zouden kunnen leiden tot het verbeteren van het project. Deze aandachtspunten op projectniveau hebben geen invloed op het plan zelf en worden daarom niet vertaald in het GRUP. Zij kunnen wel een houvast bieden voor de uitwerking op projectniveau, bijvoorbeeld indien zij ook naar voren komen uit de milieueffectbeoordeling op dat projectniveau.

In functie van de opmerkingen met betrekking tot de algemene impact en de impact op de huidige fauna en flora en de voetpaden in het gebied kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften. Daarin worden heel wat bepalingen opgenomen waardoor de hinder op de omgeving, de bestaande verbindingen en ecologische waarde beperkt blijft of eventueel na in gebruik name van de 'werfzone' hersteld moeten worden. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.107. In een bezwaarschrift wijst men erop dat zeer grote oppervlaktes als 'werfzone' afgebakend werden en er op vandaag geen duidelijkheid is over wat de afspraken zijn bij de inname van dergelijke werfzone, wat de termijn van inname is, ... Dat maakt dat de inschatting van wat dergelijke 'werfzone' voor eventueel landbouwgebruik na de aanlegfase inhoudt moeilijk te maken is. Er wordt dan ook op gerekend dat het inkomensverlies, structuurschade, ... voldoende gecompenseerd zal worden. Er wordt op aangedrongen dat de werfzones minimale ruimte en tijd innemen, dat zo snel als mogelijk duidelijkheid komt voor de betrokken gebruiker en/of eigenaar en dat voldoende compensatie voor geleden schade voorzien is.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in functie van de realisatie van de herinrichting van de Ring rond Brussel heel wat werfzones in de directe omgeving van de Ring nodig zijn. Ook op percelen die vandaag in landbouwgebruik zijn, wordt een overdruk 'werfzone' voorzien. In de stedenbouwkundige voorschriften worden duidelijke bepalingen opgenomen met betrekking tot de tijdelijkheid van de aanduiding als 'werfzone'. De concrete inrichting van de 'werfzone' met de eigenaars of gebruikers van de percelen waarop de 'werfzone' voorzien is, is vandaag nog niet gekend. Dit komt toe aan de aannemer die in functie van het gebruik ervan afspraken maakt met eigenaars en/of gebruikers en die in de omgevingsvergunningsaanvraag aangeeft hoe hij de concrete

inrichting ziet en hoe hij voldoet aan de bepalingen met betrekking tot het beperken van de hinder en het herstel van de bodem, zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.108. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gezegd dat bij het bepalen van een locatie voor een 'werfzone' voorafgaandelijk dient onderzocht te worden of deze gelegen is op reeds goed ontwikkelde graslanden en/of er beschermde soorten aanwezig zijn. Indien dit het geval is, dient de betrokken werfzone maximaal deze kwetsbare locaties te ontzien.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in functie van de realisatie van de herinrichting van de Ring rond Brussel heel wat werfzones nodig zijn om de werken mogelijk te maken. Deze werfzones bevinden zich bij voorkeur langsheen de Ring en worden tevens ook ontsloten via de Ring en niet via de lokale wegen. In de stedenbouwkundige voorschriften worden heel wat bepalingen opgenomen met betrekking tot het beperken van de hinder. Zo moet de inname van verboden te wijzigen vegetaties maximaal vermeden worden en kleine landschapselementen zoveel mogelijk worden gevrijwaard. Na het gebruik van de werfzone moeten ook de nodige herstelwerken worden uitgevoerd. Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald dat werfzones die gelegen zijn in 'natuurgebied' na realisatie van de wegeninfrastructuur overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften voor de betreffende grondkleur moeten worden ingericht op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. In het bijzonder wordt voor "natuurgebied" opgenomen dat de nodige werken en maatregelen worden uitgevoerd om verstoorde natuurwaarden te herstellen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.109. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de (tijdelijke) herbestemming van landbouwgronden tot 'werfzone' tot gevolg heeft dat de betrokken gronden gedurende tien jaar niet meer kunnen worden bewerkt, waardoor landbouwactiviteiten nadien niet meer mogelijk of uitvoerbaar zullen zijn.

De Vlaamse Regering antwoordt dat artikel 10 voorziet in een overdruk en geen eigen bestemmingscategorie heeft maar de bestemmingscategorie van de grondkleur volgt. Voor de in de overdruk aangeduide gebieden blijft de grondkleur van toepassing tot het moment waarop de zone gebruikt wordt als 'werfzone'. Daarnaast moet worden gewezen op het feit dat uit artikel 2.6.1, §1 van de VCRO volgt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen erfdienstbaarheden van openbaar nut kunnen doen ontstaan, hetgeen zich kan vertalen in een gebruiksbeperking ten gevolge van een (tijdelijke) herbestemming tot 'werfzone' (artikel 10).

Daarnaast wordt in artikel 10.5 van de stedenbouwkundige voorschriften bepaald dat de werken tijdens het gebruik van de werfzone op dusdanige manier moeten worden uitgevoerd dat herstel van de bodemstructuur, -opbouw en -doorlatendheid mogelijk is

in functie van de grondkleur (bv 'agrarisch gebied'). In de omgevingsvergunningsaanvraag moet worden aangetoond dat voldaan wordt aan de toepassing van deze bepaling. Toelichtend wordt nader geduid dat deze bepaling erop toeziet dat de percelen die als 'werfzone' worden aangeduid (hetgeen op projectniveau zal worden bepaald) in een goede staat hersteld worden met het oog op het gebruik, met inbegrip van het herstellen van eventuele verdichting die tijdens de werken heeft plaatsgevonden. Zodoende wordt gewaarborgd dat de betrokken percelen, indien zij als 'werfzone' worden aangewend, na de realisatie van de weginfrastructuur terug dienst kunnen doen als 'agrarisch gebied'. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Wurfzone - Grimbergen

B.110. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom de beboste percelen ten zuiden van de Drijfstraat te Grimbergen worden opgenomen als 'werfzone'. Dit lijkt geen goed idee om eerst te ontbossen in functie van de 'werfzone' en daarna opnieuw te moeten bebossen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat deze percelen werden opgenomen in functie van de bereikbaarheid van deze 'werfzone'. Het is immers van belang dat werfzones zoveel mogelijk ontsloten worden via de Ring zelf en niet via de lokale wegen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.111. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt meegegeven dat het moeilijk is om positief of negatief te oordelen over de voorgestelde herbestemming naar 'werfzone' en 'natuurgebied' op de kouter aan de Drijfstraat te Grimbergen zonder alle voorwaarden te kennen rond eigendom en financiële gevolgen. Wanneer er een negatieve financiële impact is, is men niet akkoord met het voorstel.

De Vlaamse Regering verwijst naar de aanpassingen die ingevolge bepaalde adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn doorgevoerd met betrekking tot een aantal werfzones (zie nummers A.11. tot en met A.15.).

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering naar de geldende compensatieregeling ingevolge bestemmingswijzigingen van 'agrarisch gebied' naar 'natuurgebied'. Voorwaarden die gelden in functie van deze compensatie worden verduidelijkt in bijlage IV.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.112. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat grondverdichting een aandachtspunt is in 'werfzone'.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waarin de effecten van de werfzones op planniveau bekeken zijn. In de toelichtingsnota werd in de milieuverklaring verduidelijkt hoe aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen, zoals opgenomen in het plan-MER, ruimtelijk werden vertaald in het uitvoeringsplan. In de stedenbouwkundige voorschriften werden heel wat bepalingen opgenomen met betrekking tot het beperken van de verdichting van de bodem. Er wordt bepaald dat voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk de werfzones georganiseerd en ingericht worden op een manier dat de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven. Daarnaast wordt opgenomen dat de

werken op dusdanige wijze worden uitgevoerd dat herstel van de bodemstructuur/ -opbouw/ -doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur zal moeten worden aangetoond dat voldaan wordt aan deze bepalingen. In de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt ook meer duiding gegeven over deze bepalingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.113. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de intekening van de zeer grote 'werfzone' op de kouter tussen de Spaanse Lindebaan en Populierendal te Grimbergen in vraag gesteld. Er kan niet akkoord gegaan worden met deze herbestemming van heel waardevolle landbouwgrond. De aanduiding gaat in tegen de aanbeveling van het plan-MER op verdichtingsgevoelige bodems, en in het bijzonder de valleien te vrijwaren van werfzones.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin verduidelijkt wordt dat - gelet op de aard, de duur en de omvang van de infrastructuurwerken - op weloverwogen locaties 'werfzones' worden aangeduid. Er wordt gesteld dat enkel de belangrijkste zones, waarvan in dit stadium kan aangenomen worden dat ze nodig zijn als werfzone, worden aangeduid. De werfzones werden gekozen aan de hand van twee criteria, met name: (i) onbebouwd karakter en (ii) het zich lenen tot een goede ontsluiting met de R0 Noord. Bij de keuze van de werfzones wordt uitgegaan van de principes duurzaam ruimtegebruik en het beperken van mogelijke hinder ten opzichte van 'woongebied', 'groengebied', 'natuurgebied' en gebieden met erfgoedwaarde. Zo worden de 'werfzones' bij voorkeur ingericht in restruimtes al dan niet langs (bestaande of aan te leggen) weginfrastructuur. In de toelichtingsnota wordt verder aangegeven dat er nood is aan grote, ruimtelijk samenhangende terreinen die goed bereikbaar zijn en strategisch gelegen zijn in functie van de geplande werken. Vermits de omvang en complexiteit van het project vereist dat bepaalde werken parallel uitgevoerd moeten worden, impliceert dit ook de nood aan voldoende ruimte op verschillende plaatsen langs het tracé. Bij de locatie van de werfzones is dus gezocht naar zinvolle en voldoende grote plekken in functie van de uit te voeren werken.

De op het grafisch plan aangeduide werfzones en andere zones voor tijdelijke werken werden allen beoordeeld in het plan-MER. De neerslag hiervan is te lezen in hoofdstuk 15 (deelrapport beoordeling GeCAV) van het plan-MER. De effecten tijdens de aanlegfase werden in de verschillende loops van het milieuonderzoek meegenomen voor zover het om permanente of zeer langdurige effecten gaat. De voorbereidings- en aanlegfase zal later volwaardig worden onderzocht in het voor de Omgevingsvergunningsaanvraag op te maken project-MER.

De milderende maatregelen die voor de tijdelijke werken of werfzones werden geformuleerd werden allen vertaald in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

Daarnaast werden in het plan-MER ook nog aandachtspunten voor de aanlegfase opgenomen. Deze aandachtspunten leiden er niet toe om eventuele aanzienlijke milieueffecten te milderen, maar zouden kunnen leiden tot het verbeteren van het uit te voeren project. Deze aandachtspunten op projectniveau hebben geen invloed op het plan zelf en worden daarom niet vertaald in het plan zelf. Zij kunnen wel een houvast bieden

voor de uitwerking op projectniveau, bijvoorbeeld indien zij ook naar voren komen uit de milieueffectbeoordeling op dat projectniveau. In functie van de opmerkingen met betrekking tot de verdichting van de bodem kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften waarin heel wat bepalingen zijn opgenomen hieromtrent.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.114. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de 'werfzone' in de perimeter van de verkeerswisselaar A12 niet te behouden om zo het biologisch erfgoed in deze zone te kunnen bewaren. Er wordt gewezen op alternatieven die mogelijk zijn met minder milieuschade, bijvoorbeeld Parking C.

In antwoord op deze reacties antwoordt de Vlaamse Regering dat de verkeerswisselaar R0/A12 volledig heringericht zal worden, waarbij een 'werfzone' nabij deze wisselaar noodzakelijk is. In de stedenbouwkundige voorschriften worden heel wat bepalingen opgenomen met betrekking tot het beperken van de hinder. Zo moet de inname van verboden te wijzigen vegetaties maximaal vermeden worden en kleine landschapselementen zoveel mogelijk gevrijwaard worden. Na het gebruik van de 'werfzone' moeten ook de nodige herstelwerken worden uitgevoerd. Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald, dat werfzones die gelegen zijn in 'natuurgebied' na realisatie van de wegeninfrastructuur overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften voor 'natuurgebied' ingericht moeten worden. Zij worden ingericht op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. In het bijzonder wordt voor 'natuurgebied' opgenomen dat de nodige werken en maatregelen worden uitgevoerd om verstoorde natuurwaarden te herstellen.

Op Parking C werd binnen het opgenomen 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' een zone van 25 meter langsheen het 'gebied voor weginfrastructuur' voorzien waar eveneens tijdelijke werken in functie van de realisatie van de weginfrastructuur zijn toegelaten. Daarnaast laten ook de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' waarin Parking C is opgenomen, de inrichting van een werfzone toe.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.115. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vastgesteld dat er twee grote 'werfzones' worden ingetekend in Grimbergen ter hoogte van Potaarde en Hellebeekveld. Er wordt gevraagd om ten minste één daarvan te vervangen door het gebruik van een deel van Parking C als 'werfzone'.

De Vlaamse Regering verwijst naar de aanpassingen die ingevolge bepaalde adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn doorgevoerd met betrekking tot een aantal werfzones (zie nummers A.11. tot en met A.15.).

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota, waarin verduidelijkt wordt dat - gelet op de aard, de duur en de omvang van de infrastructuurwerken - op

weloverwogen locaties 'werfzones' worden aangeduid. Er wordt gesteld dat enkel de belangrijkste zones, waarvan in dit stadium kan aangenomen worden dat ze nodig zijn als werfzone, worden aangeduid. De werfzones werden gekozen aan de hand van twee criteria, met name: (i) onbebouwd karakter en (ii) het zich lenen tot een goede ontsluiting met de RO Noord. Bij de keuze van de werfzones wordt uitgegaan van de principes duurzaam ruimtegebruik en het beperken van mogelijke hinder ten opzichte van 'woongebied', 'groengebied', 'natuurgebied' en gebieden met erfgoedwaarde. Zo worden de 'werfzones' bij voorkeur ingericht in restruimtes al dan niet langs (bestaande of aan te leggen) weginfrastructuur. In de toelichtingsnota wordt verder aangegeven dat er nood is aan grote, ruimtelijk samenhangende terreinen die goed bereikbaar zijn en strategisch gelegen zijn in functie van de geplande werken. Vermits de omvang en complexiteit van het project vereist dat bepaalde werken parallel uitgevoerd moeten worden, impliceert dit ook de nood aan voldoende ruimte op verschillende plaatsen langs het tracé. Bij de locatie van de werfzones is dus gezocht naar zinvolle en voldoende grote plekken in functie van de uit te voeren werken.

De werfzones ter hoogte van Potaarde (met uitzondering van het deel ter hoogte van de woningen) en Hellebeekveld worden daarom behouden. Op Parking C werd binnen het opgenomen 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' een zone van 25 meter langsheen het 'gebied voor weginfrastructuur' voorzien waar eveneens tijdelijke werken in functie van de realisatie van de weginfrastructuur zijn toegelaten. Daarnaast laten ook de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' waarin Parking C is opgenomen, een inrichting van een werfzone toe.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Werkzone - Kraainem

B.116. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om geen 'werfzone' te voorzien ter hoogte van de Hebronlaan en de Oscar de Burburelaan in Kraainem. Deze zone is gelegen in overstromingsgebied. De aanleg van een werfzone zal een negatieve impact hebben. Daarnaast zal het gebruik van de zone voor geluidsoverlast zorgen voor de woningen in de omgeving. Hekken plaatsen rond het gebied zal niet voldoende zijn om deze last te beperken. Voorts wordt gewezen op stofproductie, waar het plaatsen van hekken ook niet voldoende voor zal zijn, en het visuele aspect van een werfzone in plaats van rustgevend natuur. Voorts wordt aangegeven dat dit waardevolle landbouwgrond is, die na gebruik als werfzone nooit meer dezelfde waarde zal kennen. De grond zal zijn vruchtbaarheid verliezen en zal onbruikbaar worden om gewassen op te telen. Om deze grond weer bruikbaar te maken zullen eigenaars opnieuw tijd en geld moeten investeren. Men vraagt naar alternatieven te kijken in functie van werfzones zoals de oude zavelput in de Molenstraat in Kraainem en Zaventem.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de percelen gelegen binnen de overstromingsgevoelige gebieden (fluviaal en pluviaal) buiten de afbakening van de 'werfzone' in Kraainem vallen. In aanloop van de intekening van de werfzones op het grafisch plan werden heel wat alternatieven onderzocht. Bij het voorontwerp GRUP werden op basis van verder ontwerpend onderzoek, maar ook op basis van het plan-MER 'werfzones' ingetekend en voorgelegd aan de adviserende instanties. Op basis van heel wat adviezen werden deze werfzones opnieuw bekeken en werden aanpassingen gedaan in functie van het GRUP. Er

werden ook heel wat bepalingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften in functie van het beperken van de hinder naar de omgeving toe. Daarnaast kan meegegeven worden dat deze werfzones ook pas gebruikt kunnen worden na goedkeuring van de eigenaar.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Werkzone - Vilvoorde

B.117. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de 'werfzone' tussen Zenne en Kanaal te schrappen. Het gebruik van deze site als 'werfzone' is niet mogelijk. Deze site kan niet ontsloten worden. Een ontsluiting naar het noorden kan niet, vermits de zone daar enkel aansluit op het verkeersvrije Broekplein. Ontsluiting naar het zuiden is ook problematisch want dit creëert ontoelaatbare conflicten met het gebruik van het jaagpad als functionele fietsroute. Bovendien is de zone beperkt in oppervlakte zodat een efficiënte benutting als 'overslagzone' twijfelachtig is. Daarenboven is de naastgelegen zone, die in gRUP De Molens is bestemd als woonzone, ondertussen reeds deels ontwikkeld.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in functie van de herinrichting van de Ring rond Brussel heel wat werfzones in de omgeving van de Ring nodig zijn voor de concrete realisatie ervan. De werfzone, voorzien op de zone tussen Zenne en Kanaal, is een zone die ook zou kunnen ontsloten worden via de waterweg. De stedenbouwkundige voorschriften nemen voldoende bepalingen op in functie van het beperken van de hinder naar de omgeving toe en meer specifiek naar de aanwezig woningen. In de omgevingsvergunningaanvraag in functie van de werken zal moeten aangetoond worden op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.118. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat akkoord kan gegaan worden met de 'werfzone' rond de Albert I-laan, maar dat er aandachtspunten zijn. Deze zone is gelegen in het RUP 'Koningslo-Hoogveld-Tangebeek', nl. in artikel 3 - 'Zone voor bos en natuurontwikkeling Tangebeekvallei'. Het is van belang dat dit gebied, na de mogelijke ingebruikname als 'werfzone', de nodige aandacht krijgt en dat alle aanplantingen worden hersteld. Een optimalisatie in gebruik van het perceel dringt zich op en er wordt dan ook gevraagd een nabestemming als 'parkgebied' te voorzien voor het perceel.

De Vlaamse Regering neemt akte van het akkoord met betrekking tot de 'werfzone' rond de Albert I-laan, maar verduidelijkt dat een herbestemming als 'parkgebied' niet aan de orde is, vermits de onderliggende bestemming zoals voorzien in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zone voor bos en natuurontwikkeling Tangebeekvallei' sowieso van toepassing blijft na de vrijgave van het gebied.

In de stedenbouwkundige voorschriften van de werfzone worden verschillende bepalingen opgenomen met betrekking tot het beperken van de hinder en de specifieke ligging van de werfzones. Zo wordt bepaald dat aanwezige verboden te wijzigen vegetatie maximaal vermeden moet worden en kleine landschapselementen zoveel mogelijk gevrijwaard. Ook na gebruik als werfzone moeten werken worden uitgevoerd zodat

herstel van de bodemstructuur/ -opbouw/ -doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.119. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat de 'werfzone', site GLS, werd geschrapt als 'werfzone'. Er wordt aangegeven dat het gebruik van de zone als 'werfzone' bespreekbaar is onder voorwaarde dat bij wijze van nabestemming de Budasteenweg wordt rechtgetrokken door o.a. de aangeduide site. Er wordt ook gevraagd om de percelen aan de andere kant van de spoorweg, op grondgebied van de gemeente Machelen, op te nemen als 'werfzone' in functie van het rechte trekken van de Budasteenweg.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in aanloop van de aanduiding van de werfzones heel wat alternatieven werden onderzocht; dat op basis van verder ontwerpend onderzoek en de milieubeoordeling wijzigingen zijn doorgevoerd aan de 'werfzones'; dat na de inspraakreacties op het ontwerp-GRUP een nieuwe evaluatie is gebeurd, die heeft geleid tot aanpassingen met betrekking tot de 'werfzones'. De Vlaamse Regering ziet in deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geen redenen om deze selectie opnieuw in vraag te stellen en wijst er verder op dat het plangebied niet uitgebreid kan worden na het openbaar onderzoek.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.120. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vastgesteld dat op het tracé van de open Woluwe, waarvoor een haalbaarheidsstudie werd opgesteld, een 'werfzone' werd voorzien. Op basis van de voorschriften is het niet mogelijk om op korte termijn een Open Woluwe te voorzien. Er wordt dan ook gevraagd om een uitzondering in de bepalingen op te nemen zodat een Open Woluwe hier toch op korte termijn mogelijk is.

De Vlaamse Regering geeft mee dat op basis van de reacties in het openbaar onderzoek de bepaling waardoor de 'werfzone' in de feiten tijdelijk onbebouwbaar is, geschrapt wordt (zie A.20.). Eventuele werken in functie van het openleggen van de Woluwe binnen deze 'werfzone' zullen dus mogelijk blijven.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Wurfzone - Wemmel

B.121. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat een 'werfzone' tegenover het woongebied 'De Tuinen van Jette' een negatieve impact zal hebben op de gehele woonwijk. Er zullen niet alleen geluidsoverlast, visuele verstoring en milieuproblemen zijn, maar ook luchtvervuiling.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in de stedenbouwkundige voorschriften heel wat bepalingen werden opgenomen in functie van het beperken van de hinder. In de aanvraag tot omgevingsvergunning zal moeten aangetoond worden op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.122. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om een perceel ten zuidwesten van het bestaande aansluitingscomplex 7a in Wemmel niet te bestemmen als 'werfzone'. Het betreft een perceel dat zelf werd ingericht als buffer tegen de impact van de ring. Het is ingericht als tuin met struiken, hagen, bomen en speeltuigen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat in functie van de realisatie van de herinrichting van de RO-noord voldoende werfzones langsheen de Ring nodig zijn om de werken effectief uit te voeren. In de voorschriften werden bepalingen opgenomen om te garanderen dat de hinder van deze werfzones naar de omgeving toe beperkt moet blijven. In de omgevingsvergunningsaanvraag zal moeten worden aangetoond op welke manier een buffering voorzien wordt van de werfzones naar de omgeving en meer bepaald de aanwezige woningen. Dit geldt in elk geval ook voor het bedoelde perceel, dat zich aan de grens van de 'werfzone' ter hoogte van enkele woningen bevindt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.123. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de 'werfzone' ten zuiden van het nieuwe aansluitingscomplex 9 niet verenigbaar is met de bestaande bestemming 'natuurgebied'. Door het toestaan van een 'werfzone' in dit gebied zou de ecologische waarde ervan aanzienlijk verminderd worden tot zelfs volledig verdwijnen. Men is van mening dat het behoud van de natuurlijke omgeving prioriteit moet hebben en dat andere alternatieve locaties voor de 'werfzone' moeten worden overwogen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in functie van de realisatie van de herinrichting van de Ring rond Brussel heel wat werfzones nodig zijn om de werken mogelijk te maken. Deze werfzones bevinden zich bij voorkeur langsheen de Ring en worden tevens ook ontsloten via de Ring en niet via de lokale wegen. In de stedenbouwkundige voorschriften worden heel wat bepalingen opgenomen met betrekking tot het beperken van de hinder. Zo moet de inname van verboden te wijzigen vegetaties maximaal vermeden worden en kleine landschapselementen zoveel mogelijk worden gevrijwaard. Na het gebruik van de werfzone moeten ook de nodige herstelwerken worden uitgevoerd. Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald dat werfzones die gelegen zijn in natuurgebied na realisatie van de wegeninfrastructuur overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften voor de betreffende grondkleur moeten worden ingericht op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. In het bijzonder wordt voor 'natuurgebied' opgenomen dat de nodige werken en maatregelen worden uitgevoerd om verstoorde natuurwaarden te herstellen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Reservatiegebied wegeninfrastructuur

B.124. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld met betrekking tot het aangeduide 'reservatiegebied wegeninfrastructuur' in functie van een openbare verbindingsweg. Er wordt gevraagd of dit gebied wel voldoende groot werd ingetekend.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het 'reservatiegebied voor wegeninfrastructuur' zich situeert op Parking C en een overdruk is waarbinnen een openbare

(verbindings)weg kan gerealiseerd worden die het aansluitingscomplex 7a op de R0 met de Houba de Strooperlaan verbindt. In het reservatiegebied blijven de bestaande bestemmingen van toepassing en deze gronden kunnen in functie hiervan ingericht en gebruikt worden, voor zover dit de realisatie en exploitatie van de voorziene verbindingsweg niet hypothekeert. Het reservatiegebied werd ingetekend op basis van het ontwerpvoorstel en met de nodige marges, zoals verduidelijkt in de toelichtingsnota. Het reservatiegebied werd voldoende groot ingetekend.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Op te heffen wegenis

B.125. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom de wegenis ter hoogte van de industriezone Roekhout wordt opgeheven. Daarnaast ligt het 'gebied voor wegeninfrastructuur' ook grotendeels op de weg Roekhout. Het is belangrijk dat bedrijven ontsloten blijven en dat het verkeer van de industriezone de woningen in Roekhout niet moeten passeren.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de op te heffen wegenis op het grafisch plan niets te maken heeft met de weg 'Roekhout' gelegen in de gemeente Dilbeek. De aangeduide blauwe lijn 'op te heffen wegenis' maakt deel uit van het grafisch plan omdat deze lijn op het gewestplan werd voorzien als deel van de verkeerswisselaar R0xE40 in Groot-Bijgaarden. Door het compacter maken van de verkeerswisselaar is deze arm niet meer nodig en wordt hij daarom opgeheven met dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De andere lijnen die op het gewestplan voorzien werden in functie van de verkeerswisselaar worden opgeheven of vervangen door het 'gebied voor wegeninfrastructuur'.

In de stedenbouwkundige voorschriften werden daarenboven ook bepalingen opgenomen met betrekking tot het garanderen van de bereikbaarheid van bestaande activiteiten langsheen het tracé zowel tijdens als na de realisatie van de weginfrastructuur.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.126. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het niet de bedoeling kan zijn om ter hoogte van de rotonde van de Zuiderlaan door middel van artikel 14 'op te heffen wegenis' de ontsluiting van bedrijven weg te nemen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de 'op te heffen wegenis' op het grafisch plan ter hoogte van de Zuiderlaan niet betekent dat de ontsluiting van bedrijven wordt weggenomen. In de stedenbouwkundige voorschriften werden bepalingen opgenomen met betrekking tot het garanderen van de bereikbaarheid van bestaande activiteiten langsheen het tracé zowel tijdens als na de realisatie van de weginfrastructuur.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften

Algemeen

B.127. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften, zoals opgenomen in de bijlage IIIa Toelichtingsnota – tekst, ook op te nemen in bijlage II Stedenbouwkundige voorschriften. Dit kan helpen bij het behandelen van omgevingsvergunningsaanvragen naar de toekomst toe omdat het duidelijker is voor de burger en de behandelende overheid.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat, zoals bij elk ruimtelijk uitvoeringsplan, een onderscheid bestaat tussen de verordenende voorschriften in bijlage II en de niet-verordenende bijlage IIIa. De Vlaamse Regering geeft aan dat in die bijlage IIIa een tabel is opgenomen waarbij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften, zoals opgenomen in bijlage II, en de toelichtende kolom samen staan. Bij het behandelen van de omgevingsvergunningsaanvragen kan men dan ook de toelichtingsnota gebruiken. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.128. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in de voorschriften op te nemen dat de fietspaden voldoende breed moeten aangelegd worden, bijvoorbeeld minimaal 4 meter.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het opnemen van een minimale breedte voor de fietspaden niet wenselijk is. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt evenwel wel meegenomen dat deze verbindingen comfortabel en veilig moeten voorzien worden. Daarnaast wordt gesteld dat de breedte moet afgestemd zijn op de verkeersfunctie en dat deze moeten worden aangelegd volgens de geldende normen. De bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften geven voldoende garantie dat de fietspaden die voorzien worden hun verkeersfunctie kunnen dragen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.129. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel de nodige infrastructuurzones op te nemen voor de verdere aanleg van alternatieve vervoersmodi en de opvang van de daarbij aansluitende parkeerbehoefte.

De Vlaamse Regering verwijst naar het programma 'Werken aan de Ring' waar, naast de werken aan de Ring, ook wordt ingezet op de realisatie van fietssnelwegen, openbaar vervoerverbindingen en hoppin-punten.

Voor de uitvoering van het programma 'Werken aan de Ring' werd geoordeeld dat enkel voor de herinrichting van de R0-noord (met uitzondering van enkele quickwins), de herinrichting van de knooppunten van de R0-oost en in de toekomst wellicht de herinrichting van de R0-zuid/west bepaalde bestemmingswijzigingen nodig zijn. Voor de realisatie van de fietssnelwegen, openbaar vervoerverbindingen en hoppin-punten zijn geen bestemmingswijzigingen nodig. Daarnaast kan ook meegegeven worden dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de R0-noord de aanleg van de infrastructuur voor alternatieve modi niet hypothekeert.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.130. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om zeker de bestaande ecologische verbindingen en waarden te consolideren en nieuwe te voorzien. Er wordt gevraagd om zeer omzichtig om te springen met de 'werfzones' en de landschappelijke inpassing van de R0, de bestaande natuurwaarden maximaal te vrijwaren en bestaande buffers te herstellen. Er wordt ook gevraagd of hier een fasering is voorzien.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften, waar zowel voor bestaande ecologische verbindingen als nieuwe ecologische verbindingen heel wat bepalingen zijn opgenomen. De te garanderen ecologische verbindingen worden toelichtend opgenomen in een schema, maar ook in de stedenbouwkundige voorschriften worden zij beschreven. Binnen de 'werfzones' en het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' worden heel wat bepalingen opgenomen om bestaande natuurwaarden maximaal te vrijwaren.

Een fasering zal deel uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvraag, waarbij gemotiveerd wordt op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.131. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om zeer omzichtig om te springen met bestaande natuurwaarden bij de werken aan de R0, zowel in de werffase als nadien. Er wordt een voorstel gedaan om de niet benutte delen van de 'werfzone' reeds ecologisch in te richten, waardoor deze zich bij het einde van de werf al heeft ontwikkeld. Daarnaast wordt meegegeven dat door de inrichting van de 'werfzone' goed uit te tekenen er plaats bespaard kan worden ten voordele van deze natuur.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. Op deze manier wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden.

Bij de omgevingsvergunningsaanvragen zal moeten aangetoond worden hoe men omgaat met de werfzones. Er zal ook een project-MER opgemaakt worden waarbij de effecten van het project en de werven voor de verschillende disciplines bestudeerd worden op projectniveau. Hieruit kunnen maatregelen volgen die dan bij de omgevingsvergunningaanvraag meegenomen worden of als voorwaarde opgelegd kunnen worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.132. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom er in de stedenbouwkundige voorschriften geen bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot lichtvervuiling. Er wordt ook gevraagd naar vraag gestuurde verlichting.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften waar bepalingen werden opgenomen met betrekking tot verlichting. Verlichting in functie van

infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van de veiligheid om lichtverstrooiing en ecologische impact in aangrenzende gebieden te vermijden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.133. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om als er nieuwe bomen geplant worden, ervoor te zorgen dat deze extreme droogte overleven door goed onderhoud en water te voorzien bij droogte.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze waardevolle suggestie en geeft mee dat het onderhoud van bomen niet bepaald wordt in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.134. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden standaardrichtlijnen aangehaald omtrent bodem- en grondwaterverontreiniging en -sanering, de afvoer van hemelwater, de kwaliteit en kwantiteit van grondwater, en voor bronbemalingen en de buffervoorwaarde voor nieuwe verharding.

De Vlaamse Regering antwoordt dat bij de opmaak van omgevingsvergunningsaanvragen rekening zal moeten gehouden worden met de bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften zoals opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, maar ook met andere geldende sectorale regelgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.135. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de bestemmingen 'parkgebied', 'natuurgebied', 'agrarisch gebied', ... over bestaande wegen voorzien worden en dat deze ook aanpasbaar zouden moeten zijn. Men geeft aan dat er minstens een bepaling moet opgenomen worden dat de bestaande infrastructuur in stand moet gehouden worden totdat in de nodige vervanging is voorzien.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur', waar handelingen zijn toegestaan in functie van 'het functioneren, aanpassen of aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen van infrastructuur'. Bij deze infrastructuur horen ook de aansluitingen op het onderliggend wegennet en alle aanhorigheden. Daarnaast wordt ook het 'wijzigen, verplaatsen of opheffen van bestaande wegen voor gemotoriseerd verkeer' toegelaten. Op deze manier kunnen in de genoemde bestemmingsgebieden werken worden toegestaan in functie van bestaande wegen.

Daarnaast kan meegegeven worden dat bestaande wegen opgenomen binnen de genoemde bestemmingen behouden kunnen blijven en handelingen in functie ervan mogelijk blijven op basis van de geldende regelgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor wegeninfrastructuur

B.136. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden de voorstellen voor het realiseren van stevige ecologische dwarsverbindingen in de droge en natte sfeer positief onthaald. Men vraagt desalniettemin enkele punten in acht te nemen. Er wordt gevraagd

om het geplande ecoduct dat het Laarbeekbos verbindt zo lang mogelijk uit te voeren (180m), met een fiets- en voetgangersverbinding op de uiterste oostrand, die visueel en functioneel hermetisch afgesloten wordt van de rest van het ecoduct. Er worden tevens suggesties gedaan om het traject van het ringfietspad aan de noordkant zo ver mogelijk te verwijderen van het bruglichaam en ook hier dwarsende faunaverbindingen te voorzien. Er wordt ook gevraagd om de verlichting zodanig te voorzien dat lichtimpact zo minimaal is en om te werken met een lichtkleur zodat die zo faunavriendelijk mogelijk is. Daarnaast wordt gevraagd dit ecoduct zo aan te leggen dat er geen negatieve impact is op het Natura 2000- gebied.

Voor het ecoduct ter hoogte van het Hooghof wordt eveneens gevraagd dit zo lang mogelijk uit te voeren. Er wordt gesteld dat een wandel- en fietsontsluiting langs één uiterste zijde van dit ecoduct kan, maar moet ook daar afgesloten zijn van het bruglichaam zodat er zo weinig mogelijk penetratie kan gebeuren op de ecopassage waardoor zij in kwaliteit inboet.

Voor de ecopassage onder de R0 parallel aan het treinspoor wordt gevraagd een maximale breedte na te streven met optimalisatie van de landschappelijke inpassing, met gepaste fauna geleidings- en inrichtingsmaatregelen en beperking van de lichthinder.

Als laatste vraagt men om de ecologische ingrepen integraal deel uit te laten uitmaken van de werf voor de heraanleg van de R0 én de begroting van het programma 'Werken aan de Ring'. Er wordt gevraagd deze ingrepen ten minste gelijktijdig en in het ideaal geval als eerste te laten gebeuren.

In antwoord op deze bemerkingen geeft de Vlaamse Regering aan dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heel wat bepalingen opneemt die een antwoord geven op de verschillende opmerkingen. Voor de landschapsbrug ter hoogte van Laarbeekbos wordt opgenomen dat deze een minimale breedte dient te hebben van 180 meter en de breedte van de landschapsbrug ter hoogte van Hoeve Hooghof moet minimaal 90 meter bedragen. Er wordt gesteld dat slechts via één van deze landschapsbruggen een fietsverbinding kan voorzien worden. Voor de ecologische passage parallel aan de spoorweg wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat de breedte van de verbinding moet worden afgestemd op de functie en de effectiviteit als ecologische verbinding.

Met betrekking tot verlichting werden eveneens bepalingen opgenomen om de lichtverstrooiing en ecologische impact in de aangrenzende gebieden te beperken.

Als laatste kan ook verwezen worden naar de bepaling waarbij gesteld wordt dat deze verbindingen ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de R0-Noord of ten laatste tijdens het eerste plantseizoen volgend op definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied, moeten worden gerealiseerd.

De verdere uitwerking van deze maatregelen wordt niet op planniveau vastgelegd. De suggesties en bemerkingen uit de bezwaarschriften en het advies naar ontwerp toe van deze verbindingen zullen meegegeven worden aan de initiatiefnemer. Het is vanuit de regelgeving en de noodzaak tot opmaak van een passende beoordeling ook evident dat er geen negatieve impact mag zijn op het Natura 2000-gebied bij aanleg van de landschapsbrug.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.137. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om bepalingen toe te voegen in de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor wegeninfrastructuur' en van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' in functie van het behoud van functie van openbaar nut onder het bestaande viaduct. Momenteel is onder het viaduct een recyclagepark voorzien en de gemeente wenst dit hier te behouden en naar de toekomst toe deze ruimte ook blijvend te gebruiken voor functies van openbaar nut.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het bestaande recyclagepark onder het viaduct gelegen is in 'bufferzone' en aldus zonevreemd is; dat de regularisatie van het recyclagepark niet is opgenomen in de plandoelstellingen van voorliggend GRUP; dat de vooropgestelde herbestemming naar 'gebied voor wegeninfrastructuur' de stedenbouwkundige situatie van het recyclagepark niet wijzigt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.138. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt ook gevraagd of bij de aanleg ook gekeken wordt naar stofhinder dat afkomstig is van de straten, maar ook van de 'werfzones'. Men vraagt of er een tijdelijke afscherming komt tijdens de werken rond de 'werfzones' of tussen de 'werfzones' en de bebouwing.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzones' en het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'. Hierin worden heel wat bepalingen opgenomen waardoor in de aanvraag tot omgevingsvergunningsaanvraag moet worden aangetoond hoe de hinder o.m. in functie van stofhinder, beperkt gaat blijven. Een tijdelijke afscherming tussen de werfzones en de bebouwing maakt hier deel van uit.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.139. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om 'slim asfalt' te gebruiken.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In deze voorschriften wordt opgenomen dat er – zover het technisch mogelijk is - geluidsarme wegbedekking moet gebruikt worden om eventuele geluidshinder naar de omgeving toe te beperken. Er wordt geen bepaling opgenomen met betrekking tot 'slim asfalt'. De aard van de wegbedekking wordt verder bepaald in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.140. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de vraag gesteld of de beperking van de sleufbreedte, zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften, wel haalbaar is voor een infrastructuur zoals de R0.

De Vlaamse Regering antwoordt dat deze bepaling werd herbekeken op basis van deze vraag en kan bevestigen dat deze beperking haalbaar is door het inzetten van frequent gebruikte stabiliteitstechnieken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.141. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de voorgestelde herinrichting tussen E19 en E40 niet duurzaam is. Men verwijst naar het opbreken van de wisselaar met A201 en R0, en het opbreken van recent aangelegde opritten/afritten met H. Henneaulaan, niet duurzaam is en ernstige milieueffecten heeft.

De Vlaamse Regering verwijst de bespreking onder B.37. en B.45. waar wordt ingegaan op de reden waarom de quickwins A201/R0 en het aansluitingscomplex aan de H. Henneaulaan noodzakelijk zijn.

De Vlaamse Regering verwijst daarnaast naar de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP waar heel wat bepalingen werden opgenomen met betrekking tot duurzaam ruimtegebruik en de klimaatadaptatie en -mitigatie (artikel 1.4. – ‘gebied voor wegeninfrastructuur’).

Daarnaast kan verwezen worden naar het plan-MER waar de milieueffecten van het plan zijn onderzocht. Alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De milieuverklaring die opgenomen werd in de toelichtingsnota geeft aan op welke manier dit gebeurde.

De quickwin-projecten in de zone Zaventem waarnaar verwezen wordt, zijn het gevolg van het op korte termijn oplossen van bestaande knelpunten, waarvoor werd vastgesteld dat er geen bestemmingswijzigingen nodig zijn. Zij worden dus uitgevoerd voor de ruimere herinrichting van de R0-Noord. Bij de uitvoering van deze quickwins wordt alleszins rekening gehouden met de toekomstige ruime herinrichting van de R0-noord, wat maakt dat de wijziging van pas heringerichte delen van de infrastructuur zo beperkt mogelijk gehouden wordt. De voormelde wijzigingen hebben te maken met het al dan niet aansluiten van de infrastructuur op de aan te leggen stedelijke ringweg.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.142. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat het ‘gebied voor wegeninfrastructuur’ ter hoogte van de Medialaan beduidend breder ingetekend is dan het oorspronkelijke wegprofiel van de Medialaan. Deze zone ligt volgens het gemeentelijk RUP ‘Hoogveld, Koningslo, Tangebeek’ in ‘natuurgebied’. De stad vraagt de nodige aandacht voor de loop van de bestaande holle weg waar de bestemming ‘natuurgebied’ de nodige aandacht verdient.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, waarin uitgelegd wordt op welke manier het ‘gebied voor wegeninfrastructuur’ werd afgebakend. Ter hoogte van de Medialaan werd de afbakening voorzien op basis van het bestaande openbare domein en de percelen die reeds in eigendom zijn van de Vlaamse Overheid. Het klopt dat het ‘gebied voor wegeninfrastructuur’ breder voorzien is dan strikt noodzakelijk en dit om de optimalisatie van het ontwerpvoorstel toe te laten, evenwel zonder buitensporige claims te leggen op de omgeving. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt bepaald dat gronden die niet gebruikt worden voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur, op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd moeten worden in de omgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.143. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of al de bepalingen met betrekking tot duurzaamheid van de wegeninfrastructuur wel haalbaar zijn voor een infrastructuur zoals de R0.

De Vlaamse Regering bevestigt dat de bepalingen met betrekking tot de duurzaamheid van de wegeninfrastructuur haalbaar zijn voor een infrastructuur zoals de R0. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag zal aangetoond moeten worden op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen van de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur - algemeen

B.144. In de bezwaren, adviezen en opmerkingen worden verschillende bedenkingen geplaatst bij bepalingen in artikel 3 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing'. Er wordt gesteld dat artikel 3.1 een carte blanche inhoudt voor de overheid om bijna elke aanvraag te weigeren; concreet betekent dit voor de bezwaarindiener een volledig verbod tot ontwikkeling van dit perceel, problemen voor de (her)vergunbaarheid van huidige tewerkstelling, de waarde van het goed en voor eventueel in de toekomst geplande ontwikkelingen. Er wordt aangegeven dat dit leidt tot een bevrozing van mogelijkheden tot ontwikkeling op de percelen.

Ten tweede wordt gesteld dat deze overdruk voor een aanzienlijke en nog niet nader bepaalde/bepaalbare periode geldt. Artikel 3.14 bepaalt dat 'na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur wordt de overdruk ingeperkt tot de vrije strook zoals bepaald in de vigerende wetgeving. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied.' Er wordt gesteld dat dit heel onduidelijk is.

Ten derde wordt aangegeven dat het niet duidelijk en niet voldoende rechtszeker bepaald is tot op welke lijn de bouwvrije zone na de werken zal worden gelegd. Er wordt enkel vaag verwezen naar de 'toepasselijke regelgeving'.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het eigen is aan ruimtelijke uitvoeringsplannen dat de stedenbouwkundige voorschriften eigendomsbeperkingen kunnen inhouden. Dit volgt uit artikel 2.2.6, §1 van de VCRO. Indien bij de realisatie van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' blijkt dat de eigendomsverwerving een perceel noodzakelijk is, zal de overheid daartoe de minnelijke of decretale mogelijkheden (bv. onteigening als ultimum remedium) moeten nemen.

Op dit moment (op planniveau) is het nog niet helemaal duidelijk welke percelen effectief nodig zullen zijn voor het project en de landschappelijke en functionele inpassing ervan. Pas in de projectfase, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt in een omgevingsvergunningsaanvraag, zal duidelijk worden welke percelen juist concreet betrokken zullen worden en, indien nodig, moeten verworven of onteigend worden in functie van het project.

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering naar artikel 1.1.4 van de VCRO, dat bepaalt dat de ruimtelijke ordening gericht is op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de

gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.

Om die te bereiken moeten verschillende behoeften (de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu, de economische, culturele, esthetische en sociale gevolgen van het RUP) gelijktijdig en evenwichtig tegen elkaar worden afgewogen. Bij de belangenafweging en de beleidskeuzes heeft de plannende overheid een ruime discretionaire bevoegdheid (*RvS 13 januari 2015, nr. 229.799, Vangheluwe; RvS 26 oktober 2021, nr. 251.936, Peeters*). Het is daarbij uiteraard wel aan de bezwaarindiener om aan te tonen dat de gemaakte keuzes in dat verband de grenzen van de redelijkheid te buiten gaan. Het is ook niet omdat de bezwaarindiener een ander oordeel heeft over de bestemming van haar perceel dat de plannende overheid artikel 1.1.4 VCRO heeft geschonden (*RvS, 11 mei 2021 nr. 250.581, XXX*).

De belangenafweging heeft niet tot gevolg dat alle behoeften steeds gelijkwaardig moeten zijn; één behoefte kan zwaarder doorwegen dan een andere (*RvS 17 maart 2010, nr. 202.010, nv Vas; RvS 12 februari 2009, nr. 190.362, vzw Red de Erpe- en Siezegemkouter*). Zo kan het zijn dat de inname van een bedrijventerrein verantwoord is in het licht van een kwalitatieve heraanleg van het openbaar domein (*RvS 7 december 2010, nr. 209.558, nv Bouwmaterialen Holvoet*). Uit de plandoelstellingen en het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord zelf blijken voldoende dat een dergelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Het belang van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' wordt in de toelichtingsnota geduid onder verwijzing naar het gegeven dat in deze zone de ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen mogelijk zijn. Daarnaast worden er ook heel wat garanties opgenomen in functie van de te garanderen verbindingen, ruimtelijke kwaliteit, de belevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving.

Voor het tweede punt kan verwezen worden naar de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften. In deze kolom wordt bij deze bepaling een definitie voorzien: 'Onder 'definitieve oplevering van de werken' is te begrijpen: de op een samen met de aannemer overeengekomen formele oplevering van de werken, zoals vergund in de omgevingsvergunning voor het gebied.' Voor de duidelijkheid wordt de definitie in de toelichtende kolom toegevoegd daar waar het relevant is.

Inzake de derde opmerking kan verwezen worden naar de toelichtende kolom bij de voorschriften waarin duidelijk opgenomen wordt dat 'Voor de vrije strook kan verwezen worden naar het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen.' Het besluit zelf wordt niet in de voorschriften opgenomen, vermits er wijzigingen mogelijk zijn aan dit besluit en dit ertoe kan leiden dat het stedenbouwkundig voorschrift op termijn achterhaald zou zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.145. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de voorschriften met betrekking tot de overdruk ter aanduiding van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' strijdig zijn met de realisatie van de bestemming 'bedrijventerrein'. Er kan niet gesteld worden dat de overdruk geen eigen bestemmingscategorie heeft, maar de bestemmingscategorie van de grondkleur volgt. Het voorschrift zou in werkelijkheid een veel ruimere draagwijdte

kennen. De milieueffecten van de werkelijke draagwijdte van de overdruk zouden echter niet onderzocht geweest zijn.

De Vlaamse Regering antwoordt dat artikel 3 van de stedenbouwkundige voorschriften voorziet in een overdruk en geen eigen bestemmingscategorie heeft maar de bestemmingscategorie van de grondkleur volgt. Het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' is wel degelijk een overdruk en geen eigen bestemmingscategorie.

De Vlaamse Regering wijst daarnaast op het gegeven dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. (*RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, RvS 3 december 2013, nr. 225.678, NV Geysen Handelsonderneming; zie ook: RvS 21 mei 2013, nr. 223.540, nv NMBS Holding, RvS 13 januari 2015, nr. 229.804, Demonie e.a., RvS 29 januari 2015, nr. 230.010, nv Babemo; RvS 10 september 2012, nr. 220.537, vzw Regionale Actiegroep Leefmilieu, Dender en Scheldel.*)

Het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel impliceren niet dat de overheid die een ruimtelijk uitvoeringsplan uitvaardigt alle aspecten van de betrokken regeling precies en gedetailleerd moet vaststellen. De plannende overheid mag in bepaalde omstandigheden en voor bepaalde aspecten stedenbouwkundige voorschriften in veeleer algemene en vage bepalingen beschrijven, waarbij een ruimere beoordelingsruimte wordt gelaten aan de vergunningverlenende overheid dan normaal gesproken het geval zou zijn. (*RvS 22 januari 2013, nr. 222.168, Van Riet e.a.; zie ook: RvS 3 mei 2013, nr. 223.372, Olivier Vande Velde e.a.; RvS 12 november 2013, nr. 225.449, Decorte e.a.*)

De flexibiliteit van de stedenbouwkundige voorschriften en de daarmee samenhangende vereiste van voorzienbaarheid beletten niet dat een voorschrift een veelheid aan verschillende handelingen kan toelaten, op voorwaarde dat de rechtsonderhorige op basis van een maximale invulling van het voorschrift een inschatting kan maken van de toegelaten handelingen (*RvS 1 februari 2022, nr. 252.835, Peeters*). Het is terecht dat het stedenbouwkundig voorschrift met betrekking tot het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' verschillende handelingen toelaat. De omschrijving van deze handelingen in de voorschriften maakt het wel mogelijk om een inschatting te maken van de maximale invulling van het voorschrift.

Tot slot benadrukt de Vlaamse Regering dat de effecten van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' wel degelijk werden onderzocht in het plan-MER. Zo wordt in het deelrapport met betrekking tot de 'Gekozen Combinatie van Alternatief en Varianten (GECaV)' de effecten beoordeeld in de discipline mens - ruimte en klimaat.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.146. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de voorschriften vaak getuigen van weinig ambitie door zich vooraf reeds in te dekken dat bepaalde criteria niet gehaald zullen worden.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord heel veel ambitie heeft, wat zich vertaalt in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Er werden vier evenwaardige en twee overkoepelende plandoelstellingen geformuleerd, waar zowel doelstellingen met betrekking tot mobiliteit als doelstellingen met betrekking tot versterking van de ecologische verbindingen en de landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur worden nagestreefd.

In antwoord op de geformuleerde opmerkingen kan worden gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid of de beoogde ambities. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. (*RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, RvS 3 december 2013, nr. 225.678, NV Geysen Handelonderneming; zie ook: RvS 21 mei 2013, nr. 223.540, nv NMBS Holding, RvS 13 januari 2015, nr. 229.804, Demonie e.a., RvS 29 januari 2015, nr. 230.010, nv Babemo; RvS 10 september 2012, nr. 220.537, vzw Regionale Actiegroep Leefmilieu, Dender en Schelde*).

Het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel willen niet zeggen dat de overheid die een RUP uitvaardigt alle aspecten van de betrokken regeling precies en gedetailleerd moet vaststellen. De plannende overheid mag in bepaalde omstandigheden en voor bepaalde aspecten stedenbouwkundige voorschriften in veeleer algemene en vage bepalingen beschrijven, waarbij een ruimere beoordelingsruimte wordt gelaten aan de vergunningverlenende overheid dan normaal gesproken het geval zou zijn. (*RvS 22 januari 2013, nr. 222.168, Van Riet e.a.; zie ook: RvS 3 mei 2013, nr. 223.372, Olivier Vande Velde e.a.; RvS 12 november 2013, nr. 225.449, Decorte e.a.*).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.147. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat aanwenden van een gebied dat thans bestemd is tot 'natuurgebied' en (landschappelijk waardevol) 'agrarisch gebied' voor de aanleg van een nieuw aansluitingscomplex en de overdruk voor 'landschappelijke en functionele inpassing' van de werken leidt tot een quasi-onteigening van de betrokken percelen, waarvoor de betrokkene integraal moet worden vergoed.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het eigen is aan ruimtelijke uitvoeringsplannen dat de stedenbouwkundige voorschriften eigendomsbeperkingen kunnen inhouden. Dit volgt uit artikel 2.2.6, §1 van de VCRO. Indien bij de realisatie van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' (artikel 3) blijkt dat de eigendomsverwerving een perceel noodzakelijk is, zal de overheid daartoe de minnelijke of decretale mogelijkheden (bv. onteigening als ultimum remedium) moeten nemen.

Op dit moment is het nog niet helemaal duidelijk welke percelen effectief aangewend zullen worden voor het project en de landschappelijke en functionele inpassing ervan. Pas in de projectfase zal duidelijk worden welke percelen juist concreet betrokken zullen worden en, indien nodig, moeten verworven of onteigend worden in functie van het project.

Sommige bezwaarindieners werpen daarbij op dat, indien zij onteigend moeten worden, zij de voorkeur geven aan een volledige onteigening (i.p.v. een gedeeltelijke onteigening). De Vlaamse Regering wijst in dat verband op artikel 74 van het Onteigeningsdecreet, waarin de modaliteiten van een gedeeltelijke onteigening worden geregeld (met o.a. het verzoek tot een volledige verwerking van het goed onder voorwaarden). Omwille van bovenstaande reden is er dan ook geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP.

In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals verwerving, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie.

Wat betreft de eis tot 'integrale vergoeding' van de gevolgen van een ruimtelijk uitvoeringsplan, verwijst de Vlaamse Regering naar artikel 2.6.1, §1 van de VCRO, dat bepaalt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen erfdienstbaarheden van openbaar nut kunnen doen ontstaan, hetgeen zich kan vertalen in een gebruiksbeperking ten gevolge van een herbestemming. Van oudsher wordt aangenomen dat een erfdienstbaarheid van openbaar nut principieel niet voor een vergoeding in aanmerking komt (*Cass. 16 maart 1990, Arr.Cass. 1989-90, 922*). Het Grondwettelijk Hof heeft echter reeds meermaals geoordeeld dat de overheid kan worden veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding voor het opleggen van onevenredige lasten aan een burger (zie bv. *GwH 1 oktober 2015, nr. 132/2015; GwH 28 april 2016, nr. 57/2016; GwH 23 januari 2014, nr. 12/2014; GwH 19 april 2012, nr. 55/2012*). Die rechtspraak is o.a. gesteund op artikel 1 van het Eerste Aanvullende Protocol bij het EVRM, het algemene rechtsbeginsel van de zogenaamde 'Gelijkheid voor de Burgers ten aanzien van Openbare Lasten' ('GBOL').

Het GBOL-beginsel heeft als gevolg dat het disproportionele gedeelte van een last die de eigenaar moet dragen, door de overheid moet worden vergoed. Het moet gaan om eigendomsbeperkingen die het normale maatschappelijke risico te boven gaan en dus een onevenredig hoge last opleggen aan de eigenaar. Het komt tevens aan de rechter zelf toe om in elke casus te beoordelen waar die drempel precies ligt, en dit op grond van alle elementen die in het voordeel van de burger dan wel in het voordeel van de overheid pleiten.

De adviezen, bezwaren en opmerkingen tonen niet aan dat het GBOL-beginsel in deze geschaad zou zijn. Een burger die meent dat het GBOL-beginsel in casu geschonden is, kan hiervoor een vordering tot schadevergoeding instellen bij de bevoegde rechtbanken. Huidig GRUP doet daar echter geen uitspraak over.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.148. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de afbakeningslijnen van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' dwars door private percelen lopen, waardoor de percelen de facto gedeeltelijk worden onteigend. Er wordt opgemerkt dat betrokken eigenaren onteigend wensen te worden indien het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord een impact zou hebben op een deel van of de volledige private percelen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan de perceelsgrenzen kan volgen, maar dat er geen enkele decretale verplichting is om dat te doen aangezien de voorgenomen bestemmingen en voorschriften ingegeven worden vanuit de

plandoelstellingen en eventuele milderende maatregelen uit de milieubeoordeling (*RvS 5 februari 2013, nr. 222.380, bvba Schrijnwerkerij van Rossem; RvS 20 april 2015, nr. 230.914, Eurlings*). Met het oog op de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord werd ervoor geopteerd om de afbakening van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' te herzien. Artikel 3.14 voorziet ook dat de overdruk wordt teruggebracht naar de zone non aedificandi na de oplevering van de wegeninfrastructuur. Dergelijke bepaalbare uitfasering van de overdruk is verenigbaar met de rechtszekerheidsvereiste (zie *RvS 9 maart 2021, nr. 250.015, Demuyter*) en sluit aan bij de gebruikelijke regelgeving inzake autosnelwegen (de bepalingen uit het besluit van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen inzake de zone non aedificandi).

Daarnaast antwoordt de Vlaamse Regering dat het eigen is aan ruimtelijke uitvoeringsplannen dat de stedenbouwkundige voorschriften eigendomsbeperkingen kunnen inhouden. Dit volgt uit artikel 2.2.6, §1 van de VCRO. Indien bij de realisatie van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' (artikel 3) blijkt dat de eigendomsverwerving een perceel noodzakelijk is, zal de overheid daartoe de minnelijke of decretale mogelijkheden (bv. onteigening als ultimum remedium) moeten nemen.

Op dit moment is het nog niet helemaal duidelijk welke percelen effectief aangewend zullen worden voor het project en de landschappelijke en functionele inpassing ervan. Pas in de projectfase zal duidelijk worden welke percelen juist concreet betrokken zullen worden en, indien nodig, moeten verworven of onteigend worden in functie van het project.

Sommige bezwaarindieners werpen daarbij op dat, indien zij onteigend moeten worden, zij de voorkeur geven aan een volledige onteigening (i.p.v. een gedeeltelijke onteigening). De Vlaamse Regering wijst in dat verband op artikel 74 van het Onteigeningsdecreet, waarin de modaliteiten van een gedeeltelijke onteigening worden geregeld (met o.a. het verzoek tot een volledige verwerking van het goed onder voorwaarden). Omwille van bovenstaande reden is er dan ook geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP.

In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals verwerving, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.149. De adviezen, bezwaren en opmerkingen stippen aan dat de overdruk voor het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' vermeldt dat de realisatie van de weginfrastructuur ter uitbreiding van de R0 niet in het gedrang mag worden gebracht. Volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de realisatie van de bestemming zodoende afhankelijk gemaakt van een concreet project, waardoor het voorschrift niet voorzienbaar en niet op zichzelf uitvoerbaar is. Hoewel voorschriften kunnen bepalen dat zij slechts onder bepaalde omstandigheden in werking treden, is volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen vereist dat in dat geval duidelijke criteria worden gedefinieerd om na te gaan wanneer het voorschrift in werking treedt. Dat zou ten dezen niet het geval zijn.

De Vlaamse Regering antwoordt dat uit het toekomstgericht karakter van de ruimtelijke uitvoeringsplannen volgt dat het precieze moment waarop de concrete uitvoering ervan mogelijk is, niet bepaald moet zijn. In die zin schrijft artikel 2.2.6, §1, tweede lid van de VCRO voor dat stedenbouwkundige voorschriften van dien aard kunnen zijn dat ze een tijdelijk ruimtegebruik toelaten, na verloop van tijd in werking treden, dat de inhoud op een bepaald tijdstip verandert of dat een onderdeel van een voorschrift in werking treedt als de opgenomen voorwaarde vervuld is.

De realisatie van de handelingen die worden toegelaten op basis van het stedenbouwkundig voorschrift voor het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' (artikel 3), zal afhangen van een omgevingsvergunningsaanvraag die betrekking heeft op de omschreven handelingen. De realisatie van het voorschrift is dus wel degelijk bepaalbaar. Bovendien bepaalt artikel 3.14 van de stedenbouwkundige voorschriften dat de overdruk na de realisatie van de wegeninfrastructuur wordt ingeperkt tot de zone non aedificandi, waarbij de oplevering van de werken als referentiemoment geldt. De uitdoving van het voorschrift wordt zodoende eveneens gekoppeld aan een bepaalbaar moment.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.150. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' het voortbestaan van de huidige bedrijvigheid hypothekeert, omdat een deel van de bestaande parking wordt ingenomen. De adviezen, bezwaren en opmerkingen geven aan dat de gevolgen integraal vergoed moeten worden. Volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen zou de diepte van de strook ingeperkt kunnen worden mits het voorzien van een keermuur.

De Vlaamse Regering verwijst naar de behandeling van bepaalde adviezen, bezwaren en opmerkingen (zie A.2.) op basis waarvan het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' werd aangepast.

Daarnaast geeft de Vlaamse Regering aan dat het eigen is aan ruimtelijke uitvoeringsplannen dat de stedenbouwkundige voorschriften eigendomsbeperkingen kunnen inhouden. Dit volgt uit artikel 2.2.6, §1 van de VCRO. Indien bij de realisatie van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' (artikel 3) blijkt dat de eigendomsverwerving een perceel noodzakelijk is, zal de overheid daartoe de minnelijke of decretale mogelijkheden (bv. onteigening als ultimum remedium) moeten nemen.

Op dit moment is het nog niet helemaal duidelijk welke percelen effectief aangewend zullen worden voor het project en de landschappelijke en functionele inpassing ervan. Pas in de projectfase zal duidelijk worden welke percelen juist concreet betrokken zullen worden en, indien nodig, moeten verworven of onteigend worden in functie van het project.

Sommige bezwaarindieners werpen daarbij op dat, indien zij onteigend moeten worden, zij de voorkeur geven aan een volledige onteigening (i.p.v. een gedeeltelijke onteigening). De Vlaamse Regering wijst in dat verband op artikel 74 van het Onteigeningsdecreet, waarin de modaliteiten van een gedeeltelijke onteigening worden geregeld (met o.a. het verzoek tot een volledige verwerping van het goed onder voorwaarden). Omwille van bovenstaande reden is er dan ook geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP.

Pas op projectniveau zal duidelijk worden welke vorm van landschappelijke en functionele inpassing zal worden gerealiseerd. Er wordt in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP bijvoorbeeld het volgende bepaald in artikel 3.9:

‘Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt in de inrichtingsstudie aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering m.b.t. de lucht en/ of geluid en/ of visuele buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie van de infrastructuur en haar aanhorigheden conform de bepalingen van Artikel 3.2.’

Bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag zal beoordeeld worden of in de betreffende zone al dan niet een keermuur kan worden voorzien.

In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals verwerving, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie.

Wat betreft de eis ‘integrale vergoeding’ en de relatie met het GBOL-beginsel verwijst de Vlaamse Regering naar de bespreking van de adviezen, bezwaren en opmerkingen onder punt B.147.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.151. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangestipt dat de voorziene herbestemming tot ‘gebied voor landschappelijke en functionele inpassing’ ook afbreuk doet aan de plandoelstellingen 3 en 4.

Wat plandoelstelling 3 betreft, wordt in sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen geopperd dat het aangewezen is om op de betreffende locatie een helihaven te voorzien, zodat men kan inspelen op de ontwikkelingen in de vervoersmogelijkheden via de lucht.

Daarnaast wordt aangestipt dat de huidige formulering van artikel 3 van de stedenbouwkundige voorschriften afbreuk zou doen aan plandoelstelling 4, omdat de voorziene overdruk niet gerealiseerd kan worden gelet op de onderliggende gewestplanbestemming. Zo zou de overdruk niet bestaanbaar zijn met de stedenbouwkundige vereisten die gelden in ‘landschappelijk waardevolle gebieden’, hetgeen de realisatie van de overdruk rechtsonzeker maakt. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt dan ook gesteld dat artikel 3 beter als een aparte bestemmingscategorie wordt voorzien. Er wordt ook gesuggereerd om artikel 3 in die zin aan te passen dat niet enkel de initiatiefnemer voor de infrastructuurwerken een omgevingsvergunning kunnen aanvragen, maar dat ook de zakelijk rechthebbenden van de betrokken gronden hun percelen kunnen ontwikkelen conform het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord.

De Vlaamse Regering antwoordt vooreerst dat het voorzien in een helihaven geen redelijk te onderzoeken alternatief is in het kader van voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord. De plandoelstellingen zijn immers geënt op de herinrichting van de weginfrastructuur. Daarbij wordt weliswaar ingezet op de multimodale bereikbaarheid, zij het binnen de categorie van weginfrastructuur.

Hiervoor kan dus verwezen worden naar de plandoelstellingen die in de startnota werden bepaald. In de toelichtingsnota van voorliggend GRUP worden deze herhaald. Plandoelstelling 3, waarnaar in de adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen, stelt dat *‘Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. De barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt verminderd om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen.’*

Deze plandoelstelling wordt nog verder verduidelijkt als volgt:

‘Gezien de herinrichting van de infrastructuur - vanuit gemotoriseerd verkeer - niet vraagvolgend wordt ontworpen, wordt er tevens ingezet op een betere multimodale bereikbaarheid van de regio rond de R0. Dat veronderstelt, naast een rationele structuur in het netwerk voor auto- en vrachtverkeer, ook een voldoende fijnmazig netwerk voor openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer.

Hierbij wordt getracht om een meer sturend netwerk te realiseren, waarbij auto- en vrachtverkeer die routes gebruiken die daarvoor het meest geschikt zijn. Een eenduidige ontsluitingsstructuur zal het oneigenlijke gebruik van wegen beperken of elimineren.

Het beter sturen van de mogelijkheden voor auto- en vrachtverkeer schept opportuniteiten om de maaswijdte van de netwerken van openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer te verkleinen.

Fijnmazigheid en directheid zijn voor duurzame modi namelijk voorwaarden om een volwaardig alternatief te vormen voor het auto- en vrachtverkeer. Het wegwerken van missing links en het optimaliseren en verder faciliteren van bestaande verbindingen of het wegwerken van de doorstromingsproblemen van het openbaar vervoer moet ervoor zorgen dat de bereikbaarheid van woon-, tewerkstellings- en andere functies globaal verbetert.

In de onmiddellijke omgeving van de R0 of dus binnen het plangebied zal het voornamelijk gaan over:

- *Het aanpassen van bestaande onderdoorgangen en bestaande bruggen onder/over de R0 in functie van het realiseren van kwalitatieve en veilige fiets- en voetgangersverbindingen;*
- *Het realiseren van (nieuwe) fiets- en voetgangersverbindingen en/of onderdoorgangen op strategisch gekozen locaties. Deze (nieuwe) verbindingen kunnen zowel op lokaal als op bovenlokaal niveau een betekenis hebben. Op lokaal niveau wordt de barrièrewerking tussen de woonkernen hierdoor sterk verminderd. Op bovenlokaal niveau kunnen missing links in het bovenlokaal fietsnetwerk worden weggewerkt;*
- *Het aanpassen, waar nodig, van het ontwerp van gewestwegen en/of lokale wegen om de hiërarchie duidelijk te maken;*
- *Het aanpassen van kruisende verbindingen met het oog op het verbeteren van doorstromingsproblemen voor het openbaar vervoer in aanloop naar, en t.h.v. de R0.’*

Vervoer via de lucht en het voorzien van een locatie voor een helihaven valt dan ook buiten de scope van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord.

Daarnaast antwoordt de Vlaamse Regering dat artikel 3 voorziet in een overdruk en geen eigen bestemmingscategorie heeft, maar de bestemmingscategorie van de grondkleur volgt. Voor de in de overdruk aangeduide gebieden blijft de grondkleur bestaan, maar geldt daarbij aanvullend de aanwijzing 'landschappelijk en functionele inpassing van de infrastructuur'. De overdruk heeft louter tot gevolg dat het scala aan toegelaten handelingen op basis van de onderliggende bestemmingsvoorschriften (bv. gewestplan) wordt aangevuld (zie *RvS 2 december 2013, nr. 225.664, bvba Jadem Arabians*). De realiseerbaarheid van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' hangt niet af en wordt niet beperkt door de grondkleur van de betrokken gebieden. Plandoelstelling 4 (het inzetten op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving) kan dus wel degelijk gerealiseerd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.152. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de voorziene heraanleg van de omgeving van Parking C een negatieve impact heeft op de doorstroming in vergelijking met de huidige toestand en dat dit nefast is voor de geplande ontwikkelingen. Daarom wordt gevraagd om een vlotte doorstroming van het verkeer op parking C te allen tijden te garanderen, zowel in de bestaande toestand, tijdens de werken als erna, met voldoende capaciteit.

De Vlaamse Regering verwijst naar de milieubeoordeling, waar in de discipline mobiliteit de effecten op doorstroming onderzocht zijn en waar nodig milderende maatregelen werden geformuleerd. Zo werden ook milderende maatregelen geformuleerd om de doorstroming te verbeteren op de kruispunten. Deze werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften voor het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'. Er wordt een bepaling opgenomen waarbij gesteld wordt dat in de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur moet worden aangetoond dat het afwikkelingsniveau in de verkeerswisselaars, de aansluitingscomplexen en kruispunten die een directe functie hebben van en naar de R0 door hun nabijheid van of rechtstreekse koppeling met de aansluitingscomplexen met het onderliggend wegennet zo ontworpen zijn dat o.a.:

- de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer wordt beperkt binnen het ruimtelijke en technische haalbare;
- de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer op zijn minst gelijk is aan het bestaande niveau.

Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat een 'Minder Hinderplan' moet toegevoegd worden aan de omgevingsvergunningsaanvraag. Er wordt een minimum inhoud van dit 'Minder Hinderplan' opgenomen in de bepalingen van de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.153. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden zorgen geuit met betrekking tot de toegelaten tijdelijke werken in het 'gebied voor landschappelijke en

functionele inpassing van wegeninfrastructuur'. Er wordt gesteld dat de bepalingen potentieel een vrijgeleide zijn om heel het gebied op de schop te laten gaan, waardoor een heel aantal andere voorschriften die het natuurlijk milieu en haar actuele waarde lijken te beschermen, zeer relatief worden. Er wordt gevraagd welke garanties er worden geboden dat de huidige natuurwaarden worden bewaard of welke verzekering er is van een herstelplicht. Er wordt gevraagd naar een wetenschappelijk onderbouwde studie voor een minimale impact.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' waar tijdelijk, in een strook van 25 meter ten opzichte van het 'gebied voor wegeninfrastructuur', werken zijn toegestaan. Er wordt een uitzondering gemaakt op deze 25 meter op plaatsen waar de aanleg van een tijdelijke weginfrastructuur of keerlussen nodig zouden blijken. Binnen deze strook worden evenwel heel wat bepalingen met betrekking tot het beperken van de hinder opgenomen. Ook specifieke bepalingen ter hoogte van Laarbeekbos worden opgenomen. Daarnaast moet deze bepaling ook samen gelezen worden met de andere bepalingen binnen deze zone, waar bv. bepaald wordt dat de inname van verboden te wijzigen vegetaties maximaal vermeden moet worden. Daarnaast kan ook verwezen worden naar het verplicht op te maken natuurbeheerplan minimaal type 2.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.154. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de afbakeningslijnen van het grafisch plan voor het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' dwars door private percelen lopen en dat de dikte van de lijn op het ontwerpplan niet toelaat om de grens met het plangebied nauwkeurig vast te stellen. Daardoor zouden de opstellers van de adviezen, bezwaren en opmerkingen niet kunnen inschatten wat de gevolgen zijn van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord op hun percelen (het voorzien van afscherming, fietspaden, tijdelijke weginfrastructuur etc.).

De Vlaamse Regering antwoordt dat de lijnen die de verschillende bestemmingszones steeds aanleiding kunnen geven tot interpretatieproblemen. Er wordt maximaal aangesloten bij bestaande perceelsgrenzen of fysisch waarneembare grenzen (bv. waterlopen of bebouwing), maar in bepaalde situaties zullen grenzen van bestemmingszones inderdaad dwars door percelen lopen. Dit is evenwel geen reden om te spreken over rechtsonzekerheid. Het is niet decretaal verplicht dat een GRUP bij de aanduiding van verschillende bestemmingszones altijd de perceelsgrenzen moet volgen. Dat is bijvoorbeeld het geval indien andere objectieve en redelijk verantwoorde criteria de bestemmingsgrenzen kunnen verantwoorden (*RvS 5 februari 2013, nr. 222.380, bvba Schrijnwerkerij van Rossem; RvS 20 april 2015, nr. 230.914, Eurlings*). Bij twijfel over de exacte ligging van een aanvraag, komt het de vergunningverlenende overheid toe om een onderzoek uit te voeren naar de exacte ligging van de afbakeningslijn (*RvVb 31 augustus 2015, nr. A/2015/0508, Declercq en Martens*).

Artikel 3.14 voorziet bovendien dat de overdruk wordt teruggebracht naar de zone non aedificandi na de oplevering van de wegeninfrastructuur. Dergelijke bepaalbare uitfasering van de overdruk is verenigbaar met de rechtszekerheidsvereiste (zie *RvS 9 maart 2021, nr. 250.015, Demuyterel*) en sluit aan bij de gebruikelijke regelgeving inzake

autosnelwegen (de bepalingen uit het besluit van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen inzake de zone non aedificandi).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.155. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om bepaalde overheidsinstanties te betrekken bij de monitoring die voorzien wordt in de voorschriften en meer bepaald in functie van de omgeving van het Laarbeekbos. In enkele andere bezwaarschriften wordt eveneens gevraagd naar een betrokkenheid bij deze monitoring.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze vraag. Het monitoringsplan dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd moet worden, heeft tot doel na te gaan of en hoe de voorspelde effecten zich voordoen in realiteit. In het monitoringsplan wordt aangegeven op welke plekken welke metingen zullen uitgevoerd worden. Onder meer ter hoogte van street canyons zullen metingen nodig zijn om de effecten in kaart te brengen. De monitoring betreft een controlemechanisme. In het monitoringsplan zal ook bekeken worden op welke manier de resultaten zullen beoordeeld en geëvalueerd worden. Het is evident dat bij dit monitoringsplan ook de verschillende relevante en bevoegde instanties betrokken zullen worden. Gezien de aanwezigheid van Laarbeekbos is het ook evident om Brusselse overheidsinstanties hierbij te betrekken. Dit gebeurde trouwens reeds doorheen het hele planningsproces in functie van de Ring rond Brussel.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.156. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de overdruk voor het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' niet verenigbaar is met het beschermd monument gelegen Steenweg op Brussel 397, Wemmel. Dit monument heeft historische en culturele waarde en moet zorgvuldig worden beschermd en geïntegreerd in het stedelijke landschap. Door het gebied te bestemmen als 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur', bestaat het risico dat het monument wordt aangetast of dat de visuele en historische samenhang van het gebied wordt verstoord. Het is van essentieel belang dat er passende maatregelen worden genomen om de integratie van het monument in het herinrichtingsplan te waarborgen en ervoor te zorgen dat de historische waarde ervan behouden blijft.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de bepalingen van voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de bepalingen van een bestaand beschermingsbesluit niet wijzigen of opheffen. Bij de uitvoering van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de hiervoor noodzakelijke omgevingsvergunningsaanvragen zal zowel met de verordenende bepalingen van het GRUP als met de voorwaarden uit het beschermingsbesluit rekening moeten gehouden worden.

In het plan-MER werd de impact op de erfgoedwaarde van het beschermd monument bestudeerd en beoordeeld nl:

Beschermd monument en vastgesteld bouwkundig erfgoed 'Clubhuis Cercle Sportif Saint-Michel' en beschermd monument 'Hoeve Ronkelhof en omgeving': zowel door de ringinfrastructuur zelf als door het nieuw ASC9 wordt bijkomende ruimte ingenomen. Gezien de huidige contextwaarde t.a.v. de voorkomende beschermingen reeds gedomineerd wordt door de snelweginfrastructuur, de bowling en de bijhorende parkeervoorzieningen, wordt het effect maximaal

beperkt negatief (-1) ingeschat. De indirecte impact van de verdiepte R0 op deze erfgoedwaarden wordt verwaarloosbaar (0) ingeschat.

Hieruit blijkt dat er geen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. De integratie van het monument in de omgeving en de historische waarde ervan blijven dus gegarandeerd, ook indien de omgeving gewijzigd zou worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.157. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de bezorgdheid geuit over hoe de afwatering van de nieuwe R0 er uit zal zien, rekening houdend met de overstromingsgevoelige gebieden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER. Alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurd is.

In de stedenbouwkundige voorschriften worden heel wat bepalingen opgenomen betreffende het waterbeheer. Bovendien dient bij omgevingsvergunningsaanvragen steeds rekening gehouden te worden met geldende regelgeving, waaronder deze van het decreet integraal waterbeleid en de vigerende gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Daar waar de R0 door overstromingsgevoelige zones gaat, wordt getracht om de inname hiervan te beperken; indien toch overstromingsruimte wordt ingenomen door ophogingen wordt een compensatie van datzelfde volume en oppervlak voorzien zodat er geen negatieve impact zal optreden op de waterveiligheid. Op deze manier wordt voldoende gegarandeerd dat rekening wordt gehouden met overstromingsgevoelige gebieden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.158. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het 'gebied voor landschappelijke inpassing' nog veel mogelijkheden laten voor het inbrengen van versnipperende infrastructuur. Hierbij dient volgens de adviesinstantie het principe van maximale bundeling van infrastructuren gevolgd te worden, om verdere versnippering te vermijden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het principe van bundeling van infrastructuur en maximaal vermijden van versnippering is ingeschreven in artikel 1.4 van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften. Het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' heeft net de bedoeling om de ring beter in te passen in haar omgeving, wat op die manier ook versnippering van de ruimte zal vermijden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.159. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat langsheen de gemeentegrens van Jette een overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' wordt voorzien. Als deze zone wordt benut in functie van de herinrichting van de ring en dus uitgevoerd in de directe omgeving van de woonwijk Tuinen van Jette, zal er een aanzienlijke impact zijn op het milieu.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin de afbakening van de verschillende bestemmingszones en het ontwerpvoorstel worden verduidelijkt. Binnen het 'gebied voor wegeninfrastructuur' zal de harde wegeninfrastructuur in functie van de R0-Noord worden voorzien. Het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' is bedoeld om de Ring beter in haar omgeving te integreren, wat moet leiden tot positieve effecten in de zones die grenzen aan de Ring, of op zijn minst tot het vermijden van aanzienlijke negatieve aspecten. De mogelijke impact op het milieu wordt onderzocht in het plan-MER, voor verschillende disciplines. In de milieuverklaring zoals opgenomen in de toelichtingsnota wordt aangegeven op welke manier werd omgegaan met de in het plan-MER geformuleerde aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen. Uit het plan-MER blijkt niet dat er in het algemeen een aanzienlijke negatieve impact te verwachten valt in de directe omgeving van de woonwijk Tuinen van Jette ten gevolge van het vastleggen van een overdrukzone voor landschappelijke en functionele inpassing langsheen de gemeentegrens met Jette.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur - landschappelijke en ecologische ingrepen/ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud

B.160. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de bestaande groenstructuren langsheen de Ring versterkt moeten worden en de verbondenheid ervan moet worden vergroot. Dit stemt overeen met de doelstellingen van de Vlaamse Overheid inzake noodzakelijk groen in de Vlaamse Rand en zou een belangrijke meerwaarde zijn.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de landschappelijke inpassing van de Ring en het versterken van het groenblauwe netwerk in de omgeving van de Ring uitgangspunten zijn van het plan (plandoelstellingen). Op het grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften worden verschillende herbestemmingen en specifieke bepalingen over inpassing van restgronden en ecologische verbindingen voorzien in functie van het realiseren van deze plandoelstellingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.161. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aandacht gevraagd voor de bestaande ecologische connectie tussen Laarbeekbos en Hoogveld. Er wordt gevraagd om deze bestaande connectie, ook tijdens de werken waarbij de R0 verdiept zal aangelegd worden, te behouden. Daarnaast moet ook voor de bestaande tunnel, die ook door landbouwers gebruikt wordt in functie van ontsluiting van hun percelen, een oplossing gezocht worden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften, waarin bepaald wordt dat tijdens de aanlegfase de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0 maximaal gegarandeerd moeten blijven.

Bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet dan ook gemotiveerd worden op welke manier voldaan wordt aan deze bepaling. Daarnaast is in de stedenbouwkundige voorschriften ook een bepaling opgenomen met betrekking tot de bereikbaarheid van bestaande activiteiten. Ook daarvoor zal in de omgevingsvergunningsaanvraag moeten

worden aangegeven hoe de bereikbaarheid hiervan zal gegarandeerd blijven tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.162. In een advies wordt gevraagd erover te waken dat de voorschriften van het gemeentelijk RUP 'Den Hoorinck' steeds mogelijk blijven, ook al ligt de overdruk van artikel 3 hier deels over. De gemeente heeft namelijk de intentie om groene parkeerpockets en een ontsluitingsweg in deze zone te voorzien. Hier dient ook bij de uitwerking van de eventuele inrichtingsplannen rekening mee gehouden te worden. Men stelt dat fietspaden, geluidschermen, ... dus best zo kort mogelijk tegen de R0 worden voorzien teneinde dat er ook voldoende ruimte blijft voor een ontsluitingsweg en de activiteiten die mogelijk zijn binnen het gemengd activiteitengebied.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het plangebied van het in opmaak zijnde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Den Hoorinck' volledig buiten het 'parkgebied' en het 'gebied voor weginfrastructuur' van voorliggend GRUP valt; dat een beperkte zone 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' voorzien wordt; dat deze overdruk de grondbestemming niet wijzigt. De Vlaamse Regering benadrukt verder dat in de stedenbouwkundige voorschriften voldoende bepalingen opgenomen zijn in functie van duurzaam en zuinig ruimtegebruik, zodat het gebruik van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de weginfrastructuur' zo beperkt mogelijk zal gehouden worden. Dit advies leidt niet tot aanpassing van het plan.

B.163. In een advies vraagt men zich af of de bepaling in artikel 3.6. 'doorheen of langs de verkeerswisselaar R0/A12' betekent dat aan de vier zijden een verbinding gerealiseerd zal worden.

De Vlaamse Regering verwijst voor haar antwoord naar de figuren in de toelichtingsnota (zie bijlage IIIa) van de te garanderen verbindingen; dat ter hoogte van de verkeerswisselaar R0/A12 aan de vier zijden een ecologische verbinding wordt gerealiseerd; dat in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften in de toelichtingsnota tevens verwezen wordt naar deze figuren.

Dit advies leidt niet tot aanpassing van het plan.

B.164. In een advies wordt gevraagd of de natte ecoverbinding Tangebeek kan worden uitgebreid met een verplichte voetgangers- en fietsverbinding. Dit zou een kortere, veiligere en aangename route vormen van het oosten van Grimbergen, doorheen de wijk Populierendal (met sportinfrastructuur), onder de R0 door tot op het ringfietspad en verder naar Strombeek-Bever.

De Vlaamse Regering stelt dat ter hoogte van de Tangebeek louter gekozen wordt voor een ecologische verbinding. Er wordt een aparte fietsverbinding voorzien tussen Strombeek-Bever en Spaanse Linde, op een andere locatie dan de ecologische verbinding ter hoogte van de Tangebeek. Dit advies leidt niet tot aanpassing van het plan.

B.165. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de vraag gesteld of er geen mogelijkheid is om de geplande ecoducten breder te maken. Men vraagt om erover te waken dat fauna de kans krijgt om ten volle gebruik te maken van deze ecoducten. De ruimte die de mens zou mogen gebruiken op deze ecoducten moet beperkt worden, zodat overstekende dieren niet gehinderd worden. Er wordt tevens gevraagd een aantal ecologische verbindingen vrij te houden van recreatieve invulling om zo maximaal in te zetten op de ecoconnectiviteit.

De Vlaamse Regering verwijst in haar antwoord hierop naar de stedenbouwkundige voorschriften aangaande de landschapsbruggen en de ecologische verbindingen, waarin voldoende bepalingen worden opgenomen om ervoor te zorgen dat fauna de kans krijgt om ten volle gebruik te maken hiervan. Voor de landschapsbruggen die opgenomen zijn in het plan wordt een minimale breedte opgenomen, die garandeert dat de beoogde ecologische verbinding gegarandeerd is. In de bepalingen met betrekking tot ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud wordt daarenboven opgenomen dat de ecologische verbindingen, waar technisch en ruimtelijk haalbaar, zoveel mogelijk gescheiden van andere oversteken moeten voorzien worden. Er wordt ook bepaald dat, waar ruimtelijk de ecologische verbindingen worden gecombineerd met een verbinding in functie van het zacht recreatief netwerk, het bovenlokaal fietsroutenetwerk, het recreatief fietsroutenetwerk en het netwerk van fietssnelwegen, dit enkel kan voor zover de ecologische verbindingfunctie gegarandeerd wordt. De breedte van deze verbindingen wordt afgestemd op de functie en effectiviteit als ecologische verbinding. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur moet worden aangetoond dat voldaan wordt aan deze bepaling.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.166. In een advies wordt gesteld dat als de fietsdoorsteek Pontbeek breed genoeg uitgevoerd wordt, deze ook in functie van fauna een meerwaarde kan hebben. Men vraagt om dat zo ook op te nemen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat deze opmerking wordt ondervangen in de stedenbouwkundige voorschriften waarbij een bepaling werd opgenomen die oplegt dat waar ruimtelijk en technisch haalbaar de verbindingen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer breder voorzien moeten worden dan strikt noodzakelijk voor de op te nemen verkeersfunctie, zodat ook een ecologische verbinding wordt gecreëerd.

Dit advies leidt niet tot aanpassing van het plan.

B.167. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarop het natuurbeheerplan type 2 betrekking heeft.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de bepaling met betrekking tot het op te maken natuurbeheerplan een bepaling is binnen het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'; dat deze bepaling dus geldt voor alle gebieden die aangeduid zijn binnen deze overdruk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.168. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt een voorstel gedaan voor het plaatsen van extra ecologische verbindingen.

De Vlaamse regering verwijst naar het onderzoek dat verricht werd in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de R0-Noord. Op basis van dit onderzoek werden heel wat te garanderen ecologische verbindingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Minstens deze verbindingen moeten deel uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvragen voor de relevante delen van de R0-noord. Al deze ecologische verbindingen werden ook meegenomen bij de milieubeoordeling. Er werden geen bijkomende ecologische verbindingen opgenomen als milderende maatregel in het plan-MER. Op planniveau worden dus momenteel voldoende garanties geboden in functie van de ecologische verbindingen/netwerken over, onder en langsheen de R0-noord.

De Vlaamse Regering neemt akte van de vraag om extra ecologische verbindingen te voorzien. Deze kunnen in de projectfase nog verder geëvalueerd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.169. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om ook ontsnipperingsmaatregelen of ecologische verbindingen te voorzien in volgende zones: naast een ecologische verbinding voor de Maalbeek ook een ecologische verbinding voorzien onder de R0 voor de Veldwaterloop (Molenbeek) en ter hoogte van fietssnelweg F212 en een dwarsende verbinding onder/over de Pontbeeklaan en de spoorlijn Brussel-Dendermonde (aantakende infrastructuur), om de verbinding tussen de Vallei van de Maalbeek en Veldwaterloop te kunnen maken ten noorden van de R0. Deze laatste verbinding zou eventueel gecombineerd worden met het toekomstige ringfietspad onder of over de Pontbeeklaan en de spoorlijn Brussel-Dendermonde.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur', waar de minimum te garanderen ecologische verbindingen werden opgenomen. In de toelichtingsnota wordt tevens een schematisch overzicht van deze verbindingen op kaart weergegeven. De te garanderen verbindingen zullen deel moeten uitmaken van en verder uitgewerkt worden in de omgevingsvergunningsaanvragen. De te garanderen verbindingen werden gedefinieerd in kader van de werken aan de R0, over en langsheen de R0. Verbindingen die hier verder af liggen, zijn niet opgenomen binnen deze te garanderen verbindingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.170. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de aanwezigheid van bomen, die op de bermen aanwezig zijn en vandaag reeds een functie vervullen in functie van geluid. Het kappen van deze bomen lijkt dan ook overbodig. Men wijst eveneens algemeen op de negatieve impact van het plan op de biodiversiteit, met naast het verwijderen van de bomen op de bermen en in de aan de ring grenzende tuinen, de aanwezigheid van orchideeën en de fauna zoals de ringslang, eikelmuis.

De Vlaamse Regering antwoordt dat er langsheen de R0, op de bermen en in aangrenzende tuinen, bomen en andere beplanting aanwezig zijn die een functie vervullen op vlak van het beperken van de geluidsoverlast; dat de bermen ook waardevolle fauna

en flora bevatten; dat bij de uitvoering van het plan rekening zal gehouden moeten worden met bestaande regelgeving, zoals het Natuurdecreet en het Bosdecreet. De Vlaamse Regering wijst er daarnaast op dat tijdens het geïntegreerd planningsproces in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een milieubeoordeling van dit plan opgemaakt werd; dat alle effecten van het plan werden onderzocht in het plan-MER; dat de effecten met betrekking tot fauna en flora werden bekeken in de discipline biodiversiteit; dat wat betreft de fauna en flora in het plan-MER uitgegaan werd van deze die opgenomen zijn in het Soortenbesluit.; dat de effectbeoordeling op planniveau uitgaat van een beoordeling op het niveau van soorten; dat in de passende beoordeling of soortentoets een olijsting van deze soorten wordt opgenomen, waarbij het leefgebied algemeen besproken wordt.

De Vlaamse Regering repliceert dat alle aannames, preventieve en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in hoofdstuk 7.1.3. van de toelichtingsnota wordt uitgebreid omschreven op elke manier dit gebeurt. Aanvullend wordt nog verwezen naar Artikel 3.5 van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften, dat aangeeft dat, waar ruimtelijk en technisch mogelijk, de realisatie van weginfrastructuur van de R0-Noord gepaard moet gaan met de aanleg van geleidende beplantingen op bermen en natuurlijke structuren teneinde versnippering en barrièrewerking te vermijden en ecologische langsverbindingen te creëren. Bermen en natuurlijke structuren worden aangelegd en beheerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Er wordt tevens gesteld dat de inname van verboden te wijzigen vegetatie maximaal moet worden vermeden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.171. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar een maximaal behoud van de gronden met een hoge natuurwaarde in de verkeerswisselaars en de nodige beschermende maatregelen en beheersmaatregelen op te nemen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de groenzones in en omheen de verkeerswisselaars.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel, waar in artikel 1.4 wordt bepaald dat de inname van verboden te wijzigen vegetaties maximaal vermeden moet worden. Verder bepaalt artikel 3.5 dat, waar ruimtelijk en technisch mogelijk, de realisatie van weginfrastructuur van de R0-Noord gepaard moet gaan met de aanleg van geleidende beplantingen op bermen en natuurlijke structuren teneinde versnippering en barrièrewerking te vermijden en ecologische langsverbindingen te creëren. Bermen en natuurlijke structuren worden aangelegd en beheerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van) de weginfrastructuur wordt minimum een natuurbeheerplan type 2 gevoegd.

De bepalingen van artikel 3.5 zijn van toepassing op de overdruk voor 'landschappelijke en functionele inpassing', waardoor ze dus niet alleen in maar ook omheen de verkeerswisselaars van toepassing zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur - Bereikbaarheid, verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en openbaar vervoer

B.172. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om geen verbindingswegen voor wegverkeer, fietsers en voetgangers te laten verdwijnen. Verder vraagt men om een rechtstreekse toegang te behouden zoals ook voorzien in de huidige situatie.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften, waar bepaald wordt dat tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur de bereikbaarheid van de bestaande activiteiten langs het tracé gegarandeerd moet blijven. Het is voorbarig te stellen dat de ontsluiting van deze activiteiten op exact dezelfde manier zal gebeuren als vandaag, maar de bereikbaarheid ervan wordt dus wel gegarandeerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.173. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om duidelijkheid te scheppen over de zone waar de verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en openbaar vervoer worden voorzien. De zone tussen Groot-Bijgaarden en Zellik is een enorm grote zone en het is niet duidelijk waar de verbindingen voorzien zullen worden. Vandaag zijn er drie verbindingen voorzien en men wenst deze alle drie te behouden of alternatieven te voorzien. Daarnaast wordt gevraagd om te verduidelijken dat de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de zone tussen Zellik en Neerzellik de connectie maakt over de Pontbeeklaan en onder of over de spoorlijn Brussel – Dendermonde. Er wordt gevraagd oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers te voorzien in de volgende zones: ter hoogte van de Brusselsesteenweg om een connectie te maken tussen Zellik en beneden Zellik en ter hoogte van de Pontbeeklaan om een connectie te maken tussen Zellik en beneden Zellik. Daarnaast wordt gesteld dat de fietsdoorsteek ten noorden via Pontbeek, de connectie met Noorderlaan, primordiaal is en opgenomen dient te worden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor landschappelijke inpassing van de infrastructuur' en de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de stedenbouwkundige voorschriften worden de te garanderen verbindingen voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en openbaar vervoer opgenomen. Het gaat hier over verschillende oversteken of onderdoorgangen over of onder de R0. Voor de zone tussen Groot-Bijgaarden en Zellik worden drie te garanderen verbindingen opgenomen. Deze zullen dus deel moeten uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de betreffende zone. Deze verbindingen zorgen voor het verminderen van de barrièrewerking van de R0-noord, wat één van de plandoelstellingen is van het uitvoeringsplan.

In de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt meer duiding gegeven en verwezen naar de figuur opgenomen in §6.3.2 van de toelichtingsnota. Hier worden de verbindingen schematisch op kaart weergegeven. Belangrijk is ook dat al deze onderdoorgangen of overbruggingen moeten kunnen functioneren in een netwerk. Voor

de te garanderen fietsverbindingen wordt in de toelichtingsnota nog aangegeven dat er zal worden aangesloten op het (bestaande) netwerk van fietssnelwegen en het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk. Ook bij de te garanderen openbaar vervoersverbindingen zal worden aangesloten op de bestaande netwerken.

Langse verbindingen worden niet meegenomen als te garanderen verbindingen in de stedenbouwkundige voorschriften. Zoals hierboven reeds gesteld, zullen de oversteekmogelijkheden moeten functioneren in een netwerk en zal hier bij de concrete uitwerking van het project de nodige aandacht aan besteed worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.174. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om ten minste ter hoogte van Zellik en Beneden Zellik, ter hoogte van de Pontbeeklaan en ter hoogte van de Brusselsesteenweg een openbaar vervoersverbinding te voorzien en niet tussen Zellik en Neerzellik. In deze zones rijdt immers momenteel een buslijn. Daarnaast wordt gevraagd om de verschillende spoorlijnen, bijvoorbeeld deze tussen Brussel en Dendermonde, te vermelden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor landschappelijke inpassing van de infrastructuur' en de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de stedenbouwkundige voorschriften worden de te garanderen verbindingen voor openbaar vervoer opgenomen. Het gaat hier over verschillende oversteken of onderdoorgangen over of onder de R0. Voor de zone tussen Groot-Bijgaarden en Zellik worden drie te garanderen verbindingen opgenomen. Deze zullen dus deel moeten uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de betreffende zone. Deze verbindingen zorgen voor het verminderen van de barrièrewerking van de R0-noord, wat één van de plandoelstellingen is van het uitvoeringsplan.

In de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt meer duiding gegeven en verwezen naar de figuur opgenomen in §6.3.2 van de toelichtingsnota. Hier worden de verbindingen schematisch op kaart weergegeven. Belangrijk is ook dat al deze onderdoorgangen of overbruggingen moeten kunnen functioneren in een netwerk. Bij de te garanderen openbaar vervoersverbindingen zal worden aangesloten op de bestaande netwerken.

Langse verbindingen worden niet meegenomen als te garanderen verbindingen in de stedenbouwkundige voorschriften. Zoals hierboven reeds gesteld, zullen de oversteekmogelijkheden moeten functioneren in een netwerk en zal hier bij de concrete uitwerking van het project de nodige aandacht aan besteed worden.

Daarnaast kan meegegeven worden dat de spoorwegen niet afzonderlijk worden opgesomd in de stedenbouwkundige voorschriften. Het gaat hier om bestaande spoorwegen, die niet moeten worden meegenomen in het plan. Deze zijn op het gewestplan aangeduid en zijn een vaste randvoorwaarde bij de verdere uitwerking van de weginfrastructuur. Binnen het gebied voor weginfrastructuur zijn ook alle handelingen toegestaan in functie van kruisende infrastructuren en openbaar vervoer.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.175. In een advies wordt gevraagd om een fietsverbinding tussen Potaarde en de Antwerpselaan te realiseren. Men vindt het positief dat de bepalingen in het GRUP de

aanleg van het fietspad mogelijk maken, maar men vraagt om dit fietspad te vermelden in de verschillende documenten.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat enkel bovenlokale functionele dwarse fietsverbindingen werden opgenomen in de bepalingen van de stedenbouwkundige voorschriften. Wel wordt meegegeven dat in het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' de aanleg van fietsverbindingen of fietspaden steeds mogelijk is.

Dit advies leidt niet tot aanpassing van het plan.

B.176. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat bestaande onderdoorgangen in functie van fietsers, bijvoorbeeld fietssnelweg F212, momenteel te smal zijn ter hoogte van de onderdoorgang met de R0.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP bestemmingen op perceelsniveau worden vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De concrete uitwerking van bijvoorbeeld de oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers wordt verder uitgewerkt in de projectfase. De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bepalingen bevat in functie van deze oversteekmogelijkheden. Er wordt aangegeven dat de omgevingsvergunningsaanvragen voor de herinrichting van de R0-noord voor in bepaalde zones comfortabele en veilige verbindingen voor fietser en voetgangers moet bevatten. De breedte van deze oversteekmogelijkheden zal dus bepaald worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en getoetst worden aan deze bepaling.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.177. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of het mogelijk is een veilige fiets- en wandelverbinding te voorzien waar de historische verbinding tussen de Sint-Katarinastraat en Diegem-Lo gelegen was.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften waar de te garanderen verbindingen voor fietsers en voetgangers worden opgenomen. Er kan bevestigd worden dat een fiets- en voetgangersverbinding onder de Ring wordt doorgetrokken die de historische verbinding tussen de Sint-Katarinastraat en Diegem-Lo herstelt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur - waterlopen

B.178. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de bestaande waterlopen maximaal open te leggen, zowel vanuit het perspectief van aanleggen van de grondwatertafel als het verminderen van de wateroverlast en wordt naar verdere verduidelijking gevraagd van de bepaling: 'De waterlopen behouden steeds hun bestaande afwateringsfunctie. Hun doorstromingscapaciteit wordt niet beperkt'. Er wordt aangegeven dat bij een strikte lezing kan worden geïnterpreteerd dat de waterlopen nergens overbouwd/ingekokerd kunnen worden. Daarnaast wordt concrete aandacht

gevraagd voor het terug openleggen van diverse waterlopen. Er wordt gevraagd om de ambitie m.b.t. waterlopen te verhogen. Waar dit compatibel is met de omgeving zou maximaal lokaal vernat moeten worden en zo de bufferende en infiltrerende werking van bodems te maximaliseren en verdroggingstendensen te bufferen. Tegelijk dient dergelijke maximalisatie best achterwege gelaten op plaatsen met reeds een belangrijke natuurwaarde. Deze keuzes moeten sterk wetenschappelijk onderbouwd worden in de projectfase. Het loont de moeite om dit in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen.

In antwoord op deze opmerkingen verwijst de Vlaamse Regering naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' waarin heel wat bepalingen opgenomen zijn met betrekking tot de waterlopen, die een antwoord bieden op de gestelde vragen. Er wordt in deze bepalingen immers aangegeven dat de waterlopen maximaal open, als corridor, moeten behouden worden en maximaal opengelegd moeten worden, hetgeen ook een belangrijke impact heeft op het verminderen van de bestaande wateroverlast. Er wordt daarnaast gesteld dat overwelvingen en/of inbuizing van de waterlopen mogelijk is, maar enkel toegelaten kan worden wanneer technisch en ruimtelijk noodzakelijk. De ambitie met betrekking tot de waterlopen ligt dus hoog. Te meer omdat in de stedenbouwkundige voorschriften eveneens afmetingen van corridors worden meegenomen die verschillen voor de verschillende categorieën van waterlopen. Daarnaast wordt ook opgenomen dat de waterlopen landschappelijk moeten worden ingepast en moeten worden uitgevoerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Ook waar overwelvingen of inbuizingen bij uitzondering moeten voorzien worden, wordt bepaald dat deze breder voorzien moeten worden dan strikt noodzakelijk zodat ook een ecologische verbinding met faunapassages mogelijk wordt. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.179. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de bepalingen m.b.t. waterlopen aan te vullen met een bepaling dat overwelvingen en/of inbuizingen steeds tot een minimum moeten beperkt worden. Men verwijst eveneens naar de vermelding in de toelichtingsnota dat 'indien waterlopen worden opengelegd, moeten de nodige onderhoudsstroken worden voorzien (aantal en breedte afhankelijk van de bepalingen van de waterloopbeheerder)'. In het advies wordt er op gewezen dat ook voor overwelfde waterlopen er onderhoudsstroken zijn.

De Vlaamse Regering verwijst bij deze vraag naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'. Hierin staat duidelijk bepaald dat overwelving en/of inbuizing van waterlopen enkel toelaatbaar is wanneer technisch en ruimtelijk noodzakelijk. Deze bepaling maakt dat overwelving en inbuizing tot het minimum beperkt zal worden. De corridors die opgenomen zijn in de voorschriften zijn geldig voor alle waterlopen van eerste, tweede en derde categorie binnen de zone, ook als deze overwelfd zijn, vermits in de bepaling zelf deze corridor niet beperkt wordt tot de 'open waterlopen'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur - Afscherming in functie van lucht, geluid en visuele buffering

B.180. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om duidelijk aan te geven waar er geluidsschermen voorzien worden in de zone tussen de N9 en de A12 aan de kant van Sint-Agatha-Berchem.

De Vlaamse Regering verwijst naar de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, waarin gesteld wordt dat er buffering of afscherming in functie van lucht en/of geluid en visuele buffering moet voorzien worden in Zellik langsheen de R0 buitenzijde en langs de N9. Deze bepaling is een ruimtelijke vertaling van de aannames, preventieve en/of milderende maatregelen zoals opgenomen in het plan-MER. Op de conceptschets van het ontwerpvoorstel (bijlage XII) wordt een eerste impressie gegeven over de lengte van deze buffering of afscherming. De concrete uitwerking van deze maatregel wordt nog verder uitgewerkt in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.181. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar het voorschrift dat bepaalt dat er ter hoogte van Strombeek-Bever langs weersijden van de R0 een afscherming moet geplaatst worden. Men stelt vast dat er op de conceptschetsen geen afscherming wordt voorzien rond de verkeerswisselaar R0xA12 en de woningen in Grimbergen. Men vraagt dit toe te voegen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften, waarin gesteld wordt dat er buffering of afscherming in functie van lucht en/of geluid en visuele buffering moet voorzien worden in Strombeek-Bever en Het Voor langs beide zijden van de R0. De opname van deze zones in de stedenbouwkundige voorschriften geeft de garantie dat ter hoogte van deze zones een afscherming zal moeten komen. Deze afscherming moet ook aangevraagd en uitgevoerd worden samen met de herinrichting van de Ring. Deze bepaling is een ruimtelijke vertaling van de aannames, preventieve en/of milderende maatregelen zoals opgenomen in het plan-MER.

Op de conceptschets van het ontwerpvoorstel wordt een eerste impressie toegevoegd in functie van deze buffering of afscherming. De concrete uitwerking van deze maatregel wordt nog verder uitgewerkt in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Rond de verkeerswisselaars R0xA12 wordt inderdaad geen afscherming opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften, omdat dit niet noodzakelijk is vanuit de milieubeoordeling. Bij de verdere uitwerking van de herinrichting van de ring kunnen nog bijkomende afschermingen voorzien worden wanneer dit vanuit het ontwerp nodig en mogelijk blijkt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.182. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of het niet nodig is dat de buffering in functie van geluid en visuele aspecten ook voorzien wordt ter hoogte van het aansluitingscomplex 10 Zellik van de R0 ter hoogte van Molenbos en Nachtegaallaan. Dit komt immers ook naar voor uit het plan-MER voor het in opmaak zijnde RUP den Horinck in Zellik. Het is zeer positief dat er reeds geluidschermen voorzien worden ter hoogte van de noord- en zuidkant van de R0 in Zellik en ter hoogte van Wilgendaal.

In antwoord op deze vraag verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER waar de nodige maatregelen met betrekking tot geluid, lucht en visuele aspecten werden opgenomen. Alle noodzakelijke afschermingen in functie van lucht en geluid en de visuele buffering werden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit zijn de minimaal op te nemen afschermingen. Er kan steeds meer voorzien worden. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan hypothekeert zeker het voorzien van een buffering ter hoogte van Molenbos en Nachtegaallaan niet. Het is daarenboven niet gebruikelijk om maatregelen die voortkomen uit een in opmaak zijnde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te vertalen in een ander plan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.183. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om extra maatregelen te nemen tegen geluidsimpact in de omgeving van Laarbeekbos en de geplande uitbreidingen ervan. Naast een diepere insnijding en de landschapsbruggen kunnen geluidsschermen nodig zijn. Daarnaast wordt gevraagd om de in artikel m.b.t. de geluidsbuftering te stellen dat deze infrastructuur maximaal voorzien moet zijn van inlandse beplanting.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften, waar bepaald wordt dat ter hoogte van Laarbeekbos langs de binnenzijde van de Ring een buffering of afscherming in functie van lucht en geluid en visuele buffering moet worden voorzien. Ter hoogte van de uitbreiding van het Laarbeekbos aan de overzijde van de Ring en de landschapsbrug wordt dit niet opgelegd vanuit de stedenbouwkundige voorschriften. Vanuit de opgemaakte milieubeoordeling blijkt dit niet noodzakelijk. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt eveneens bepaald dat in de omgevingsvergunning middels een inrichtingsstudie moet worden aangetoond wat de best mogelijke optie is om de meest optimale buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie van de infrastructuur. Het bekijken van beplanting en dergelijke zal hier deel van moeten uitmaken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.184. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom bomenschermen moeten wijken voor geluidsschermen, zeker aangezien de beplanting ook een goede geluidsbufter is.

De Vlaamse Regering antwoordt dat er inderdaad langsheen de R0, op de bermen en in aangrenzende tuinen, bomen en andere beplanting aanwezig zijn die vandaag reeds een functie vervullen op vlak van het beperken van de geluidsoverlast en verduidelijkt dat deze inderdaad op bepaalde plaatsen zullen verwijderd worden in functie van de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord.

Bij de uitvoering van het plan zal natuurlijk rekening gehouden moeten worden met bestaande regelgeving, zoals het Natuurdecreet en het Bosdecreet. Daarnaast werd tijdens het geïntegreerd planningsproces in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een milieubeoordeling van dit plan opgemaakt. Alle effecten van het plan werden onderzocht in het plan-MER. De effecten met betrekking tot geluid werden bekeken in de discipline geluid. Alle aannames, preventieve en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In milieuverklaring

opgenomen in hoofdstuk 7.1.3. van de toelichtingsnota wordt uitgebreid omschreven op elke manier dit gebeurt.

In functie van het beperken van de effecten met betrekking tot geluid kan ook verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Hierin wordt aangegeven op welke plaatsen er afscherming voorzien moet worden. In de bepalingen wordt ook opgenomen dat in een inrichtingsstudie, die toegevoegd moet worden aan de omgevingsvergunningsaanvraag, moet aangetoond worden wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering m.b.t. de lucht en/ of geluid en/ of visuele buffering te bekomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur – Bodem, grondbalans

B.185. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het verwerken van grondoverschotten binnen de perimeter van het GRUP niet ten koste mag gaan van bestaande natuurwaarden. Waardevolle biotopen die behouden blijven, mogen niet opgehoogd of vergraven worden. Men vraagt om dit aan te vullen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De Vlaamse Regering wijst erop dat de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften samen gelezen moeten worden. Er wordt heel wat bepalingen met betrekking tot het beperken van de impact op bestaande natuurwaarden in het plangebied. Daarnaast worden inderdaad bepalingen opgenomen met betrekking tot de grondbalans waar gesteld wordt dat grondoverschotten zoveel als mogelijk binnen het 'gebied voor weginfrastructuur' en 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' moeten worden aangewend. Er worden ook uitzonderingen op toegelaten wanneer de grondkwaliteit of -kwantiteit dit niet toelaat. Het samenlezen van deze bepalingen en de mogelijke afwijking, maakt dat aanpassing van het artikel niet nodig is.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.186. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in de stedenbouwkundige voorschriften rekening te houden met de overstromingsgevoeligheid van de locaties en de mogelijke invulling hiervan. Zo moet er onder andere vermeden worden dat in zones waar fluviale of pluviale overstromingen kunnen optreden (tijdelijke) grondopslag kan gebeuren.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waar in de discipline bodem en grondwater en de discipline oppervlaktewater de effecten van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan besproken zijn. In de toelichtingsnota werd in de milieuverklaring verduidelijkt hoe aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen ruimtelijk werden vertaald in het uitvoeringsplan. In de stedenbouwkundige voorschriften werden heel wat bepalingen opgenomen met betrekking tot water en de waterhuishouding in het gebied, zowel in de bestemmingen als in de overdrukzones. Bovendien dient bij omgevingsvergunningsaanvragen steeds rekening gehouden te worden met geldende regelgeving, waaronder deze van het integraal waterbeleid. Op deze

manier wordt voldoende gegarandeerd dat de impact op grondwater en de bodem beperkt blijft.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Natuurgebied

B.187. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in artikel 4.2 van de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat schuilhokken voor dieren in beperkte mate toegelaten zijn in het kader van het beheer van het gebied met bijvoorbeeld grazers.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in 'natuurgebied' onder strikte voorwaarden en gelinkt aan het beheer van het gebied met bijvoorbeeld grazers dergelijke schuilhokken mogelijk zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.188. In een advies wordt aangegeven dat in 'natuurgebied' geen fietspaden toegelaten zijn en vraagt men om op zijn minst lokale fietsverbindingen toe te laten, gekoppeld met fietspadverlichting.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van 'natuurgebied' in het GRUP, waarbij bepaald wordt dat 'het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer' toegelaten is. Voor het voorzien van verlichting zijn in dit gebied eveneens bepalingen opgenomen.

Dit advies leidt niet tot aanpassing van het plan.

B.189. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of het dierenpension langs de Drijfstraat in Grimbergen hun exploitatie wel zal kunnen verderzetten als ze kortbij 'natuurgebied' komen te liggen. Dezelfde vraag wordt gesteld voor de exploitatie van de paardenfokker/paardenstallen en buitenpiste aan de overkant van de straat. Er kan niet akkoord gegaan worden met een situatie waarbij deze bedrijven hun exploitatie niet verder kunnen zetten omwille van strengere normen bijvoorbeeld op vlak van geluid.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de exploitatie van zowel het dierenpension als van de paardenfokkerij niet onmogelijk worden gemaakt door het voorzien van 'natuurgebied' in de directe omgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.190. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in artikel 4 'Natuurgebied' te verduidelijken dat recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is en deze functie slechts ontwikkeld kan worden indien voorafgaandelijk kan worden

aangetoond dat deze de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het 'natuurgebied' niet overschrijdt.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van 'natuurgebied', waar opgenomen is dat recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is. Handelingen in functie van het recreatief medegebruik zijn verder enkel mogelijk voor zover de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet overschreven wordt. Dit wordt ook duidelijk zo aangegeven in de stedenbouwkundige voorschriften van 'natuurgebied'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Parkgebied

B.191. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt positief gereageerd op de bestemming 'parkgebied' van de zone langs de A12 ter hoogte van Strombeek-Bever. Men is vragende partij dat de Vlaamse Regering hier stappen zet om ook effectief een publiek park te realiseren, al dan niet samen met de boscompensatie voor Werken aan de Ring. Daarnaast wordt aangegeven dat in de voorschriften constructies, zoals gebouwen, erg worden beperkt. Er wordt voorgesteld om de aanleg van sportvelden niet mogelijk te maken, tenzij kleinschalig. Er wordt gevraagd om de mogelijkheden in functie van sportinfrastructuur in open lucht toe te laten in dit 'parkgebied'.

De Vlaamse Regering neemt akte van de positieve reactie op de genoemde bestemmingswijziging naar 'parkgebied'. Het 'parkgebied' wordt opgenomen in functie van de woonwijk rond de Acacialaan en kan mogelijks gebruikt worden als terrein voor boscompensatie. In antwoord op de vraag naar het toelaten van sportinfrastructuur kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'parkgebied' in het GRUP, waarbij recreatie een nevenschikte functie is, waardoor er mogelijkheden zijn voor openluchtrecreatie. Een parkgebied is in essentie een onbebouwd gebied, maar in de voorschriften worden wel bepalingen opgenomen voor het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor recreatie tot 100m².

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Bosgebied

B.192. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in artikel 8 'Bosgebied' te verduidelijken dat recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is en deze functie slechts kan ontwikkeld worden indien voorafgaandelijk aangetoond kan worden dat deze de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het 'bosgebied' niet overschrijdt.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat dit reeds ondervangen wordt in de stedenbouwkundige voorschriften. In de bepaling met betrekking tot de bestemming wordt reeds aangegeven dat het recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is. In de bepaling met betrekking tot toegelaten handelingen worden handelingen in functie van dit recreatief medegebruik strikt gekoppeld aan de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.193. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de natuurzones van het Laarbeekbos en de aangrenzende groenzones te behouden en om verbindingen te maken tussen de groenzones in Zellik en Wemmel.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen die de uitgangspunten voor het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke inrichting van de R0-noord bepalen. Eén van de plandoelstellingen houdt in dat het groenblauwe netwerk in de omgeving van de R0-Noord wordt hersteld en versterkt. Hiertoe worden in de stedenbouwkundige voorschriften een heel aantal te garanderen ecologische verbindingen voorzien om de connectiviteit tussen belangrijke groenpolen waaronder het Laarbeekbos te realiseren. In het GRUP worden bovendien ook een aantal open ruimtegebieden herbestemd naar 'bosgebied', 'parkgebied', 'natuurgebied' of 'gemengd openruimtegebied' om deze gebieden effectief te laten functioneren in dit ecologisch netwerk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Werfzone

B.194. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de overdruk voor de 'werfzone' en het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' een onaanvaardbare impact heeft op de ontwikkelings- en gebruiksmogelijkheden van de betrokken percelen. Zo zouden de ontwikkelingsplannen van betrokken bedrijven, die in lijn liggen met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, gehypothekerd worden.

Daarnaast zou het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord onvoldoende duidelijkheid verschaffen over de concrete inrichting van deze gebieden en de tijdspanne waarbinnen de betrokken gronden zouden worden aangewend. Daarnaast zou ook niet duidelijk zijn wanneer de overdruk komt te vervallen, omdat de voorwaarden voor de invulling van het gebruik van de 'werfzone' niet nader zijn bepaald. Er wordt gesteld dat er geen absolute zekerheid voorligt dat alle in deze gebieden aangeduide percelen effectief zullen worden aangewend.

De invulling van bepaalde werfzones zou niet aansluiten met het beoogde ruimtelijk rendement. De betrokken werfzone zou ook worden voorzien ter hoogte van woongebieden, hetgeen indruist tegen de plandoelstellingen.

De Vlaamse Regering verwijst naar haar beslissing om de onbebouwbaarheid van de betrokken gronden, gelegen in werfzones, uit de stedenbouwkundige voorschriften te schrappen en haar beslissing om het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur te herzien en waar mogelijk in te perken (zie 'Adviezen, bezwaren en opmerkingen die leiden tot aanpassing van het plan').

De Vlaamse Regering verwijst eveneens naar de toelichtingsnota waarin de plandoelstellingen en de conformiteit van het plan met het beleidsplan waarvan het een uitvoering is, wordt aangetoond. Er wordt ook een doorkijk gegeven naar de conformiteit met de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering naar artikel 1.1.4 van de VCRO, dat bepaalt dat de ruimtelijke ordening gericht is op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de

ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.

Om die te bereiken moeten verschillende behoeften (de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu, de economische, culturele, esthetische en sociale gevolgen van het RUP) gelijktijdig en evenwichtig tegen elkaar worden afgewogen. Bij de belangenafweging en de beleidskeuzes heeft de plannende overheid een ruime discretionaire bevoegdheid (*RvS 13 januari 2015, nr. 229.799, Vangheluwe; RvS 26 oktober 2021, nr. 251.936, Peeters*). Het is daarbij uiteraard wel aan de bezwaarindiener om aan te tonen dat de gemaakte keuzes in dat verband de grenzen van de redelijkheid te buiten gaan. Het is ook niet omdat de bezwaarindiener een ander oordeel heeft over de bestemming van haar perceel dat de plannende overheid artikel 1.1.4 VCRO heeft geschonden (*RvS, 11 mei 2021 nr. 250.581, XXX*).

Die belangenafweging heeft niet tot gevolg dat alle behoeften steeds gelijkwaardig moeten zijn; één behoefte kan zwaarder doorwegen dan een andere (*RvS 17 maart 2010, nr. 202.010, nv Vas; RvS 12 februari 2009, nr. 190.362, vzw Red de Erpe- en Siezegemkouter*). Zo kan het zijn dat de inname van een bedrijventerrein verantwoord is in het licht van een kwalitatieve heraanleg van het openbaar domein (*RvS 7 december 2010, nr. 209.558, nv Bouwmaterialen Holvoet*). Uit de plandoelstellingen en het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord zelf blijken voldoende dat een dergelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waar wordt verduidelijkt dat gelet op de aard, de duur en de omvang van de infrastructuurwerken die worden uitgevoerd in functie van de herinrichting van de ring op weloverwogen locaties werfzones worden aangeduid. Er wordt gesteld dat enkel de belangrijkste zones waarvan in dit stadium kan aangenomen worden dat ze nodig zijn als werfzone worden aangeduid. De werfzones werden gekozen aan de hand van twee criteria, met name: (i) onbebouwd karakter en (ii) het zich lenen tot een goede ontsluiting met de R0 Noord. Bij de keuze van de werfzones wordt uitgegaan van de principes duurzaam ruimtegebruik en het beperken van mogelijke hinder ten opzichte van de woongebieden, groengebieden, natuurgebieden en gebieden met erfgoedwaarde. Zo worden de werfzones bij voorkeur ingericht in restruimtes al dan niet langs (bestaande of aan te leggen) weginfrastructuur. In de toelichtingsnota wordt verder aangegeven dat er nood is aan grote, ruimtelijk samenhangende terreinen die goed bereikbaar zijn en strategisch gelegen zijn in functie van de geplande werken. Vermits de omvang en complexiteit van het project vereist dat bepaalde werken parallel uitgevoerd zullen moeten worden, impliceert dit ook de nood aan voldoende ruimte op verschillende plaatsen langs het tracé. Ook voor het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' werd in de toelichtingsnota een motivering opgenomen voor de afbakening ervan (zie ook A.2.).

De Vlaamse Regering wijst daarnaast op het gegeven dat ruimtelijke uitvoeringsplannen toekomstgericht zijn. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het uitvoeringsplan als planinstrument, zonder detaillistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, vormt niet noodzakelijk een inbreuk op de te bieden rechtszekerheid. Het beginsel van de rechtszekerheid verhindert immers niet dat stedenbouwkundige voorschriften flexibel kunnen worden opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door de plannende overheid, een bepaalde discretionaire bevoegdheid

kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. (*RvS 6 oktober 2020, nr. 248.475, Meulebroeck, RvS 22 november 2016, nr. 236.499, Ronsmans, RvS 3 december 2013, nr. 225.678, NV Geysen Handelsonderneming; zie ook: RvS 21 mei 2013, nr. 223.540, nv NMBS Holding, RvS 13 januari 2015, nr. 229.804, Demonie e.a., RvS 29 januari 2015, nr. 230.010, nv Babemo; RvS 10 september 2012, nr. 220.537, vzw Regionale Actiegroep Leefmilieu, Dender en Schelde*).

Het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel impliceren niet dat de overheid die een RUP uitvaardigt alle aspecten van de betrokken regeling precies en gedetailleerd moet vaststellen. De plannende overheid mag in bepaalde omstandigheden en voor bepaalde aspecten stedenbouwkundige voorschriften in veeleer algemene en vage bepalingen beschrijven, waarbij een ruimere beoordelingsruimte wordt gelaten aan de vergunningverlenende overheid dan normaal gesproken het geval zou zijn. (*RvS 22 januari 2013, nr. 222.168, Van Riet e.a.; zie ook: RvS 3 mei 2013, nr. 223.372, Olivier Vande Velde e.a.; RvS 12 november 2013, nr. 225.449, Decorte e.a.*).

Daarnaast volgt uit het toekomstgericht karakter van een ruimtelijk uitvoeringsplan dat het precieze moment waarop de concrete uitvoering van bestemmingen mogelijk is, niet bepaald moet zijn (*RvS 16 juni 2015, nr. 231.615, nv Scheepswerf IDP*). Het is enkel vereist dat de uitwerking van een voorschrift wordt gekoppeld aan een duidelijk bepaalbare gebeurtenis (*RvS 20 juni 2017, nr. 238.586, Dierckx – Van Lieshout*). Artikel 10 van de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord bepaalt dat de overdruk vervalt na de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning. Daarnaast wordt voorzien in een uiterlijke vervaldatum aan de overdruk voor de werfzones indien deze niet gebruikt worden binnen de 7 jaar na de inwerkingtreding van het GRUP. De herinrichting van R0-Noord zal immers in 4 fasen gebeuren. Het is een realistische inschatting dat alle fasen binnen een termijn van 7 jaar na inwerkingtreding GRUP worden opgestart, of minstens er minstens de nodige omgevingsvergunningsaanvragen voor worden ingediend. De periode waarin de overdruk voor de werfzones kan worden aangewend is dus voldoende bepaalbaar, hetgeen volstaat in het licht van de rechtszekerheidsvereiste.

Ook voor wat betreft het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' wordt duidelijk opgenomen dat deze na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur, wordt ingeperkt tot de vrije strook zoals bepaald in de vigerende wetgeving. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied.

Tot slot wordt benadrukt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan niet onwettig kan zijn om de enkele reden dat de stedenbouwkundige voorschriften ervan geen absolute zekerheid bieden dat de planbestemming ook effectief in de praktijk zal worden ingevuld (*RvS 11 juni 2020, nr. 250.874, Van Huele; RvS 8 januari 2019, nr. 243.350, Krzemien*).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.195. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat als gronden moeten gebruikt worden als 'werfzone' er een bodemonderzoek moet plaatsvinden voor en na de werken en eventuele verontreinigingen of andere werken moeten hersteld worden op kosten van de uitvoerder.
--

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzone' waarin verschillende bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot het beperken van de hinder en ook bepalingen met betrekking tot de bodem. Bij een omgevingsvergunningsaanvraag zal de aanvragen van de werken moeten aantonen op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen. Bovendien zal een aannemer steeds met de eigenaar en/of gebruiker van de percelen tot overeenkomsten moeten komen in functie van het gebruik.

Met betrekking tot bodemverontreiniging moet de regelgeving hieromtrent gevolgd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.196. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in toekomstige aanvragen tot omgevingsvergunningen de inrichting van de werfzones' gedetailleerd mee te geven alsook de timing van het gebruik ervan. Daarnaast wordt ook gevraagd of bestaande wandel- en fietsroutes open kunnen blijven tijdens de werken. Het hypothekeren van functionele en recreatieve wandel- en fietsroutes staat immers haaks op de plandoelstellingen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de bepalingen die opgenomen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzone', maar ook van de bepalingen met betrekking tot de aanlegfase. Zij bieden een antwoord op deze vragen. In de omgevingsvergunningsaanvraag voor bijvoorbeeld de 'werfzones' zal moeten worden aangetoond op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen. Zo moet tijdens het gebruik van de werfzone bestaande voetgangers- en fietsverbindingen gegarandeerd blijven of een evenwaardig alternatief voorzien worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.197. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verzocht om in artikel 10.3 bijkomend te bepalen dat de buffer moet worden ingericht met groenaanplantingen. Daarnaast wordt geopperd dat moet worden bepaald dat de werfzone maximaal vijf jaar na de ingebruikname mag worden gebruikt en dat de voorziene termijn van zeven jaar voor het automatische verval van de overdrukzone in geval van niet-gebruik moet worden gehalveerd.

De Vlaamse Regering verwijst, voor wat de concrete invulling van de buffering naar de woningen toe betreft, naar de plandoelstellingen waar onder meer gesteld wordt te streven naar een kwaliteitsvolle landschappelijke inpassing van de R0 in de omgeving om de ruimtelijke en landschappelijke barrière te verminderen en zo ook bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. In de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzone' worden ook heel wat bepalingen opgenomen in functie van het beperken van de hinder naar de omgeving

Daarnaast volgt uit het toekomstgericht karakter van een ruimtelijk uitvoeringsplan dat het precieze moment waarop de concrete uitvoering van bestemmingen mogelijk is, niet bepaald moet zijn (*RvS 16 juni 2015, nr. 231.615, nv Scheepswerf IDP*). Het is enkel vereist dat de uitwerking van een voorschrift wordt gekoppeld aan een duidelijk bepaalbare gebeurtenis (*RvS 20 juni 2017, nr. 238.586, Dierckx – Van Lieshout*). Artikel 10 van de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de

ruimtelijke herinrichting van de R0-noord bepaalt dat de overdruk vervalt na de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning. Daarnaast wordt voorzien in een uiterlijke vervaldatum aan de overdruk voor de werfzones indien deze niet gebruikt worden binnen de 7 jaar na de inwerkingtreding van het GRUP. De periode waarin de overdruk voor de werfzones kan worden aangewend is dus voldoende bepaalbaar, hetgeen volstaat in het licht van de rechtszekerheidsvereiste.

De herinrichting van R0-Noord zal immers in 4 fasen gebeuren. Het is een realistische inschatting dat alle fasen binnen een termijn van 7 jaar na inwerkingtreding GRUP worden opgestart, of minstens er minstens de nodige omgevingsvergunningsaanvragen voor worden ingediend.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.198. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd wat er gebeurt met de bestaande constructies en beplanting, bijvoorbeeld bomen, in de 'werfzone'. Men vraagt wat met bestaande bermen zal gebeuren.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in functie van het effectieve gebruik van de werfzones er door de initiatiefnemer of aannemer afspraken zullen moeten gemaakt worden met eigenaars of gebruikers van de percelen. Voor het overige wordt verwezen naar de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzone' waar bepalingen in opgenomen staan in functie van bestaande vegetatie of kleine landschapselementen. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag waar de concrete inrichting wordt bepaald, zal moeten aangegeven worden hoe voldaan wordt aan deze bepalingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.199. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om binnen het artikel 10 Werfzone een minimumbreedte op te nemen van de buffer die voorzien moet worden. De bepaling die nu opgenomen is, is onduidelijk en kan zeer ruim geïnterpreteerd worden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van de 'werfzone'. Hierin wordt geen minimale breedte van een buffering opgenomen omdat de inrichting van de buffer (grootte, aard, ...) zal afhangen van de werfactiviteiten die er werkelijk zullen plaatsvinden. De opgenomen bepalingen met betrekking tot de buffering garanderen dat er in de omgevingsvergunning moet worden aangetoond wat de best mogelijke oplossing is (ruimtelijk en technisch) om zo de meest optimale buffering in het gebied zelf, maar ook naar de omgeving en in het bijzonder naar de aanwezige woningen, te bekomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.200. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het belangrijk is om de werfzone toegankelijk te maken via de autosnelwegen en de toegang tot de 'werfzones' via het onderliggend wegennet tot het minimum te beperken om de hinder op de omgeving en haar mobiliteit te beperken.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat bij het bepalen van de 'werfzones' inderdaad rekening gehouden is met een ligging aan de Ring of de aansluitende snelwegen zelf om een ontsluiting via de snelwegen te voorzien en zo het onderliggend wegennet niet te belasten. De bepaling waarbij gesteld wordt dat de hinder op de omgeving tot een minimum beperkt moet worden, houdt ook in dat de ontsluiting van de werfzones grondig zal moeten bekeken. In de omgevingsvergunningsaanvraag zal moeten aangegeven worden op welke manier voldaan wordt aan deze bepaling.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.201. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de uitzonderlijk hoge natuurwaarden die voorkomen ter hoogte van de verkeerswisselaar A12 maximaal te vrijwaren. Er wordt gevraagd om hier geen werfzones te voorzien en maximaal de bestaande topografie te bewaren. Dit betekent dat bodemverstoring/ophoging/uitgraving enkel op die plaatsen gebeurt waar dit technisch noodzakelijk is voor de aanleg van de nieuwe verkeersinfrastructuur. Het creëren van een volledig nieuwe topografie zou de uitzonderlijke natuurwaarden hier aanwezig, onherstelbaar beschadigen.

Er wordt gevraagd om de heraanleg van deze plek en het beheer ervan tijdens en na de werf te onderbouwen in een wetenschappelijk rapport waarin wordt uitgegaan van de doelstelling van het maximaal vrijwaren en bestendigen van de natuurwaarden. Er wordt gesuggereerd een natuurbeheerplan, type 3 of liefst 4 op te maken. Met betrekking tot het ecoduct dat voorzien zal worden ten westen van de verkeerswisselaar wordt gevraagd dit zo breed mogelijk uit te voeren. Ook hier wordt gevraagd op een optimale landschappelijke inpassing te voorzien waarbij gepaste fauna geleidingsmaatregelen worden voorzien en een buffering t.o.v. geluid en lichthinder.

Verder stelt men dat wanneer een fiets- en voetpad wordt gecombineerd dit ook hier fysiek en visueel af te schermen van de faunapassage.

De Vlaamse Regering verwijst in eerste instantie naar de bespreking van de adviezen, bezwaren en opmerking onder A.12. tot en met A.16. Ter hoogte van de verkeerswisselaar R0/A12 blijft de aanduiding van de 'werfzone' behouden. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften worden heel wat bepalingen opgenomen om de impact op de bestaande natuurwaarden te beperken. Het is natuurlijk wel zo dat de bestaande verkeerswisselaar R0-A12 met de ruimtelijke herinrichting van de R0 helemaal zal aangepast worden. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag zal moeten aangetoond worden hoe men voldoet aan de bepalingen zoals voorzien in de stedenbouwkundige voorschriften. Er zal bij een omgevingsvergunningsaanvraag een project-MER worden opgesteld, wat een wetenschappelijk onderzoek is waarbij de milieueffecten van wat aangevraagd wordt grondig onderzocht worden.

De Vlaamse Regering geeft verder aan dat voor een natuurbeheersplan type 2 worden gekozen omdat dit het minimale type beheerplan is dat dient opgemaakt te worden voor openbare terreinen en natuurdomeinen. Daarnaast kan meegegeven worden dat de bepalingen binnen de stedenbouwkundige voorschriften heel wat maatregelen omvatten voor de bestaande natuurwaarden in het gebied. Zo dient de inname van verboden te wijzigen vegetatie maximaal vermeden te worden en moet worden ingezet op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse fauna, flora en hun levensgemeenschappen in onderlinge samenhang.

Voor de ecologische verbinding ten westen van de verkeerswisselaar wordt in de stedenbouwkundige voorschriften geen minimale breedte opgenomen. Hier gelden de bepalingen dat de breedte ervan zal worden afgestemd op de functie en effectiviteit als ecologische verbinding. In de omgevingsvergunningsaanvraag zal dus moeten aangetoond dat aan deze bepaling voldaan wordt. De concrete inrichting van een eventuele gecombineerde ecologische verbinding en een fiets- en voetpad maakt eveneens deel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.202. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat in het stedenbouwkundig voorschrift van de 'werfzone' wordt gesteld dat de 'werfzones' na uitvoering van de werken in die mate hersteld moeten worden zodat de eigenlijke bestemming kan gerealiseerd worden. Er wordt gevraagd om, gezien de duurtijd van de werf en de hinder die het met zich mee zal brengen, in de voorschriften op te nemen dat na het gebruik van de werfzone de gronden verbeterd worden achtergelaten. Er wordt gedacht aan erosiemaatregelen en wateropvang, kleine landschapselementen, inrichting trage wegen, heraanleg versleten infrastructuur (wegenis, bruggen, ...), inrichting publiek groen, ...

De Vlaamse Regering geeft aan dat de bepalingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van 'werfzone' hier op ingaan nl. voor de werfzones waar de grondbestemming niet wijzigt, zijn er bepalingen opgenomen, waarbij gesteld wordt dat na ingebruikname van de werfzone de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden zodat de in grondkleur aangegeven bestemming gerealiseerd kan worden. Daar waar in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel de grondbestemming wijzigt naar 'natuurgebied', 'parkgebied' of 'bosgebied', bepalen de stedenbouwkundige voorschriften dat deze bestemmingen effectief gerealiseerd moeten worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Reservatiegebied wegeninfrastructuur

B.203. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vastgesteld dat de verbindingsweg niet aansluit op het bestaande aansluitingscomplex 7a, maar dat deze via een nieuw aan te leggen wegenis op parking C naar een nieuw aansluitingscomplex 7a zou gaan. Verder zal op de site parking C ook de sneltram A12, inclusief een halte, worden voorzien. Vermits het GRUP Ruimtelijke herinrichting van de RO-noord geen wijziging voorziet van het voorschrift 'gebied voor stedelijke activiteiten' zal de parkeercapaciteit van Parking C moeten gehandhaafd blijven zoals voorgeschreven in artikel C.1.1.1. van het GRUP VSGB. Men merkt op dat als het aantal parkeerplaatsen zou zakken dit artikel zou geschonden worden. Er zal moeten gezorgd worden voor een stapeling van het aantal parkeerplaatsen of het minimumaantal parkeerplaatsen aan te passen, wat niet onderzocht is naar wenselijkheid, haalbaarheid, noch naar effecten.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het 'reservatiegebied voor wegeninfrastructuur' waarvoor duidelijk aangegeven wordt dat dit een overdruk is. In het voorschrift zelf wordt aangegeven dat de grondkleur van toepassing blijft. Er worden geen voorschriften van bestaande bestemmingsplannen

gewijzigd. Een aanvraag voor wegeninfrastructuur op basis van het gebied en de voorschriften zoals opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel, zal dus ook moeten voldoen aan de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het VSGB en aanliggende open ruimtegebieden'. De manier waarop de parkeercapaciteit behouden blijft, zal dus moeten worden aangetoond in een omgevingsvergunningsaanvraag. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Leidingen

B.204. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gemeld dat specifieke voorwaarden, veiligheidsafstanden en dergelijke met betrekking tot leidingen moeten worden nageleefd

De Vlaamse Regering antwoordt dat bij de uitvoering van het project steeds rekening zal gehouden worden met specifieke voorwaarden, veiligheidsafstanden en dergelijke die opgelegd worden vanuit regelgeving. Daarnaast wordt verwezen naar de stedenbouwkundige voorschriften waar ook heel wat bepalingen werden opgenomen in functie van het beperken van de hinder.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.205. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de aanwezigheid van bestaande hoogspanningsleidingen die zich in verschillende zones situeren. Er wordt gevraagd om deze te willen opnemen in de verdere plannen zodat deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er rekening gehouden wordt met geldende veiligheidsvoorschriften. In het advies wordt een standaardtekst aangereikt hiervoor.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat niet alle bestaande hoogspanningsleidingen of -zones worden opgenomen in het grafisch plan. Enkel deze die op het gewestplan reeds zijn aangeduid, worden mee opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Geldende sectorale bepalingen worden niet opgenomen in stedenbouwkundige voorschriften. Daarnaast is er in de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling opgenomen over de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen met betrekking tot leidingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.206. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de aanwezigheid van strategische installaties in de projectzone en merkt op dat de documenten geen melding maken van de bestaande energie- en transportinfrastructuur, inclusief aardgas-vervoersleidingen van Fluxys. Ze benadrukken dat deze infrastructuur een invloed zal hebben op het project tijdens zowel de aanleg- als de exploitatiefase. Ze verzoeken dat deze essentiële infrastructuur wordt opgenomen in toekomstige documenten, studies en bouwwerken.

De Vlaamse Regering antwoordt dat op het grafisch plan enkel die leidingen aangeduid worden die reeds voorzien werden op het gewestplan of andere gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, met het oog op de bevestiging van de juridisch bestaande situatie.

Bij de aanleg- en exploitatiefase zal uiteraard rekening gehouden worden met de bestaande leidinginfrastructuur.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het register planbaten/planschade/kapitaalschade/gebruikersschade

B.207. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt uitleg gevraagd over de plannen van bijlage IV. Register plancompensaties - deelplannen 1-3, 2-3 en 3-3. Men vraagt waarom bepaalde zones wit blijven of grijs gekleurd zijn hoewel op de grafische plannen duidelijk zichtbaar is dat de weginfrastructuur een deel ervan inpalmt. Men verwijst naar bijvoorbeeld gronden waarvan sommige bestemd zijn als 'recreatiegebied' maar niet aangeduid zijn op het plan.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het plangebied van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op deze plannen wordt weergegeven met een dikke zwarte lijn. De grijze zone en de gekleurde zones zijn, zoals in de legende opgenomen, een aanduiding van de gebieden van het ruimtelijk uitvoeringsplan waar de bestemming wijzigt en waar dus eventueel een recht op vergoeding ontstaat. Van de grijze zones wordt op basis van de geldende regelgeving ingeschat dat compensaties niet mogelijk zullen zijn (openbaar domein, percelen niet gekend als landbouwgebruiksperceel, percelen die niet van gebiedscategorie wijzigen, ...). De witte delen tussen de zwarte lijn en de grijze zone omvat overdrukken die opgenomen zijn in het plan. Bij deze overdrukken wijzigt de grondkleur van het bestaande bestemmingsplannen niet en ontstaat er dus geen recht op vergoeding. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het plan-MER

Algemeen

B.208. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de werken en de toekomstige infrastructuur een aanzienlijke impact zullen hebben op het milieu, de gezondheid van de woonkernen in de omgeving van de ring, de bereikbaarheid van de bedrijvenszones gelegen langs de ring, geluidsoverlast, luchtvervuiling, zowel op Vlaams als op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Men vreest voor overlast die veroorzaakt zal worden door de herinrichting van de RO-noord.

De Vlaamse Regering verwijst naar het geïntegreerde planningsproces in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Verschillende onderzoeken werden uitgevoerd en geïntegreerd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Eén van deze onderzoeken is het plan-MER waar alle effecten op het milieu, waaronder ook gezondheid, worden onderzocht. Het volledige plan-MER werd als bijlage V opgenomen bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er kan worden meegegeven dat het onderzoek in functie van de milieueffecten zeer uitgebreid was en verlopen is in verschillende fases of loops. Doorheen heel het proces werden immers verschillende alternatieven en varianten bekeken en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werd ook nog eens

afzonderlijk bekeken in het plan-MER. Voor de in het plan-MER opgenomen aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werd in de toelichtingsnota (§7.1.3 milieuverklaring) opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald werden of waar flankerend beleid werd voorzien. Het grafisch plan werd op basis van deze maatregelen afgebakend en er werden verschillende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen. Voor enkele maatregelen werd flankerend beleid voorzien. Op deze manier wordt gegarandeerd dat al deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.209. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat bepaalde negatieve aspecten op de onderliggende weginfrastructuur en de omgeving worden geminimaliseerd ten opzichte van verbeteringen aan de RO zelf.

De Vlaamse Regering verwijst naar het geïntegreerde planningsproces in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Verschillende onderzoeken werden uitgevoerd en geïntegreerd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Eén van deze onderzoeken is het plan-MER waar alle effecten op het milieu besproken worden. Het volledige plan-MER werd als bijlage V opgenomen bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er kan worden meegegeven dat het onderzoek in functie van de milieueffecten zeer uitgebreid was en verlopen is in verschillende fases of loops. Doorheen heel het proces werden immers verschillende alternatieven en varianten bekeken en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werd eveneens nog eens afzonderlijk bekeken in het plan-MER. Voor de in het plan-MER opgenomen aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werd in de toelichtingsnota (§7.1.3 milieuverklaring) opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald werden of waar flankerend beleid werd voorzien. Het grafisch plan werd op basis van deze maatregelen afgebakend en er werden verschillende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen. Voor enkele maatregelen werd flankerend beleid voorzien. Op deze manier wordt gegarandeerd dat al deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat nergens in het plan-MER negatieve effecten worden geminimaliseerd ten opzichte van de verbeteringen aan de Ring zelf. Waar negatieve effecten werden vastgesteld zijn milderende maatregelen voorgesteld en/of het plan aangepast. Het GRUP verankert deze maatregelen in haar voorschriften.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.210. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat het vereiste grondverzet ter uitvoering van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de RO-noord een niet-verwaarloosbaar risico inhoudt op de verspreiding van bodemverontreiniging met PFAS ter hoogte van Zaventem. Volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt dit thans niet redelijk onderzocht in het plan-MER. Ook zouden de kosten van een eventuele PFAS-sanering mee moeten worden genomen in de MKBA. Volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen is het mogelijk dat een accuratere analyse op dit punt ertoe leidt dat één van de andere alternatieven verkieselijker blijkt.

De Vlaamse Regering geeft aan dat met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van PFAS-verontreinigingen in het plan-MER wordt geduid dat er in de beschikbare bodemdossiers geen onderzoek werd uitgevoerd naar het voorkomen van eventuele PFAS-verontreiniging en dat er geen gekende risico-sites in het plangebied aanwezig zijn. Er zijn wel twee sites nabij het plangebied waar er een grote kans op PFAS-verontreiniging geldt, op basis van de activiteiten op de sites, met name: de terreinen van de luchthaven en een site waar brandblusapparaten werden geproduceerd en gevuld. Daarnaast is er ook een risico op PFAS-verontreiniging omwille van brandblusactiviteiten. Er bevinden zich in de buurt van het plangebied dan ook een aantal terreinen die preventief als *no-regret-zone* werden aangeduid (zie pagina 62 van het plan-MER – deelrapport disciplines bodem en water). De mogelijkheid op eventuele PFAS-verontreiniging binnen het plangebied, werd aldus in kaart gebracht op basis van de op het moment van opmaak beschikbare informatie.

Het gegeven dat er mogelijk PFAS-verontreinigingen aanwezig zijn binnen het plangebied, leidt echter niet tot de vaststelling dat er in het kader van het grondverzet ter uitvoering van de werken waarvoor het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de RO-noord de nodige herbestemmingen invoert ook dat een verspreiding van PFAS-verontreiniging zal optreden. Om dit te vermijden, zullen de procedures en richtlijnen uit de geldende regelgeving (waaronder het Materialendecreet, het Bodemdecreet en het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming en de richtsnoeren van OVAM) toegepast worden. Uit het plan-MER blijkt dat de impact op bodem- en grondwaterverontreiniging daardoor beperkt negatief zal zijn (zie plan-MER – deelrapport Beoordeling GeCAV, p. 135). Om het risico op verdere verspreiding nog meer in te dijken, wordt in het plan-MER als aanbeveling voorgesteld om op projectniveau bijkomend gericht onderzoek naar het voorkomen van PFAS-verontreiniging uit te voeren op de gronden die ontgraven of bemaald zullen worden.

Deze aanbeveling wordt ondervangen door de aannahme, die eveneens vertaald wordt in de stedenbouwkundige voorschriften, dat in de omgevingsvergunningsaanvraag voor ondergrondse of verdiepte constructies met het oog op de aanleg van de RO wordt aangegeven wat de te verwachte effecten zijn van deze constructies en de bemalingen die daarvoor moeten worden uitgevoerd op het grondwater en de bodemzetting, alsook hoe deze worden beperkt. Toelichtend wordt daarbij nog aangegeven dat de mogelijke impact verder verfynd kan worden op basis van bijvoorbeeld meetcampagnes, en dat er verschillende technieken voorhanden zijn om de effecten op het grondwater en de bodemzetting te beperken. Door de naleving van de geldende wetgeving, wordt het risico op de verspreiding van PFAS-verontreinigingen beperkt.

Bovendien worden de milieueffecten beperkt negatief (-1) beoordeeld door het toepassen van de geldende regelgeving alsook de technische maatregelen ter preventie van het vergraven, aantrekken of verspreiden van verontreiniging. Derhalve zullen ook de maatschappelijke kosten (met name het risico op verdere verspreiding) beperkt zijn. Om die reden werden de PFAS-verontreinigingen niet kwantitatief meegenomen in de MKBA.

Tot slot kan het argument dat een gericht onderzoek naar PFAS-verontreinigingen ertoe kan leiden dat één van de andere alternatieven verkieslijker blijkt, niet worden bijgetreden. Elk van de alternatieven volgt in meer of mindere mate immers het tracé van de huidige infrastructuur, zodat bij elk van de alternatieven graafwerkzaamheden en/of bemalingen op ongeveer dezelfde plekken zullen moeten worden uitgevoerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.211. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de bezorgdheid geuit dat het project een negatieve impact zal hebben op het leven van de bewoners, of de fauna en flora. Men vreest dat de reistijd naar de verschillende locaties zoals school, werk, ... zal toenemen, dat er meer verkeer zal zijn in de omgeving, dat de vervuiling (licht, lucht, geluid) ter hoogte van de woning zal toenemen en dergelijke.

De Vlaamse Regering verwijst naar het geïntegreerde planningsproces in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Verschillende onderzoeken werden uitgevoerd en geïntegreerd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Eén van deze onderzoeken is het plan-MER waar alle effecten op het milieu, waaronder ook gezondheid, worden onderzocht. Het volledige plan-MER werd als bijlage V opgenomen bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er kan worden meegegeven dat het onderzoek in functie van de milieueffecten zeer uitgebreid was en verlopen is in verschillende fases of loops. Doorheen heel het proces werden immers verschillende alternatieven en varianten bekeken en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werd eveneens nog een afzonderlijk bekeken in het plan-MER. Voor de in het plan-MER opgenomen aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werd in de toelichtingsnota (§7.1.3 milieuverklaring) opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald werden of waar flankerend beleid werd voorzien. Het grafisch plan werd op basis van deze maatregelen afgebakend en er werden verschillende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen. Voor enkele maatregelen werd flankerend beleid voorzien. Op deze manier wordt gegarandeerd dat al deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.212. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat voor negatieve effecten van het plan milderende maatregelen moeten worden opgelijst en uitgevoerd.

De Vlaamse Regering verwijst naar het opgemaakte plan-MER waarin de verschillende alternatieven en varianten en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werden onderzocht. Er werden in dit plan-MER aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen opgenomen. Voor al deze aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werd in de toelichtingsnota, in de milieuverklaring §7.1.3, opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald werden en verankerd worden in het plan. Het grafisch plan en de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften werden op basis van deze maatregelen uitgewerkt. De opgelegde maatregelen kregen aldus de vereiste vertaling in het GRUP.

Voor enkele maatregelen werd flankerend beleid voorzien. Op deze manier wordt gegarandeerd dat al deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.213. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat de milieueffectenbeoordeling onzorgvuldig zou zijn, omdat de aanwezige functies niet volledig of onzorgvuldig in kaart werden gebracht. Er zou immers abstractie gemaakt worden van de overige functies die in de aanwezige gebouwen worden uitgeoefend (met

name: horeca en fitness, congrescentrum). Daardoor zou er evenmin een zorgvuldige afweging van alle maatschappelijke belangen hebben plaatsgevonden overeenkomstig artikel 1.1.4 van de VCRO.

De Vlaamse Regering wijst op artikel 1.1.4 van de VCRO, dat bepaalt de ruimtelijke ordening gericht is op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.

Om die te bereiken moeten verschillende behoeften (de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu, de economische, culturele, esthetische en sociale gevolgen van het RUP) gelijktijdig en evenwichtig tegen elkaar worden afgewogen. Bij de belangenafweging en de beleidskeuzes heeft de plannende overheid een ruime discretionaire bevoegdheid (*RvS 13 januari 2015, nr. 229.799, Vangheluwe; RvS 26 oktober 2021, nr. 251.936, Peeters*). Het is daarbij uiteraard wel aan de bezwaarindiener om aan te tonen dat de gemaakte keuzes in dat verband de grenzen van de redelijkheid te buiten gaan. Het is ook niet omdat de bezwaarindiener een ander oordeel heeft over de bestemming van haar perceel dat de plannende overheid artikel 1.1.4 VCRO heeft geschonden (*RvS, nr. 250.581 van 11 mei 2021, XXX*).

De belangenafweging heeft niet tot gevolg dat alle behoeften steeds gelijkwaardig moeten zijn, één behoefte kan zwaarder doorwegen dan een andere (*RvS 17 maart 2010, nr. 202.010, nv Vas, p. 12; RvS 12 februari 2009, nr. 190.362, vzw Red de Erpe- en Siezegemkouter; RvS 7 december 2010, nr. 209.558, nv Bouwmaterialen Holvoet*). Uit de plandoelstellingen en het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord zelf blijken voldoende dat een dergelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Bij de totstandkoming van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord zijn steeds de “harde” functies (bedrijvigheid, bewoning, ...) afgewogen ten opzichte van de zachte functies. In zones waar “harde” functies (bedrijvigheid, bewoning, ...) dichter tegen de R0 gelegen zijn, wordt ervan uitgegaan dat deze functies in de mate van het mogelijke behouden blijven en er dus plaatselijk minder ruimte voorhanden is voor de landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur. Het is echter niet steeds mogelijk om deze “harde” functies te vrijwaren in het licht van het ontwerpvoorstel. Zo hebben de herbestemmingen die nodig zijn voor de herinrichting van het aansluitingscomplex 9 een impact op de bestaande bedrijvigheid aan de buitenzijde van de R0 omwille van de nood aan een noordelijke aantakking op de Steenweg op Brussel voor een voldoende spreiding van het verkeer.

Er heeft dus wel degelijk een belangenafweging plaatsgevonden bij de keuze van de overdrukzone uit artikel 3 van de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.214. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar het plan-MER waarin staat dat 'Bij de bestaande alternatieven zal meer verharding aanwezig zijn dan

in de bestaande situatie. (AR)'. Men stelt dat hierdoor de ambitie om niet extra te betonnen niet wordt waargemaakt.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waar de passage is opgenomen in het hoofdstuk met betrekking tot de aannames Loop 1. Deze aanname werd niet behouden in Loop 2. Dit blijkt uit het plan-MER waar in §3.3.2.5 waar de aanname niet meer vermeld wordt. Bovendien kan verwezen worden naar de plandoelstellingen van het GRUP waarbij het duidelijk is dat ingezet wordt op onder andere landschappelijke inpassing van de wegeninfrastructuur en de versterking van het groenblauwe netwerk. Tevens kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor wegeninfrastructuur waarbij bepaald wordt dat de ruimte-inname zoveel mogelijk beperkt moet worden en de verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes te beperken door een compacte infrastructuur.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.215. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat informatie ontbreekt over de impact van de uitvoeringsfase, over de planning en bijhorende verkeerseffecten, en wordt gevraagd naar een minder-hinderplan.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waarin verduidelijkt wordt op welke manier omgegaan is met de aanlegfase. *'Het ingreep-effect-schema omvat voor de volledigheid zowel effecten in de voorbereidings- en aanlegfase als in de exploitatiefase. Aangezien het hier echter om een plan-MER gaat zal de voorbereidings- en aanlegfase enkel behandeld worden voor zover het om permanente of zeer langdurige effecten gaat. De voorbereidings- en aanlegfase zal later volwaardig worden onderzocht in het voor de Omgevingsvergunningsaanvraag op te maken project-MER.'* Daarnaast kan ook verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Een minder hinderplan zal deel moeten uitmaken van de aanvraag tot omgevingsvergunning. Er worden heel wat bepalingen opgenomen die verplicht moeten opgenomen zijn in dit minder hinderplan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.216. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat er te weinig rekening gehouden wordt met de lopende wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan (GGB nr. 15 Heizel) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en wordt er ook gevraagd te verwijzen naar het milieueffectenrapport dat hierop betrekking heeft.

De Vlaamse Regering verwijst naar bijlage 7 van de scopingnota waar de referentietoestand wordt beschreven. Deze werd ook als basis gebruikt voor de referentietoestand voor het plan-MER. Voor de Heizelvlakte werd een programma meegenomen dat tijdens het planningsproces voor de R0-Noord gekend was voor gekende, specifieke projecten conform met de bestaande bestemmingen van het Gewestelijk Bestemmingsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor het gebied waarover sprake is, is dit het gebied van gewestelijk belang 15 'Heizel'. Onder punt 1.9. Brussels Hoofdstedelijk Gewest van de bijlage 7 wordt verduidelijkt welke concrete cijfers werden opgenomen in het verkeersmodel. In de referentietoestand wordt, zoals weergegeven in bijlage 7 rekening gehouden met elementen die voldoen aan volgende 2

criteria: 1. het element moet gaan om beslist beleid en het moet aannemelijk zijn dat het element gerealiseerd is in het referentiejaar (2030).

In het ontwerp GBP worden de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied van gewestelijk belang (GGB) 15 'Heizel' gewijzigd. De voorschriften zullen, na goedkeuring van het gewijzigde GBP luiden als volgt:

'GGB nr. 15 – HEIZEL Dit gebied is bestemd voor voorzieningen van collectief belang of openbare diensten, handelszaken, woningen, hotelinrichtingen, kantoren en groene ruimten. Het draagt bij aan een ecologische verbinding in het zuiden van het GGB. De oppervlakte bestemd voor groene ruimten is minimaal 7 ha. Er moeten ruimten gereserveerd worden voor het openbaar vervoer, met inbegrip van de ontwikkeling van de traminfrastructuur en de realisatie van een stelplaatsinfrastructuur. De stedelijke structuur van het geheel beoogt opnieuw een gemengde wijk te creëren, en de capaciteit voor voetgangers en fietsers van de site te verhogen.'

Artikel 18 van het Gewestelijk Bestemmingsplan geeft verder nog volgende restrictieve bepalingen aan:

'De inrichting ervan wordt vastgesteld bij bijzondere bestemmingsplannen, opgesteld volgens de bepalingen van de artikelen 60 tot 65 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw.'

'Bij ontstentenis van dergelijke plannen zijn enkel de handelingen en werken toegelaten die overeenstemmen met het voorschrift betreffende het sterk gemengd gebied en met het programma van de betrokken gebieden, nadat die handelingen en werken aan de speciale regelen van openbaarmaking zullen onderworpen zijn.'

In het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering wordt duidelijk meegegeven dat voor de meer ambitieuze hypothesen van het programma door de bevoegde overheden een bijzonder bestemmingsplan of een richtplan van aanleg zal opgemaakt worden. Er wordt aangegeven dat vergunningsaanvragen voor concrete projecten moeten voldoen aan de preciezere plannen (BBP/RPA) of, bij gebreke daarvan, ten minste aan de veel restrictievere voorschriften van de sterk gemengde gebieden.

Er werd in dit besluit eveneens opgenomen (eigen onderlijning):

'Overwegende dat met deze gedeeltelijke wijziging van het GBP derhalve, net als bij de meeste GGB's, de volgende tweeledige doelstelling wordt nagestreefd: i) vanaf de inwerkingtreding van het GGB en in naleving van de voorschriften van een sterk gemengd gebied, de gedeeltelijke verwezenlijking mogelijk maken van bepaalde ambities van het GPDO, waarin de strategische visie van de Brusselse Regering voor het gewestelijk grondgebied en voor de Heizelvlakte in het bijzonder is vastgelegd en ii) anderzijds, in voorkomend geval, de vaststelling van een BBP mogelijk maken met het oog op, in voorkomend geval een vollediger uitvoering van het Programma van het GGB, met name geïnspireerd door de aanzienlijkere en ambitieuzere hypothesen van het NEO-project, waarvan de definitieve parameters en de daaruit voortvloeiende ontwikkelingen zullen worden geanalyseerd, geëvalueerd, geactualiseerd en zo nodig vastgesteld bij de opstelling van de ad-hoc-planning die in dit geval een conditio sine qua non is voor de verwezenlijking ervan;

Overwegende dat het NEO-project niettemin een van de bekende en plausibele verstedelijkingshypothesen is binnen de perimeter van GGB 15, dat het derhalve aan de Regering en de opsteller van het MER is om daarmee zoveel mogelijk rekening te houden;

Overwegende dat, hoewel het NEO-project een van de bekende en plausible verstedelijkingshypotheses is binnen de perimeter van het geplande GGB of daarbuiten, hetgeen rechtvaardigt dat het in aanmerking wordt genomen in het kader van de beoordeling van de mogelijke effecten, de verwezenlijking ervan op zich niet het voorwerp uitmaakt van de gedeeltelijke wijziging van het plan zoals het is vooropgesteld, maar van een mogelijke maximale concretisering, met dien verstande dat verschillende aspecten van dit ontwerp in dat geval het voorwerp moeten uitmaken van latere onderzoeken en, zo nodig, van een BBP.

Daarnaast kan verwezen worden naar het advies van de Vlaamse administraties, meer bepaald het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Departement Omgeving waarin de algemene conclusie wordt gesteld dat het niet mogelijk was om op basis van het voorliggende dossier de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan positief te adviseren vanuit de gewestgrensoverschrijdende mobiliteitsimpact. In het advies wordt aangedrongen op het verderzetten van het wederzijds planoverleg tussen de twee gewesten.

Uit de analyse van het ontwerp-GPB en het verleende advies blijkt dat er geen reden is om het ambitieuze programma, voorzien als ontwikkelingsscenario in het ontwerp-GPB, in de referentietoestand van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te nemen. Daarnaast is dit geen beslist beleid, waarmee reeds rekening kan gehouden worden. De in de referentietoestand opgenomen cijfers blijven derhalve behouden, omdat geoordeeld wordt dat dit meer aannemelijk is als uitvoering van het bestaande en het gewijzigde gewestelijk bestemmingsplan (GGB 15 – sterk gemengde gebieden) dan de realisatie van het volledige ambitieuze programma waarvoor nog een bijkomend plan moet opgemaakt worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.217. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de negatieve effecten zoals bijkomende ruimte-inname, verharding van oppervlakte, effecten op mens, milieu en gezondheid, de hinder bij de werken op vlak van stof, geluid, mobiliteit,..., de kap van bomen en houtkanten, de beperkte mogelijkheid tot compenseren van bomen gezien de aanwezigheid van de luchthaven, de nodige onteigeningen, de extra ruimte-inname in de omgeving voor de multimodale ontsluiting voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, het wijzigen van de verkeersstromen en de verkeersdoorstroming, de jarenlange hinder zoals de verkeersongevallen en slachtoffers door de werken, kap van bomen en struiken voor de werken, inname van ruimte, ... niet worden meegenomen in het plan-MER.

De Vlaamse Regering verwijst naar het onderzoek dat verricht werd in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de RO-noord. De relevante effecten van het plan werden onderzocht in de verschillende onderzoeken, waaronder ook de milieueffecten die beschreven worden in het plan-MER. Alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die opgenomen werden in of het resultaat waren van het onderzoek werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Ze hebben geleid tot de afbakening van het grafisch plan en tot verschillende gebiedsspecifieke bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften. Het milieuonderzoek is grondig en kwaliteitsvol uitgevoerd volgens de geldende richtlijnen inzake milieueffectrapportage op planniveau. Het Team

Omgevingseffecten van het Departement Omgeving- Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten waarborgt als lid van het planteam de kwaliteit van de geïntegreerde milieubeoordeling (zie bijlage V plan-MER- Kwaliteitsbeoordeling (PLI019) d.d.08/01/2024).

Er kan dus besloten worden dat alle relevante effecten van het plan, op het geëigende planniveau, bekeken werden in dit plan-MER.

De Vlaamse Regering verduidelijkt verder dat we ons dus momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. De exacte boscompensaties, de exacte onteigeningen, ... zullen op dat moment ook verder uitgewerkt worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.218. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt er gesteld dat de milieueffecten tijdens de aanlegfase vermoedelijk negatief zullen zijn en dat deze grondig moeten bestudeerd worden. In het bijzonder dient er aandacht besteed te worden aan de ontsluiting van de werf- en overslagzones.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waarin verduidelijkt wordt op welke manier omgegaan is met de aanlegfase. *'Het ingreep-effect-schema omvat voor de volledigheid zowel effecten in de voorbereidings- en aanlegfase als in de exploitatiefase. Aangezien het hier echter om een plan-MER gaat zal de voorbereidings- en aanlegfase enkel behandeld worden voor zover het om permanente of zeer langdurige effecten gaat. De voorbereidings- en aanlegfase zal later volwaardig worden onderzocht in het voor de Omgevingsvergunningsaanvraag op te maken project-MER.'*

In het plan-MER werden aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen geformuleerd. In de milieuverklaring (§7.1.3), die opgenomen werd in de toelichtingsnota, wordt aangegeven op welke manier hiermee in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan rekening werd gehouden. In de stedenbouwkundige voorschriften zijn op basis hiervan een aantal bepalingen geformuleerd waar in de omgevingsvergunningsaanvraag zal moeten aangetoond worden op welke manier hieraan voldaan wordt. De Vlaamse Regering verwijst hiervoor onder meer naar artikel 1.6, 2.6, 3.3 en 10 van de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.219. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gemeld dat er in de berekeningen rekening gehouden moet worden met de huidige populatiegrootte, en niet met deze van 2016.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in de onderzoeken rekening wordt gehouden met een referentietoestand 2030, waarin ook de verwachte bevolkingsgroei wordt meegenomen. De Vlaamse Regering verwijst hiervoor naar bijlage 7 bij de scopingnota, waarin de opbouw van de referentietoestand 2030 verder wordt beschreven.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.220. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar een beleidsdocument voor het ruimtelijk orderingsbeleid in Wallonië vastlegt. Daarnaast wordt erop gewezen dat dit momenteel wordt herzien en een openbaar onderzoek loopt over het ontwerpplan dat wijzigingen voorziet.

De Vlaamse Regering verwijst naar de beschrijving van de referentietoestand zoals opgenomen in bijlage 7 van de scopingnota 4. Hierin wordt weergegeven hoe is omgegaan met data rond bevolking en tewerkstelling in Wallonië. De grensoverschrijdende effecten op Wallonië werden beschreven in het plan-MER.

Voor het overige neemt de Vlaamse Regering akte van het openbaar onderzoek over het ontwerpplan dat vernoemd wordt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Mobiliteit

B.221. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat in de studies te weinig zou worden gekeken naar de effecten op het onderliggend wegennet.

De Vlaamse Regering verwijst naar het opgemaakte plan-MER waar in de discipline mobiliteit de effecten op het onderliggend wegennet mee bekeken zijn. Ook in de afgeleide disciplines, zoals lucht, geluid, gezondheid, worden de effecten op het onderliggend wegennet onderzocht.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.222. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de effecten op mobiliteitshinder op het onderliggend wegennet in kaart te brengen in elke fase van de werken en indien nodig doeltreffende maatregelen te nemen om het risico op sluipverkeer te minimaliseren.

De Vlaamse Regering verwijst naar het geïntegreerde planningsproces in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Verschillende onderzoeken werden uitgevoerd en geïntegreerd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Eén van deze onderzoeken is het plan-MER waar alle effecten op het milieu, waaronder ook gezondheid, worden onderzocht. Het volledige plan-MER werd als bijlage V opgenomen bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er kan worden meegegeven dat het onderzoek in functie van de milieueffecten zeer uitgebreid was en verlopen is in verschillende fases of loops. Doorheen heel het proces werden immers verschillende alternatieven en varianten bekeken en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werd ook nog eens afzonderlijk bekeken in het plan-MER. Voor de in het plan-MER opgenomen aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werd in de toelichtingsnota (§7.1.3 milieuverklaring) opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald werden of waar flankerend beleid werd voorzien. Het grafisch plan werd op basis van deze maatregelen afgebakend en er werden verschillende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen. Voor enkele maatregelen werd flankerend beleid voorzien. Op deze manier wordt gegarandeerd dat al deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Meer specifiek met betrekking tot het sluipverkeer kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor wegeninfrastructuur. Hierin wordt bepaald dat bij het aanvragen in functie van een omgevingsvergunning een Minder Hinderplan moet toegevoegd worden. In dit plan moet beschreven worden op welke manier het verkeer zo min mogelijk gehinderd wordt tijdens de werkzaamheden om te voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat door de woonwijken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.223. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de verbindingsweg op de Heizel-site als openbare weg op te nemen in de referentietoestand, gelet op de Vlaamse vergunning die voor de verbindingsweg werd verleend.

De Vlaamse Regering verwijst naar bijlage Referentietoestand waarin is verduidelijkt waarmee rekening is gehouden binnen de referentietoestand. Zo werd voor het netwerk van het autoverkeer rekening gehouden met een verbindingsweg in functie van de Expo, zijnde een nieuwe verbindingsweg tussen de Keizerin Charlottelaan en aansluitingscomplex 7a op de R0-Noord, waarbij wordt aangegeven dat deze weg enkel gebruikt wordt voor logistiek en shuttlediensten tussen Parking C en Brussels Expo. Dit gebruik is conform de stedenbouwkundige vergunning die op 26 juni 2023 werd afgeleverd. Aangezien de vergunning werd afgeleverd voor een private weg, wordt bijkomend meegegeven dat het gebruik of aanleg van een openbare (verbinding)sweeg een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag nodig is. Er is geen nood om de referentietoestand te wijzigen.

In de verschillende onderzochte alternatieven voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-Noord wordt wel een openbare verbindingsweg vanaf het nieuwe aansluitingscomplex 7a naar de Keizerin Charlottelaan opgenomen, dus ook in de gekozen combinatie van alternatief en varianten of het ontwerpvoorstel dat aan de basis lag voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de R0-Noord. Voor de realisatie van deze openbare (verbinding)sweeg moet, zoals hiervoor reeds aangegeven, een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag gebeuren. In functie van het realiseren van deze openbare (verbinding)sweeg werd een reservatiegebied in het grafisch plan opgenomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.224. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de impact van de herinrichting van aansluitingscomplex 10 als asymmetrisch Hollands Complex op het sluipverkeer door Zellik/Brusselse Steenweg. Bijkomend wordt er ook gevraagd naar een microsimulatie van dit aansluitingscomplex om inzicht te krijgen op congestie en terugslag.

In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de impact van de herinrichting van de R0 op het sluipverkeer in Zellik. Er wordt een oplossing gevraagd voor het sluipverkeer ter hoogte van Zellik.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waar alle effecten met betrekking tot mobiliteit die veroorzaakt worden door het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, waaronder ook het sluipverkeer, worden besproken. In de toelichtingsnota werd in de milieuverklaring verduidelijkt hoe aannames, preventieve maatregelen en milderende

maatregelen zoals opgenomen in het plan-MER ruimtelijk werden vertaald in het uitvoeringsplan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.225. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangedrongen op het behoud van de aansluiting met de N9 te Zellik ten westen van de R0, ook indien deze in een zone voor parkgebied komt te liggen. Daarnaast wordt gevraagd om te waarborgen dat de bestaande infrastructuur ten oosten van de R0 te Zellik, die in het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord in natuurgebied komt te liggen, behouden kan blijven met het oog op de ontsluiting van de nabijgelegen industriezone en wetenschapspark. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar artikel 1.1.4 van de VCRO, waaruit volgt dat er rekening moet worden gehouden met de bestaande toestand. Daarnaast wordt erop gewezen dat het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord expliciet voorziet in het behoud van de ontsluiting van een gelijkaardige zone elders in het plangebied. Volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen vereist het gelijkheidsbeginsel dat de ontsluiting van de zones op gelijkwaardige manier wordt behouden. Er wordt gevraagd om het grafisch plan aan te passen of minstens artikel 4 van de stedenbouwkundige voorschriften te wijzigen zodat het optimaliseren van bestaande wegeninfrastructuur binnen natuurgebied mogelijk wordt gemaakt.

De Vlaamse regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin wordt verduidelijkt dat de heraanleg van het aansluitingscomplex 10-Zellik van een half klaverblad tot een asymmetrisch Hollands complex tot gevolg heeft dat er meer ruimte vrijkomt. Tevens wordt verduidelijkt dat het bestaande tracé van de N9, onder de R0 door, zal gebruikt worden als ontsluitingsweg voor het researchpark en de Zuiderlaan en zal aansluiten op het nieuwe tracé van de N9. Het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord heeft daarbij aldus een afweging gemaakt tussen de doelstelling om meer ruimte voor natuur te creëren zonder daarbij de bestaande bedrijvigheid in het gedrang te brengen. Van enige ongelijke behandeling met een ander bedrijfs- of wetenschapspark is dan ook geen sprake. Als dusdanig komt het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord reeds tegemoet aan de bezorgdheden van de adviezen, bezwaren en opmerkingen

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.226. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de herinrichting van aansluitingscomplex 9 zal leiden tot sluipverkeer via Zellik/Relegem. Er wordt gevraagd naar verduidelijking en maatregelen om negatieve effecten te voorkomen.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waar het sluipverkeer wordt omschreven in §4.2.1. Uit het verkeersmodel blijkt er zich geen sluipverkeer te situeren op de lokale verbinding tussen Zellik en Relegem, ten gevolge van de herinrichting van aansluitingscomplex 9. Er is wel een duidelijke toename van het verkeer op de N9/Pontbeeklaan. Dit wordt veroorzaakt door een afname van het verkeer in het centrum van Zellik. Dit komt omdat er maatregelen op het onderliggend wegennet (een cordon) voorgesteld worden rondom het centrum van Zellik. Met deze maatregel wordt het verkeer gestimuleerd om de N9 te gebruiken, i.p.v. de Brusselsesteenweg door het centrum. Deze

aanname voor het onderzoek werd verankerd in de nota flankerend beleid zoals goedgekeurd werd door de Vlaamse Regering.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.227. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de herinrichting van de R0 (aantal rijstroken, supprimeren van aansluitingscomplexen en aanpassing van bestaande aansluitingscomplexen) zal zorgen voor meer (sluip)verkeer in de kernen nabij de R0 (zowel tijdens de werken als erna).

De Vlaamse Regering antwoordt dat door de aanpassingen aan de R0-Noord de verkeersveiligheid op de Ring wordt verbeterd. Door een verkeersveiliger Ring wordt de doorstroming op de Ring verbeterd (zie de VVEB §2.2). Hierdoor wordt de Ring robuuster en worden de verschillende woonwijken en snelwegen rondom Brussel beter met elkaar verbonden. Er wordt dus voor gezorgd dat veel sluipverkeer dat vandaag gebruik maakt van het onderliggend wegennet in de woonkernen voortaan weer de Ring zal gebruiken. De heraanleg heeft dus als effect dat het sluipverkeer in de woonwijken rondom de Ring afneemt. Dit blijkt ook onder andere uit de doorrekeningen van het plan-MER waarbij in globa de doorstroming op zowel het hoofdwegennet verbeterd, als ook op het onderliggend wegennet. In veel gebieden neemt ook de verkeersleefbaarheid toe. De effecten werden overigens uitgebreid beschreven in het plan-MER §4.2.1.

Gedurende de werkzaamheden wordt er gewerkt een Minder Hinderplan. Hierbij is het de bedoeling zo min mogelijk hinder te veroorzaken voor het verkeer, terwijl de werken worden uitgevoerd. In de stedenbouwkundige voorschriften (§3.7) is opgenomen dat op bepaalde assen altijd een verbinding moet gegarandeerd worden voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Het opstellen van een Minder Hinderplan is overigens een verplichting volgens de stedenbouwkundige voorschriften (§1.6). Het Minder Hinderplan moet tegelijkertijd met de vergunningsaanvraag worden ingediend.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.228. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt meer duidelijkheid gevraagd over de effecten van de herinrichting van de R0-Noord in de zone Zaventem, meer bepaald over de toename van verkeer op de Hector Henneaulaan en de A201, verlegging van verkeersproblemen naar verkeerswisselaar in Machelen en Sint-Stevens-Woluwe en de toeleidende snelwegen, de multimodale ontsluiting van de deelgemeenten en buurgemeenten van Zaventem en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de filevorming, het sluipverkeer en de verkeersveiligheid.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat op de R0-Noord een doorgaande ringweg en een stedelijke ringweg wordt voorzien in zone Zaventem. Verkeer op lange afstand (vanuit Overijse, Leuven) kan via de doorgaande ringweg rijden naar Antwerpen of Gent (en andersom). Het lokaal verkeer wordt gebundeld op de stedelijke ringweg. Aansluitingscomplex 3 (H. Henneaulaan) en aansluitingscomplex 4 (A201) worden aangesloten op de stedelijke ringweg. Door het scheiden van de verkeerstromen wordt juist voorzien in een betere doorstroming voor het verkeer op de R0-Noord. Door een betere doorstroming op de R0-Noord wordt meer lokaal sluipverkeer in de buurgemeenten naar de R0-Noord getrokken en wordt juist gezorgd voor een afname van het sluipverkeer in deze gemeenten. De beschrijving van de afname van het

sluipverkeer in de zone Zaventem is terug te vinden in het plan-MER §4.2.1. - onder de parameter volume doorgaand verkeer.

De snelheidsafbouw is een maatregel die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onderneemt op binnenkomende en buitengaande snelwegen (zowel richting Brussel als richting Leuven). Dit wordt overigens op alle binnenkomende en buitengaande snelwegen gedaan (look op de A12 in Strombeek-Bever of de E40 in Groot-Bijgaarden). Om hier op een veilige manier op aan te sluiten moet men beginnen met een snelheidsafbouw vanuit Vlaanderen richting Brussel. De snelheidsvermindering wordt niet voorzien op de R0. De werking van de verkeerswisselaar R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe en de snelheidsafbouw staat beschreven in het rapport Ontwerpend Onderzoek, §2.2.4.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.229. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd meer toelichting te geven bij de effecten (verschuiving verkeersstromen, voertuigverliestijden, verkeersleefbaarheid) van de aanpassingen aan de omgeving van aansluitingscomplex 2, N277 en N276 op de omgeving van de Douwe Egberts-site, Strombeek-Bever, Sint-Annalaan, Grimbergsesteenweg, Spaanse Lindebaan en reeds nu al onderzoek op te starten om de negatieve/ongewenste effecten tegen te gaan.

De Vlaamse Regering verwijst naar het in bijlage V toegevoegde plan-MER waar in §4.2.1. alle gevolgen voor deze zone wordt uiteengezet. Hierin werden alle beschreven effecten onderzocht in de discipline mobiliteit.

Door de nieuwe vormgeving van aansluitingscomplex 2 en de herinrichting van de A12 als stadsboulevard zie we enkele veranderingen. Er is meer verkeer dat voortaan via de Sint-Annalaan naar aansluitingscomplex 7 zal rijden, al is dit geen groot aandeel. De verkeersleefbaarheid neemt over het algemeen toe, al zullen er een aantal straten zijn waar dit niet of nauwelijks het geval zal zijn. Wel blijkt dat het plan als gevolg heeft dat het sluipverkeer door Strombeek-Bever en in Grimbergen afneemt - ook op de Spaanse Lindebaan. Dit is dus een algemeen gevolg van een betere verkeersveiligheid en doorstroming op de R0-Noord.

In de milieuverklaring §7.1.3, die opgenomen is in de toelichtingsnota, is opgenomen op welke manier aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Er kan bijvoorbeeld verwezen worden naar de bepaling in de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot het afwikkelingsniveau. Voor de afwikkeling van de kruispunten moet er in de toekomst hetzelfde afwikkelingsniveau als vandaag gegarandeerd worden bij de nieuwe kruispunten.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.230. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de berekening van de AMS niet op een correcte manier is gebeurd.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER waarin verduidelijkt wordt op welke manier het AMS-scenario werd vormgegeven. Voor de opmaak van het AMS-scenario is voor het Brussels hoofdstedelijk gewest uitgegaan van een daling van het modale aandeel autoverplaatsingen met 27%, zoals beschreven in Good Move. Dit cijfer is een doelstelling en deze doelstelling is overgenomen in het AMS-scenario. Op het moment dat het plan-

MER opgemaakt werd, was er nog onvoldoende zicht op de maatregelen die deze daling moeten bewerkstelligen, maar omdat Good Move een verordening is, is op vraag van het Brussels Mobiliteit de doelstelling opgenomen. De daling van het modale aandeel van de bestuurders is toegepast op alle motieven en niet enkel op de werkverplaatsingen.

Voor de Vlaamse rand rond het Brussels hoofdstedelijk gewest waren er bij het opmaken van het plan-MER geen wettelijk vastgelegde doelstellingen geformuleerd, en was er nog geen regionaal mobiliteitsplan beschikbaar waarin mogelijke maatregelen geformuleerd werden. In het regeerakkoord van de Vlaamse regering is opgenomen dat in de toekomst 50% van de verplaatsingen duurzaam moeten zijn in de stedelijke gebieden rond Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand (50/50). Het zou echter van weinig realiteitszin getuigen als de 50/50 doelstelling zomaar overgenomen wordt voor de Vlaamse Rand op zichzelf. De 50/50-doelstelling is enerzijds gericht op stedelijke gebieden, en daar hoort de het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij. Anderzijds is er een grote relatie tussen het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse rand. Er zijn immers veel verplaatsingen tussen deze twee gebieden, en er zijn veel doorgaande verplaatsingen door de Vlaamse rand naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanuit Vlaanderen en Wallonië.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.231. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het AMS-scenario als basis dient genomen te worden in plaats van als doorkijkscenario.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de ambitieuze modal split niet wordt meegenomen als plandoelstelling van dit plan, maar wel maximaal gefaciliteerd wordt. Zo zijn er reeds een aantal initiatieven opgestart, onder andere bij Werken aan de Ring. Ook is een regionaal mobiliteitsplan voor de Vlaamse Rand in opmaak.

De Vlaamse richtlijnen voor de opmaak van een plan-MER, zoals ook voor het Geïntegreerd Planproces van de RO-Noord, geven aan dat het te onderzoeken project - i.c. de herinrichting van de RO-Noord - steeds bekeken moet worden in een toekomstige situatie die rekening houdt met de geplande evoluties en ruimtelijke en infrastructurele projecten. Gewenste evoluties, waarvan de concrete maatregelen onvoldoende duidelijk zijn op dit moment, worden als een doorkijk- of ontwikkelingsscenario meegenomen. Vandaar dat het AMS-scenario, dat zich op dit moment nog niet (volledig) kan baseren op de benodigde maatregelen om de modal shift te bereiken, niet als standaard kon worden meegenomen in het plan-MER en dus als een doorkijk- of ontwikkelingsscenario is geduid. Een doorkijkscenario is een bijkomende referentietoestand op langere termijn, rekening houdend met geplande toekomstige ontwikkelingen in de omgeving en met gewenste toekomstige ontwikkelingen. De plan-MER gaat bovendien steeds uit van de worst case en niet van de best case. In dat opzicht is het ook begrijpbaar dat AMS hier niet mee in wordt opgenomen. Het doel bestaat er dus in om na te gaan of de RO-Noord niet overgedimensioneerd wordt door enkel een vraagvolgend beleid te beschouwen.

Dit ontwikkelingsscenario biedt een doorkijk naar 2030, maar dan wel rekening houdend met de doelstellingen die zowel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als het Vlaamse Gewest hebben vooropgesteld om het aandeel auto te laten dalen ten voordele van het gebruik van openbaar vervoer en fiets: De duurzame beleidsdoelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse vervoerregio's voorzien in een daling van het aandeel autoverplaatsingen tegen 2030.

Concreet gaat het over een maximaal aandeel autoverplaatsingen van 50% in de vervoerregio Vlaamse Rand (incl. Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en een daling van het aandeel auto met 27% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gedifferentieerd per afstandscategorie (Good Move). Deze wordt in het studiegebied gerealiseerd door de implementatie van Good Move aan de kant van het BHG, en door OV- en fietsmaatregelen aan de kant van de Vlaamse Rand. Andere concrete maatregelen die bijdragen tot een AMS worden uitgewerkt in het mobiliteitsplan van de vervoerregio van de Vlaamse Rand. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.232. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over het Regionaal Verkeersmodel: gebruikte cijfers en vraag om bijstelling van deze cijfers ten gevolge van gewijzigde verplaatsingsgedrag na de Corona- lockdown - meer thuiswerk, het beschikbaar stellen van tellingen die als input hebben gediend voor het verkeersmodel, de projecten die opgenomen worden in de referentietoestand, de berekening van de productie en attractie van de projecten.

De Vlaamse Regering verwijst naar bijlage 7 bij de scopingnota waarin verduidelijkt wordt welke gekende en besliste ontwikkelingen/projecten worden meegenomen in de referentietoestand 2030. De verschillende elementen die zijn opgenomen in de referentietoestand moeten voldoen aan de volgende twee criteria:

- Het element moet gaan om beslist beleid;
- Het moet aannemelijk zijn dat het element gerealiseerd zal zijn in het referentiejaar (2030).

Wat betreft de impact van een eventueel gewijzigd verplaatsingsgedrag, wenst de Vlaamse regering te verduidelijken dat over deze mogelijke impact op het verkeersvolume op de langere termijn nog geen prognoses beschikbaar zijn. Gezien de recente evolutie van de intensiteiten en files, waarbij men quasi terug op het niveau van voor de covid-crisis zit, is te verwachten dat de impact niet blijvend zal zijn. Bovendien kan hiervoor ook gekeken worden naar het onderzoek van het AMS-scenario, waarbij uitgegaan wordt van een daling van het autoverkeer. Hieruit blijkt dat, ook in dit scenario, de intensiteiten op de R0-Noord hoog blijven.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.233. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de tijdshorizon van de verkeersmodelleringen die de basis vormen van de gevoerde studies die als input dienen van het GRUP en de herinrichting van de R0-Noord uit te breiden en zo lang te laten doorlopen als de verwachte levensduur van de infrastructuur. Zodoende kunnen langetermijneffecten in rekening gebracht worden (zoals evolutie in woon-werkverkeer, evolutie in intensiteit van spitsperiodes, geïnduceerd verkeer ten gevolge van een capaciteitsuitbreiding, effecten op het onderliggend wegennet) en kan men tegemoetkomen aan de mobiliteitsvisie 2040.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat voor de kwantitatieve beoordeling in het plan-MER enkel het Regionaal VerkeersModel (2030) voorhanden is.

In het RVM 2030 is geen doorkijk naar latere jaren (na 2030) ingebouwd, omdat een doorkijk op dermate lange termijn te onzeker is. Daarom wordt gewerkt met de socio-demografische gegevens van 2030, maar wordt er evenwel rekening gehouden met

infrastructurele aanpassingen op langere termijn, voor zover deze als 'beslist beleid' beschouwd worden.

Bij de doorrekeningen is er op verschillende manieren rekening gehouden met geïnduceerd of latent verkeer (route-effecten, modale verschuiving en bestemmingskeuze). Bovendien is het zo dat maatregelen bij andere modi (OV en fiets) wel in rekening zijn gebracht wat een deel van de groei van het latente verkeer opvangt.

Met de tijdstipkeuze is geen rekening gehouden, maar aangezien veel resultaten op dagbasis berekend worden vormt dit ook niet voor elke geëvalueerde parameter een probleem. De creatie van volledig nieuwe verplaatsingen op lange termijn is niet in rekening gebracht, omdat dit moeilijk te modelleren valt, gelet op de voormelde onzekerheid die er bestaat.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.234. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het plan-MER onvoldoende rekening houdt met de vliegtuigveiligheid, voor wat de toegankelijkheid en continue bereikbaarheid van de luchthaven betreft bij een vliegtuig in nood, een vliegtuigongeval in de omgeving rond de luchthaven en de nood aan een goede bereikbaarheid voor verschillende diensten (NAVO, Europese Top, Wegpolitie, brandweer, MUG, ziekenwagens, ...). Daarnaast wordt gevraagd de bereikbaarheid van de logistieke (haven)zones te garanderen en om toe te zien op het behoud van voldoende capaciteit voor het goederenverkeer, zowel met oog op de bevoorrading van de werf als op de bevoorrading van de havenzone en de regio als geheel.

De Vlaamse Regering geeft aan dat uit het plan-MER blijkt dat de bereikbaarheid van de luchthaven positief wordt beïnvloed door het plan, dankzij de verbetering van de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de R0 en de toegangswegen tot de luchthaven.

Bovendien wordt door de verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid op de R0 de bereikbaarheid van de logistieke (haven)zones en de regio in haar geheel verbeterd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Bodem en grondwater

B.235. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt geopperd om niet-verontreinigde grond uit het projectgebied, die niet binnen het projectgebied zelf hergebruikt kan worden, elders te gebruiken binnen saneringsprojecten in de omgeving.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften, waarin bepaald wordt dat in de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur dient aangetoond te worden op welke manier, al dan niet gefaseerd, omgegaan wordt met grondoverschotten. Grondoverschotten die het gevolg zijn van werken in het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag worden zoveel als mogelijk binnen het 'gebied voor weginfrastructuur' en het 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' aangewend voor handelingen die eveneens vervat zijn in betreffende omgevingsvergunningsaanvraag. Indien de grondkwaliteit of -kwantiteit dit niet toelaat kan de grond worden afgevoerd naar een locatie buiten de zone voor

landschappelijke en functionele inpassing voor zover dit mogelijk is in functie van de kwaliteit en kwantiteit.

De aanvrager zal dus moeten aangeven welke gronden hergebruikt zullen worden binnen het te realiseren project. Er wordt in de stedenbouwkundige voorschriften niet bepaald naar waar de overschotten afgevoerd kunnen worden. Hiervoor zal de geldende regelgeving gevolgd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.236. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de verontreiniging en het oppompen van grondwater maximaal te vermijden, en om ook de kwaliteit en kwantiteit van het afstromende hemelwater naar de waterlopen Laarbeek en Molenbeek en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te garanderen. Er bestaat ook een vrees voor vervuiling van de Zenne door het uitbaten van een werfzone.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER dat in bijlage V werd opgenomen bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de discipline bodem en grondwater en de discipline oppervlaktewater werden alle effecten van het plan beschreven. In de toelichtingsnota wordt in de milieuverklaring ingegaan op de manier waarop de aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen vertaald werden in het plan. De stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur bevatten heel wat bepalingen met betrekking tot waterbeheer en waterlopen.

Meer concreet verwijst de Vlaamse Regering naar de stedenbouwkundige voorschriften die garanties bieden om lozing van afvoerwater in natuurgebied (onder meer op/langs de Laarbeek en Molenbeek) te vermijden: *"Maatregelen moeten genomen worden om infiltratie van vervuild water in natuurgebieden maximaal te vermijden, zowel tijdens de bouw als in exploitatiefase."* Op basis van de inrichtingsschetsen en de ontwerpvoorschriften, werd in het plan-MER geconcludeerd dat ten gevolge van afstromend hemelwater geen significante negatieve effecten te verwachten zijn op natuurgebied en de daarin gelegen waterlopen.

Daarnaast kan ook gesteld worden dat ook de sectorale wetgeving met betrekking tot water gerespecteerd moet worden.

Op deze manier wordt gegarandeerd dat bij de verdere uitwerking van het project rekening wordt gehouden met potentiële verontreinigingen in de bodem en het grond- en regenwater. Er zal op voorhand een studie worden uitgevoerd die het contaminatierisico inschat, waarna de uitvoeringstechnieken hierop zullen worden afgestemd. Zo zal er geen uitloging of bijkomende verontreiniging optreden. Er zal hierover worden gecommuniceerd met de nodige stakeholders, waaronder Leefmilieu Brussel.

Indien er grondwater moet worden opgepompt, zal dit ook maximaal worden getourneerd of geïnfiltreerd om verdroging tegen te gaan.

Ook in de stedenbouwkundige voorschriften van de werfzones worden bepalingen opgenomen die de effecten op de bodem moeten beperken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.237. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of bij de inschatting van de impact op de overstromingsgevoeligheid rekening gehouden wordt met de verschillende trendscenario's van de klimaatverandering en meer specifiek met de toename van zowel langdurige droogte als hevige buien.

De Vlaamse regering bevestigt dat rekening wordt gehouden met de klimaatveranderingsscenario's voor de toestand 2100 (kortere en hevigere neerslagevents en langdurigere droogte). Het transport- en buffersysteem voor hemelwater zal de ontwerpbuien "hoog zomer" 2100 veilig kunnen verwerken, zonder dat er wateroverlast zal optreden in deze situaties.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Lucht

B.238. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat er om de luchtvervuiling tegen te gaan, extra milderende maatregelen nodig zijn. Men vraagt daarom te kijken naar alternatieve oplossingen zoals onder meer begroeiing van de geluidschermen en gebouwgevels, straatgroen, ...

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, waar alle effecten van het plan met betrekking tot lucht zijn onderzocht in de discipline lucht. Voor alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen wordt in de milieuverklaring die opgenomen is in de toelichtingsnota aangegeven hoe hiermee omgegaan werd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Er werden verschillende bepalingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften om de effecten met betrekking tot lucht te beperken.

De verdere uitwerking van afschermingen gebeurt op projectniveau.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.239. In een aantal bezwaren worden bezorgdheden geuit over de negatieve effecten van de luchtverontreiniging, onder meer door toegenomen intensiteiten op de R0.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plan-MER die werd opgemaakt parallel met de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en die toegevoegd werd als bijlage V van dit plan. De verkeersintensiteiten werden bekeken in de discipline mobiliteit. De effecten op lucht worden hierin uitvoerig besproken in de discipline lucht.

Het plan-MER, in functie van het GRUP werd opgesplitst in 2 loops, twee fases van onderzoek. In functie van Loop 1 werden voor de milieubeoordeling van de alternatieven en varianten enkele aannames gedaan om de beoordeling op planniveau uit te voeren. Uit de milieubeoordeling Loop 1 volgden preventieve maatregelen, die geïntegreerd werden in de alternatieven en varianten van Loop 2. Uit de milieubeoordeling van Loop 2 is gebleken dat de vastgestelde milieueffecten ten gevolge van voorliggend plan aanleiding geven tot het nemen van milderende maatregelen.

Al deze aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen kenden hun doorwerking naar het voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (ruimtelijke vertaling in grafisch plan en/of stedenbouwkundige voorschriften of flankerend beleid). De manier waarop wordt in de milieuverklaring, die is opgenomen in de toelichtingsnota, verduidelijkt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.240. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt er gesteld dat de enige oplossing voor het verminderen van de impact (lucht, geluid, ...) op plaatselijke wijken zoals de Dikkebeukenlaan, Romeinsesteenweg en Diepestraat erin bestaat om de snelheid te verminderen. Men vraagt op welke manier dit kan worden uitgevoerd.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plan-MER die werd opgemaakt parallel met de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en die toegevoegd werd als bijlage V van dit plan. De effecten op lucht worden hierin uitvoerig besproken in de discipline lucht.

Het plan-MER, in functie van het GRUP werd opgesplitst in 2 loops, twee fases van onderzoek. In functie van Loop 1 werden voor de milieubeoordeling van de alternatieven en varianten enkele aannames gedaan om de beoordeling op planniveau uit te voeren. Uit de milieubeoordeling Loop 1 volgden preventieve maatregelen, die geïntegreerd werden in de alternatieven en varianten van Loop 2. Uit de milieubeoordeling van Loop 2 is gebleken dat de vastgestelde milieueffecten ten gevolge van voorliggend plan aanleiding geven tot het nemen van milderende maatregelen.

Al deze aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen kenden hun doorwerking naar het voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (ruimtelijke vertaling in grafisch plan en/of stedenbouwkundige voorschriften of flankerend beleid). De manier waarop wordt in de milieuverklaring die is opgenomen in de toelichtingsnota verduidelijkt.

Specifiek met betrekking tot het verminderen van de impact op plaatselijke wijken kan verwezen worden naar de verschillende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften waar wordt gesteld dat bij de weginrichting maximaal rekening wordt gehouden met de omgeving. Eventuele impact op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, fijn stof, trillingen, licht, hitte, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch en redelijkerwijs mogelijk, tot een minimum beperkt. Daarenboven wordt gesteld dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag een monitoringsplan in functie van mobiliteit en, daarvan afgeleid lucht en geluid, moet gevoegd worden.

Deze bepalingen betekenen dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag i.f.v (delen van) wegeninfrastructuur en het onderzoek dat daaraan opnieuw voorafgaat, de concrete invulling van de maatregelen op het onderliggend wegennet zal herbekeken moeten worden. Toelichtend wordt opgenomen dat in het monitoringsplan de street canyons moeten opgenomen worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.241. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt het aangewezen geacht om de bescherming van de Ronkelhoeve terug te dringen teneinde de negatieve “street-canyon”-effecten te milderen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat met betrekking tot het -3 effect ten gevolge van de *street canyons* in de discipline lucht in het plan-MER inderdaad wordt vastgesteld dat er negatieve effecten zullen optreden, maar dat dit een niet te milderen effect betreft. Voor alle onderzochte alternatieven geldt immers dat de *street canyon*-effecten enkel gemilderd kunnen worden door afscherming, het wijzigen van de gekozen ontsluitingsconcepten, het niet-uitvoeren van de gekozen circulatiemaatregelen of het treffen van bijkomende

circulatiemaatregelen (zie pagina 37 van het plan-MER loop 2 – deelrapport Synthese). Het voorzien van bijkomende afscherming is evenwel geen realistische optie, gelet op de aanwezigheid van talrijke woningen en opritten (zie pagina 195 van de toelichtingsnota). Het nemen van bijkomende circulatiemaatregelen kan lokaal dan wel een oplossing bieden, maar zal het probleem verschuiven met de creatie van andere *street canyons* tot gevolg. Ook het behoud van de huidige op en- afrittencomplexen biedt geen oplossing, aangezien deze niet voldoen aan de huidige ontwerprichtlijnen (zie plandoelstelling 1). Aldus komt het plan-MER tot de vaststelling dat de negatieve *street canyon*-effecten *de facto* niet volledig gemilderd kunnen worden zonder het bereiken van de plandoelstellingen te hypothekeren. Bovendien moet eraan herinnerd worden dat er tegenover de negatieve effecten ook grote positieve effecten optreden ten gevolge van het plan als geheel. In dat opzicht zijn de negatieve *street canyon*-effecten aanvaardbaar. Eenzelfde vaststelling geldt ook ten aanzien van de gekozen combinatie van alternatief en varianten (GeCAV) (zie pagina 85 van het plan-MER – deelrapport Beoordeling GeCAV).

Over de vraag om de bescherming van de Ronkelhoeve terug te dringen deelt de Vlaamse Regering mee dat hier geen noodzaak toe is. Het terugdringen van deze bescherming zou geen oplossing zijn om de negatieve effecten van het plan te milderen. Het GRUP omvat aldus enkel die wijzigingen van beschermingsbesluiten waar uit het onderzoek en in overleg met de bevoegde administratie bleek dat deze noodzakelijk waren.

Voor de volledigheid wordt nog verwezen naar de milieuverklaring zoals opgenomen in de toelichtingsnota waarin gemotiveerd wordt waarom de in het plan-MER afgewogen milderende maatregelen niet doorvertaald werd in het GRUP.

‘In voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden deze voorgestelde milderende maatregelen niet ruimtelijk doorvertaald. De verkeerstoe name op de Steenweg op Brussel is het direct gevolg van de ontsluitingskeuzes die genomen worden (verschuiving van verkeer door verplaatsing of herinrichting van open afrittencomplexen). Voor de motivering voor de keuze van alternatief en varianten wordt verwezen naar hoofdstuk 5 in deze toelichtingsnota. Deze negatieve effecten kunnen de facto enkel gemilderd worden door het gekozen ontsluitingsconcept ten gronde te wijzigen.

Bijkomende circulatie-maatregelen kunnen het probleem lokaal weliswaar oplossen maar verschuiven het vrijwel zeker naar andere “street canyons”. Zoals hierboven reeds aangegeven zijn de negatieve effecten het gevolg van de keuze om de huidige

aansluitingscomplexen 7a, 8 en 9 te vervangen door de nieuwe complexen Parking C (aansluitingscomplex 7a) en UZ Jette (aansluitingscomplex 9). Het behoud van de huidige complexen – waardoor de grootste luchteffecten zouden wegvallen – is evenwel geen optie, omdat deze complexen totaal niet voldoen aan de huidige ontwerprichtlijnen voor autowegen, en hiermee dus niet voldaan zou worden aan één van de plandoelstellingen, nl. deze met betrekking tot verkeersveiligheid (plandoelstelling 1). Het is ook door deze keuzes met betrekking tot het verschuiven en herinrichten van aansluitingscomplexen dat het ringsysteem globaal beter zal functioneren en heel wat verkeer zal verschuiven van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet, waar het thuishoort. Dit geeft heel wat positieve effecten op vlak van lucht en gezondheid. Bovendien staan tegenover de negatieve effecten in bijvoorbeeld de street canyon Steenweg op Brussel even grote positieve effecten op andere assen die ontlast worden, die dan zouden wegvallen, en mogelijks zou ook de globale blootstellingsbalans (zie ook discipline gezondheid) minder positief worden. De

omvang van de lokale negatieve luchteffecten moet dus afgewogen worden tegen de globaal positieve impact van het plan als geheel, en een aantal onvermijdbare resteffecten in “street canyons” kunnen binnen deze context aanvaard worden. De voorgestelde maatregelen zijn zeer drastisch en worden daarom als niet realistisch en uitvoerbaar beschouwd. Een bijkomende motivering waarom de voorgestelde drastische milderende maatregelen niet ruimtelijk vertaald worden, volgt hierna: Het verwijderen van de bebouwing aan de westzijde van de Steenweg op Brussel om de wegas te verschuiven en tweerichtingsverkeer te voorzien ter ontlasting van de Meyskensstraat, is een zeer invasieve maatregel. Ten aanzien van de mens-ruimtelijke aspecten heeft deze milderende maatregel logischerwijs negatieve effecten op de gebruiksfuncties “wonen” en “voorzieningen”. Er zouden immers een 50-tal woningen en enkele handelszaken verdwijnen. Een omleidingsweg ten westen van de bebouwing heeft een negatieve impact op het omliggende landschap en erfgoed. Het tracé van de omleidingsweg grenst aan of doorsnijdt het beschermd monument “Hoeve Ronkelhof en omgeving”, evenals de historische veldweg Ronkel, en verstoort in aanzienlijke mate het goed bewaard kouter-landschap. De historische hoeve zelf wordt weliswaar niet geraakt.’

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Gezondheid

B.242. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gemeld dat andere aspecten ook invloed hebben op gezondheid, zowel wat betreft gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak en dat deze niet zijn meegenomen in de plan MER over gezondheid.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het plan-MER de potentieel relevante milieustressoren werden opgelijst zoals opgenomen in Stap 2 van het richtlijnsysteem mens-gezondheid. De “andere aspecten” waarvan sprake worden niet vermeld in het richtlijnsysteem en daarom ook niet behandeld in het plan-MER.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.243. In een bezwaar wordt gesteld dat de gebruikte modellen en geluidsnormen verouderd zijn om de effecten op de gezondheid door wegverkeer te meten, omdat men zich zou beperken tot koolstofdioxide en stikstofdioxide en omdat men een gemiddelde zou nemen van het mesogebied als referentiebevolking van 2016. Daarnaast wordt gesteld dat de geluidsnormen die gehanteerd worden, te hoog liggen en dat de modellen navenant de geluidsnormen moeten aangepast worden. Er wordt ook gesteld dat er onvoldoende meetgegevens beschikbaar zijn om de modellen (voor lucht, geluid, mens-gezondheid, ...) te staven, te toetsen of te voeden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de beoordeling in het plan-MER zich niet beperkt tot koolstofdioxide en stikstofdioxide. Dit zijn louter de maatgevende pollutanten. Verder geeft de Vlaamse Regering aan dat de gebruikte modellen niet zijn verouderd maar dat de meest recente modellen werden gebruikt. Er worden geen “gemiddelden genomen van het mesogebied als referentiebevolking”: de effecten worden beoordeeld ter hoogte van elke individuele woning (waardoor het feit dat met licht verouderde bevolkingsdata van 2016 wordt gewerkt de facto irrelevant is).

Inzake geluidsnormen moet men een onderscheid maken tussen de normen en toetswaarden cfr. het richtlijnenboek geluid, die gebruikt worden in discipline geluid, en de (strengere) GAW, gebaseerd op de richtwaarden van de WHO, gebruikt in discipline gezondheid. Een geluidsmodel is niet gebaseerd op bepaalde normen: de resultaten van het geluidsmodel kunnen aan om het even welke normen of richtwaarden getoetst worden. De toetsing in discipline geluid gebeurt t.a.v. elke individuele woning op basis van de meest recent beschikbaar gebouwenkaart.

De gebruikte lucht- en geluidsmodellen zijn veelvuldig gevalideerd. Het aantal meetpunten in de omgeving van het plangebied verandert hier niets aan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Biodiversiteit

B.244. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de vrees bestaat dat geraakt zal worden aan de kwaliteit van het Laarbeekbos.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de effecten van het plan op het Laarbeekbos worden onderzocht in het plan-MER, en de nodige milderende maatregelen werden doorvertaald in het plan.

Aan het Laarbeekbos zelf wordt niet geraakt. Het plan voorziet in een versterking van het Laarbeekbos binnen het ecologisch netwerk, onder meer door de verlaging van het lengteprofiel van de R0 en het creëren van een landschapsbrug van minstens 180 meter ter hoogte van het Laarbeekbos.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.245. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangestipt dat de grootste bedreigingen voor Kalktufbronnen met tufsteenformatie in het Laarbeekbos volgt uit grondwaterwinning, drainage, verminderde infiltratie of beschadiging van ondoorlaatbare lagen die leiden tot het droogvallen van de bron, eutrofiëring alsook degradatie van bronbeekflora en -fauna ten gevolge van eutrofiëring, habitatverlies en het verminderen van de kalkafzetting door het uitdiepen of rechtekken van bronbeekjes.

De Vlaamse Regering verwijst naar de beoordeling van de GeCAV in het plan-MER, waarin de volgende aspecten van eventuele bodemverstoring van het Laarbeekbos worden vermeld: (i) tijdens de aanlegfase zal de grondwaterkwantiteit ter hoogte van de zone Wemmel (deelzone Laarbeekbos en Wemmel-Jette) wijzigen en (ii) tijdens de ingebruikname kan er mogelijk een wijziging van de grondwaterstand ontstaan door de verdiepte ligging van de wegdelen van de R0 (barrièrewerking) ter hoogte van Laarbeekbos. De effecten van de wijziging van de grondwaterkwantiteit en de barrièrewerking worden als beperkt negatief (-1) ingeschat.

In de passende beoordeling van de GeCAV op het vlak van mogelijke verstoring van biotopen in het Laarbeekbos via wijzigingen van het watersysteem, wordt vastgesteld dat er tijdens de werffase technische maatregelen kunnen worden toegepast om de invloedsfeer van de bemalingen te beperken en te garanderen dat er geen verontreiniging zal worden aangetrokken.

Door het nemen van dergelijke maatregelen, zal er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Laarbeekbos (en, *a fortiori*, van de biotoop gevormd door de Kalktufbronnen met tufsteenformatie) optreden ten gevolge van wijzigingen van het

watersysteem, vernatting of verdroging (zie plan-MER – deelrapport 15 Beoordeling GeCAV). De stedenbouwkundige voorschriften bieden de nodige garantie dat deze maatregelen op projectniveau zullen worden uitgevoerd. Zo wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald dat bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur voor ondergrondse of verdiepte constructies wordt aangegeven wat de te verwachten effecten zijn van deze constructies en de noodzakelijke bemalingen zowel in aanlegfase als exploitatiefase op het grondwater en de bodemzetting en hoe deze beperkt worden. Toelichtend wordt meegegeven welke technieken toegepast kunnen worden (bv. bouwkuip of het aanpassen van de methodiek en/of de duurtijd van de bemaling).

Ook na de werken zal er volgens het plan-MER geen betekenisvolle aantasting optreden ten gevolge van wijzigingen van het watersysteem, vernatting of verdroging omwille van de voorziene afvoer van hemelwater via leidingen.

Wat betreft de fauna en flora werden in het plan-MER uitgegaan van deze die opgenomen zijn in het soortenbesluit. De effectbeoordeling op planniveau gaat uit van een beoordeling op het niveau van soorten. In de passende beoordeling of soortentoets wordt een oplistings van deze soorten opgenomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.246. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat er te weinig rekening zou worden gehouden met de impact van de uitbreiding van de RO op bepaalde dierenpopulaties, met name: de vleermuizenpopulaties die voorkomen in de SBZ “*Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest*” (waarvan het Laarbeekbos onderdeel uitmaakt), de blinde vlokreeft, de kokerjuffer, de platworm, de steenvlieg, de waterkever, de vuursalamander, de hazelworm en de ijsvogels.

De Vlaamse Regering wijst erop dat de passende beoordeling die werd uitgevoerd met betrekking tot de GeCAV de aanwezigheid van verschillende vleermuizensoorten in het Laarbeekbos vermeldt. Er wordt geconcludeerd dat de nieuwe weginfrastructuur in grote lijnen het bestaande tracé volgt, zodat beïnvloeding van de vleermuissoorten door lichtstralen hetzelfde zal blijven. De invloedzone zal door de verbreding van de wegzate in theorie ruimer zijn, maar door de verdiepte ligging van het tracé ter hoogte van het Laarbeekbos en de gedeeltelijke ondertunneling zal de verlichting geen impact hebben op de omgeving (zie pagina 341 van het plan-MER – deelrapport Beoordeling GeCAV). Niettemin wordt aangeraden om de wegverlichting te beperken tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid. Dit wordt gegarandeerd in de stedenbouwkundige voorschriften.

Avifauna wordt besproken met betrekking tot geluidsemissies.

Globaal wordt bij de effectgroep ecotoopwijziging het leefgebied van soorten meegenomen in de beoordeling, hierbij wordt niet ingezoomd op specifieke soorten zoals vermeld in de bezwaren, maar wordt leefgebied algemeen besproken.

De effectbeoordeling op planniveau gaat uit van een beoordeling op het niveau van soorten. In de passende beoordeling en het soortenbesluit wordt een oplistings van deze soorten opgenomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.247. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangestipt dat het plan-MER en de passende beoordeling voor de beoordeling van de impact van stikstofdeposities op het Laarbeekbos en Floordambos (beiden aangeduid als speciale beschermingszone in de zin van de Habitatrictlijn) uitgaat van de kritische depositiewaarden (KDW) uit 2013. Volgens de adviezen, bezwaren en opmerkingen blijkt uit recent wetenschappelijk onderzoek dat de KDW voor habitatype 9120 (zuurminnende beukenbossen, die voorkomen in Laarbeekbos en Floordambos) moeten worden bijgesteld van 10-20 naar 10-15 kg N/ha/jaar. Hierbij wordt verwezen naar de studie getiteld "*Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe*" door R. Bobbink, C. Loran en H. Tomassen. Men meent dat het plan-MER en de passende beoordeling opnieuw moet worden uitgevoerd, ditmaal rekening houdend met de bijgestelde KDW.

De Vlaamse regering geeft aan dat deze studie inderdaad een aanbeveling bevat, gesteund op een *expert judgement*, om de kritische stikstofbelastingen voor beukenbossen op niet-zure en zure bodems (in het Engels: "*Fagus Forest on non-acid and acid soils*") bij te stellen van 10-20 kg N/ha/jaar naar 10-15 kg N/ha/jaar.

Bij deze conclusie zijn echter een aantal bedenkingen te formuleren. Vooreerst werd de studie uitgevoerd in het kader van het LRTAP-verdrag, en dus niet met het doel om gebruikt te worden in het kader van de zogenaamde habitattoets binnen de Europese Habitatrictlijn. De resultaten van deze studie zijn dan ook niet zomaar één op één te vergelijken met de kritische depositiewaarden (KDW) die in het plan-MER gehanteerd worden. Bovendien werd deze studie niet specifiek toegespitst op het habitatype 9120 zoals dit voorkomt binnen het plangebied. Het loutere gegeven dat deze studie voor beukenbossen op het Europese grondgebied in het algemeen aanraadt om de kritische stikstofbelasting onder het LRTAP-verdrag bij te stellen, doet dan ook geen afbreuk aan de deugdelijkheid van de KDW die in het plan-MER worden gehanteerd voor habitatype 9120 (met name: 20 kg N/ha/jaar).

Bij de beoordeling van de stikstofimpact hanteert het plan-MER de KDW's zoals vastgesteld in het document 'Kritische depositiewaarden voor stikstof voor Natura 2000 habitattypen' dat gebaseerd op Hens en Neirynck (2013) (INBO) en bijgevolg de meest recent beschikbare informatie toegepast op Vlaams grondgebied.

In artikel 3.11 van de stedenbouwkundige voorschriften wordt verplichtend opgelegd dat in de omgevingsvergunningsaanvraag wordt aangetoond dat de stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten mag hebben, al dan niet na het treffen van milderende maatregelen (die in het plan-MER naar voren worden geschoven of andere milderende maatregelen die technisch haalbaar zijn en tot het gewenste effect leiden). Zodoende worden een betekenisvolle effecten op de habitattypen in het Laarbeekbos vermeden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.248. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat er een verstoring van de aanwezige vogels zal plaatsvinden.

De Vlaamse Regering duidt dat uit de beoordeling van het ontwerpvoorstel blijkt dat de herinrichting van de RO enkel een beperkt negatief effect op het vlak van rustverstoring van avifauna kent ter hoogte van de deelzone Wemmel-Jette (score 0/-1), omwille van het

verplaatsen van Aansluitingscomplex 9 richting het westen. Er worden echter geen relevante effecten verwacht op het vlak van de rustverstoring van avifauna in de deelzones Zellik, Vilvoorde en Machelen (score 0). In de deelzones Groen Hart en Henneaulaan is er sprake van een beperkt gunstig effect (score 0/+1). In de deelzone Laarbeekbos zal er door het plaatsen van schermen sprake zijn van een gunstig effect (score +1/+2). Ook in de deelzones Strombeek en Kraainem zal er een sterke daling van het geluid plaatsvinden, waardoor er sprake is van een gunstig effect (score +1/+2). Er kan bijgevolg worden aangenomen dat de herinrichting van de Ring niet tot een significante verstoring van de vogelpopulaties zal leiden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.249. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat er bijkomende maatregelen genomen moeten worden met het oog op natuurbescherming ter hoogte van de verkeerswisselaar A12.

De Vlaamse Regering wijst erop dat het ontwerpvoorstel voorziet in een compactere aanleg van de verkeerswisselaar A12, waardoor er ruimte voor groen vrijkomt en er kleinere snippers groen worden samengevoegd tot grotere aaneengesloten groenzones (zie pagina 172 van het plan-MER - Deelrapport beoordeling GeCAV). Daarnaast wordt gewezen op het stedenbouwkundig voorschrift uit artikel 3.4 met betrekking tot de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Voormeld voorschrift stelt dat bermen en natuurlijke structuren worden aangelegd en beheerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Daarnaast moet bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van de wegeninfrastructuur in elk geval een natuurbeheerplan type 2 gevoegd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.250. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat er voldoende budgetten en personeel moet worden voorzien om de vooropgestelde natuurcompensatie te bereiken.

De Vlaamse Regering merkt op dat het voorzien van budgetten en personeel geen deel uitmaakt van het planproces. Zoals wordt toegelicht op pagina 130 van de toelichtingsnota maken de nieuw in te richten open ruimtebestemmingen het mogelijk om deze zones in te zetten in functie van mogelijke bos- en natuurcompensaties, in de zin van artikel 26 van het natuurdecreet, op projectniveau. Het huidige planniveau maakt het mogelijk dat dergelijke compensaties op projectniveau kunnen plaatsvinden. De eigenlijke compensaties zullen echter pas op projectniveau worden uitgevoerd en maken derhalve geen deel uit van dit planproces.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.251. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verzocht om aangepaste maatregelen te treffen op vlak van verlichting nabij het Laarbeekbos.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in het plan-MER inderdaad wordt aangeraden om de wegverlichting ter hoogte van de Laarbeekbos te beperken tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid en om aangepaste armaturen en verlichtingstypes met minimale

lichtverstrooiing te gebruiken. In artikel 1.4 van de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat de verlichting in functie van infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in aangrenzende gebieden (zoals Laarbeekbos) te vermijden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.252. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verzocht om de werfzone ter hoogte van de verkeerswisselaar te Strombeek niet te weerhouden omwille van de hoge biologische waarden.

De Vlaamse Regering benadrukt dat de werfzones werden aangeduid omwille van de vaststelling dat het noodzakelijk is om op weloverwogen locaties werfzones in te richten (zie pagina 206 van de Toelichtingsnota). In de stedenbouwkundige voorschriften wordt in artikel 10.3 bepaald dat de aanwending van de werfzones zo moet gebeuren dat de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven, dat de inname van verboden te wijzigen vegetatie maximaal wordt vermeden en dat kleine landschapselementen zoveel mogelijk worden gevrijwaard. Ook legt artikel 10.5 van de stedenbouwkundige voorschriften op dat de werken op een manier worden uitgevoerd dat herstel van de bodemstructuur, -opbouw, en -doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming. Op die manier worden de aanwezige natuurelementen ter hoogte van de voorziene werfzones maximaal gevrijwaard.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de MKBA

B.253. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de baten van het opbreken van de verkeerswisselaar E40 in Sint-Stevens-Woluwe niet opwegen tegen de kosten, ook aangezien een eenvoudigere renovatie misschien voldoende kan zijn.

De Vlaamse Regering verwijst naar de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) die uitgevoerd werd. Hierin wordt gerekend met een nulalternatief. Het nulalternatief bestaat uit het uitvoeren van de nodige onderhouds- en herstellingswerkzaamheden aan de R0 en dus ook van de verkeerswisselaars. De gekozen combinatie van alternatief en varianten, geeft een positief saldo (baten) ten opzichte van het nulalternatief.

Specifiek voor het knooppunt in Sint-Stevens-Woluwe wordt verduidelijkt dat de loutere renovatie van de infrastructuur niet voldoet aan de plandoelstellingen inzake o.m. het verminderen van de barrièrewerking van de infrastructuur en het herstel en versterken van het ecologisch netwerk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de Verkeersveiligheidseffectenbeoordeling

B.254. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vastgesteld dat er over een afstand van 1,75 km geen pechstroken meer zullen zijn ter hoogte van het Viaduct van Vilvoorde. Men vraagt wat de impact is op de verkeersveiligheid van het omvormen van

de pechstrook tot een vierde rijvak over een dergelijke afstand op een dergelijk druk wegvak.

De Vlaamse Regering verwijst naar het opgemaakte plan-MER waarin de verschillende alternatieven en varianten en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werden onderzocht. De herinrichting van het Viaduct van Vilvoorde waarbij het aantal rijstroken van 3 wijzigt naar 4 werd in elk alternatief, dus ook in het gekozen alternatief, opgenomen. De effecten met betrekking tot de verkeersveiligheid werden bekeken in de discipline mobiliteit.

Voor alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werd in de toelichtingsnota, in de milieuverklaring, opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald werden. Het grafisch plan werd op basis van deze maatregelen afgebakend en er werden verschillende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen. Voor enkele maatregelen werd flankerend beleid voorzien. Op deze manier wordt gegarandeerd dat al deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Verkeersveiligheid werd niet enkel in het plan-MER bekeken, maar ook in de verkeersveiligheidsbeoordeling. Zoals in de verkeersveiligheidsbeoordeling beschreven staat, heeft het weglaten van een pechstrook slechts een beperkt indirecte invloed op de verkeersveiligheid aangezien de voornaamste functie van een pechstrook een vlucht- en bergingsplaats voor gestrande voertuigen is. Het gebruik van een pechstrook is enkel reglementair bij pech, ongeval of plotse ziekte.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het flankerend beleid

B.255. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld bij de beoogde snelheidsverlaging op de R0/A12, waarbij men pleit voor diverse rijstroken waar doorgaand verkeer 120 km/u kan rijden en een aparte strook voor uitvoegen. De bezwaarmaker benadrukt dat lage snelheidslimieten niet altijd effectief zijn en suggereert intelligente verkeerslichten en rijstrookafscheidingen als alternatieven.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de snelheidsafbouw op de A12 nodig is aangezien in het kader van de onderzoeken werd vastgesteld dat een harmonisering van de verschillende snelheidsregimes in (de omgeving van) de verkeerswisselaars R0/E40 in Groot-Bijgaarden, R0/A12, R0/E19 en R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe zich opdringt. Op vandaag komen in de verkeerswisselaars immers verschillende wegcategorieën samen met elk een eigen snelheidsregime, wat leidt tot verkeersonveilige situaties. De effecten van deze snelheidsafbouw werden onderzocht in o.a. het plan-MER.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.256. In heel wat adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd het behoud van de aansluiting van de R22 op de Henneaulaan en naar een rechtstreekse verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem. De kruispunten zijn reeds verzadigd en de vrees bestaat dat dit nog zal toenemen. Indien de verbinding via de Belgicastraat moet gebeuren wordt er gevraagd om deze volledig uit te voeren, inclusief fietspaden. In sommige

adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de verbinding langs de Belgicastraat niet haalbaar is wegens de recente ontwikkelingen aan het Business park.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de aansluiting van de R22 op de Henneaulaan niet kan behouden blijven omwille van te korte tussenafstanden tussen de verschillende op- en afritten op de stedelijke ringweg. De motivering hiervoor staat uitgebreid beschreven in §6.2.5. van de bijlage van de verkeersveiligheidseffectenbeoordeling. In het ontwerpvoorstel wordt er een lokale verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en het centrum van Zaventem voorzien, inclusief fietspaden. Bij de verdere uitwerking van het project wordt dit verder bekeken. Het realiseren van een lokale verbinding tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe wordt gegarandeerd via het flankerend beleid die door de Vlaamse Regering samen met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan beslist werd. Hierin werd ook opgenomen dat deze maatregel in elk geval wordt gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

Wat betreft de kruispunten kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften waarin bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot de afwikkelingskwaliteit van de kruispunten. Deze moet minimaal even goed zijn als in de bestaande situatie.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de concrete uitwerking van het project

B.257. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden concrete inrichtings- en veiligheidsvoorstellen gedaan voor de uitwerking van de infrastructuur en de aanhorigheden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. De Vlaamse Regering bedankt voor deze concrete voorstellen en zal ze meenemen naar de projectfase, waar dit verder bekeken kan worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.258. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd wanneer de werken aan de R0-Noord zullen starten en eindigen. Zo wordt specifiek gevraagd naar een planning voor de herinrichting van de knoop R0xE40 in Groot-Bijgaarden, waarbij erop wordt aangedrongen om de werken volledig te coördineren met de gemeente Sint-Agatha-Berchem en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en meer bepaald met het project voor de heraanleg van de Keizer Karellaan.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de timing van de werken geen onderdeel is van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De timing en fasering van de werken maken onderdeel uit van de projectfase, zo ook voor de herinrichting van de R0-noord in de zone van Groot-Bijgaarden. Dit zal gebeuren met aandacht voor andere werken/projecten in

de regio en in afstemming met de betrokken actoren, zoals ook voor het planningsproces gebeurd is.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.259. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat de uitwerking van de A12 richting Brussel niet strookt met de op termijn geplande heraanleg van het Brusselse deel van de A12.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

De concrete inrichting van de A12 richting Brussel wordt verder uitgewerkt in projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Het is zeker de bedoeling dat beide projecten op elkaar worden afgestemd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.260. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden heel wat vragen gesteld met betrekking tot de verdere uitwerking van het project. Het gaat dan bijvoorbeeld over de concrete inrichting van fietspaden, kruispunten, hellingsgraden van bermen, concrete inrichting van geluids- en luchtbuffers, het uitvoeren van lokale aansluitingen door middel van tunnels, opmaken van plaatsbeschrijvingen, ...

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Hierbij zal bepaald worden hoe de weginfrastructuur, de fietspaden, de bermen en buffers, de lokale aansluitingen en kruispunten eruit zullen zien. In functie van de omgevingsvergunningsaanvragen met betrekking tot de R0-noord zullen ook telkens project-MERs worden opgemaakt en opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.261. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt de vraag gesteld naar de kosten van de werken.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat een inschatting van de kostprijs kan worden teruggevonden in de maatschappelijke kosten-batenanalyse. De kostprijs zal verder worden verfijnd bij de verdere uitwerking van het detailontwerp op projectniveau.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.262. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verder overleg met de verschillende betrokkenen gevraagd over de voorgestelde maatregelen onderliggend wegennet zodat deze goed op elkaar (en op de overige werken) kunnen afgestemd worden en zodat deze geen bijkomende negatieve effecten kunnen teweegbrengen zoals een verschuiving van verkeer naar andere wegen.

De Vlaamse Regering verwijst naar het geïntegreerde planningsproces in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Verschillende onderzoeken werden uitgevoerd en geïntegreerd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Eén van deze onderzoeken is het plan-MER waar alle effecten op het milieu, waaronder de effecten op de mobiliteit en het onderliggend wegennet worden onderzocht. Het volledige plan-MER werd als bijlage V opgenomen bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er kan worden meegegeven dat het onderzoek in functie van de milieueffecten zeer uitgebreid was en verlopen is in verschillende fases of loops. Doorheen heel het proces werden immers verschillende alternatieven en varianten bekeken en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatief en varianten) werd ook nog eens afzonderlijk bekeken in het plan-MER. Voor de in het plan-MER opgenomen aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen werd in de toelichtingsnota (§7.1.3 milieuverklaring) opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald werden of waar flankerend beleid werd voorzien. Het grafisch plan werd op basis van deze maatregelen afgebakend en er werden verschillende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen. Voor enkele maatregelen werd flankerend beleid voorzien. Op deze manier wordt gegarandeerd dat al deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Zo werden ook milderende maatregelen geformuleerd om de doorstroming en de afwikkeling op de kruispunten te verbeteren. Deze werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Er wordt een bepaling opgenomen waarbij gesteld wordt dat in de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur moet worden aangetoond dat het afwikkelingsniveau in de verkeerswisselaars, de aansluitingscomplexen en kruispunten die een directe functie hebben van en naar de R0 door hun nabijheid van of rechtstreekse koppeling met de aansluitingscomplexen met het onderliggend wegennet zo ontworpen zijn dat:

- de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer wordt beperkt binnen het ruimtelijke en technische haalbare
- de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer op zijn minst gelijk is aan het bestaande niveau.

Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat een Minder Hinderplan moet toegevoegd worden aan de omgevingsvergunningsaanvraag. Er wordt een minimum inhoud van dit minder hinderplan opgenomen in de bepalingen van de stedenbouwkundige voorschriften. Het minder hinderplan gaat minstens in op: de performantie van de R0 en toeleidende snelwegen, de organisatie en fasering van de voorziene herinrichting van de drie verkeerswisselaars, monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en aansluitingscomplexen, monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden, gebruik van bestaande of reeds nieuwe weginfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen, gebruik van nieuwe weginfrastructuur die sowieso voorzien wordt buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen, het inzetten op het

gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen, het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden, het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.

Daarnaast kan eveneens verwezen worden naar het monitoringsplan in functie van mobiliteit en, daarvan afgeleid lucht en geluid dat moet worden toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag. Het monitoringsplan dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd wordt heeft tot doel na te gaan of en hoe de voorspelde effecten zich voordoen in realiteit. In het monitoringsplan wordt aangegeven op welke plekken welke metingen zullen uitgevoerd worden. De monitoring betreft een controlemechanisme en in het monitoringsplan zal ook bekeken worden op welke manier de resultaten zullen beoordeeld en geëvalueerd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.263. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt er meer uitleg gevraagd over de concrete uitwerking van de aansluitingscomplexen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt.

Het ontwerpvoorstel werd ook onderworpen aan de milieubeoordeling. De milderende maatregelen die nodig zijn in functie van het beperken van de effecten werden vertaald in het ruimtelijk uitvoeringsplan. In de toelichtingsnota werd in de milieuverklaring opgenomen op welke manier rekening gehouden is met de resultaten van het plan-MER.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.264. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de kruispunten nog niet verder werden uitgewerkt. Er wordt gesteld dat er geen verkeerslichtenregeling werd uitgewerkt en zegt dat een slimme regeling absoluut noodzakelijk is voor een vlotte verkeersafwikkeling. Er wordt gevraagd na te kijken of de stedenbouwkundige voorschriften hier voldoende houvast bieden. Daarnaast wordt gevraagd naar goede afspraken met Brussel Mobiliteit, vermits een aantal kruispunten vlak bij de R0 zich op de gewestgrens bevinden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt.

Het ontwerpvoorstel werd ook onderworpen aan de milieubeoordeling. De milderende maatregelen die nodig zijn in functie van het beperken van de effecten werden vertaald in het ruimtelijk uitvoeringsplan. In de toelichtingsnota werd in de milieuverklaring opgenomen op welke manier rekening gehouden is met de resultaten van het plan-MER.

Er werden bijvoorbeeld bepalingen opgenomen met betrekking tot het ontwikkelingsniveau van de kruispunten, wat tegemoetkomt aan de bezorgdheden uit de adviezen, bezwaren en opmerkingen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat na de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de R0-noord in functie van de omgevingsvergunningsaanvragen, net zoals gebeurd is voor het uitvoeringsplan, opnieuw uitvoerig overlegd worden met de betrokken instanties, waaronder ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.265. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar de nog lopende mobiliteitsstudie door Brussel Mobiliteit over de Keizer Karellaan in relatie met de verkeerswisselaar in Groot-Bijgaarden, waarbij ook de belanghebbende Vlaamse partners betrokken zijn. In het kader hiervan is het van belang de impact van het voorgestelde voorkeursalternatief op de Keizer Karellaan extra te benadrukken.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze lopende mobiliteitsstudie en geeft aan dat resultaten van deze studie mee kunnen genomen worden in de verdere uitwerking van de herinrichting van de R0-noord.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.266. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het nog onduidelijk is hoe de geplande aansluiting op de R0 ter hoogte van parking C zal uitgewerkt worden en of er ook nog een rechtstreekse verbinding met de Houba De Strooperlaan nodig is. De manier waarop de parking C gekoppeld wordt aan zowel het hoger als het onderliggend wegennet heeft echter onmiddellijke gevolgen voor zowel de capaciteit als het ontwikkelingspotentieel van de parking, maar uiteraard ook- meer algemeen- op de mobiliteit(safwikkeling) in de omgeving. In het ontwerp van GRUP is er geen (afdoende) duidelijkheid over hoe de ontsluiting van afrit 7a naar de Keizerin Charlottelaan via de nieuwe verbindingsweg exact zou verlopen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt.

Het ontwerpvoorstel werd gebaseerd op de gekozen combinatie van alternatief en varianten (GeCAV) voor de ruimtelijke herinrichting van de R0-Noord. Deze combinatie voorziet in de aansluiting van de R0 ter hoogte van Parking C via aan asymmetrisch Hollands complex (aansluitingscomplex 7a). Dit wordt onder meer geïllustreerd in de toelichtingsnota. Het verordenend grafisch plan houdt rekening met deze keuze voor een asymmetrisch Hollands complex. De effecten op de mobiliteit en de verkeersafwikkeling in de omgeving werden evenwel onderzocht in het plan-MER. Hierbij werd rekening gehouden met de gekende referentiesituatie voor Parking C en de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen in het GRUP VSGB en aansluitende open ruimte gebieden. Milderende maatregelen die volgen uit het onderzoek naar milieueffecten, zijn vertaald in

verordenende bepalingen. Hieruit blijkt dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dus eveneens rekening houdt met de verwachte verkeerseffecten op de omgeving, met inbegrip van de afwikkeling van parking C en gebaseerd op de gekende referentiesituatie zoals omschreven in de scopingnota.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.267. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd hoe zal worden omgegaan met asbest in de gebouwen in de omgeving van de werf.

De Vlaamse Regering geeft aan dat bij de verdere uitwerking van het project, indien nodig, de geldende regelgeving hieromtrent zal gevolgd worden. Dit voorstel heeft geen invloed op het GRUP zoals dit nu voor ligt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.268. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom de reeds aangebrachte verbeteringen aan de verkeerswisselaar R0xE19 nog steeds niet operationeel is.

De Vlaamse Regering geeft mee dat deze bezwaren zonder voorwerp zijn, vermits ze geen betrekking hebben op voorliggend plan. Verder kan meegegeven worden dat de aangebrachte verbeteringen ondertussen zijn opengesteld.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot hinder van de werken

B.269. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden bedenkingen geuit omtrent de timing en de hinder tijdens de werken zelf. Er worden vragen gesteld naar de fasering, de aanpak, sluiptverkeer, omleidingswegen, gelijktijdigheid van de werken, ...

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Daarnaast wordt verwezen naar het opgemaakte plan-MER waar de effecten van de bestemmingswijziging uitvoerig onderzocht en beschreven zijn. In de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt aangegeven op welke manier de aannames, preventieve en milderende maatregelen ruimtelijk vertaald zijn in het plan. Er werden heel wat stedenbouwkundige voorschriften opgenomen in functie van het beperken van de hinder, ook in aanlegfase

Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden, waarbij een fasering en een minder hinderplan zal opgemaakt worden. Er kan daarvoor ook verwezen worden naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin bepalingen werden opgenomen met betrekking tot de aanlegfase. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur zal een minder hinderplan gevoegd moeten worden waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt. Er wordt een minimum inhoud van dit minder hinderplan opgenomen in de bepalingen. Het minder hinderplan gaat minstens in op: de performantie van de RO en de toeleidende snelwegen, de organisatie en fasering van de

voorzien herinrichting van de drie verkeerswisselaars, monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en aansluitingscomplexen, monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden, gebruik van bestaande of reeds nieuwe wegeninfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen, gebruik van nieuwe weginfrastructuur die sowieso voorzien wordt buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen, het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen, het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden, het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.270. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de mobiliteitshinder op het onderliggend wegennet in kaart te brengen in elke fase van de werken en indien nodig doeltreffende maatregelen te nemen om het risico op sluipverkeer te minimaliseren.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling is opgenomen dat een Minder Hinderplan moet toegevoegd worden aan de omgevingsvergunningsaanvraag. Er wordt een minimum inhoud van dit minder hinderplan opgenomen in de bepalingen van de stedenbouwkundige voorschriften. Het minder hinderplan gaat minstens in op: de performantie van de R0 en toeleidende snelwegen, de organisatie en fasering van de voorzien herinrichting van de drie verkeerswisselaars, monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en aansluitingscomplexen, monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden, gebruik van bestaande of reeds nieuwe wegeninfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen, gebruik van nieuwe weginfrastructuur die sowieso voorzien wordt buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen, het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen, het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden, het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.

In dit plan zal voor iedere stap van de bouwfase nauwkeurig beschreven worden hoe het verkeer zo min mogelijk gehinderd wordt tijdens de werkzaamheden en om te voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat door de woonwijken. Daarom zijn er ook verbindingen aangeduid die altijd gegarandeerd moeten blijven, zowel tijdens als na de werken.

In de stedenbouwkundige voorschriften wordt tevens opgenomen dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag een monitoringsplan in functie van mobiliteit en daarvan afgeleid lucht en geluid moet worden toegevoegd. Het monitoringsplan dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd moet worden heeft tot doel na te gaan of en hoe de voorspelde effecten zich voordoen in realiteit. In het monitoringsplan wordt aangegeven op welke plekken welke metingen zullen uitgevoerd worden. Onder meer ter hoogte van street canyons zullen metingen nodig zijn om de effecten in kaart te brengen. De monitoring betreft een controlemechanisme. In het monitoringsplan zal ook bekeken worden op welke manier de resultaten zullen beoordeeld en geëvalueerd worden.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot procedure/ communicatie/ overleg/ samenwerking

B.271. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat de veelheid aan documenten/bijlagen niet gebruiksvriendelijk is. Dat het moeilijk is om de plannen te begrijpen en dat er veel tijd voor nodig is. Er wordt aangekaart dat de onderzoeken zeer omvangrijk zijn en het complex is doorheen de documenten dingen terug te vinden. Daarnaast wordt verwezen naar de infomarkten waar experts uitleg gaven. Er wordt gesteld dat de op deze infomarkten getoonde plannen niet terug te vinden zijn in de bijlagen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat gedurende het geïntegreerd planningsproces van het GRUP verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd, om zo te komen tot de documenten die voorlopig vastgesteld werden door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering beseft dat dit heel veel informatie is, maar om volledig en transparant te zijn en alle informatie mee te geven, worden deze documenten voor iedereen beschikbaar gesteld en maken zij integraal deel uit van het GRUP. Deze documenten zijn daarom ook toegevoegd als bijlagen bij het GRUP en de scopingnota. In de toelichtingsnota is opgesomd uit welke delen en bijlagen het GRUP bestaat, wordt een samenvatting gegeven van de onderzoeken en de manier waarop deze verwerkt zijn in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden vier fysieke infomarkten georganiseerd waar experts uitleg gaven bij het voorlopig vastgestelde plan. De figuren die gebruikt werden op de panelen van deze infomarkt zijn dezelfde zoals opgenomen in de toelichtingsnota en de bij het GRUP horende andere bijlagen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.272. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het plan volledig achterhaald is, omdat het in wezen één groot betonproject is, overgoten met een groen sausje. Daarnaast wordt aangegeven dat er over de hoofden van de mensen wordt beslist en er zagezegd inspraak is.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen die vanaf het begin van het planningsproces werden geformuleerd. Deze plandoelstellingen hebben geleid tot het ontwerpvoorstel waarvoor het plan wordt opgemaakt. Het ontwerpvoorstel is de combinatie van alternatief en varianten die het meest evenwichtig voldoet aan deze 6 plandoelstellingen.

Plandoelstelling 1 gaat over het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een beter leesbare, meer logische, en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming.

Plandoelstelling 2 gaat over het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc. In de nabijgelegen dorpskernen streven we o.a. naar de vermindering van het sluipverkeer dankzij de herinrichting van de R0.

Plandoelstelling 3 stelt dat bij de herinrichting van de R0 over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee worden ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende

verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. De barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt verminderd om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen.

Plandoelstelling 4 gaat over het feit dat over het hele plangebied wordt ingezet op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegenis) om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking van de Ring te verminderen en zo de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Zo zal de barrièrewerking van de Ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de natuur en de dieren verminderen.

De algemene plandoelstellingen 5 en 6 gaan over het vooropstellen van de verantwoorde maatschappelijk verantwoorde kosten/baten verhoudingen en het ondersteunen van het ruimtelijk beleid zoals vastgelegd door de Vlaamse Regering. Beide doelstellingen zijn doelstellingen die altijd in rekening moeten worden gebracht door de Vlaamse Overheid.

Belangrijk te stellen is dat al deze plandoelstellingen als evenwaardig werden aanzien. Er wordt geen plandoelstelling voorgetrokken, met andere woorden de plandoelstellingen met betrekking tot mobiliteit worden niet voorgetrokken op deze met betrekken tot leefbaarheid.

Tijdens het planningsproces werd ook heel erg ingezet op communicatie en participatie. Dit wordt omschreven in de procesnota die bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt gevoegd. In bijlage bij de procesnota werd ook opgenomen op welke manier er werd omgegaan met de verschillende inspraakreacties die ontvangen werden tijdens de twee publieke raadplegingen over enerzijds de startnota en anderzijds scopingnota 2. Naar aanleiding van de inspraak op de startnota werden het aantal alternatieven en varianten voor de herinrichting van de R0-noord herbekeken en uitgebreid. Doorheen het proces werden na de verschillende raadplegingen nog varianten gewijzigd of toegevoegd. Er werd wel degelijk rekening gehouden met de inspraak.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.273. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar een verdere planning voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en eventuele beroeps- of bemiddelingsmogelijkheden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat na de definitieve vaststelling van het GRUP een beroep tot nietigverklaring en/of vordering tot schorsing open staat bij de Raad van State. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.274. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat op de infomarkten geen eenduidige antwoorden werden gegeven op vragen naar o.a. de impact van de herinrichting van de R0-Noord op de omliggende percelen. Bovendien wordt gesteld dat het moeilijk is om antwoorden en informatie terug te vinden, zo bijvoorbeeld op de website van Werken aan de Ring.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald

perceel geldig zijn. De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. Hierdoor is het niet mogelijk om op alle vragen een concreet antwoord te geven, omdat hiervoor nog verder detailontwerp nodig is.

Daarnaast wordt verwezen naar het opgemaakte plan-MER waar de effecten van de bestemmingswijziging uitvoerig onderzocht en beschreven zijn. In de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt aangegeven op welke manier de aannames, preventieve en milderende maatregelen ruimtelijk vertaald zijn in het plan.

Deze bezwaren, opmerkingen en adviezen leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

B.275. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de brief die werd verstuurd aan de eigenaar van percelen waarop in het GRUP een bestemmingswijziging of overdruk werd voorzien niet duidelijk is, en de bijhorende brochure vooral propaganda zou bevatten.

De Vlaamse Regering geeft aan dat ervoor werd gekozen om naar aanleiding van het openbaar onderzoek de betrokken eigenaars individueel en persoonlijk uit te nodigen op de infomarkten die werden georganiseerd, ondanks hiertoe geen juridische verplichting bestaat. Op de infomarkten werden de betrokken eigenaars persoonlijk ontvangen en te woord gestaan door leden van het planteam, die meer toelichting gaan bij de bestemmingen/overdrukken die werden voorzien op het concrete perceel. Hier kon echter geen antwoord gegeven worden op vragen naar de concrete impact van de werken aan de herinrichting van de RO-Noord zelf, omdat hiervoor detailontwerp op projectniveau is vereist.

Daarnaast geeft de Vlaamse Regering aan dat de brochure werd opgemaakt om informatie te verstrekken en inzicht te bieden in het GRUP op een duidelijke, beknopte en objectieve manier. Hierbij werd getracht feitelijke informatie te presenteren en de verschillende doelstellingen van het GRUP te belichten om een overzichtelijk beeld te geven.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.276. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de schaalvermelding, hoogtevermeldingen en legende ook niet altijd duidelijk zijn aangebracht op de plannen.

De Vlaamse Regering stelt dat op de meeste plannen schaal en legendes vermeld staan. Bij het grafisch plan is de legende opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. Hoogtevermeldingen zijn niet standaard opgenomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.277. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de opkomst en representativiteit van de burgers op de infosessies beperkt is en er een inspanning moet worden geleverd om een bredere bevolkingsgroep aan te spreken.

De Vlaamse Regering verwijst naar de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening en stelt dat het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van

de RO-noord bekendgemaakt werd zoals voorzien in de regelgeving. Naast de decretaal verplichte bekendmakingen werd volop ingezet op ruime communicatie. Er werden brochures gepost, brieven verstuurd naar de eigenaars van percelen binnen het plangebied, het openbaar onderzoek werd aangekondigd via sociale media. Er werden zowel digitale als fysieke infomarkten georganiseerd, zoals doorheen heel het geïntegreerd planningsproces steeds het geval is geweest. Zo werd onder meer in het voorjaar van 2022 een digitale infobeurs over 'Werken aan de Ring' op poten gezet. Die werd op een maand tijd door meer dan 30.000 mensen bezocht. Tijdens o.a. live-webinars konden mensen vragen stellen en opmerkingen geven. Meer specifiek geeft de Vlaamse Regering nog mee dat op de fysieke infomarkten die in het kader van het openbaar onderzoek over het GRUP werden georganiseerd meer dan 500 bezoekers werden geregistreerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.278. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat geen overleg plaats vindt tussen de verschillende betrokken instanties.

De Vlaamse Regering verwijst naar de procesnota, waarin een duidelijk overzicht wordt gegeven van de verschillende overlegmomenten die doorheen het proces werden georganiseerd, waarop de betrokken instanties steeds werden uitgenodigd. Waar nodig werd bovendien bilateraal overleg georganiseerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.279. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt betreurd dat de herbestemmingen niet grondig besproken zijn voor de start van het openbaar onderzoek. Een gemeente wijst erop dat dit nodig was in functie van de communicatie naar haar burgers toe omtrent deze herbestemmingen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening waarin de procedure voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan beschreven is. De voorbereiding van de verschillende documenten doorheen het geïntegreerde planningsproces gebeurt ambtelijk. Op verschillende momenten in het proces heeft de Vlaamse Regering een beslissing genomen over of kennisgenomen van het in opmaak zijnde plan. Op verschillende momenten werd het ruimere publiek bevestigd en geïnformeerd over het in opmaak zijnde plan. Gemeenten maakten deel uit van de werkgroepen en werden op verschillende momenten betrokken bij en geïnformeerd over het in opmaak zijnde plan. In de procesnota worden deze momenten uitvoerig besproken. De gemeenten werden eveneens om advies gevraagd over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het openbaar onderzoek voor het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd ruim gecommuniceerd via kanalen zoals voorzien in de Codex, maar ook via andere kanalen. Het dossier kon ingekeken worden bij de gemeenten, zoals ook bepaald wordt in de Codex. Eigenaars van percelen binnen het plangebied kregen, hoewel niet decretaal verplicht, een persoonlijke schrijven. Ze werden uitgenodigd op de infomarkten die georganiseerd werden. Ze konden ook telefonisch en schriftelijk contact opnemen met het planteam.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.280. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de communicatie omtrent en naar aanleiding van het openbaar onderzoek beter had gekund. Zo zou het dossier last-minute voor het openbaar onderzoek zijn overgemaakt, zou er geen contactpunt bij de Vlaamse Overheid/De Werkvennootschap geweest zijn waar geïnteresseerden en betrokkenen terecht konden, bleven er na de infomarkten nog vele vragen bestaan bij betrokken eigenaars en zouden burgers zijn doorverwezen naar de gemeente met hun vragen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat alle documenten van het GRUP de week vóór de start van het openbaar onderzoek aan de verschillende betrokken gemeenten werden bezorgd. Daarnaast verduidelijkt de Vlaamse Regering dat in het persoonlijk schrijven naar eigenaars van percelen binnen het plangebied een telefoonnummer en een e-mailadres werd voorzien waar men terecht kon met vragen. Burgers werden enkel doorverwezen naar de betrokken gemeenten om het integrale fysieke dossier in te kijken, indien dit digitaal moeilijk was, of om via die weg een bezwaarschrift in te dienen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.281. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat bepaalde particuliere partijen meer en nauw betrokken, geïnformeerd en geraadpleegd moeten worden bij het planningsproces.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat elke belanghebbende, particuliere partij binnen het geïntegreerd planningsproces op dezelfde manier werd geïnformeerd en betrokken, behalve indien bijkomende overlegmomenten zich aandienen in het licht van de toepasselijke sectorale regelgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.282. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat er geen rekening wordt gehouden met de inspraak van de burgers.

De Vlaamse Regering geeft aan dat er weldegelijk rekening is gehouden met de inspraak die werd geleverd tijdens de publieke raadpleging over de startnota en over scopingnota 2. Zo werden naar aanleiding van de publieke raadpleging over scopingnota 2 bijvoorbeeld diverse "inspraakvarianten" uitgewerkt en meegenomen in de onderzoeken van loop 2, die bovendien werden weerhouden in het ontwerpvoorstel (bijv. de aansluiting van de R22 op de R0, een variant voor de aansluitingscomplexen 9 en 10, een variant voor de landschapsbruggen ter hoogte van het Hooghof/het Laarbeekbos). Voor de verwerking van de inspraak op de startnota, scopingnota 2 en 3 wordt verwezen naar de bijlagen bij de procesnota.

Bovendien werd ook naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een aantal aanpassingen aan het grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften doorgevoerd, om rekening te houden met de adviezen, bezwaren en opmerkingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.283. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat er te weinig burgerlijke participatie heeft plaatsgevonden doorheen het planningsproces.

De Vlaamse Regering benadrukt dat er vooreerst een publieke raadpleging heeft plaatsgevonden over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord' van 1 juni tot en met 30 juli 2018. Er werden verschillende publieke participatiemomenten georganiseerd onder de vorm van drie infomarkten: op 9 juni 2018 in Wemmel, op 16 juni 2018 in Zaventem en op 23 juni 2018 in Vilvoorde.

Bovendien werd er over scopingnota 2 opnieuw een publieke raadpleging georganiseerd, van 25 mei 2021 tot en met 23 juli 2021. Er werden eveneens vijf publieke, digitale participatiemomenten georganiseerd: 31 mei 2021 een plenaire sessie over de verschillende zones heen, 1 juni 2021 voor zone Wemmel, 3 juni 2021 voor zone Vilvoorde, 4 juni voor zone Zaventem en 7 juni 2021 opnieuw een plenaire sessie over de verschillende zones heen.

Over het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruimtelijke herinrichting van de RO-noord en het plan-MER werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 2 mei 2023 tot en met 30 juni 2023. Er werden 2 algemene digitale infosessies georganiseerd op maandag 15 mei 2023, enerzijds voor bedrijven en anderzijds voor het brede publiek. Er werden 4 fysieke infomarkten georganiseerd op dinsdag 16 mei 2023 in Kraainem, dinsdag 23 mei 2023 in Machelen, donderdag 25 mei 2023 in Asse en dinsdag 30 mei 2023 in Wemmel. Op vraag van de gemeente Zaventem werd op dinsdag 20 juni 2023 nog een infomarkt georganiseerd in Zaventem.

Tijdens het planningsproces werd er dus erg ingezet op communicatie en participatie. Dit wordt omschreven in de procesnota die bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt gevoegd. In bijlage bij de procesnota werd ook opgenomen op welke manier er werd omgegaan met de verschillende inspraakreacties die ontvangen werden tijdens de twee publieke raadplegingen over enerzijds de startnota en anderzijds scopingnota 2.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.284. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat men niet geraadpleegd is in het kader van de aanvraag voor een omgevingsvergunning zoals vermeld in artikel 3.11 met betrekking tot stikstofdepositie en het Laarbeekbos. Er wordt gevraagd waarom men niet geraadpleegd is.

De Vlaamse Regering geeft aan dat er nog geen omgevingsvergunningsaanvraag werd ingediend voor de Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel ter hoogte van Laarbeekbos. Men verwijst naar de bepaling in de stedenbouwkundige voorschriften waar bepaald wordt dat in toekomstige omgevingsvergunningsaanvragen moet worden aangetoond worden dat de stikstofdepositie van de aangevraagde werken geen significante effecten hebben ter hoogte van Laarbeekbos.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.285. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de betrokkenen niet op de hoogte werden gebracht van het bestaan van de plannen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat over het openbaar onderzoek tijdig werd gecommuniceerd via de wijzen voorgeschreven door de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, meer bepaald:

- aanplakking in elke betrokken gemeente;

- een bericht in ten minste drie dagbladen die in het Vlaamse Gewest worden verspreid;
- een bericht dat drie keer door de openbare radio wordt uitgezonden;
- een bericht op de website van het Departement Omgeving.

Daarnaast werden eigenaars van percelen die binnen het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden opgenomen (nieuwe bestemming of overdruk) persoonlijk op de hoogte gebracht per individuele brief, waarbij zij werden uitgenodigd voor een persoonlijk gesprek op één van de infomarkten. Daarnaast werd in de ruime omgeving van de Ring een 270.000 brochures geflyerd, zowel in de Vlaamse rand als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.286. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de brochure niet of pas na de start van het openbaar onderzoek werd ontvangen. Daarnaast wordt aangegeven dat de brochure niet door iedere bewoner werd ontvangen of dat sommige bewoners de brochure niet duidelijk vonden of niet begrepen. Bovendien wordt gesteld dat de brochure niet onvoldoende informatie bevatte (en bijvoorbeeld geen melding maakt van de geplande overslagzone op Forges de Clabecq).

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de brochure geen officieel procesdocument uitmaakt, maar enkel voor informatieve doeleinden werd opgemaakt en verspreid.

De documenten van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan lagen van bij de start van het openbaar onderzoek ter inzage op de verschillende betrokken gemeenten, en waren eveneens te consulteren op de websites van het Departement Omgeving en van De Werkvennootschap.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.287. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gehekeld dat de meeste infosessies digitaal werden georganiseerd, waarbij vragen enkel via een persoonlijke chat konden worden gesteld en beantwoord, zonder dat andere deelnemers de vragen of antwoorden konden raadplegen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de regelgeving en stelt dat voldaan werd aan de decretale bepalingen met betrekking tot aankondiging en organisatie van het openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering geeft verder aan dat er in het kader van het openbaar onderzoek dat liep van 2 mei 2023 tot en met 30 juni 2023 nog extra inspanningen werden geleverd om betrokkenen bij het plan zoveel mogelijk verder te informeren over het plan. Onder meer werden twee digitale infosessies en vier fysieke infomarkten georganiseerd. Zoals ook aangekondigd waren de digitale infosessies bedoeld om algemene informatie te verstrekken aan eenieder. Vragen konden inderdaad in de chat gesteld worden en werden persoonlijk beantwoord door de experts. Veel voorkomende vragen werden door de moderator plenair nog eens gesteld en opnieuw beantwoord door de experts. De procesnota bevat een verslag van de vragen en antwoorden die tijdens de digitale infosessies werden gesteld/gegeven. Tijdens de fysieke infomarkten konden vragen persoonlijk beantwoord worden door de aanwezige experts.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.288. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het moeilijk is een mening te geven over een project dat embryonaal lijkt. Men stelt dat er weinig informatie wordt gegeven over het uiteindelijke project zelf.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het ontwerpvoorstel, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

In functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden verschillende onderzoek uitgevoerd. Er werd op basis van dit onderzoek een ontwerpvoorstel uitgewerkt voor de gekozen combinatie van alternatief en varianten. Op basis van dit ontwerpvoorstel werden de bestemmingszones in functie van de weginfrastructuur afgebakend.

De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden, waarbij rekening gehouden moet worden met de bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.289. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar verder overleg.

De Vlaamse Regering geeft aan dat na de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de R0-noord omgevingsvergunningen zullen worden aangevraagd. In aanloop van deze aanvragen tot omgevingsvergunning zal, net zoals tijdens het geïntegreerd planningsproces, uitvoerig overlegd worden met adviesinstanties en eigenaars van betrokken percelen. Daarnaast zullen ook initiatieven richting de ruimere bevolking ondernomen worden, via de website, brochures en lokale infomarkten.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.290. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat het project in zijn huidige vorm niet aanvaardbaar is dat en dit gebaseerd moet zijn op adviezen van experts in mobiliteit, stedenbouw en ruimtelijke ordening.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de verschillende onderzoeken die in het kader van het geïntegreerd planningsproces werden uitgevoerd, opgemaakt zijn door experts in mobiliteit, stedenbouw en ruimtelijke ordening. De auteurs van deze rapporten staan vermeld in de verschillende documenten. Bovendien werden in de loop van het proces regelmatig klankbordgroepen met experts van de KULeuven georganiseerd. In de procesnota werden deze verschillende overlegmomenten en klankbordgroepen opgenomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.291. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt een audit door een internationaal studiebureau in mobiliteit gevraagd.

De Vlaamse Regering verwijst naar het gevoerde geïntegreerde planningsproces waar de verschillende onderzoeken die gebeurden, uitgevoerd zijn door externe en onafhankelijke studie bureaus. In procesnota wordt verder ook ingegaan op de verschillende overlegfora die georganiseerd zijn doorheen het proces. Er werden verschillende experts betrokken onder meer met betrekking tot ontwerp, mobiliteit, economie.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.292. In een bezwaarschrift wordt gesteld dat geen rekening zou worden gehouden met de adviezen vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Vlaamse Regering verwijst naar het gelopen proces en ook naar de bijlagen bij de procesnota. Hierin zijn tabellen opgenomen waarin duidelijk wordt hoe werd omgesprongen met adviezen en inspraakreacties die werden ingediend tijdens de verschillende publieke raadplegingen en de plenaire vergadering. Er werd doorheen het proces wel degelijk rekening gehouden met de inhoud van de adviezen en inspraakreacties. Scopingnota 1 was het resultaat van de verwerking van de inspraakreacties en adviezen uit de publieke raadpleging over de startnota (1/06/2018 – 30/07/2018). In scopingnota 1 werden op basis van de ruime inspraak o.m. de alternatieven en varianten voor de herinrichting van de R0-Noord bepaald en de methodiek van het onderzoek beschreven. Na opmaak van deze scopingnota 1 werd een eerste loop (Loop 1) van onderzoek gestart.

Scopingnota 2 bouwde verder op scopingnota 1 en was het resultaat van het doorlopen van de verschillende onderzoeken (effectbeoordelingen) van Loop 1. De alternatieven en varianten zoals uiteengezet in scopingnota 1 werden op basis van de resultaten van de onderzoeken Loop 1 beoordeeld in het licht van de plandoelstellingen. De verschillende onderzoeken, motivatienota Loop 1 en de alternatieven, varianten en ontwikkelingsscenario's Loop 2 werden opgenomen in bijlagen scopingnota 2. Op grond van deze tussentijdse beoordeling (de zgn. 'redelijkheidstoets') en op basis van voortschrijdend inzicht (kleine aanpassingen) werden één of meerdere 'geoptimaliseerde en/of puzzelalternatieven' geselecteerd en uiteengezet in deze scopingnota 2. De scopingnota 2 met alle bijlagen werd onderworpen aan een inspraak- en adviesprocedure. Deze raadpleging vond plaats van 25/05/2021 tot 23/07/2021.

Scopingnota 3 met dezelfde bijlagen als scopingnota 2 (onderzoek loop 1) bouwt dus verder op scopingnota 2 en is het resultaat van de verwerking van de inspraak- en adviesronde over scopingnota 2. In de scopingnota 3 worden de alternatieven en varianten beschreven die aan de tweede loop (Loop 2) van het effectenonderzoek worden onderworpen. Het betreft alle alternatieven en varianten die na Loop 1 weerhouden werden en de bijkomende redelijke alternatieven en varianten die op basis van de inspraak- en adviesronde werden geselecteerd.

Scopingnota 4 met dezelfde bijlagen als scopingnota 3 (onderzoek loop 1) heeft quasi dezelfde inhoud als scopingnota 3. Er werden beperkte verduidelijkingen aangebracht in het deel m.b.t. de alternatieven, de scoping en beschrijving van de bestaande toestand.

Aan de hand van een tweede loop van het onderzoek (Loop 2) werd een keuze gemaakt van een combinatie van een alternatief en een aantal varianten. Dit ontwerpvoorstel werd

vertaald in het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het ontwerpvoorstel is dan ook het resultaat van een heel omvangrijk en uitvoerig proces, waarbij rekening gehouden werd met vele adviezen, bezwaren en opmerkingen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.293. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat men het betreurt dat geen verzoek tot openbaar onderzoek naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gestuurd, aangezien dit de informatieverstrekking en inspraak van het publiek zou bemoeilijken.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het klopt dat er in de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden. Het openbaar onderzoek van een GRUP vindt enkel plaats in de gemeenten van het Vlaams Gewest waarop het plan betrekking heeft. Zoals decretaal vastgelegd wordt er tijdens het openbaar onderzoek wel een adviesvraag gestuurd naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die dan volgens de afspraken tussen beide gewesten de gemeente zelf op de hoogte brengt. In dit geval hebben de aangrenzende gemeente, gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf een adviesvraag ontvangen verstuurd, vanuit het Departement Omgeving. Het is niet omdat er geen openbaar onderzoek georganiseerd werd in deze gemeenten dat er geen bezwaren kunnen ingediend worden door de burgers van deze gemeenten. Dit blijkt ook uit het aantal bezwaren dat werd ingediend.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.294. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de Franstalige versie van de documenten op de website van het Departement Omgeving ontbreken.

De Vlaamse Regering antwoordt dat voor het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel - deel Noord' alle Franstalige documenten werden opgemaakt die noodzakelijk zijn om het dossier te begrijpen. Deze konden op eenvoudige vraag opgevraagd worden bij het Departement Omgeving. Dit is volledig in lijn met de taalwetgeving. Op vraag van een aantal gemeenten, die meerdere vragen kregen van hun burgers, werden de Franstalige documenten ook aan hen bezorgd. Op deze manier is de taalwetgeving nageleefd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.295. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen geeft men aan dat een heel aantal dossiers en processen, waaronder de heraanleg van de Ring, het NEO-project, de verbindingsweg, de werken van de Van Praetlaan/Vuurkruisenlaan, als aparte dossiers worden behandeld terwijl deze een impact hebben op elkaar. Er wordt gesteld dat Vlaanderen en Brussel deze projecten samen moeten bekijken en met de betrokken gemeenten in overleg moeten gaan.

De Vlaamse Regering geeft aan dat er doorheen het geïntegreerd planningsproces verschillende overlegmomenten hebben plaatsgevonden met de verschillende betrokken instanties, waaronder de lokale besturen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om voldoende afstemming te houden van de verschillende initiatieven in de regio. Bovendien

werden de gekende en zekere ontwikkelingen meegenomen in de referentietoestand en verkeersmodelleringen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.296. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld bij de uitwerking van de projecten via een DBFM, waarbij onder meer verwezen wordt naar de Quick Win voor de herinrichting van de knoop R0xA201.

De Vlaamse Regering stelt vast dat deze adviezen, bezwaren en opmerkingen niet gaan over de inhoud van het plan, maar over de concrete realisatie van het project. Het is inderdaad zo dat wordt nagedacht over het werken met een DBFM-formule (Design, Build, Finance & Maintain of Ontwerpen, Bouwen, Financieren, Onderhouden) voor de concrete uitvoering van de werken voor de herinrichting van de R0-Noord. Door de private markt nauw te betrekken, kunnen de projecten efficiënter worden gerealiseerd en worden de levenscycluskosten beter beheerst. De herinrichting van de knoop R0xA201 is inderdaad een project dat via een DBFM-formule zal worden uitgevoerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.297. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat het GRUP niet vooraf werd doorgesproken met de betrokken eigenaars van percelen die opgenomen zijn in het GRUP.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat bij de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de procedure wordt gevolgd zoals voorzien in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Er worden hierin twee momenten voorzien waar de plandoelstelling, het voorgenomen plan wordt voorgelegd aan het ruimere publiek. Over de startnota wordt een publieke raadpleging gehouden en over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een openbaar onderzoek. In het geval van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel werd naast de startnota ook over scopingnota 1 en scopingnota 2 een publieke raadpleging gehouden. Het vooraf doorspreken van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan met betrokken particuliere eigenaars is niet voorzien in de regelgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.298. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar het gevolg van de verkiezingen van 2024 en de regeringswissel.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de procedure in functie van de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan los staat van verkiezingen en regeringswissels. Er is geen impact op besluitvorming.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.299. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de infosessies slecht werden georganiseerd omdat bezoekers in kleinere groepen te woord werden gestaan.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de infomarkten geen collectieve presentatie inhielden, maar zo werd georganiseerd dat de bezoekers persoonlijk en via verschillende infopanelen

de nodige toelichting kregen over het plan. Daarnaast waren ook heel wat experts aanwezig waaraan steeds vragen konden worden gesteld.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.300. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verder overleg met de verschillende stakeholders gevraagd over de voorgestelde maatregelen onderliggend wegennet zodat deze goed op elkaar (en op de overige werken) kunnen afgestemd worden en zodat deze geen bijkomende negatieve effecten kunnen teweegbrengen zoals een verschuiving van verkeer naar andere wegen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften waarin bepaald wordt dat bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van de wegeninfrastructuur een Minder Hinderplan moet bijgevoegd worden. Doel van dit plan is om zo min mogelijk hinder te veroorzaken tijdens de herinrichting van de RO-noord. Bij de uitwerking van dit Minder Hinderplan is het evident dat dit gebeurt in overleg met de verschillende stakeholders om tot een ontwerp te komen dat zo veel mogelijk aansluit bij de maatregelen van de verschillende actoren.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot onteigeningen/ vergoedingen

B.301. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden bezorgdheden geuit met betrekking tot mogelijke onteigeningen, waardeverliezen van eigendommen, financiële compensaties en gebrek aan duidelijke informatie hieromtrent. Men dringt aan op meer helderheid, rechtvaardige vergoedingen en het behoud van kwalitatieve leefomgevingen. In een aantal bezwaren wordt verwezen naar brieven die verstuurd werden naar de eigenaars m.b.t. tot een eventuele verwerving. Er wordt gevraagd of er onteigeningsplannen zullen opgemaakt worden.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het GRUP louter bestemmingen regelt en aangeeft welke percelen van bestemming wijzigen binnen de contouren van het GRUP. Pas in de projectfase, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt, zal duidelijk worden welke percelen concreet betrokken zijn en moeten worden verworven worden. Omwille van bovenstaande reden is er dan ook geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP.

In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals verwerving, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie.

Voor wat betreft de reacties in verband met waardevermindering van private onroerende goederen verwijst de Vlaamse Regering ook naar de decretale compensatiesystemen. Deze systemen garanderen desgevallend een billijke vergoeding zodat binnen voorliggende goedkeuringsprocedure geen specifieke bijkomende maatregelen vereist zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.302. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgeworpen dat het herbestemmen van een 'bufferzone' naar 'agrarijs gebied' ter hoogte van een wegberm geen zin heeft, aangezien de betrokken strook niet bewerkbaar is omwille van de steile hellinggraad. Het zou dan ook volstrekt onlogisch zijn om voor deze herbestemming een planbatenheffing op te leggen.

De Vlaamse Regering merkt op dat de betrokken strook op heden reeds voor landbouwdoeleinden wordt aangewend. Gezien het huidige gebruik en de herbestemming van een groene naar een agrarische bestemming, wordt de mogelijkheid tot planbatenheffing in de zin van artikel 2.6.4 van de VCRO voor de betrokken percelen opgenomen in bijlage IV van het GRUP. Overigens is te benadrukken dat het Grondwettelijk Hof de werkwijze van de planbatenheffing, waarbij de decreetgever heeft geopteerd om te werken met decretaal vastgestelde vermoedens van meerwaarde, bestaanbaar is met de Grondwet (*GWH 12 mei 2022, nr. 64/2022*).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, §§ 1 en 3, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 17, § 3, eerste lid, vervangen bij het decreet van 19 mei 2006, artikel 18, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 25, § 1, vervangen bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij de decreet van 7 december 2007, artikel 27, § 3, eerste lid, ingevoegd bij decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, artikel 28, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter, § 1, §2, eerste lid en §4 ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006.
- Het koninklijk besluit van 07 maart 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 18 juli 1980 tot bescherming als dorpsgezicht van 'Hoeve Hooghof: uitbreiding omgeving' te Asse (Zellik).
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 1983 tot bescherming als monument en als dorpsgezicht van 'Het Hooghof met omgeving' te Asse (Zellik).
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 10 maart 2006 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem d.d. 10/03/2006'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aanpalende open ruimtegebieden'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden - cluster Zaventem'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 februari 2018 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Brabantnet – Sneltram A12'.

- Het koninklijk besluit van 10 juli 1967 houdende de goedkeuring van het BPA 'Roekhout' in de gemeente Dilbeek.
- Het ministerieel besluit van 28 mei 1996 houdende de goedkeuring van het BPA 'Bosweg' in de gemeente Machelen.
- Het ministerieel besluit van 8 maart 2008 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sport en recreatie deelRUP 4 Relegem'.
- Het besluit van de deputatie van Vlaams-Brabant van 24 april 2008 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Koningslo-Hoogveld-Tangebeek'
- De beslissing van de gemeenteraad van 26 maart 2018 van de gemeente Asse, houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Den Bol'.
- De beslissing van de gemeenteraad van 22 juni 2020 van de gemeente Zaventem houdende de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Wijziging BPA nr. 6bis'.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 23 april 2014 tot aanwijzing van de speciale beschermingszone 'BE2400010- Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem'- deelgebied Floordambos' en tot definitieve vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 23 maart 2014 tot aanwijzing van de speciale beschermingszone 'BE2400008- Zoniënwoud' en tot definitieve vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten.
- Het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000003: 'Bossen en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest deelgebied Laarbeekbos' tot definitieve vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen.
- Het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000001: 'Zoniënwoud met bosrand, aangrenzende bosgebieden en Woluwevallei' tot definitieve vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage Ia, het verordend grafisch plan;
2. bijlage Ib, plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten;
3. bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. Bijlage IIIa, de toelichtingsnota met de tekstuele toelichting;
2. Bijlage IIIb, de toelichtingsnota kaarten;
3. Bijlage IV, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;
4. Bijlage V, het plan-milieueffectrapport;
5. Bijlage VI, de maatschappelijke kosten-baten analyse;
6. Bijlage VII, de Verkeerveiligheidseffectenbeoordeling;
7. Bijlage VIII, het Ruimtelijk Veiligheidsrapport;
8. Bijlage IX, het ontwerpend onderzoek;
9. Bijlage X: het Futureproof onderzoek;
10. Bijlage XI, de Beoordelingsnota
11. Bijlage XII, de Ruimtelijke conceptschets gekozen alternatief en varianten
12. Bijlage XIII, de motivering van de gedeeltelijke opheffing van de beschermingsbesluiten
13. Bijlage XIV, de nota flankerend beleid
14. Bijlage XV, scopingnota 4 en bijlagen.

Artikel 2. Het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 1983 tot bescherming van het monument en als dorpsgezicht van "Het Hooghof met zijn omgeving" te Asse (Zellik) wordt gedeeltelijk opgeheven voor wat betreft de percelen te Asse, 30N (deel), 33B5 (deel), 26N (deel), 33D5 (deel) en delen van het openbaar domein.

Het plan als bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 1983 wordt vervangen door het plan 1 dat in bijlage Ib opgenomen is bij dit besluit.

Artikel 3. Het koninklijk besluit van 18 juli 1980 tot bescherming als dorpsgezicht van de "Hoeve Hooghof: uitbreiding omgeving" te Zellik wordt gedeeltelijk opgeheven voor wat betreft de percelen te Asse, 33A5 (deel), 33E2 (deel), 33C2 (deel) en delen van het openbaar domein.

Het plan als bijlage bij het koninklijk besluit van 18 juli 1980 wordt vervangen door het plan 2 dat in bijlage Ib opgenomen is bij dit besluit.

Artikel 4. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

A handwritten signature in black ink, reading "Deniz Zuhal". The script is cursive and fluid.

Zuhal DEMIR



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
**‘Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) –
deel Noord’**

**In de gemeenten Asse, Dilbeek, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Meise,
Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem**

Bijlage Ia: Verordenend grafisch plan



**Vlaamse
overheid**



DE WERKVENNOOTSCHAP

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)



Dit document is bijlage Ia van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0)-deel Noord'.

Deze bijlage bevat het '**Verordenend grafisch plan**'.

Overzicht andere bijlagen

- **Bijlage Ia: Verordenend grafisch plan**
- Bijlage Ib: Plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten
- Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa: Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting
- Bijlage IIIb: Toelichtingsnota kaarten
- Bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V: Plan-milieueffectrapport
- Bijlage VI: Maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)
- Bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB)
- Bijlage VIII: Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)
- Bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
- Bijlage X: Futureproof onderzoek
- Bijlage XI: Beoordelingsnota
- Bijlage XII: Ruimtelijke conceptschets Gekozen alternatief en varianten
- Bijlage XIII: Motivering gedeeltelijke opheffing van beschermingsbesluiten
- Bijlage XIV: Nota flankerend beleid
- Bijlage XV: Scopingnota 4 en bijlagen

de ontwerpers,

Veerle VAN HASSEL

Eva VERCAMST



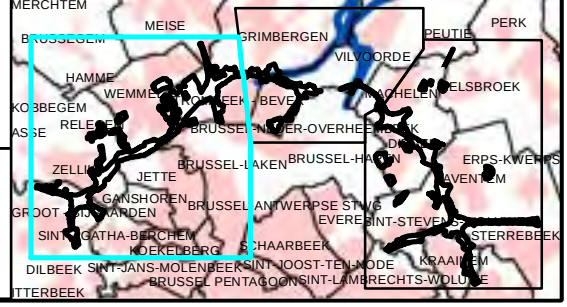
Achtergrond : GRB, Bron : Digital Vlaanderen, februari 2022
Verwerkingsjaar door middel van Brussels LUIS 6.0 - Verdeling & Copyright CIBG (01/01/2017)

GEWESTELUK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
Ruimtelijke Herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord
Bijlage 1a Verordening Gratisch Plan - deelplan 1/3 (zone Wemmel)

Plancode : 2.12_00497_00001
Definitieve Versie

DEPARTEMENT OMGEVING

Schaal : 1:50.000
0 125 250 500 M





Achtergrond : GRB, Bron : Digitaal Vlaanderen, februari 2022
Verwezenlijkt door middel van Brussels Urbis © - Verdeling & Copyright CIBG (01/01/2017)

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
Ruimtelijke Herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord
Bijlage Ia Verordening Grafisch Plan - deelplan 2/3 (zone Vilvoorde)

Plancode : 2.12.00497.00001
Definitieve Vaststelling

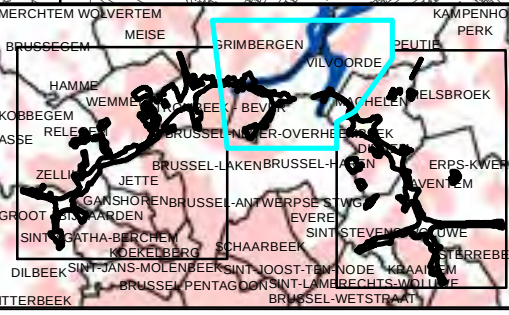
**Vlaamse
overheid**

DEPARTEMENT
OMGEVING

schaal : 1:10.000

0 50 100 200 M

N







Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
‘Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord’

In de gemeenten Asse, Dilbeek, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Meise, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem

Bijlage Ib: Plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten



**Vlaamse
overheid**



DE WERKVENNOOTSCHAP

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)



Dit document is bijlage Ib van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0)-deel Noord'.

Deze bijlage bevat de '**Plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten**'.

Overzicht andere bijlagen

- Bijlage Ia: Verordenend grafisch plan
- **Bijlage Ib: Plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten**
- Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa: Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting
- Bijlage IIIb: Toelichtingsnota kaarten
- Bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V: Plan-milieueffectrapport
- Bijlage VI: Maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)
- Bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB)
- Bijlage VIII: Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)
- Bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
- Bijlage X: Futureproof onderzoek
- Bijlage XI: Beoordelingsnota
- Bijlage XII: Ruimtelijke conceptschets Gekozen alternatief en varianten
- Bijlage XIII: Motivering gedeeltelijke opheffing van beschermingsbesluiten
- Bijlage XIV: Nota flankerend beleid
- Bijlage XV: Scopingnota 4 en bijlagen

de ontwerpers,

Veerle VAN HASSEL

Eva VERCAMST



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
‘Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord’

In de gemeenten Asse, Dilbeek, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Meise, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem

Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften



**Vlaamse
overheid**



DE WERKVENNOOTSCHAP

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)



Dit document is bijlage II van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) -deel Noord'.

Deze bijlage bevat de '**Verordenende stedenbouwkundige voorschriften**'.

Overzicht andere bijlagen

- Bijlage Ia: Verordenend grafisch plan
- Bijlage Ib: Plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten
- **Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften**
- Bijlage IIIa: Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting
- Bijlage IIIb: Toelichtingsnota kaarten
- Bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V: Plan-milieueffectrapport
- Bijlage VI: Maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)
- Bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB)
- Bijlage VIII: Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)
- Bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
- Bijlage X: Futureproof onderzoek
- Bijlage XI: Beoordelingsnota
- Bijlage XII: Ruimtelijke conceptschets Gekozen alternatief en varianten
- Bijlage XIII: Motivering gedeeltelijke opheffing van beschermingsbesluiten
- Bijlage XIV: Nota flankerend beleid
- Bijlage XV: Scopingnota 4 en bijlagen

de ontwerpers,

Veerle VAN HASSEL

Eva VERCAMST

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften



Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie infrastructuur

Artikel 1. Gebied voor wegeninfrastructuur

1.1. Bepalingen over de bestemming

Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

1.2. Bepalingen over de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren of de aanpassing van wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen voor ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructures, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, openbaar vervoer, dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerken en niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs/ klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen toegelaten.

Volgende handelingen zijn eveneens toegelaten, voor zover gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw en de hoofdbestemming niet in het gedrang komt:

- handelingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden of van het beperken van de milieu-impact.
- handelingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast.

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.

De omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van) de wegeninfrastructuur toont aan dat de aangevraagde werken uitgevoerd worden zodat herstel van de bodemstructuur, -opbouw en -doorlatendheid mogelijk is. Een onderzoek naar de stabiliteit van de bodem maakt hier eveneens deel van uit.

1.3. Bepalingen m.b.t. de verdiepte ligging van de R0

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

De R0 wordt verdiept aangelegd ter hoogte van Laarbeekbos (het deel tussen de verkeerswisselaar R0xE40 en aansluitingscomplex 9) en ter hoogte van Wemmel-Jette (het deel tussen de aansluitingscomplexen 9 en 7a) om de aanleg van landschapsbruggen en/of overbruggingen toe te laten.

Voor de verdiepte ligging van de R0 ten hoogte van Wemmel-Jette mag de breedte van de sleuf met keerwanden niet significant groter zijn dan die van de wegzate. De breedte van de sleuf op maaiveldniveau mag maximaal 10% groter zijn dan de breedte van de wegzate.

De verdiepte ligging ter hoogte van Wemmel-Jette (het deel tussen de aansluitingscomplexen 9 en 7a) maakt het mogelijk om minimaal 3 overbruggingen te voorzien om beide zijden van de weginfrastructuur ruimtelijk, landschappelijk en recreatief te verbinden ter hoogte van de Steenweg op Brussel, de Koningin Astridlaan en de De Limburg Stirumlaan. Deze wegen maken onderdeel uit van deze overbruggingen. Voor de overbrugging ter hoogte van de De Limburg Stirumlaan wordt verder bepaald dat:

- de breedte van de overbrugging minimaal 180 meter bedraagt;
- het maaiveldniveau wordt ingericht conform de bestemming en voorschriften van artikel 6 parkgebied;
- boven op de overbrugging kunnen geen gebouwen toegelaten worden.

In het deel tussen de verkeerswisselaar R0xE40 en aansluitingscomplex 9 worden ter hoogte van Hoeve Hooghof en ter hoogte van Laarbeekbos minimaal 2 landschapsbruggen aangelegd over de R0 om beide zijden van de weginfrastructuur ruimtelijk, landschappelijk en ecologisch te verbinden. Deze landschapsbruggen voldoen minimum aan volgende bepalingen:

- de breedte van de landschapsbrug bedraagt minimaal 90 meter ter hoogte van Hoeve Hooghof en minimaal 180 meter ter hoogte van Laarbeekbos;
- het maaiveldniveau van de landschapsbrug ter hoogte van Hoeve Hooghof wordt ingericht conform de bestemming en voorschriften van artikel 4 natuurgebied;
- het maaiveldniveau van de landschapsbrug ter hoogte van Laarbeekbos wordt ingericht conform de bestemming en voorschriften van artikel 8 bosgebied;
- op de landschapsbruggen kunnen geen gebouwen toegelaten worden;
- via één van de landschapsbruggen wordt een fietsverbinding gerealiseerd.

1.4. Specifieke bepalingen betreffende de weginrichting

De weginfrastructuur wordt - in zoverre dit technisch mogelijk is - compact, flexibel en adaptief geconcepieerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik, klimaatadaptatie en -mitigatie.

De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de weginfrastructuur toont aan dat maximaal gestreefd wordt naar:

- het beperken van de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen;
- het beperken van verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes door compacte infrastructuur;
- waar het wegontwerp dit ruimtelijk en technisch toelaat de bestaande wegzates behouden;
- een adaptief wegontwerp, dat verdere compactering of het gebruik door andere vervoersmodi mogelijk maakt zonder ingrijpende infrastructuurwerken;
- een infrastructuur ontworpen als één rijvlak, dat flexibel en dynamisch ingedeeld en gebruikt kan worden;
- obstakelvrije rijvlakken met vrije overspanningen;
- zo eenvoudig mogelijke verkeerswisselaars en aansluitingscomplexen;
- het realiseren van verkoelingseilanden en verkoelingsassen langsheen hitte genererende infrastructuur;
- klimaatmitigatie door het ontwerpen van CO₂-neutrale of CO₂-negatieve infrastructuur.

In zover technisch mogelijk, wordt gebruik gemaakt van geluidsarme wegbedekking.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Bij de weginrichting wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele impact op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, trillingen, licht, hitte, zicht en inkijk wordt - voor zover technisch en redelijkerwijs mogelijk - tot een minimum beperkt.

Verlichting in functie van infrastructuur wordt tot het strikt noodzakelijke beperkt in functie van veiligheid om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.

De inname van verboden te wijzigen vegetaties wordt maximaal vermeden.

1.5. Bepalingen met betrekking tot de inrichtingsstudie

Bij omgevingsvergunningsaanvragen in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie gaat minstens in op de bepalingen zoals opgenomen in artikel 1, 2, 3, 10 en 11.

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied.

De inrichtingsstudie beschrijft hoe het voorgenomen project op een kwalitatieve wijze autonoom zal functioneren binnen de actuele feitelijke context en hoe het voorgenomen project bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de doorstroming en het realiseren van een meer logische en beter leesbare ringinfrastructuur.

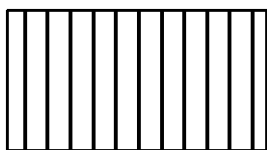
De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande en voldoende actuele inrichtingsstudie of een aangepaste of een nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

1.6. Bepalingen m.b.t. de aanlegfase

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt.

Het minder hinderplan gaat minstens in op:

- de performantie van de R0 en de toeleidende snelwegen;
- organisatie en fasering van de voorziene herinrichting van de verkeerswisselaars;
- monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en aansluitingscomplexen;
- monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden;
- gebruik van bestaande of reeds nieuwe weginfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen;
- gebruik van nieuwe weginfrastructuur buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen;
- het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen;
- het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden;
- het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.



(aanduiding in overdruk)

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i>
Artikel 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur
2.1. Bepalingen over de bestemming
Dit gebied is bestemd voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden.
2.2. Bepalingen m.b.t. de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren en de aanpassing van ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden. In het gebied, aangeduid met deze overdruk, is de in grondkleur aangegeven bestemming van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.
2.3. Specifieke bepalingen betreffende de weginrichting
De ongelijkvloerse wegeninfrastructuur wordt - in zoverre dit technisch mogelijk is - compact, flexibel en adaptief geconcipeerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik, klimaatadaptatie en -mitigatie. De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur toont aan dat maximaal gestreefd wordt naar: <ul style="list-style-type: none"> - het beperken van de ruimte-inname voor de aanleg van wegeninfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen; - het beperken van verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes door compacte infrastructuur; - waar het wegontwerp dit ruimtelijk en technisch toelaat de bestaande wegzates behouden; - een adaptief wegontwerp, dat verdere compactering of het gebruik door andere vervoersmodi mogelijk maakt zonder ingrijpende infrastructuurwerken; - een infrastructuur ontworpen als één rijvlak, dat flexibel en dynamisch ingedeeld en gebruikt kan worden; - obstakelvrije rijvlakken met vrije overspanningen; - klimaatmitigatie door het ontwerpen van CO₂-neutrale of CO₂-negatieve infrastructuur.
In zoverre het technisch mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van geluidsarme wegbedekking.
Bij de inrichting van de wegeninfrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele impact op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, trillingen, licht, hitte, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch en redelijkerwijs mogelijk, tot een minimum beperkt.
Verlichting in functie van infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.
2.4. Bepalingen met betrekking tot de inrichtingsstudie
Bij omgevingsvergunningsaanvragen in functie van (delen van) de wegeninfrastructuur wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie gaat minstens in op de bepalingen zoals opgenomen in artikel 1, 2, 3, 10 en 11.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied.

De inrichtingsstudie beschrijft hoe het voorgenomen project op een kwalitatieve wijze autonoom zal functioneren binnen de actuele feitelijke context en hoe het voorgenomen project bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de doorstroming en het realiseren van een meer logische en beter leesbare ringinfrastructuur.

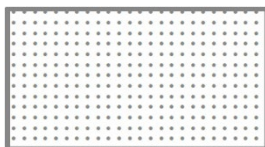
De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande en voldoende actuele inrichtingsstudie of een aangepaste of een nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

2.5. Bepalingen m.b.t. de aanlegfase

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt.

Het minder hinderplan gaat minstens in op:

- de performantie van de R0 en de toeleidende snelwegen;
- organisatie en fasering van de voorziene herinrichting van de verkeerswisselaars;
- monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en aansluitingscomplexen;
- monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden;
- gebruik van bestaande of reeds nieuwe weginfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen;
- gebruik van nieuwe weginfrastructuur buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen;
- het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen;
- het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden;
- het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.



(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur

Artikel 3. Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur

3.1. Bepalingen m.b.t. de bestemming

Zolang het gebied of delen van het gebied aangeduid met deze overdruk niet worden benut in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de betreffende infrastructuur, is de grondkleur van toepassing.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van weginfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

3.2. Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn naast werken, handelingen en wijzigingen die toegelaten zijn volgens de grondkleur, ook werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor:

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<ul style="list-style-type: none"> - het functioneren, aanpassen of aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen van infrastructuur. Dergelijke infrastructuur, inclusief aansluitingen op het onderliggend wegennet en alle aanhorigheden, worden ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk ingepast in de omgeving; - visuele afscherming, omgevingsafscherming in functie van lucht en geluid, landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de zone voor wegeninfrastructuur, aanhorigheden, technische en functionele constructies en infrastructuur horende bij de infrastructuur in de zone voor wegeninfrastructuur; - ecologische infrastructuur (zoals landschapsbruggen, ecoducten, ecotunnels) en kleine landschapselementen; - infrastructuur voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs/ klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen; - het wijzigen, verplaatsen of opheffen van bestaande wegen voor gemotoriseerd verkeer; - vervanging, herstel of ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.
<p>Landschapsbruggen, onder- en overbruggingen over of van de R0-Noord worden zodanig ingericht dat ze landschappelijk, ruimtelijk en functioneel deel uitmaken van de omgeving en/of een ondersteunende rol vervullen voor functies in de omgeving.</p> <p>Waar het ruimtelijk en technisch mogelijk is, worden onderdoorgangen en bruggen voor gemotoriseerd of niet-gemotoriseerd verkeer over of onder de R0 breder voorzien dan strikt noodzakelijk is voor de verkeersfunctie, om zo bijkomende ecologische verbindingen te creëren.</p>
<p>3.3. Bepalingen met betrekking tot de uitvoering van tijdelijke werken voor de herinrichting van de R0-Noord en aansluitende wegen</p>
<p>In het gebied zijn naast werken, handelingen en wijzigingen die toegelaten zijn volgens voorgaande bepaling en de grondkleur, ook tijdelijke werken, handelingen en wijzigingen toegelaten in functie van de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de herinrichting van de R0-Noord en aansluitende wegen, met inbegrip van tijdelijke weginfrastructuur.</p> <p>Tijdelijke weginfrastructuur is weginfrastructuur die – gedurende de werken – bestemd is voor de aanleg, inrichting en exploitatie van tijdelijke wegenis, inclusief gebruikelijke kunstwerken en aanhorigheden, in functie van het maximaal garanderen van de continuïteit van de verkeersfunctie van de R0-Noord en de aansluitende wegenis, het maximaal garanderen van de ontsluiting en bereikbaarheid van de bestaande functies en activiteiten in de omgeving van de werken en de bereikbaarheid van de werken voor werfverkeer.</p>
<p>De bepalingen van artikel 3.3. zijn niet van toepassing in het gedeelte van de overdrukzone gelegen op meer dan 25,00 meter afstand vanaf de grens van het gebied voor weginfrastructuur (artikel 1) of de overdrukzone voor ongelijkvloerse weginfrastructuur (artikel 2) tenzij ze betrekking hebben op tijdelijke weginfrastructuur, met inbegrip van tijdelijke keerlussen ter hoogte van bestaande verkeerswisselaars of aansluitingscomplexen.</p> <p>Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden tijdelijke werken georganiseerd en ingericht op een manier dat de hinder op de omgeving en de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven. Tussen de huidige R0 en Laarbeekbos kan geen tijdelijke omleidingsweg voorzien worden. Ter hoogte van Laarbeekbos wordt een afscherming tijdens de werken voorzien.</p> <p>Na de realisatie van de wegeninfrastructuur, vervallen de bepalingen van Artikel 3.3 en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd zodat de in grondkleur aangegeven bestemming kan gerealiseerd worden. Tevens worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd in functie van het herstel van de bodemstructuur/ -opbouw/ -doorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden. Technieken van natuurtechnische milieubouw worden hierbij gehanteerd. Als referentiemoment voor het vervallen van de bepalingen van Artikel 3.3 geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied.</p>
<p>3.4. Specifieke bepalingen betreffende het waterbeheer</p>
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt en de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van het</p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden.</p>
<p>De omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur toont in functie van het waterbeheer aan dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de afwatering wordt voorzien middels onverharde bermen, open grachten parallel aan het wegtracé of middels een open infiltratie- en/of buffersysteem in zoverre dit ruimtelijk en technisch mogelijk is. Waar dit ruimtelijk en technisch niet mogelijk is, wordt een ondergronds infiltratie- of minstens buffersysteem voorzien. Deze bepaling houdt in dat het drainerend effect van grachten steeds beperkt wordt en dat de aanleg van grachten afgestemd wordt op eventuele opstuwing van hemelwater. Permanente drainage door grachten met lagere grondwaterstanden tot gevolg is niet toegestaan; - afstromend hemelwater van wegenis wordt via onverharde bermen en grachten of bekkens opgevangen. Indien er onvoldoende ruimte is voor dergelijke voorzieningen wordt dit naar een koolwaterstofafscheiderinstallatie en een sedimentvanger geleid alvorens te lozen op oppervlaktewater; - maatregelen worden genomen om infiltratie van vervuild water (inclusief strooizout) in kwetsbare gebieden maximaal te vermijden, zowel tijdens de bouw als in exploitatiefase; - er worden enkel ADR-bekkens toegelaten gekoppeld aan wegeninfrastructuur lager dan het maaiveld.
<p>In een omgevingsvergunningsaanvraag voor ondergrondse of verdiepte constructies met het oog op de aanleg van de R0 wordt aangegeven wat de te verwachten effecten zijn van deze constructies en de noodzakelijke bemalingen, zowel in aanlegfase als exploitatiefase op het grondwater en de bodemzetting en hoe deze beperkt worden.</p> <p>Ter hoogte van Laarbeekbos wordt tevens aangegeven hoe de afstroming van oppervlakkig water naar en doorheen het bos beperkt wordt.</p>
<p>3.5. Bepalingen m.b.t. landschappelijke en ecologische ingrepen</p>
<p>In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangetoond hoe de wegeninfrastructuur van de R0-Noord inclusief de aansluitingen op het onderliggend wegennet evenals aanhorigheden ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk worden ingepast in de omgeving.</p>
<p>De inname van verboden te wijzigen vegetatie wordt maximaal vermeden.</p>
<p>Waar ruimtelijk en technisch mogelijk, gaat de realisatie van weginfrastructuur van de R0-Noord gepaard met de aanleg van geleidende beplantingen op bermen en natuurlijke structuren teneinde versnippering en barrièrewerking te vermijden en ecologische langsverbindingen te creëren.</p> <p>Bermen en natuurlijke structuren worden aangelegd en beheerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van) de wegeninfrastructuur wordt een natuurbeheerplan minimaal type 2 gevoegd.</p>
<p>3.6. Bepalingen m.b.t. ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud</p>
<p>Ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de R0-Noord en ten laatste tijdens het eerste plantseizoen volgend op definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied, worden minstens volgende ontsnipperende maatregelen en ecologische verbindingen gerealiseerd:</p> <p>Dwarsende verbindingen (onder/over de R0):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ter hoogte van de Alfons Gossetlaan; - Natte ecoverbinding Maalbeek;

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

- Ter hoogte van de spoorlijn Brussel-Dendermonde;
- Ter hoogte van het Laarbeekbos en Hooghof;
- Ter hoogte van de Schapentunnel;
- Ter hoogte van Ronkel;
- Ter hoogte van de Panoramastraat;
- Doorheen of langs de verkeerswisselaar R0/A12;
- Ter hoogte van Potaarde;
- Ter hoogte van de Sint-Annalaan;
- Natte ecoverbinding ter hoogte van de Tangebeek;
- Ter hoogte van Klein Hoogveld;
- Ter hoogte van de Medialaan;
- Ter hoogte van de N260 Brusselsesteenweg;
- Ter hoogte van de R22 Woluwelaan;
- Ter hoogte van de Pieter Schroonsstraat;
- Ter hoogte van de Haachtsesteenweg;
- Natte ecoverbinding ter hoogte van de Woluwe;
- Ter hoogte van de knoop R0/A201;
- Ter hoogte van de Henneaulaan;
- Ter hoogte van Woluwedal;
- Ter hoogte van de Leuvensesteenweg;
- Ter hoogte van de Molenstraat.

Dwarsende verbindingen onder/over aantakende infrastructuur:

- Natte ecoverbinding Haverbeek;
- Natte ecoverbinding Molenbeek;
- Ter hoogte van Beverbos;
- Natte ecoverbinding Maalbeek/Potaarde;
- Ten zuiden van de verkeerswisselaar R0/A12;
- Ter hoogte van de Broekstraat;
- Ter hoogte van de Heirbaan;
- Over de A201, ten oosten van de knoop R0/A201;
- Over de A201, ten westen van de knoop R0/A201;
- Ten westen van de verkeerswisselaar R0/E40 te Sint-Stevens-Woluwe;
- Ter hoogte van het viaduct over Woluwedal;
- Ter hoogte van de Wezembeekstraat.

De situering is indicatief, doch de realisatie van deze dwarsverbindingen is verplicht om het ecologisch netwerk te laten functioneren. Een verbinding kan vervangen worden door een andere, voor zover in de omgevingsvergunningsaanvraag aangetoond wordt dat het functioneren van het ecologisch netwerk gegarandeerd blijft.

Deze ecologische verbindingen worden - waar technisch en ruimtelijk haalbaar - zoveel mogelijk gescheiden van de andere oversteken.

Daar waar ruimtelijk de ecologische verbindingen worden gecombineerd met een verbinding in functie van het zacht recreatief netwerk, het bovenlokaal fietsroutenetwerk, het recreatief fietsroutenetwerk en het netwerk van fietssnelwegen, kan dit enkel voor zover de ecologische verbindingfunctie gegarandeerd wordt. De breedte van deze verbindingen wordt afgestemd op de functie en effectiviteit als ecologische verbinding. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangetoond dat voldaan wordt aan deze bepaling.

3.7. Bepalingen m.b.t. bereikbaarheid, verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en voor openbaar vervoer

Tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur blijft de bereikbaarheid van de bestaande activiteiten langsheen het tracé maximaal gegarandeerd.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Omgevingsvergunningsaanvragen voor de herinrichting van de R0-Noord omvatten comfortabele en veilige verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers, op zijn minst:

- Tussen Groot-Bijgaarden en de bedrijventone Gossetlaan;
- Tussen Groot-Bijgaarden en Zellik;
- Tussen Zellik en Neerzellik;
- Ter hoogte van de spoorlijn Brussel-Dendermonde;
- Ter hoogte van Laarbeekbos;
- Tussen Wemmel en Jette;
- Tussen Wemmel en Verregat;
- Ten westen van de verkeerswisselaar R0/A12 (N277);
- Ten oosten van de verkeerswisselaar R0/A12 (F28);
- Tussen Treft en Strombeek-Bever;
- Tussen Strombeek-Bever en Spaanse Linde;
- Tussen Neder-over-Heembeek en Vilvoorde-Kassei;
- Ten westen van het zeekanaal (F23);
- Ten oosten van het Zeekanaal (verlengde van de F1);
- Tussen Buda en Machelen-Broek;
- Ter hoogte van de spoorlijn Brussel – Vilvoorde;
- Ter hoogte van de R22;
- Tussen Beaulieu en Machelen;
- Ten oosten van de verkeerswisselaar R0/E19;
- Tussen Diegem en de omgeving Brucargo;
- Tussen Diegem en Diegem-Lo;
- Langs de luchthaventrans;
- Langs de spoorlijn Brussel-Leuven;
- Tussen Keiberg en Zaventem;
- Doorheen de Woluwevallei te Zaventem;
- Ten noorden van de verkeerswisselaar R0/E40 te Sint-Stevens-Woluwe;
- Tussen Kraainem en Sterrebeek.

Bij de herinrichting van de R0-Noord wordt er aangepaste infrastructuur met het oog op vlotte en veilige verbindingen voor openbaar vervoer voorzien, op zijn minst:

- Tussen Groot-Bijgaarden en de bedrijventone Gossetlaan;
- Tussen Groot-Bijgaarden en Sint-Agatha-Berchem via of ter hoogte van de Brusselstraat;
- Tussen Groot-Bijgaarden en Zellik;
- Tussen Zellik en Neerzellik;
- Doorheen of langs het aansluitingscomplex van de N9;
- Tussen Wemmel en Jette via of ter hoogte van de N290 ;
- Tussen Wemmel en Jette via of ter hoogte van de Limburg Stirumlaan ;
- Doorheen en langs de verkeerswisselaar R0/A12;
- Tussen Grimbergen en Strombeek-Bever;
- Tussen Grimbergen en Koningslo;
- Tussen Vilvoorde en Koningslo ;
- Doorheen of langs het aansluitingscomplex van de N209;
- Tussen Vilvoorde en Brussel;
- Tussen Machelen en Diegem;
- Tussen Machelen en de zone Brucargo;
- Tussen Diegem-Lo en Diegem;
- Doorheen of langs het aansluitingscomplex van de A201;
- Tussen Zaventem en de kantorenzone Keiberg;
- Tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe via of ter hoogte van de N2;
- Doorheen of langs de verkeerswisselaar R0/E40-Leuven;
- Tussen Sint-Stevens-Woluwe en Kraainem;
- Tussen Kraainem en Sterrebeek.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Waar ruimtelijk en technisch mogelijk worden deze verbindingen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer breder voorzien dan strikt noodzakelijk voor de op te nemen verkeersfunctie, zodat ook een ecologische verbinding wordt gecreëerd.

3.8. Specifieke bepalingen aangaande waterlopen

Bij de herinrichting van de R0-Noord gelden in functie van de bestaande waterlopen volgende bepalingen:

- Waterlopen worden maximaal open, als corridor, behouden en worden maximaal opengelegd. Overwelling en/of inbuizing van de waterlopen is enkel toelaatbaar wanneer technisch en ruimtelijk noodzakelijk;
- De waterlopen behouden steeds hun bestaande afwateringsfunctie. Hun doorstromingscapaciteit wordt niet beperkt;
- Voor waterlopen van eerste, tweede en derde categorie en de niet gecategoriseerde waterlopen worden in het gebied tot respectievelijk 10 meter, 7,5 meter, 5 meter en 2,5 meter aan de buitenkant van de oever, enkel constructies toegelaten in functie van:
 - o het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;
 - o het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, met inbegrip van de oevers, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie;
 - o het behoud en het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;
- Werken in functie van gekruiste, verlegde of heringerichte waterlopen, grachten en bufferbekkens worden landschappelijk ingepast en worden uitgevoerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang;
- De dimensionering van de onderdoorgangen van gedwarste waterlopen garandeert de goede doorstroming in functie van het door te voeren debiet en van bestaande overstromingsgevoelige gebieden;
- Bij overwellingen en inbuizingen van waterlopen worden waar technisch en ruimtelijk mogelijk de onderdoorgangen van gedwarste waterlopen breder voorzien dan strikt noodzakelijk voor de op te nemen functie, zodat ook een ecologische verbinding met faunapassages gecreëerd wordt.

3.9. Bepalingen m.b.t. afscherming in functie van lucht- en geluidseffecten en visuele buffering

Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangegeven wat de te verwachten effecten zijn op vlak van lucht en geluid en hoe deze beperkt kunnen worden. Er wordt een monitoringsplan in functie van mobiliteit en - daarvan afgeleid - lucht en geluid opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag.

- Om aanzienlijk negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en/ of geluid te vermijden en een visuele buffering te voorzien wordt minstens buffering of afscherming langsheen de weginfrastructuur aangebracht in of ter hoogte van Zellik langs de R0 buitenzijde en langs de N9;
- Wilgendaal ter hoogte van aansluitingscomplex 10 - Zellik van de R0;
- Laarbeekbos langs de R0 binnenzijde;
- Ter hoogte van de Panoramastaat;
- Jette langs de R0 binnenzijde;
- Wemmel langs de R0 buitenzijde;
- de wijk De Nekker in Meise langs de oostzijde van de A12;
- Strombeek-Bever en Het Voor langs beide zijden van de R0;
- Machelen en Diegem langs de verkeerswisselaar van de E19;
- ten oosten van de E19 ter hoogte van Floordambos;
- de wijk Rode Cité te Zaventem langs de zuidzijde van de A201;
- de wijk Bloemenveld te Zaventem langs de R0 buitenzijde;
- Kraainem en Sint-Stevens-Woluwe langs beide zijden van de E40;
- Kraainem langs beide zijden van de R0.

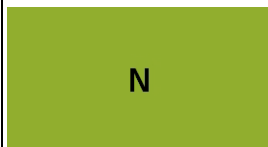
Visuele buffering of afscherming langs de weginfrastructuur wordt aangebracht in:

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- De wijk Het Voor.
Waar ruimtelijk en technisch mogelijk worden bestaande groenbuffers behouden.
Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt in de inrichtingsstudie aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering m.b.t. de lucht en/ of geluid en/ of visuele buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie v.an de infrastructuur en haar aanhorigheden conform de bepalingen van Artikel 3.2.
Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden de opgelegde afschermingen reeds voorzien tijdens de aanlegfase. Ter hoogte van Laarbeekbos wordt de opgelegde afscherming in elk geval reeds tijdens de aanlegfase voorzien.
3.10. Bepalingen m.b.t. verlichting
Verlichting in functie van de infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid en om lichtverstrooiing en ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.
3.11. Bepaling m.b.t. stikstofdepositie
In de omgevingsvergunningsaanvraag wordt aangetoond dat de stikstofdepositie ter hoogte de volgende beschermde natuurgebieden niet van dien aard is dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken beschermingsgebied, al dan niet na het treffen van flankerende maatregelen:
<ul style="list-style-type: none"> - Laarbeekbos (R0-noord); - Zoniënwoud ter hoogte van knoop Leonard (R0-oost/ E411); - Zuunvallei (R0-west); - Kravaalbos/Herenbos (E40-west); - Bossen van Aa/ Gravenbos en Hellebos/ Snijselsbos (E19).
3.12. Bepalingen m.b.t. het ontwikkelingsniveau
In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangetoond dat het ontwikkelingsniveau in de aansluitingscomplexen en kruispunten die een directe functie hebben van en naar de R0 door hun nabijheid van of rechtstreekse koppeling met de aansluitingscomplexen met het onderliggend wegennet zo ontworpen zijn dat:
<ul style="list-style-type: none"> - de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer wordt beperkt binnen het ruimtelijke en technische haalbare ; - de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer op zijn minst gelijk is aan het bestaande niveau.
3.13. Bepalingen m.b.t. grondbalans
In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur dient aangetoond op welke manier, al dan niet gefaseerd, omgegaan wordt met grondoverschotten.
Grondoverschotten die het gevolg zijn van werken in het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag worden zoveel als mogelijk binnen de zone voor weginfrastructuur en landschappelijke en functionele inpassing aangewend voor handelingen die eveneens vervat zijn in betreffende omgevingsvergunningsaanvraag. Indien de grondkwaliteit of – kwantiteit dit niet toelaat kan de grond worden afgevoerd naar een locatie buiten het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, voor zover dit mogelijk is in functie van de kwaliteit en kwantiteit.

3.14. Bepalingen m.b.t het inperken van het gebied na de werken

Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur, wordt de overdruk ingeperkt tot de vrije strook zoals bepaald in de vigerende wetgeving.

Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'reservaat en natuur'

Artikel 4. Natuurgebied**4.1. Bestemming**

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie.

4.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten.

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- Het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van nutsleidingen. Nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;
- onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen;
- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie;
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen;
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtveiligheid.

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaartvoldienbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtveiligheid.

4.3. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie;
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen;

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

De in artikel 4.1 tot 4.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.

CH

Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'overig groen' en de subcategorie van gebiedsaanduiding 'gemengd openruimtegebied'.

Artikel 5. Gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde

5.1. Bestemming

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.

5.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van de bestaande landbouwbedrijven zijn toegelaten. Een landbouwbedrijfszetel mag enkel de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woning van de exploitanten bevatten, evenals verblijfgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaken.

Nieuwe landbouwbedrijfszetels, gebouwen voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven, glastuinbouw, toeleverende, verwerkende en dienstverlenende activiteiten en landbouwverwante activiteiten zijn niet toegelaten.

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden, zijn, in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;
- onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen.
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid.

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden, landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
bewaard blijven en de sociale functie niet geschaad worden en voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfgoedwaardigheden of een gevaar opleveren voor de luchtveiligheid.
5.3. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer
<p>Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien; - het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie; - het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden; - het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen <p>zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.</p> <p>De in artikel 5.1 tot 5.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.</p>
<div style="background-color: #90EE90; width: 100px; height: 100px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;"> P </div> <p><i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'overig groen' en de subcategorie van gebiedsaanduiding 'parkgebied'.</i></p> <p>Artikel 6. Parkgebied</p>
6.1. Bestemming
<p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van het park zijn toegelaten. Dit gebied heeft ook een sociale functie.</p> <p>Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.</p> <p>De in artikel 6.1 tot 6.6 genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.</p>
6.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen
<p>Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden zijn, in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie; - het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid; - onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen;

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid.</p> <p>Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid.</p>
6.3. Bepalingen m.b.t. ligging t.o.v. R0
Daar waar het parkgebied grenst aan de R0 of aantakende infrastructuur van de R0 zorgt de inrichting van het parkgebied voor een visuele afscherming tussen de infrastructuur en het gebied zelf en de omgeving.
6.4. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer
<p>Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien; - het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie; - het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden; - het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen <p>zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.</p> <p>De in artikel 6.1 tot 6.3 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.</p>
<div data-bbox="212 1397 477 1543">  </div> <p><i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'overig groen' en de subcategorie van gebiedsaanduiding 'gemengd openruimtegebied'.</i></p> <p>Artikel 7. Gemengd openruimtegebied</p>
7.1. Bestemming
Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen behoudens de overige bepalingen van dit artikel.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

7.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden, zijn in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;
- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op het gebruik van het gebied voor stadslandbouw;
- onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen;
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid.

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid.

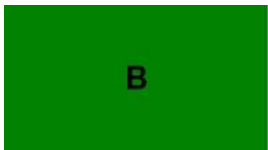
7.3. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie;
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

De in artikel 7.1 tot 7.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.



B

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bos'.

Artikel 8. Bosgebied

8.1. Bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van bos, waarbij het recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is.

8.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van bos zijn toegelaten.

Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden zijn toegelaten.

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied;
- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;
- onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen;
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid.

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid.

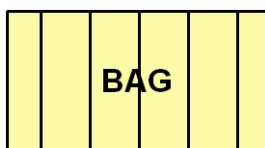
8.3. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie;
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

De in artikel 8.1 en 8.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'Landbouw'.

Artikel 9. Bouwvrij agrarisch gebied

9.1. Bestemming

Het gebied is bestemd voor de beroepslandbouw.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

9.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van landbouwbedrijven zijn toegelaten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies.

Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen;
- de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden;
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid.

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaartvoldienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid.

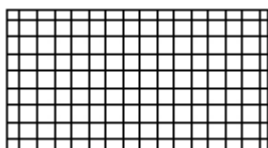
9.3. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie;
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

De in artikel 9.1 tot 9.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.



(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 10. Werfzone

10.1. Bestemming

Werfzones zijn tijdelijk bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, met inbegrip van de opslag van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel.

Tot het moment waarop de zone gebruikt wordt als werfzone, blijft de grondkleur van toepassing.

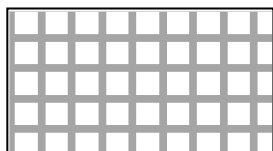
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>10.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen</p> <p>In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of het aanpassen van de werfzone en bijbehorende technische voorzieningen evenals voor ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen en telecommunicatie-infrastructuur.</p> <p>Complementaire voorzieningen ter ondersteuning van het functioneren van de werfzone zijn eveneens toegelaten.</p>
<p>10.3. Bepalingen m.b.t. de inrichting</p> <p>De werfzone wordt ingericht volgens de principes van zuinig ruimtegebruik.</p> <p>In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van het in gebruik nemen van de werfzone wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan deze bepaling.</p>
<p>10.4. Bepalingen m.b.t. het beperken van de hinder</p> <p>De hinder op de omgeving blijft tot een minimum beperkt. Er wordt een buffering voorzien van de werfzones naar de omgeving en in het bijzonder naar de aanwezige woningen.</p> <p>Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden werfzones georganiseerd en ingericht op een manier dat de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven.</p> <p>De inname van verboden te wijzigen vegetatie wordt maximaal vermeden.</p> <p>Tijdens het gebruik van een werfzone blijven bestaande voetgangers- en fietsverbindingen gegarandeerd of wordt in een evenwaardig alternatief voorzien.</p> <p>Er wordt maximaal gestreefd naar het vrijwaren van kleine landschapselementen (KLE's).</p> <p>In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen. Met betrekking tot de buffering wordt aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering te bekomen.</p>
<p>10.5. Bepalingen m.b.t. tijdelijkheid</p> <p>Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur, vervalt de overdruk en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd zodat de in grondkleur aangegeven bestemming kan gerealiseerd worden. Tevens worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd in functie van het herstel van de bodemstructuur/-opbouw/-doorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden. Technieken van natuurtechnische milieubouw worden hierbij gehanteerd.</p> <p>Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur.</p> <p>De overdruk vervalt eveneens indien de zone gedurende een periode van 7 jaar na de inwerkingtreding van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet als werfzone is gebruikt of via een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur werd aangevraagd.</p>
<p>10.6. Bepalingen m.b.t. specifieke ligging van de werfzone</p> <p>De werfzones gelegen in natuurgebied, parkgebied of bosgebied worden na realisatie van de wegeninfrastructuur overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften voor de betreffende grondkleur en op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun</p>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang ingericht. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken of van de overeenkomende fase van de werken.

In het bijzonder worden in geval van een bestemming volgens de grondkleur in de gebiedscategorie 'Reservaat en natuur' de nodige werken en maatregelen uitgevoerd om de verstoorde natuurwaarden te herstellen.

De werken worden op dusdanige wijze uitgevoerd dat herstel van de bodemstructuur/-opbouw/-doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangetoond dat voldaan wordt aan deze toepassing van deze bepaling.



(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 11. Reservatiegebied weginfrastructuur

11.1. Bestemming

Het gebied, aangeduid in overdruk, is tijdelijk bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van weginfrastructuur en aanhorigheden die de verbinding maakt tussen het nieuwe aansluitingscomplex 7a en de Heizelvlakte, zonder aan te sluiten op de Romeinsesteenweg

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassen van weginfrastructuur, ondergrondse pijpleidinginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, recreatienetwerken en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, is de in grondkleur aangegeven bestemming van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van weginfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

11.2. Specifieke bepalingen betreffende de weginrichting

De weginfrastructuur wordt, in zoverre dit technisch mogelijk is, compact, flexibel en adaptief geconcepieerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik en de klimaatadaptatie en -mitigatie.

De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de weginfrastructuur toont aan dat maximaal gestreefd wordt naar:

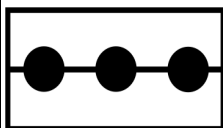
- het beperken van de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen;
- het beperken van verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes door compacte infrastructuur;
- waar het wegontwerp dit ruimtelijk en technisch toelaat de bestaande wegzates behouden;
- een adaptief wegontwerp, dat verdere compactering of het gebruik door andere vervoersmodi mogelijk maakt zonder ingrijpende infrastructuurwerken;
- een infrastructuur ontworpen als één rijvlak, dat flexibel en dynamisch ingedeeld en gebruikt kan worden;
- obstakelvrije rijvlakken met vrije overspanningen;
- zo eenvoudig mogelijke verkeerswisselaars en aansluitingscomplexen;
- het realiseren van verkoelingseilanden en verkoelingsassen langsheen hitte genererende infrastructuur;
- klimaatmitigatie door het ontwerpen van CO₂-neutrale of CO₂-negatieve infrastructuur.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

In zoverre het technisch mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van geluidsarme wegbedekking.

Bij de inrichting van de wegeninfrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele impact, op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, trillingen, licht, hitte, zicht en inkijk wordt, voor zover technisch en redelijkerwijs mogelijk, tot een minimum beperkt.

Verlichting in functie van infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid en om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.



(Symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 12. Hoogspanningsleiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. Bij de beoordeling van de aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden wordt rekening gehouden met de in grondkleur aangegeven bestemming.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.



(Symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 13. Op te heffen wegenis

De bestaande wegen worden opgeheven.



(Symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 14. Signaal van Zellik

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Het beschermde monument 'Signaal van Zellik' wordt behouden of wordt na de werken teruggeplaatst op dezelfde locatie of in de onmiddellijke omgeving ervan, waarbij specifiek aandacht wordt besteed aan de signaal- en herkenningsfunctie.



(Symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 15.

Installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie of energierecuperatie in de vorm van zonnepanelen zijn op dit perceel toegelaten.