Vlaamse Regering

78.710/1

Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)' in Hoeilaart en Sint-Genesius-Rode

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10.
- 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, § 1, §2, eerste lid, §4 en §5 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.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De Vlaamse Regering keurde op 8 oktober 2021 de startnota voor de gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)' goed. Het plan is gelegen op grondgebied van de gemeenten Hoeilaart en Sint-Genesius-Rode.
- Over de startnota werd een publieke consultatie georganiseerd van 16 november 2021 tot en met 14 januari 2022. Er werden drie publieke participatiemomenten georganiseerd over de startnota 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)', waarvan 1 fysiek op 25 november 2021 en twee online op 13 december 2021 en 15 december 2021. Er werden 520 inspraakreacties ontvangen, waarvan 25 adviezen door de volgende instanties: de SARO, de provincie Vlaams-Brabant, Hoeilaart, Linkebeek, Overijse, Sint-Genesius-Rode, Oudergem, Rixensart, Terhulpen, Waterloo, Elia, Fluxys, OVAM, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Wonen in Vlaanderen, het Agentschap Natuur & Bos, het Agentschap Onroerend Erfgoed, de Vlaamse Milieumaatschappij - Lucht, de Vlaamse Milieumaatschappij - Water, het Agentschap Zorg en Gezondheid, Leefmilieu Brussel, Gouvernement Wallon, de Minaraad en het Federaal ministerie van Landsverdediging.
- Na de publieke consultatie over de startnota heeft het planteam een scopingnota opgemaakt. De wijze waarop rekening gehouden werd met de resultaten van de

publieke consultatie is weergegeven in procesnota 2. De scopingnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (RO)' werd gepubliceerd op de website van het Vlaamse Departement Omgeving op 13 oktober 2022.

- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (RO)' werd georganiseerd op 29 april 2024. Van de plenaire vergadering werd een verslag opgemaakt dat de adviezen van Hoeilaart, de provincie Vlaams-Brabant, het Departement Zorg, het Agentschap Landbouw en Zeevisserij, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Milieumaatschappij-water, NMBS, Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures en Brussel Mobiliteit omvat en het verslag werd aan de adviesinstanties bezorgd.
- Het Team Omgevingseffecten - externe Veiligheid van het Vlaamse Departement Omgeving oordeelde op 1 september 2022 dat er voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (RO)' geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.
- De Vlaamse Regering stelde het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (RO)' voorlopig vast op 21 februari 2025.
- 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 25 maart 2025 tot en met 23 mei 2025. In het kader van het openbaar onderzoek werd een fysieke infomarkt georganiseerd op dinsdag 1 april 2025 in het Felix Sohiecentrum in Hoeilaart en een online infosessie op donderdag 3 april 2025. Er werden 24 reacties ontvangen, waaronder adviezen van de gemeente Hoeilaart, de provincie Vlaams-Brabant, het Agentschap Onroerend Erfgoed, de Vlaamse Milieumaatschappij – Beheer en Investeringen Waterlopen, het Departement Landbouw en Visserij, de Vlaamse Landmaatschappij, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Milieumaatschappij – Lucht, het agentschap voor Natuur en Bos, Infrabel en het Departement Zorg. Ook de Openbare dienst van Wallonie – Mobiliteit en infrastructuur en de gemeenten Terhulpen en Rixensart gaven een advies.
- Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft op 21 mei 2025 de passende beoordeling goedgekeurd.
- Aangezien tussen het einde van het openbaar onderzoek en de definitieve vaststelling van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (RO)' de datalagen van impactscoretool, depositietrendtool en IMPACT (dit zijn toepassingen die gebruikt worden bij de beoordeling van de gevolgen van de stikstofdepositie) een update hebben gekregen, is door de MER-deskundige Biodiversiteit een actualiteitsnota opgemaakt, waarin wordt nagegaan of de conclusies van het MER, meer bepaald de conclusie van de passende beoordeling nog steeds dezelfde blijven. Uit de nota van de deskundige van 28 oktober 2025, gunstig beoordeeld door de bevoegde instantie Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) op 3 november 2025, blijkt dat bij de toetsing van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (RO)' aan de meest recente KDW's en conform de nieuwe toepassingen en richtlijnen van het ANB, beschikbaar gesteld op 4 juli 2025 op

desbetreffende website Maatregelen om stikstof terug te dringen | Vlaanderen.be, de conclusies in het MER/Passende Beoordeling/Verscherpte Natuurtoets niet wijzigen. Deze actualiteitstoets wordt als bijlage bij het plan-MER gevoegd. De conclusies van deze actualiteitstoets werden eveneens verwerkt in de andere bijlagen van het GRUP.

- Uit de uitgevoerde passende beoordeling blijkt dat de afwijkingsprocedure (ADC-toets) zich opdringt in relatie tot Europees beschermde natuur. Vanwege de betekenisvolle impact op niet-prioritair habitat is een melding bij Europa vereist. De hiervoor bevoegde instantie ANB zal deze melding uitvoeren. Op 3 november 2025 heeft het agentschap Natuur en Bos een gunstig advies verleend op de ADC-toets. Het Agentschap wijst erop dat, wanneer er een aanvraag tot omgevingsvergunning in kader van uitvoering van voorliggend GRUP wordt ingediend, hierbij ook een plan van aanpak, een monitoringsplan, en een beheerplan voor de compenserende bebossing dient toegevoegd te worden. Daarnaast dienen alle voorbereidende maatregelen getroffen te worden die vereist zijn om de compenserende bebossing te kunnen realiseren. Deze voorwaarde werd verwerkt in de stedenbouwkundige voorschriften.
- Naar aanleiding van het arrest met nr. 264.738 van 3 november 2025 werd het plan-MER en actualiteitstoets aangevuld met betrekking tot de aanlegfase. Deze aanvullingen geven geen aanleiding tot een wijziging in de beoordeling van de effecten en ook niet tot bijkomende maatregelen.
- Deze aanvullingen werden gunstig geadviseerd door het Agentschap voor Natuur en Bos op 27 november 2025.
- Aan het Vlaams Expertisecentrum MER (VECM) werd op 1 december 2025 advies gevraagd over de kwaliteit van de milieubeoordeling en over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport. Het VECM heeft op 3 december 2025 een beoordeling gedaan van de milieubeoordeling op planniveau en daarbij aangegeven dat de beoordeling voldoet aan de kwaliteitsvereisten.
- Het advies (nummer) van de Raad van state, gegeven op (datum), 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:

- Het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)' geeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV), waarin de R0 als hoofdweg worden geselecteerd. In het voorstel van nieuwe wegencategorisering worden alle hoofdwegen, dus ook R0 overgenomen als Europese Hoofdwegen (EHW). Het aantal aansluitingen blijft beperkt en kruispunten zijn ongelijkvloers. Terreinen in functie van hoofdwegen en primaire wegen worden opgenomen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Daarnaast wordt het Vlaams Gewest in het RSV opgedragen om de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur af te bakenen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- Het plan omvat delen van de omgeving van 'knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)' te Hoeilaart en een zone voor bosversterking in het zuiden van de gemeenten Sint-Genesius-Rode en Hoeilaart.

- Voor het plan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0) is vertrokken van één hoofdplandoelstelling, die verder wordt uitgewerkt in 2 subplandoelstellingen.

  De hoofdplandoelstelling is de optimalisatie van het bestaande knooppunt Groenendaal. Door netwerken te verbeteren voor de verschillende verkeersstromen, zal ingezet worden op een verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de omgeving. Ook de verkeersleefbaarheid en doorstroming op de infrastructuur zullen door de optimalisatie van het knooppunt verbeteren.

  Daarnaast wordt bij de optimalisatie van het knooppunt ingezet op het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Het betreft niet enkel de bebouwde ruimte leefbaarder maken, maar ook de groenblauwe, ecologische verbindingen versterken en de open ruimte vrijwaren en kwalitatief versterken. De versterking van de bosstructuur is binnen deze doelstelling een uitgangspunt. Daarnaast wordt gestreefd naar een zo min mogelijk bijkomend ruimtebeslag en geen netto toename van verharding in het gebied.

Deze hoofdplandoelstelling worden verder uitgewerkt in 2 sub-plandoelstellingen:

- De mobiliteitsnetwerken verbeteren:
  De optimalisatie van de verschillende mobiliteitsnetwerken én de uitwisseling tussen netwerken staan voorop. Het doel is het verbinden, slimmer gebruiken en verbeteren van de mobiliteitsnetwerken. Daarbij wordt ingezet op een hogere fijnmazigheid en directheid dan nu reeds aanwezig is. Fijnmazigheid en directheid voor duurzame modi, zoals openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer, zijn voorwaarden om een volwaardig alternatief te vormen voor het auto- en vrachtverkeer.
  Een duidelijke en robuuste ontsluitingsstructuur, met voldoende doorstroming, zal het verkeer op de juiste wegen houden en sluipverkeer beperken of elimineren.
  Door in te zetten op een hogere fijnmazigheid en directheid bij het (her)inrichten en optimaliseren van infrastructuur komen we tot een beter leesbare, meer logische, en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming.
  Het streven naar een rationele structuur heeft tot gevolg dat er steeds logische keuzes gemaakt worden, rekening houdend met alle relevante factoren en dit voor een specifieke situatie of plek.

- De algemene leefomgevingskwaliteit rond de infrastructuren verbeteren:
  Door rekening te houden met aspecten van geluid, lucht, gezondheid, klimaatbestendigheid, water, robuustheid en aanpasbaarheid, gedeeld en meervoudig gebruik, herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving, waardering van het erfgoed en karakteristieken van het landschap, biodiversiteit, duurzame landbouw, ecologische samenhang en bodemkwaliteit, en economische vitaliteit, zal de leefomgevingskwaliteit in de omgeving van de knooppunten verbeteren.
  Het betreft niet enkel de bebouwde ruimte leefbaarder maken, maar ook de groenblauwe, ecologische verbindingen versterken en de open ruimte vrijwaren

en kwalitatief versterken. De versterking van de bosstructuur is binnen deze doelstelling een uitgangspunt. Daarnaast wordt gestreefd naar een zo min mogelijk bijkomend ruimtebeslag en geen netto toename van verharding in het gebied.

- Deze plandoelstellingen worden in het GRUP vertaald in het grafisch plan, dat bestaat uit 3 deelplannen:
  - Deelplan 1 omvat het knooppunt Groenendaal in Hoeilaart. Dit deelplan omvat alle noodzakelijke bestemmingswijzigingen om tot de realisatie van de herinrichting van het knooppunt Groenendaal over te gaan, met inbegrip van de landschappelijke en functionele inpassing van de weg. Daarnaast worden eveneens werfzones die nodig zijn voor het uitvoeren van de werken opgenomen in dit grafisch plan.
  - Deelplan 2 omvat een zone voor bosversterking in Sint-Genesius-Rode en Hoeilaart. Dit deelplan omvat alle noodzakelijke bestemmingswijzigingen in functie van de bosversterking. Deze bestemmingwijzigingen zullen ook kunnen gebruikt worden als compensatiegebieden (bos- en natuurcompensaties).
  - Deelplan 3 omvat de op te heffen bestaande bestemmingen van het GRUP 'Knooppunt R0 Oost-Hoeilaart' (BVR 24/4/2009).
- De opmaak van het GRUP is gepaard gegaan met onderzoek, met name een onderzoek naar de milieueffecten en een ontwerpend onderzoek. Deze onderzoeken zijn op een geïntegreerde manier verlopen. De resultaten en conclusies van deze onderzoeken zijn verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota en de bijlagen. De motivatie voor de inhoudelijke opties in het GRUP, gebaseerd op een ontwerp van wegontwerp, werd ook opgenomen in de toelichtingsnota.
- De resultaten en conclusies van het milieueffectenonderzoek of 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 nadelige gevolgen 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 tevens een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets 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 milderende maatregelen opgenomen.
- De neerslag van het ontwerpend onderzoek en de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
- Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een betekenisvolle impact verwacht wordt bij de verschillende onderzochte alternatieven omwille van de ruimte-inname van waardevolle boshabitats binnen het Habitatrichtlijngebied 'Zonienwoud'. De afwijkingsprocedure, gekend al ADC-toets, dringt zich op in relatie tot de Europees beschermde natuur. Het gaat om de ADC-toets gekoppeld aan de habitattoets en dit in functie van het te kiezen alternatief. In het kader van het ruimtelijk uitvoeringsplan en later in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag, wordt dan ook de ADC-

afwijkingsprocedure zoals voorzien in de Habitatrichtlijn doorlopen. Deze ADC-toets werd goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos op 3 november 2025. In samenspraak met het Agentschap Natuur en Bos wordt alle informatie betreffende de compenserende maatregelen overgemaakt tijdens de uitwerkingsfase, zodat de melding aan de Europese Commissie voorafgaandelijk aan de start van de werken kan tussenkomen.

Het document 'Bijlage VIII – ADC-toets' vat alle procesonderdelen van de procedure samen.

1. A-toets - Onderzoek naar alternatieve oplossingen

Tijdens de onderzoeksfase van het geïntegreerd planningsproces werden zes alternatieven onderzocht en beoordeeld in functie van de plandoelstellingen van het RUP. Bij toetsing aan de plandoelstellingen, bleek dat vier van de zes alternatieven niet aan de vooropgestelde doelstellingen van het RUP voldoen. Het betreft:

1. Optimalisatie van de bestaande toestand: een optimalisatie van de bestaande toestand zou gerealiseerd kunnen worden door het toepassen van ruimere bochtstralen voor rechtsaf bewegingen. Dit zal echter weinig veranderen aan de huidige verkeerssituatie en leidt ook niet tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Bijgevolg voldoet dit alternatief niet aan de plandoelstellingen.
2. Kluifrotonde: rondgaande gelijkvloerse kruising, gebruik makend van bestaande tunnels onder de treinsporen. Op een rotonde kunnen de verkeersstromen echter niet gestuurd worden, waardoor er geen garantie bestaat dat dit alternatief voor een betere verkeersdoorstroming zal zorgen ten opzichte van de bestaande toestand. Daarnaast leidt dit alternatief ook niet tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Bijgevolg voldoet dit alternatief niet aan de plandoelstellingen.
3. Ovonde: rondgaande gelijkvloerse kruising, waarbij nieuwe tunnels worden aangelegd onder de treinsporen. Op een rotonde kunnen de verkeersstromen echter niet gestuurd worden, waardoor er geen garantie bestaat dat dit alternatief voor een betere verkeersdoorstroming zal zorgen ten opzichte van de bestaande toestand. Daarnaast leidt dit alternatief ook niet tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Bijgevolg voldoet dit alternatief niet aan de plandoelstellingen.
4. Langs zuidzijde: de hoofdroute verloopt via de Terhulpsesteenweg en sluit aan op de Duboislaan via een nieuwe tunnel onder de treinsporen. De noordzijde wordt onthard en de zuidzijde krijgt nieuwe infrastructuur. Dit alternatief zorgt er echter voor dat er geen rechtstreekse verbinding is voor gemotoriseerd verkeer (incl. bus) tussen het station van Groenendaal en Brussel, en verhindert zo de realisatie van een volwaardige toeristischrecreatieve verbinding tussen Brussel en het Bosmuseum in het Zonienwoud. Bijgevolg voldoet dit alternatief niet aan de plandoelstellingen.

De overige twee alternatieven werden wel bevonden om in meerdere of mindere mate te voldoen aan alle plandoelstellingen, en werden verder onderzocht in functie van een planmilieueffectenrapportage en een ontwerpend onderzoek. Het betreft volgende alternatieven:

1. Alternatief 'huidig GRUP': hoofdbeweging via de Terhulpsesteenweg aansluitend op de Groenendaalsesteenweg; vermindert rechtstreekse aansluitingen op de R0.
2. Alternatief 'Noord – DWV': gebaseerd op 'huidig GRUP', met minder uitbuiging van de noordelijke bocht in kwetsbaar gebied; meer ruimte voor parking (groepering van bestaande parkings en modal shift) en een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel.

Uit het plan-MER en de bijhorende Passende Beoordeling blijkt dat beide planalternatieven een identieke beoordeling krijgen voor alle effectgroepen, met uitzondering van de effectgroep ruimtebeslag/direct ecotoop- en biotoopverlies. Voor alternatief 'huidig GRUP' is een beperkte inname begroot van habitattypes 9120/9160 over een oppervlakte 0,66 ha; voor alternatief 'Noord – DWV' betreft het een gelijkaardige inname van 0,68 ha.

Het verschil in inname tussen het huidig GRUP en alternatief 'Noord – DWV' is bijgevolg miniem. Binnen het alternatief 'Noord – DWV' vindt er in zeer beperkte mate meer ruimte-inname plaats in actueel habitat; met name 158 m² meer dan in het huidig GRUP. Echter zorgt het alternatief 'Noord – DWV' voor een betere connectiviteit tussen de bestaande boskernen ter hoogte van knooppunt Groenendaal. Deze ontsnippering van de boskernen wordt gerealiseerd door verschillende zones met bestaande wegenis (Terhulpsesteenweg) te ontharden.

Daarnaast voorziet het tweede deelplan van alternatief 'Noord – DWV' 21,4 ha bos- en habitatversterking ter hoogte van de Brassinelaan te Sint-Genesius-Rode en Hoeilaart, grenzend aan de bestaande boskernen van het VEN- en Habitatrichtlijngebied Zonienwoud. Gezien het ruimtebeslag in alternatief 'Noord – DWV' zeer gelijkaardig is aan de ruimte-inname in het alternatief huidig GRUP, maar er binnen het alternatief 'Noord – DWV' significant meer ontsnippering en bosversterking wordt gerealiseerd, veroorzaakt het alternatief 'Noord-DWV' minder schade aan het Habitatrichtlijngebied dan het alternatief 'huidig GRUP'.

In overeenstemming met het plan-MER/de Passende Beoordeling, toont ook het ontwerpend onderzoek aan dat de verschillen tussen de alternatieven onderling eerder klein zijn. Desalniettemin blijkt ook uit dit onderzoek dat het alternatief 'Noord – DWV' een betere keuze is dan het alternatief 'huidig GRUP':

- door de modal shift met verbeterde mogelijkheden voor het overstappen op openbaar vervoer, het bevorderen van de doorstroming van busvervoer en de uitvoering van betere fiets- en voetgangersverbindingen;
- door het voorzien van meer parkeerruimte buiten het Zonienwoud, wat zorgt voor een betere scheiding van natuur en infrastructuur;
- door middel van bosversterking en ontsnippering ter hoogte van habitat-, VEN-, en bosgebied.

Hieruit wordt geconcludeerd dat het planalternatief 'Noord – DWV' het minst schadelijke alternatief voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone is.

2. D-toets - Dwingende reden van groot openbaar belang

Artikel 36ter §5 van het DABM voorziet dat de Vlaamse regering oordeelt over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

Herinrichting R0 en knooppunt Groenendaal – belang op Vlaams en Europees niveau

Het knooppunt Groenendaal is een knooppunt aan het oostelijke deel van de Ring. Net zoals op andere plaatsen op en nabij de Ring rond Brussel, kampt ook dit deel van de Ring met problemen inzake doorstroming, verkeersveiligheid, overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer, kwalitatieve fietsinfrastructuur, samenhang van groenblauwe netwerken, aangename woonomgevingen enzovoort. De optimalisatie en ruimtelijke herinrichting van het knooppunt Groenendaal beoogt deze problemen rond dit knooppunt aan te pakken. Op dat vlak kan worden verwezen naar 'Werken aan de Ring' in de schoot van de Vlaamse Regering.

De regio rond R0 blijft groeien, zowel demografisch als economisch, met als gevolg dat ook de mobiliteitsvraag voor alle modi toeneemt.

De hoge verkeersintensiteiten op de huidige weginfrastructuur leiden tot filevorming op zowel de binnenring als de buitenring. Deze files zijn grotendeels van structurele aard, zowel in de ochtendspits als in de avondspits. Door de huidige inrichting van het kruispunt met de twee verkeerslichten op de as met de R0 ontstaat er een fuikvorming waardoor de kruisende verkeersstromen elkaar hinderen met een negatieve fileterugslag op de R0 zelf. Door de herinrichting zal deze hinder worden weggenomen en wordt zo ook een verbeterde doorstroming op de R0 gegarandeerd.

De files op R0 hebben een grote impact, niet alleen in de directe omgeving van R0 maar ook in de verderaf gelegen woonkernen en open/groene ruimten. Omwille van de doorstromingsproblemen zoekt regionaal en bovenlokaal verkeer zijn weg via alternatieve routes en ontstaat sluipverkeer. Dit sluipverkeer leidt tot onleefbare woonomgevingen. Het sluipverkeer zoekt niet alleen een weg door woonwijken maar ook door schoolomgevingen. De spitsuren vallen daarbij meestal samen met het in- en uitgaan van de scholen – vaak basisscholen met kleine kinderen. Er dienen dus dringend maatregelen genomen te worden om de verkeersveiligheid in woon- en schoolomgevingen te verbeteren. Door de herinrichting van het knooppunt Groenendaal kunnen de files worden gereduceerd waardoor minder autobestuurders sluiproutes zullen gebruiken.

De organisatie van de knooppunten is verouderd. De leeftijd van de huidige Ring varieert dus tussen de 60 en 40 jaar oud. De kruispuntoplossingen voldoen niet meer aan de huidige normen en vereiste capaciteit, waardoor de inrichting nood heeft aan een update om tot een veiligere en vlottere afwikkeling van het verkeer te komen. Knooppunt Groenendaal en concreet het kruispunt ten noorden van de spoorweg, Groenendaalsesteenweg/Terhulpensesteenweg, en het kruispunt ten zuiden van de spoorweg, Duboislaan/Terhulpsesteenweg, zijn beide opgenomen in de lijst van gevaarlijke punten, zogenaamde zwarte punten. Deze locaties worden gekenmerkt door een hoog aantal verkeersongevallen met zwaargewonden en doden tot gevolg. Om dit aan te pakken en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen zijn zeer dringend maatregelen nodig. De verkeersveiligheid van het hoofdwegennet verbetert voor alternatief Noord-DWV ten opzichte van de bestaande toestand, daar er één aansluiting van het onderliggend wegennet op het complex minder is, wat de

conflictgevoeligheid aan dit complex verbetert, met een beperkt positief effect tot gevolg.

Van en naar Brussel pendelen is moeilijk. Ook verplaatsingen in Vlaanderen en België langs dit knooppunt naar Brussel en naar andere windrichtingen verlopen minder vlot. Er zijn weinig alternatieven voor de auto. Een gebrek aan veilige oversteekplaatsen en dito fietspaden remt het aantal fietsers af en ook het openbaar vervoer heeft veel last van de files. Voor knooppunt Groenendaal wordt door een ruime stationsparking de overstap op het openbaar vervoer gefaciliteerd. Dit leidt tot minder autoverkeer op de R0 zelf. Daarnaast zal de bus door de herinrichting meer prioriteit krijgen op het autoverkeer. Hierdoor kent het openbaar vervoer een betere en veiligere doorstroming en zullen mensen sneller overstappen op een vlotter en veiliger openbaar vervoer. Daarnaast worden ook de fietsverbindingen aangepakt waardoor ook hier een modal shift van autoverkeer naar fietsverkeer gefaciliteerd wordt. Dit zal nogmaals leiden tot een vermindering van het autoverkeer en een veiligere verkeersafwikkeling voor het fietsverkeer met minder ongevallen tot gevolg en dus de aanpak van zwarte punten.

Bij de realisatie van de R0 werd destijds te weinig aandacht besteed aan de ruimtelijke, functionele en ecologische relaties tussen de beide zijden van de Ring. De Ring vormt daardoor nog steeds een ruimtelijke, ecologische en visuele barrière in het landschap. R0 Oost loopt centraal doorheen het waardevolle Zonienwoud, waardoor deze problematiek erg groot is. Het netwerk voor de zachte weggebruikers is onvoldoende fijnmazig. De bouw van R0 heeft er bijvoorbeeld voor gezorgd dat het netwerk van trage wegen werd doorsneden, zonder alle verbindingen te herstellen.

De herinrichting van het knooppunt Groenendaal is van groot algemeen belang voor Vlaanderen, België en de Euregio. Dit knooppunt op de R0 verzorgt immers een belangrijke verkeersdoorstroming niet alleen in Vlaanderen maar ook vanuit Wallonie naar Vlaanderen en naar het Brussels Hoofdstedelijk gewest en vice versa. De herinrichting komt tegemoet aan de bovenstaande knelpunten.

De R0 zelf werd als primaire weg type 1 geselecteerd binnen het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wat inhoudt dat de verbindingsfunctie op Vlaams niveau primeert. De huidige inrichting van het knooppunt is er mee verantwoordelijk voor dat deze verbindingsfunctie niet optimaal verloopt. Door de herinrichting zal een vlottere doorstroming van en naar de R0 gerealiseerd worden met een vlottere doorstroming op de R0 en een vlottere doorstroming van het verkeer op de aantakkende wegen met minder verkeersoverlast en sluipverkeer in de omgeving tot gevolg.

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegencategorisering in te voeren. Voor de nieuwe wegencategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Eind 2020 werd een visiedocument opgemaakt voor de inrichting van het robuust wegennet met betrekking tot de Europese Hoofdwegen (EHW) en de Vlaamse Hoofdwegen (VHW). Dit visiedocument kwam tot stand met de inbreng van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap en het Departement Omgeving.

De nieuwe inrichtingsprincipes voor de Europese (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW) zijn in onderstaand schema opgenomen. Dit schema is genomen uit de Mobiliteitsbrief 213, die dateert van november 2020.

Oude wegencategorisering	
Wegcategorie	**Netwerkstructuur**
Hoofdwegen	
Primaire wegen type I	
Primaire wegen type II	
Secundaire wegen type I	
Secundaire wegen type II	Boomstructuur
Secundaire wegen type III	
Lokale wegen type I	
Lokale wegen type II	
Lokale wegen type III	

Nieuwe wegencategorisering			
Netwerkniveau	**Wegcategorie**	**Netwerkstructuur**	**Mazen**
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
	Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
	Erftoegangswegen (EW)		

Europese hoofdwegen

Basisprincipes	Ambities
■ Europese hoofdwegen worden ingericht als een autosnelweg met gescheiden rijrichtingen en met een pechstrook en pechhavens. ■ Europese hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer. ■ Het aantal aansluitingen op Europese hoofdwegen blijft beperkt. ■ Kruispunten op Europese hoofdwegen zijn uitsluitend ongelijkvloers. ■ De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Europese Hoofdwegen bedraagt 120 km/uur. ■ Langs Europese hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.	■ Europese hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving. ■ Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Europese hoofdwegen. ■ De filekans op Europese hoofdwegen is beperkt.

Vlaamse hoofdwegen

Basisprincipes	Ambities
■ Vlaamse hoofdwegen worden ingericht als een weg met gescheiden rijrichtingen zonder toegang tot aanpalende eigendommen en met een passeermogelijkheid bij calamiteiten. ■ Vlaamse hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer. ■ Het aantal aansluitingen op Vlaamse hoofdwegen blijft beperkt. ■ Kruispunten op Vlaamse hoofdwegen zijn ongelijkvloers, verkeerslichtengeregeld of ontworpen als een rotonde. ■ De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Vlaamse hoofdwegen bedraagt 90 km/uur. ■ Langs Vlaamse hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.	■ Vlaamse hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving. ■ Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Vlaamse hoofdwegen. ■ De filekans op Vlaamse hoofdwegen is beperkt.

Er kan eventueel ook gekozen worden om een Vlaamse hoofdweg in te richten als een Europese hoofdweg.

In de nieuwe netwerkstructuur worden alle hoofdwegen overgenomen als Europese Hoofdwegen (EHW). Het hoofdwegennet in de omgeving van het onderzoeksgebied wordt gevormd door de R0 Ring rond Brussel en de daaruit vertrekkende radiale hoofdwegen E40 en E411.

Vanuit deze nieuwe wegencategorisering blijkt dat de R0 met zijn op- en afrittencomplexen nog belangrijker wordt niet alleen voor Vlaanderen bij uitbreiding voor het functioneren op Europees niveau.

Herinrichting aan het knooppunt Groenendaal binnen het Vlaams Klimaat-beleidsplan

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 zowel het Vlaams Klimaat-beleidsplan 2021-2030 (VR 2018 2007 DOC 0830/2TER) als het Lucht-beleidsplan 2030 (VR 2018 2007 DOC 0831/2BIS) principieel goed. Hierin staan een aantal doelstellingen en maatregelen die relevant zijn voor het gebied Rand rond Brussel. De relevante strategische en operationele doelstellingen worden hieronder gegeven:

- Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -12% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens. Dit kan vertaald worden naar de vervoerregio Vlaams rand.
- In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40% (het autogebruik bedraagt maximaal 60%).
- In de sterk verstedelijkte vervoerregio's Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand bedraagt het aandeel duurzame modi minstens 50%.
- In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorwegnet) gerealiseerd. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30%.
- We streven ernaar om in 2030 het aantal mensen dat woont langs een weg waar de jaargemiddelde NO2-concentratie hoger is dan de WGO-advieswaarde in elke gemeente te halveren ten opzichte van 2016. Zolang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO2 heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m³ als streefdoel aan. Na Antwerpen is de regio R0 de belangrijkste hotspot in Vlaanderen, in het bijzonder de noordoostrand.
- In 2030 dringen we de kritische last voor vermesting terug zodat die in minder dan 62 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt, de kritische last voor verzuring dringen we terug zodat die in minder dan 47 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt. Voor de regio R0 is het Laarbeekbos relevant.

Een belangrijke maatregel volgend uit dit beleid is de vermindering van de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden

Er staan een aantal grote mobiliteitsdossiers op stapel die een impact hebben op de ontwikkeling van de mobiliteit in de twee zones met een verhoogde luchtverontreiniging als gevolg van het wegverkeer, met name in de Vlaamse rand rond Brussel. Deze dossiers hebben omwille van hun ingrijpende karakter op de automobiliteit in die zones een effect op de NO2-concentraties, zowel op Vlaams niveau voor de achtergrondconcentratie, als lokaal langs de wegen in kwestie.

De optimalisering van de verkeersafwikkeling op de ring rond Brussel, het zogenaamde project 'Werken aan de Ring', biedt potentieel om de gezondheidsimpact van het verkeer op de ring te verminderen. Door de scheiding van het lokale en doorgaande verkeer verbeteren we zowel de doorstroming, de verkeersveiligheid als de blootstelling. Enerzijds speelt hierbij de verkeersgeneratie een rol: hoe meer verkeer, hoe meer emissies en hoe hoger de blootstelling. Anderzijds biedt de herinrichting van de ring de opportuniteit om via locatiekeuze, afstand tot de weg, en ruimtelijke ingrepen zoals bijvoorbeeld schermen of sleuven, de blootstelling te verminderen. Tegelijk wordt ingezet op de realisatie van fietssnelwegen zoals de realisatie van de missing links fiets-GEN en de uitbouw van Hoogwaardig Openbaar Vervoer of HOV in de regio.

De herinrichting van het knooppunt Groenendaal zoals opgenomen in het GRUP Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel wordt dus duidelijk ingegeven vanuit dwingende redenen voor algemeen belang.

'Werken aan de Ring' in de schoot van de Vlaamse regering

'Werken aan de Ring' gaat uit van de Vlaamse Regering die onder meer daarvoor een projectvennootschap (De Werkvennootschap) oprichtte.

De Ring rond Brussel of R0 heeft doorheen de jaren het imago van een onleefbare en te vermijden plek gekregen: files en ongevallen, sluipverkeer in de omliggende steden en gemeenten, versnippering van de aangrenzende groengebieden. Bovendien is het oudste stuk van de Ring al 65 jaar oud. Aanpassen aan de noden van vandaag is noodzakelijk.

Maar het programma 'Werken aan de Ring' gaat over meer dan de R0 alleen. Het verbeteren van de mobiliteit, het verhogen van de leefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid in en rond de Vlaamse Rand en Brussel staan centraal. Daarom investeert Vlaanderen in infrastructuurnetwerken voor verschillende vervoersmodi. En tegelijkertijd zet men in op verschillende aspecten van leefbaarheid zoals geluid, gezondheid, verkeersveiligheid en biodiversiteit.

Deze complexe opdracht wordt gestuurd vanuit het bewustzijn dat in functie van het algemeen belang de overheid dringend moet investeren om economie en ecologie te verweven met als doel een leefbare omgeving voor alle partijen. Om dit algemeen belang optimaal te dienen wordt gewerkt vanuit verschillende pijlers.

Infrastructuur, mobiliteit en leefbaarheid

Deze aspecten gaan in het programma van 'Werken aan de Ring' hand in hand ten gunste van het algemeen belang. Om het verkeer in de Rand opnieuw vlot te krijgen, optimaliseert het programma 'Werken aan de Ring' de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen. Die netwerken integreren en verbinden we met elkaar. De R0 en het aansluitend onderliggende wegennet worden opnieuw in lijn gebracht met de wegencategorisering. Het verkeer wordt teruggevoerd op de wegen waar het thuishoort. Daartoe dient een sturend netwerk waarbij auto- en vrachtverkeer de routes gebruiken die voor hen meest geschikt en/of gewenst zijn. Zo wordt het doorgaand of ongewenst verkeer weghouden uit de woonkernen. De multimodale aanpak verbetert de infrastructuur voor alle weggebruikers.

De leefbaarheid in de regio verbetert door te investeren in de bebouwde ruimte, de ruimte waarin we wonen, werken en ontspannen. Daarnaast wordt het groenblauw ecologisch netwerk hersteld en verbeterd. Concreet:

- Barrièrewerking van de autosnelwegen verminderen. Bij de aanleg van de autosnelwegen in het gebied van 'Werken aan de Ring' werd weinig rekening gehouden met de omgeving. Woonkernen werden gesplitst en bestaande verbindingen werden opgeheven. Met 'Werken aan de Ring' vermindert men de barrièrewerking van de autosnelwegen of heft deze zelfs op door lokale verbindingen te herstellen of te verbeteren.
- Sluipverkeer terugdringen. De lokale verkeersdruk weegt op de steden en gemeenten in de buurt van de R0. Door die verkeersdruk staat ook het openbaar vervoer in de file en is er een grotere onveiligheid voor de zachte weggebruiker. Door lokale ingrepen uit te voeren wordt het sluipverkeer teruggedrongen en de woonkernen worden opgewaardeerd.
- Geluidsimpact. In de woonkernen, maar ook in de ruime omgeving van de Ring en de groengebieden zoals het Zonienwoud en het Laarbeekbos is er geluidsoverlast. Door geluidswerende ingrepen wordt de overlast verminderd,

bijvoorbeeld door een betere integratie van de infrastructuur in de omgeving, beplante taluds of geluidsschermen.

- Luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit rond drukke verkeersassen is er slecht aan toe. 'Werken aan de Ring' draagt zijn steentje bij door de luchtkwaliteit te helpen verbeteren door een mental shift, een gedragsverandering naar het gebruik van duurzame vervoersmodi naast het uitvoeren van ruimtelijke maatregelen zoals het realiseren van open bouwblokken, het plaatsen van bermen of groenbuffers

Functionele, ruimtelijke en landschappelijke drempels worden weggewerkt om een verschuiving naar duurzame vervoersmodi te realiseren. Daarbij wordt ook gesensibiliseerd om een mental shift te bereiken want kritische evaluatie van het (eigen) verplaatsingsgedrag is noodzakelijk. Leefbaarheid en bereikbaarheid gaan hand in hand door weg-, fiets- en openbaar vervoerprojecten integraal aan te pakken.

Niet alleen het Vlaamse beleidsniveau maar de hele maatschappij wordt mee betrokken. Daarom wordt er intensief samengewerkt met bestuurlijke actoren, belangengroepen, ondernemers- en werknemersorganisaties, bedrijven en de brede bevolking. Er wordt ingezet op de cruciale verbinding tussen de belangen van alle betrokkenen en de doelstellingen van 'Werken aan de Ring'.

Regionale ambities vanuit een regionale noodzaak

'Werken aan de Ring' kadert in een breder verhaal in de regio, zowel geografisch als qua visie. Daarom vertrekt men telkens van een grondige gebiedsanalyse op het vlak van ruimte en mobiliteit. Op die manier houdt men rekening met de uitdagingen van de hele regio. Die uitdagingen liggen op het vlak van mobiliteit, maar evenzeer op dat van ruimtelijke ordening, bevolkingsgroei, werkgelegenheid, economie, ecologie, het bewaren, herstellen en versterken van groenblauwe verbindingen en open ruimte. 'Werken aan de Ring' kan met andere woorden onmogelijk los gezien worden van wat er in de regio gebeurt.

De regionale ambities spelen zich af binnen de functionele stedelijke regio van Brussel en de Vlaamse Rand. Die functionele stedelijke regio is het gebied waarin de bewoners dagelijks gebruik maken van de mogelijkheden om te wonen, te werken en te ontspannen. De verwevenheid tussen die locaties is zo groot dat hun problemen niet eenzijdig aangepakt kunnen worden.

'Werken aan de Ring' verbindt verkeer, mensen en groenblauwe netwerken over de grenzen heen.

3. C-toets – Compenserende maatregelen

De compenserende maatregelen betreffen compensatie van directe effecten, met name ruimtebeslag, op actuele habitats. Door uitvoering van het Gewestelijk RUP 'Noord – DWV' verdwijnt 0,68ha actueel habitat, bestaande uit de habitattypes 9120 'Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei' en 9160 'Sub-Atlantische en Midden-Europese wintereikenbossen of eikenhaagbeukbossen'.

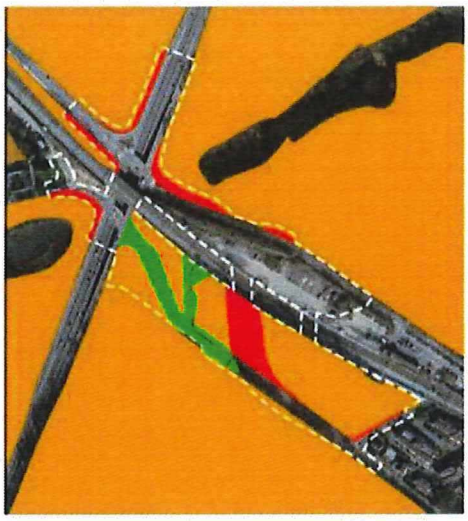
Gezien beide habitattypes boshabitats betreffen, geldt een compensatiefactor 3 conform artikel 90bis van het Bosdecreet van 13 juni 1990. Aldus bedraagt de compensatieopgave 2,04 ha volgens het Bosdecreet. In kader van het Habitatrichtlijn dient de compensatie bij te dragen tot een betere coherentie van het natuurlijk

netwerk van het Habitatrichtlijngebied, en moet de compensatie leiden tot een versterking van de natuurkernen van het gebied. Dit kan gerealiseerd worden door de compenserende bebossingen te laten aansluiten op bestaande boskernen van het Habitatrichtlijngebied; met het oog op de facilitering van de minimaal noodzakelijke processen en dynamieken die nodig zijn om het habitat in stand te houden. Daarnaast dienen de abiotische factoren van de locaties waarop de compensatie wordt uitgevoerd, voldoende geschikt te zijn om dezelfde habitats (9120, 9160) tot ontwikkeling te brengen van een minstens evenwaardige kwaliteit als de habitats die zullen verdwijnen door voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan.

Hoewel de plancontour van knooppunt Groenendaal binnen het GRUP 'Noord – DWV' overlapt met zoekzones volgens de kartering 'Voorlopige zoekzones instandhoudingsdoelen Natura2000 versie 2', vindt er geen inname plaats van actueel realiseerbare zoekzones. Ter realisatie van de compensatieopgave, werden in eerste instantie zoekgebieden verkend die voldoen aan de juridische randvoorwaarden, onder andere geen actueel of doelhabitat én voldoen op basis van de ecologische vereisten.

De sectie '4. C-toets - Compenserende maatregelen' in het document 'Bijlage VIII – ADC-toets' beschrijft de methodologie die gevolgd werd bij de opmaak van het (integraal) compensatieplan.

a. *Zoekgebied binnen plangebied knooppunt Groenendaal*
   Binnen het plangebied van het GRUP 'Noord – DWV' voor het knooppunt zelf, kan slechts een deel van de compensatieverplichting worden gerealiseerd: 0,76 ha van 2,04 ha. De zone voor compensatie binnen de plancontouren van de verkeersknoop is wel centraal binnen het Habitatrichtlijngebied gelegen, en sluit aan op actuele habitats van gelijkaardige habitattypes, zoals afgebeeld in onderstaande figuur 1.



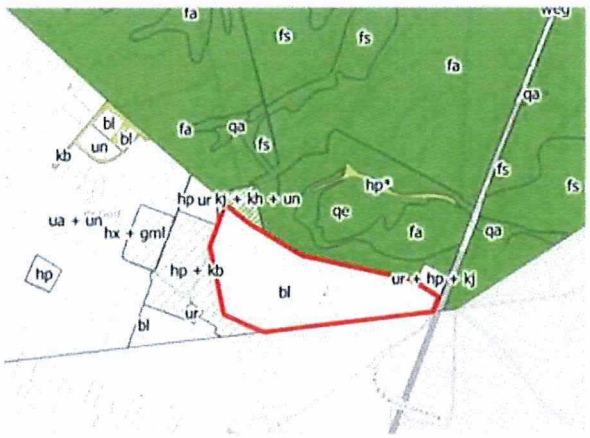
***Figuur 1.** Aanduiding van de te ontbossen zones (rood) en de te bebossen zones (groen) binnen het plangebied van knooppunt Groenendaal (witte stippellijn) in voorliggend GRUP 'Noord – DWV'. De oranje zones geven de omliggende, te behouden actuele Natura2000-habitats weer.*

   Daarnaast zullen de te bebossen zones binnen de plancontouren van het knooppunt geen actuele natuurwaarden bevatten op het moment van bebossing: deze zones bestaan namelijk uit wegenis die onthard zal worden, de huidige werfzone van eco-recreaduct De Priorij, en de zones die ingezet zullen worden als tijdelijke werfzone.

Gezien de te bebossen zones binnen de plancontouren van knooppunt Groenendaal in het GRUP 'Noord – DWV' zullen leiden tot een betere ecologische samenhang en verbinding tussen verschillende zones van het Habitatrichtlijngebied die op heden gescheiden worden door de bestaande wegenis en spoorweg, worden deze percelen geschikt bevonden voor compensatie. Dit wordt bevestigd in het advies van het agentschap Natuur en Bos. Echter, gezien de bebossing binnen de plancontouren van knooppunt Groenendaal pas na uitvoering van de wegeniswerken kan gerealiseerd worden, en gezien er niet voldoende ruimte beschikbaar is binnen het plangebied van het knooppunt zelf om de volledige compensatieopgave te vervullen, werden bijkomende zoekgebieden onderzocht.

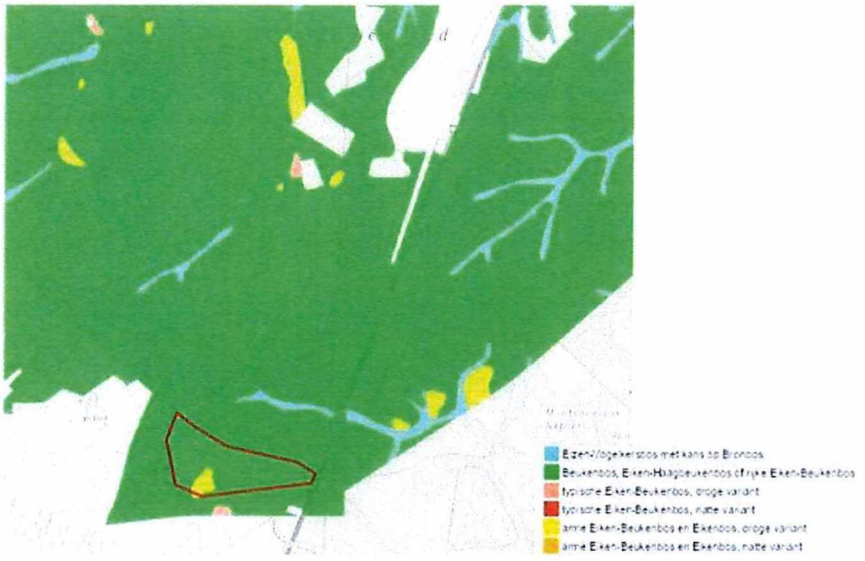
b. *Zoekgebied binnen plangebied bosversterking Zevenster*

Binnen het plangebied 'Bosversterking Zevenster' van voorliggend Gewestelijk RUP 'Noord – DWV' is voldoende ruimte aanwezig om de volledige compensatieopgave te volbrengen. Het betreft twee aan elkaar grenzende percelen gelegen in agrarisch gebied, die ook grenzen aan de zuidkant van het Habitatrichtlijngebied. Momenteel zijn de percelen in landbouwgebruik. Dit gebied is niet beleidsmatig herbevestigd als agrarisch gebied, gekend als HAG. De afgelopen 5 jaar, sinds 2020, werden suikerbieten, chicorei en wintertarwe geteeld. Daarnaast werd een klein deel van de percelen gebruikt als grasland. De totale oppervlakte van deze compensatiezone bedraagt 214.587 m². Het volledige plangebied 'Bosversterking Zevenster' van voorliggend GRUP 'Noord – DWV' wordt bestemd als bosgebied. Volgens de biologische waarderingskaart (versie 2023) zijn de percelen gekarteerd als akker op leemgrond (bl), en hebben deze op heden dus geen natuurwaarde, zoals afgebeeld in onderstaande figuur 2.



Figuur 2. *Uittreksel van de biologische waarderingskaart (versie 2023) van het betreffende zoekgebied. Het gekozen compensatiegebied (zijnde plangebied 'Bosversterking Zevenster' van voorliggend GRUP) is aangeduid met een rode omlijning. Het daaraan grenzende groene gebied betreft het Habitatrichtlijngebied 'Zoniënwoud'.*

Daarnaast blijkt uit de kartering 'Potentieel Natuurlijke Vegetatie' dat de betreffende percelen beschikken over juiste abiotische condities om de gewenste boshabitats (habitattypes 9120 en 9160) als climaxvegetatie te kunnen ontwikkelen, zoals afgebeeld in onderstaande figuur 3.



***Figuur 3.** Uittreksel van de kaart die de potentieel natuurlijke vegetaties weergeeft, op basis van de lokale abiotische condities. Het met rood omlijnde zoekgebied blijkt over het abiotisch potentieel te beschikken om de gewenste boshabitats (habitattypes 9120, 9160) te kunnen ontwikkelen. Het zoekgebied beschikt over abiotische condities die gelijkaardig zijn aan deze van het aangrenzende Zoniënwoud.*

Het plangebied 'Bosversterking Zevenster' van voorliggend GRUP 'Noord – DWV' wordt ook planologisch aangeduid als Grote Eenheid Natuur, als bijkomende compensatie voor de ruimteinname in VEN-gebied ter hoogte van het plangebied knooppunt Groenendaal. Gelet op de gunstige locatie van het plangebied 'Bosversterking Zevenster' grenzend aan het Zoniënwoud, de geschikte abiotische condities, mits enige voorbereiding voor nutriënten, de ruime oppervlakte van 21 ha, en mits de planologische aanduiding van de betreffende percelen als bosgebied en Grote Eenheid Natuur, wordt het plangebied 'Bosversterking Zevenster' van voorliggend GRUP als geschikt bevonden voor de beoogde compensatie. Ook dit wordt bevestigd in het advies van het agentschap voor Natuur en Bos.

c. Aanduiding Habitatrichtlijngebied

Daar het plangebied 'Bosversterking Zevenster' zal worden ingezet ter compensatie van het ruimtebeslag in het Habitatrichtlijngebied 'Zoniënwoud', en dit plangebied op heden niet binnen, maar wel grenzend aan, het Habitatrichtlijngebied is gelegen, dient dit plangebied aangewezen te worden als speciale beschermingszone, onderdeel van de Habitatrichtlijn. Het Agentschap voor Natuur en Bos geeft in haar advies aan dat zij hiervoor de nodige procedure zal opstarten.

d. Eenmalige inrichtingsmaatregelen

Eénmalige inrichtingsmaatregelen zullen genomen worden om de geschikte abiotische uitgangspositie voor de te compenseren habitattypes te realiseren. Het huidige landbouwgebruik met bemesting kan de bodem verrijkt hebben met stikstof en fosfor. Bijgevolg worden volgende inrichtingsmaatregelen voorgesteld:

- Er wordt een bodemonderzoek uitgevoerd in functie van de bepaling van de kunstmatige voedselrijkdom van de gronden;
- Bij hoge voedselrijkdom van de gronden worden, voorafgaand aan de overige maatregelen, eerst nutriënten verwijderd door uitmijning.

De werf zal ca. 2,5 jaar duren. De afronding van de werken wordt verwacht in de loop van 2030. Gezien de werken aan het knooppunt van start zouden gaan in 2028, dienen de eenmalige inrichtingswerken uitgevoerd te zijn voor 2028.
De Vlaamse Landmaatschappij heeft de opdracht gekregen van De Werkvennootschap om contact op te nemen met de eigenaar van de gronden in functie van verwerving van de betreffende percelen of het sluiten van een bebossingsovereenkomst. Deze gesprekken zijn op heden lopende. Indien de gesprekken op niets zouden uitdraaien, hebben zowel de Vlaamse regering als De Werkvennootschap, na machtiging door de Vlaamse regering, de bevoegdheid om voor de betreffende percelen tot onteigening over te gaan. Op deze manier kan de uitvoering van de compenserende bebossing hoe dan ook gegarandeerd worden.

e. Beheer- en monitoringsplan
Een concreet plan met beheermaatregelen wordt uitgewerkt om, na het realiseren van een goede uitgangspositie voor het betreffende vegetatietype, een overgangsbeheer of recurrent instandhoudingsbeheer toe te kunnen passen gericht op behoud van het vegetatietype, en om de ontwikkeling van de tot doel gestelde habitats te kunnen opvolgen. Na het nemen van de éénmalige inrichtingsmaatregelen, kan zuur eiken-beukenbos op de percelen tot ontwikkeling komen. Dit kan zowel door middel van aanplant als door spontane bebossing vanuit de aangrenzende boshabitats. Het beheer van de nieuw beboste percelen zal vastgelegd worden in een natuurbeheerplan, minimaal type 3. Het natuurbeheerplan kan mee deel uitmaken van of opgenomen worden in het natuurbeheerplan van het Vlaams gedeelte van het Zonienwoud. Het beheer van de nieuw beboste zone zal afgestemd worden op het beheer van het Zonienwoud door ANB. De Vlaamse Regering neemt de beslissing daartoe gelijktijdig met de voorliggende definitieve vaststelling van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'. Om goed beheer te kunnen uitvoeren is bovendien jaarlijkse monitoring en evaluatie van de vegetatie- en faunaontwikkeling nodig. Via monitoring zal sturing gegeven worden aan het beheer gericht op realisatie van de habitattypes. Een concreet monitoringsplan zal – minstens voor de Natura2000-compensaties – worden opgemaakt:
    - De ontwikkelingen in de gecompenseerde zones kunnen worden gevolgd door een kartering van de vegetatie in het veld. In de aanlooptijd (10 jaar na de inrichting) wordt elk jaar een evaluatie uitgevoerd (vegetatieopnamen uitgevoerd in een aantal permanente kwadranten verspreid over het terrein) en wordt bepaald of aanvullende maatregelen nodig zijn om de beoogde ontwikkeling te realiseren.
    - De monitoring wordt met een bepaalde frequentie uitgevoerd tot de compensatieopgave is gerealiseerd. Daarna wordt de monitoringsfrequentie geharmoniseerd met de reguliere monitoring in het kader van de monitoring van de Natura2000-gebieden.

- In de hiernavolgende paragrafen wordt ingegaan op de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De adviezen, bezwaren en opmerkingen worden 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 inhoud van de 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 stedenbouwkundige 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 niet verordenende delen van het GRUP:

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van de Bijlage I, het verordenend grafisch plan:

A.1. Het Agentschap Wegen en Verkeer wijst op een knelpunt op het grafisch plan ter hoogte van de afrit richting Zaventem. De zone aangeduid door art. 1 komt daar quasi rechtstreeks naast art. 3 en 4 te liggen. Dit zal krap worden om alle infrastructuur (bv. palen verkeerslichten, bebording, ev. zone voor inspectie/onderhoud, redresseerstroken,) op voldoende/veilige afstand naast de rijbaan te voorzien. We stellen voor dat hier in het GRUP, net als elders, een iets ruimere buffer voorzien wordt. Dit kan in de vorm van art. 5 of eventueel aanpassing van de zone art. 1. Bovendien gaat het Agentschap er ook vanuit dat art. 5 ook toelaat dat een vluchtstrook wordt aangelegd. Het is belangrijk de optie open te laten om een vluchtstrook op de oprit richting Zaventem te kunnen voorzien.

De Vlaamse Regering past op basis van dit advies het grafisch plan beperkt aan. Ter hoogte van de afrit richting Zaventem wordt, net als op andere locaties op het grafisch plan, een bijkomend overdruk gebied voor landschappelijke en functionele inpassing voorzien van 5 meter breed.

Binnen het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing kan indien nodig een vluchtstrook voorzien worden.

Deze aanpassing heeft geen invloed op de conclusies van het plan-MER omdat in de beoordeling gebruik werd gemaakt van afgeronde getallen en de beperkte aanpassing hier geen aanpassing vraagt.

Dit advies leidt tot aanpassing van het GRUP, meer bepaald de Bijlage I, het verordened grafisch plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van de Bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften:

A.2. In het advies van het Agentschap Natuur en Bos van 21 mei 2025 wordt aangegeven dat vooraleer het compensatieplan definitief goedgekeurd kan worden, nog volgende informatie toegevoegd dient te worden aan het compensatiedossier:

1. De nodige eenmalige inrichtingswerken dienen geconcretiseerd te worden, zowel qua timing als qua inhoud;

2. Het dossier dient concretere informatie te bevatten omtrent de opmaak van een beheer- en monitoringsplan: wie is hiervoor verantwoordelijk, welke termijn voorziet men, wie zal het beheer uitvoeren.

3. Om de compenserende bebossing te kunnen uitvoeren, dienen de percelen van het plangebied 'Bosversterking Zevenster' in eigendom te zijn van de aanvrager van voorliggend plan (De Werkvennootschap), of er dient een overeenkomst te zijn met de eigenaar van de betreffende percelen inzake de compenserende bebossing.

Daarnaast dienen alle voorbereidende maatregelen getroffen te worden die vereist zijn om de compenserende bebossing te kunnen realiseren.

Na goedkeuring van het compensatieplan, zal het Agentschap voor Natuur en Bos de compensatiezones van het Gewestelijk RUP 'Noord - DWV', beschouwen als vallende onder de bepalingen van artikel 36ter van het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997.

De Vlaamse Regering geeft aan dat op basis van dit advies de Bijlage VIII werd aangevuld met de gevraagde elementen uit het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos. Op 26 september 2025 werd de aangepaste bijlage overgemaakt aan het Agentschap voor Natuur en Bos.

Het Agentschap wijst erop dat, wanneer er een aanvraag tot omgevingsvergunning in kader van uitvoering van voorliggend GRUP wordt ingediend, hierbij ook een plan van aanpak, een monitoringsplan, en een beheerplan voor de compenserende bebossing dient toegevoegd te worden. Daarnaast dienen alle voorbereidende maatregelen getroffen te worden die vereist zijn om de compenserende bebossing te kunnen realiseren.

Deze voorwaarden werden toegevoegd aan de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

Dit advies leidt tot aanpassing van het plan, meer bepaald de Bijlage II, Stedenbouwkundige voorschriften, Bijlage IIIa, Toelichtingsnota - tekstuele toelichting en Bijlage VIII, ADC-toets.

<u>Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van bijlagen met een toelichtend karakter:</u>

A.3. In de reactie van de gemeenten Hoeilaart, Terhulpenen Rixensart en de bezwaren wordt ingegaan op de nieuwe situatie van de Duboislaan. In bezwaren wordt gevraagd een volledige aansluiting van de Duboislaan op de R0 te behouden. In andere bezwaren wordt gevraagd om het verkeer op de Duboislaan niet stop te zetten, vermits dit zal leiden tot meer verkeer richting Watermaal-Bosvoorde en Waterloo, wat de reistijd verlengt en vervuiling veroorzaakt. De gemeente Hoeilaart erkent de verduurzaming van de situatie rond het knooppunt Groenendaal, maar benadrukt het belang van de Duboislaan voor toegang tot de R0 en omliggende gemeenten. Deze toegang is bijvoorbeeld essentieel voor inwoners en hulpdiensten zoals deze van het Universitair Ziekenhuis St. Luc. Zonder een aansluiting van de Duboislaan wordt de mobiliteit vanuit en naar Sint-Genesius-Rode disproportioneel bezwaard, met onaanvaardbaar lange omwegen via oververzadigde wegen in Waalse en Brusselse gewesten. Verkeer vanuit het zuiden moet omrijden via het kruispunt aan de noordzijde van het knooppunt, wat nog acceptabel is, maar

verdere inperking van de toegankelijkheid van de Duboislaan naar de toekomst toe is onaanvaardbaar vanwege zijn de essentiele rol. De Gemeenten Hoeilaart, Terhulpen en Rixensart dringen erop aan dat de Duboislaan moet blijven aansluiten op het kruispunt met R0 en altijd open moet blijven in beide richtingen tot aan de Lorainendreef.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat er in de adviezen en bezwaren verkeerdelijk wordt uitgegaan van het afsluiten van de Duboislaan. In het GRUP wordt immers niet voorzien in een afsluiting van de Duboislaan en dat wordt ook duidelijk meegegeven in de toelichtingsnota bij het GRUP, bijlage IIIa.

Hiervoor kan ondermeer verwezen worden naar het ontwerpend onderzoek (bijlage VI) waar een omschrijving meegegeven wordt van het gekozen alternatief voor het knooppunt. De hoofdbeweging verloopt via de Terhulpsesteenweg met een aansluiting op/van de Groenendaalsesteenweg. Door de Terhulpsesteenweg via een tunnel onder het spoor aan te sluiten op de Groenendaalsesteenweg vermindert het aantal rechtstreekse aansluitingen op de R0. Het knooppunt wordt dus compacter gemaakt door de oostelijke Terhulpsesteenweg,van en naar Terhulpen, recht tegenover de westelijke Terhulpsesteenweg aan de andere kant van het kruispunt, van en naar Brussel, te plaatsen. Hierdoor kan de lichtenregeling beter worden afgesteld. De aansluiting van de Duboislaan blijft op de huidige locatie en blijft wel degelijk behouden.

Ook op de figuren van de toekomstige inrichting wordt reeds duidelijk aangegeven dat aantakking van de Duboislaan op de R0 blijft bestaan.

Naar aanleiding van deze adviezen, bewaren en opmerkingen wordt in de toelichtingsnota ook tekstueel duidelijker aangegeven dat de aansluiting van de Duboislaan behouden blijft op de huidige locatie en de Duboislaan in beide rijrichtingen toegankelijk blijft.

Wat wel wijzigt is de connectie met het huidige tracé van de Terhulpsesteenweg aan de overzijde van de R0, komende van de Duboislaan. Deze wordt geschrapt. Doordat het tracé van de Terhulpsesteenweg verplaatst wordt en daarbij een deel van de Terhulpsesteenweg onthard wordt, wordt de huidige connectie van de Duboislaan naar de Terhulpsesteenweg ook verplaatst naar de andere kant van de spoorwegbrug, komende vanaf de Duboislaan. Maar er blijft wel degelijk een aansluiting van de Duboislaan op het knooppunt en naar de Terhulpsesteenweg. Daarnaast zal de Duboislaan ook niet meer rechtstreeks toegankelijk zijn vanuit de R0 zuid. Verkeer vanuit het zuiden zal via het kruispunt aan de noordzijde rijden om daar te keren om de Duboislaan te bereiken. Het idee hierachter is dat naast de vereenvoudiging van het knooppunt met een betere globale afwikkeling zo ook het sluipverkeer ontmoedigd wordt. Ook dit aspect is bijkomend verduidelijkt in de toelichtingsnota.

Deze optimalisatie van het knooppunt werd tevens onderzocht in het plan-MER op mobiliteitseffecten en dit werd positief beoordeeld.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen over de Duboislaan geven aanleiding tot een aanvulling in de toelichtingsnota, bijlage IIIa.

A.4. Het Agentschap Wegen en Verkeer merkt op dat de fietssnelweg F205 en de fietsverbindingen niet op het grafisch plan of in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP zijn aangeduid. Het oostelijke landhoofd van het ecorecreaduct ligt ook in bosgebied zonder specifieke indicatie, wat juridische onzekerheid en hervergunbaarheid bemoeilijkt. Structureel onderhoud vereist vergunningen en het vrijstellingenbesluit is niet van toepassing. Het GRUP moet de continuiteit van een comfortabele, veilige fietssnelweg en het ecorecreaduct garanderen. Momenteel biedt het GRUP weinig steun bij onderhoud, ondanks het belang van deze infrastructuur. Het agentschap vraagt om duidelijke vermelding van de fietssnelweg F205 en het ecorecreaduct in het GRUP om juridische zekerheid en comfort te waarborgen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat zowel in de stedenbouwkundige voorschriften van het bosgebied als in die van het gebied voor wegeninfrastructuur bepalingen opgenomen zijn waardoor de fietssnelweg en tunnel en het ecorecreaduct vergunbaar blijven. In het bosgebied zijn bijvoorbeeld onder meer volgende handelingen toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht 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.

De bestaande fietssnelweg, fietsverbindingen en ecorecreaduct zijn voorbeelden van zulke handelingen.

In het gebied voor wegeninfrastructuur zijn eveneens alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, openbaar vervoer evenals de aanleg van dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen toegelaten.

Ook hier zijn de bestaande fietssnelweg, fietsverbindingen en ecorecreaduct voorbeelden van zulke handelingen.

Om dit duidelijker te maken in het GRUP, worden de voorbeelden van de fietssnelweg, fietsverbindingen en het ecorecreaduct toegevoegd in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften.

Dit advies leidt tot aanpassing van het GRUP, meer bepaald de Bijlage IIIa, Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting.

A.5. In het advies van het Agentschap Natuur en Bos wordt gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften voor bestemmingen waar groen/natuur voorzien kan worden de nodige maatregelen moeten worden voorzien om verdichting tegen te gaan (bv. het gebruik van rijplaten), en de grondwerken op dergelijke wijze uitgevoerd te worden zodat herstel van de bodemstructuur/opbouw/doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming. Dit kan gerealiseerd worden door het apart uitgraven, stockeren en terugplaatsen van de toplaag (en onderliggende lagen) en het bewerken/loswoelen van de bodem na uitvoering van de werken.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat werfzones enkel zijn aangeduid waar de bodem reeds verhard of aangetast geweest is. In de stedendbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen in functie van het beperken van de verdichting van de bodem en het herstel van de bodemstructuur, de bodemopbouw en bodemdoorlatendheid. De voorbeelden van elementen waarmee rekening kan gehouden worden die opgenomen zijn in de toelichtende kolom bij deze bepaling, wordt uitgebreid met de voorbeelden uit het advies.

Dit advies leidt tot aanpassing van het plan, meer bepaald de Bijlage IIIa, Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting.

A.6. Het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij - lucht stelt dat in het plan-MER geen onderzoek werd gedaan naar milderende maatregelen in de discipline lucht. Hierdoor zijn er geen maatregelen verankerd in het RUP, wat onvoldoende garanties biedt voor aanvaardbare milieueffecten. Het MER stelt dat er geen milderende maatregelen voor mobiliteit nodig zijn, maar concrete maatregelen om de ambitieuze modal split (AMS) te bereiken ontbreken. Voor luchtkwaliteit ontbreken grondige toetsen aan de nieuwe normen die in 2030 van kracht worden. VMM vraagt om onderzoek naar milderende maatregelen en het effect van AMS op toekomstige luchtkwaliteitsnormen te bekijken en deze maatregelen te verankeren in het GRUP.

De Vlaamse Regering verwijst naar het uitgevoerde onderzoek en meer bepaald het plan-MER dat als bijlage V deel uitmaakt van het GRUP. Vanuit dit onderzoek, discipline lucht, kan worden meegegeven dat het plan niet leidt tot significant negatieve effecten, ook niet bij toetsing aan de nieuwe Europese normen. Dit wordt ook bijkomend aangevuld in het plan-MER. De effecten worden in het plan-MER besproken op basis van verschilkaarten (met klassegrenzen in % van de huidige Vlarem-normen). De deskundige concludeert dat ter hoogte van de bewoning of andere publiek toegankelijke plaatsen onderzoek naar milderende maatregelen dan ook niet nodig wordt geacht. NO2-bijdrages boven 0,6 mcg/m³ (3% van de nieuwe norm) komen immers enkel voor in de wegzate of direct ernaast. Voor NO2 is er enkel een -1- en +1-score ter hoogte (in de zate) van de aangepaste wegsegmenten zelf, maar niet ter hoogte van bewoning. Voor PM10 en PM2,5 zijn ook bij toetsing aan de nieuwe normen de effecten overal niet significant (score 0).

Daarnaast kan worden verduidelijkt dat de ambitieuze model split (AMS) in het plan-MER louter wordt beschouwd als een doorkijkscenario, om te checken of de effecten van het plan significant beinvloed worden door de AMS. Dit is niet het geval. Een verankering van maatregelen is dan ook niet nodig.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van het GRUP, meer bepaald Bijlage V, het Plan-MER.

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

B.1. In sommige adviezen wordt aanbevolen om geen werfzones te voorzien in landschappelijk beschermd bosgebied waarvan permanente inname niet noodzakelijk is voor weginfrastructuur en wordt gevraagd om de werfzones waarbinnen de bodem nu nog niet verhard of aangetast is en gevoelig is voor verdichting, en de werfzones waar op heden Natura2000-habitat aanwezig is, te beperkten tot het strikt noodzakelijke en garanties op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat er zeer omzichtig omgesprongen is met de aanduiding van de werfzones in het GRUP onder andere omwille van de bescherming van het bos. Er werden enkel tijdelijke werfzones aangeduid op het grafisch plan in zones die vandaag niet bebost zijn of in een zone waar zich momenteel reeds harde infrastructuur aanwezig is, zoals een bestaande weg of parking. In de stedenbouwkundige voorschriften van de werfzone werden tevens bepalingen opgenomen om de verdichting van de bodem te beperken. Dit geldt tevens voor de tijdelijk toegelaten handelingen in het gebied voor landschappelijke inpassing van de infrastructuur.

Dit advies leidt niet tot aanpassingen van het GRUP.

B.2. In adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat de kosten van de ingreep te hoog zullen zijn en de baten te klein.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin verduidelijkt wordt wat de aanleiding is van de opmaak van het plan en wat de plandoelstelling inhoudt De Vlaamse Regering heeft vastgesteld dat een herinrichting van het knooppunt Groenendaal noodzakelijk is omdat dit knooppunt onder andere kampt met problemen inzake doorstroming en verkeersveiligheid. Door de verschillende verkeerslichten, het korte sas en het op het knooppunt aantakkende wegen rijdt het verkeer op het kruispunt zich vast tijdens de spitsuren. Dit is voornamelijk het geval wanneer grote voertuigen niet volledig op het sas passen en zo het ander verkeer blokkeren. De opeenvolging van de kruispunten en de complexe oversteeksituatie leidt ook tot onveilige situaties en ongevallen. Daarnaast vormt het knooppunt ook een barrière voor fauna en flora en dit in een kwetsbaar gebied, het Zonienwoud. Een belangrijke doelstelling van de Vlaamse Regering is dus om met dit plan en de herinrichting van het knooppunt deze problemen aan te pakken.

Uit al het onderzoek dat uitgevoerd is, het ontwerpend onderzoek en de milieubeoordeling waarin een passende beoordeling en gescherpte natuurtoets geïntegreerd werd, blijkt dat het plan positieve effecten teweegbrengt op vlak van mobiliteit. Ook worden voldoende maatregelen getroffen om te voorzien in

ontsnippering van de infrastructuur en het versterken van de bosstructuur. Het plan dient het openbaar belang en het is verantwoord om dit uit te voeren.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassingen van het GRUP.

B.3. In adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat, sinds de aanpassing van het verkeerslichtenritme op het kruispunt Groenendaal, het verkeer veel moeizamer gaat. Men vraagt zich af of het werken met prioriteiten, dus zonder verkeerslichten, wel effectief gaat zijn.

De Vlaams Regering verduidelijkt dat in de bestaande situatie de verkeersafwikkeling met de huidige intensiteiten moeilijk verloopt. In de toekomst zal het verkeer in intensiteit nog toenemen. In een situatie zonder aanpassingen aan het knooppunt Groenendaal zal het verkeer niet vlot afgewikkeld geraken. Een herinrichting dringt zich dus op, niet enkel om de doorstroming te verbeteren, maar zeker ook om de verkeersveiligheid sterk te verhogen.

Uit de macrodoorrekeningen zoals uitgevoerd in het kader van de milieubeoordeling blijkt dat de voorziene herinrichting van het knooppunt effectief bijdraagt aan de doorstroming van het knooppunt. De verdere detaillering van de deelkruispunten en dus ook de afweging of de kruispunten lichtengeregeld zullen zijn of via voorrangsregeling zal verder onderzocht worden in de verdere uitwerking van het wegontwerp. De figuren zoals ze in de toelichtingsnota van het GRUP zijn opgenomen, tonen enkel indicatief aan of het om verkeerslichtengeregelde kruispunten of kruispunten geregeld via voorrangsregeling gaat.

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

B.4. In het advies van het Agentschap Landbouw en Zeevisserij wordt akkoord gegaan met de zone die in het plangebied wordt opgenomen in functie van bosversterking en waar dus een herbestemming gebeurt van agrarisch gebied naar bosgebied in aansluiting met het Zonienwoud. In de reactie van de gemeente Hoeilaart wordt daarentegen gesteld dat de bestemming landschappelijk waardevol agrarisch gebied ten tijde van schaarste aan landbouwgronden en het promoten van "korte voedselketen" behouden moet blijven. Volgens het algemeen plan van aanleg hebben deze percelen ook de bestemming 'landschappelijk waardevol agrarisch gebied'. Door de bestemming te wijzigen, dreigt dit waardevol gebied verloren te gaan.

De Vlaamse Regering neemt akte van de twee verschillende standpunten met betrekking tot de voorgestelde herbestemming van landschappelijk waardevol agrarisch gebied naar bosgebied, zoals opgenomen in deelplan 2. Zoals aangegeven in de toelichtingsnota van het GRUP werd deze herbestemmingen meegenomen in functie van de plandoelstelling om enerzijds de leefomgevingskwaliteit van de woon- en werkomgevingen te verhogen en anderzijds het ecologisch kerngebied van het Zonienwoud te versterken en de versnipperende werking van de harde infrastructuren te beperken.

Deze bestemmingswijzigingen worden ook voorzien in functie van compensaties die later, bij de concrete uitwerking van het project, noodzakelijk zijn. Uit de uitgevoerde

effectenbeoordeling, plan-MER en de hierin opgenomen Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets, blijkt immers dat er impact is op de aanwezige (niet) prioritaire habitats en een afwijkingsprocedure, de ADC-toets gekoppeld aan de habitattoets - melding bij Europa bij uitvoering van het project, zich opdringt in relatie tot de Europees beschermde natuur. Er zal dus bos- en habitatcompensatie noodzakelijk zijn om het project effectief uit te voeren en de locatie waar deze plaats kan vinden maakt deel uit van voorliggend GRUP.

De locatie aan Zevenster, waar de bestemmingswijziging van landschappelijk waardevol agrarisch gebied naar bosgebied plaatsvindt, biedt de mogelijkheid tot een robuuste bosuitbreiding en uitbreiding van boshabitats. De bestemming ligt in lijn van de bosuitbreidingsdoelstellingen van de Vlaamse Overheid, is conform met de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos voor de regio Zenne-Dijle-Pajottenland en is ook conform met de visie rond de Brabantse Wouden. Het gebied ligt niet in beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied. Het huidige landbouwgebruik bestaat uit akkerteelt en grasland. De locatie sluit rechtstreeks aan bij de zuidzijde van het habitatrichtlijngebied, en is heel geschikt voor bosuitbreiding voor beukenboshabitat, en bijgevolg ook voor de bos- en habitatcompensatie.

De effecten op landbouw werden beoordeeld in het plan-MER en er werden milderende maatregelen opgenomen om de aanzienlijke effecten op landbouw te milderen. Hiervoor kan verwezen worden naar de beslissing van de Vlaams Regering van 21/2/2025 waarin aan de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) opdracht wordt gegeven een flankerend beleid uit te werken voor de getroffen landbouwers in overeenstemming met de overeenkomst die loopt tussen de VLM en De Werkvennootschap voor bos- en natuurcompensatieopdrachten. In functie daarvan heeft de VLM reeds concreet de opdracht gekregen voor de uitvoering van deze milderende maatregel.

Deze adviezen geven geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.5. In de adviezen, bezwaren en opmerkingen worden bedenkingen gemaakt over het onderzoek van de effecten op mobiliteit. Men stelt daarbij het gekozen verkeersconcept in vraag. Men stelt dat het samenbrengen van verkeer op één rijstrook opstoppingen zal veroorzaken en de kwetsbaarheid bij incidenten zal verhogen. Er wordt gesteld dat dit haaks staat op het doel van het plan van betere doorstroming.

Verder wordt aangegeven dat sluipverkeer en de verkeersdruk in de woonwijken zal verhogen. Het plan zal dus niet alleen geen structurele oplossing bieden voor de problemen, maar het verkeer herverdelen, de files verplaatsen en woonstraten overbelasten. Dit zal de verkeersdruk, lawaai, onveiligheid en conflicten met actieve weggebruikers zoals fietsers verhogen. De voorgestelde herinrichting zou de verkeersdruk dus eerder verplaatsen dan deze op te lossen. Cruciale verbindingen voor zowel auto- als openbaar vervoer zullen moeizamer gemaakt worden en dit gaat de regionale bereikbaarheid en mobiliteit schaden.

Tot slot wordt gesteld dat het plan fundamentele onderbouwde analyses mist en de negatieve impact onvoldoende erkent. Er wordt gesteld dat er nood is aan gedetailleerde verkeersgegevens, concrete garanties voor verbetering en een duurzame langetermijnvisie.

De Vlaamse Regering verwijst naar de hoofdplandoelstelling die voor dit GRUP vooropgesteld is. Door de optimalisatie van het knooppunt Groenendaal realiseert de Vlaamse Regering een duurzame mobiliteit. Door netwerken te verbeteren voor de verschillende verkeersstromen, zal hierbij ingezet worden op een verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de omgeving. Ook de verkeersleefbaarheid en doorstroming op de infrastructuur zullen door de optimalisatie van het knooppunt verbeteren. Daarnaast wordt bij de optimalisatie van het knooppunt ingezet op het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Het betreft niet enkel de bebouwde ruimte leefbaarder maken, maar ook de groenblauwe, ecologische verbindingen versterken en de open ruimte vrijwaren en kwalitatief versterken. De versterking van de bosstructuur is binnen deze doelstelling een uitgangspunt. Daarnaast wordt gestreefd naar een zo min mogelijk bijkomend ruimtebeslag en geen netto toename van verharding in het gebied.

Door middel van geïntegreerd onderzoek, ontwerpend onderzoek en een milieubeoordeling, werd verder onderzocht of het plan aan deze plandoelstelling voldoet. In de milieubeoordeling werd in de discipline mobiliteit het mobiliteitsconcept bekeken en de effecten ervan beoordeeld. De verkeersveiligheid van het hoofdwegennet verbetert ten opzichte van de referentiesituatie, daar er één aansluiting van het onderliggend wegennet op het complex minder is, wat de conflictgevoeligheid aan dit complex verbetert. Daarnaast wordt geoordeeld dat de effecten op mobiliteit verwaarloosbaar zijn met licht positieve effecten op vlak van veiligheid en structuur van het wegennet en bereikbaarheid deelgebieden en woonkernen voor autoverkeer en openbaar vervoer. Ook effecten met betrekking tot geluid werden in het plan-MER bekeken. De geluidseffecten van de herinrichting van knoop Groenendaal zelf zijn verwaarloosbaar ter hoogte van bewoning. Er zijn enkele zones met overschrijding, vooral ter hoogte van het nieuw tracé van de Terhulpsesteenweg en het aansluitend deel van de Groenendaalsesteenweg, maar er zijn geen woningen in deze zones. Er werden dan ook geen milderende maatregelen voorgesteld in het plan-MER.

De Vlaamse Regering verduidelijkt ook dat het in het GRUP de nodige ruimte werd bestemd in functie van het gekozen alternatief en op basis van een ontwerpvoorstel, opgenomen als bijlage VII. Na goedkeuring van het GRUP zal het wegontwerp verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Het definitief wegontwerp dat onderwerp zal uitmaken van een omgevingsvergunningsaanvraag zal uiteindelijk uitwijzen hoeveel rijstroken er exact nodig zijn en hoe de kruispunten zullen functioneren om het verkeer vlot af te wikkelen. Hiervoor zullen ook microsimulaties gebeuren om het wegontwerp van het knooppunt verder te concretiseren. Algemeen kan wel worden gesteld dat door het verkeersknooppunt Groenendaal te vereenvoudigen zoals voorzien in het plan, er minder kruispunttakken zijn, waardoor de groentijden per kruispunttak kan verhogen en dus een betere doorstroming kan gegarandeerd worden.

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

B.6. De NMBS verleent een gunstig advies. Men stelt verder dat er geen impact mag zijn op de nieuw parking aan station Groenendaal, ook in uitvoeringsfase.

De NMBS geeft aan dat in de zone van de nieuwe parking er grond aanwezig is van slechte kwaliteit en dat hiermee omzichtig omgesprongen moet worden.

De Vlaamse Regering neemt akte van het gunstig advies en stelt vast dat de aandachtspunten van de NMBS betrekking hebben op uitvoeringsaspecten die aan bod komen in de vergunningsfase en niet op het GRUP. Ze geeft ook aan dat door de keuze voor het alternatief DWV de nieuwe parking aan parking Groenendaal volledig behouden kan blijven en er dus geen impact is hierop.

In ieder geval zullen tijdens of voorafgaand aan de uitvoeringsfase de nodige maatregelen genomen worden en wanneer nodig bijkomend onderzoek gevoerd worden om bestaande contaminatie niet te verspreiden en eventueel vervuilde gronden te behandelen volgens de vigerende wetgeving.

Dit advies leidt niet tot aanpassing van het GRUP.

B.7. In adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangegeven dat het afbreken van recent vernieuwde infrastructuur ondoordacht en geldverspilling is.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin is aangegeven dat het niet de bedoeling is om de recent gerealiseerde quick wins in de omgeving van het knooppunt Groenendaal af te breken. De in het plan opgenomen herinrichting van het knooppunt Groenendaal zal dus de reeds uitgevoerde werken niet ongedaan maken, maar hier net op aansluiten.

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

B.8. In sommige bezwaren wordt gesteld dat het GRUP voor de herinrichting van het knooppunt Groenendaal zijn eigen doelstellingen niet haalt, namelijk vlotter en veiliger verkeer en meer ruimte voor groen. De voorgestelde tunnel zal volgens de bezwaarindieners leiden tot meer sluipverkeer, extra verkeersdrukte op de N275 en ontbossing, terwijl het effect op de mobiliteit en de natuur nauwelijks positief is. Ook wordt opgemerkt dat Hoeilaart onterecht moet compenseren voor groene zones die elders verdwijnen, ondanks dat de gemeente al voor 60% uit bos (Zoniënwoud) bestaat.

De Vlaamse Regering verwijst naar het uitgevoerde onderzoek en meer bepaald naar het plan-MER waaruit blijkt dat het plan wel degelijk uitvoering geeft aan de plandoelstellingen. Met de huidige intensiteiten verloopt de verkeersafwikkeling van het knooppunt Groenendaal vandaag moeilijk. Vanuit doorrekeningen is geweten dat het verkeer in intensiteit nog verder zal toenemen. Een herinrichting van het knooppunt Groenendaal dwingt zich dus niet enkel op om de doorstroming te behouden, maar zeker ook om de verkeersveiligheid sterk te verbeteren. In het onderzoek en de hiervoor uitgevoerde modelleringen wordt aangetoond dat het gekozen alternatief zorgt voor vlotter en veiliger verkeer en meer ruimte voor groen. Dit wordt verder verduidelijkt en onderbouwd in het plan-MER (bijlage V), maar ook in de beoordelingsnota alternatieven (bijlage VI) en de ADC-toets (bijlage VIII).

Verder verduidelijkt de Vlaamse Regering dat, gelet op de kwetsbaarheid van het Zonienwoud, niet alleen vanuit de Vlaamse wetgeving maar ook vanuit Europa de nodige compensatie vereist is voor elke ingreep waar bos gekapt wordt. Daarom is in de omgeving van het knooppunt Groenendaal ook gezocht naar een zone in functie van de versterking van de bosstructuur. De zone gelegen op de grens van de

gemeenten Hoeilaart en Sint-Genesius-Rode is gekozen omwille van de aansluiting met het Zonienwoud en de potenties die het gebied biedt in functie van bebossing. Dit wordt ook in bijlage VIII van het GRUP meegegeven.

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

B.9. In adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gepleit voor een alternatief in de vorm van een groot rondpunt met verkeerslichten, waarbij de bestaande wegenstructuur grotendeels behouden blijft. Dit systeem, geinspireerd op Britse voorbeelden, zou veiliger, goedkoper, minder ingrijpend en milieuvriendelijker zijn dan de tunneloplossing. Het laat bovendien meer ruimte voor natuurherstel en vermindert de nood aan extra verharding. Dit systeem zou de doorstroming verbeteren en het sluipverkeer verminderen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de scopingnota waar onder bijlage 6.4. een bespreking is opgenomen van de diverse alternatieven die onderzocht werden in voorbereiding van de opmaak van de startnota/scopingnota.

Onder deze alternatieven werden ook de optimalisatie van de bestaande toestand al dan niet met een kluifrotonde en een ovonde onderzocht. Deze alternatieven sluiten het best aan bij de voorstellen uit het bezwaarschrift. Zij werden in de scopingfase als niet redelijk of wenselijk beschouwd omwille van volgende redenen:

1. Voor het alternatief van de optimalisatie van de bestaande toestand volgens het principe van een ovonde werd gesteld dat:

- De verkeersintensiteiten vereisen dat een ovonde zou functioneren met twee rijstroken. Door de vele kruispuntarmen en de weefzones die hierdoor ontstaan, is de doorstroming op de ovonde niet gegarandeerd. Ook voor zwaar verkeer vormt het weven niet enkel een knelpunt op het vlak van doorstroming, maar zeker ook op het vlak van verkeersveiligheid.
- Er is een probleem met voldoende opstelruimte. Op een rotonde/ovonde kunnen de verkeersstromen niet gestuurd worden om bijvoorbeeld terugslag op het hoofdwegennet (R0) tegen te gaan.
- Er is bijkomend ruimtebeslag nodig, weliswaar beperkt maar toch wel vereist. Hier is dus ook bijkomende verharding vereist.
- Er is geen winst te boeken met betrekking tot de verschillende deelaspecten van de plandoelstelling voor een betere leefomgevingskwaliteit. Er wordt niet ontsnipperd of onthard in deze oplossing.
- Er zijn geen ingrepen mogelijk om de zachte recreatie uit te breiden of te versterken.
- Er zijn geen ingrepen mogelijk die de belevingswaarde van de omgeving kunnen verbeteren.

Door het feit dat:

- er geen verbetering in de verkeerstoestand mogelijk is en de afwikkeling van zwaar verkeer net wordt bemoeilijkt ondanks een bijkomend ruimtebeslag en verharding;
- er geen verbetering is van de doorstroming;
- er geen mindering van het sluipverkeer gerealiseerd kan worden;

- er niet wordt ingezet op onthardıng en ontsnippering en er geen verbetering is voor het leefmilieu,

wordt er onvoldoende tegemoet gekomen worden aan de plandoelstellingen, waardoor de realisatie niet wenselijk is. Dit alternatief zet niet in op een verbetering van de verkeersveiligheid en levert geen enkele meerwaarde voor mens en milieu.

2. Voor de kluifrotonde werden volgende redenen aangegeven:

- De kluifrotonde maakt het geheel minder leesbaar en zorgt voor een verlaging van de verkeersveiligheid, waarbij de doorstroming niet zal verbeteren.
- De opstelruimte tussen de verschillende aansluitingen blijft dermate klein, dat de doorstroming voor het auto- en vrachtverkeer in het gedrang komt en er een grote kans is op terugslag op het hoofdwegennet (R0).
- De verkeerssituatie verandert nauwelijks, waardoor de verbeteringen voor de verkeersafwikkeling verwaarloosbaar zijn. De verkeersveiligheid daalt zelfs op de kluifrotonde, door een slechte zicht- en leesbaarheid.
- De doorstroming verhoogt niet en blijft moeizaam en er is geen sturing door middel van verkeerslichten mogelijk.
- De moeizame afwikkeling zal leiden tot meer sluipverkeer.
- Er is beperkt bijkomend ruimtebeslag nodig met bijkomende verharding en inname van het beschermd cultuurhistorisch landschap.
- Er zijn geen wijzigingen aan de omgeving die belevingswaarde kunnen doen stijgen.
- Er zijn geen ingrepen om de zachte recreatie uit te breiden of te versterken.
- Er is ook geen winst te boeken met betrekking tot de verschillende deelaspecten van de plandoelstelling voor een betere leefomgevingskwaliteit. Er wordt niet ontsnipperd of onthard in deze oplossing en er is bijkomend ruimtebeslag.

Door het feit dat:

- er geen verbetering in de verkeerstoestand mogelijk is en de verkeersveiligheid zelfs daalt ondanks het bijkomend ruimtebeslag;
- er geen verbetering is van de doorstroming;
- de moeilijke afwikkeling zal leiden tot meer sluipverkeer;
- er niet wordt ingezet op onthardıng en ontsnippering en er geen verbetering is voor het leefmilieu,

wordt er onvoldoende tegemoet gekomen worden aan de plandoelstellingen, waardoor de realisatie niet wenselijk is.

3. Voor het alternatief van een ovonde of langgerechte rotonde werd gesteld dat:

- De ovonde maakt het geheel leesbaarder maar zorgt voor een verlaging van de verkeersveiligheid (zeker voor zwaar verkeer), waarbij de doorstroming niet zal verbeteren.
- Er is geen mogelijkheid tot sturing en dit verhoogt het risico op een mogelijke terugslag op het hoofdwegennet.
- De doorstroming verhoogt niet en blijft moeizaam en er is geen sturing door middel van verkeerslichten mogelijk.
- Doordat de verkeersafwikkeling minder vlot verloopt, wordt meer oneigenlijk verkeer (sluipverkeer) in de omliggende wijken verwacht.

- Er is bijkomend ruimtebeslag noodzakelijk om de ovonde voldoende maat te geven. Er zijn eveneens werken aan de spoorwegbrug nodig. Het bijkomend ruimtebeslag situeert zich in beschermd cultuurhistorisch landschap (buffer Unesco-werelderfgoed) en neemt gebiedseigen vegetatietypes in.
- De lage verkeersveiligheid, slechtere doorstroming en bijkomend ruimtebeslag zullen ten koste gaan van de leefomgevingskwaliteit.
- Er is geen winst te boeken met betrekking tot de verschillende deelaspecten van de plandoelstelling voor een betere leefomgevingskwaliteit. Er wordt niet ontsnipperd of onthard in deze oplossing.
- Er zijn geen ingrepen mogelijk die de belevingswaarde van de omgeving kunnen verbeteren.

Door het feit dat:

- er geen verbetering in de verkeerstoestand mogelijk is en de verkeersveiligheid zelfs daalt ondanks het bijkomend ruimtebeslag;
- er geen verbetering is van de doorstroming;
- de moeilijke afwikkeling zal leiden tot meer sluipverkeer;
- er niet wordt ingezet op ontharding en ontsnippering, bijkomend ruimtebeslag en verharding vereist is en er geen verbetering is voor het leefmilieu,

wordt er onvoldoende tegemoet gekomen worden aan de plandoelstellingen, waardoor de realisatie niet wenselijk is.

Het gekozen alternatief langs noordzijde ontwerp DWV beantwoordt wel aan de plandoelstellingen. Door de Terhulpsesteenweg (hoofdbeweging) aan te sluiten op de Groenendaalsesteenweg en de modi te bundelen rond het station, verbeteren de doorstroming en de verkeersveiligheid. Bovendien komt er meer ruimte vrij voor de stationsparking. Volgende elementen zijn pluspunten waar de alternatieven gebaseerd op het rotonde principe/bestaande toestand geen pluspunten kunnen voorleggen:

- Er is een verbeterde en meer verkeersveilige bereikbaarheid van het station met een koppeling aan fietssnelweg F205 en een ruimere parking. Deze parking kan daarenboven worden ingezet voor bezoekers aan het Zonienwoud zodat de parkings in het woud kunnen verwijderd worden.
- Door de verbeterde bereikbaarheid van het station kunnen er meer overstapmogelijkheden geboden worden.
- Voor auto- en vrachtverkeer biedt het alternatief meer verkeersveiligheid en een betere leesbaarheid. Een sturing door lichtenregeling blijft mogelijk. Het compactere kruispunt zorgt voor vlotter verkeer: er is een verbeterde doorstroming. Het plan voorziet in een vlotte aansluiting vanuit centrum Hoeilaart. Door de Terhulpsesteenweg aan de R0 te koppelen en de Groenendaalsesteenweg vervolgens aan de Terhulpsesteenweg, wordt de wegencategorisering helder toegepast met een ontmoediging van het sluipverkeer tot gevolg.
- Er is minder ruimte inname van kwetsbaar gebied ter hoogte van de bocht aan de noordzijde ten opzichte van het bestaande GRUP.
- Ten zuiden van het spoor kan ter hoogte van de huidige Terhulpsesteenweg onthard worden en ontwikkeld tot groene recreatieve toegangspoort met uitbreiding van een meer aaneengesloten Zonienwoud. Er kan een groene verbinding ontwikkeld worden aan zuidelijke zijde met bijkomende

ontsnipperingsmogelijkheden voor kleinere dieren en een versterking van de ecologische samenhang van het Zonienwoud. Daarnaast is er een beperkt bijkomend ruimtebeslag voor de afbuiging van de Terhulpsesteenweg maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd door de onthardingaan de zuidelijke zijde.

- Mogelijkheid voor recreatieve verbinding aan zuidelijke zijde.
- Aangenamere en ononderbroken toegang tot bezoekerscentrum Zonienwoud en bosmuseum
- Hellingen voor eco-recreatieve verbinding sluiten aan bij de spoorwegtaluds.
- Er wordt onthard waardoor ruimte vrijkomt voor nieuwe vegetatie.
- Het bijkomend ruimtebeslag situeert zich wel in het beschermd cultuurhistorisch landschap en in de bufferzone van Unesco werelderfgoed. Dit is echter zeer beperkt en wordt gecompenseerd door de nieuwe onthardingen bosuitbreiding.
- Door de compactere organisatie van het knooppunt wordt de ontsluitingstructuur meer leesbaar. Daarbij wordt het zuiden van het spoor ontwikkeld tot volwaardige toegangspoort. De ontharding leidt tot een groenere omgeving, wat de belevingswaarde en het leefmilieu ten goede komt.
- Er wordt een vlottere doorstroming voorzien en een ontmoediging van sluipverkeer.

Concluderend kan nog eens gesteld worden dat uit dit onderzoek kan worden afgeleid dat noch de optimalisatie van de bestaande toestand noch een ovonde of rotonde voldoet aan de plandoelstellingen (hoofd- en subplandoelstellingen) en dus geen redelijk alternatief is. Het gekozen alternatief daarentegen biedt een meerwaarde op:

- Veiliger verkeer voor alle modi en dit zowel functioneel als recreatief
- Verbeterde voorzieningen in functie van multimodaliteit
- Vlottere verkeersafwikkeling en mindering van het sluipverkeer
- Ontharding en ontsnippering met bosuitbreiding en creatie van een aaneengesloten bosstructuur.

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

B.10. In adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt ingegaan op mogelijke optimalisaties of aandachtspunten voor de verdere uitwerking van het project. Voor de verbinding Terhulpsesteenweg (kant Brussel) - R0 wordt gevraagd rekening te houden met een maximale belasting van ongeveer 1000 PAE/u tijdens de avondspits. Voor de linksafslaande beweging R0 - Terhulpsesteenweg (kant Brussel) / Duboislaan wordt een bijkomende belasting verwacht door de schrapping van de huidige rechtstreekse verbinding R0 zuid – Duboislaan. Voor de in- en uitrit van de parking NMBS wordt gevraagd om een nieuwe in/uitrit via het bestaande rond punt te voorzien om het kruispunt te ontlasten. Er wordt aangegeven dat de afstand op het kruispunt tussen op- en afritten van R0 te kort is, waardoor vrachtwagens die willen terugkeren het kruispunt kunnen blokkeren.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de suggesties en aandachtspunten die in de verschillende adviezen, bezwaren en opmerkingen worden opgeworpen door de initiatiefnemer verder zullen worden onderzocht in het wegontwerp dat volgt na

goedkeuring van het plan in de fase van het aanvragen van een omgevingsvergunning. Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp zal ook een verdere microsimulatie gebruikt worden om de opstelcapaciteit, de verkeerslichtenregeling en de interactie tussen de kruispunten onderling nauwkeurig te bestuderen. Net zoals bij de opmaak van het GRUP zal dit gebeuren in nauw overleg met de verschillende betrokken adviesinstanties. Verder kan ook nog meegegeven worden dat bij de uitwerking van het project zal gekeken worden naar toekomstige verkeersintensiteiten om zo een robuust wegontwerp na te streven.

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

B.11. In de adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat er altijd negatieve mobiliteitseffecten zullen zijn in tegenstelling tot wat beweerd wordt in het plan-MER. Zo wijst men bijvoorbeeld op de mogelijkheid tot sluipverkeer.

De Vlaamse Regering verwijst naar één van de doelstellingen van het GRUP om het verkeer te laten rijden op de wegen die daarvoor bestemd zijn en dus sluipverkeer tegen te gaan. Om dat te kunnen realiseren zal erover gewaakt worden dat de doorstroming vlot blijft verlopen (ook met een toenemende verkeersvraag) op het hoger wegennet conform de wegencategorisering. Concreet dient de snelweg vlot bereikbaar te zijn via regionale wegen en moet de snelweg zelf ook vlot functioneren.

Voor de effecten op mobiliteit en het onderliggend wegennet kan verwezen worden naar het plan-MER waarin deze effecten zijn onderzocht. Voor alle aspecten die verband houden met de globale werking van het verkeerssysteem op ruimere schaal zien we globaal gezien verwaarloosbare effecten. Meer specifiek voor de verschillende mesozones bij de knoop Groenendaal, zien we, wat betreft de evolutie van het gebruik van het wegennet bij beide alternatieven een beperkt positief effect in mesozone 9, Terhulpen, door een afname in de totale aantal voertuigkilometer, die geheel op het onderliggend wegennet ligt. In mesozone 4, knoop Groenendaal, Watermaal-Bosvoorde, en mesozone 8, Hoeilaart, zijn er ook lichte afnames in de totale aantal voertuigkilometer en de verhouding voertuigkilometers op het onderliggend wegennet ten opzichte van het totale wegennet, maar minder dan 1%, wat tot verwaarloosbare effecten leidt.

Het volume doorgaand verkeer kent, globaal voor de 3 mesozones bij knoop Groenendaal, alsook voor elke mesozones een verwaarloosbaar effect.

Op vlak van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet zijn er overwegend beperkt positieve en verwaarloosbare effecten in de verschillende mesozones bij Groenendaal, in de ochtend- en avondspits, maar globaal binnen het studiegebied op mesoschaal zijn de effecten verwaarloosbaar voor beide alternatieven. In de ochtendspits zijn er een beperkt positieve effecten in mesozone 8, Hoeilaart en 9, Terhulpen, door een afname in de totale pae-kilometers in beide mesozones, en gecombineerd met een afname in vrachtkilometers in mesozone 9. In de avondspits, is er een afname in vrachtkilometers in mesozones 4, Groenendaal, Watermaal-Bosvoorde, en 8, Hoeilaart, wat leidt tot beperkt positieve effecten.

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

B.12. In adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat tijdens de werffase een deel van de stationsparking zal worden ingenomen en dat dit het gebruik van de

trein ontmoedigt. Er wordt gesteld dat dit niet de bedoeling kan zijn wanneer men net gebruik van openbaar vervoer wil stimuleren.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat inderdaad een deel van de stationsparking wordt bestemd als mogelijke werfzone. De werfzones zijn mee beoordeeld in het plan-MER en de in het plan-MER geformuleerde milderende maatregelen werden vertaald in het GRUP.

Daarnaast geeft de Vlaamse Regering nog mee dat een werffase een tijdelijk karakter heeft en er vanuit deze tijdelijkheid geen permanente ontmoediging zal zijn van het gebruik van het openbaar vervoer. Bovendien zal bij uitvoering van het plan ook een minderhinderplan met maatregelen worden opgemaakt zoals gebruikelijk is in soortgelijke dossiers.

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

B.13. In een bezwaar wordt gesteld dat het project niet enkel mag ontworpen worden om het verkeer binnen Vlaanderen te verbeteren. Wallonie is een belangrijke economische partner voor Vlaanderen en het blokkeren van verkeer tussen Vlaanderen en Wallonie zou economische schade veroorzaken voor Vlaanderen, België en Europa.

Men geeft aan dat sinds de verkeerslichten op de Groenendaalbrug zijn veranderd, er meer files zijn ontstaan, ook op de ring vanuit Waterloo.

Men geeft aan dat het nieuwe project kan worden aangenomen, maar met behoud van de huidige weg van Terhulpen naar de brug, zodat auto's alleen richting Waterloo of Sint-Genesius-Rode kunnen afslaan.

Ook moet de afslag van de ringweg van Waterloo naar Terhulpen mogelijk zijn zonder de brug over te steken. Het omleiden van verkeer van Terhulpen richting Brussel naar de andere kant van de spoorweg is geen goed idee.

De Vlaamse Regering verwijst naar de hoofdplandoelstelling die voor dit GRUP vooropgesteld is. Door de optimalisatie van het knooppunt Groenendaal wenst de Vlaamse Regering een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen. Door netwerken te verbeteren voor de verschillende verkeersstromen, zal hierbij ingezet worden op een verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de omgeving. Ook de verkeersleefbaarheid en doorstroming op de infrastructuur zullen door de optimalisatie van het knooppunt verbeteren. Daarnaast wordt bij de optimalisatie van het knooppunt ingezet op het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Het betreft niet enkel de bebouwde ruimte leefbaarder maken, maar ook de groenblauwe, ecologische verbindingen versterken en de open ruimte vrijwaren en kwalitatief versterken.

Hoewel het initiatief voor het GRUP genomen is door de Vlaamse Regering, is de plandoelstelling niet louter op niveau van Vlaanderen bepaald. De R0 is een hoofdweg die zich situeert in en die moet werken binnen een verkeersnetwerk dat zich bevindt in Vlaanderen, België en Europa. Bij het wegontwerp van het knooppunt is dus niet gekeken naar de oorsprong of bestemming van het verkeer. Wel is rekening gehouden met de wegencategorisering. Die stelt dat het netwerk van snelwegen verbonden wordt met regionale wegen. In dit geval is de N275 Terhulpsesteenweg de weg van hoogste categorie die de beste doorstroming vereist. Voor de overige bewegingen

voorzien we een zo vlot mogelijk doorstroming en bovenal een verkeersveiliger wegontwerp.

Door middel van geïntegreerd onderzoek, ontwerpend onderzoek en een milieubeoordeling, werd verder gekeken op het plan aan deze plandoelstelling voldoet. In de milieubeoordeling, waar ook grensoverschrijdende effecten worden bekeken, werd in de discipline mobiliteit het mobiliteitsconcept bekeken en de effecten ervan beoordeeld. De verkeersveiligheid van het hoofdwegennet verbetert ten opzichte van de referentiesituatie, daar er één aansluiting van het onderliggend wegennet op het complex minder is, wat de conflictgevoeligheid aan dit complex verbetert. Daarnaast wordt geoordeeld dat de effecten op mobiliteit verwaarloosbaar zijn met licht positieve effecten op vlak van veiligheid en structuur van het wegennet en bereikbaarheid deelgebieden en woonkernen voor autoverkeer en openbaar vervoer.

De Vlaamse Regering verduidelijkt verder dat het in het GRUP de nodige ruimte wordt voorzien in functie van het gekozen alternatief en op basis van een ontwerpvoorstel (bijlage VII). Na goedkeuring van het GRUP zal het wegontwerp verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Het definitief wegontwerp dat onderwerp zal uitmaken van een omgevingsvergunningsaanvraag zal uiteindelijk uitwijzen hoeveel rijstroken er exact nodig zijn en hoe de kruispunten zullen functioneren om het verkeer vlot af te wikkelen. Hiervoor zullen ook microsimulaties gebeuren om het wegontwerp van het knooppunt verder te concretiseren.

Tenslotte kan nog meegegeven worden dat de verkeerslichtensituatie op de Groenendaalbrug een tijdelijke toestand is. Bij de herinrichting van de verkeersknoop zal een aangepaste lichtenregeling van toepassing zijn.

Dit bezwaar geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.14. In adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat er maar een beperkt alternatievenonderzoek gebeurde. Men zegt dat slechts 2 op elkaar lijkende alternatieven overwogen zijn en verwijst naar de andere knooppunten Jezus-Eik, Vierarmen en Leonard waar wel veel meer alternatieven afgewogen zijn om de bestaande knelpunten op te lossen. Men stelt dat de lasten van de andere knooppunten, waar gelet op de hoeveelheid voorgestelde alternatieven wel gedegen onderzoek naar is gedaan, niet op Hoeilaart kunnen worden afgewenteld.

De Vlaamse Regering verwijst naar de scopingnota en het alternatievenonderzoek dat uitgevoerd werd. In gevolge het alternatievenonderzoek werden alternatieven die niet voldeden aan de plandoelstellingen en dus geen optimalisatie of verbetering meebrachten niet langer weerhouden. Dat is opgenomen in de scopingnota punt 6.4.

Daarnaast verduidelijkt de Vlaamse Regering dat bij het plan in relatie met de andere knooppunten in de regio R0-oost ook geëvalueerd werd hoe het verkeersnetwerk in een ruimere regio zal evolueren. Daar er geen zekerheden bestaan over de voortgang of uitvoering of keuzes die gemaakt worden op andere knooppunten in de omgeving, wordt er steeds op gewaakt dat de oplossing voor elk knooppunt ook zonder wijzigingen aan de andere knooppunten het beste alternatief vormt. De mobiliteitsoplossing van het ene knooppunt hangt niet af van de keuze van een ander knooppunt. Dit werd ook aangetoond in de Evaluatie netwerk- en cumulatieve effecten van de herinrichting van de 4 knooppunten R0-oost, zoals opgenomen in bijlage 6.8 bij de scopingnota.

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

B.15. De gemeente Hoeilaart vraagt de overname van openbaar domein naar het Vlaams Gewest juridisch te regelen, vooral op het gebied van waterhuishouding. De Groenendaalsesteenweg is namelijk een gemeenteweg tot aan de R0. Het stuk tussen de "nieuwe tunnel" en de R0 zal in de toekomst gewestweg worden.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP geen uitspraken doet over de overname van wegen. Het GRUP voorziet bestemmingen waarbinnen de infrastructuur kan gerealiseerd worden. Afspraken over beheer / overname van delen van de weg / openbaar domein, zullen later waar nodig besproken worden tussen initiatiefnemer en de gemeente.

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.16. De gemeente Hoeilaart stelt dat een nieuwe tunnel op grondgebied Hoeilaart zal leiden tot een verhoging van de gemeentelijke dotatie aan de brandweerzone. Dit resulteert in nog een bijkomende last voor het lokaal bestuur Hoeilaart.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP geen uitspraken doet over verhogingen van gemeentelijke dotaties aan de brandweer. Het GRUP voorziet enkel bestemmingen waarbinnen de infrastructuur kan gerealiseerd worden.

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.17. In de reactie van de gemeente Hoeilaart wordt gevraagd de gemeente te blijven betrekken bij de verdere uitwerking van het project en het onderzoek naar verkeerstromen verder te zetten.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat na goedkeuring van het GRUP het wegontwerp van de infrastructuur verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Het definitief wegontwerp dat onderwerp zal uitmaken van een omgevingsvergunningsaanvraag en in aanloop van deze aanvraag zal nauw overleg gepleegd worden met de verschillende betrokken actoren, waaronder ook de gemeente.

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.18. In de adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de op- en afrit Welriekendedreef (Overijse)/Brusselsesteenweg (Hoeilaart) open moet openblijven. In de reactie van de gemeente Hoeilaart wordt gesteld dat enkel kan overwogen worden om deze af te sluiten nadat de projecten Groenendaal / Leonard / Jezus-Eik volledig uitgevoerd zijn en bewijzen dat ze voor een betere aansluiting/doorstroming van verkeer ter hoogte van Groenendaal en Jezus-Eik zorgen.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat een eventuele sluiting van de op- en afrit aan de Welriekende dreef geen deel uitmaakt van dit GRUP. Voor het sluiten van de op- en afrit is immers geen bestemmingswijziging nodig.

Een eventuele sluiting ervan zou in principe wel kunnen voorzien worden na de concrete herinrichting van de knoop Groenendaal en dus na uitvoering van het GRUP. In die zin werd het afsluiten van de op- en afrit Welriekendedreef in het onderzoek gekoppeld aan de herinrichting van knoop Groenendaal. Uit het verkeersmodel kan afgeleid worden dat het afsluiten van de op- en afrit leidt tot een forse verkeersafname op de as tussen Hoeilaart-centrum en de knoop Terblokstraat-Brusselsesteenweg en in mindere mate ook op de Welriekendedreef zelf naar Jezus-Eik. Het verkeer van en naar de R0 verspreidt zich logischerwijs over andere routes: ongeveer de helft verschuift naar de nabije knopen Groenendaal en Jezus-Eik, de andere helft naar routes op grotere afstand. Deze ingreep heeft positieve effecten op de verkeersleefbaarheid rond de toeleidende wegen en op de verkeersveiligheid op de R0 door het wegvallen van een niet-conforme op- en afrit. Verder zijn er geen significante effecten te verwachten.

Het supprimeren van op- en afrit Welriekendedreef wordt ook positief beoordeeld vanuit geluid en lucht:

- "Het supprimeren van op- en afrit Welriekendedreef genereert positieve geluidseffecten in Hoeilaart, in het bijzonder ter hoogte van de Terblokstraat-Brusselsesteenweg."
- "Het supprimeren van op- en afrit Welriekendedreef genereert plaatselijk beperkt positieve luchteffecten in Hoeilaart."

Het afsluiten van Welriekendedreef heeft dus geen significante mobiliteitseffecten buiten de toeleidende wegen naar de op- en afrit zelf, en dus ook niet op aansluitingscomplex Groenendaal, ondanks het feit dat een deel van het verkeer van Welriekendedreef in de geplande situatie naar deze knoop verschuift, wat blijkt uit de effectbeoordeling van de verkeersafwikkeling op deze knoop:

"Op basis van de afzonderlijke scores per kruispunt, beoordelen we het effect van het alternatief N_DWV op de verkeersafwikkeling ter hoogte van de aansluitingen op het onderliggende wegennet globaal, over de verschillende kruispunten, verwaarloosbaar in de ochtend- en avondspits."

Omgekeerd heeft de herinrichting van aansluitingscomplex Groenendaal of van de andere knopen van R0 oost enkel of in hoofdzaak een significante impact ter hoogte van de knoop in kwestie zelf, maar niet ter hoogte van Welriekendedreef, zoals blijkt uit de verschillende effectbeoordelingen:

Mobiliteit:

- "Voor alle aspecten die verband houden met de globale werking van het verkeerssysteem op ruimere schaal zien we globaal gezien verwaarloosbare effecten."
- "Algemeen zijn de effecten verwaarloosbaar met licht positieve effecten op vlak van veiligheid en structuur van het wegennet en bereikbaarheid deelgebieden en woonkernen voor autoverkeer en openbaar vervoer."

Geluid:

- "De geluidseffecten van de herinrichting van knoop Groenendaal zelf zijn in beide inrichtingsvarianten verwaarloosbaar ter hoogte van bewoning. Deze conclusie geldt ongeacht de voorziene inrichting van de andere knopen van R0

oost (Leonard, Vierarmen en Jezus-Eik), de afbraak van het Herrmann-Debroux-viaduct en/of een ambitieuze modal split."

- "Uit de verschilkaart met de feitelijke referentiesituatie voor het volledig studiegebied blijkt dat de geluidseffecten van de herinrichting van de knopen in het grootste deel van het studiegebied niet significant is. Daarnaast zien we een ruime zone met een significante geluidsafname rond knoop Leonard en rond de Tervurenlaan richting Brussel. Deze effecten – evenals kleinere effecten elders in het studiegebied – worden veroorzaakt door de herinrichting van resp. knoop Leonard (voor het intunnelen van enkele knooppuntarmen) en knoop Vierarmen."

Lucht:

- "De luchteffecten van de herinrichting van knoop Groenendaal zijn in beide inrichtingsvarianten verwaarloosbaar. Deze conclusie geldt ongeacht de voorziene inrichting van de andere knopen van R0 oost (Leonard, Vierarmen en Jezus-Eik), de afbraak van het Herrmann-Debroux-viaduct en/of een ambitieuze modal split."
- "De meest opvallende vaststelling is dat de bijdrage van het plan in vrijwel heel het mesostudiegebied niet significant is. De verkeersverschuivingen t.g.v. de herinrichting van de 4 knopen volgens hun basisvariant zijn buiten de knopen zelf dus vrijwel overal niet groot genoeg om een significant immissieverschil t.o.v. de referentiesituatie te genereren. Ter hoogte van de knopen zelf komen wel significante effecten voor, dit als gevolg van verschuiving van wegassen, overkappingen e.d.."

Aangezien het supprimeren van de op- en afrit Welriekendedreef geen significant effect heeft op de andere knopen van R0 oost, en de herinrichting van de andere knopen geen significant effect heeft op de omgeving van op- en afrit Welriekendedreef, is er geen reden om het afsluiten van op- en afrit Welriekendedreef te koppelen aan de voorafgaande herinrichting van de andere knopen van R0 oost.

Het is dan ook daarom dat de eventuele afsluiting van de op- en afrit Welriekendedreef kan overwogen worden na herinrichting van knoop Groenendaal.

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

B.19. In sommige bezwaren wordt gevraagd naar een goede fasering van de werken waarbij het huidige tracé naar de ring dient beschikbaar te blijven totdat de werken aan het nieuwe tracé afgerond zijn.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de uitvoering van de werken gepaard zal gaan met een opmaak van een minderhinderplan, waarbij maatregelen worden opgenomen om de hinder in werffase te beperken. De opmaak van een minderhinderplan, waarbij ook gekeken wordt naar de fasering van de werken, zal gebeuren conform soortgelijke dossiers.

Deze bezwaren hebben geen betrekking op het GRUP en geven geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.20. Het Agentschap voor Natuur en Bos benadrukt het belang van vleermuisvriendelijke verlichting in het Zonienwoud, in lijn met het Soortenbesluit en de instandhoudingsdoelstellingen. De verlichting moet beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke voor de veiligheid. Men vraagt om de nodige garanties hiervoor te bieden in de stedenbouwkundige voorschriften: 1. Gebruik van warm licht en aangepaste armaturen om lichtverstrooiing richting Habitatrichtlijn- en VEN-gebied te voorkomen. Verlichtingspalen moeten laag blijven. 2. De ecopassage van ecorecreaduct De Priorij moet donker blijven. Dit kan worden bereikt door aangepaste armaturen, strategische plaatsing van verlichting en beperkte hoogte van de verlichting.

De Vlaamse regering geeft aan dat in functie van lichtverstoring en het vermijden van een mogelijk negatief effect op vleermuizen een milderende maatregel werd geformuleerd in het plan-MER. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt daarom opgenomen dat verlichting in functie van de infrastructuur beperkt wordt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden. Toelichtend wordt het 4-stappenplan (1. vermijd verlichting waar mogelijk; 2. verlicht enkel gedurende een deel van de nacht, 3. beperk de intensiteit van het licht en vermijd strooilicht zoveel mogelijk en 4. gebruik een aangepast kleurenspectrum) meegegeven als voorbeeld in de toelichtende kolom. Hiermee wordt de milderende maatregel vanuit het plan-MER ruimtelijk vertaald in het plan en wordt ook antwoord geboden op de opmerkingen uit het advies.

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.21. Infrabel vreest dat het realiseren van een nieuwe wegtunnel onder de sporen een significante impact zal hebben op de exploitatie van het treinverkeer en geeft aan dat voorafgaandelijk overleg met de bevoegde technische diensten van Infrabel noodzakelijk zal zijn om de haalbaarheid verder te bestuderen. Er wordt benadrukt dat het GEN-netwerk op 4 sporen op het voorziene moment van de werken afgewerkt en operationeel zal zijn en dat de fasering van de werken een minimale impact op de nieuwe perrons en spoorinfrastructuur zal mogen hebben.

Verder wordt meegedeeld dat buitendienststellingen van het spoor minstens drie jaar op voorhand dienen te worden aangevraagd en geeft men aan dat de wet van 27-04-2018 op de politie van de spoorwegen integraal moet worden gerespecteerd.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat bij de uitvoering van het plan en de verdere uitwerking richting wegontwerp, aanvraag tot omgevingsvergunning en uitvoering van de werken, overleg zal plaatsvinden met alle betrokken actoren, waaronder ook Infrabel. Op deze manier zal maximaal rekening gehouden worden met de bezorgdheden van Infrabel en de vigerende wetgeving.

Dit advies heeft geen betrekking op het GRUP en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.22. Departement Zorg verwijst naar het advies van de plenaire vergadering over het voorontwerp GRUP. Daarin werd benadrukt dat het belangrijk is voor gezondheid

om een modal shift ten voordele van actieve verplaatsingen en openbaar vervoer te bewerkstelligen. Men stelt verder dat het voorliggende project 100% autogericht is en helaas niet bijdraagt aan het STOP-principe. Daarnaast werd verwezen naar tal van studies en vraagt men na te gaan of met deze studies waar nodig rekening werd gehouden bij de opmaak van het plan.

De Vlaamse regering verduidelijkt dat het voorliggende plan inderdaad gaat over de ruimtelijke herinrichting van het knooppunt Groenendaal op de R0-oost. Dit plan maakt immers deel uit van een groter geheel, het programma 'Werken aan de Ring'. In dit programma wordt niet enkel aandacht besteed aan autoverkeer maar ook aan de modal shift. Recent werden, kaderend in dit programma 'Werken aan de Ring' in en om het plangebied van het RUP nog infrastructuurwerken ten voordele van fietsers en voetgangers uitgevoerd met nieuwe tunnel onder de sporen en nieuwe fietsinfrastructuur. Verder wordt de parking van de NMBS, die recent aanzienlijk verruimd werd zodat ook hier de overstap op het openbaar vervoer gefaciliteerd wordt, door het plan behouden. Daarnaast werden en worden diverse ingrepen voorzien om groene verbindingen en bosversterking te realiseren en deze te koppelen aan trage wegen. Het project als geheel draagt dus wel degelijk bij tot de modal shift en onderschrijft het STOP-principe.

Zoals reeds gezegd is het GRUP slechts een klein onderdeel van het grotere geheel 'Werken aan de Ring' en kan dus niet geïsoleerd geëvalueerd worden in relatie met het streven naar een modal shift.

Daarnaast verwijst de Vlaamse Regering, in relatie tot de studies die het Departement Zorg aanhaalt, naar de milieubeoordeling. Waar nodig is in de milieubeoordeling rekening gehouden met de genoemde studies, waarbij nog kan aangevuld worden dat niet alle studies een directe doorwerking vereisen in de milieubeoordeling of toepasbaar zijn in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.23. In de reactie van de gemeente Terhulpen wordt aangegeven dat de gemeente niet rechtstreeks bevraagd werd.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze opmerking betreffende de bevraging van de aangrenzende Waalse gemeente. De Vlaamse Regering verwijst in dat kader naar de procesnota, die is aangevuld met een overzicht van het grensoverschrijdend overleg. Naast overleg met de aangrenzende gemeenten, is de minister-president van de Waalse Regering in functie van het openbaar onderzoek officieel geïnformeerd en om advies gevraagd. Conform de afspraken omtrent grensoverschrijdende consultaties, is het aan de minister-president om de adviesvraag te verspreiden onder de noodzakelijk geachte administraties en lokale besturen. De vigerende regelgeving inzake grensoverschrijdende effecten / consultatie werd gerespecteerd.

Deze opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

B.24. Het Agentschap voor Natuur en Bos gaat akkoord met de conclusie in het plan-MER dat er geen betekenisvol effect verwacht wordt inzake geluidsverstoring, maar merkt op dat er geen milderende maatregelen zijn voorgesteld voor de reeds

aanwezige geluidverstoring. Bij de uitvoering van het plan zou nagegaan moeten worden of hiervoor milderende maatregelen genomen kunnen worden, zoals het plaatsen van geluidsschermen.

De Vlaamse Regering verwijst voor het antwoord op deze vraag naar het plan-MER en het bestaande Richtlijnenboek discipline geluid en trillingen. Hierin wordt aangegeven dat milderende maatregelen moeten worden voorgesteld om negatieve effecten te milderen die veroorzaakt worden door het plan. Inzake geluidsverstoring is dat het geval bij een geluidstoename ten opzichte van de referentietoestand. Voor dit GRUP worden twee referentietoestanden bekeken, zijnde de bestaande situatie en de planologische referentietoestand van minstens 1 dB(A). Een bestaande verstoring die niet veroorzaakt wordt door het plan moet in dit kader dus niet worden gemilderd. Het is daarom dat in de stedenbouwkundige voorschriften geen verplichting werd opgenomen om geluidsschermen te voorzien ter hoogte van het knooppunt. De stedenbouwkundige voorschriften laten daarentegen wel toe om toch geluidsschermen te voorzien in het gebied voor wegeninfrastructuur en het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur.

Deze opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van het GRUP.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011, wat de bindende bepalingen betreft.
- Het koninklijk besluit van 7 maart 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 18 juli 1980 tot bescherming als cultuurhistorisch landschap 'Zonienwoud en Kapucijnenbos'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 8 juni 2009 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Knooppunt R0-Oost Hoeilaart'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 maart 2014 tot aanwijzing van de speciale beschermingszone 'BE2400008- Zonienwoud' en tot definitieve vaststelling van de bijhorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten.
- Het ministerieel besluit van 19 juli 1984 houdende de goedkeuring van een wijzigingsplan van het algemeen plan van aanleg van de gemeente Hoeilaart.
- Het besluit van de deputatie van Vlaams-Brabant van 24 april 2014 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zonevreemde woningen' in Sint-Genesius-Rode

- De beslissing van 7 juli 2017 van het Werelderfgoedcomité houdende de erkenning als Unesco Werelderfgoed van de bufferzone Zonienwoud: verbindende buffer.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Landbouw en Omgeving en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)' moet overeenkomstig artikel 36ter, §5 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu worden gerealiseerd omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

Artikel 2. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage I, het verordend grafisch plan;
2. bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

3. Bijlage IIIa, de toelichtingsnota met de tekstuele toelichting;
4. Bijlage IIIb, de toelichtingsnota kaarten;
5. Bijlage IV, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie;
6. Bijlage V, het plan-milieueffectrapport;
7. Bijlage VI, beoordelingsnota alternatieven;
8. Bijlage VII, het ontwerpend onderzoek;
9. Bijlage VIII, ADC-toets.

Artikel 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor de omgeving en de natuur, en de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, zijn, ieder wat hem of haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 19 december 2025

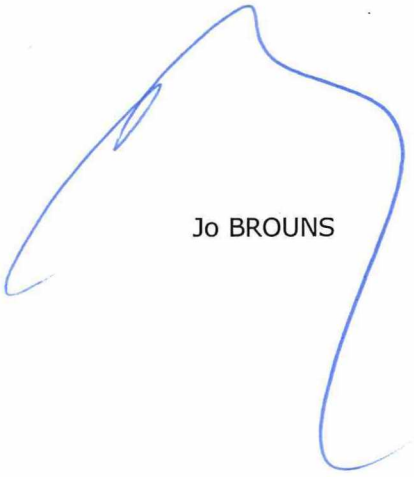
De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,



Jo BROUNS

Bijlage I. Grafisch plan

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 1 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

Bijlage II. Stedenbouwkundige voorschriften

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

Bijlage IIIa. Toelichtingsnota - tekst

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

Bijlage IIIb. Toelichtingsnota - kaarten

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

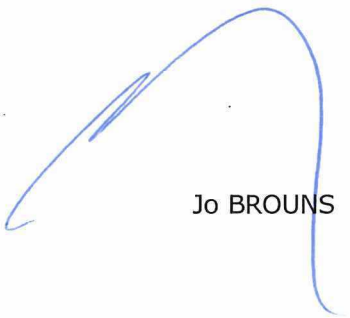
De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,



Jo BROUNS

Bijlage IV. Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

Bijlage V. Plan-MER

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

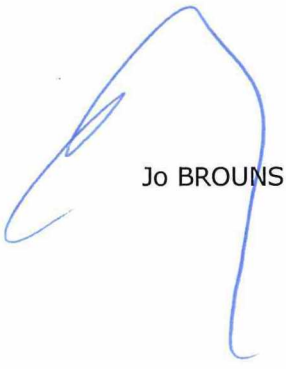
De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,



Jo BROUNS

Bijlage VI. Beoordelingsnota alternatieven

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

Bijlage VII. Ontwerpend onderzoek

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

Bijlage VIII. ADC-toets

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 19 december 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'

Brussel, 19 december 2025

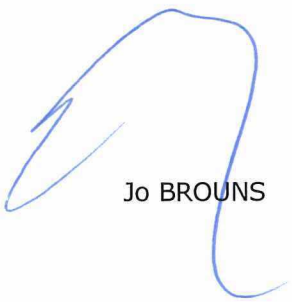
De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

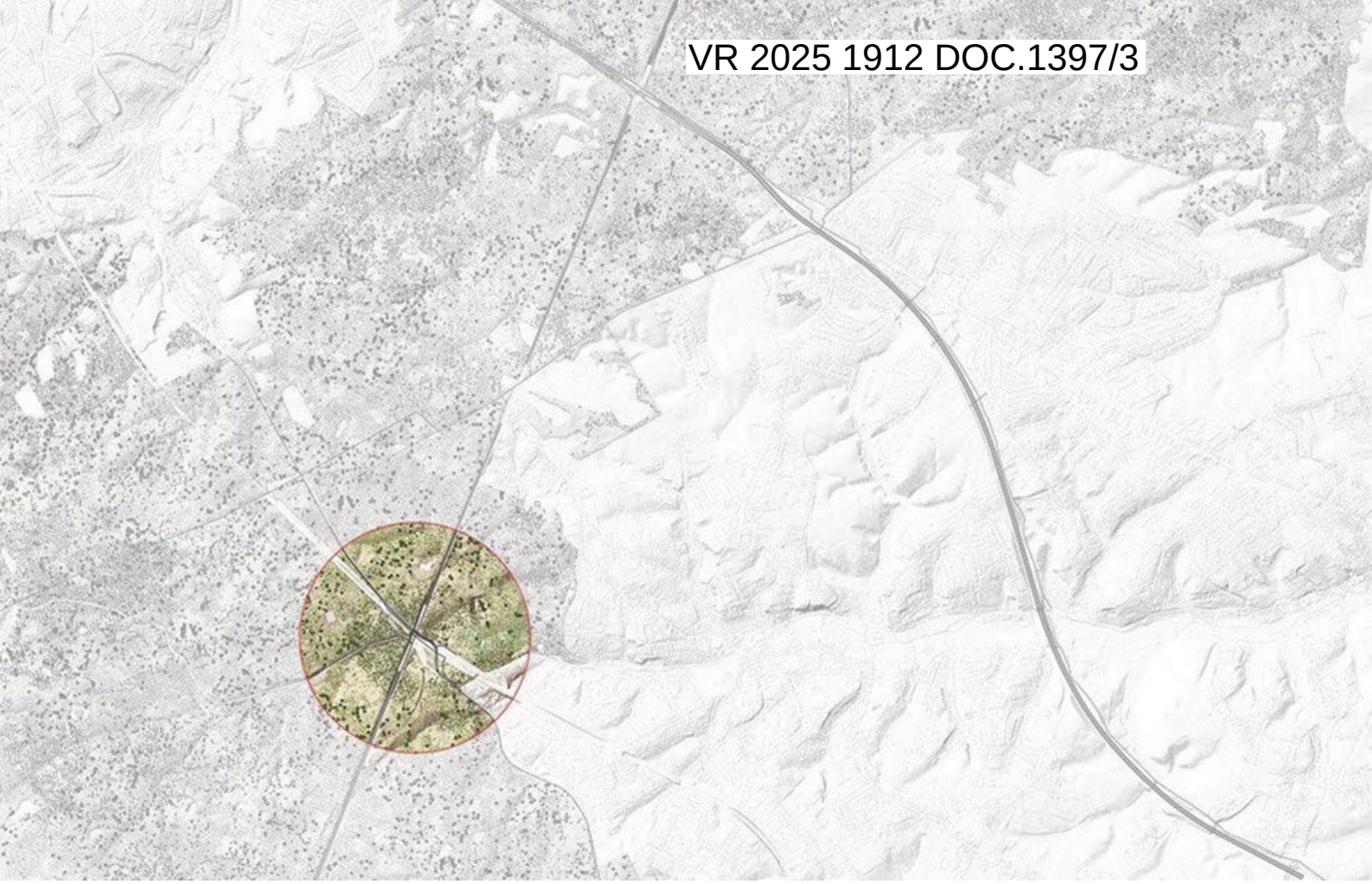
De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,



Jo BROUNS



Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

‘Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)’

In de gemeenten Hoeilaart en Sint-Genesius-Rode

Bijlage I: Grafisch Plan

Vlaamse overheid
DE WERKVENNOOTSCHAP
DEPARTEMENT OMGEVING
Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)
werken aan de ring.be

Dit document is bijlage I van het GRUP ‘Ruimtelijke herinrichting van knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)’.

Deze bijlage bevat het **‘Grafisch plan’**.

Overzicht andere bijlagen

- **bijlage I: Grafisch plan**
- bijlage II: Stedenbouwkundige voorschriften
- bijlage IIIa: Toelichtingsnota – tekst
- bijlage IIIb: Toelichtingsnota - kaarten
- bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie
- bijlage V: plan-MER
- bijlage VI: Beoordelingsnota alternatieven
- bijlage VII: Ontwerpend onderzoek
- bijlage VIII: ADC-toets

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Ruimtelijke herinrichting van knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)’ is, in overeenstemming met artikel 2.2.3 VCRO, tot stand gekomen binnen een planteam, met de medewerking van de ruimtelijk planners Veerle Van Hassel en Eva Vercamst.

Art. 5
Art. 5
Art. 1
Art. 5
Art. 5
Art. 1
B
Art. 3
Art. 7
B
Art. 3
Art. 5
B
Art. 3
Art. 4
B
Art. 3
Art. 4
Art. 7
Art. 2
Art. 7
Art. 5
B
Art. 3
Art. 4
B
Art. 3
Art. 4
Art. 5
Art. 1

Achtergrond : GRB, Bron : Digitaal Vlaanderen, januari 2025

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)
Bijlage I Verordenend Grafisch Plan - deelplan 1

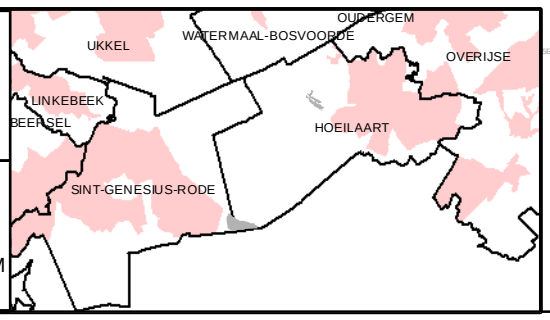
Plancode - 2.12_00537_00001
Definitieve vaststelling

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT OMGEVING

schaal : 1:2.500

N

0 50 100 M



B
Art. 3
Art. 4

Achtergrond : GRB, Bron : Digitaal Vlaanderen, januari 2025

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)
Bijlage I Verordenend Grafisch Plan - deelplan 2

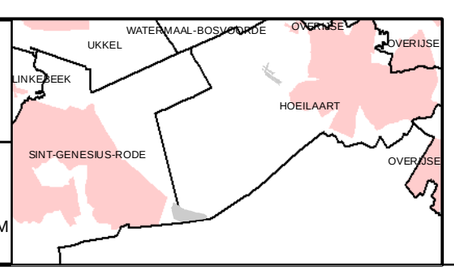
Plancode - 2.12_00537_00001
Definitieve vaststelling

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT OMGEVING

schaal : 1:2.500

N

0 50 100 M



Art. 8

Achtergrond : GRB, Bron : Digitaal Vlaanderen, januari 2025

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)
Bijlage I Verordenend Grafisch Plan - deelplan 3

Plancode - 2.12_00537_00001
Definitieve vaststelling

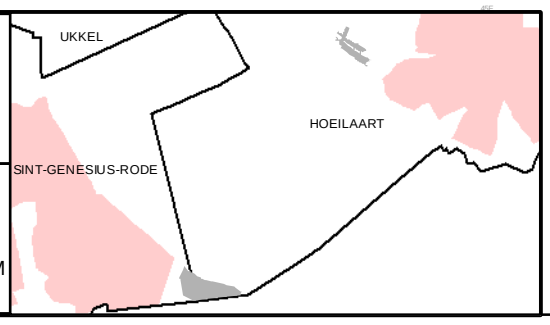
Vlaamse overheid

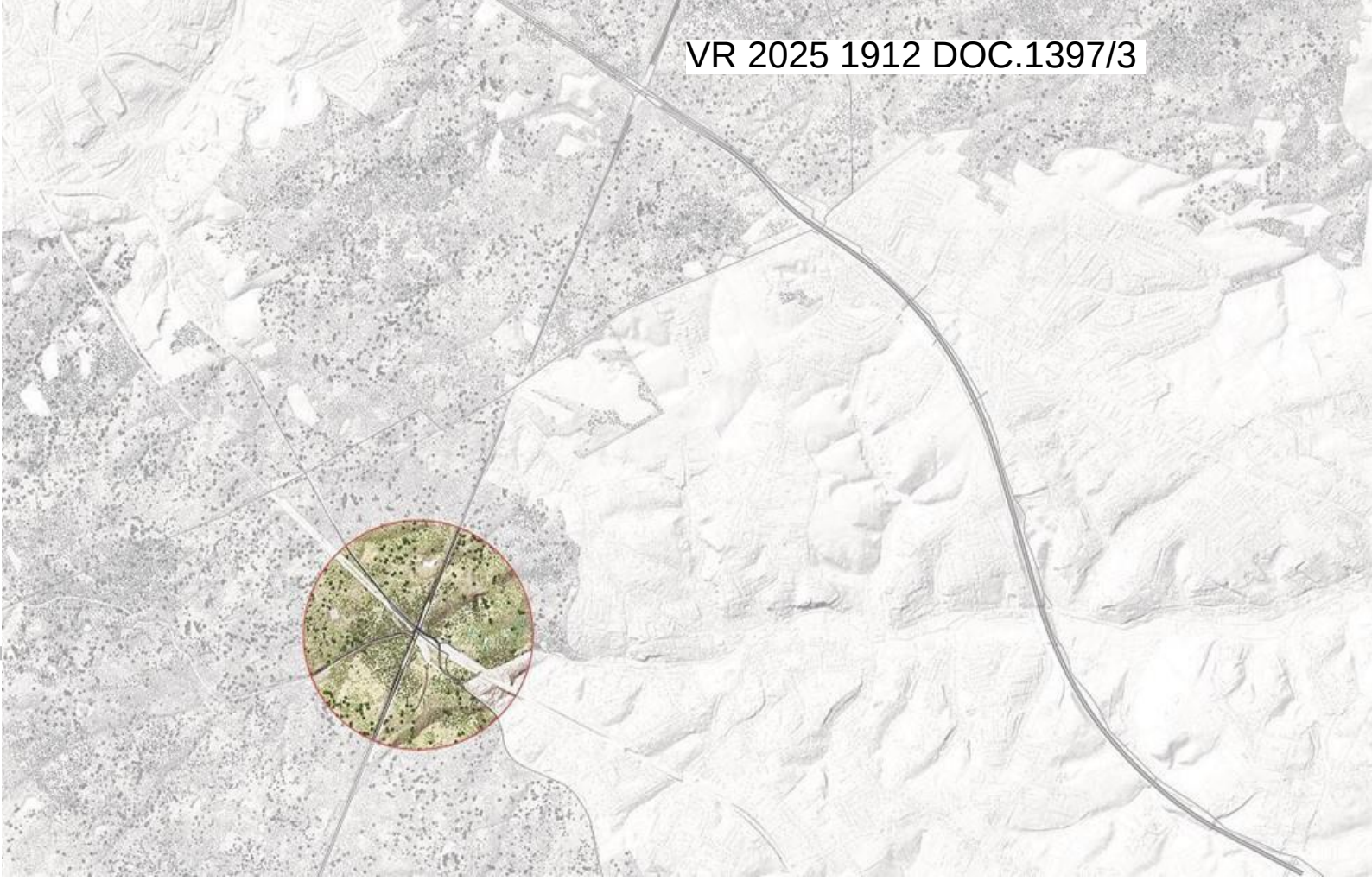
DEPARTEMENT OMGEVING

schaal : 1:2.500

N

0 50 100 M





Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

‘Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)’

In de gemeenten Hoeilaart en Sint-Genesius-Rode

Bijlage II: Stedenbouwkundige voorschriften

Vlaamse overheid
DE WERKVENNOOTSCHAP
DEPARTEMENT OMGEVING
Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)
werken aan de ring.be

Dit document is bijlage II van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'.

Deze bijlage bevat de **'Stedenbouwkundige voorschriften'**.

Overzicht andere bijlagen

- bijlage I: Grafisch plan
- **bijlage II: Stedenbouwkundige voorschriften**
- bijlage IIIa: Toelichtingsnota – tekst
- bijlage IIIb: Toelichtingsnota – kaarten
- bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie
- bijlage V: plan-MER
- bijlage VI: Beoordelingsnota alternatieven
- bijlage VII: Ontwerpend onderzoek
- bijlage VIII: ADC-toets

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)' is, in overeenstemming met artikel 2.2.3 VCRO, tot stand gekomen binnen een planteam, met de medewerking van de ruimtelijk planners Veerle Van Hassel en Eva Vercamst.

Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie lijninfrastructuur

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 handelingen

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren of de aanpassing van wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, openbaar vervoer evenals de aanleg van dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, 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 verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Deze worden ingevuld met groen overeenkomstig de bepalingen van artikel 3.

Tijdens en na de realisatie van de wegeninfrastructuur blijft de bereikbaarheid van de bestaande activiteiten langsheen het tracé gegarandeerd.

1.3. Specifieke bepalingen betreffende 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,

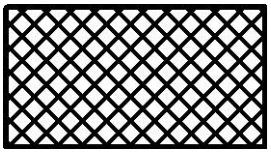
zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

1.4. Bepalingen m.b.t. verlichting

Verlichting in functie van de infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke i.f.v. veiligheid en om lichtverstrooiing en ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.

1.5. Bepalingen m.b.t. compenserende bebossing

De omgevingsvergunningsaanvraag dient een plan van aanpak, een monitoringsplan, en een beheerplan voor de compenserende bebossing te bevatten. Daarnaast dient aangetoond te worden dat de compenserende bebossing effectief gerealiseerd kan worden.



(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur

Artikel 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur

2.1. Bepalingen m.b.t. de overdruk

Deze overdruk wordt voorzien voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

2.2. Bepalingen over de toegelaten handelingen

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten.

2.3. Bepalingen m.b.t. grondkleur

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, is de in grondkleur aangegeven bestemming van toepassing voor zover dat de aanleg, het functioneren en de aanpassing van ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden niet door de in grondkleur geldende bestemming in het gedrang wordt gebracht.

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bos'

Artikel 3. Bosgebied

3.1. Bepalingen over de bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van bos, waarbij het recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is.

3.2. Bepalingen over de toegelaten handelingen

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van bos zijn toegelaten.

Alle handelingen 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 handelingen eveneens toegelaten:

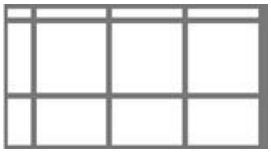
- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m², met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie;
- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht 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.

3.3. Bepalingen met betrekking tot 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.



(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur

Artikel 4. Gebied voor grote eenheid natuur

4.1. Bepalingen m.b.t. de overdruk

Het in overdruk aangeduide gebied is een Grote Eenheid Natuur (GEN).

4.2. Bepalingen over de toegelaten maatregelen en handelingen

Alle maatregelen en handelingen die nodig zijn om deze overdruk te realiseren zijn toegelaten.

(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur

Artikel 5. Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur

5.1. Bepalingen m.b.t. de overdruk

Deze overdruk wordt voorzien voor de landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur en aanhorigheden nodig of nuttig voor de goede werking van het gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

5.2. Bepalingen over de toegelaten handelingen

In dit gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn naast handelingen die toegelaten zijn volgens de grondkleur, ook handelingen toegelaten voor:

- visuele afscherming, omgevingsafscherming i.f.v. lucht en geluid, landschappelijke inpassing van de infrastructuur in het gebied voor (ongelijkvloerse) verkeers- en vervoersinfrastructuur, aanhorigheden, technische en functionele constructies en infrastructuur horende bij de infrastructuur in het gebied voor (ongelijkvloerse) verkeers- en vervoersinfrastructuur;
- vervanging, herstel of ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.

5.3. Tijdelijk toegelaten handelingen

In deze zone mogen tijdelijk ook werfzones worden ingericht – overeenkomstig met artikel 6 – die vereist zijn voor de aanleg van wegeninfrastructuur zoals bepaald in artikel 1 en artikel 2.

Na de realisatie van de wegeninfrastructuur, vervallen de bepalingen van dit artikel 5.3 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 5.3 geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied.

5.4. Specifieke bepalingen betreffende 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.

5.5. Bepalingen m.b.t. verlichting

Verlichting in functie van de infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke i.f.v. veiligheid en om lichtverstrooiing en ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.

(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur

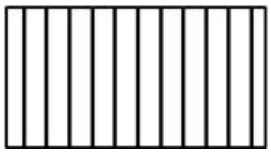
Artikel 6. Ecologische verbinding (indicatief)

6.1. Bepalingen m.b.t. de ecologische verbinding

De aangeduide stippellijn is symbolisch en geeft een indicatie van een aan te leggen ecologische verbinding als dwarsverbinding over de ongelijkvloerse infrastructuur in functie van het creëren van een ecologische verbinding tussen de 2 bosgebieden langs weerzijden van de ongelijkvloerse kruising en in functie van het doorbreken van de barrièrewerking van de lijninfrastructuur voor bepaalde diersoorten.

Het indicatief tracé op het grafisch plan is richtinggevend, doch de realisatie van het tracé is verplicht.

De ecologische verbinding moet worden aangelegd conform de regels van het Vademecum Natuurtechniek.



(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur

Artikel 7. Werfzone

7.1. Bepalingen m.b.t. de overdruk

Werfzones kunnen tijdelijk – gedurende de aanleg van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur – gebruikt worden 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.

Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) weginfrastructuur is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing en kunnen de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om deze grondbestemming te realiseren.

Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur.

De nodige herbeplantingen/herbebossing wordt uitgevoerd in het eerste plantseizoen na het herstel van de bodemstructuur.

Tot het moment waarop de zone gebruikt wordt als werfzone, blijft de grondkleur van toepassing.

7.2. Bepalingen over de toegelaten handelingen

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of het aanpassen van de werfzone en bijbehorende technische voorzieningen evenals voor ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen en telecommunicatie-infrastructuur.

Complementaire voorzieningen ter ondersteuning van het functioneren van de werfzone zijn eveneens toegelaten.

7.3. Bepalingen met betrekking tot de inrichting

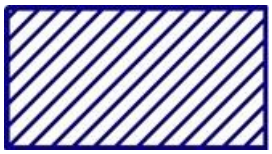
De werfzone wordt ingericht volgens de principes van zuinig ruimtegebruik.

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van het in gebruik nemen van de werfzone wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen.

7.4. Bepaligen m.b.t. het beperken van hinder

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.

Daartoe worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd in functie van het herstel van de bodemstructuur, de bodemopbouw en de bodemdoorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden. Technieken van natuurtechnische milieubouw worden hierbij gehanteerd.



(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 8. Gebied voor op te heffen bestemmingen

8.1. Bepalingen m.b.t. de overdruk

In dit gebied, aangeduid met een overdruk, worden de bestaande bestemmingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Knooppunt R0 oost-Hoeilaart' (BVR 24/4/2009) opgeheven. Na de opheffing van de bestemmingen is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing en kunnen de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om deze grondbestemming te realiseren.