



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

in Halle

Scopingnota 2

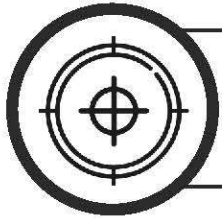


**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

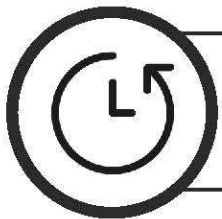
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

'Landschappelijke inpassing A8'



Waarom maken we dit plan?

[[Planvoornemen](#)]



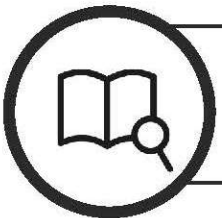
Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]



Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

Het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8' actualiseert de stedenbouwkundige voorschriften van de deelplannen 'A8 - tunnel - westelijk deel' en 'knooppunt A8xR0' van het PRUP 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle en het gemeentelijk RUP Kruisveld. Er wordt ingezet op een flexibel planologisch kader op het gebied van uitvoerbaarheid en fasering om verschillende redelijke alternatieven en varianten die beantwoorden aan de plandoelstellingen vergunbaar te maken. [Meer weten? zie hoofdstuk 2 Plandoelstelling en planvoornemen](#)

Het voortraject voor de A8 doorliep de eerste fase van de procedure van Start- en Projectnota i.k.v. het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid. Dit voortraject onder begeleiding van een Projectstuurgroep heeft geleid tot nieuwe inzichten op het vlak van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. [Meer weten? zie hoofdstuk 1. Inleiding](#)

Het plangebied situeert zich ten zuiden van de kern van Halle in het zuiden van de Provincie Vlaams-Brabant. Het plangebied volgt de A8 tussen grofweg de E19/R0 en het kanaal Brussel-Charleroi. [Meer weten? zie hoofdstuk 5. Studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen](#)

Eenzijds betreft het plan de (her)aankomst van weginfrastructuur en anderzijds ingrepen om deze weginfrastructuur ruimtelijk in te passen, dwarsverbindingen en groenblauw verbindingen te realiseren, enz. Alle MER-disciplines worden relevant geacht te onderzoeken. [Meer weten? zie hoofdstuk 6. Scoping milieubeoordeling](#)

Het plan

De A8 in Halle zorgt voor gevaarlijke verkeerssituaties, files tot op de R0 en omgevingshinder als gevolg van het uitblijven van een inrichting als hoofdweg op een deel van het traject. Het juridisch verankerd kader in het PRUP KSG Halle is stringent omdat het met een 2,5km lange intunneling voor de A8 slechts 1 optie toelaat voor de landschappelijke inpassing. De Vlaamse Regering wenst te bekijken of er alternatieven zijn voor deze initiële keuze van een 2,5km lange tunnel en heeft aan De Werkvennootschap de opdracht gegeven om een duurzaam en haalbaar alternatief uit te werken voor de A8 en zijn omgeving.

Om van 1 naar meer opties te kunnen gaan, is een nieuw planinitiatief nodig. De Vlaamse Regering maakt ter uitvoering van de selectie van de A8 als hoofdweg in het RSV nu een gewestelijk uitvoeringsplan of GRUP op voor de 'landschappelijke inpassing van de A8'. Hierbij staat planflexibiliteit voorop en vormt de studie van De Werkvennootschap als voortraject de leidraad voor een reeks inrichtingsalternatieven met varianten. Hierbij wordt gekeken naar kortere tunnels en een reeks 'korte kappen' over de A8 en naar maatregelen voor de delen waar geen tunnel mogelijk is. De dwingende topografie in Halle met een vallei en een hoger gelegen plateau en een steile overgang van meer dan 30m verschil tussen beide, leidt tot een optimaal lengteprofiel waarbij de A8 enkel in het plateau verdiept wordt aangelegd en bijgevolg een intunneling of overdekking mogelijk is. De mate waarin de A8 wordt overkapt of ingetunneld wordt niet als doel maar als middel gezien om de plandoelstellingen m.b.t. de landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving te bereiken.

De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatie-momenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in deze nota terug te vinden.

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?

De procesaanpak wordt in elke fase van het proces weergegeven in de procesnota. Deze nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de procesnota terug te vinden.

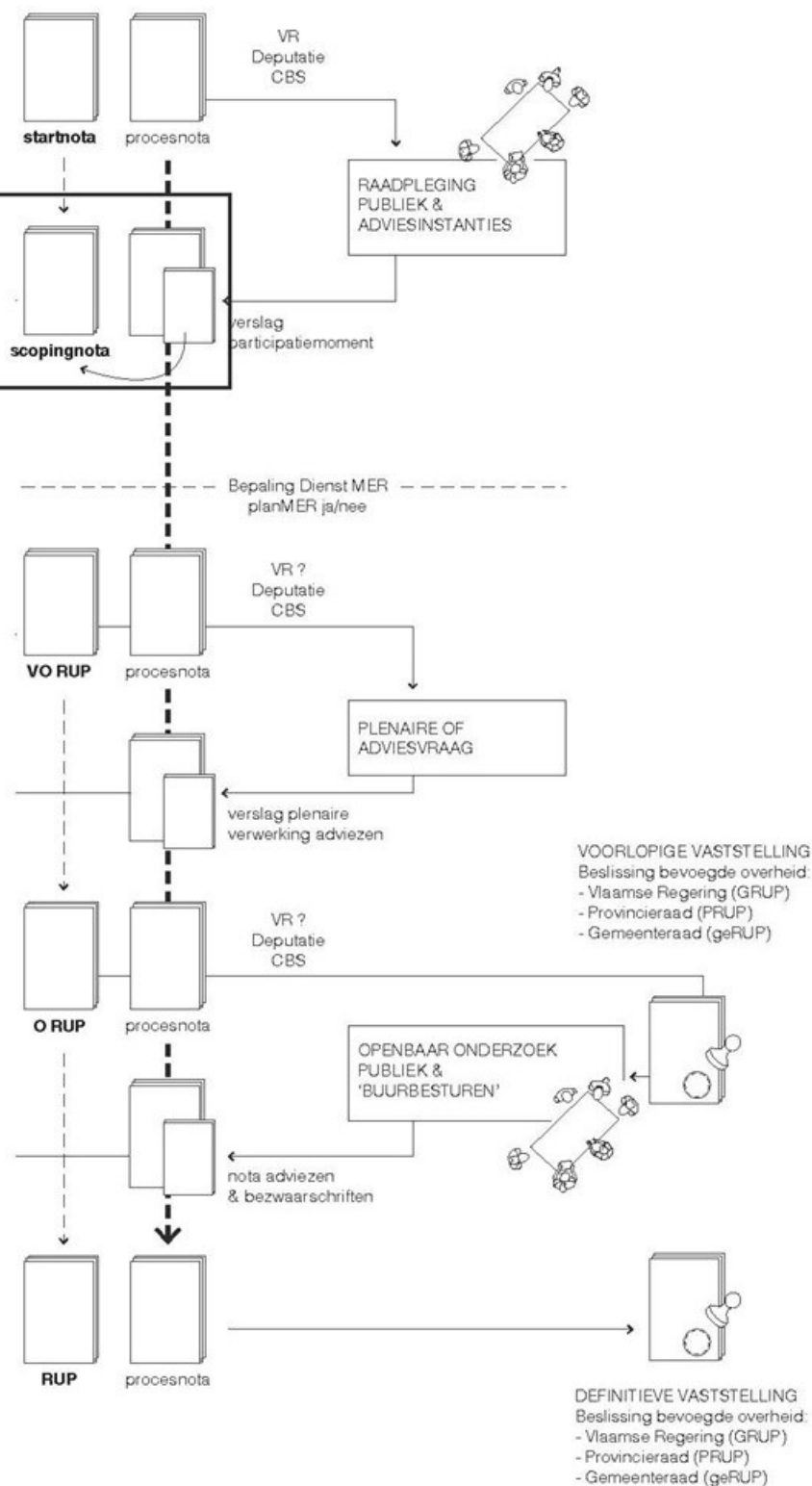
De PROCESNOTA evolueert mee met het GRUP-proces

In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Scopingfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP Landschappelijke inpassing A8 is gestart op datum 31/05/2024. Op dat moment startte de eerste onderzoeksfase. De inspraakperiode op de startnota liep van 11/06/2024 tot 9/08/2024. De resultaten van de inspraak- en adviesperiode zijn verwerkt in scopingnota 1. In deze scopingnota 2 zijn de resultaten van de tussentijdse beoordeling en het verdere verloop van het geïntegreerd planningsproces verwerkt.

Zowel start-, scoping- als procesnota zijn te raadplegen op <https://www.vlaanderen.be/grup-landschappelijke-inpassing-a8>.



Het proces

Het GRUP Landschappelijke inpassing A8 wordt opgemaakt door het Departement Omgeving, De Werkvennootschap en Vlaams Expertisecentrum MER. Zij vormen het planteam dat het proces stuurt. In het proces betrekken ze echter nog veel meer actoren. Het volledige proces en de betrokken actoren worden uitvoerig toegelicht in de procesnota, die geraadpleegd kan worden op <https://www.vlaanderen.be/grup-landschappelijke-inpassing-a8>.

Inhoud

1	Inleiding	8
1.1	Situering opgave	8
1.2	Aanleiding en historiek	10
2	Plandoelstelling en planvoornemen.....	11
2.1	Plandoelstelling.....	11
2.1.1	Algemeen kader	11
2.1.2	Plandoelstellingen.....	12
2.1.3	Toelichting bij de plandoelstellingen	12
2.2	Planvoornemen.....	14
3	Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken	16
3.1	Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen.....	16
3.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	16
3.1.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	17
3.1.3	Provinciaal beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant	18
3.1.4	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halle (GRS).....	18
3.2	Relevante bestemmingsplannen en RUP's	19
3.2.1	Provinciaal RUP – Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle (PRUP KSG Halle)	19
3.2.2	Provinciaal RUP - Afbakening kleinstedelijk gebied Halle - cluster Binnenstad.....	23
3.2.3	Gemeentelijk RUP Kruisveld	24
3.2.4	BPA Informa	25
3.3	Relevante mobiliteitsbeleidsplannen	26
3.3.1	Vlaamse mobiliteitsvisie 2040	26
3.3.2	Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand (RMP).....	27
3.3.3	Mobiliteitsplan Halle.....	27
3.4	Relevante onderzoeken en beleidsplannen.....	28
3.4.1	Beslissing van de Vlaamse Regering dd. 15 oktober 2021.....	28
3.4.2	Project A8-Halle van De Werkvennootschap.....	28
3.4.3	Nationaal park Brabantse Wouden.....	31
3.4.4	Strategisch project Zennevallei.....	32
4	Alternatieven	34
4.1	Beschrijving alternatieven	34
4.1.1	Nulalternatief	34
4.1.2	Locatie(alternatieven)	34
4.1.3	Inrichtingsalternatieven	35
4.2	Bijkomende opties door inspraak op de Startnota	46
4.2.1	Halleweg openhouden voor alle modi.....	46
4.2.2	Verlengde verdiepte ligging van de Welkomstlaan	47
4.3	Aanlegfase.....	48
4.3.1	Werfalternatief 1: tijdelijke wegnis met behoud van capaciteit op 2x2 rijstroken	53

4.3.2	Werfalternatief 2: tijdelijke wegnis met een gehalveerde capaciteit op 2x1 rijstroken	54
4.3.3	Werfalternatief 3: geen tijdelijke wegnis.....	55
4.4	Reikwijdte en detailleringsgraad.....	56
5	Studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.....	57
5.1	Situering.....	57
5.2	Bestaande juridische toestand.....	58
5.3	Bestaande feitelijke toestand	59
6	Scoping milieubeoordeling	68
6.1	Inleiding.....	68
6.2	Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen	68
6.2.1	Planingrepen	68
6.2.2	Juridische en beleidsmatige context.....	74
6.2.3	Relevante disciplines en effecten	74
6.2.4	Team van MER-deskundigen.....	74
6.3	Algemene methodologische aspecten.....	75
6.3.1	Afbakening studiegebied	75
6.3.2	Grensoverschrijdende effecten	75
6.3.3	Methodiek grondig onderzoek referentietoestand	77
6.3.4	Ontwikkelingsscenario's.....	77
6.3.5	Effectbeoordeling en milderende maatregelen.....	78
6.4	Overzicht te onderzoeken effectgroepen	81
6.4.1	Discipline mobiliteit	81
6.4.2	Discipline geluid en trillingen	90
6.4.3	Discipline lucht	97
6.4.4	Discipline mens – gezondheid.....	99
6.4.5	Discipline bodem en grondwater	102
6.4.6	Discipline oppervlaktewater	103
6.4.7	Discipline biodiversiteit.....	104
6.4.8	Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	107
6.4.9	Discipline mens – ruimtelijke aspecten	108
6.4.10	Discipline klimaat	109
6.5	Overige elementen plan-MER.....	110
6.5.1	Leemten in de kennis	110
6.5.2	Eindsynthese en integratie	110
6.5.3	Niet technische samenvatting.....	110
6.5.4	Kwaliteitsbeoordeling team Omgevingseffecten.....	110
7	Ruimtelijke veiligheidsrapportage.....	111
8	Bijlagen	
	Bijlage 1. Toelichtende kaarten	
	Bijlage 2. Tabel verwerking inspraakreacties en adviezen	
	Bijlage 3. RVR-toets.....	

Scopingnota 2

Dit document kadert binnen het geïntegreerd planningsproces dat bij beslissing van de Vlaamse Regering dd. 31/05/2024 werd opgestart. Het doel van het geïntegreerd planningsproces is uiteindelijk te komen tot een definitief vastgesteld Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing van de A8' in Halle (hierna genoemd: "het GRUP").

Voorliggende scopingnota 2 bouwt verder op scopingnota 1. De scopingnota heeft tot doel de ruimtelijke aspecten, de effectenbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd en de onderzoeksmethode, te omschrijven. Deze scopingnota 2 bevat dezelfde onderdelen als scopingnota 1, maar werd op een aantal onderdelen aangepast en aangevuld. Dit gaat voornamelijk over de actualisatie van de inrichtingsalternatieven en een bespreking van de aanlegfase met de verschillende werfalternatieven die onderzocht worden.

Dit document vormt samen met de procesnota 3 de leidraad voor het verdere verloop van het geïntegreerd planningsproces dat leidt tot de opmaak van het voorontwerp GRUP (d.i. de derde fase van het geïntegreerd planningsproces). De scopingnota bevat aldus de nodige inhoudelijke informatie om het voorontwerp GRUP te kunnen vaststellen, de procesnota 3 bevat een beschrijving van het verloop van het geïntegreerd planningsproces en de procesaanpak. Beide documenten zijn samen raadpleegbaar en worden ter beschikking gesteld op de website van het Departement Omgeving.

Contact en info:

Departement Omgeving

grups.omgeving.vlaanderen.be

omgevingsplanning@vlanderen.be

www.omgevingvlaanderen.be

Postadres: Koning Albert II-laan 15 bus 551, 1210 Brussel

Bezoekadres: Herman Teirlinckgebouw, Havenlaan 88, 1000 Brussel

De Werkvennootschap

dewerkvennootschap.vlaanderen

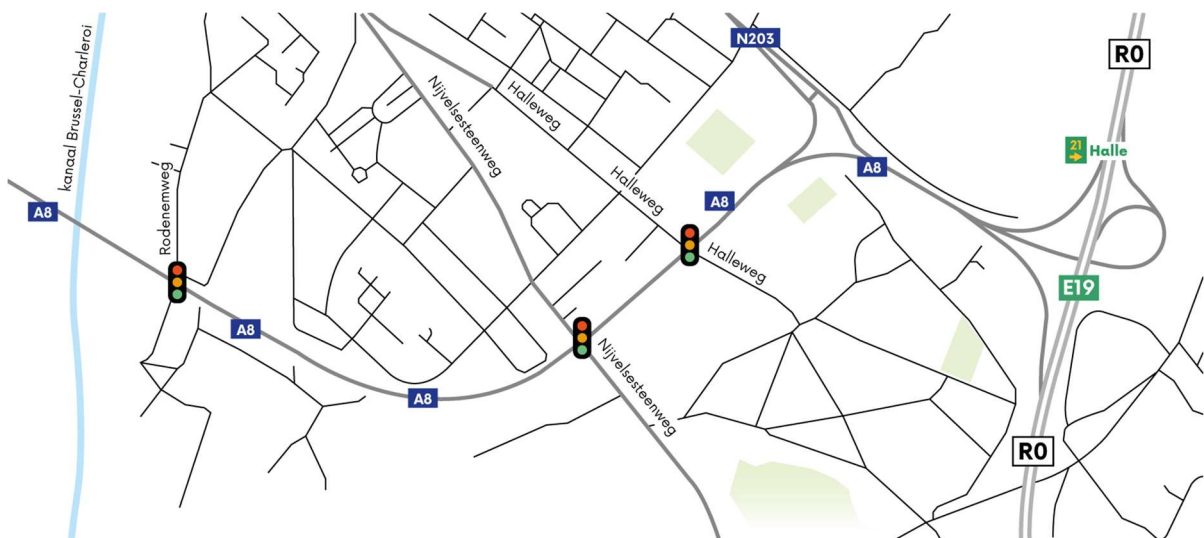
Adres: Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel

1 Inleiding

1.1 Situering opgave

Al meer dan 15 jaar wordt de A8 onderzocht en wordt er gestudeerd op de A8 in Halle. De A8 zorgt voor gevaarlijke verkeerssituaties, files tot op de R0 en omgevingshinder als gevolg van het uitblijven van een inrichting als hoofdweg op een deel van het traject. Het wegvak van de A8 gelegen tussen de aansluiting op de R0 en het viaduct over het kanaal Brussel-Charleroi kent als autoweg N203a vandaag nog steeds 3 lichtengeregelde kruispunten en een half aansluitingscomplex ter hoogte van de Welkomstlaan/N203.

Daarnaast leidt deze situatie lokaal tot problemen op het vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid in de omliggende wijken.



Figuur 1: Overzicht van het wegvak van de A8 waar het GRUP betrekking op heeft. Het betreft de huidige A8/N203a in zijn omgeving met aanduiding van 3 lichtengeregelde kruispunten en een half aansluitingscomplex op de Welkomstlaan/N203.

Onderstaande figuur geeft de ruimtelijke situering van het voorlopige plangebied weer. Het plangebied situeert zich ten zuiden van de kern van Halle in het zuiden van de Provincie Vlaams-Brabant. Het plangebied volgt de A8 tussen grofweg de E19/R0 en het kanaal Brussel-Charleroi.



Figuur 2: Indicatieve plancontour in functie van de scopingnota voor het GRUP.

1.2 Aanleiding en historiek

In 2016 werd een specifieke ontwerpkeuze voor de herinrichting van de A8 in Halle, nl. een 2,5km lange tunnel (volledige intunneling), juridisch verankerd in een reeks deelplannen van het provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Halle' (PRUP KSG Halle) onder de noemer 'Cluster A8' (goedkeuring BVR 28 september 2016 en van kracht sinds 1 november 2016). Volgens de verordenende bepalingen van het PRUP KSG Halle is enkel een volledige intunneling van de A8 gekoppeld aan een doorlopende parkstructuur en een reeks fiets- en dwarsverbindingen mogelijk. Bovendien moet dit steeds gebeuren in combinatie met een volledige heraanleg van het knooppunt A8xR0.

Sinds 2022 werkt De Werkvennootschap (DWV) aan een volwaardig alternatief binnen de contouren van de beslissing van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 omtrent het DBFM-project 'A8 Halle' (VR2021 1510 DOC.1157/1).

Het onderzoek van DWV doorliep de eerste fase van de procedure van Start- en Projectnota voor de begeleiding van infrastructuurprojecten volgens het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid. Dit traject onder begeleiding van een Projectstuurgroep (PSG, zie hiervoor de procesnota) heeft geleid tot nieuwe inzichten op het vlak van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Uit het gevoerde onderzoek blijkt dat er, met uitzondering van de mate waarin bijkomende ruimte op maaiveldniveau wordt gecreëerd, verschillende evenwaardige alternatieven voor de herinrichting en landschappelijke inpassing van de A8 en het knooppunt A8xR0 mogelijk zijn, die zowel op vlak van technische uitvoering, faseerbaarheid en kostprijs realistischer zijn. Daarnaast is er voortschrijdend inzicht omtrent de aansluiting van de Welkomstlaan op de A8. De mobiliteitsprincipes zoals opgenomen in het PRUP worden echter niet in vraag gesteld en blijven dan ook behouden.

De in het gevoerde onderzoek onderzochte scenario's zijn niet haalbaar binnen de strikte stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP KSG Halle – Cluster 8. Een nieuw planinitiatief dringt zich op, waarbij alle alternatieven kunnen afgewogen worden. De mate waarin de A8 wordt overkapt of ingetunneld wordt hierbij niet als doel maar als middel gezien om de plandoelstelling m.b.t. verkeersveiligheid, landschappelijke inpassing van de A8 en het knooppunt A8xR0 en een kwalitatieve leefomgeving te bereiken. De stedenbouwkundige voorschriften moeten voldoende flexibiliteit naar inrichting en fasering toelaten, hetgeen een project van een dergelijke omvang, impact en maatschappelijk belang nodig heeft. Er wordt tevens gestreefd naar een flexibeler planologisch kader, dat toelaat om de herinrichting van de A8 compacter en in fasen uit te voeren in functie van het stapsgewijs verhogen van de leefbaarheid in de omgeving en beperken van de omgevingshinder daarbij, en in functie van het werken met financieel realiseerbare deelprojecten.

Het voorliggend planinitiatief voorziet dus in de opmaak van een GRUP om de verordenende bepalingen van het PRUP te vervangen. Het GRUP heeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarvoor het Vlaams Gewest de planbevoegdheid heeft. De stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan van het GRUP zullen deze van het PRUP waar nodig vervangen. Afhankelijk van de verdere verfijning van het plangebied in de volgende fases van het geïntegreerd planningsproces, kunnen ook andere geldende bestemmingsplannen (gewestplan, lokale plannen) vervangen worden.

2 Plandoelstelling en planvoornemen

2.1 Plandoelstelling

2.1.1 Algemeen kader

Voorliggend planinitiatief geeft uitvoering aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) (zie ook hoofdstuk 3).

De A8-N203a wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bindend geselecteerd als te ontwerpen hoofdweg (binnen het huidige tracé). Een hoofdweg heeft als functie het verbinden op internationaal niveau en (aanvullend) het verbinden op Vlaams niveau. Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staan in het RSV o.a. de volgende principes voorop: *‘Het hoofdwegennet wordt uitgebouwd als een volwaardig autosnelwegennet.’*, *‘Het aantal op- en afritten wordt beperkt. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid.’* en *‘De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.’* Vanuit het RSV wordt dus een ruimtelijke doelstelling geformuleerd: zowel naar het functioneren van de hoofdweg op zich als naar de manier deze ruimtelijk en naar functioneren wordt ingepast in zijn omgeving (conform de functionele- en inrichtingsprincipes van de wegencategorisering).

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet verder in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. De samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en het verminderen van geluidsoverlast, klimaatadaptatie, en logistieke en energie-efficiëntie. Het Vlaams ruimtelijk beleid streeft ook naar een afremming van het bijkomend ruimtebeslag en een vermindering van de verhardingsgraad. Bij de inrichting zullen de principes van zuinig en compact ruimtegebruik, beperking en vermindering van de verhardingsgraad en ruimtelijke kwaliteit maximaal worden meegenomen.

De uitvoering van het RSV wat betreft de herinrichting van de A8 fungeert ook als katalysator en hefboom voor de realisatie van bijkomende en evenwaardige doelstellingen. Aan de hand van een geïntegreerde benadering van het planningsproces voor het GRUP “Landschappelijke inpassing A8” wordt bijkomend een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan op de A8 gerealiseerd en wordt er gestreefd naar het realiseren van maatschappelijke meerwaarde door de verbetering van de ruimtelijke structuur. Dit gebeurt door in te spelen op potenties en uitdagingen in domeinen als ruimte, landschap, ecologie en milieu. Door het benutten van deze potenties en het omzetten naar synergiën worden wederzijdse doelstellingen versterkt. Het gaat hier onder meer over de link met de dorpskernen en de woonclusters, ten noorden en ten zuiden van de A8 en naar Rodenem.

De uitvoering van deze algemene doelstelling vanuit het ruimtelijk beleid leidt tot 3 specifieke plan-doelstellingen, waar verder in de scopingnota in 2.1.2. en 2.1.3. dieper wordt op ingegaan. Ze vertrekken steeds vanuit een optimale ruimtelijke inpassing telkens vanuit een eigen insteek, nl. vanuit de herinrichting van de A8, vanuit de realisatie van een compact aansluitingscomplex en vanuit de impact op de omgeving. In de startnota werden de mobiliteitsprincipes zoals vastgelegd in het PRUP KSG Halle behouden. Ook in de scopingfase blijven deze de basis voor het plan, weliswaar aangevuld rekening houdend met de resultaten van de publieke inspraak over de startnota.

Als algemene overkoepelende doelstelling, die steeds wordt nagestreefd, stellen we een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding voorop. Een overheid dient immers altijd rekening te houden met de maatschappelijke kosten-batenverhouding van plannen en projecten. Voor de milieu-beoordeling daarentegen, worden economische aspecten niet meegenomen. Het plan, dat gelinkt is met de concrete realisatie van een project en dus eventuele (inrichtings)alternatieven, moet zowel aan de plandoelstellingen als aan deze algemene overkoepelende doelstelling voldoen.

2.1.2 Plandoelstellingen

Voor het plan 'Landschappelijke inpassing A8' worden de onderstaande 3 plandoelstellingen vooropgesteld. De verschillende alternatieven en varianten die worden opgenomen en waarvoor de effectenbeoordelingen worden opgemaakt, moeten voldoen aan het algemeen geschetste kader en aan volgende doelstellingen:

1. Het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is.
2. Een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving.
3. Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8.

2.1.3 Toelichting bij de plandoelstellingen

Het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is.

Volgende mobiliteitsprincipes voor de opwaardering en aanpassing van het deeltraject N203a als hoofdweg gelden als uitgangspunt:

- Minder aansluitingen: In het betrokken wegvak van de A8 zijn er momenteel 3 lichtengeregelde kruispunten – namelijk aan de Rodenemweg, Nijvelsesteenweg en Halleweg – en een niet-volwaardig aansluitingscomplex aan de Welkomstlaan. De inrichting van de A8 wordt afgestemd op de functie als hoofdweg. Het antwoord hierop bestaat uit het wegnemen van de kruispunten en het opwaarderen van het bestaande complex aan de Welkomstlaan tot een volwaardig aansluitingscomplex in 4 richtingen.
- Ongelijkgrondse kruisingen: De kruisende bewegingen blijven in het betrokken deel van de A8 behouden, waarbij het gebruik ervan afgestemd wordt op de netwerken voor de verschillende vervoersmodi. Deze kruisende bewegingen worden telkens ongelijkgronds voorzien. De mogelijkheid om ter hoogte van de bestaande kruispunten aan te sluiten op de A8 verdwijnt.

Een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving.

Het plan 'Landschappelijke inpassing A8' zal een alternatief uitwerken voor de volledige intunneling van de A8, waarbij gestreefd wordt naar het verminderen van de barrièrewerking en hinder van de A8 ten opzichte van de nabije omgeving door een betere oversteekbaarheid van de A8 te garanderen voor actieve (zwakke) weggebruikers en de A8 een rol als ecologische verbinding te laten opnemen. Hierbij worden zowel ecologische dwars- en langsverbindingen voorzien in een kwaliteitsvol en robuust ruimtelijk systeem voor zowel voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privaat vervoer,

waarbij getracht wordt de verschillende netwerken zoveel mogelijk gescheiden te organiseren. Daarvoor is voldoende ruimte en comfort nodig en netwerken die in eerste instantie los van elkaar opereren.

Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8.

Er wordt uitgegaan van een volwaardig aansluitingscomplex in vier richtingen dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast. Het moet voldoen aan de actuele richtlijnen en noden, maar waarbij gestreefd wordt naar een oplossing met een minimaal ruimtebeslag.

2.2 Planvoornemen

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zal een herbestemming voorzien naar verschillende bestemmingen conform de plandoelstelling, waarbij uitgegaan wordt van volgende elementen:

- **Vervangen van de stedenbouwkundige voorschriften en de bestemmingen op het grafisch plan van het deelplan A8 - tunnel - westelijk deel van het PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Halle (PRUP KSG Halle). Met name wijziging van de volgende bepalingen uit de stedenbouwkundige voorschriften van dit plan:**
 - Art 1.2: “De hoofdweg wordt ingetunneld”:
Dit voorschrift van het PRUP KSG Halle deelplan ‘A8 - tunnel – westelijk deel’ laat uitsluitend een volledige intunneling over de ganse lengte van de hoofdweg toe. De bijhorende specifieke ontwerpkeuzen en inrichtingsvoorschriften voor dit wegvak van de A8 zijn technisch complex. Dit voorschrift zal in dit planinitiatief worden vervangen zodat het minder stringent is en ook andere alternatieven mogelijk maakt.
 - Art 1.2: Bepalingen rond de parkstructuur op het tunneldak:
Dit voorschrift voor een park als nevenbestemming is geformuleerd op maat van een volledige intunneling. Gezien dit planinitiatief ook andere inrichtingsalternatieven mogelijk wil maken, dient ook dit verordenend voorschrift te worden vervangen om een andere ruimtelijke vertaling mogelijk te maken.
 - Art 1.2: Bepalingen rond fietsverbindingen:
De voorschriften rond fietsverbindingen zijn zeer concreet geformuleerd op maat van een volledige intunneling. Het is verplicht om op of langsheen het dek van de tunnel een doorlopende fietsverbinding te realiseren in de langse richting van de ondergrondse hoofdweg. In de inrichtingsalternatieven is het de voorkeur om de fietsroutes in te bedden in het bestaand ruimtelijk weefsel parallel aan de A8 teneinde bijkomende verhardingen zoveel mogelijk te vermijden maar ook om de betrokken woonstraten in de wijken te heroriënteren richting een kwalitatief verblijfsgebied met een aangepast gebruik en snelheid. Waar nodig en in functie van de gewenste dwarsverbindingen worden wel bijkomende fietsverbindingen gerealiseerd.
- **Art 1.2: Verschillende bepalingen rond de locatie en het type dwarsverbindingen om de A8 te kruisen:**
Ook voor de dwarsverbindingen zijn de verordenende bepalingen zeer strikt geformuleerd. Het is dan ook wenselijk om deze bepalingen voldoende flexibel te formuleren in functie van nieuwe inzichten, noden en beleidsambities.
- **Ruimte voorzien voor het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan en voor bovenlokale verkeers- en vervoersinfrastructuur. Hierbij worden bestaande bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften van het deelplan knooppunt A8xR0 van het PRUP afbakening KSG Halle en het gemeentelijk RUP Kruisveld deels vervangen en deels opgeheven:**
Op basis van het voortraject (studie DWV) krijgt de aansluiting van de A8 op de Welkomstlaan/N203 een minder ingrijpende en meer compacte oplossing dan in het PRUP waarbij tevens de bestaande weefvakken tussen de Welkomstlaan en de R0 behouden blijven en in functie van de doorstroming en verkeersveiligheid worden verlengd. Hierdoor schuift het aansluitingscomplex van de Welkomstlaan meer naar het westen op, waardoor delen buiten de huidige plancontour van de deelplannen A8 - tunnel - westelijk deel en knooppunt A8xR0 en binnen het aansluitend gemeentelijk RUP Kruisveld komen te liggen.
Het nieuwe aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan zal deels binnen het deelplan Tunnel en deels binnen het deelplan knooppunt A8xR0 liggen maar blijft wat dit laatste plan

betreft binnen de overdrukzone voor verkeers- en vervoersinfrastructuur, en dit boven op het basisartikel 5 voor buffergebied. Afstemming met de vigerende voorschriften vraagt nader onderzoek op basis van een verdere uitwerking en positie van de ecologische verbindingen en verbindingen voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast zal dit GRUP ook een impact hebben op het gemeentelijk RUP Kruisveld. Concreet komen delen van de geplande infrastructuur volgens het gemeentelijk RUP Kruisveld in een zone voor recreatie te liggen. Het gemeentelijk RUP laat geen bovenlokale verkeers- en vervoersinfrastructuur toe zoals deze van de A8 of haar aansluitingen.

– **Bijkomende ruimte voorzien voor werfverkeer, werfinrichtingen, nieuwe/bijkomende minderhindermaatregelen en landschappelijke inpassing van het plan:**

Het valt niet uit te sluiten dat hiervoor ook nog andere bestemmingsplannen, zoals het gewestplan Halle - Vilvoorde - Asse, worden vervangen. Hetzelfde geldt voor andere gemeentelijke bestemmingsplannen binnen de voorlopige plancontour. Concrete minderhindermaatregelen kunnen enkel op projectniveau worden genomen. Er zal worden bekeken of er in het GRUP voorwaarden of verplichtingen moeten worden opgenomen betreffende de minderhinderaspecten tijdens de werken.

3 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

3.1 Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen

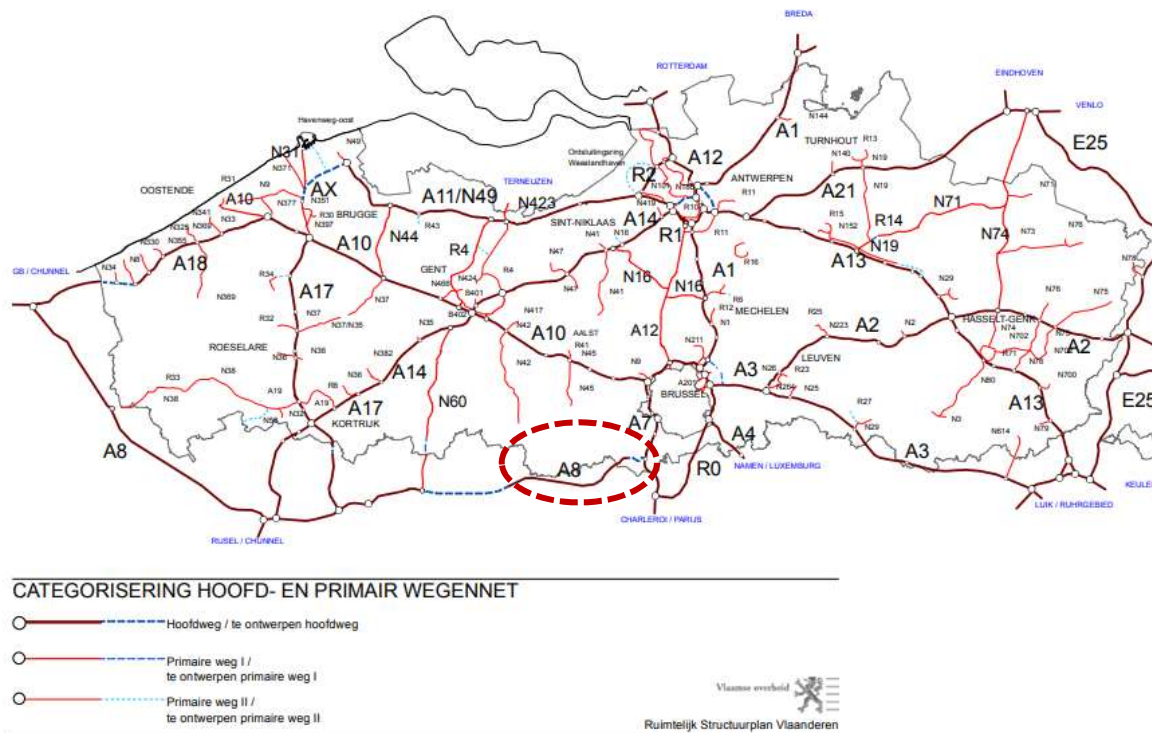
3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt sinds 1997 de visie die aangeeft hoe we best met onze ruimte omgaan. Die visie bevat ook de gewenste ruimtelijke structuur voor de lijninfrastructuur:

- De versterking van alternatieven voor het autoverkeer
- De optimalisering door de categorisering van het wegennet
- De ontwikkeling van een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer

Het GRUP geeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het RSV waar de volgende hoofdwegen in zijn opgenomen:

- E19-A7 (R0) en A8-E429 ter hoogte van Halle als hoofdweg waar de verkeersafwikkeling primeert
- A8-N203a als te ontwerpen hoofdweg (binnen het huidige tracé)



Figuur 3: Categorisering hoofd- en primair wegennet met aanduiding van de A8 (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

Volgens het richtinggevend deel van het RSV is de hoofdfunctie van een hoofdweg het verbinden op internationaal niveau. Verbinden op Vlaams niveau is een aanvullende functie. Hoofdwegen worden ingericht als autosnelweg, naar Europese normen.

Verder formuleert het RSV volgende ontwikkelingsperspectieven voor hoofdwegen:

- Het hoofdwegennet wordt uitgebouwd als een volwaardig autosnelwegennet.
- Het aantal op- en afritten wordt beperkt. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid.
- Het hoofdwegennet wordt ook bij voorkeur een net van 'slimme autosnelwegen'.
- Hoofdwegen zijn enkel toegankelijk voor gemotoriseerde weggebruikers.
- De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.
- Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein.
- Langsheen de hoofdweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid opgelegd.

3.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet opvolgen, is in opmaak.

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijk beleid wil inzetten. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd.

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. Samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en het verminderen van geluidsoverlast, klimaatadaptatie, en logistieke en energie-efficiëntie. Het Vlaamse ruimtelijk beleid streeft ook naar een beperking van het ruimtebeslag. Dit kan door, waar mogelijk, het wegnemen van de bestaande verharding, een beperking van de ruimte inname, de optimalisering en het hergebruik van het bestaande ruimtebeslag en het compenseren van verharding door wegnemen van verharding op andere locaties.

De Vlaamse Regering keurde op 14 juli 2025 de conceptnota voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Deze nota bouwt inhoudelijk verder op een strategische visie die de Vlaamse Regering in 2018 heeft goedgekeurd en geeft de richting aan voor een volwaardig en definitief beleidsplan. De conceptnota herbevestigt de keuze om tegen 2040 de inname van extra ruimte te doen dalen tot nul.

3.1.3 Provinciaal beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

Het provinciaal beleidsplan bepaalt de toekomstvisie voor de ruimte van de provincie Vlaams-Brabant en trad in werking op 1 december 2023. Het Provinciaal beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant bevat een strategische visie met de beleidsopties op lange termijn, zeven beleidskaders en een actieprogramma volgens vier krachtlijnen.

In de strategische visie worden drie ruimtelijke principes geformuleerd:

- Efficiënt ruimtegebruik
- Nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen
- Fysische systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte

De strategische visie krijgt uitvoering in 6 thematische beleidskaders en een laatste beleidskader dat de doorwerking naar maatregelen, instrumenten en acties bepaalt. Relevant voor dit GRUP zijn volgende beleidskaders en beleidslijnen:

- Beleidskader mobiliteit:
 - Infrastructuur voor fietsers en voetgangers: Het beleidsplan bepleit de uitbouw van een comfortabel, veilig en attractief fietsroutenetwerk en een netwerk van trage wegen.
 - Verkeersluwe stads- en dorpskernen: Een kwalitatieve fietsinfrastructuur en performant openbaar vervoer scheppen kansen om te evolueren naar verkeersluwe stads- en dorpskernen, waardoor de leefkwaliteit er zal verbeteren.
 - Het wegennet optimaliseren: Door het ruimtegebruik langs het wegennet consequent af te stemmen op de beoogde wegencategorie, vergroot de efficiëntie en de verkeersveiligheid van het wegennet
- Beleidskader open ruimte
 - Grote natuurgehelen beschermen en versterken
 - Groenblauwe dooradering van het grondgebied

3.1.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halle (GRS)

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halle werd goedgekeurd bij beslissing van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant op 3 september 2009.

In het hoofdstuk van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur van het GRS sluit de stad Halle zich aan bij de visie van de provincie en van het Vlaams Gewest die de N203a /A8 wenst op te waarderen als een volwaardige autosnelweg waarbij de barrière tussen Essenbeek en Sint-Rochus, en zo ook Halle-centrum, ruimtelijk functioneel wordt weggewerkt.

3.2 Relevante bestemmingsplannen en RUP's

Het volledige overzicht van de bestemmingsplannen die in en rond het plangebied gelden, wordt opgenomen in hoofdstuk 5.2. Hieronder wordt dieper ingegaan op het Provinciaal RUP dat vandaag de juridische context van het plangebied bepaalt.

Zoals reeds aangegeven in punt 1.2 dringt een actualisatie van de voorschriften van dit PRUP zich op om redelijke alternatieven voor de gewenste herinrichting van de A8 mogelijk te maken. Ook het gemeentelijk RUP Kruisveld en het BPA Informa worden hier besproken aangezien het voorziene gewestelijk RUP ook aan deze bestemmingsplannen wijzigingen zal doorvoeren.

3.2.1 Provinciaal RUP – Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle (PRUP KSG Halle)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voorziet een onderscheid tussen specifiek beleid voor stedelijk gebied en het buitengebied. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is Halle geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Om het beleid voor het stedelijk gebied vorm te geven, maakte de provincie een PRUP op waarin het kleinstedelijk gebied werd afgebakend.

Het PRUP KSG Halle bestaat uit verschillende ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het **PRUP 'Afbakening Kleinstedelijke gebied Halle - Cluster A8'** legt de bestemmingen en inrichtingsprincipes vast voor een toekomstige heraanleg van de A8. Het PRUP zet globaal in op een duurzame ontwikkeling van het verkeer en ziet hiervoor een sleutelrol weggelegd voor stedelijke ontwikkelingen via locatiebeleid. Zo worden nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de toekomst geënt op het openbaar vervoer en transfeeria. De basis hiervoor wordt expliciet gevormd door de basisdoelstellingen van het STOP-principe en de wens om te voorzien in korte ketens voor actieve weggebruikers.

Er wordt ingezet op meer ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteiten en meer ruimte voor openbaar vervoer en fietsers. De stedelijke randen worden kwalitatief ingekleed met randstedelijk groen dat de overgang realiseert tussen de stedelijke wijken en de open ruimte maar ook optreedt als bemiddelende tussenruimte die programmatorisch geladen wordt (bv. als park).

Deelplan 'A8 - tunnel - westelijk deel'

De belangrijkste bepalingen die het PRUP oplegt, hebben betrekking op het gedeelte van de A8 tussen Rodenem en de aansluiting met de Welkomstlaan. Dit deel van het tracé wordt in de visienota kleinstedelijk gebied Halle (horende bij het PRUP) bestemd als zone voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en park als evenwaardige nevenschikte bestemmingen. De A8 wordt hierbij gezien als een grootschalige structuur die in de toekomst de wonde, die de A8 heeft geslagen in de stadsrand van Halle, kan helen in de vorm van een **parkstructuur boven op een tunneldak**.

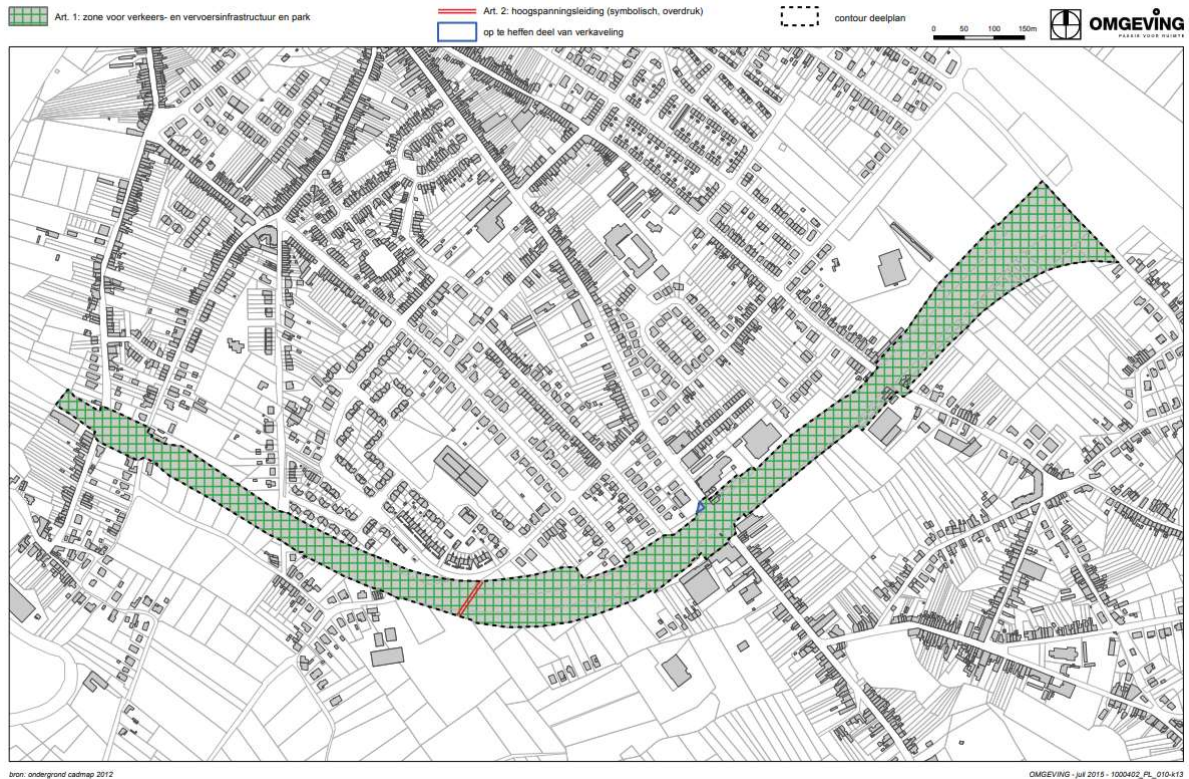
Deze dubbele bestemming moet samen gerealiseerd worden door de A8 in een tunnel te leggen en een doorlopend samenhangend park op het tunneldak aan te leggen, gecombineerd met een doorlopende fietsverbinding op of langs het tunneldak.

Aansluitingen van de omliggende wegen naar de hoofdweg A8 zijn niet toegelaten, behalve voor de Nijvelsesteenweg. Het is eveneens niet toegelaten om de wegen ten noorden en ten zuiden van de A8 over de tunnel te verbinden voor gemotoriseerd verkeer, behalve één verbinding ter hoogte van de Rodenemweg of de Brouwerijstraat.

Daarnaast is voor het gemotoriseerd verkeer ook nog een lokale verbindingsweg toegelaten tussen de Nijvelsesteenweg en de Welkomstlaan. Tegelijk moeten de lokale verbindingen via de oude buurt- en voetwegen terug hersteld worden voor langzaam verkeer.

ontwerp grafisch plan - A8 tunnel

provincie vlaams-brabant - afbakening halle - RUP



Figuur 4: grafisch plan deelplan A8-tunnel (bron: Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle- cluster A8')

Het gaat om de buurtwegen 15 en 30 (Berendries - Biezenweide), voetweg 66 (Resteleurs – Kouter – Brouwerijstraat), de as gevormd door de buurtwegen 15 en 16 (Resteleurs – Driepikkel – Veldstraat) en de voetweg 106 (parallel aan de Nijvelsesteenweg).

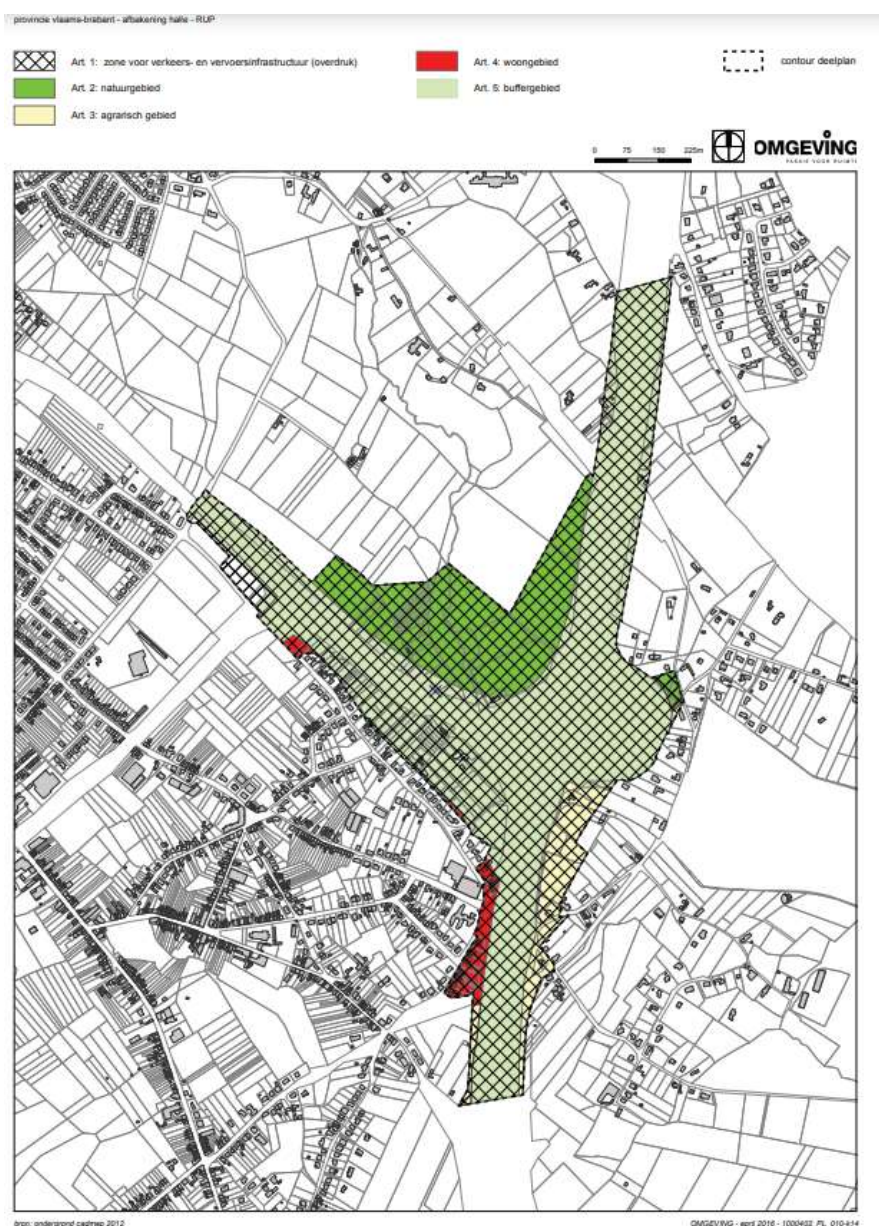
Zoals reeds aangegeven in de aanleiding (hoofdstuk 1.2) bevat dit PRUP 'deelplan A8- tunnel- westelijk deel' naast de ruime en algemene plandoelstellingen ook verordenende stedenbouwkundige voorschriften en een verordenend grafisch plan, die op maat van een concreet ontwerpvoorstel met een lange tunnel van 2.5km en park op het tunneldak werden opgemaakt.

Deelplan 'Knooppunt A8xR0'

Aansluitend in oostelijke richting voorziet het PRUP heel wat bijkomende ruimte voor de herinrichting van de aansluiting van de A8 op de R0 en meer dan vandaag gebruikt wordt. Hiervoor wordt ter hoogte van het huidige knooppunt een ruime zone voor verkeers- en vervoersinfrastructuur afgebakend. In tegenstelling tot het tunnelgedeelte, is dit geen bestemmingszone maar een overdrukzone. Dit betekent dat de onderliggende bestemming van kracht is. Deze bestemmingen worden eveneens in het PRUP vastgelegd (zie onderstaande figuur).

Ter hoogte van de A8 zelf gaat het om buffergebied. Ten noorden is een zone voor natuur vastgelegd, in de zuidoostelijke oksel van de knoop een agrarisch gebied. Verder verplichten de inrichtingsvoorschriften van het deelplan van het PRUP een landschappelijk inpassing van de verkeersinfrastructuur door de meeste delen van de weg ('overwegend') lager te leggen dan het maaiveld. De verlichting en de lichthinder moeten beperkt worden, er mag geen rechtstreekse afvoer van het hemelwater van de wegen naar de omliggende waterlopen zijn en langs de waterlopen zelf moeten er natuurlijke oevers aangelegd worden (aan de westzijde van de knoop stroomt de Kleine Beek, een niet-gecategoriseerde waterloop). Het deelplan van het PRUP verplicht tevens twee ecologische verbindingen doorheen het knooppunt van de A8 met de R0: een verbinding tussen de open ruimte aan weerszijden van de R0 en een verbinding vanuit de knoop naar het park op het tunneldak van de A8.

Deze laatste bepaling is een voorbeeld van de koppeling tussen dit deelplan en het deelplan 'A8- tunnel- westelijk deel'. De vervanging van het deelplan 'A8- tunnel- westelijk deel' kan daarom ook aanleiding geven tot wijzigingen aan het deelplan 'Knooppunt A8xR0'.



Figuur 5: Grafisch plan deelplan knooppunt A8- R0 (bron: Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle- cluster A8')

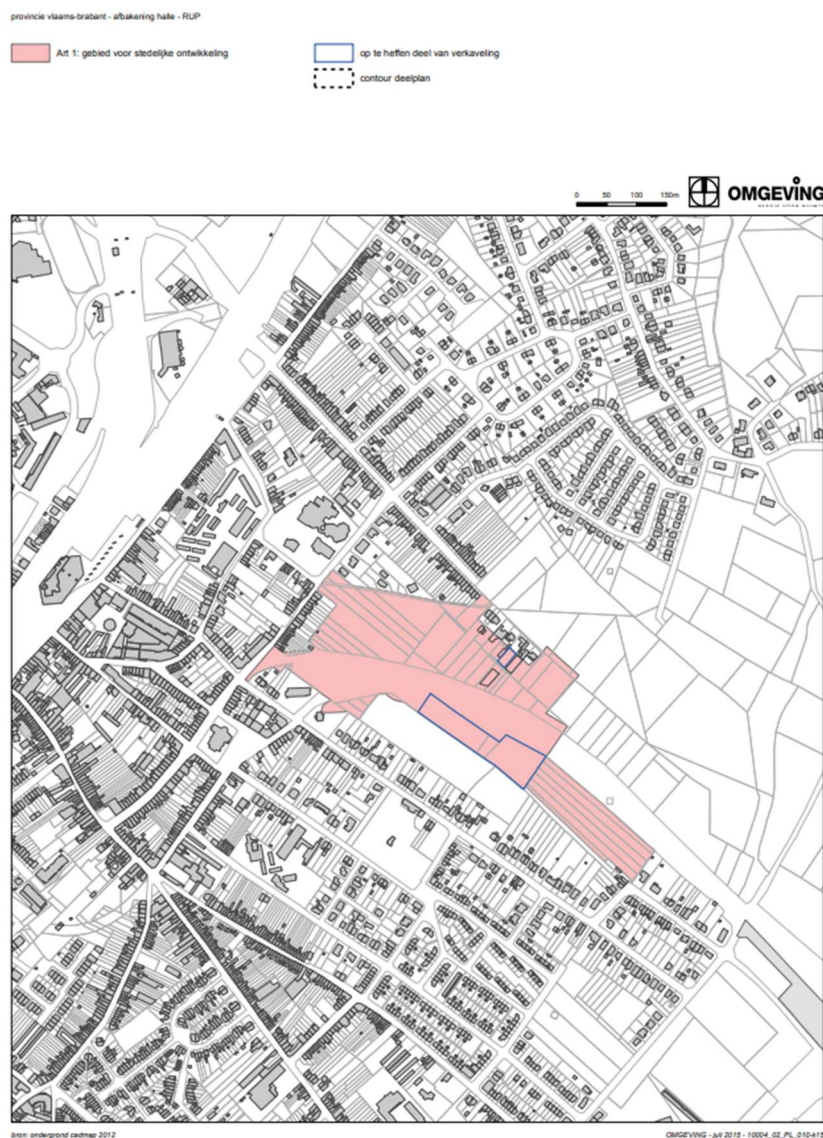
Overige deelplannen

Het PRUP 'Afbakening Kleinstedelijke gebied Halle - Cluster A8' omvat ook deelplannen voor het westelijk deel van de A8 inclusief een aansluiting ter hoogte van Dassenveld. In het kader van het voortraject van DWV voor de A8 werd het beslist beleid uit het PRUP KSG Halle voor het westelijk deel kritisch geëvalueerd en uiteindelijk weerhouden. Daarom vallen deze deelplannen buiten de scope van dit gewestelijk RUP en worden ze dus buiten beschouwing gelaten.

3.2.2 Provinciaal RUP - Afbakening kleinstedelijk gebied Halle - cluster Binnenstad

Zoals hierboven gekaderd bestaat het PRUP KSG Halle uit verschillende ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voorliggend plan zal grenzen aan het deelplan 'Welkomstlaan' van het PRUP KSG – cluster Binnenstad. Dit deelplan betreft de zone waar de Landingsbaan (N203) het centrum van Halle bereikt, met een brede weg omzoomd door een groenbuffer die eindigt in kleinere tangenten. Het gebied ligt aan de rand van de stad nabij de stationsomgeving en omvat de Welkomstlaan, met percelen die momenteel als bos of akker worden gebruikt, en biedt belangrijke zichtassen en buffers voor de omwonenden.

Door een verbeterde aansluiting van de Landingsbaan op de R0 en A8 zal de Welkomstlaan de belangrijkste oostelijke ontsluiting van het kleinstedelijk gebied naar het hoofdwegennet worden, met onderzoek naar de verkeersgeleiding naar de stationsomgeving en binnenstad. Het deelplan beoogt de ontwikkeling van een volwaardige stedelijke toegangspoort met gemengde functies en benadrukt het belang van het tracé van de Landingsbaan, dat moet aansluiten op de stedelijke visie voor verkeersafwikkeling en parkeerbeleid.



Figuur 6: Grafisch plan deelplan Welkomstlaan (bron: Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle- cluster Binnenstad')

3.2.3 Gemeentelijk RUP Kruisveld

Ten noorden van de A8 is het gemeentelijk RUP Kruisveld van toepassing. Dit RUP bestemt de huidige voetbal- en tennisterreinen tussen de E. Ysayestraat en de A8 als zone voor recreatie. Aan de noordoostzijde wordt het RUP begrensd door de verbinding tussen de Welkomstlaan en de A8. Het RUP bevat ook woonzones langs de Halleweg en in het binnengebied tussen de E. Ysayestraat en de Wielewaallaan.



Figuur 7: Grafisch plan Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Kruisveld'

Een belangrijk gegeven is dat het gemeentelijk RUP geen bovenlokale verkeers- en vervoersinfrastructuur zoals de A8 toelaat. Langs de A8 is het gemeentelijk RUP echter wel deels opgeheven door het PRUP. Dit betekent dat aan de noordelijke rand van de A8 de bestemming recreatie volgens het gemeentelijk RUP vervangen is door de bestemmingen park en verkeers- en vervoersinfrastructuur volgens het provinciaal RUP.



Figuur 8: Grafisch plan BPA Informa

Het Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) Informa bevindt zich ten zuiden van de A8, langs de Halleweg. Het werd goedgekeurd op 3 april 2007. Dit BPA bestemt een zone voor openbare wegenis, KMO, achteruitbouwzone en voor buffer. Hiernaast voorziet het in een groene wand en een zone non-aedificandi.

De zone voor KMO heeft als hoofdbestemming: productieruimten, werkplaatsen en opslagruimten. Volgende nevenbestemming zijn toegelaten: kantoren, sociale voorzieningen, toonzaal, één conciërgewoning in het bedrijfsgebouw geïntegreerd. Opslag in open lucht, grootschalige detailhandel en activiteiten die grote klantenstromen genereren zijn verboden. De onbebouwde ruimte in de zone KMO zijn bestemd voor circulatieruimte, parkeerplaatsen, groenaanleg en het plaatsen van eventuele technische installaties en vereiste nutsvoorzieningen.

3.3 Relevante mobiliteitsbeleidsplannen

3.3.1 Vlaamse mobiliteitsvisie 2040

De Vlaamse Regering heeft de Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd op 9 juli 2021. Die blik op de toekomst zal dienen als leidraad voor onze mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar. De Vlaamse Overheid wil dat mobiliteit en ruimtelijke organisatie een maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier, en op maat van alle mensen en bedrijven. Volgende perspectieven worden vooropgesteld tegen 2050:

- Geen verkeersslachtoffers meer;
- Geen vervoersemisies meer;
- Een vlotte en naadloze mobiliteit;
- Een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%.

Om die doelstellingen te behalen formuleert het plan 4 beleidsprioriteiten:

- Geïntegreerde en gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit
- Het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit
- Gezond functioneren van de aanbodzijde
- Een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem.

De toekomstige mobiliteitsvisie gaat hand in hand met het decreet **basisbereikbaarheid**, de huidige visie op openbaar vervoer en combimobiliteit in Vlaanderen, dat op 22 juni 2019 in werking trad. Daarmee wil de Vlaamse Overheid belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, optimaal bereikbaar maken voor de reiziger. Basisbereikbaarheid vertrekt niet langer vanuit het mobiliteitsaanbod, maar vanuit de mobiliteitsvraag en kent dus een sterk regionale invulling. Daarom is Vlaanderen opgesplitst in 15 vervoerregio's, die elks over een eigen regionaal mobiliteitsplan beschikken.

Het decreet voorziet ook een nieuwe wegcategorisering die de wegcategorisering, zoals opgenomen in het RSV, vervangt. Bij beslissing van 15 juli 2022 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp hoofdwegennet in Vlaanderen binnen de nieuwe wegcategorisering voorlopig vastgesteld. De A8 is daarbij geselecteerd als een Europese hoofdweg.

Voor Europese hoofdwegen worden de volgende ambities vooropgesteld: ze worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving, er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de filekans op deze wegen is beperkt.

Voor de Europese hoofdwegen (EHW) worden volgende basisprincipes gehanteerd:

- 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/h
- Langs Europese hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien

3.3.2 Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand (RMP)

Het RMP van de vervoerregio Vlaamse Rand formuleert een overkoepelende mobiliteitsvisie voor de 33 gemeenten, waaronder Halle, in de Vlaamse Rand. Het RMP werd goedgekeurd op 15 december 2023.

Het RMP bevat een beleidsscenario dat is uitgewerkt in netwerken voor fiets, openbaar vervoer, autoverkeer en logistiek en aanbevelingen naar ruimte. Het beleidsscenario wordt vertaald naar een set van concrete acties op korte, middellange en lange termijn om tot een 'modal shift' te komen waarbij het aandeel duurzaam verkeer wordt verhoogd naar 50%.

Het plan formuleert niet alleen infrastructurele ingrepen, maar ook flankerende maatregelen op het gebied van gedrag, parkeerbeleid en fiscaliteit en levert advies op vlak van ruimtelijke ordening.

De heraanleg van de A8 tussen de R0 en het kanaal Brussel-Charleroi is daarbij opgenomen als een actie op lange termijn.

3.3.3 Mobiliteitsplan Halle

Het mobiliteitsplan van Halle dateert van 2012. De volgende actiepunten m.b.t. het projectgebied rond de A8 worden naar voren geschoven:

- Beperken van het aantal op- en afritten op de A8: Door middel van ventwegen wordt de verbinding met de N203 Welkomstlaan en N28 Nijvelsesteenweg gerealiseerd. De Halleweg en Rodenemweg kruisen ongelijkgronds.
- Autoverkeer zal op minder punten kunnen aantakken op de E429. De aantakking op het hogere wegennet van Sint-Rochus en van Essenbeek zal verlopen via het aansluitingspunt t.h.v. de Nijvelsesteenweg. Verkeer (zowel gemotoriseerd als niet gemotoriseerd) moet op de meest aangewezen manier naar dit punt gebracht worden.
- De doorstroming voor openbaar vervoer tussen Essenbeek enerzijds en Sint-Rochus/Halle centrum anderzijds moet verbeteren.

De opmaak van een nieuw mobiliteitsplan werd in 2023 opgestart. Het CBS van Halle heeft de oriëntatienota goedgekeurd op 16/05/2025. Na de oriëntatienota volgt de synthesenota met scenario's en oplossingen. Momenteel loopt de fase van de synthesenota nog. De afronding hiervan wordt in de loop van 2026 verwacht. Nadien volgt nog het beleidsplan.

3.4 Relevante onderzoeken en beleidsplannen

3.4.1 Beslissing van de Vlaamse Regering dd. 15 oktober 2021

Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 1.2 ‘Aanleiding en historiek’ besliste de Vlaamse Regering op 15 oktober 2021 dat het beleidsdomein MOW het DBFM-project¹ ‘A8 Halle’ verder zal uitwerken als potentieel PPS-project (VR2021 1510 DOC.1157/1).

In de beslissing wordt aangegeven dat de herinrichting van de A8 op het wegvak tussen de R0 en het kanaal Brussel-Charleroi drie belangrijke doelstellingen wil waarmaken. Hand in hand met het verhogen van de **veiligheid** en het verbeteren van de **doorstroming** op dit wegvak (wat ook gepaard zal gaan met een afname van sluipverkeer door en omheen Halle), zodat de A8 zijn functie als hoofdweg beter kan vervullen, wil het project ook de (verkeers)**leefbaarheid** van de aangrenzende woonzones van Sint-Rochus, Essenbeek en Rodenem aanzienlijk verbeteren.

Om deze ambities in een realiseerbaar project om te zetten, willen de stad en het Vlaams gewest zich in overleg en consensus achter een gemeenschappelijk ontwerpvoorstel scharen. Er is gekozen voor een oplossing ‘met een volledige ondertunneling van de Halleweg en de Nijvelsesteenweg’ mits sluitende garanties voor de ontsluiting van de wijk Rodenem.

In de beslissing van de Vlaamse Regering wordt daarbij verwezen naar eerdere alternatieven voor de voorgestelde volledige intunneling van dit wegvak.

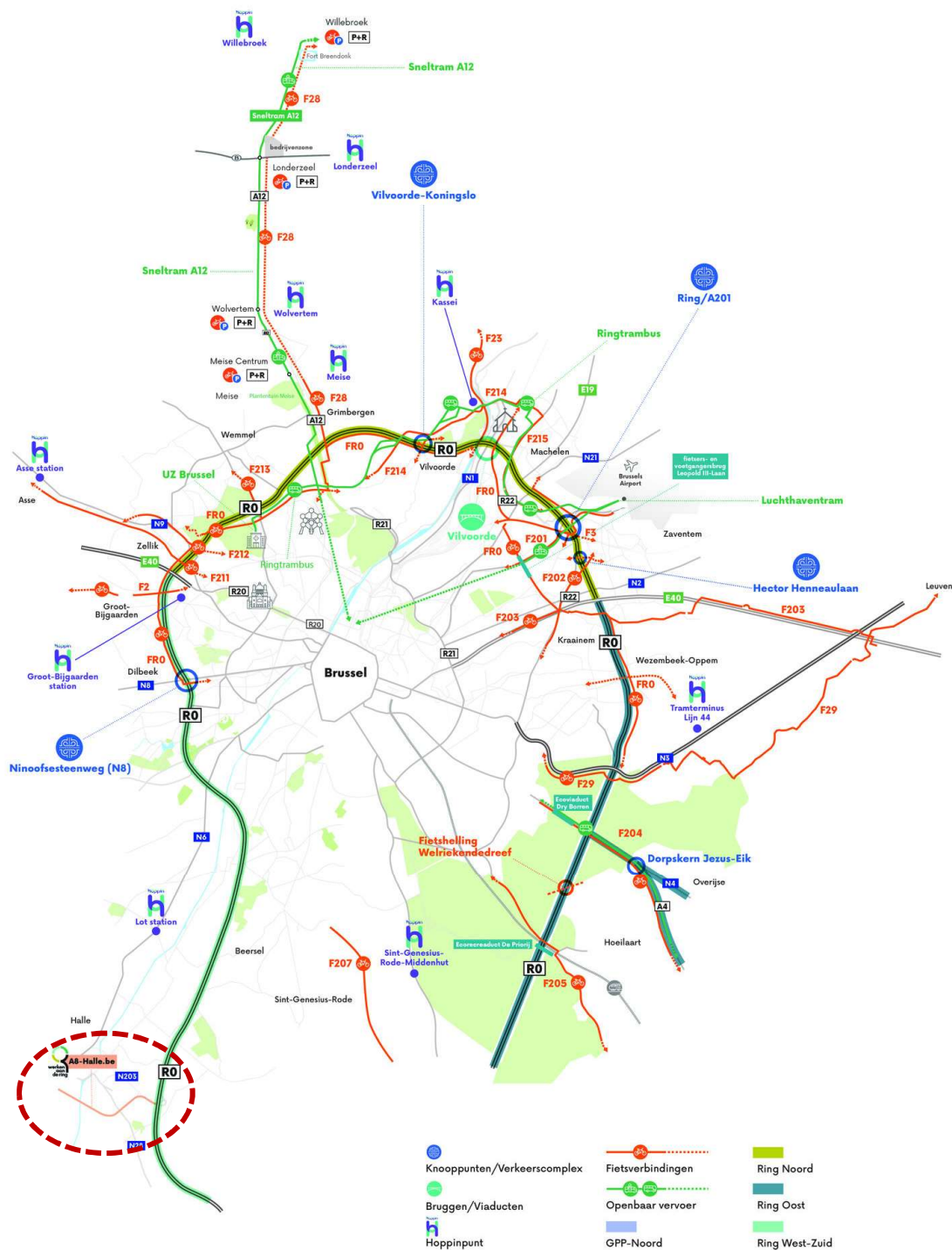
Bedoeling is tot één gezamenlijk en gedragen voorkeursscenario te komen in de vorm van een goedgekeurde startnota (BB²), dat als basis dient voor het verdere studiewerk (ontwerp, project-MER, ...). In de beslissing wordt ook aangegeven dat een nieuw planinitiatief eventueel nodig kan zijn als deel van het verder studiewerk.

3.4.2 Project A8-Halle van De Werkvennootschap

De studie voor de herinrichting van de A8 op het wegvak tussen de aansluiting op de R0 en het kanaal Brussel-Charleroi werd toevertrouwd aan De Werkvennootschap (DWV). De herinrichting van de A8 maakt deel uit van het bredere programma van ‘Werken aan de Ring’ (WADR) voor de Ring van Brussel. Dit programma zet in op het verbeteren van de mobiliteit en leefbaarheid in de omgeving van de Ring rond Brussel.

¹ DBFM staat voor Design (ontwerpen), Build (bouwen), Finance (financieren) en Maintenance (onderhouden). In een DBFM-project worden het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud of beheer van openbare infrastructuur of een openbaar gebouw in één overeenkomst aanbesteed en toevertrouwd aan een private partij of aan een samenwerkingsverband van private partijen.

² Een startnota volgens het decreet basisbereikbaarheid staat los van de startnota in een RUP-procedure. Beide zijn verschillende producten met dezelfde naam. Om het onderscheid te maken wordt in deze nota gesproken van een **Startnota BB** als het over de Startnota in het kader van het Decreet Basisbereikbaarheid gaat.



Figuur 9: Positie van het Project A8-Halle binnen de programmawerking van 'Werken aan de Ring'.

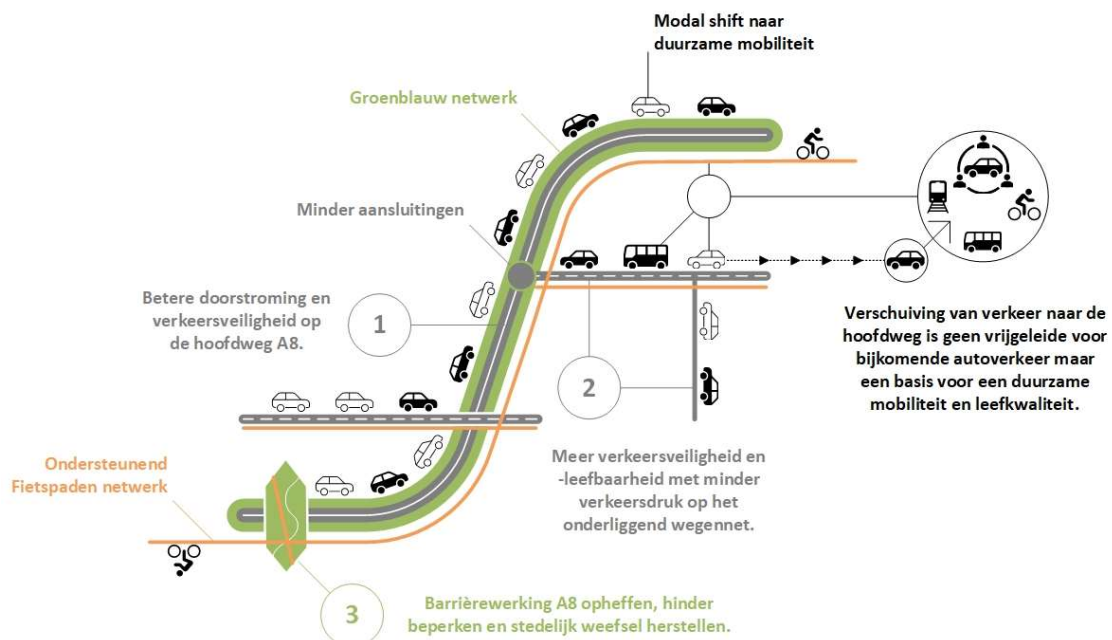
De procedure in het kader van het decreet basisbereikbaarheid werd voorafgegaan door een verkennende fase die uitmondde in een Manifest³. Via het duiden van de sleutelkwesaties werd een gedeelde agenda van alle betrokken partijen opgemaakt voor zowel de projectopgaven als een aantal flankerende gebiedsopgaven. Gedeelde ambities worden uitgesproken gekoppeld aan projectdoelen.

³ Het Manifest is terug te vinden op [Naar een oplossing voor de A8 | WVN \(werkenaanidering.be\)](https://www.werkenaanidering.be)

De hoofdconclusie van het verkennend Manifest is dat er sprake is van zowel over- als onderbenutte netwerken en systemen en dat er naar een **betere balans** moet worden gezocht tussen alle vervoerssystemen. De A8 vormt daarbij een hefboom voor zowel duurzame vormen van mobiliteit als ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit. Een ruimtelijk raamwerk met een harde en zachte ruggengraat vormt daarbij het integratiekader binnen de omgeving van de A8.

Op basis van het Manifest werd een Startnota Basisbereikbaarheid (i.h.k.v. het decreet Basisbereikbaarheid) opgemaakt.

In de Startnota Basisbereikbaarheid is er sprake van een projectgebied en een ruimer studiegebied i.f.v. de mogelijke effecten en impact op het systeem van de A8 en het onderliggend wegennet. De Startnota Basisbereikbaarheid heeft een totaalpakket aan maatregelen uitgewerkt voor het wegnemen van de weerstanden op de hoofdwegen binnen het studiegebied. Het Project A8-Halle vormt de eerste stap in dit pakket aan maatregelen om i.f.v. de doorstroming en veiligheid op de A8 de weerstand van de vele aansluitingen en de lichtengeregelde kruispunten op te lossen gekoppeld aan oplossingen voor een betere leefkwaliteit.



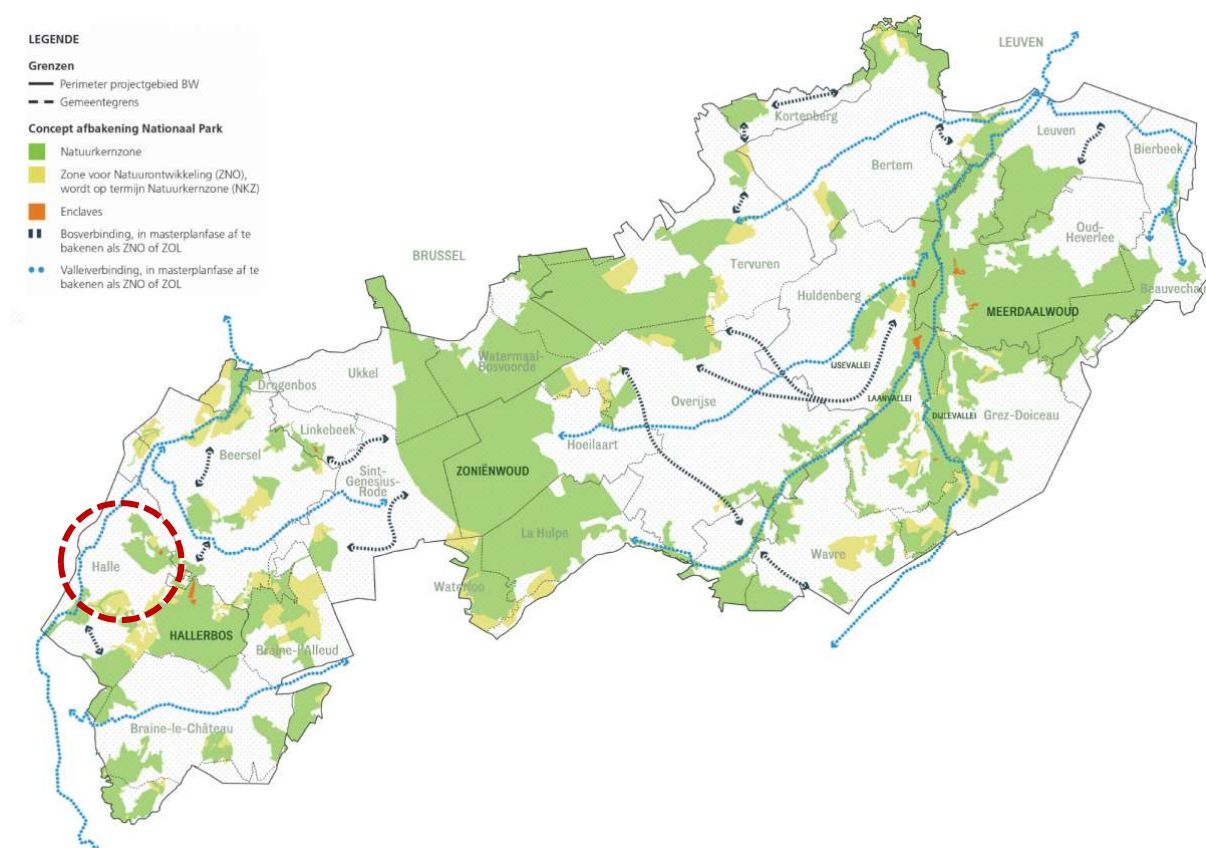
Figuur 10: Projectdoelen voor de A8 in Halle in relatie tot de gedetecteerde weerstanden op de hoofdwegen, de beoogde verbeterde connectiviteit en de rol daarbij van de A8 als hefboom en het ruimtelijk raamwerk als integratiekader.

De maatregelen waarmee aan de projectdoelen voor het wegvak van de A8 tussen het viaduct en de aansluiting op de R0 voldaan wordt, zitten vervat in een reeks geïntegreerde scenario's. Er is sprake van 3 eindscenario's op basis van een gemeenschappelijke mobiliteit- en infrastructuuroplossing binnen een gedeeld ruimtelijk raamwerk. De verschillen hebben betrekking op de ruimtelijke vertaling voor de beoogde omgevingskwaliteiten. Deze eindscenario's vormen de basis voor de te onderzoeken en af te wegen inrichtingsalternatieven voor het RUP (zie verder hoofdstuk Alternatieven).

3.4.3 Nationaal park Brabantse Wouden

Een Nationaal Park Vlaanderen (hier ook kortweg 'Nationaal Park' genoemd) is een erkend, geografisch afgebakend gebied van voldoende grote omvang met een uitzonderlijke natuurwaarde en een internationale uitstraling. Sinds 13 oktober 2023 vormen Hallerbos, Zoniënwoud, Dijlevallei en Meerdaalwoud met hun omgeving het Nationaal Park Brabantse Wouden. Het zijn de oudste wouden van ons land en ze staan onder druk door versnippering en ongebreidelde recreatie. Het toekennen van het statuut 'nationaal park' heeft tot doel om een kader te scheppen om de natuurgebieden te versterken en verbinden via gebiedscoalities samen met bovenlokale partners.

Het project van de A8-Halle zoals besproken in 3.4.2 sluit aan op geselecteerde delen van het Nationaal Park en tracht bij te dragen aan de werking ervan in de vorm van een natuurverbinding tussen de vallei van de Vijverbeek aan Maalbeekbos en de vallei van de Kleine Beek met Kluisbos in het begeleidende bermenlandschap met parkruimte van de A8.



Figuur 11: Uit het Masterplan Brabants Wouden met aanduiding van de omgeving van de A8 (rode stippellijn).

3.4.4 Strategisch project Zennevallei

Vanwege het structureel belang van de Zennevallei voor de regio, zowel wat de opgaven betreft als de oplossingen, werd een Strategisch Project opgestart, getrokken door Provincie Vlaams-Brabant. De inzet van dit project is de vernieuwing en opwaardering van de economische structuur en het woon-weefsel met behoud van de waardevolle openruimte die haar natuurlijke functies zoals berging van hemelwater moet kunnen vervullen.

Mobiliteit is een verbindende factor binnen de Zennevallei. In het kader van het Strategisch Project Zennevallei werd een nieuw regionaal ontsluitingsconcept ontwikkeld dat vertrekt van de bestaande 'ladderstructuur'. De regionale gebiedsopgave op het vlak van mobiliteit situeert zich in het afbouwen van de open 'ladderstructuur' door het toepassen van een meer selectieve bereikbaarheid onder de vorm van een 'kamstructuur'.

Het project van de A8-Halle heeft als deel van deze 'kamstructuur' het potentieel om een bijdrage te leveren aan de verdere ontwikkeling van zowel een harde als zachte ruggengraat in de vallei.

De provincieraad van Vlaams-Brabant stelde op 18 juni 2024 het Provinciaal ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) 'Kernafbakeningen Zennevallei' definitief vast⁴. Zie ook 5.2.

⁴ Het definitief plan en alle tussentijdse documenten zijn hier digitaal raadpleegbaar: <https://ruimtevoorvlaamsbrabant.be/zennevallei/over>

4 Alternatieven

In dit stadium, de scopingfase, is er nog sprake van meerdere alternatieven en varianten die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt.

Gezien de scope en aanleiding van dit plan, werden het aantal alternatieven en de aard ervan in de startnota van het GRUP beperkt. Het tracé van de A8 met de mobiliteitsprincipes zoals opgenomen het PRUP KSG Halle diende als uitgangspunt voor het onderzoek (zie ook hoofdstuk 2.1). Er is dus enkel nog sprake van inrichtingsalternatieven die een ruimtelijke vertaling geven van een programma voor de betreffende locatie. De focus ligt bijgevolg op de landschappelijke inpassing.

In de Projectstuurgroep (PSG), die binnen de procedure volgens het Decreet Basisbereikbaarheid het overlegplatform is dat een beslissing neemt, werden hiervoor geïntegreerde eindscenario's weerhouden. De weerhouden scenario's geven hier aanleiding tot inrichtingsalternatieven met varianten die hieronder worden beschreven en die in het planproces verder worden onderzocht en afgewogen.

De adviezen en inspraakreacties geformuleerd tijdens de publieke raadpleging over de startnota, geven geen aanleiding tot het wijzigen of uitbreiden van de alternatieven en varianten uit de startnota. De inspraakreacties hebben wel tot gevolg dat er enkele opties worden meegenomen in het verdere planproces. Deze worden beschreven in § 4.2 van deze scopingnota.

4.1 Beschrijving alternatieven

4.1.1 Nulalternatief

Het 'nulalternatief' bestaat erin geen planinitiatief te nemen. In dat geval blijft het planologisch kader zoals bepaald door het PRUP KSG Halle geldig. Zoals aangegeven in de aanleiding wordt vandaag vastgesteld dat er alternatieven zijn voor de volledige ondertunneling zoals opgenomen in het PRUP, die tevens de A8 kwalitatief landschappelijk in te passen en een kwalitatieve leefomgeving te creëren. Deze andere mogelijkheden worden momenteel uitgesloten bij gebrek aan voldoende planflexibiliteit in het PRUP, hetgeen een project van een dergelijke omvang, impact en maatschappelijk belang echter nodig heeft. Gezien de aanleiding van het plan en de plandoelstellingen vormt het nulalternatief dus geen redelijk alternatief.

In een plan-MER moeten "de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling ervan als het plan niet wordt uitgevoerd", worden beschreven. Daar waar de juridische referentietoestand verschilt van de bestaande feitelijke toestand, wordt dus naast de beschrijving van de feitelijke referentie-toestand eveneens een analyse van de juridische referentietoestand gemaakt in het plan-MER. Zie ook verder in hoofdstuk 6.

4.1.2 Locatie(alternatieven)

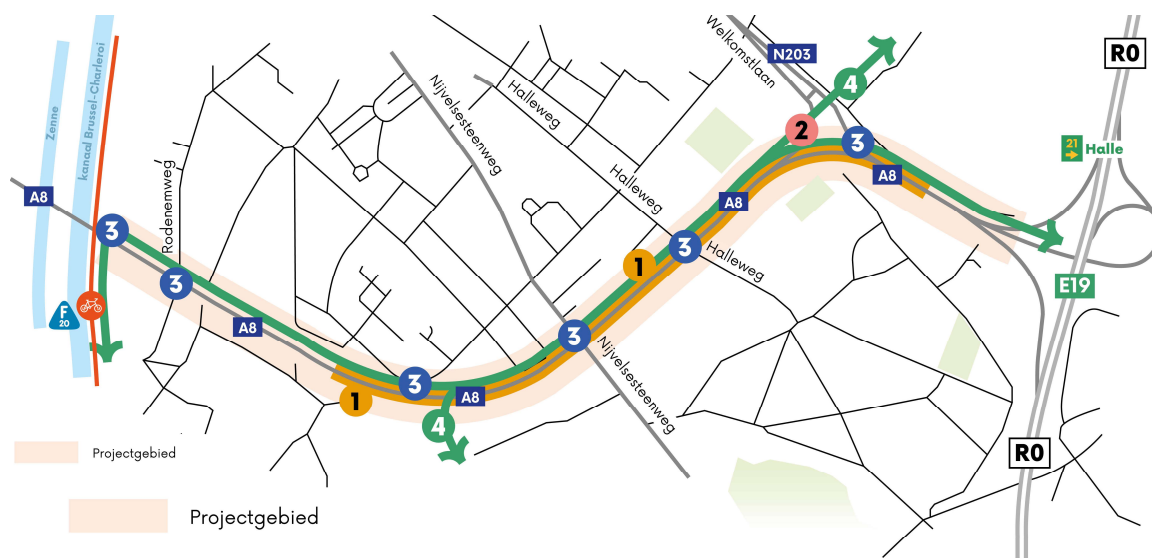
Aangezien het planvoornemen specifiek gericht is op de problematiek van een segment van de bestaande A8 in Halle, zijn er geen locatie- of tracéalternatieven. Er zijn wel locatie/tracéalternatieven voor de aanlegfase. Deze worden verder geduid § 4.3 van deze scopingnota.

4.1.3 Inrichtingsalternatieven

4.1.3.1 Gemeenschappelijke vertrekbasis voor de inrichtingsalternatieven

Elk van de 3 alternatieven geeft een andere ruimtelijke vertaling van de plandoelstellingen maar kent een gemeenschappelijke vertrekbasis nl. de mobiliteitsprincipes zoals opgenomen in het PRUP KSG Halle (zie ook hoofdstuk 2.1).

Daarnaast zijn er ook nog andere gelijkenissen in functie van de omgevingskwaliteit. Ze bestaan uit een aantal **vaste onderdelen** die deel uitmaken van elk van de te onderzoeken inrichtingsalternatieven.



De onderdelen van de herinrichting

- 1 De A8 wordt deels ingegraven zodat hij lager komt te liggen dan vandaag. Dit zorgt voor minder omgevingshinder.
 - 2 Er blijft één volwaardige aansluiting op de A8 bestaan: aan de Welkomstlaan.
 - 3 Dwarsverbindingen over en onder de A8 voor voetgangers, fietsers en voertuigen worden voorzien.
 - 4 Een ecologische verbinding wordt gecreëerd langs de A8 tussen de vallei van de Vijverbeek en de vallei van de Kleine Beek.
- En...**
- Er komen groene bermen en geluidsmaatregelen.
 - Er is ruimte om hemelwater op te vangen.

Figuur 12: Vaste onderdelen van de drie inrichtingsalternatieven: versie scopingnota 1

In de loop van het geïntegreerd planproces (GPP) werden enkele van deze onderdelen verder uitgewerkt.

De dwarsverbindingen over en onder de A8 (3) worden verder gediversifieerd. De verbindingen langs het kanaal, ter hoogte van Driepikkel en ten hoogte van de Keerstraat worden voorbehouden voor actieve modi. De dwarsverbindingen van Rodenem en de Nijvelsesteenweg dienen voor alle vervoersmodi. Voor de verbinding van de Halleweg worden verschillende opties onderzocht (zie § 4.2).

De ecologische verbinding (4) zal aan de zuidkant van de A8 gerealiseerd worden omdat aan deze zijde meer ruimte beschikbaar is. Een ligging langs de noordzijde wordt niet weerhouden gezien de verbinding dan te veel omwegen doorheen de infrastructuur moet maken en bovendien

hoofdzakelijk gebruik maakt van het tunneldak. Er is langs de noordkant sprake van meerdere flessenhalzen, de lokale verbindingsweg moet bijkomend worden gekruist of een traject via Kruisveld moet worden gevolgd, waarbij ook de Welkomstlaan moet worden gekruist. Daar zowel de lokale verbindingsweg als de Welkomstlaan op dit deel van het traject lager liggen dan het maaiveld, is kruisen vrijwel onmogelijk. Een bosverbinding is weinig aannemelijk in het noordelijk traject omdat hiervoor ook de ruimte op de steilere bermen ontbreekt. Ten zuiden is er vandaag reeds meer ruimte beschikbaar en is er een goede aansluiting op andere schakels in het netwerk. Ten zuiden van de A8 is er een beschikbare breedte van ca. 20 à 25 meter naast de sleuf en tunnel. Tot slot is er ten noorden ook geen uitwisseling mogelijk met de buffergebieden in Essenbeek.

Dit leidt tot onderstaande geactualiseerde schematische weergave van de vaste onderdelen van de drie inrichtingsalternatieven.



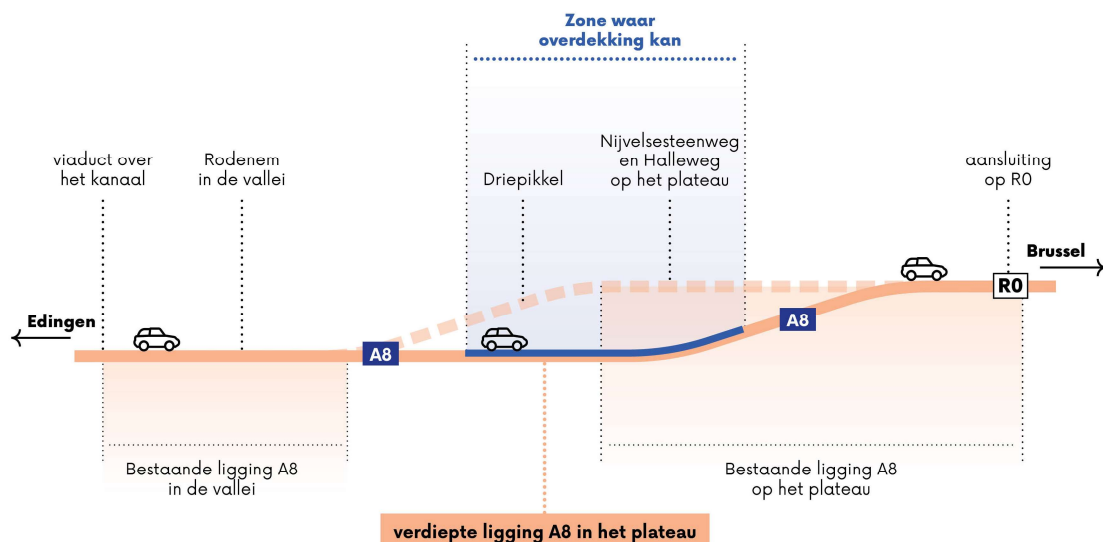
De onderdelen van de herinrichting

- 1** De A8 wordt deels ingegraven zodat hij lager komt te liggen dan vandaag. Dit zorgt voor minder omgevingshinder.
- 2** Er blijft één volwaardige aansluiting op de A8 bestaan: aan de Welkomstlaan.
- 3** Dwarsverbindingen over en onder de A8 voor voetgangers, fietsers en voertuigen worden voorzien.
- 4** Een ecologische verbinding wordt gecreëerd langs de A8 tussen de vallei van de Vijverbeek en de vallei van de Kleine Beek.
En...
 - Er komen groene bermen en geluidsmaatregelen.
 - Er is ruimte om hemelwater op te vangen.

Figuur 13: Vaste onderdelen van de drie inrichtingsalternatieven: geactualiseerde versie

Optimaal lengteprofiel met verdiepte ligging A8 (1)

De weerhouden oplossing om de A8 ongelijkgronds te kruisen is dat de A8 deels wordt ingegraven en verdiept, onder het maaiveld komt te liggen.



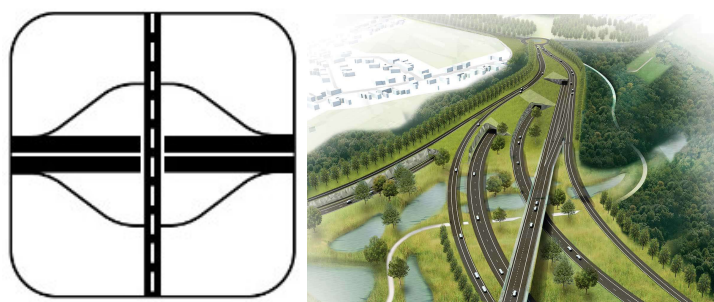
Figuur 14: Optimaal lengteprofiel A8 met gedeeltelijke verdiepte ligging ter hoogte van het plateau (tussen Driepikkel en aansluiting R0) als vertrekbasis om te kijken naar opties voor overdekking van de A8 in de inrichtingsalternatieven.

Compact aansluitingscomplex (2)

Aan de Welkomstlaan komt er een volwaardig aansluitingscomplex in de vorm van een compact 'Hollands complex' (ook wel diamantaansluiting). Dit is het meest geëigende en daarom veel voorkomende type van ongelijkgrondse aansluiting van een autoweg op een autosnelweg. Dit is een optimalisatie van de in het PRUP voorgestelde spaghettiknoop of gestapeld trompetknooppunt waarbij alle bewegingen in aparte rijstroken worden uitgesplitst en bijgevolg gestapeld.

De oplossing met een spaghettiknoop veronderstelt ook dat de knoop R0x8 gelijktijdig met de aansluiting op de Welkomstlaan moet worden uitgevoerd. Er kan niet op het bestaande knooppunt worden aangesloten.

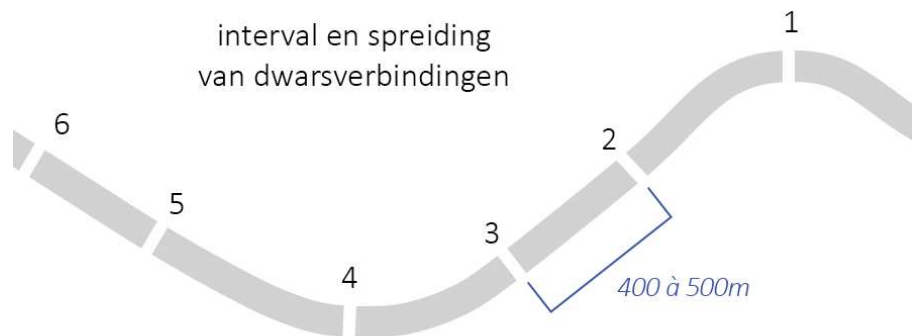
Met een compacte oplossing kan wel aangesloten worden op de bestaande knoop R0x8 waardoor een fasering mogelijk is.



Figuur 15: Configuratie van een compact 'Hollands Complex' versus de geplande 'spaghettiknoop' volgens het PRUP KSG Halle.

Brede dwarsverbindingen (3)

In totaal zijn er 6 ongelijkgrondse dwarsverbindingen boven of onder de A8 in functie van de gewenste afstand tussen deze verbindingen en de oversteekbaarheid van de A8. Deze dwarsverbindingen zorgen voor een verbinding tussen de verschillende stedelijke wijken, en tussen deze wijken en de open ruimte. Daarnaast worden door deze dwarsverbindingen ook nieuwe groenblauwe verbindingen en nieuwe verbindingen voor voetgangers en fietsers gecreëerd.



Figuur 16: Interval van dwarsverbindingen met een tussenafstand van 400 à 500m.

De dwarsverbindingen over en onder de A8 worden verder gediversifieerd. De verbindingen langs het kanaal (6), ter hoogte van Driepikkel (4) en ter hoogte van de Keerstraat (1) worden voorbehouden voor actieve modi. De dwarsverbindingen van Rodenem (5) en de Nijvelsesteenweg (3) dienen voor alle vervoersmodi. Voor de verbinding van de Halleweg (2) worden verschillende opties onderzocht (zie § 4.2).

Ecologische verbinding (4)

In functie van het herstel van het natuurlijk weefsel en de uitbouw van een groenblauw netwerk komt er een ecologische verbinding langsheen de A8. De ecologische verbinding zal aan de zuidkant van de A8 gerealiseerd worden omdat aan deze zijde meer ruimte beschikbaar is. Het is een langsverbinding langsheen de A8 die vertrekt ten oosten van Driepikkel en ter hoogte van de Keerstraat afbuigt over de A8 in noordelijke richting. Ze verbindt de vallei van de Vijverbeek ten zuiden van de A8 met de open ruimte rondom de Simmebeekweg en de vallei van de Kleine Beek ten noorden van de A8. Via de groene bermen langs de A8 loopt de groenstructuur verder door in westelijke richting naar het kanaal en in oostelijke richting naar de verkeerswisselaar van de A8 met de E19.

4.1.3.2 Verschillen tussen de inrichtingsalternatieven

Naast de gemeenschappelijke vertrekbasis kennen de inrichtingsalternatieven en varianten ook verschillen.

Een van de meest effectieve opties om de impact van een hoofdweg doorheen een dichtbevolkt gebied zoveel mogelijk te beperken, is de weg plaatselijk te overdekken. Niet alleen wordt de hinder ter plaatse weggenomen (door de weg letterlijk weg te nemen), maar worden er kansen geboden voor het realiseren van een meerwaarde, in de vorm van een programma boven op de overdekking.

Er moet wel worden opgemerkt dat er sprake kan zijn van het verplaatsen van hinder naar de plaats waar de tunnel ophoudt. Aan tunnelmonden kan er, zeker bij langere tunnels, ook sprake zijn van een verhoogde hinder.

Vanaf een lengte van 250m is er sprake van een **tunnel** en gelden er strenge specifieke tunnelveiligheidsregels.

Daarom wordt de mate waarin de A8 wordt overkapt of ingetunneld niet als doel maar als middel gezien om de plandoelstelling m.b.t. de landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving te bereiken.

De keuze van een meer of minder uitgebreide overdekking, de vorm en de locatie hiervoor zijn niet enkel gebaseerd op beleidsbeslissingen en -ambities, maar ook op een aantal dwingende randvoorwaarden die door het terrein en de context van het project worden gesteld:

- Het belang van kruisende dwarsverbindingen voor herstel van het stedelijk weefsel en de natuurlijke structuur wijzen in de richting van een voldoende aantal en voldoende brede overdekkingen.
- De noodzaak om bestaande en nieuwe dwarsverbindingen ongelijkgronds te laten kruisen met de A8.
- De zoektocht naar het optimaal lengteprofiel voor de A8 en de aanwezige dwingende topografie wijzen in de richting van een verdiepte ligging ter hoogte van het plateau.
- De aansluiting van de A8 op de Welkomstlaan verloopt ook ongelijkgronds. Voor het aansluitingscomplex is bepaald dat de A8 onder de aansluiting doorloopt.

4.1.3.3 Varianten met of zonder lokale verbindingsweg

Voor elk alternatief bestaat er telkens een variant met of zonder een lokale verbindingsweg. De lokale verbindingsweg vormt een bijkomende lokale ontsluiting tot de A8 tussen de Nijvelsesteenweg en het nieuwe op- en afrittencomplex. Voor alle drie de alternatieven zijn dit dezelfde varianten (met kleine onderlinge verschillen).

4.1.3.4 Alternatief 1 met 'korte kappen'

In dit eerste alternatief wordt de A8 verdiept aangelegd maar niet ingetunneld. De A8 komt in een open sleuf te liggen waar een aantal brede overbruggingen over worden voorzien, 'korte kappen' genaamd. In totaal worden er 6 dwarsverbindingen over en onder de A8 voorzien. Het gaat om 4 bovengrondse overbruggingen ('korte kappen') en 2 ondergrondse verbindingen.

In tegenstelling tot de eerste ontwerpversies, wordt geen gewenste, minimale, noch maximale breedte van de korte kappen vastgelegd. De breedte van kappen wordt enerzijds bepaald door het programma op de kap vanuit het ontwerpend onderzoek en anderzijds door de technische randvoorwaarden die volgen vanuit de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en het tunnelveiligheidsdossier.

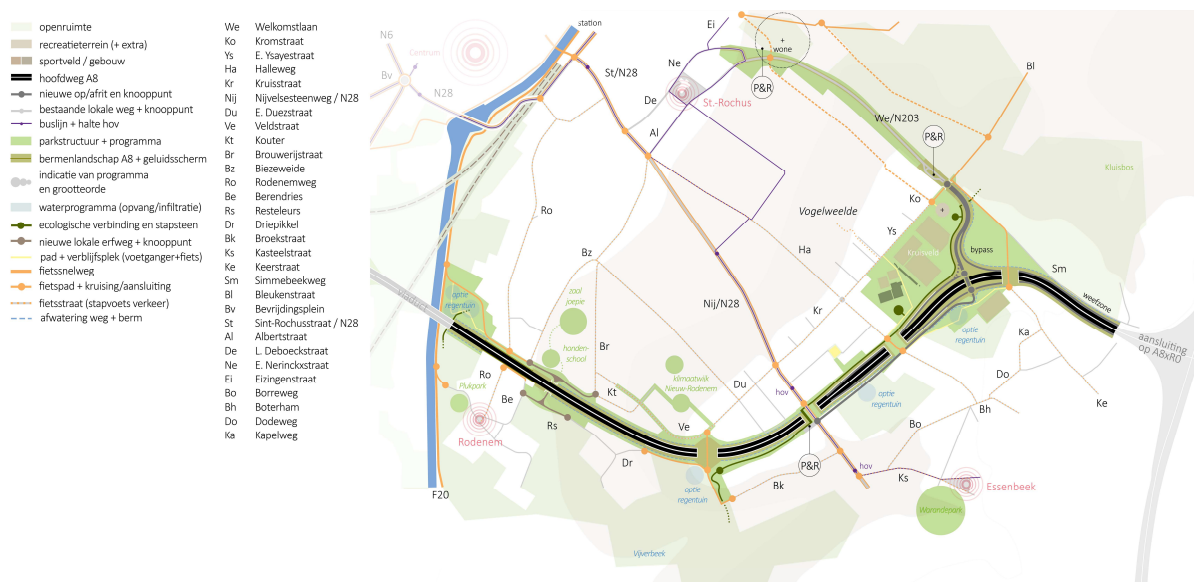
Dwarsverbinding	Ondergrondse lokale ondertunneling (onder de A8 door)	Bovengrondse lokale overbrugging ('korte kappen' over de A8 heen)
De fietssnelweg F20 langs het kanaal Brussel-Charleroi blijft onder het viaduct van de A8 op het jaagpad liggen. Technisch gezien is dit geen ondertunneling maar wel een ondergrondse verbinding.	x	
Ten oosten van Rodenem wordt een lokale ondertunneling van de A8 voorzien voor alle vervoerswijzen tussen de wijk Rodenem ten zuiden van de A8 en de wijken Sint-Rochus en Nieuw-Rodenem ten noorden van de A8. Deze oostelijke ondergrondse verbinding ligt ter hoogte van	x	

Dwarsverbinding	Ondergrondse lokale ondertunneling (onder de A8 door)	Bovengrondse lokale overbrugging ('korte kappen' over de A8 heen)
Resteleurs en Biezeweide met een mogelijke vertakking naar Brouwerijstraat en Kouter.		
Een eerste overbrugging voor voetgangers en fietsers wordt voorzien ter hoogte van Driepikkel en Veldstraat die een koppeling maakt tussen Driepikkel en Broek ten zuiden van de A8 en de Veldstraat en E. Duezstraat ten noorden van de A8.		X
Ter hoogte van de Nijvelsesteenweg wordt een volgende overbrugging voorzien. De verbinding van de Nijvelsesteenweg dient gegarandeerd te worden voor alle vervoerswijzen.		X
Daarnaast wordt ter hoogte van de Halleweg een overbrugging voorzien. Zo worden de wijken Essenbeek, Vogelzang en Sint-Rochus met elkaar en met het recreatiedomein Kruisveld verbonden.		X
Ten slotte maakt een laatste overbrugging voor voetgangers en fietsers de verbinding tussen de Keerstraat in Essenbeek en de Simmebeekweg ten noorden van de A8. De Simmebeekweg geeft aansluiting richting Bui-zingen en de stationsomgeving van Halle.		X

Tabel 1: Overzicht boven- en ondergrondse dwarsverbindingen

In de bermten langs de A8 in open sleuf en op de brede overbruggingen wordt een ecologische verbinding voorzien tussen de open ruimten ten zuiden van de A8 (vallei van de Vijverbeek) en de omgeving van Kluisbos (vallei van de Kleine beek). Waar nodig en mogelijk wordt dit gekoppeld aan de open opvang en infiltratie van hemelwater en van voetpaden.

4.1.3.4.1 Alternatief 1 met 'korte kappen': Variant met lokale verbindingsweg



Figuur 17: Alternatief 1 - variant met lokale verbindingsweg naast de A8 in open sleuf.

Tussen de Nijvelsesteenweg en Welkomstlaan wordt plaatselijk een lokale verbindingsweg ingepast, gelegen in de bermten naast de A8 en dit samen met een ecologische verbinding. De lokale verbindingsweg met 2x1 rijstroken komt ten zuiden van de A8 te liggen en vormt op het aansluitingscomplex het logisch verlengstuk van de Welkomstlaan.

Gezien de E. Ysayestraat en de Kruisstraat ontlast worden door de lokale verbindingsweg, kunnen deze straten een rol als fietsroute opnemen in het verlengde van de andere fietsroutes in de wijken.

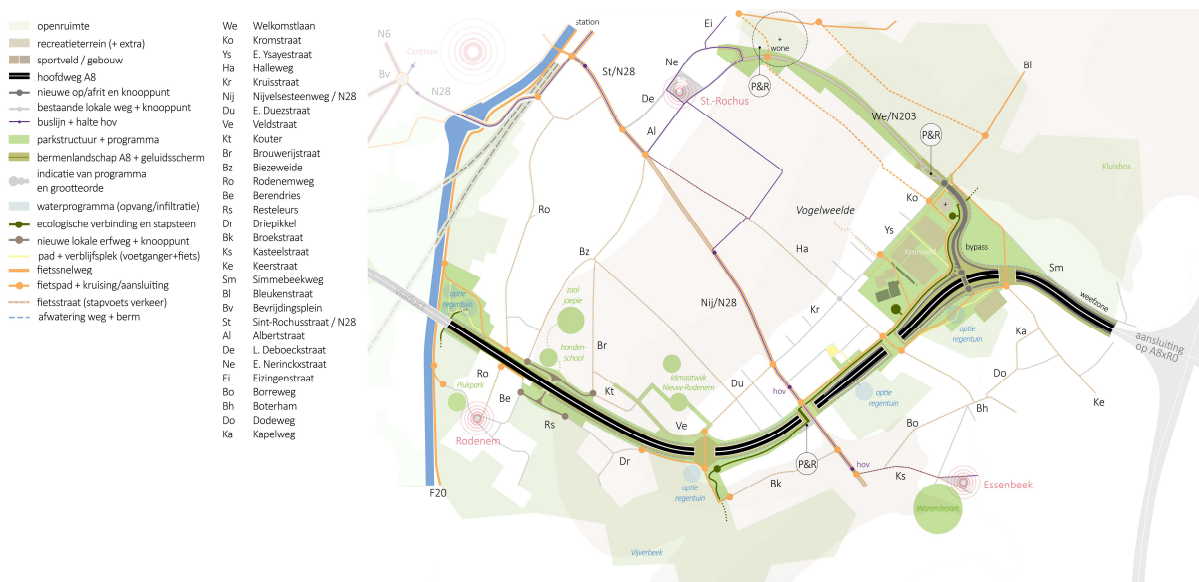
De E. Ysayestraat sluit in deze variant niet langer direct aan op de Welkomstlaan gezien de lokale verbindingsweg in dit geval het alternatief vormt voor de E. Ysayestraat en Kruisstraat om de verbinding van en naar het aansluitingscomplex te maken. Uit het vooronderzoek bleek dat zonder het sluiten van dit kruispunt, de E. Ysayestraat en Kruisstraat als sluiproute naar het nieuwe op- en afrittencomplex gebruikt wordt.

De E. Ysayestraat kruist als fietsstraat de Welkomstlaan om vlot aan te sluiten op de Bleukenstraat en de routes naar het station en Buizingen. Oorspronkelijk werd hiervoor een ongelijkvloerse kruising voorzien. Om een gelijkvloerse kruising niet bij voorbaat uit te sluiten werd deze in het MER vanuit een worst-case meegenomen. Gezien daar geen negatieve effecten werden vastgesteld wordt de gelijkvloerse kruising als basis weerhouden in het plan.

Het autoverkeer komende van de A8 loopt via het aansluitingscomplex naar de Welkomstlaan én naar de nieuwe lokale verbindingsweg die in het verlengde ligt van de Welkomstlaan. Op het kruispunt van het aansluitingscomplex is een keerbeweging mogelijk.

Bij de noordelijke bypass van de A8 komende van de R0 richting de Welkomstlaan is er geen rechtstreekse aansluiting via het Hollands Complex op de lokale verbindingsweg mogelijk. Het verkeer richting Essenbeek maakt daarom gebruik van een keerpunt op de Welkomstlaan om via het kruispunt van het aansluitingscomplex naar de lokale verbindingsweg te rijden.

4.1.3.4.2 Alternatief 1 met 'korte kappen': Variant zonder lokale verbinding



Figuur 18: Alternatief 1 - variant zonder lokale verbindingsweg

In de variant zonder lokale verbindingsweg kunnen de bermen langs de open sleuf van de A8 gebruikt worden om een fietsverbinding te realiseren.

Het autoverkeer komende van de A8 loopt via het aansluitingscomplex enkel naar de Welkomstlaan. De E. Ysayestraat sluit in deze variant direct aan op de Welkomstlaan voor alle modi, met een lichtengeregeld kruispunt.

Op het kruispunt van het aansluitingscomplex en dat met de E. Ysayestraat is telkens een keerbeweging mogelijk.

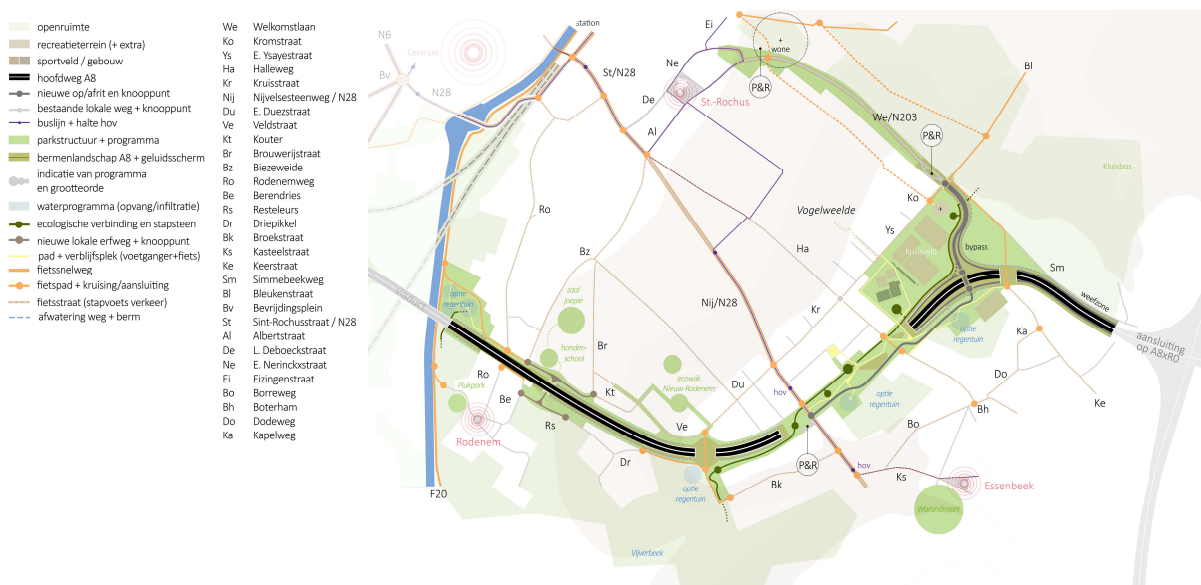
4.1.3.5 Alternatief 2 met 'korte tunnel'

In het tweede alternatief is de A8 ingetunneld van voor de Nijvelsesteenweg in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten.

Enkel de locatie van de korte tunnel wordt gedefinieerd. In tegenstelling tot de eerste ontwerpversies, wordt hieraan geen afmeting van de korte tunnel gekoppeld. De lengte van de intunneling wordt enerzijds bepaald door het programma op de tunnel vanuit het ontwerpend onderzoek en anderzijds door de technische randvoorwaarden die volgen vanuit de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en het tunnelveiligheidsdossier.

In dit alternatief worden dezelfde dwarsverbindingen voorzien als in het eerste alternatief (zie Tabel 1). Het grote verschil is dat de intunneling van de A8 ervoor zorgt dat er nieuwe ruimte ontstaat op het tunneldek tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg. Dit alternatief biedt de mogelijkheid om een nieuwe groenruimte te creëren en verschillende open ruimtes met elkaar te verbinden, aanvullend op het verbinden van de wijken.

4.1.3.5.1 Alternatief 2 met 'korte tunnel' – Variant met lokale verbindingsweg



Figuur 19: Alternatief 2 – variant met lokale verbindingsweg deels gelegen naast en op de A8.

Ook in alternatief 2 kan plaatselijk een verbindingsweg tussen de Nijvelsesteenweg en Welkomstlaan worden voorzien, samen met een ecologische verbinding. De tunnel maakt het mogelijk om de verbindingsweg grotendeels op het tunneldek aan te leggen.

De E. Ysayestraat sluit in deze variant niet langer direct aan op de Welkomstlaan gezien de lokale verbindingsweg in dit geval het alternatief vormt voor de E. Ysayestraat en Kruisstraat om de verbinding van en naar het aansluitingscomplex te maken. Uit het vooronderzoek bleek dat zonder het sluiten van dit kruispunt, de E. Ysayestraat en Kruisstraat als sluiproute naar het nieuwe op- en afrittencomplex gebruikt wordt.

Door het voorzien van een rijweg binnen een parkstructuur is er in principe sprake van 2 wegbermen. Daarom wordt de weg uit het midden gelegd zodat er sprake is van een smalle en een brede groenzone.

Het autoverkeer komende van de A8 loopt via het aansluitingscomplex naar de Welkomstlaan én naar de nieuwe lokale verbindingsweg die in het verlengde ligt van de Welkomstlaan. Op het kruispunt van het aansluitingscomplex is een keerbeweging mogelijk.

4.1.3.5.2 Alternatief 2 met 'korte tunnel' – Variant zonder lokale verbindingsweg



2.12 00575 00001 GRUP 'Landschappelijke inpassing A8'

In de variant zonder lokale verbindingsweg kunnen de bermen langs de open sleuf van de A8 en de parkstructuur gebruikt worden om een fietsverbinding te realiseren.

Het autoverkeer komende van de A8 loopt via het aansluitingscomplex enkel naar de Welkomstlaan. De E. Ysayestraat sluit in deze variant direct aan op de Welkomstlaan met een lichtengeregeld kruispunt.

Op het kruispunt van het aansluitingscomplex en dat met de E. Ysayestraat is telkens een keerbeweging mogelijk.

4.1.3.6 Alternatief 3 met 'lange tunnel'

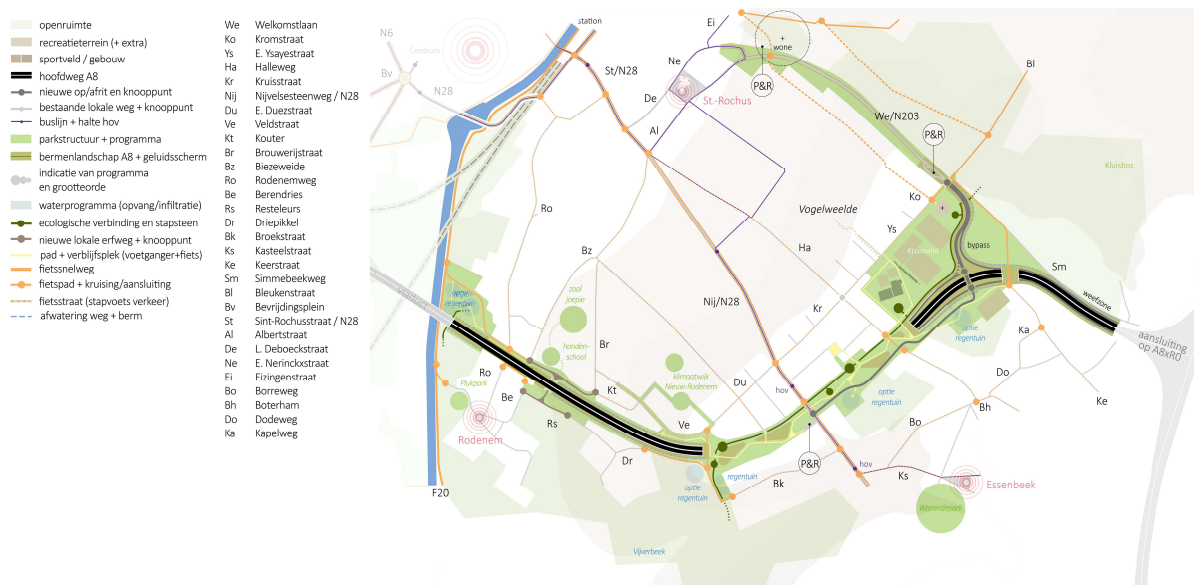
In dit alternatief wordt een tunnel voorzien vanaf de dwarsverbinding tussen de Veldstraat en Driepikkel in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten. Hierdoor ontstaat een grotere groenruimte dan in het tweede alternatief en worden drie dwarsverbindingen tezamen gekoppeld via het tunneldak. Het gaat om de verbinding tussen de Veldstraat en Driepikkel, de Nijvelsesteenweg en de Halleweg.

Enkel de locatie van de lange tunnel wordt gedefinieerd. In tegenstelling tot de eerste ontwerpversies, wordt hieraan geen afmeting van de lange tunnel gekoppeld. De lengte van de intunneling wordt enerzijds bepaald door het programma op de tunnel vanuit het ontwerpend onderzoek en anderzijds door de technische randvoorwaarden die volgen vanuit de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en het tunnelveiligheidsdossier.

In dit alternatief worden dezelfde dwarsverbindingen als in de andere alternatieven voorzien. Oorspronkelijk werd ook een mogelijkheid voorzien om de dwarsverbinding aan Driepikkel voor gemotoriseerd verkeer in te zetten en de verbinding aan Resteleurs voor fietsers en voetgangers. Gezien de verbinding aan Resteleurs moet fungeren als verbinding voor het landbouwverkeer moet deze tunnel onder de A8 toch op maat van gemotoriseerd verkeer voorzien worden. Om efficiëntieredenen wordt dan ook voorzien om alle modi de A8 via de verbinding aan Resteleurs te laten kruisen.

Aan een lange tunnel is ook een verbinding tussen de openruimten ten zuiden van de A8 en de omgeving van Kluisbos te koppelen. Nieuw-Rodenem krijgt een directe link met de openruimten ten zuiden van de A8.

4.1.3.6.1 Alternatief 3 met 'lange tunnel' – Variant met lokale verbindingsweg



Figuur 21: alternatief 3 – lange tunnelvariant met lokale verbindingsweg deels gelegen naast en op de A8.

Ook in alternatief 3 kan plaatselijk een verbindingsweg tussen de Nijvelsesteenweg en Welkomstlaan worden voorzien, samen met een ecologische verbinding. De tunnel maakt het mogelijk om de verbindingsweg grotendeels op het tunneldak aan te leggen.

Gezien de E. Ysayestraat en de Kruisstraat ontlast worden door de lokale verbindingsweg, kunnen deze straten een rol als fietsroute opnemen in het verlengde van de andere fietsroutes in de wijken.

De E. Ysayestraat sluit niet direct aan op de Welkomstlaan maar kruist als fietsstraat de Welkomstlaan om vlot aan te sluiten op de Bleukenstraat en de routes naar het station en Buizingen. Oorspronkelijk werd de kruising van de Ysayestraat en Bleukenstraat met de Welkomstlaan ongelijkvloers voorzien. Om een gelijkvloerse kruising niet bij voorbaat uit te sluiten werd deze in het MER vanuit een worst-case meegenomen. Gezien daar geen negatieve effecten werden vastgesteld wordt de gelijkvloerse kruising als basis weerhouden in het plan.

Door het voorzien van een rijweg binnen een parkstructuur is er in principe sprake van 2 wegbermen. Daarom wordt de weg uit het midden gelegd zodat er sprake is van een smalle en een brede groenzone.

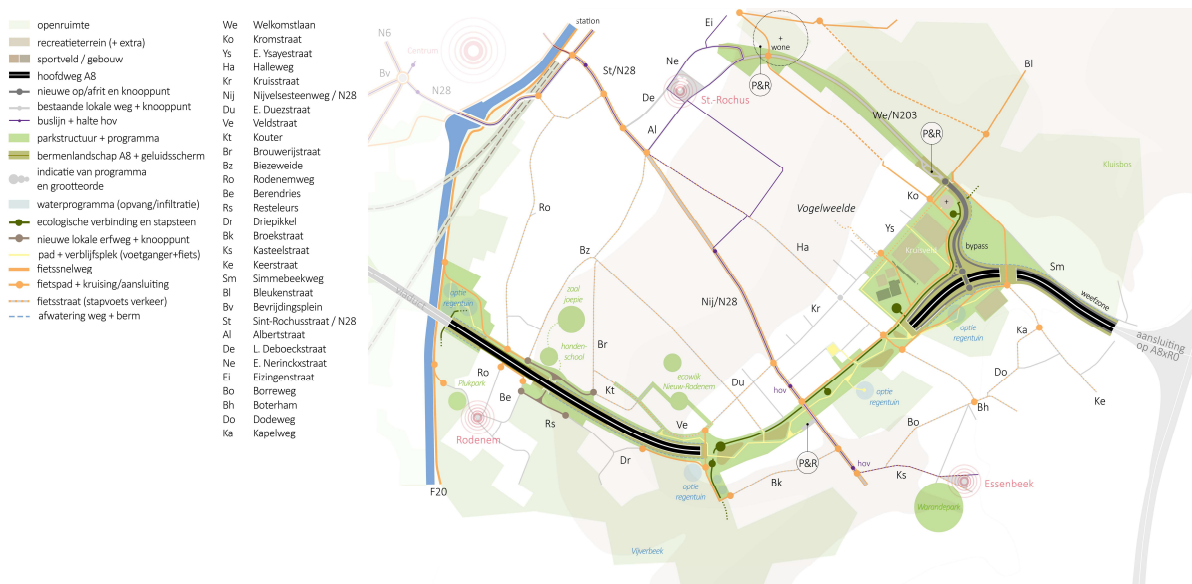
Door de lokale verbindingsweg als onderdeel van de parkstructuur in het deel tussen Nijvelsesteenweg en Halleweg te voorzien, is oversteekbaarheid een aandachtspunt. Het blijft echter te allen tijde een lokale weg die vlot oversteekbaar moet zijn.

Het autoverkeer komende van de A8 loopt via het aansluitingscomplex naar de Welkomstlaan én naar de nieuwe lokale verbindingsweg die in het verlengde ligt van de Welkomstlaan. Op het kruispunt van het aansluitingscomplex is een keerbeweging mogelijk.

Bij de noordelijke bypass van de A8 komende van de R0 richting de Welkomstlaan is er geen rechtstreekse aansluiting via het Hollands Complex op de lokale verbindingsweg mogelijk. Het verkeer

richting Essenbeek maakt daarom gebruik van een keerpunt op de Welkomstlaan om via het kruispunt van het aansluitingscomplex naar de lokale verbindingsweg te rijden.

4.1.3.6.2 Alternatief 3 met 'lange tunnel' – Variant zonder lokale verbindingsweg



Figuur 22: Alternatief 3 zonder lokale verbindingsweg

In de variant zonder lokale verbindingsweg kunnen de bermen langs de open sleuf van de A8 en de parkstructuur gebruikt worden om een fietsverbinding te realiseren.

Het autoverkeer komende van de A8 loopt via het aansluitingscomplex enkel naar de Welkomstlaan. De E. Ysayestraat sluit in de variant direct aan op de Welkomstlaan met een lichtengeregeld kruispunt. Op het kruispunt van het aansluitingscomplex en dat met de E. Ysayestraat is telkens een keerbeweging mogelijk.

4.2 Bijkomende opties door inspraak op de Startnota

Tussen 11 juni en 9 augustus 2024 werd een publieke raadpleging georganiseerd over de Startnota van voorliggend GRUP. In het kader hiervan werden verschillende reacties en adviezen ontvangen die worden behandeld in bijlage 2. De verwerking van de adviezen en inspraakreacties geeft aanleiding tot het toevoegen van twee bijkomende opties die in het verdere planproces meegenomen worden.

4.2.1 Halleweg openhouden voor alle modi

In alle alternatieven en varianten, zoals beschreven in §4.1, wordt de Halleweg gesloten voor gemotoriseerd verkeer, maar blijft ze open voor langzaam verkeer (actieve modi). Een aantal inspraakreacties vragen om de Halleweg open te houden voor alle vervoersmodi. Op basis van een eerste screening werd de technische haalbaarheid van deze opties aangetoond. Er wordt daarom beslist om deze suggestie mee te nemen in het verdere planproces.

Gezien deze opties niet bijdragen aan de plandoelstellingen en ook niet voortkomen uit beleidsdocumenten kunnen we ze niet als alternatief, noch als volwaardige variant meegenomen worden, maar wel als te onderzoeken optie.

Daarom wordt het openhouden van de Halleweg voor alle vervoersmodi als **mogelijke optie** van de alternatieven en varianten uit de startnota meegenomen in het planproces. Er wordt verder onderzocht of de optie bijdraagt tot de plandoelstellingen. Indien dat het geval is, zal bekeken worden of en hoe dit wordt vertaald in het GRUP.

Concreet worden er twee opties meegenomen in functie van de varianten per alternatief:

- Optie 1: De variant zonder lokale verbindingsweg in combinatie met de Halleweg open voor alle modi.
- Optie 2: De variant met lokale verbindingsweg in combinatie met de Halleweg open voor alle modi. Dit vereist een ongelijkvloerse kruising van de lokale verbindingsweg met de Halleweg, om te vermijden dat er een verbinding tussen de Halleweg en het aansluitingscomplex op de Welkomstlaan zou ontstaan.

4.2.2 Verlengde verdiepte ligging van de Welkomstlaan

In de startnota verschillen de opties voor het kruispunt van de Welkomstlaan met de Ysayestraat en de Bleukenstraat al naargelang de variant. Bij de variant zonder lokale verbindingsweg is een aansluiting van de Ysayestraat op de Welkomstlaan noodzakelijk. De Ysayestraat sluit aan op de Welkomstlaan via een lichtengeregeld kruispunt. In de variant mét lokale verbindingsweg is er geen aansluiting van de Ysayestraat op de Welkomstlaan, enkel een verbinding voor langzaam verkeer.

Een aantal inspraakreacties vragen om de Welkomstlaan verdiept aan te leggen tot ten noorden van de kruising met de Ysayestraat, waarbij de Ysayestraat boven de Welkomstlaan komt te liggen en de verbinding enkel toegankelijk is voor langzaam verkeer. Deze configuratie kan enkel toegepast worden op de variant mét lokale verbindingsweg.

Er kan in deze fase van het planproces, en zonder verder onderzoek, niet gesteld worden dat het verder noordwaarts verdiept aanleggen van de Welkomstlaan bijdraagt aan de plandoelstellingen zoals geformuleerd in 2.1. Daarom wordt deze mogelijkheid niet meegenomen als een volwaardig alternatief of variant.

Er zijn momenteel evenmin formele beleidsdocumenten waarop een keuze voor het al dan niet verder noordwaarts verdiept aanleggen van de Welkomstlaan gebaseerd kan worden. Op basis hiervan kan de suggestie dus ook niet worden meegenomen als ontwikkelingsscenario in het plan-MER.

Daarom wordt het verder noordwaarts verdiept aanleggen van de Welkomstlaan als **mogelijke optie** van de alternatieven en varianten uit de startnota meegenomen in het planproces. Er wordt verder onderzocht of de optie bijdraagt tot de plandoelstellingen. Indien dat het geval is, zal bekeken worden of en hoe dit wordt vertaald in het GRUP.

Het doortrekken van de verdiepte ligging van de Welkomstlaan ligt buiten de plancontour uit de startnota. De plancontour wordt daarom aangepast zodat een eventuele verdiepte ligging van de Welkomstlaan opgenomen kan worden in de voorschriften van het GRUP. De plancontour wordt uitgebreid tot op de grens van het Provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Halle – cluster

Binnenstad'. De uitbreiding van de plancontour ten opzichte van de startnota, heeft enkel betrekking op openbaar domein en heeft daarom geen direct impact op de aanliggende kadastrale percelen.

4.3 Aanlegfase

Dit RUP vormt het planologische kader voor de herinrichting en landschappelijke inpassing van de A8. Om de herinrichting van de A8 te realiseren is een werf- of aanlegfase nodig. Deze werf- en aanlegfase zullen een impact hebben en maken daarom ook deel uit van het onderzoek in functie van de opmaak van het GRUP. In hoofdstuk §6.3.5 wordt aangegeven hoe de effecten van de aanlegfase onderzocht worden in het plan-MER.

Voor de herinrichting van een weginfrastructuur zoals de A8 bestaat een werf uit 4 onderdelen:

- werfzones (bouwketen, opslagplaats grond en materiaal, ...);
- werkzones langs de A8 (bouwput met werkingsbreedtes en beweegruimte van machines voor graafwerken en constructies);
- ruimte voor werfverkeer en hulpdiensten;
- het desgevallend tijdelijk voorzien van een alternatief voor het verkeer.

Om deze werffase ruimtelijk af te bakenen werd bij de opmaak van de te onderzoeken werfalternatieven rekening gehouden met een aantal randvoorwaarden:

- een stabiele en veilige werfsituatie tijdens de aanlegfase
- bereikbaarheid garanderen tijdens de werken:
 - Bereikbaarheid voor hulpdiensten
 - Kwaliteit en comfort voor fietsers en voetgangers
 - Bereikbaarheid openbaar vervoer garanderen
- vlot en veilig verkeer
- zo min mogelijk interactie tussen het verkeer op de A8 en het werfverkeer + werkzone
- een bereikbare en werkbare werf met haalbare ruimtelijke impact:
 - voldoende grote werfzones
 - voldoende ruimtelijke marges en werkingsbreedtes
- zo min mogelijk aantal bouwfases
- voldoende mogelijkheid tot afscherming van de omgeving

De werkzones en ruimte voor het werfverkeer worden bij het bouwen van wegenis altijd voorzien direct aanpalend of parallel aan de herin te richten infrastructuur, in dit geval de A8. Aan de ene zijde van de bouwput wordt gekozen voor een werfweg voor het aanleveren materialen, machines en transportvoertuigen, het verplaatsen of transporteren van de materialen en machines i.f.v. faseringen. Om geen interactie te hebben met verkeer over de tijdelijke weg (zie verder), wordt er in het geval van voorliggend project voor geopteerd om deze werfweg aan de andere zijde van de A8 te voorzien dan de gekozen zijde voor het voorzien van de tijdelijke weg.

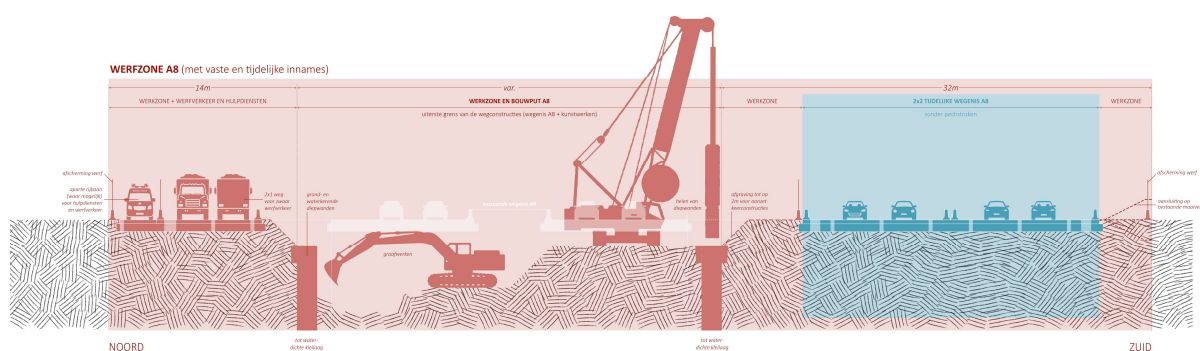
Er moet voldoende werkruimte zijn tussen de bouwput voor de A8 en het werfverkeer aan de ene zijde van de A8, en er voldoende werkruimte zijn tussen de bouwput voor de A8 en de tijdelijke weg aan de andere zijde van de A8. Wat betreft de zijde van de werfweg wordt er rekening gehouden met een zone 14m voor het voorzien van de werkzones (behoudens locaties waar dit ruimtelijk niet mogelijk is), een 6m brede werfweg en een zone tussen de werfweg en de aangeladen op de grens van de werken.

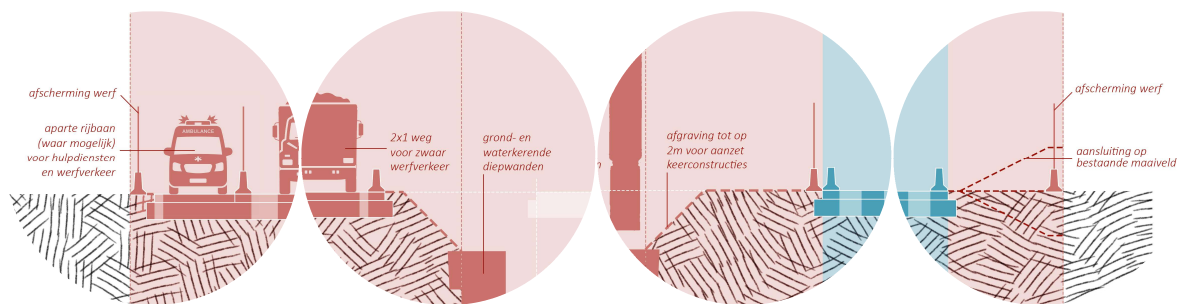
Aan de zijde van de tijdelijke A8 wordt rekening gehouden met een zone van 5 tot 6m tussen de bouwput en de tijdelijke weg, alsook een zone van minimum 4m tussen de tijdelijk A8 en aangelanden op de grens van de werken. Deze zones zijn nodig voor wegaanhorigheden zoals afwatering, signalisatie, nutsleidingen, tijdelijke verlichting, afscherming met jersey, buffering met schermen en aansluiting op het naastliggende terreinen om hoogteverschillen op te vangen.

Voor de werfzones wordt er, gelet op de bereikbaarheid ervan, maximaal uitgegaan van onbebouwde percelen die palen aan de A8. Gezien de A8 gesitueerd is in een dicht bebouwde omgeving zijn de opties voor het aanduiden van werfzones beperkt. Gezien de randvoorwaarden hierboven, is de conclusie dat er voor de werfzones, werkzones en de ruimte voor werfverkeer en hulpdiensten geen alternatieven zijn en onderzocht worden.

Enkel voor de tijdelijke verkeerssituatie tijdens de duur van de werken worden verschillende (uitvoerings)alternatieven bekeken. Bij het onderzoek naar en de formulering van mogelijke oplossingen of alternatieven voor een tijdelijke A8 wordt maximaal rekening gehouden met de plandoelstellingen van het plan. Voor de tijdelijke A8 worden volgende uitgangspunten geformuleerd:

- In de plandoelstellingen wordt uitgegaan van het verminderen van het aantal aansluitingen om tot een goed functionerende en veilige hoofdweg te komen. In eerste instantie wordt gekeken naar één resterende aansluiting ter hoogte van de Welkomstlaan. Tijdens de aanlegfase is het echter niet haalbaar om een volwaardige aansluiting op de Welkomstlaan te voorzien, gezien er telkens een te grote overlap met de werkzone van de werf is. De aansluiting wordt tijdens de aanlegfase dan ook voorzien met de Nijvelsesteenweg. Zo kan ook het openbaar vervoer op deze as blijven rijden en kan de weg zijn functie als lokale ontsluitingsweg voor de omliggende wijken behouden.
- Om een kwalitatieve leefomgeving te realiseren, wordt gestreefd naar het verminderen van de hinder. Ook in de aanlegfase is dit een uitgangspunt, waarbij gestreefd wordt naar een zo beperkt mogelijke hinder tijdens de werffase. De tijdelijke verkeerssituatie zal impact hebben op het vlak van ruimtebeslag en op het vlak van de capaciteit op de A8 zelf. Deze verschillende elementen zijn ook afhankelijk van elkaar, waarbij een hogere capaciteit (meer rijvakken) tot een groter ruimtebeslag zal leiden, terwijl een kleiner ruimtebeslag tot een kleinere capaciteit zal leiden. Wat dan wil zeggen dat de tijdelijke A8 minder verkeer kan opvangen en er meer verkeer op de omliggende wegen terecht zal komen. Dit is ook een aspect van hinder dat mee moet worden genomen in de afweging.





Figuur 23: Aanneمة van het benodigd profiel tijdens de werken bij een tijdelijke wegnis van 2x2 rijstroken geheel gelegen ten zuiden buiten de werkzones bestaande uit een bouwput in het midden en werfverkeer ten noorden. Tussen de werkzone, werfweg en tijdelijke wegnis worden telkens de nodige werkingsbreedtes in acht genomen.

Op basis van die uitgangspunten zijn voor de tijdelijke verkeerssituatie drie maatgevende werfalternatieven gedefinieerd. Voor het deel van de tijdelijke A8 tussen de N6 – Bergensesteenweg en het aansluitingscomplex R0xA8 verschillen deze alternatieven van elkaar voor wat betreft de capaciteit (aantal rijstroken) en hiermee gelinkt het ruimtebeslag (breedte van de weg). Voor het deel daarbuiten zijn de alternatieven gelijk en zal de tijdelijke A8 binnen de huidige wegzate van de A8 en R0 gesitueerd worden. Volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Geen bijkomend sluipverkeer op onderliggend wegennet
- Uitzonderlijk vervoer tot categorie G4
- Bereikbaarheid hulpdiensten
- Een volwaardige aansluiting op het onderliggend netwerk t.h.v. Nijvelsesteenweg
- Technische eisen werfinrichting volgens bijpassende wegcategorisering met snelheidsregime 70 en 50 km/u.
- Aantal innames zo beperkt mogelijk houden

Uitgaande van de locatie van de A8 zijn er voor de tijdelijke weg nog verschillende locaties mogelijk. Vanuit de randvoorwaarde om de interactie tussen de tijdelijke verkeerssituatie en de werkzones zo beperkt mogelijk te houden, wordt de mogelijkheid tot het realiseren van een tijdelijke weg buiten de huidige wegzate van de A8 bestudeerd. Daarbij wordt globaal de afweging gemaakt dat de positie van een tijdelijke A8 (deels of volledig) ten noorden van de huidige A8 steeds nadeliger en impactvoller zal zijn t.a.v. het bestaande woonweefsel en de leefkwaliteit dan een positie ten zuiden. Dit komt door de volgende redenen:

- Ten noorden van de A8 is er in het kritisch deel van het traject, tussen de Welkomstlaan en Rodenem, sprake van doorlopende bebouwing. Dit is ten zuiden van de A8 niet het geval. Er is een afwisseling van kruisende wegen met bebouwing, niet-bebouwde binnengebieden en openruimte. Een positie ten noorden zal dus altijd impactvoller zijn. Bijkomende impact die te vermijden is door een positie ten zuiden van de A8.
- Ten zuiden van de A8 is er meer ruimte naast de bestaande weg beschikbaar binnen het openbaar domein en binnen de percelen die al in openbaar bezit zijn (eigendommen van AWW, de stad Halle, ...) dan ten noorden van de A8. Dit is deels het gevolg van een al gevoerd proces van innames (in het kader van het PRUP) en deels door plaatselijk microreliëf, met ten noorden meer bermen met steilere hellingen dan de vlakke en meer flauwe hellingen ten zuiden.
- Tussen de Welkomstlaan en het aansluitingscomplex R0xA8 ligt de A8 ongeveer op gelijke hoogte met de bermen en percelen ten zuiden van de A8, terwijl ten noorden van de A8 de wegnis heel wat hoger ligt dan de vallei van de Kleine beek. Het hoogteverschil loopt in de vallei richting het noorden verder op. Tijdelijke inrichtingen voor wegnis naast de bestaande wegnis zullen hier door het oplopend hoogteverschil impactvoller zijn. Ze vereisen bijkomende technische ingrepen en constructies die ten zuiden van de A8 niet nodig zijn.

De ruimtelijke impact van een tijdelijke wegnis ten noorden van de A8 is dus veel groter dan de impact van de tijdelijke wegnis ten zuiden van de A8. Hierom worden enkel alternatieven verder onderzocht waarbij de tijdelijke werf aan de zuidzijde van de A8 voorzien wordt, en aldus de werfweg aan de noordelijke kant van de A8.

Volgend alternatieven worden onderzocht:

1. Werfalternatief 1 – tijdelijke wegnis met behoud van capaciteit op 2x2 rijstroken
2. Werfalternatief 2 – tijdelijke wegnis met een gehalveerde capaciteit op 2x1 rijstrook

Voor dit tweede alternatief bestaan verschillende inrichtingsvarianten:

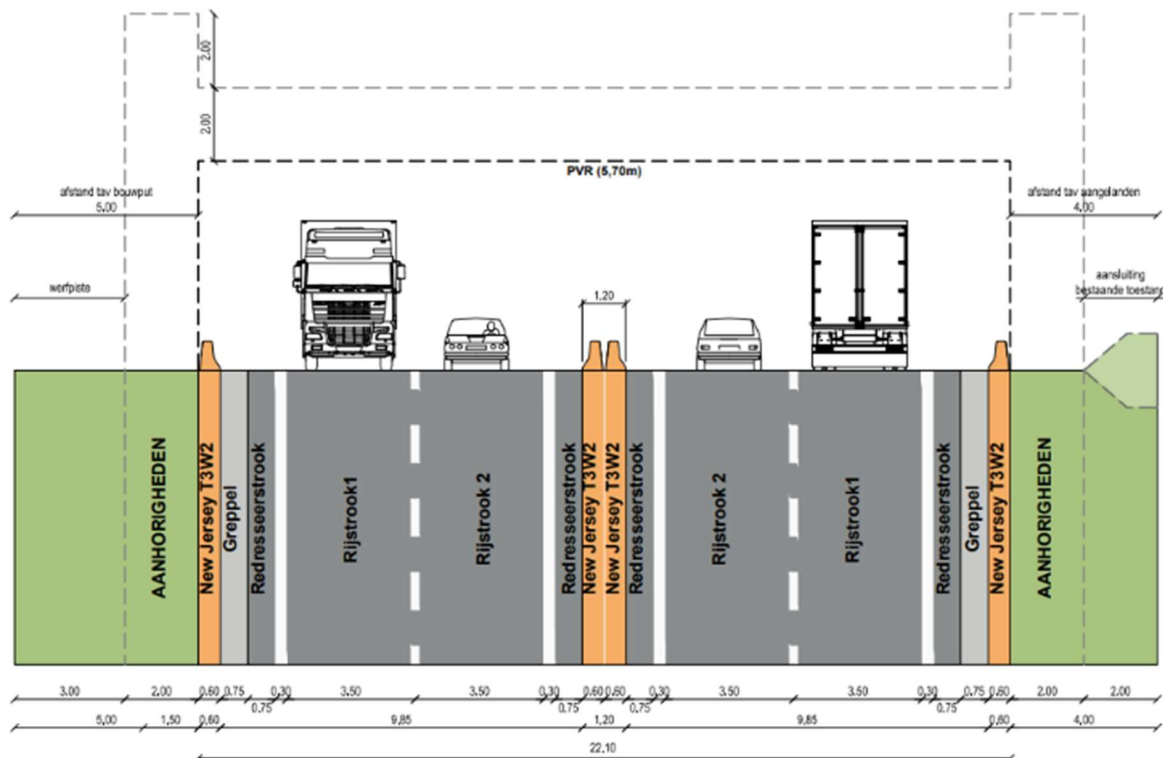
- 2a: tijdelijke weg (grotendeels) in de zate van de huidige A8, wat impliceert dat de sleuf- en tunnelsegmenten in meerdere fases moeten gebouwd worden;
- 2b: tijdelijke weg met 1 rijstrook aan weerszijden van de bouwput;
- 2c: tijdelijke weg met 2x1 rijstroken aan de zuidzijde van de bouwput;

Naast deze 2 alternatieven wordt nog een derde alternatief bekeken waarbij uitgegaan wordt van een situatie waarbij de A8 wordt afgesloten tijdens de aanlegfase en er dus helemaal geen tijdelijke A8 wordt voorzien en er dus een volledig rerouting zal zijn van het verkeer.

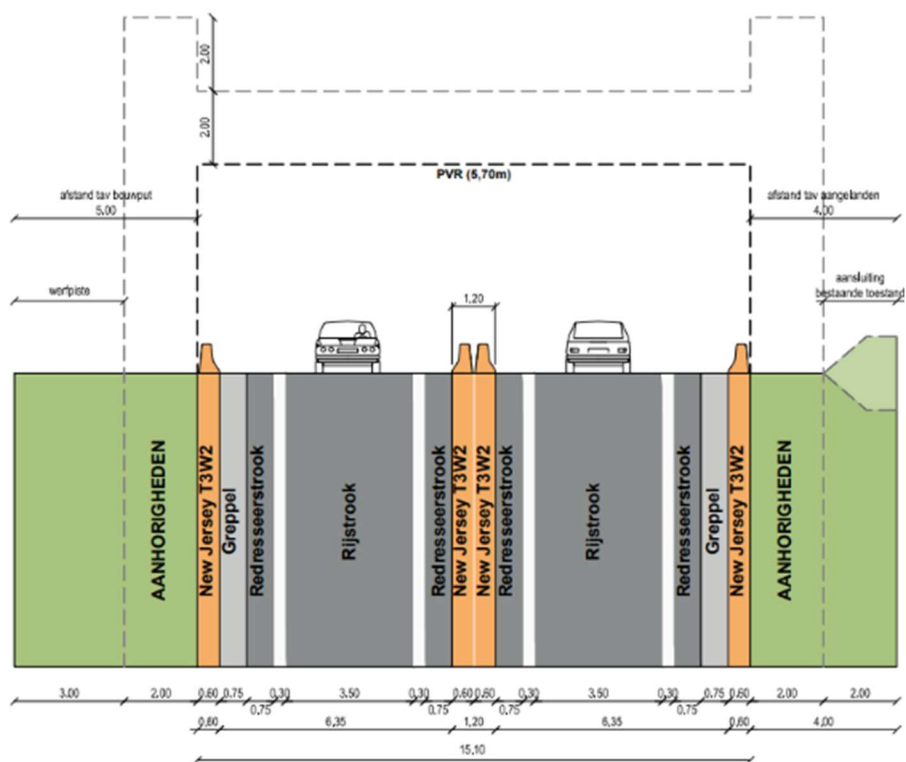
3. Werfalternatief 3 – geen tijdelijke wegnis

De onderzochte werfalternatieven verschillen voornamelijk van elkaar in het aantal doorgaande rijstroken dat voorzien wordt.

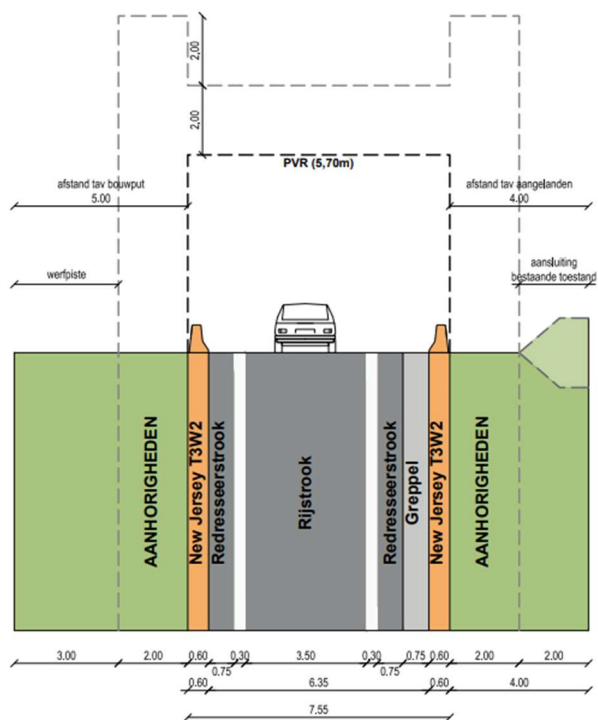
Met bovenstaande werfalternatieven en -varianten worden zo de scenario's met de maximale en minimale impact op vlak van ruimte en mobiliteit meegenomen en onderzocht. Bijkomende specifieke werfalternatieven of -varianten worden binnen deze planfase niet verder meegenomen gezien de mogelijke effecten reeds onderzocht worden binnen het spectrum aan werfalternatieven en -varianten.



Figuur 24: Profiel tijdelijke wegnis A8 met 2x2 rijstroken.



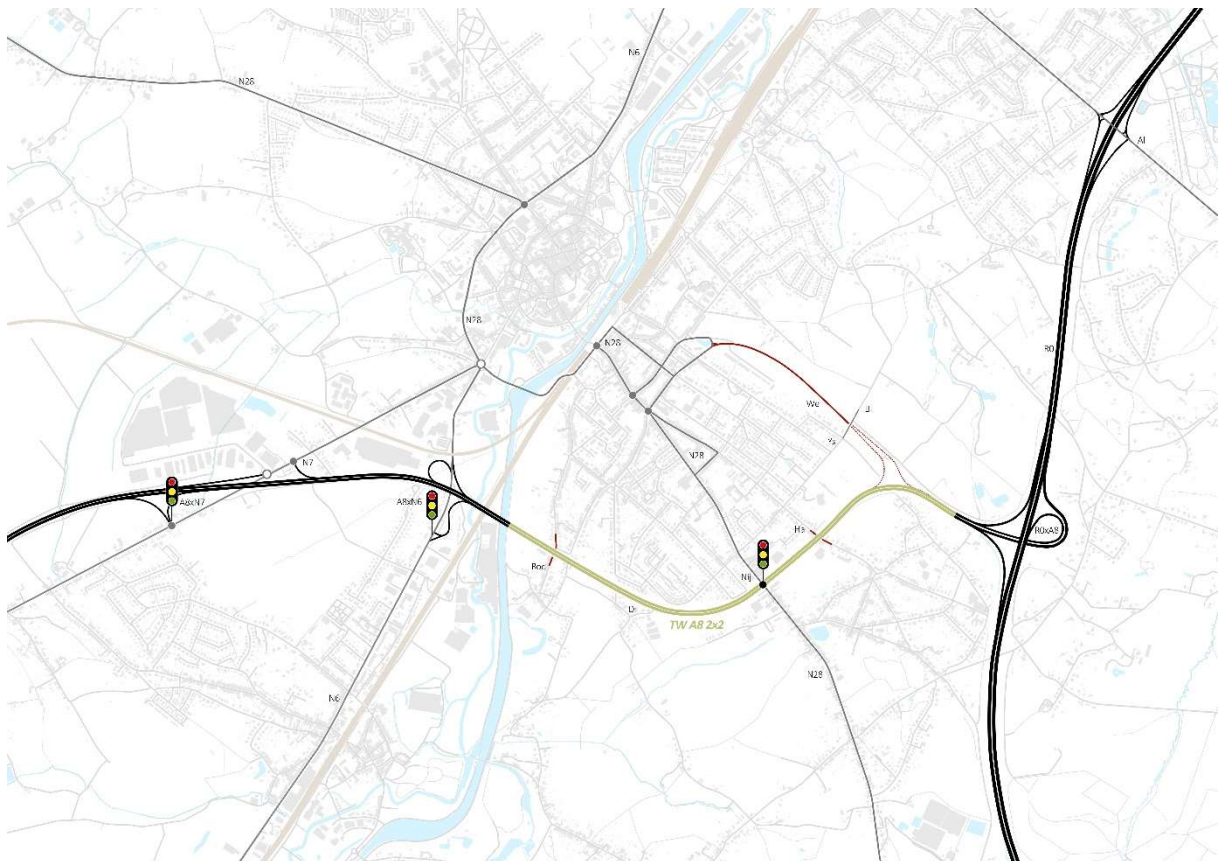
Figuur 25: Profiel tijdelijke wegnis A8 met 2x1 rijstroken.



Figuur 26: Profiel tijdelijke wegnis A8 met 1+1 rijstroken.

4.3.1 Werfalternatief 1: tijdelijke wegnis met behoud van capaciteit op 2x2 rijstroken

In dit alternatief wordt de capaciteit van de A8 behouden door een tijdelijke weg te voorzien van 2x2 rijstroken. Tussen het kanaal en de R0 is er slechts één aansluiting met de A8 voorzien, en dit ter hoogte van de Nijvelsesteenweg. Het kruispunt tussen de A8 en de Nijvelsesteenweg wordt met verkeerslichten geregeld.

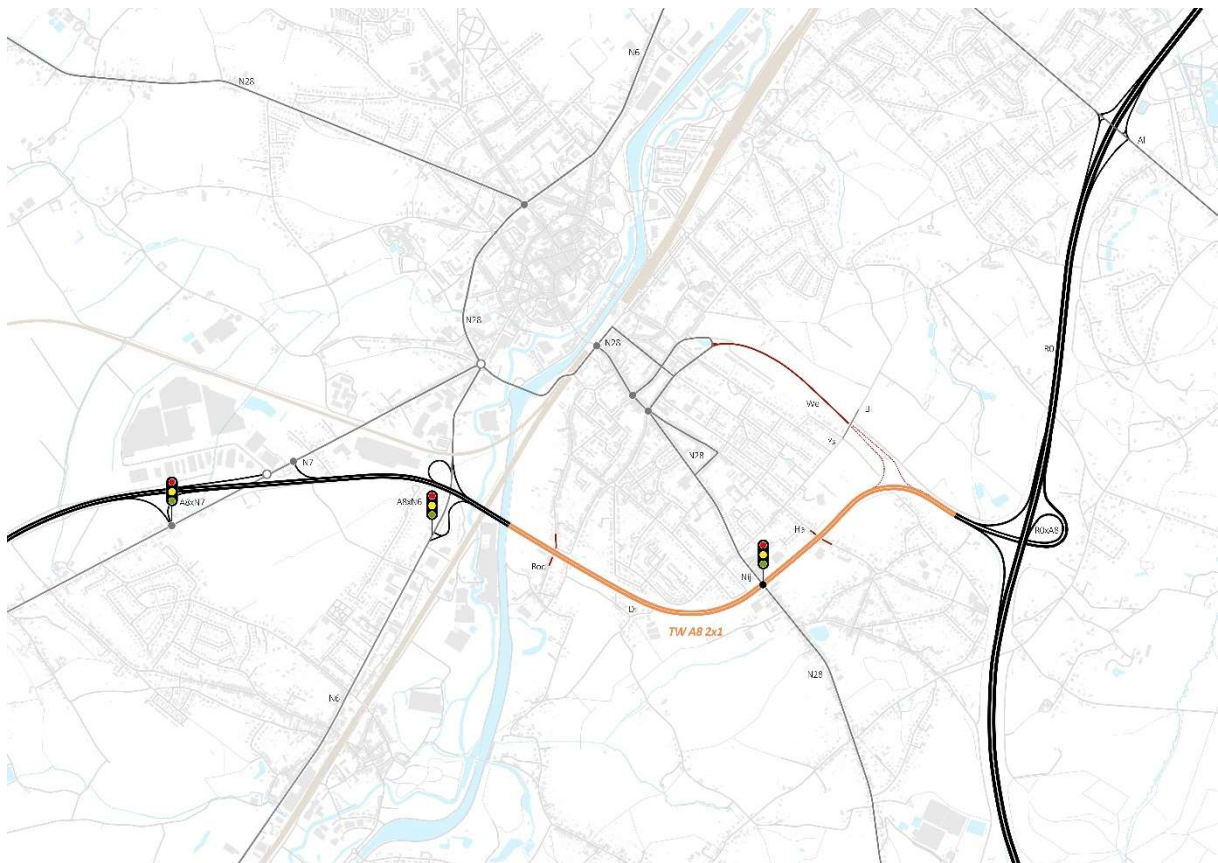


Figuur 27: Verkeersysteem werfalternatief 1.

4.3.2 Werfalternatief 2: tijdelijke wegenis met een gehalveerde capaciteit op 2x1 rijstroken

In dit alternatief wordt er een tijdelijke weg voorzien waarbij het verkeer op de A8 in elke richting tijdelijk van 2 op 1 rijstrook wordt gebracht. Dit is een reductie van de capaciteit met de helft op het deel tussen de invoeging aan de N6 – Bergensesteenweg en het aansluitingscomplex R0x8.

Tussen het kanaal en de R0 is er slechts één aansluiting met de A8 voorzien, en dit ter hoogte van de Nijvelsesteenweg. Dit kruispunt tussen de A8 en de Nijvelsesteenweg wordt met verkeerslichten geregeld.

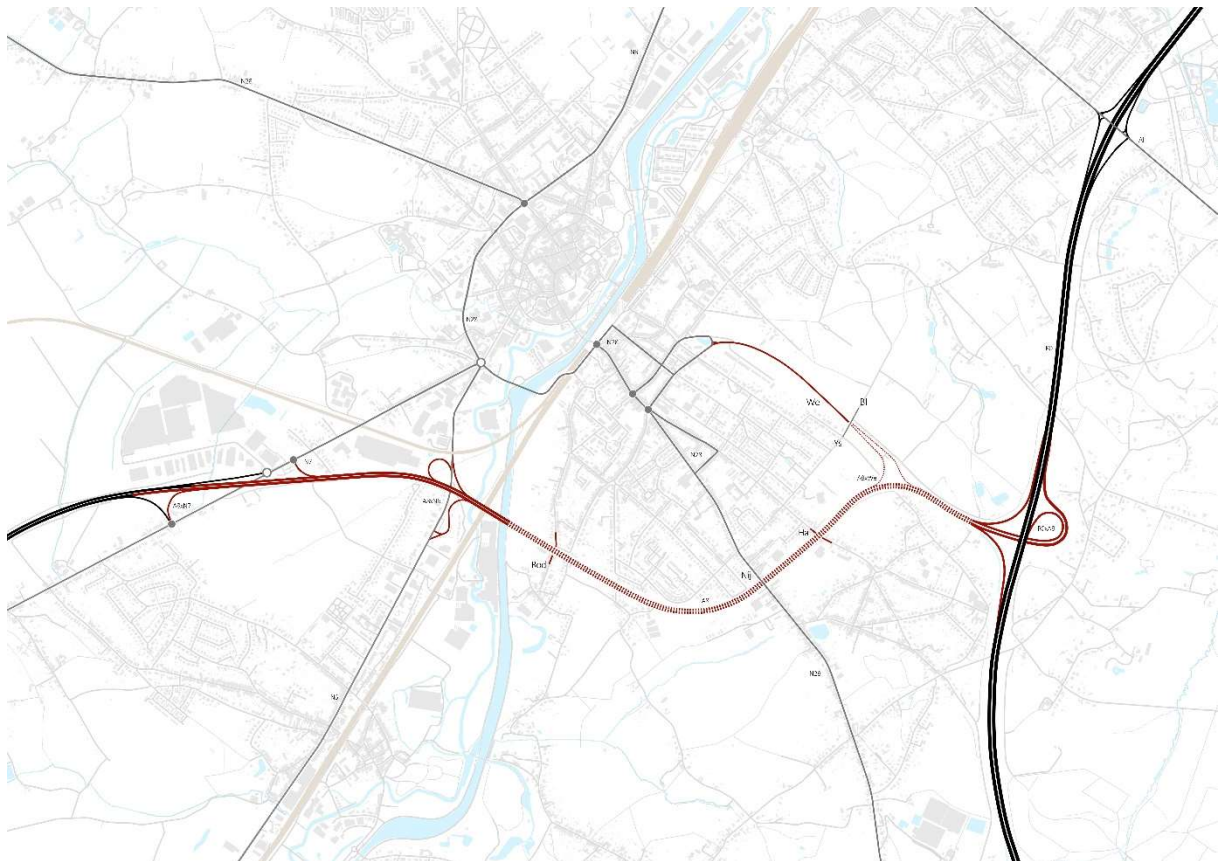


Figuur 28: Verkeersysteem werfalternatief 2.

4.3.3 Werfalternatief 3: geen tijdelijke wegenis

Er wordt in dit alternatief geen tijdelijke wegenis voorzien om de bestaande capaciteit van de A8 te vervangen tijdens de werffase. De A8 wordt dan gedurende de looptijd van de werf helemaal afgesloten voor verkeer, ook het verkeer van en naar de Welkomstlaan/N203.

Er wordt wel een doorgang voorzien ter hoogte van de Nijvelsesteenweg om Halle en Essenbeek met elkaar te verbinden in functie van bereikbaarheid voor openbaar vervoer en hulpdiensten. In functie van het werfverkeer wordt ter hoogte van de Nijvelsesteenweg een verkeerslichtenregeling voorzien.



Figuur 29: Verkeerssysteem werfalternatief 3

4.4 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nader te verfijnen plangebied, en dit op perceelsniveau. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften (zie: omgeving.vlaanderen.be/nl/uitvoeringsbesluiten-ro-onder-het-luik-typevoorschriften), waar gebied specifieke elementen aan worden toegevoegd. Er zullen ook marges in acht genomen worden om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij de verdere uitvoering van het plan.

In het grafische plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP worden die elementen verordenend opgenomen die moeten vertaald worden op planniveau. Elementen die aspecten betreffen die zich situeren op projectniveau (omgevingsvergunning) of uitvoeringsniveau, worden niet in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen, tenzij uit het milieueffectenonderzoek blijkt dat dit noodzakelijk is om een bepaalde (aanzienlijke) negatieve impact proactief te milderen of voorkomen.

Het GRUP zal een flexibel maar tegelijk voldoende rechtszeker juridisch kader vormen voor de verdere uitwerking van het project voor de A8 in Halle. Hiervoor dienen de huidige bestemmingsplannen binnen het plangebied geheel of gedeeltelijk opgeheven te worden en zal het RUP nieuwe bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vastleggen, gekoppeld aan een grafisch plan.

Het exacte detailniveau van de voorschriften zal nog bepaald worden doorheen het proces. Zo zullen het type dwarsverbindingen of de varianten van overdekking mogelijks benoemd worden maar niet tot op dat detailniveau worden vastgelegd. Ook de inrichting van aangelanden zal afhankelijk zijn van de exacte planafbakening.

Binnen de contour van het voorliggende plan kunnen de voorgestelde alternatieven aanleiding geven tot onteigeningen. Er wordt geen onteigeningsplan aan dit RUP gekoppeld. De eventuele onteigeningsprocedure zal via de sectorale regelgeving verlopen.

5 Studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan

5.1 Situering

Het studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan (voor de leesbaarheid vanaf nu benoemd als ‘het plangebied’) situeert zich ten zuiden van de kern van Halle in het zuiden van de Provincie Vlaams-Brabant. Het plangebied volgt de A8 tussen grofweg de E19/R0 en het kanaal Brussel-Charleroi.

Onderstaande figuur geeft de ruimtelijke situering van het voorlopige plangebied weer. Zie ook kaart 0 ‘Situering plangebied’ in bijlage 1.

In deze fase van het proces ligt de plancontour nog niet definitief vast. Hierdoor zal in de eerste fase van dit GRUP gewerkt worden met een indicatieve plancontour. Op basis van verder onderzoek zal in latere processtappen het GRUP concreter worden, waarbij de plancontour nog verder wordt verfijnd en uiteindelijk zal leiden tot een grafisch plan met bestemmingen op perceelsniveau. Daarnaast is de plancontour nu voldoende ruim genomen om zo te anticiperen op de ruimte die nodig is voor wegenis, werkzones en aanhorigheden. Zoals ook gekaderd in 4.2.2 wordt een stuk Welkomstlaan toegevoegd aan het studiegebied in functie van de optie die onderzocht wordt waarbij de verdiepte ligging van de Welkomstlaan verder wordt doorgetrokken.



Figuur 30: Indicatieve plancontour i.f.v. scopingnota GRUP A8.

5.2 Bestaande juridische toestand

Hieronder geven we een overzicht van de verschillende bestemmingsplannen die gelden in en naast de plancontour. De juridische context wordt weergegeven op:

- Kaart 2 Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen (zie bijlage 1)
- Kaart 3 Bestaande juridische toestand: andere plannen (zie bijlage 1)

Dit planinitiatief heeft in eerste instantie impact op het Provinciaal RUP KSG Halle dat meer in detail werd besproken onder hoofdstuk 3. Afhankelijk van hoe de plancontour wordt verfijnd, zullen sommige andere bestemmingsplannen al dan niet geheel of gedeeltelijk binnen het definitieve plangebied van het GRUP A8 vallen.

Bestemmingsplan	Omschrijving
Gewestplan (KB 07/03/1977)	Voor het gedeelte van de A8 waar het PRUP niet op van toepassing is, wordt het planologisch kader gevormd voor het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse (KB 07-03-1977). Dit is het geval voor het gedeelte van de A8 tussen de kruising met de N7 en de kruising ter hoogte van de Rodeneweg. In het gewestplan is de A8 aangeduid als 'bestaande hoofdverkeersweg'. Dit is een symbolische aanduiding op de gewestplannen, die evenwel een verordenend en bindend karakter heeft wat betreft het tracé van de infrastructuur. De aanduiding op het gewestplan heeft echter geen bindende gevolgen voor de dimensionering of inrichting van de weg.
Gewestelijk RUP opheffing reservatiestroken (BVR 14/12/2018)	Goedgekeurd bij Besluit Vlaamse Regering van 14 december 2018. Ter hoogte van de A8 in Halle voorziet het plan in de opheffing van de reservatiestrook voor het Kanaal Brussel-Charleroi.
Provinciaal RUP KSG Halle (BVR 28/09/2016)	Dit provinciaal RUP bakent het kleinstedelijk gebied van Halle af. Het wordt in detail besproken in het hoofdstuk 3.2.1. Afbakening kleinstedelijk gebied Halle: - cluster A8 - deelplan A8 tunnel - westelijk deel en - cluster A8 - deelplan knooppunt A8 x R0 en - cluster binnenstad – deelplan Welkomstlaan
Provinciaal RUP Kernaftbakeningen Zennevallei (Provincieraad 18/06/2024)	Dit PRUP-kernaftbakeningen Zennevallei heeft als doel om een gedifferentieerd ruimtelijk beleid mogelijk te maken voor de verdere ontwikkeling van de woongebieden binnen de historisch gegroeide kernen in de gemeenten Beersel, Halle, Sint-Pieters-Leeuw.
Gemeentelijk RUP Kruisveld (24/02/2015)	Ten noorden van de A8 is het gemeentelijk RUP Kruisveld van toepassing. Dit RUP bestemt de huidige voetbal- en tennisterreinen tussen de E. Ysayestraat en de A8 als zone voor recreatie. Aan de noordoostzijde wordt het RUP begrenst door de verbinding tussen de Welkomstlaan en de A8. Het RUP bevat ook woonzones langs de Halleweg en in het binnengebied tussen de E. Ysayestraat en de Wielewaallaan. Een belangrijk gegeven is dat het gemeentelijk RUP geen bovenlokale verkeers- en vervoersinfrastructuur zoals de A8 toelaat. Langsheen de A8 is het gemeentelijk RUP echter wel deels opgeheven door het PRUP. Dit betekent dat aan de noordelijke rand van de A8 de bestemming recreatie volgens het gemeentelijk RUP vervangen is door de bestemmingen park en verkeers- en vervoersinfrastructuur volgens het provinciaal RUP.
BPA Informa (03/04/2007)	Ten zuiden van de A8 is het BPA Informa van toepassing. Dit is gelegen in het binnengebied tussen de A8, de Halleweg, Borreweg en Nijvelsesteenweg. Dit BPA voorziet een KMO-zone.
Verkavelingen	Binnen het plangebied: ID 87576, ID 74787, ID 73796, ID 89502, ID 86013, ID 94942, ID 84850

Bestemmingsplan	Omschrijving
Buurtwegen	Binnen het plangebied: Chemin nr. 14, 15, 16, 19, 28, 29, 30 Sentier 26, 64, 65, 70, 71, 83, 101, 108
Vastgestelde landschapsatlasrelicten	Hallerbos- Lembeekbos- Maasdalbos

Tabel 2: Overzicht bestemmingsplannen met de juridische toestand van het plangebied.

5.3 Bestaande feitelijke toestand

Kaart 1a Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal) (zie bijlage 1)

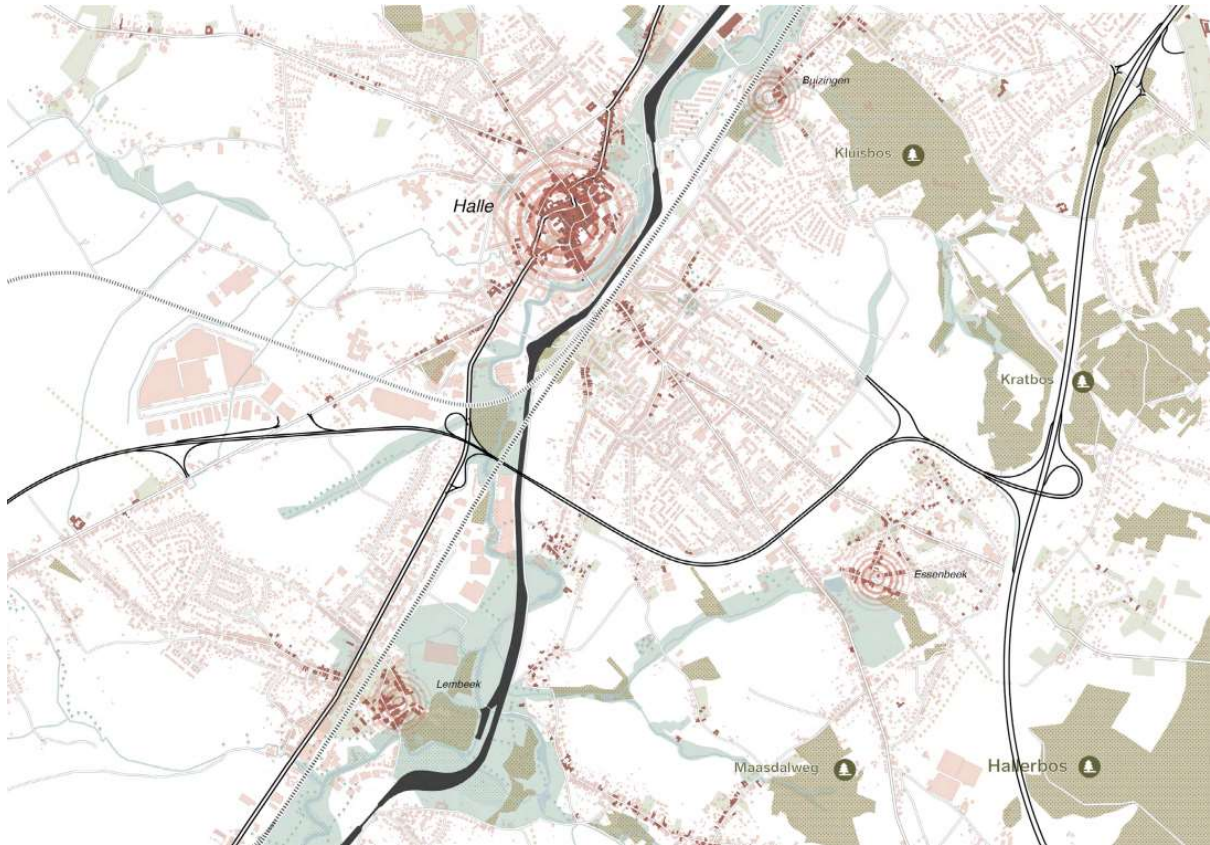
Kaart 1b Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (pluviaal) (zie bijlage 1)

Op dit ogenblik bestaat het plangebied uit een drukke autoweg A8/N203a omgeven door woonwijken en openruimte van Halle waarbij de autoweg gedeeltelijk optreedt als grens van het kleinstedelijk gebied. Het drukke verkeer op de A8 zorgt voor hinder (geluid, licht, stof) naar de omliggende woon-omgevingen en de openruimte.

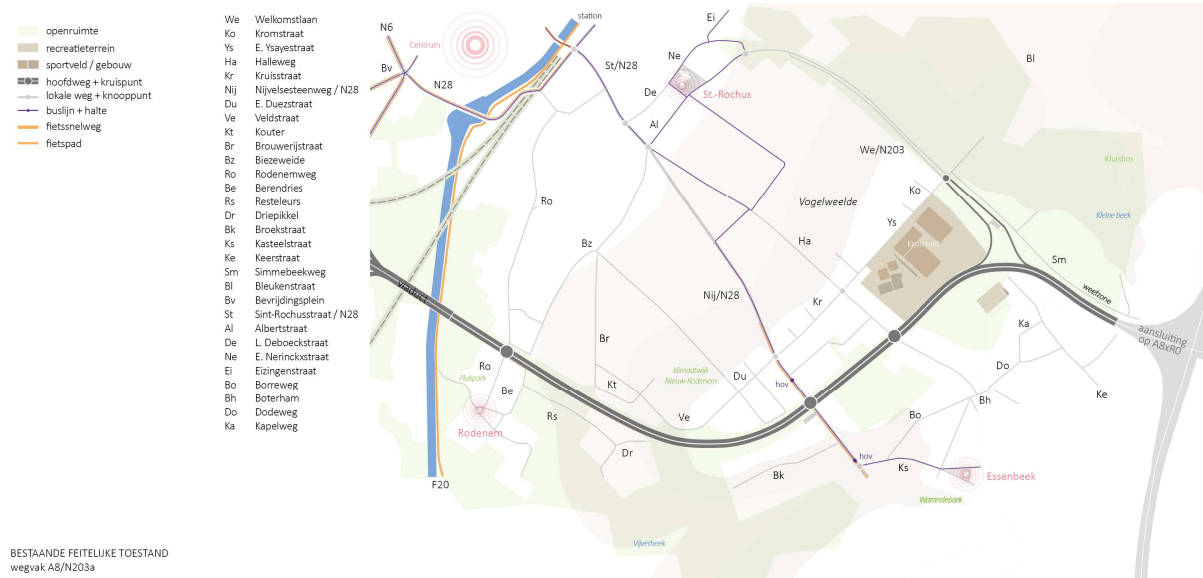
De weg is ingeschakeld in een netwerk van hoofdwegen, maar door de aanwezigheid van lichtengeregelde kruispunten op dit wegvak is het statuut van hoofdweg nog niet in voege. Er is dus momenteel sprake van een autoweg A8/N203a die bestaat uit 2x2 rijstroken met een begroeide middenberm en met aan beide zijden van de weg bomen en struvelen. De weg verknoopt met de Rodenemweg, Nijvelsesteenweg en Halleweg. Ten noorden van de A8 liggen de wijken Nieuw-Rodenem, Sint-Rochus en vogelweelde. Ten zuiden de wijken Rodenem en Essenbeek.



Figuur 31: Huidig wegbeeld van de A8 ter hoogte van het kruispunt Rodenemweg, voorzien van een voetgangersbrug.



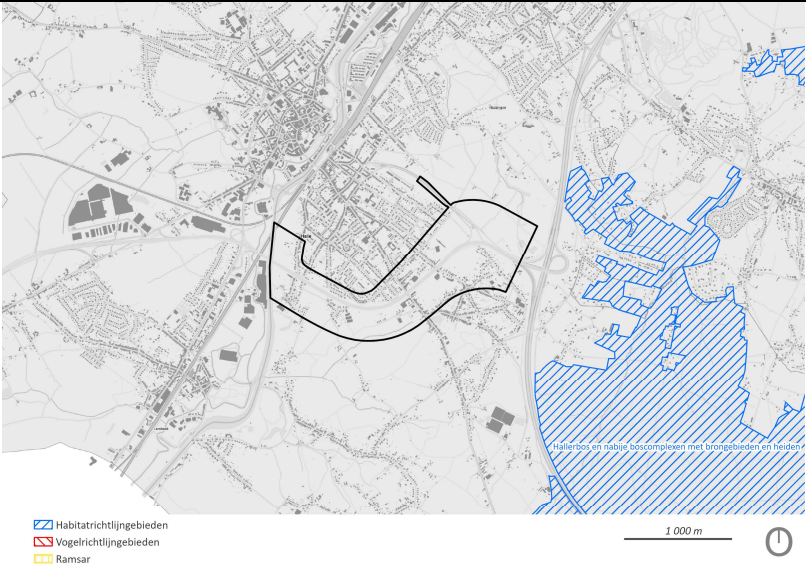
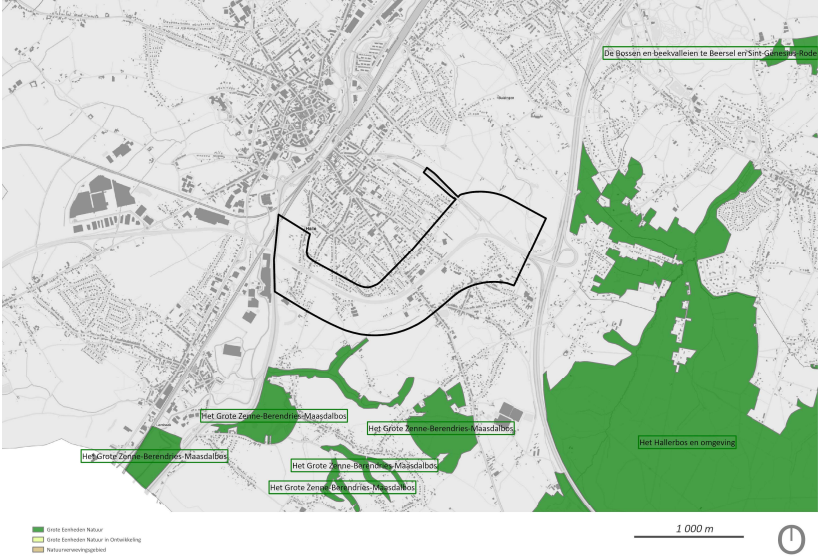
Figuur 32: Overzicht van de A8 in zijn omgeving als ruimer studiegebied.

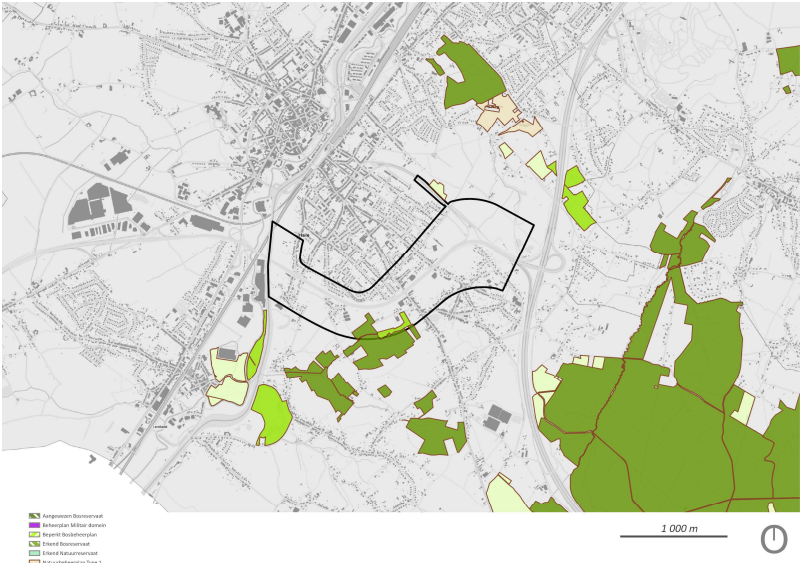
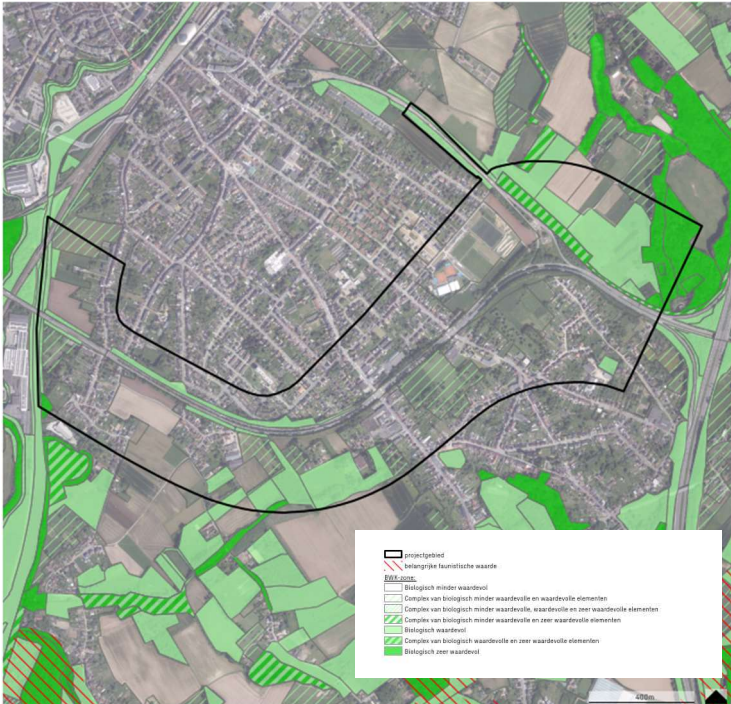


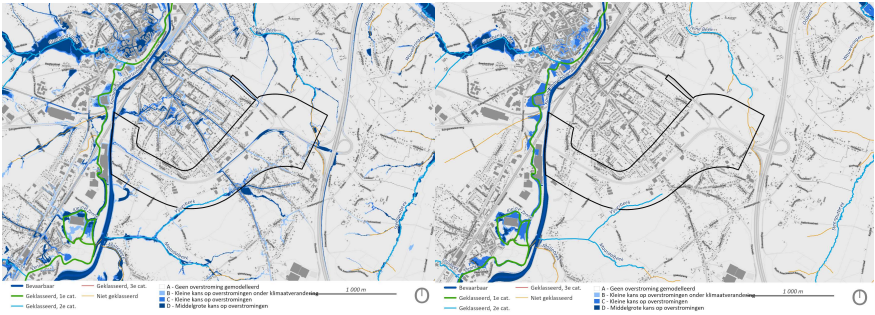
Figuur 33: Overzicht huidige feitelijke referentietoestand van de A8 in zijn omgeving ter vergelijking met de inrichtingsalternatieven.

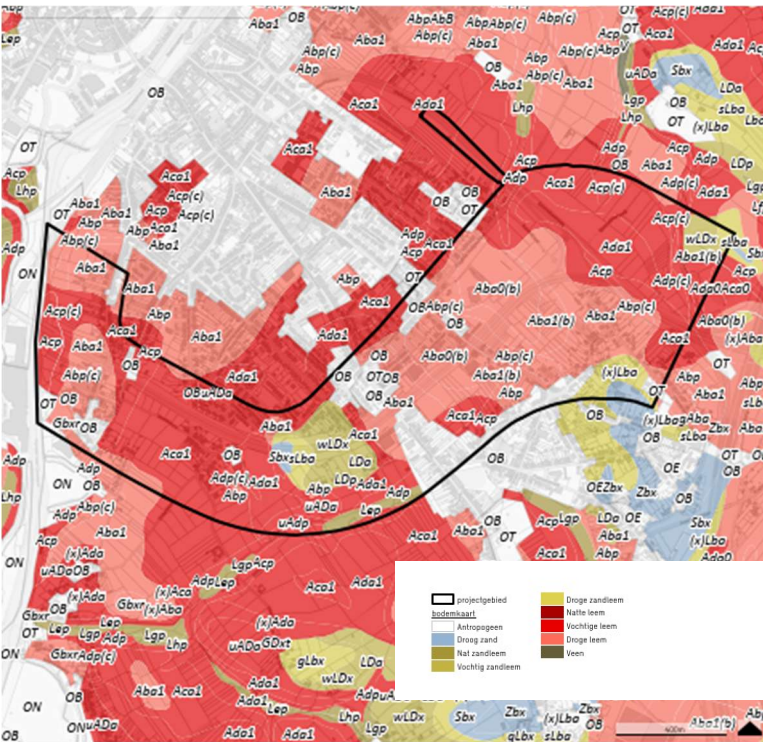
Hieronder geven we thematisch een overzicht van de bestaande toestand.

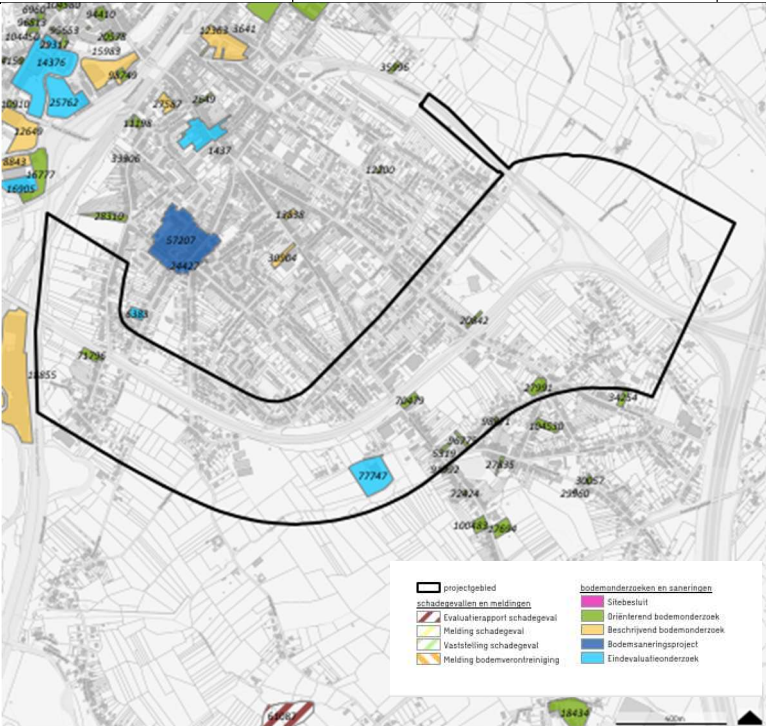
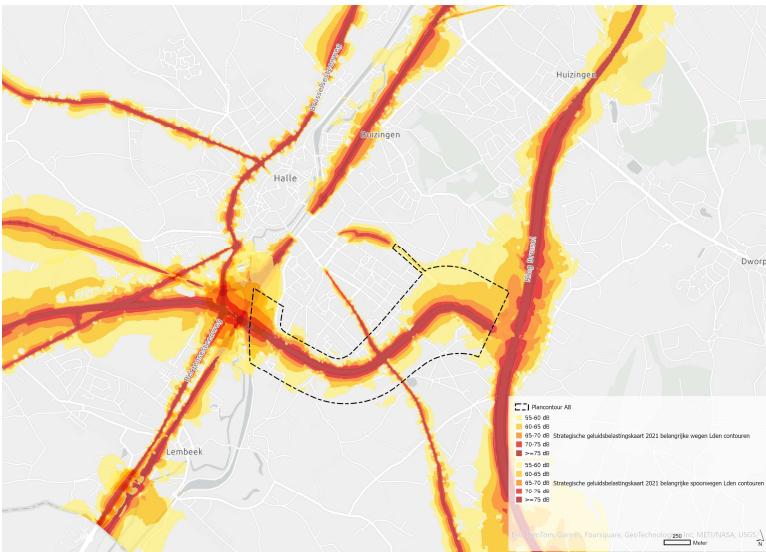
Thema	Binnen plangebied	Rond plangebied	Datum
Beschermde (cultuurhistorische) landschappen		Kapel met twee platanen	1948-05-31
		Krabbos	1941-06-12
		Maasdalbos	1984-08-16
Beschermde stads- of dorpsgezichten		Kerksite Essenbeek met omliggend stratenpatroon	2001-02-23
		Stadskern Halle	1994-10-17
Bouwkundig erfgoed	Heilige Annakapel		2021-10-08
		Kapel	2021-10-08
		Langgestrekte hoeve	2021-10-08
		Parochiekerk Sint-Jozef en Sint-Franciscus	2021-10-08
Vogelrichtlijngebieden	n.v.t.	n.v.t.	/
Habitatrichtlijngebieden		Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden	/

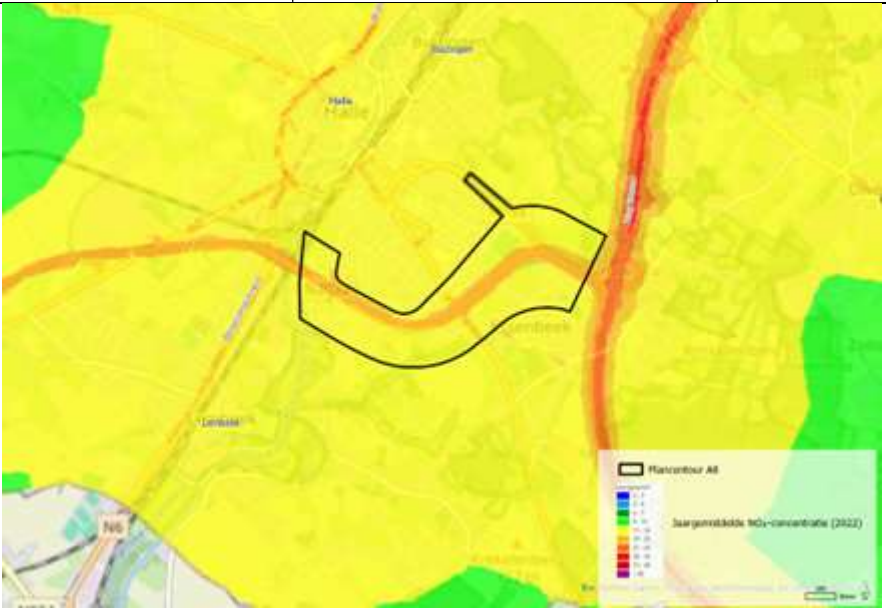
Thema	Binnen plangebied	Rond plangebied	Datum
			
Ramsargebieden	/	/	/
VEN/IVON		De Bossen en beekvalleien te Beersel en Sint-Genesius-Rode	2003-10-31
		Het Grote Zenne-Berendries-Maasdalbos	2003-10-31
		Het Hallerbos en omgeving	2017-02-24
			
Natuurbeheerplannen	Berendries		2023-02-18
	Verbindingsbossen Zoniën-woud-Hallerbos		2024-12-01

Thema	Binnen plangebied	Rond plangebied	Datum
			
BWK	Biologisch waardevol: Bermen langsheen de A8 Bermen langsheen het kanaal naar Charleroi Verschillende percelen langsheen de Vijverbeek. Deze percelen zijn bebost of in gebruik voor landbouw Verschillende percelen tussen de Bleukenstraat en R0 die bebost zijn of in gebruik zijn voor landbouw Bermen langsheen Welkomstlaan Complex van biologisch waardevol en zeer waardevol: Bomenrij langsheen de Slimmebeekweg Biologisch zeer waardevol: Percelen rondom het op- en afritcomplex A8-R0 Een perceel langsheen de Vijverbeek		
			
Waterlopen	264: Vijverbeek (cat.2)		/

Thema	Binnen plangebied	Rond plangebied	Datum
	6880: Kleine Beek (ng)		/
	18201: Kanaal naar Charleroi (bevaarbaar)		/
		117: Mollebeek (ng)	/
		173: Villersbeek (ng)	/
		193: Maasdalbeek (cat.2)	/
		193: Maasdalbeek (ng)	/
		6552: Zenne (cat.1)	/
		6666: Stasbeek (cat.2)	/
		6712: Kleine Zenne (cat.1)	/
		6766: Groebengracht (cat.2)	/
		6880: Kleine Beek (cat.2)	/
		6897: Kleinebeek (ng)	/
		6903: Molenbeek (cat.2)	/
		7068: Steenputbeek (cat.2)	/
		7087: Wauweringen (ng)	/
		7092: Molenbeek (cat.2)	/
		7096: Disbeek (ng)	/
Overstromingsgevoelige gebieden	Pluviaal met middelgrote kans in huidig scenario: Zones rondom het kanaal naar Charleroi Zones langsheen A8 Nijvelsesteenweg Kapelweg Kasteelstraat Welkomstlaan Vijverbeek Pluviaal met kleine kans in huidig scenario: Zones langsheen A8 Berendries Nijvelsesteenweg Halleweg Pluviaal met kleine kans in toekomstig scenario: Borreweg Zavelstraat Slimmebeekweg Heideken		/
	Pluviaal met middelgrote kans in huidig scenario: Zones rondom het kanaal naar Charleroi		
			

Thema	Binnen plangebied	Rond plangebied	Datum
Signaalgebieden	n.v.t.	n.v.t.	/
			
Bodemkaart			

Thema	Binnen plangebied	Rond plangebied	Datum
Bodemonderzoek OVAM	 The map displays the project area (projectgebied) outlined in black. It shows various colored overlays representing different types of investigations and interventions. The legend includes: - projectgebied (black outline) - schadegevallen en meldingen (red outline) - Evaluatiepunt schadegeval (red dot) - Melding schadegeval (red line) - Vaststelling schadegeval (red line) - Melding bodemonreiniging (red line) - bodemonderzoeken en saneringen (blue outline) - Sitebesluit (blue dot) - Drienderend bodemonderzoek (blue line) - Beschrijvend bodemonderzoek (blue line) - Bodemsaneringsproject (blue line) - Eindevaluatieonderzoek (blue line)		
Geluidsklimaat Lden (dB(A)) weg- en spoorverkeer (2021)	 The map shows the noise climate (Geluidsklimaat) for road and rail traffic in 2021. It displays color-coded noise contours (Lden) around major roads and railways. The legend includes: - Referentie A8 (black line) 55-60 dB (yellow) 60-65 dB (orange) 65-70 dB (red) 70-75 dB (dark red) 75-80 dB (dark red) 80-85 dB (dark red) 85-90 dB (dark red) 90-95 dB (dark red) 95-100 dB (dark red) 100-105 dB (dark red) 105-110 dB (dark red) 110-115 dB (dark red) 115-120 dB (dark red) 120-125 dB (dark red) 125-130 dB (dark red) 130-135 dB (dark red) 135-140 dB (dark red) 140-145 dB (dark red) 145-150 dB (dark red) 150-155 dB (dark red) 155-160 dB (dark red) 160-165 dB (dark red) 165-170 dB (dark red) 170-175 dB (dark red) 175-180 dB (dark red) 180-185 dB (dark red) 185-190 dB (dark red) 190-195 dB (dark red) 195-200 dB (dark red) 200-205 dB (dark red) 205-210 dB (dark red) 210-215 dB (dark red) 215-220 dB (dark red) 220-225 dB (dark red) 225-230 dB (dark red) 230-235 dB (dark red) 235-240 dB (dark red) 240-245 dB (dark red) 245-250 dB (dark red) 250-255 dB (dark red) 255-260 dB (dark red) 260-265 dB (dark red) 265-270 dB (dark red) 270-275 dB (dark red) 275-280 dB (dark red) 280-285 dB (dark red) 285-290 dB (dark red) 290-295 dB (dark red) 295-300 dB (dark red) 300-305 dB (dark red) 305-310 dB (dark red) 310-315 dB (dark red) 315-320 dB (dark red) 320-325 dB (dark red) 325-330 dB (dark red) 330-335 dB (dark red) 335-340 dB (dark red) 340-345 dB (dark red) 345-350 dB (dark red) 350-355 dB (dark red) 355-360 dB (dark red) 360-365 dB (dark red) 365-370 dB (dark red) 370-375 dB (dark red) 375-380 dB (dark red) 380-385 dB (dark red) 385-390 dB (dark red) 390-395 dB (dark red) 395-400 dB (dark red) 400-405 dB (dark red) 405-410 dB (dark red) 410-415 dB (dark red) 415-420 dB (dark red) 420-425 dB (dark red) 425-430 dB (dark red) 430-435 dB (dark red) 435-440 dB (dark red) 440-445 dB (dark red) 445-450 dB (dark red) 450-455 dB (dark red) 455-460 dB (dark red) 460-465 dB (dark red) 465-470 dB (dark red) 470-475 dB (dark red) 475-480 dB (dark red) 480-485 dB (dark red) 485-490 dB (dark red) 490-495 dB (dark red) 495-500 dB (dark red) 500-505 dB (dark red) 505-510 dB (dark red) 510-515 dB (dark red) 515-520 dB (dark red) 520-525 dB (dark red) 525-530 dB (dark red) 530-535 dB (dark red) 535-540 dB (dark red) 540-545 dB (dark red) 545-550 dB (dark red) 550-555 dB (dark red) 555-560 dB (dark red) 560-565 dB (dark red) 565-570 dB (dark red) 570-575 dB (dark red) 575-580 dB (dark red) 580-585 dB (dark red) 585-590 dB (dark red) 590-595 dB (dark red) 595-600 dB (dark red) 600-605 dB (dark red) 605-610 dB (dark red) 610-615 dB (dark red) 615-620 dB (dark red) 620-625 dB (dark red) 625-630 dB (dark red) 630-635 dB (dark red) 635-640 dB (dark red) 640-645 dB (dark red) 645-650 dB (dark red) 650-655 dB (dark red) 655-660 dB (dark red) 660-665 dB (dark red) 665-670 dB (dark red) 670-675 dB (dark red) 675-680 dB (dark red) 680-685 dB (dark red) 685-690 dB (dark red) 690-695 dB (dark red) 695-700 dB (dark red) 700-705 dB (dark red) 705-710 dB (dark red) 710-715 dB (dark red) 715-720 dB (dark red) 720-725 dB (dark red) 725-730 dB (dark red) 730-735 dB (dark red) 735-740 dB (dark red) 740-745 dB (dark red) 745-750 dB (dark red) 750-755 dB (dark red) 755-760 dB (dark red) 760-765 dB (dark red) 765-770 dB (dark red) 770-775 dB (dark red) 775-780 dB (dark red) 780-785 dB (dark red) 785-790 dB (dark red) 790-795 dB (dark red) 795-800 dB (dark red) 800-805 dB (dark red) 805-810 dB (dark red) 810-815 dB (dark red) 815-820 dB (dark red) 820-825 dB (dark red) 825-830 dB (dark red) 830-835 dB (dark red) 835-840 dB (dark red) 840-845 dB (dark red) 845-850 dB (dark red) 850-855 dB (dark red) 855-860 dB (dark red) 860-865 dB (dark red) 865-870 dB (dark red) 870-875 dB (dark red) 875-880 dB (dark red) 880-885 dB (dark red) 885-890 dB (dark red) 890-895 dB (dark red) 895-900 dB (dark red) 900-905 dB (dark red) 905-910 dB (dark red) 910-915 dB (dark red) 915-920 dB (dark red) 920-925 dB (dark red) 925-930 dB (dark red) 930-935 dB (dark red) 935-940 dB (dark red) 940-945 dB (dark red) 945-950 dB (dark red) 950-955 dB (dark red) 955-960 dB (dark red) 960-965 dB (dark red) 965-970 dB (dark red) 970-975 dB (dark red) 975-980 dB (dark red) 980-985 dB (dark red) 985-990 dB (dark red) 990-995 dB (dark red) 995-1000 dB (dark red)		

Thema	Binnen plangebied	Rond plangebied	Datum
Luchtkwaliteit NO ₂ -concentratie (jaarge- middelde, 2022)			

6 Scoping milieubeoordeling

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk heeft tot doel de basis te leggen voor de onderzoeksmethodiek om de mogelijke milieueffecten van het hogervermelde planvoornemen (zie paragraaf 2.2) en de daaraan gekoppelde planingrepen te gaan bepalen. De neerslag van dit onderzoek zal terechtkomen in het plan-milieueffectenrapport (plan-MER).

Zoals in §4 beschreven zijn er een aantal weerhouden alternatieven die het voorwerp zullen zijn van deze milieubeoordeling. Per alternatief kunnen de planingrepen verschillen.

Planingrepen zijn ingrepen (handelingen, constructies, exploitaties of de verderzetting ervan) in de 'omgeving' die door het plan (on)mogelijk worden gemaakt én die voorafgaand aan het plan wel/niet mogelijk waren. Dit wordt toegelicht in paragraaf 6.2.

In §6 wordt in algemene termen beschreven wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. In §6.4 wordt de discipline-specifieke aanpak toegelicht.

6.2 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

6.2.1 Planingrepen

Gebaseerd op het planvoornemen, worden in het ingreep-effect-schema (zie verder) de belangrijkste mogelijke effecten weergegeven die gekoppeld zijn aan de realisatie van het plan.

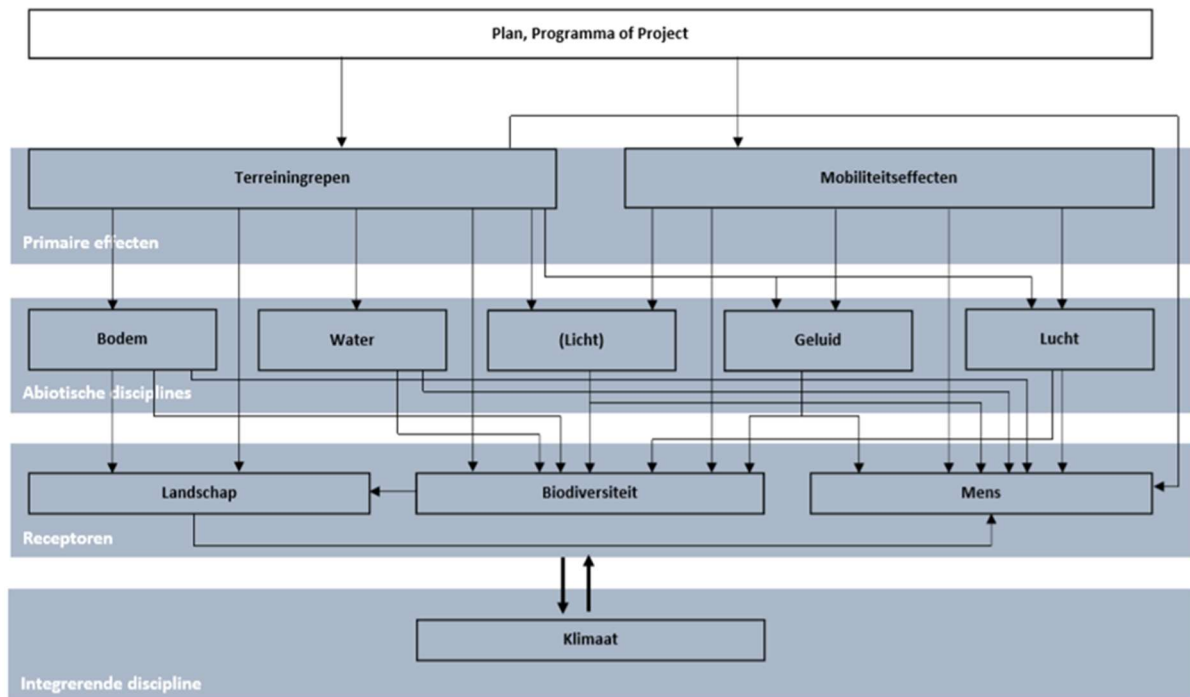
Het planvoornemen omvat enerzijds de (her)aanleg van weginfrastructuur en anderzijds ingrepen om deze weginfrastructuur ruimtelijk in te passen, dwarsverbindingen voor zacht verkeer, enz., zoals in meer detail beschreven in §2.1.2 (plandoelstelling) en §2.2 (planvoornemen).

Het is te verwachten dat de potentieel negatieve milieu-impact van het plan vooral gekoppeld is aan het onderdeel weginfrastructuur. De voorgestelde methodiek per discipline legt daarom de focus op de beoordeling van de effecten van de weginfrastructuur en het verkeer dat ervan gebruikmaakt. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de (milderende) effecten van het planonderdeel "landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur".

Het ingreep-effect-schema omvat voor de volledigheid zowel effecten in de voorbereidings- en aanlegfase als in de exploitatiefase. Aangezien het hier echter om een plan-MER gaat zal de voorbereidings- en aanlegfase enkel behandeld worden voor zover het om permanente of langdurige effecten gaat. De voorbereidings- en aanlegfase zal later meer in detail worden onderzocht in het voor de Omgevingsvergunningsaanvraag op te maken project-MER.

De effectbeoordelingen van de verschillende disciplines staan uiteraard niet los van elkaar. Er zijn onderlinge verbanden en er is beïnvloeding tussen de disciplines. In onderstaand schema worden de directe en indirecte relaties aangegeven tussen de primaire effecten van het plan, de abiotische

disciplines bodem, water, geluid, lucht en licht, de zgn. receptordisciplines landschap, biodiversiteit, mens-gezondheid, ruimtelijke aspecten, en de integrerende discipline klimaat.



Figuur 34: Schematische voorstelling van de relaties tussen de disciplines

Ingreep	Direct effect	Discipline	Indirect effect	Discipline
Aanlegfase				
Voorbereiding (vrijmaken terrein, rooien bomen, verwijderen obstakels en indien nodig gebouwen, ...)	Impact op bereikbaarheid	Mens-mobiliteit	Impact op belevingswaarde	Mens-ruimtelijke aspecten
	Geluidsemissies	Geluid	Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-gezondheid
	Verstoring fauna	Biodiversiteit	Wegvallen ecosysteemverbindingen	Biodiversiteit
	Direct ecotoop/biotoopverlies		Ecotoop/biotoopverlies	Biodiversiteit
	Barrièrewerking/versnippering		Mogelijke verontreiniging afstromend hemelwater	Oppervlaktewater
	Impact op landschappelijke structuur en erfgoed	Landschap en erfgoed		
	Impact op gebruikswaarde	Mens-ruimtelijke aspecten		
	Luchtemissies	Lucht		
Vergraven terrein	Impact op bereikbaarheid	Mens-mobiliteit	Impact op afwatering	Oppervlaktewater
	Grondverzet	Bodem en grondwater	Mogelijke verontreiniging afstromend hemelwater	Biodiversiteit
	Geluidsemissies	Geluid	Indirect ecotoop/biotoopverlies	Mens-ruimtelijke aspecten
	Stofemissies	Lucht	Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-gezondheid
	Direct ecotoop/biotoopverlies Barrièrewerking/versnippering	Biodiversiteit		
	Impact op landschappelijke structuur en erfgoed	Landschap en erfgoed		

Ingreep	Direct effect	Discipline	Indirect effect	Discipline
Bouwwerken (wegenis, kunstwerken, ...), inclusief afwerking (afscherming, landschappelijke inpassing, ...)	Geluidsemissies	Geluid	Impact op belevingswaarde	Mens-ruimtelijke aspecten
	Stof- en andere luchtmissies	Lucht	Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtmissies en calamiteiten	Mens-gezondheid
	Impact op bodemsamenstelling (inbreng van vreemde materialen)	Bodem en grondwater	Mogelijke verontreiniging afstromend hemelwater	Oppervlaktewater
	Impact op grondwaterhuishouding	Oppervlaktewater		
	Impact op afwatering	Biodiversiteit		
	Barrièrewerking			
	Impact op landschappelijke structuur en perceptie	Landschap en erfgoed		
	Impact op verkeer (omleidingen, tijdelijke vermindering van de capaciteit, ...)	Mobiliteit		
Bemaling	Geluidsemissies	Geluid	Impact op vegetatie (verdroging, ...)	Biodiversiteit
	Impact op grondwaterpeil/-stromingen	Bodem en grondwater		
	Impact op afwatering	Oppervlaktewater		
Werfverkeer en omleiding regulier verkeer	Verkeersgeneratie en -afwikkeling	Mens-mobiliteit	Verstoring fauna	Biodiversiteit
	Geluidsemissies	Geluid	Verdwijnen betredingsgevoelige flora	Mens-ruimtelijke aspecten
	Luchtmissies	Lucht	Impact op belevingswaarde	Mens-gezondheid
	Bodemcompactie	Bodem en grondwater	Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtmissies	Mens-gezondheid

Ingrep	Direct effect	Discipline	Indirect effect	Discipline
			Mogelijke verontreiniging afstromend hemelwater	Oppervlaktewater
Tijdelijk ruimtebeslag (werfzones, opslag van grond en afbraakmateriaal)	Bodemcompactie	Bodem en grondwater	Impact op belevingswaarde	Mens-ruimtelijke aspecten
	Direct ecotoop/biotoopverlies	Biodiversiteit	Mogelijke verontreiniging afstromend hemelwater	Oppervlaktewater
	Barrièrewerking/versnippering		Impact op afwatering of inname van overstromingsruimte	Oppervlaktewater
	Impact op landschappelijke structuur en erfgoed	Landschap en erfgoed		
Exploitatiefase				
Aanwezigheid nieuwe/ aangepaste weginfrastructuur (inclusief landschappelijke inpassing)	Impact op bereikbaarheid	Mens-mobiliteit	Impact op vegetatie (verdroging, ...)	Biodiversiteit
	Impact op grondwaterhuishouding	Bodem en grondwater	Impact op belevingswaarde	Mens-ruimtelijke aspecten
	Impact op afwatering (kwantiteit en kwaliteit)	Oppervlaktewater	Gezondheidseffecten	Mens-gezondheid
	Barrièrewerking, versnippering	Biodiversiteit	Depositie	
	Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit			
	Impact op landschappelijke structuur en perceptie	Landschap en erfgoed		
	Impact op gebruikswaarde	Mens-ruimtelijke aspecten		
	Blootstelling aan luchtmissies	Lucht		
	Verkeersgeneratie en –afwikkeling	Mens-mobiliteit	Impact op verkeersveiligheid	Mens-mobiliteit

Ingrep	Direct effect	Discipline	Indirect effect	Discipline
Exploitatie en onderhoud nieuwe weginfrastructuur	Geluidsemissies	Geluid	Verstoring fauna	Biodiversiteit
	Luchtemissies	Lucht en klimaat	Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-ruimtelijke aspecten & Mens- gezondheid
	Impact op oppervlaktewaterkwaliteit (olie, strooizouten, ...)	Oppervlaktewater	Mogelijke verontreiniging afstromend hemelwater	Oppervlaktewater
	(Natuurgericht) beheer	Biodiversiteit		

Tabel 3: Ingrep-effect-schema planonderdeel weginfrastructuur (inclusief landschappelijke inpassing)

6.2.2 Juridische en beleidsmatige context

De juridische en beleidsmatige randvoorwaarden die relevant zijn voor het plan en de ontwikkelingen die daaruit kunnen voortvloeien komen aan bod in hoofdstuk3 ("relatie met relevante beleidsplannen") en punt 5.2 ("Bestaande juridische toestand") van voorliggende scopingnota en zullen verder opgelijst of aangevuld worden in het plan-MER (bv. voor wat betreft de relevante elementen rond natuurwetgeving, hemelwaterverordening, ...). Dit zal in een algemene tabel en/of per discipline vervolledigd worden in het plan-MER.

6.2.3 Relevante disciplines en effecten

Ten aanzien van het planvoornemen worden alle MER-disciplines relevant geacht:

- mens - mobiliteit;
- lucht;
- geluid en trillingen;
- mens - gezondheid;
- bodem en grondwater;
- oppervlaktewater;
- biodiversiteit;
- landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie;
- mens - ruimtelijke aspecten;
- klimaat.

6.2.4 Team van MER-deskundigen

Voor de milieueffectenbeoordeling zal volgend team van MER-deskundigen ingeschakeld worden:

Deskundige	Discipline	Erkenningsnummer
Paul Arts	Coördinator	LNE/ERK/MERCO/2019/00004
Dirk Engels	Mens – mobiliteit	MB/MER/EDA/347
Sven Loridan	Geluid en trillingen	MB/MER/EDA/798
Dirk Dermaux	Lucht	MB/MER/EDA/645
Gert Pauwels	Bodem Grond- en oppervlaktewater	MB/MER/EDA/650 MB/MER/EDA/650-B
Sofie Claerbout	Biodiversiteit	MB/MER/EDA/804
Paul Arts	Mens – ruimtelijke aspecten Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	MB/MER/EDA/664 MB/MER/EDA/664-B
Ulrik Van Soom	Mens – gezondheid	MB/MER/EDA/351
Marijke Verhasselt	Klimaat	LNE/ERK/MER/2019/00003

Tabel 4: Team van MER-deskundigen

6.3 Algemene methodologische aspecten

6.3.1 Afbakening studiegebied

De afbakening van het studiegebied voor het milieuonderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het plangebied zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten⁵ kunnen voordoen ten gevolge van het planvoornemen (zowel in de exploitatiefase als de aanlegfase). Het studiegebied voor de milieueffecten is bijgevolg ruimer dan het gebied waar het plan wordt uitgevoerd en in alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn.

Afhankelijk van de discipline is een studiegebied van toepassing op micro-, meso- of macroschaal:

Studiegebied op microschaal

Het studiegebied op microschaal komt overeen met het plangebied zelf.

Studiegebied op mesoschaal

Dit studiegebied geldt voor de disciplines mobiliteit, lucht, geluid en mens-gezondheid en deels ook voor grond- en oppervlaktewater, biodiversiteit, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie (alle effecten die de knoop zelf en haar directe omgeving overstijgen). Voor lucht, geluid en gezondheid werd het studiegebied bepaald op basis van de resultaten van de verkeersmodellering (verschil in verkeersintensiteit per etmaal tussen referentie- en geplande situatie, zie figuur 27).

Studiegebied op macroschaal

Het macrostudiegebied is enkel relevant voor disciplines mobiliteit en klimaat. Het macrostudiegebied is het ruimer gebied waarbinnen significante mobiliteitseffecten kunnen optreden, en omvat indicatief het gebied afgebeeld op figuur 28.

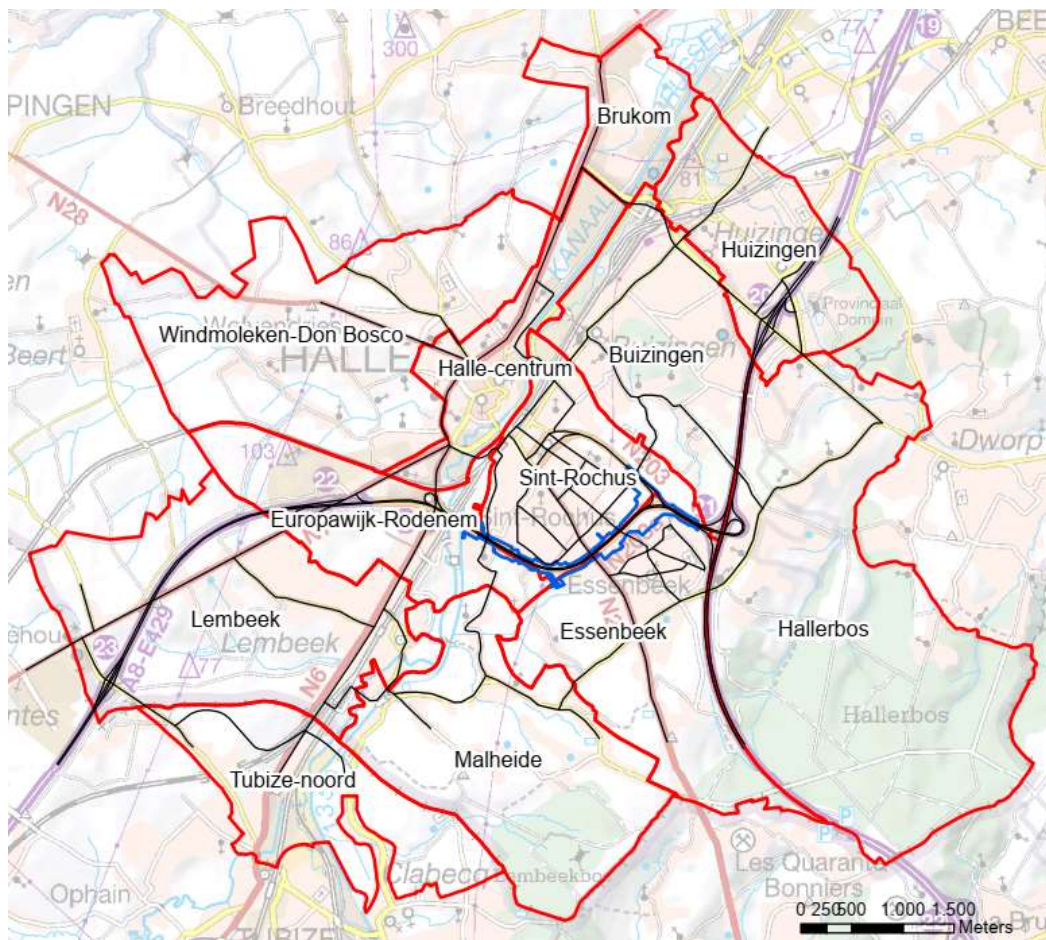
6.3.2 Grensoverschrijdende effecten

Zoals blijkt uit de afbakening van het studiegebied, zal het planvoornemen met zekerheid significante effecten hebben op het grondgebied van het Waals Gewest.

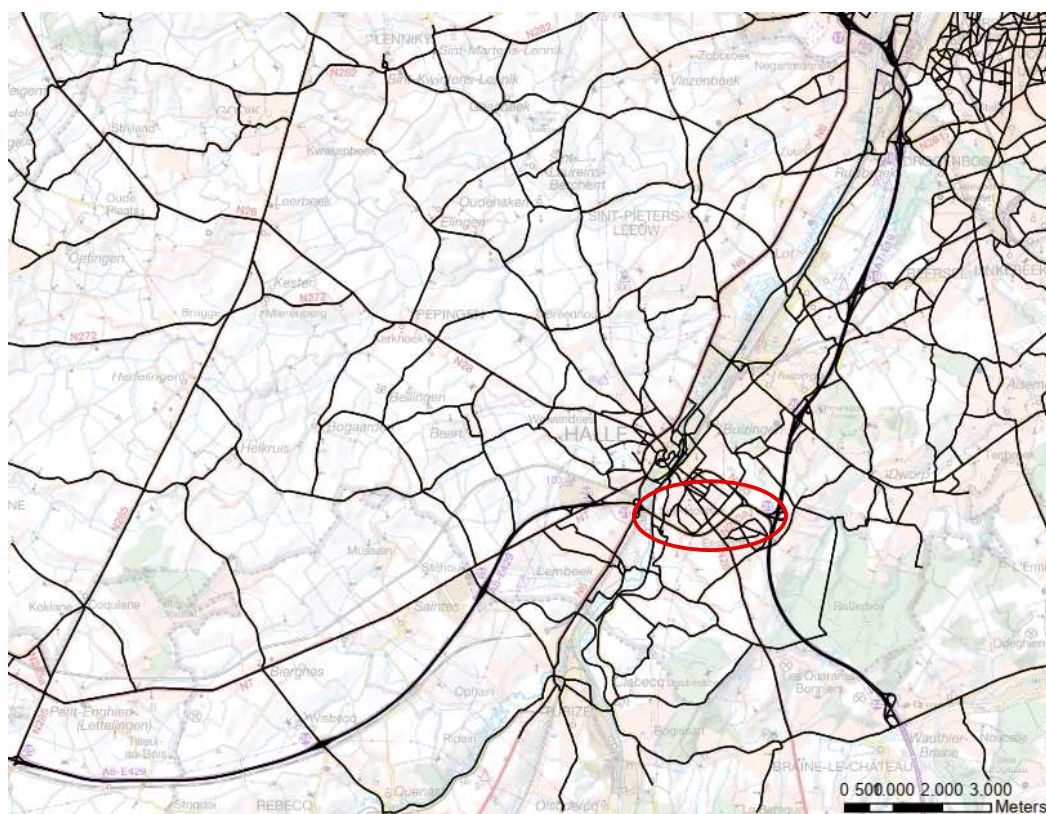
In de hiernavolgende beschrijving van de methodologie van de respectievelijke disciplines wordt bij de effectenbeoordeling geen onderscheid gemaakt tussen effecten op Vlaams of Waals grondgebied. Effecten worden op dezelfde wijze onderzocht, ongeacht of ze zich in het Vlaams of Waals Gewest voordoen. Ten behoeve van de grensoverschrijdende procedure zal in het MER echter een apart hoofdstuk voorzien worden waarin de specifieke effecten op Waals grondgebied worden samengebracht en samengevat.

De methodologieën en het gebruik en de beschikbaarheid van data zullen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden tussen de twee gewesten, maar waar normen verschillen tussen de gewesten zal uiteraard (ook) getoetst worden aan de ter plekke geldende normen.

⁵ Significante effecten zijn niet-verwaarloosbare effecten die boven de significantiedrempel gelegen zijn. Aanzienlijke effecten zijn effecten die dermate groot zijn dat ze, indien het om negatieve effecten gaat, aanleiding geven tot milderende maatregelen



Figuur 35: Afbakening mesostudiegebied (blauw = her in te richten A8 binnen plangebied)



Figuur 36: Afbakening macrostudiegebied (rood = situering plangebied)

6.3.3 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

In de milieubeoordeling wordt per discipline aangegeven wat de referentietoestand is. Er wordt ook verduidelijkt hoe de beschrijving van deze referentietoestand zal gebeuren.

Het gebeurt frequent dat de feitelijke en de juridische referentietoestand van elkaar verschillen (b.v. bos in landbouwgebied, landbouw in woongebied, ...). In onderhavig dossier verschilt de planologische referentiesituatie fundamenteel van de feitelijke referentiesituatie: de planologische referentiesituatie gaat immers uit van de volledige realisatie van het PRUP “**Afbakening KSG Halle – cluster A8**” (zie §2.3.2). Binnen het plangebied van het GRUP vormt het PRUP niet alleen de planologische referentiesituatie, maar ook een alternatief voor het plan zelf, waarvan de milieueffecten gelijkwaardig zal beoordeeld worden als de andere onderzochte alternatieven. De ingrepen van het PRUP buiten het plangebied worden daarentegen op zich niet beoordeeld, maar ze vormen wel de (planologische) referentiesituatie voor de beoordeling van de zgn. ontwikkelingsscenario's (zie verder).

Voor de discipline mobiliteit vertrekt de milieueffectbeoordeling van de verschillende alternatieven en varianten in de **exploitatiefase** van het regionaal verkeersmodel (RVM) van de Vlaamse Rand (versie 4.2.3). Dit model heeft als referentiejaar 2035 en houdt, naast een zekere autonome groei van bevolking en tewerkstelling, in de mate van het mogelijke ook rekening met ontwikkelingen die als beslist beleid, te realiseren tegen het referentiejaar 2035, te beschouwen zijn. De beoordeling van de **aanlegfase** (verkeerseffecten werfalternatieven) daarentegen vertrekt van het basisscenario 2022 van het RVM Vlaamse Rand.

Aangezien de milieueffecten t.a.v. de disciplines lucht, geluid en mens-gezondheid quasi volledig verkeersgerelateerd zijn, vormen de resultaten van het RVM Vlaamse Rand ook de basis voor de effectbeoordeling van deze disciplines. Voor de luchtmodellering (die uitgevoerd wordt door VITO) wordt uitgegaan van de achtergrondconcentraties en voertuigemissiefactoren voor het jaar 2030, omdat deze voor het referentiejaar 2035 nog niet zijn bepaald.

6.3.4 Ontwikkelingsscenario's

Ontwikkelingsscenario's zijn ontwikkelingen die een invloed kunnen hebben op het studiegebied en cumulatieve effecten kunnen hebben met het plan, maar los staan van het plan zelf en zich autonoom kunnen voordoen of op basis van beslist beleid gerealiseerd worden.

Ontwikkelingsscenario's worden in een MER meegenomen in functie van het onderzoek naar hun cumulatieve effecten met het onderzochte plan of in functie van de hypothese die het plan kan leggen op deze ontwikkelingen. De milieueffecten van de ontwikkelingsscenario's zelf worden als dusdanig niet onderzocht in het MER.

In het plan-MER zal aangegeven worden welke ontwikkelingen (bv. woonontwikkelingsgebieden, ontwikkelingen van bedrijvenszones, ...) reeds deel uitmaken van de referentietoestand en – voor zover ze er zijn – welke ontwikkelingen beschouwd worden als bijkomende ontwikkelingsscenario's. Er zal daarnaast aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn. Een belangrijk ontwikkelingsscenario dat deel uitmaakt van de referentiesituatie en vervat zit in het regionaal verkeersmodel 2035, is de herinrichting van de R0-noord tussen de verkeerswisselaars Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe, zoals vastgelegd in het GRUP “Herinrichting Ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel noord” (goedgekeurd op 8 maart 2024).

Een ontwikkelingsscenario dat geen deel uitmaakt van de referentiesituatie en dus niet vervat zit in het regionaal verkeersmodel, is de realisatie van het deelplan “Cluster A8” van het PRUP “Afbakening Kleinstedelijk Gebied Halle” (2016). Binnen het plangebied zal het nieuw GRUP het deelplan “Cluster A8” van het PRUP opheffen, maar daarbuiten – enerzijds ten westen van het kanaal en anderzijds t.h.v. de aansluiting op de R0 – blijft het PRUP van toepassing. De in het PRUP voorziene herinrichting van de A8 ten westen van het kanaal en van de knoop R0 x A8 worden in combinatie met de onderzochte alternatieven en varianten opgenomen in een aantal ontwikkelingsscenario’s. De effecten van deze scenario’s worden afgetoetst aan een scenario waarin de A8 volledig conform het PRUP wordt heringericht, dus inclusief het gedeelte binnen het plangebied van het nieuw GRUP, wat dus overeenkomt met de planologische referentiesituatie.

Daarnaast wordt in het kader van dit plan-MER een ontwikkelingsscenario meegenomen met zgn. “Ambitieuze Modal Split” (AMS). Alhoewel modal shift naar minder autogebruik als “beslist beleid” te beschouwen is – zowel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (cfr. beleidsplan “Good Move”) als in het Vlaams gewest vanuit de doelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand en het klimaatbeleidsplan – zijn er nog geen concrete maatregelen beslist over hoe deze AMS zal gerealiseerd moeten worden. Daarom wordt de AMS o.b.v. een aantal aannames gesimuleerd in het regionaal verkeersmodel, op dezelfde wijze als dit gebeurd is i.k.v. de plan-MER’s voor de GRUP’s “herinrichting R0 noord” en “herinrichting R0 oost”. De AMS werd toegepast op alle eerder doorgerekende scenario’s zonder AMS. Het doel van het onderzoek naar deze scenario’s is vooral om te toetsen of de voorziene capaciteit van wegen en kruispunten ook bij realisatie van de AMS noodzakelijk blijft.

De eventuele plannen van de Stad Halle m.b.t. tot het in opmaak zijnde mobiliteitsplan Halle worden momenteel niet opgenomen als ontwikkelingsscenario, omdat dit mobiliteitsplan momenteel nog in een startfase zit.

6.3.5 Effectbeoordeling en milderende maatregelen

Het MER wordt opgemaakt conform de standaardmethodiek en geldende richtlijnenboeken voor milieueffectrapportage, waarbij:

- de effecten beoordeeld worden t.o.v. de referentietoestand. Daarnaast zal echter ook de absolute milieutoestand (vb. voldoen aan luchtkwaliteitsnormen) in de geplande situatie worden beoordeeld;
- beroep gedaan wordt op zo volledig en recent mogelijke bronnen (in de mate van beschikbaarheid);
- evenwaardige behandeling van disciplines vooropstaat (geen ‘weging’ of multicriteria-analyse waarbij een discipline meer of minder ‘doorweegt’;
- een integrale beoordeling en overkoepelende synthese in het MER wordt opgenomen.

Te onderzoeken scenario’s exploitatiefase

In het plan-MER gebeurt een dubbele beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven en varianten (zie ook hiervoor):

- Ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie (met huidige weginfrastructuur) (basisscenario’s)
- Ten opzichte van de planologische referentiesituatie (met herinrichting van de A8 ten westen van het kanaal en van knoop R0 x A8 conform het PRUP) (ontwikkelingsscenario’s)

Omdat het wegontwerp van de onderzochte alternatieven niet compatibel is met de knoop R0 x A8 zoals die in het PRUP is vastgelegd, wordt in de verkeersmodellering van de ontwikkelingsscenario's van de geplande toestand uitgegaan van een indicatief ontwerp van de knoop, dat fysiek weliswaar verschilt van het PRUP-ontwerp maar er verkeerskundig gelijkwaardig mee is.

Samenvattend worden in dit plan-MER, naast de twee referentiesituaties, volgende zgn. combi-alternatieven onderzocht (op basis van doorrekeningen of op kwalitatieve wijze):

Tabel 5: Overzicht te onderzoeken combi-alternatieven (telkens op zich en in combinatie met PRUP A8 buiten het plangebied en met AMS)

ALT1+LVW "korte kappen" met lokale verbindingsweg en Halleweg geknipt	ALT2+LVW "korte tunnel" met lokale verbindingsweg en Halleweg geknipt	ALT3+LVW "lange tunnel" met lokale verbindingsweg en Halleweg geknipt
ALT1+LVW+VW "korte kappen" met lokale verbindingsweg, Halleweg geknipt en verdiepte Welkomstlaan	ALT2+LVW+VW "korte tunnel" met lokale verbindingsweg, Halleweg geknipt en verdiepte Welkomstlaan	ALT3+LVW+VW "lange tunnel" met lokale verbindingsweg, Halleweg geknipt en verdiepte Welkomstlaan
ALT1 "korte kappen" zonder lokale verbindingsweg en met Halleweg geknipt	ALT2 "korte tunnel" zonder lokale verbindingsweg en met Halleweg geknipt	ALT3 "lange tunnel" zonder lokale verbindingsweg en met Halleweg geknipt
ALT1+LVW+HO "korte kappen" met lokale verbindingsweg en Halleweg open	ALT2+LVW+HO "korte tunnel" met lokale verbindingsweg en Halleweg open	ALT3+LVW+HO "lange tunnel" met lokale verbindingsweg en Halleweg open
ALT1+LVW+HO+VW "korte kappen" met lokale verbindingsweg, Halleweg open en verdiepte Welkomstlaan	ALT2+LVW+HO+VW "korte tunnel" met lokale verbindingsweg, Halleweg open en verdiepte Welkomstlaan	ALT3+LVW+HO+VW "lange tunnel" met lokale verbindingsweg, Halleweg open en verdiepte Welkomstlaan
ALT1+HO "korte kappen" zonder lokale verbindingsweg en met Halleweg open	ALT2+HO "korte tunnel" zonder lokale verbindingsweg en met Halleweg open	ALT3+HO "lange tunnel" zonder lokale verbindingsweg en met Halleweg open

Voor discipline mobiliteit zijn de tunnelvarianten niet onderscheidend, waardoor er per rij maar één scenario is. Ook zijn de scenario's met optie "Welkomstlaan verdiept" ("VW") qua mobiliteit niet onderscheidend van het voorgaand scenario zonder "VW", aangezien er geen uitwisseling is voor autoverkeer tussen Welkomstlaan en E. Ysayestraat, met of zonder verdiepte ligging. Daardoor zijn er van bovenstaande 18 combinaties maar 4 onderscheidend t.a.v. mobiliteit: ALT_x, ALT_x+LVW, ALT_x+HO en ALT_x+LVW+HO.

Voor disciplines lucht, geluid en gezondheid zijn alle scenario's relevant, maar welke van deze scenario's doorgerekend worden in het lucht- en geluidsmodel, werd bepaald op basis van de resultaten van de verkeersmodellering en de verwantschap tussen de alternatieven.

Voor de ruimtelijke, niet-verkeerskundige disciplines worden enkel de effecten van de ingrepen binnen het plangebied zelf beoordeeld, omdat enkel daar bestemmingswijzigingen/fysieke ingrepen voorzien worden. Binnen het plangebied zijn bovenstaande combi-alternatieven van de geplande situatie identiek aan hun overeenkomstig ontwikkelingsscenario, maar is er wel een verschil tussen de feitelijke en de planologische referentiesituatie, en de combi-alternatieven worden beoordeeld t.o.v. beide toestanden.

Te onderzoeken scenario's aanlegfase

Zoals aangegeven in §4.3 worden qua alternatieven voor de bestaande A8 tijdens de werken drie zgn. werfalternatieven gedefinieerd:

1. Werfalternatief 1 – tijdelijke wegnis met behoud van capaciteit op 2x2 rijstroken aan de zuidzijde van de bestaande A8
2. Werfalternatief 2 – tijdelijke wegnis met een gehalveerde capaciteit op 2x1 rijstroken, met 2 varianten:
 - a. Aan de zuidzijde van de bestaande A8
 - b. Maximaal in de zate van de bestaande A8 (dit vereist een complexere fasering van de werken)
3. Werfalternatief 3 – geen tijdelijke wegnis (A8 wordt volledig afgesloten en alle verkeer wordt omgeleid via bestaande andere wegen)

Verkeerskundig gezien zijn de 2 varianten van werfalternatief 2 niet onderscheidend, waardoor er, naast de referentiesituatie 2022, 3 werfalternatieven werden doorgerekend in het RVM. Van de 3 werfalternatieven werd enkel werfalternatief 1 doorgerekend in het lucht- en geluidsmodel, omdat dit qua lucht- en geluidsimpact van de tijdelijke weg zelf de “worst case”-situatie is. De andere werfalternatieven worden – indien ze in discipline mobiliteit als redelijk worden beoordeeld – kwalitatief beoordeeld.

Effectscores en milderende maatregelen

Qua effectbeoordeling wordt per effectgroep en deelaspect en per combi-alternatief een effectscore toegekend tussen -3 en +3 (tenzij het beoordelingskader van de discipline in kwestie dit niet voorziet):

aanzienlijk negatief (-3)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)	positief (+2)
beperkt negatief (-1)	beperkt positief (+1)
verwaarloosbaar of geen effect (0)	

Deze scores worden toegekend op basis van expert judgement of – waar mogelijk – gekoppeld aan kwantitatieve criteria.

In principe worden voor elke discipline op basis van de effectenbeoordeling, indien vereist of wenselijk, milderende maatregelen voorgesteld. De noodzaak van een maatregel hangt af van de ernst van het negatief milieueffect, dat bepaald wordt door de toegekende scores:

- beperkt negatief (score -1): onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend; als de milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is, kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden
- negatief (score -2): er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen
- aanzienlijk negatief (score -3): er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden

Bij neutrale (niet-significante) of positieve effecten (scores 0 tot +3) zijn milderende maatregelen uiteraard niet aan de orde.

6.4 Overzicht te onderzoeken effectgroepen

6.4.1 Discipline mobiliteit

6.4.1.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

De analyse en beoordeling van de scenario's gebeurt steeds relatief ten opzichte van de resp. referentietoestand (zie hiervoor). De beschrijving van de referentietoestand voor de exploitatiefase vertrekt van het basisscenario 2035 in het regionaal verkeersmodel (RVM) van de Vlaamse Rand, versie v4.2.3. Omdat dit model echter vrij grofmazig is en op het onderliggend wegennet minder betrouwbare resultaten oplevert, werd dit verkeersmodel in de omgeving van Halle verder verfijnd, waarbij meer wegen opgenomen zijn en de connectoren van de statistische sectoren op het onderliggend wegennet worden uitgebreid en scherp gesteld om de werkelijke situatie meer te benaderen. Hierdoor zijn uitspraken op wijkniveau mogelijk. Waar nuttig worden de verkeersmodelgegevens aangevuld met beschikbare specifieke data over verkeer, zoals verkeerstellingen en ongefallenstatistieken. Er worden door de MER-deskundige zelf geen verkeersonderzoeken op het terrein voorzien. De referentietoestand wordt beschreven op basis van de indicatoren weergegeven in Tabel 6.

Ten aanzien van de aanlegfase wordt als referentiesituatie het basisscenario 2022 van het RVM gebruikt. Dit scenario wordt echter niet op zich beschreven maar enkel als referentie gebruikt voor de beoordeling van de werfalternatieven (mate van toe- of afname van verkeer).

Een verkeersmodel – ook na verfijning – vormt per definitie een vereenvoudiging van de complexe verkeerssituatie in het studiegebied. Verkeerscijfers per individueel wegsegment zullen enkel gebruikt worden op niveau van het hoofdwegennet, haar uitwisselings-complexen en de belangrijkste onderliggende wegen. De beschrijving van de referentietoestand en de beoordeling van de effecten van de scenario's wordt ook hoofdzakelijk op het niveau van woonkernen en -wijken gedaan, en niet van individuele wegen.

6.4.1.2 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van het plan op mobiliteit worden overwegend kwantitatief beoordeeld op basis van resultaten van doorrekeningen in de verkeersmodellen. Sommige effecten worden eerder kwalitatief beoordeeld. Dit betreft vnl. effectgroepen die betrekking hebben op de andere modi (openbaar vervoer, voetgangers en fietsers) en verkeersveiligheids- en leefbaarheidsaspecten, waarvoor het regionaal verkeersmodel geen of slechts approximatieve informatie kan aanleveren. De analyse en beoordeling van de scenario's gebeurt steeds relatief t.o.v. de referentietoestand (in 2035 voor de exploitatiefase, in 2022 voor de aanlegfase).

De doorgerekende scenario's worden beoordeeld op vlak van de volgende effectgroepen:

1. functioneren hoofdwegennet en complexen
2. globale werking verkeerssysteem op ruimer niveau
3. multimodale bereikbaarheid

Tabel 6 geeft een overzicht van de aspecten en indicatoren in elke effectgroep voor de beoordeling van de exploitatiefase, Tabel 7 geldt voor de aanlegfase (waarvoor dus iets minder aspecten worden behandeld). Een korte toelichting wordt hierna gegeven.

Tabel 6: Kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren, per effectgroep en aspect, voor de beoordeling van de verschillende scenario's van de exploitatiefase

Aspect	Indicator	Studiegebied	Bron
Verkeersgeneratie			
Modal split	Vervoerwijzekeuze over een etmaal	Macroschaal, verplaatsingen in relatie met Halle	Regionaal verkeersmodel, rvm
Gebruik van het wegennet	Totaal aantal gereden voertuigkilometers, opgedeeld naar autoverkeer/vracht/PAE Onderscheid tussen HWN en OWN	Mesoschaal en onderscheid naar deelgebieden HWN	Regionaal verkeersmodel, rvm
	Intensiteiten (PAE) op netwerkniveau	Macroschaal en mesoschaal	Regionaal verkeersmodel, rvm
Functioneren hoofdwegennet en complexen			
Verkeersafwikkeling hoofdwegennet	Verzadigingsgraad op wegsegmenten tijdens de drukste spitsuren	Microschaal HWN	Regionaal verkeersmodel, rvm
	Trajecttijden gereden op het hoofdwegennet tijdens de drukste spitsuren	Microschaal HWN	Regionaal verkeersmodel, rvm
	Snelheden gereden op het hoofdwegennet per segment	Microschaal HWN	Microsimulaties
	Knelpuntanalyse	Microschaal HWN	Regionaal verkeersmodel, rvm Microsimulaties
Verkeersveiligheid hoofdwegennet	Aanwezigheid van discontinuïteiten en al dan niet voldoen aan richtlijnen, zich voordoen van gevaarlijke situaties	Microschaal HWN	Plananalyse, Tunnelveiligheids-dossier
Verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet	Level Of Service (LOS) score (de gemiddelde verliestijd per voertuig)	Microschaal HWN, aansluitingen met OWN	Regionaal verkeersmodel, rvm
	Gemiddelde/maximale wachtrijlengte (ASC)		Microsimulatie
Functioneren onderliggend wegennet			
Verkeersafwikkeling onderliggend wegennet	Knelpuntanalyse	Mesoschaal	Regionaal verkeersmodel, rvm
Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet - mesoschaal	Voertuigkilometer pae Voertuigkilometer vrachtverkeer, tijdens de spitsperiodes	Mesoschaal (per deelgebied)	Regionaal verkeersmodel, rvm
	Intensiteiten op het onderliggend wegennet	Mesoschaal	Regionaal verkeersmodel, rvm
Verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet – microschaal	Intensiteiten op het onderliggende wegennet voor de woonwijken waar er direct impact is van het plan	Microschaal (op wijkniveau/specifieke wegsegmenten)	Regionaal verkeersmodel, rvm
	Evolutie doorgaand verkeer	Microschaal (op wijkniveau/specifieke wegsegmenten)	Regionaal verkeersmodel, rvm

Aspect	Indicator	Studiegebied	Bron
Multimodale bereikbaarheid			
Bereikbaarheid voetgangers en fietsers	Kwaliteit verbinding voor de woonwijken waar er direct impact is van het plan	Mesoschaal: tussen de verschillende wijken	Kwalitatief
Bereikbaarheid openbaar vervoer	Kwaliteit verbinding voor de woonwijken waar er direct impact is van het plan	Mesoschaal: tussen de verschillende wijken	Kwalitatief
Bereikbaarheid autoverkeer	Reistijden voor referentieroutes	Mesoschaal: tussen de verschillende wijken	Google Maps Regionaal verkeersmodel, rvm

Tabel 7: Kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren, per effectgroep en aspect, voor de beoordeling van de verschillende scenario's van de aanlegfase.

Aspect	Indicator	Studiegebied	Bron
Verkeersgeneratie			
Modal split	Vervoerwijzekeuze over een etmaal	Macroschaal, verplaatsingen in relatie met Halle	Regionaal verkeersmodel, rvm
Gebruik van het wegennet	Totaal aantal gereden voertuigkilometers, opgedeeld naar autoverkeer/vracht/PAE Onderscheid tussen HWN en OWN	Mesoschaal en onderscheid naar deelgebieden HWN	Regionaal verkeersmodel, rvm
	Intensiteiten (PAE) op netwerkniveau	Macroschaal en mesoschaal	Regionaal verkeersmodel, rvm
Functioneren hoofdwegennet en complexen			
Verkeersafwikkeling hoofdwegennet	Verkeersafwikkeling kruispunten A8 Trajecttijden op hoofdwegennet tijdens spitsuren	Microschaal HWN	Regionaal verkeersmodel, rvm
Verkeersveiligheid hoofdwegennet	Aanwezigheid van gevaarlijke situaties	Microschaal HWN	Plananalyse, Tunnelveiligheids-dossier
Functioneren onderliggend wegennet			
Verkeersafwikkeling onderliggend wegennet	Knelpuntanalyse	Mesoschaal	Regionaal verkeersmodel, rvm
Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet - mesoschaal	Voertuigkilometer pae Voertuigkilometer vrachtverkeer, tijdens de spitsperiodes	Mesoschaal (per deelgebied)	Regionaal verkeersmodel, rvm
Multimodale bereikbaarheid			
Bereikbaarheid voetgangers en fietsers	Kwaliteit verbinding voor de woonwijken	Mesoschaal: tussen de verschillende wijken	Kwalitatief

Aspect	Indicator	Studiegebied	Bron
Bereikbaarheid openbaar vervoer	Kwaliteit verbinding voor de woonwijken	Mesoschaal: tussen de verschillende wijken	Kwalitatief

In de effectgroep **‘functioneren hoofdwegennet en complexen’** worden de volgende aspecten bestudeerd:

- **Verkeersafwikkeling hoofdwegennet:** bestudeert de mate waarin de congestie en reistijd op het hoofdwegennet toe- of afneemt, op basis van voertuigverliesuren en trajecttijden op referentie-relaties. Dit wordt tijdens de ochtend- en avondspits bekeken, per (nog af te bakenen) deelzone.
- **Verkeersveiligheid hoofdwegennet:** wordt beoordeeld via identificatie en evolutie van conflict-gevoelige punten voor het gemotoriseerd verkeer op basis van verkeersongevallenstatistieken⁶.
- **Verkeersafwikkelingen aansluitingen onderliggend wegennet:** bekijkt de mate van verkeersafwikkeling op de aansluitpunten met het hoofdwegennet. Dit gebeurt op basis van de Level of Service (LOS) score, de gemiddelde verliestijd per voertuig ter hoogte van de knooppunten, aangeleverd door het regionaal verkeersmodel.
- **Structuur:** kwalitatieve beoordeling van de opbouw en leesbaarheid van het hoofdwegennet.
- **Robuustheid:** kwalitatieve beoordeling van de incidentgevoeligheid en mogelijkheden tot rerouting op het hoofdwegennet.

In de effectgroep **‘globale werking verkeerssysteem op ruimer niveau’** worden de volgende aspecten bestudeerd:

- **Evolutie gebruik wegennet:** de evolutie van de intensiteiten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet worden beoordeeld op basis van de verhoudingen in gereden kilometers, per etmaal, op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, per deelzone.
- **Evolutie aandeel doorgaand verkeer:** de evolutie van het aandeel doorgaand verkeer op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet voor auto- en vrachtverkeer wordt beoordeeld, per deelzone.
- **Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid onderliggend wegennet:** dit aspect wordt beoordeeld op basis van de toe- of afname van het aantal gereden voertuigkilometers door personenwagens en vrachtverkeer op het onderliggend wegennet, tijdens de ochtend- en avondspits, per deelzone, en voor de individuele wegen die het sterkst beïnvloed worden door het plan (welke dit zijn zal bepaald worden o.b.v. de resultaten van de verkeersmodellering).

In de effectgroep **‘Multimodale bereikbaarheid’** worden het volgende aspect bestudeerd:

- **Bereikbaarheid deelgebieden en woonzones voor voetgangers:** kwalitatieve beoordeling van de voetgangersverbindingen tussen de deelgebieden t.h.v. de A8. Beoordeling van de kwaliteit van de infrastructuur en conflictgevoeligheid van de verbindingen tussen de deelgebieden.
- **Bereikbaarheid deelgebieden en woonzones voor fietsers:** kwalitatieve beoordeling van de fietsersverbindingen tussen de deelgebieden t.h.v. de A8. Beoordeling van de kwaliteit van de infrastructuur en conflictgevoeligheid van de verbindingen tussen de deelgebieden.
- **Bereikbaarheid woonzones voor openbaar vervoer:** kwalitatieve beoordeling van de verplaatsingen met het openbaar vervoer tussen de woonzones aansluitend t.h.v. de A8. Beoordeling van de kwaliteit van de infrastructuur en conflictgevoeligheid van de verbindingen tussen de woonzones.

⁶ <https://accidentsflanders.innoconnect.net/>

- **Bereikbaarheid woonzones voor autoverkeer:** kwalitatieve beoordeling van de verplaatsingen per auto tussen de woonzones t.h.v. de A8. Beoordeling van de kwaliteit van de infrastructuur en conflictgevoeligheid van de verbindingen tussen de woonzones.

6.4.1.3 Significantiekaders

De scenario's worden beoordeeld via een één- of tweedimensionaal relatief significantiekader, waarbij elk aspect in relatieve termen beoordeeld wordt t.o.v. de referentietoestand. Deze paragraaf omschrijft de significantiekaders die per aspect gebruikt worden bij de beoordeling van de verschillende effecten.

Effectgroep 'Functioneren hoofdwegennet en complexen'

Verkeersafwikkeling hoofdwegennet

De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet wordt beoordeeld op basis van de relatieve toe- of afname van de voertuigverliesuren van de gemotoriseerde voertuigen op het hoofdwegennet, ten opzichte van de referentietoestand, tijdens de ochtend- en avondspits. Aangezien de congestie zich voornamelijk voordoet in de spitsen, maar ruimer is dan één klassiek spitsuur, kijken we hier naar de spitsperiodes van 6u-9u en 16u-19u.

Tabel 8 geeft het significantiekader weer dat wordt gebruikt voor de beoordeling van de verschillende scenario's ten opzichte van de referentietoestand.

Score	Effect	Betekenis
-3	Aanzienlijk negatief effect	Het aantal voertuigverliesuren neemt toe met meer dan 20%
-2	Negatief effect	Het aantal voertuigverliesuren neemt toe met 10% tot 20%
-1	Beperkt negatief effect	Het aantal voertuigverliesuren neemt toe met 5% tot 10%
0	Geen of verwaarloosbaar effect	Het aantal voertuigverliesuren neemt toe/af met <5%
1	Beperkt positief effect	Het aantal voertuigverliesuren neemt af met 5% tot 10%
2	Positief effect	Het aantal voertuigverliesuren neemt af met 10% tot 20%
3	Aanzienlijk positief effect	Het aantal voertuigverliesuren neemt af met meer dan 20%

Tabel 8: Significantiekader voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet op basis van de relatieve toe- of afname van de voertuigverliesuren ten opzichte van de referentietoestand.

Verkeersveiligheid hoofdwegennet

De verkeerstechnische vormgeving van de snelweginfrastructuur is een van de belangrijke aspecten op vlak van veiligheid van het autoverkeer op de snelwegen. Op basis van een interactieve kaart van het aantal verkeersongevallen in de wijde omgeving van de vier knooppunten wordt een analyse gemaakt van de conflictgevoelige punten voor de referentietoestand. Vervolgens wordt, voor de verschillende scenario's beoordeeld of het aantal conflictgevoelige punten verbetert, verslechtert of gelijk blijft en of er mogelijke nieuwe conflictgevoelige punten bijkomen, op basis van Tabel 9.

De interactieve kaart van verkeersongevallen (<https://accidentsflanders.innoconnect.net/>) bevat 148.430 ongevallen die in Vlaanderen zijn voorgevallen tussen 1 januari 2014 en 20 maart 2020, waarvan de meeste ongevallen (87%) een nauwkeurige plaatsbepaling hadden na registratie en deel vormen van de kaart. Deze kaart wordt als basis genomen.

Aantal conflictgevoelige punten	Score
>15% toename	-3
5%-15% toename	-2
1%-5% toename	-1
+/- 1%	0
1%-5% afname	1
5%-15% afname	2
>15% afname	3

Tabel 9: Significantiekader voor de beoordeling van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet.

Verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet

De verkeersafwikkeling op de aansluitingen met het onderliggend wegennet wordt voor de individuele kruispunten beoordeeld aan de hand van de Level Of Service (LOS)-score⁷ die bepaald wordt in het regionaal verkeersmodel. Deze LOS-score wordt bepaald aan de hand van de gemiddelde verliestijd per voertuig voor het gemotoriseerd verkeer op dit kruispunt en is een maat voor de verzadiging van het kruispunt. Tabel 10 geeft de vertaling van de LOS-scores naar gemiddelde verliestijd.

LOS-score	Gemiddelde verliestijd
A	0-10 sec
B	10-20 sec
C	20-35 sec
D	35-55 sec
E	55-80 sec
F	>80 sec

Tabel 10: Vertaling van de Level Of Service (LOS)-scores naar de gemiddelde verliestijd

De evolutie van deze LOS-score ten opzichte van de referentiesituatie wordt beoordeeld zoals weergegeven in Tabel 11.

Afwikkelkwaliteit toekomstige situatie	Evolutie t.o.v. referentiescenario						
	Score schuift 3 niveaus op	Score schuift 2 niveaus op	Score schuift 1 niveau op	Geen ver-schuiving in LOS-score	Score schuift 1 niveau op	Score schuift 3 niveaus op	Score schuift 2 niveaus op
score F	-3	-3	-2	0	nvt	nvt	nvt
score E	-3	-2	-1	0	0	nvt	nvt
score D	-2	-1	-1	0	1	2	nvt
score A-B-C	nvt	0	0	0	1	3	3

Tabel 11: Significantiekader voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling op de aansluitingen met het onderliggend wegennet op basis van de toe-of afname van de LOS-score ten opzichte van de referentietoestand

LOS = Level of Service: Deze score wordt gebruikt om de afwikkelkwaliteit van een kruispunt of wegsegment te beoordelen

Structuur

Omdat het hoofdwegennet een duurzame basis zal zijn voor de uitbouw van het globale wegennet voor autoverkeer en vrachtvervoer is het cruciaal dat dit hoofdwegennet op een goede wijze gestructureerd is met een duidelijke functionele categorisering van de onderdelen en de knopen tussen de onderdelen. Bijkomend is ook de leesbaarheid van dit verkeerssysteem voor de gebruikers belangrijk omdat dit een voorwaarde is opdat dit systeem op een vlotte wijze zal gebruikt worden zoals wordt beoogd.

Dit deelaspect wordt dan ook beoordeeld via een verkeerskundige analyse van de mate waarin de nieuwe infrastructuur een goed opgebouwd wegennet realiseert dat voor de verschillende verkeersstromen een gepast aanbod geeft. Zowel de structurele opbouw van het wegennet met een duidelijke functionele categorisering en de leesbaarheid ervan voor de gebruikers worden kwalitatief besproken.

Robuustheid

Dit aspect wordt, overeenkomstig aan het MER richtlijnenboek, beschreven aan de hand van twee deelaspecten:

- Incidentgevoeligheid: er wordt beoordeeld in hoeverre de verkeerstechnische veiligheids-karakteristieken van de infrastructuur aanleiding geven tot hogere of lagere risico's op ongevallen. Bijkomende weefzones of korte op- en afritten kunnen immers zorgen voor een negatief effect op de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Ook fileterugslag van uitvoegend verkeer heeft een negatieve impact op de veiligheid, vanwege het grote snelheidsverschil met verkeer op de snelweg.
- Mogelijkheden rerouting: er wordt nagegaan of er de mogelijkheid is om het verkeer te rerouten via alternatieve routes. Op die wijze kan de filevorming worden beperkt indien er zich verstoringen, denk aan lichte of zware ongevallen, voordoen op het hoofdwegennet.

Een beoordeling van de robuustheid van de referentietoestand wordt gemaakt op basis van deze aspecten. De evolutie van robuustheid van de verschillende scenario's ten opzichte van de referentiesituatie wordt vervolgens beoordeeld via een generiek ééndimensionaal relatief significantiekader, zie Tabel 12.

Tabel 12: Significantiekader voor de beoordeling van de robuustheid van het hoofdwegennet

Effect t.o.v. referentietoestand	Beoordeling
Aanzienlijk negatief effect	-3
Matig negatief effect	-2
Beperkt negatief effect	-1
Geen of verwaarloosbaar effect	0
Beperkt positief effect	1
Matig positief effect	2
Aanzienlijk positief effect	3

Globale werking verkeerssysteem op ruimer niveau

Evolutie gebruik wegennet

De evolutie van het gebruik van het wegennet wordt geoordeeld op basis van de verhouding tussen het aandeel verkeer op het hoofdwegennet (A8 en R0) ten opzichte van het aandeel verkeer op het onderliggend wegennet (som van de gewestwegen en de lokale wegen), per etmaal. Verder wordt gekeken of het totale verkeersvolume niet toeneemt. Beide indicatoren worden gecombineerd in een tweedimensionaal significantiekader, en zo in één score beoordeeld, zoals weergegeven in Tabel 13.

Totaal verkeersvolume --->	>5% toename	1%-5% toename	+/- 1%	1%-5% afname	>5% afname
Verhouding verkeersvolume lokaal/bovenlokaal					
>5% toename	-3	-3	-2	-1	0
1%-5% toename	-3	-2	-1	0	1
+/-1%	-2	-1	0	1	2
1%-5% afname	-1	0	1	2	3
>5% afname	0	1	2	3	3

Tabel 13: Significantiekader voor de beoordeling van de evolutie van het gebruik van het wegennet op basis van de relatieve toe-of afname van het totale verkeersvolume en de verhouding van het lokaal tot bovenlokaal verkeersvolume, ten opzichte van de referentietoestand.

Evolutie volume doorgaand verkeer

Om na te gaan of er bij de scenario's een verschuiving te verwachten is van het doorgaand verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet en omgekeerd, wordt gekeken naar het volume doorgaand verkeer op het onderliggend netwerk in de ochtend- en avondspits. Hierbij wordt 'doorgaand verkeer' gedefinieerd als verkeer zonder herkomst of bestemming in het onderzochte gebied. Dit aspect wordt beoordeeld op basis van het significantiekader weergegeven in Tabel 14.

	Score	Omschrijving
Toename/afname volume doorgaand verkeer >20%	-3/+3	Aanzienlijk negatief/positief effect
Toename/afname volume doorgaand verkeer 10-20%	-2/+2	Negatief/positief effect
Toename/afname volume doorgaand verkeer 5-10%	-1/+1	Beperkt negatief/positief effect
Toename/afname volume doorgaand verkeer <5%	0	Geen/ Verwaarloosbaar effect

Tabel 14: Significantiekader voor de beoordeling van de evolutie van het volume doorgaand verkeer.

Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegennet

De verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid hangt af van een groot aantal factoren, maar wordt vooral gekoppeld aan de druk die het wegverkeer (personenwagens en vrachtwagens) legt op het onderliggend wegennet waar de woondichtheid hoog is. Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegennet wordt dan ook gekeken naar de verkeersleefbaarheids capaciteit van de wegen. Voor elke straat wordt een capaciteit bepaald die niet alleen rekening houdt met de verkeersafwikkeling, maar ook met de leefbaarheid. Parameters zijn o.a. de luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, geluidshinder, verkeersvolume fietsers en voetgangers, percentage vrachtwagens, aantal woningen. Op basis hiervan wordt een I/C-verhouding berekend.

Deze indicator wordt beoordeeld volgens het significantiekader weergegeven in Tabel 15.

Het onderliggend wegnennet is de som van de gewestwegen en de lokale wegen. De focus ligt op de effecten tijdens de drukste periodes, de ochtendspits (6-9u) en de avondspits (16-19u).

IC-verhouding	Score
>15% toename	-3
5%-15% toename	-2
1%-5% toename	-1
+/- 1%	0
1%-5% afname	1
5%-15% afname	2
>15% afname	3

Tabel 15: Significantiekader voor de beoordeling van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegnennet.

Multimodale bereikbaarheid

Het studiegebied wordt doorsneden door de R0 en de A8. Hierdoor ontstaan barrières, die een vlotte verbinding naar de voorzieningen in de hoofdkernen en tussen de verschillende woongebieden bemoeilijken. Waar het project ingrijpt op de infrastructuur dwars op het hoofdwegennet is een positieve of negatieve impact op deze verbindingen mogelijk. We bekijken dit voor de verschillende modi: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer.

De bereikbaarheid van de deelgebieden voor de verschillende modi wordt zowel in de referentie-toestand(en) als in de toekomstige toestand(en) gescoord. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende elementen.

Tabel 16 geeft een overzicht per modus. Deze afweging resulteert in scores zoals weergegeven in Tabel 17.

voetganger	fietser	OV	auto
verbinding: ja/nee	verbinding: ja/nee	verbinding: ja/nee	verbinding: ja/nee
veiligheid: aantal en ernst conflictpunten	veiligheid: aantal en ernst conflictpunten	veiligheid: aantal en ernst conflictpunten	veiligheid: aantal en ernst conflictpunten
ruimte	ruimte: breedte fietspad		mogelijke sluiproutes
comfort	comfort	congestiegevoeligheid	congestiegevoeligheid

Tabel 16: Onderzochte elementen voor het bepalen van een score (zie Tabel 17) van de bereikbaarheid van de deelgebieden en woonkernen, voor voetgangers, fietsers, autoverkeer en openbaar vervoer.

	Voetgangers/fietsers	Auto/OV
--	----------------------	---------

-2	Geen verbinding	Geen verbinding
-1	Er zijn gebreken aan de infrastructuur voor voetgangers/fietsers	Onveilig/conflict met bovenlokale verbinding met congestie
0	De infrastructuur volstaat	Verbinding volstaat
1	Infrastructuur overtreft minimumnormen	Lokale verbinding zonder bovenlokale interferentie
2	Exclusieve en conforme infrastructuur voor voetgangers/fietsers	Kwalitatieve lokale verbinding zonder congestie

Tabel 17: Evaluatietabel voor de beoordeling van de bereikbaarheid van de deelgebieden en woonkernen van de referentietoestand en de scenario's

Vervolgens wordt de evolutie in de alternatieven ten opzichte van de referentietoestand beoordeeld door middel van het weergegeven in Tabel 18.

	Wijziging van de indicator
-3/+3	Indicator verslechtert/verbetert en schuift drie of meer beoordelingsklassen op
-2/+2	Indicator verslechtert/verbetert en schuift twee beoordelingsklassen op
-1/+1	Indicator verslechtert/verbetert en schuift 1 beoordelingsklasse op
0	Geen wijziging van beoordelingsklasse

Tabel 18: Significantiekader voor de beoordeling van de bereikbaarheid van de deelgebieden en woonkernen t.o.v. de referentietoestand

6.4.2 Discipline geluid en trillingen

6.4.2.1 Bepalen reken- en studiegebied

Om de afbakening van het rekengebied te bepalen, moeten de geïmpacteerde wegen geïdentificeerd worden. De geïmpacteerde wegen zijn die wegen waarvan de geluidsimpact na de uitvoering van het project kan toe- of afnemen met minstens 1 dB, inclusief de nieuwe geplande wegen. Hierop wordt verder een bufferafstand in rekening gebracht. De omhullende buffer bepaalt de afbakening van het rekengebied. De bepaling van de geïmpacteerde wegen wordt meteen bekeken vanuit een akoestisch standpunt. Via een eenvoudige akoestische berekening met een grote rasterstap en zonder objecten kan de geluidsimpact van een combinatie van wegen snel bepaald worden. Ten opzichte van de referentiesituatie en over de varianten heen worden zo de gebieden waar de geluidsimpact varieert vlot gevonden. De wegen die binnen deze gebieden vallen, zijn de geïmpacteerde wegen.

Om het studiegebied af te bakenen, wordt de Lden 50 dB(A) contour gehanteerd. Over de varianten heen, inclusief de referentie, wordt op elk rasterpunt de maximale Lden-waarde genomen. Op dit raster met maximale waarden wordt de 50 dB(A) contour bepaald, namelijk de gecumuleerde geluidscontour van 50 dB(A). Het studiegebied, bepaald in functie van de exploitatiefase, wordt ook gebruikt worden de doorrekening van de aanlegfase (werfscenario met tijdelijke 2x2-weg).

Trillingen zijn voornamelijk relevant in de aanlegfase en zullen tijdelijk van aard zijn. Het aspect trillingen is dus voornamelijk relevant op projectniveau, en zal op planniveau niet verder meegenomen worden naar het MER.

6.4.2.2 Juridische en beleidsmatige context

Conform het richtlijnenboek geluid en trillingen dient men de referentiesituatie te vergelijken met de milieukwaliteitsnormen. Het betreft de norm die overeenstemt met de geluidsniveaus zoals die in het betrokken gebied zouden mogen heersen om een akoestisch comfort te garanderen.

In VLAREM II, Bijlage 2.2.1. zijn milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht opgenomen. Het geluidsniveau wordt hierbij uitgedrukt in $L_{A95,1h}$. Deze parameter werd gekozen omdat het een goede indicatie geeft van het aanwezige achtergrondgeluid en dus van de geluidskwaliteit in de omgeving, omdat incidentele lokale pieken eruit gefilterd zijn. De aanduiding '1h' geeft aan dat de meetduur telkens één uur moet bedragen. In onderstaande tabel worden de milieukwaliteitsnormen weergegeven:

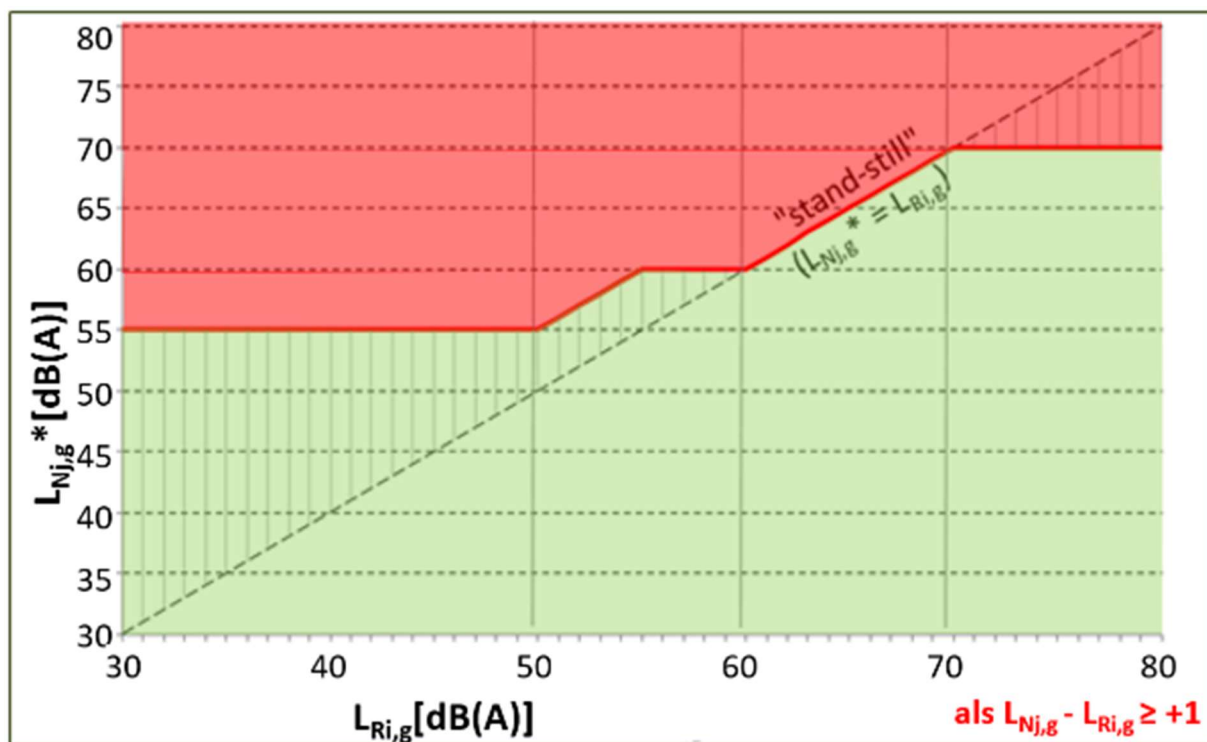
Tabel 19: Milieukwaliteitsnormen Vlarem II voor geluid in open lucht (dB(A), L_{A95})

Gebied	Overdag	's Avonds	's Nachts
1. Landelijke gebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie	40	35	30
2. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500m van industriegebieden niet vermeld in punt 3 of van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	50	45	45
3. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500m van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden tijdens de ontginning	50	45	40
4. Woongebieden	45	40	35
5. Industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsvoorzieningen tijdens ontginning	60	55	55
6. Recreatiegebieden uitgezonderd gebieden voor verblijfsrecreatie	50	45	40
7. Alle andere gebieden, uitgezonderd: bufferzones, militaire domeinen en deze waarvoor in bijzondere besluiten richtwaarden worden vastgesteld	45	40	35
8. Bufferzones	55	50	50
9. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500m gelegen van voor grindwinning bestemde ontginningsgebieden tijdens ontginning	55	50	45
10. Agrarische gebieden	45	40	35
Opmerking: Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing. Dag: van 07.00 tot 19.00 uur Avond: van 19.00 tot 22.00 uur Nacht: van 22.00 tot 07.00 uur			

Om te bepalen of er voor de verschillende varianten van de geplande situatie milderende maatregelen genomen moeten worden, werd een grafiek opgesteld. Per bewoond gebouw en andere geluids-gevoelige bestemming wordt het **maximaal gewenste geluidsniveau** $L_{Nj,g}^*$ (L_{den}) bepaald dat afhangt van het geluidsniveau in de referentiesituatie $L_{Ri,g}$. Dit wordt getoond met de rode lijn in onderstaande grafiek.

Als het geluidsniveau in de geplande situatie $L_{Nj,g}$ groter is dan het maximaal gewenste geluidsniveau $L_{Nj,g}^*$ (=zone boven rode lijn in de grafiek), dan moet dit teruggebracht worden met een reductiewaarde $RED_{Nj,g}$ gelijk aan het verschil tussen beide door gebruik te maken van milderende maatregelen. Deze evaluatie gebeurt voor elk woongebouw of andere geluidsgevoelige bestemming.

De geluidsniveaus mogen in deze fase wiskundig afgerond worden tot op 1 dB(A). Milderende maatregelen zijn enkel nodig als er een negatief plan-/projecteffect is, als met andere woorden het plan of project een toename van minstens 1 dB(A) vertoont ten opzichte van de referentiesituatie ($L_{Nj,g} - L_{Ri,g} \geq 1$ dB(A)).



Figuur 37: Oriëntatiegrafiek Departement Omgeving

De oriëntatietabel bestaat uit **verschillende zones**:

$L_{Ri,g} < 50$ dB $\rightarrow$ $L_{Nj,g} \leq 55$ dB	Het plan of project mag in alle gevallen 55 dB(A) genereren.
--	--

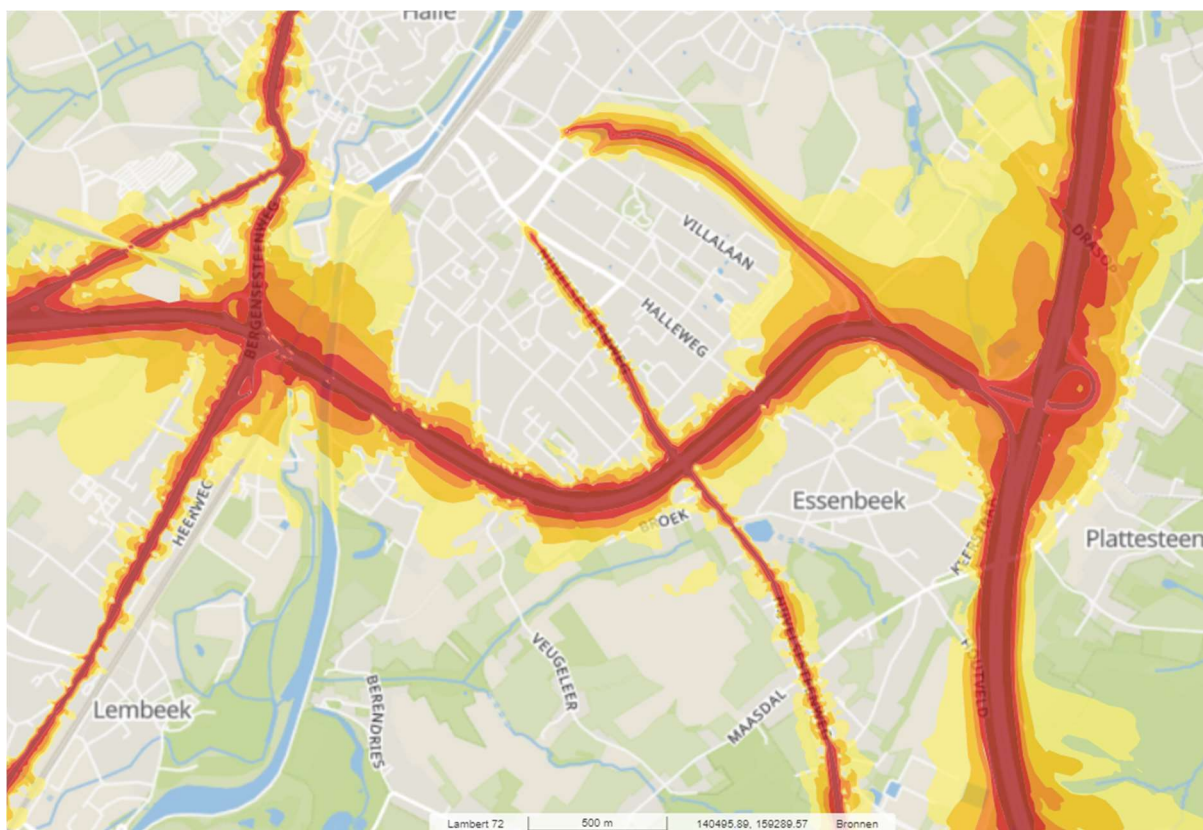
$50 \text{ dB} < L_{Ri,g} \leq 60 \text{ dB} \rightarrow L_{Nj,g} \leq L_{Ri,g} + 5 \text{ én } L_{Nj,g} \leq 60 \text{ dB}$	Bij een geluidsniveau in de referentiesituatie tussen 50 en 60 dB(A) mag het plan of project iets meer dan 55 dB(A) genereren met een overgangszone naar 60 dB(A) toe.
$60 \text{ dB} < L_{Ri,g} \leq 70 \text{ dB} \rightarrow L_{Nj,g} \leq L_{Ri,g}$	Bij een geluidsniveau in de referentiesituatie tussen 60 en 70 dB(A) mag het plan of project niet meer genereren dan de referentiesituatie (stand-still).
$L_{Ri,g} > 70 \text{ dB} \rightarrow L_{Nj,g} \leq 70 \text{ dB}$	En tot slot, mag het plan of project in geen geval waarden boven de 70 dB(A) genereren indien er sprake is van een negatieve plan- of projectimpact ($L_{Nj,g} - L_{Ri,g} \geq 1 \text{ dB(A)}$). Een stand-still is hier niet voldoende. Milderende maatregelen moeten er in de mate van het mogelijke voor zorgen dat het resulterend geluidsniveau $L_{Nj,g}$ maximaal 70 dB(A) is.

6.4.2.3 Methodiek onderzoek referentiesituatie

Voor de beschrijving van de **huidige geluidskwaliteit** in het studiegebied wordt gebruik gemaakt van zowel gedetailleerde bestaande informatiebronnen voor de geluidsbelasting in het studiegebied, als van meetresultaten van eigen in-situ geluidsmetingen.

Geluidsbelastingskaarten LNE (2021)

Een eerste informatiebron wordt gevormd door de geluidsbelastingskaarten (parameters L_{den} en L_{night}) voor weg- en spoorverkeer in Vlaanderen. De geluidskaarten werden aangemaakt op basis van modelberekeningen voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar en spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar. De verkeerscijfers waarmee de berekeningen werden uitgevoerd voor de opmaak van de geluidsbelastingskaarten betreffen het referentiejaar 2021. In de geluidsbelastingskaart voor wegverkeer zijn voor het studiegebied de E19, N203, N203a, N6, N7, N28, E429 opgenomen.



Figuur 38: Geluidsbelastingsschaakten wegverkeer Lden – referentiejaar 2021 (bron: Geopunt)

Geluidsmetingen

De gegevens van de geluidsbelastingsschaakten worden aangevuld met geluidsmetingen op een aantal kritische locaties ten opzichte van de geplande werken. Deze metingen zijn nodig conform het richtlijnenboek geluid, aangezien geen recente bestaande metingen (< 3 jaar) beschikbaar zijn.

In het kader van het plan-MER worden 4 continue (> 1 week) geluidsmetingen voorzien.

Dit zijn geen exacte locaties en moeten nog definitief vastgelegd worden wanneer de te modelleren wegnis bekend is (discipline mobiliteit) en na inschatting op het terrein zelf tijdens de meetcampagne(s).

Daarnaast worden er nog 10 ambulante geluidsmetingen (+/- 15 min) voorzien, deze worden afgestemd op het omliggende wegennet dat wordt aangeleverd door de deskundige mobiliteit.

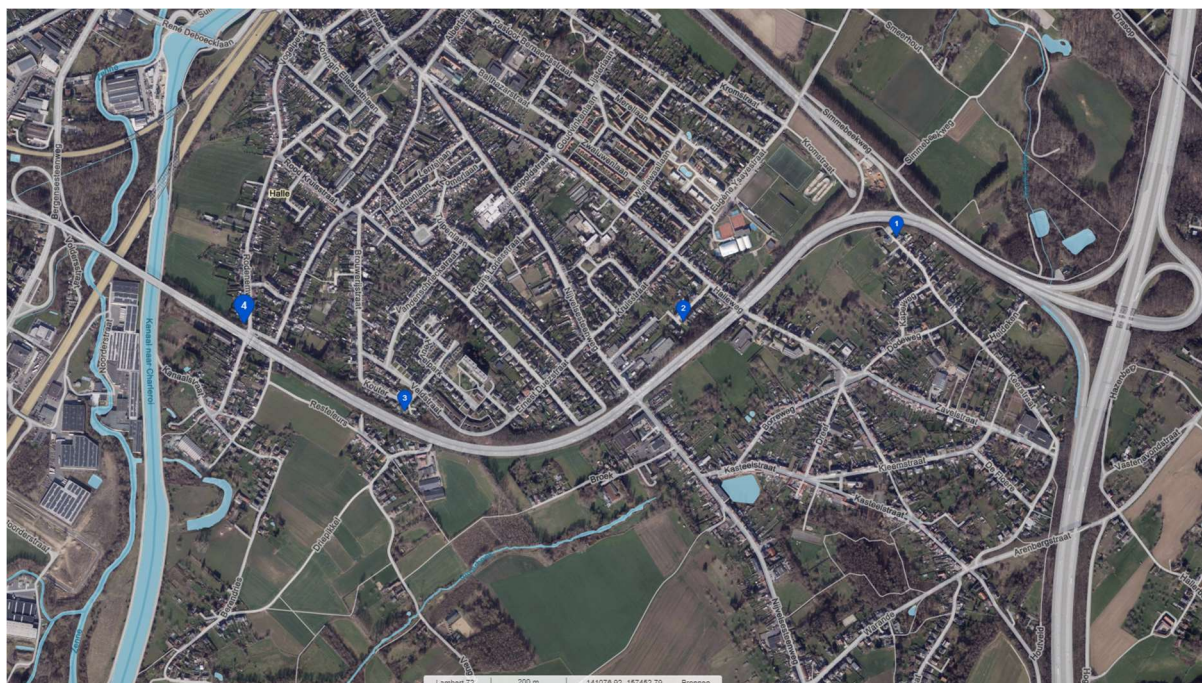
De geluidsmetingen worden uitgevoerd conform Vlare II – bijlage 4.5.1 'Meetmethode en meetomstandigheden voor het omgevingsgeluid'. Bij de analyse van de meetdata wordt nagegaan in hoeverre de huidige geluidskwaliteit voldoet aan de milieukwaliteitsnormen voor het omgevingsgeluid (Vlare II, uitgedrukt in L_{A95} , zie bovenstaande tabel).

Tijdens de metingen worden volgende gegevens verzameld:

- de waarden van $L_{Aeq,T}$ (energetisch gemiddelde van het geluidsdrukniveau),
- de waarden $L_{AN,T}$ (statistische analyse van het geluidsdrukniveau met minimaal $N = 10, 50$ en 95 (achtergrondniveau volgens Vlare II indien $T=1h$)).

De metingen werden uitgevoerd onder representatieve meteo-omstandigheden, d.w.z. bij voldoende lage windsnelheden en zonder neerslag. De metingen werden uitgevoerd op een hoogte van 4m boven het maaiveld. De toetsing van de meetresultaten aan de milieukwaliteitsdoelstellingen en richtwaarden uit Vlare II in functie van de ligging van de meetpunten volgens het gewestplan geeft aan in hoeverre de huidige geluidsbelasting, uitgedrukt in $L_{A95,1h}$, hieraan conform is of hoe groot de overschrijdingen eventueel zijn.

Op basis van verkeersgegevens, aan te leveren vanuit discipline mens-mobiliteit, kan het aandeel ingeschat worden van het verkeersgeluid in het huidige geluidsniveau op de verschillende meetpunten.



Figuur 39: Voorstel continue meetlocaties geluid

In het kader van deze studie worden geen **trillingsmetingen** uitgevoerd. De mogelijke effecten inzake trillingen worden kwalitatief beoordeeld. Gezien het project nieuwe weginfrastructuur met een in principe goed wegdek betreft, zijn geen trillingsproblemen te verwachten.

6.4.2.4 Geluidsmodellering

De benodigde verkeersgegevens per wegvak voor de verschillende scenario's (aantal personen- en vrachtwagens per dagdeel, toegelaten snelheid) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit. De scenario's worden doorgerekend in het akoestisch rekenmodel Geomilieu V2023. De berekeningshoogte is standaard 4m+mv (gebruikelijke hoogte van de slaapkamer in een eengezinswoning). De geluidsberekening wordt uitgevoerd op basis van de Nederlandse rekenmethode, gepubliceerd in het 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2012', genoemd standaard rekenmethode SRM II met aanpassing van de wegdekkorrektietermen voor Vlaanderen (versie 2022).

Bij de berekening van het wegverkeersgeluid t.h.v. woningen wordt voor elk wegsegment rekening gehouden met het geluidsvermogeniveau van een type motorvoertuig, met onderscheid tussen lichte en zware motorvoertuigen, en met de maatgevende verkeersintensiteit en –snelheid (maximale snelheid) per voertuigcategorie en per richting, tijdens elke beoordelingsperiode (dag-avond-nacht).

Naast geluidsveroorzakende factoren wordt in de rekenmethode rekening gehouden met geluidsdempende factoren, waaronder damping door geometrische uitbreiding (bepaald door de ligging van de weginfrastructuur), luchtabsorptie, akoestische eigenschappen van de bodem, afscherming en reflecties van gedefinieerde (invloedrijke) objecten (bv. eerstelijnsbebouwing langs de gesimuleerde wegsegmenten, een aarden wal in de onmiddellijke nabijheid, enz.).

De geluidsmetingen zullen gebruikt worden ter validatie van het geluidsmodel dat opgemaakt wordt voor de **actuele situatie** in het akoestisch rekenprogramma Geomilieu.

6.4.2.5 Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

Voor de aanlegfase worden de geluidseffecten van de werf zelf op kwalitatieve wijze beoordeeld. De effecten van de tijdelijke A8 in het “worst case”-scenario met 2x2 rijstroken worden doorgerekend in het geluidsmodel.

In het geluidsmodel worden eveneens meerdere scenario’s doorgerekend voor de exploitatiefase op basis van het netwerk met de verkeersgegevens aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit. De resultaten van de verschillende scenario’s van de geplande situatie worden vervolgens vergeleken met die van de beide referentiescenario’s (zie hiervoor).

Het aspect geluidshinder voor de mens komt uitgebreid aan bod, mede als input voor de discipline mens-gezondheid. Naast de visuele interpretatie van de geluidskaarten zullen hiervoor immissieberekeningen gebeuren in specifieke beoordelingspunten t.h.v. alle woningen en faunistisch waardevolle gebieden die significant beïnvloed worden door het plan.

De evaluatie van de significantie van de wijziging in geluidimmissies ten gevolge van de verkeersgeneratie gebeurt als volgt:

Effectbeschrijving	Significantie	Effect op het omgevingsgeluid
aanzienlijk positief	+++	verlaging van het omgevingsgeluid met 6 dB(A) of meer
positief	++	verlaging van het omgevingsgeluid met 3 tot 6 dB(A)
beperkt positief	+	verlaging van het omgevingsgeluid met 1 tot 3 dB(A)
verwaarloosbaar	0	verlaging/verhoging van het omgevingsgeluid < 1 dB(A)
beperkt negatief	-	verhoging van het omgevingsgeluid met 1 tot 3 dB(A)
negatief	--	verhoging van het omgevingsgeluid met 3 tot 6 dB(A)
aanzienlijk negatief	---	verhoging van het omgevingsgeluid met 6 dB(A) of meer

Deze schaal wordt niet toegepast voor de eindbeoordeling. Voor het bepalen van milderende maatregelen moet immers afgetoetst worden aan de oriëntatiegrafiek. Voor woningen met tussenscore 0 zijn er nooit milderende maatregelen nodig, voor alle andere woningen is dit afhankelijk van de ligging op de oriëntatiegrafiek. Boven de rode lijn is onderzoek naar mogelijke milderende maatregelen noodzakelijk.

De locaties waar men cfr. de oriëntatiegrafiek dient over te gaan tot het nemen van milderende maatregelen worden aangeduid. In het kader van een plan-MER is het echter niet de bedoeling om getailleurde maatregelen voor te stellen/ door te rekenen aangezien de uiteindelijke variant nog niet vastligt.

6.4.3 Discipline lucht

6.4.3.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

De huidige luchtkwaliteit in het studiegebied wordt ingeschat op basis van de interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE op de website van de VMM.

Daarnaast worden de 2 referentiesituaties in de exploitatiefase door VITO doorgerekend in het luchtmodel AtmoStreet, evenals het referentiescenario voor de aanlegfase. De benodigde verkeersgegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per etmaal, “free flow” snelheid) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit. Het modelgebied komt overeen met het mesostudiegebied (zie §6.3.1).

In AtmoStreet worden twee luchtmodellen gecombineerd:

- IFDM: Dit is een gebiedsdekkend model dat de luchtkwaliteit in kaart brengt zonder rekening te houden met afscherming door bebouwing of andere elementen die een vrije luchtcirculatie belemmeren.
- OSPM: Aanvullend wordt ook gebruik gemaakt van het model OSPM (Operational Street Pollution Model, ontwikkeld door Arhus University, Denemarken). Dit model laat toe de modellering in dicht bebouwde omgevingen te verfijnen tot op “street canyon”-niveau, omdat het rekening houdt met barrièrewerking door bebouwing en recirculatie van emissies t.g.v. wervelstroming binnen het straatprofiel.

De luchtmodellering door VITO gaat uit van zo realistisch mogelijke aannames qua samenstelling en emissies van het wagenpark. Voorts houdt het luchtmodel van de referentietoestand ook rekening met het effect van tunnelmonden, insleuvingen en bestaande en (los van het plan) voorziene (geluids-)schermen en –bermen. Merk op dat dit model volledig analoog is aan het IRCEL/CELINE-model behalve dat het, in tegenstelling tot IRCEL/CELINE, ook rekening houdt met het afschermend effect van de bestaande schermen en bermen binnen het studiegebied.

Het luchtmodel laat ook toe om de CO₂-emissies en de stikstofdeposities t.g.v. het verkeer te berekenen, ten behoeve van discipline klimaat en discipline biodiversiteit.

De bepaling van de referentietoestand voor de discipline lucht gebeurt bijgevolg op basis van bestaande en eigen luchtmodellering. Eigen kortstondige metingen werden niet uitgevoerd omdat deze niet zinvol zijn wegens te seizoen- en weersgebonden.

6.4.3.2 Toetsingskader

Zowel de immissiewaarden in de huidige toestand als in het referentiescenario worden getoetst aan de nieuwe Europese milieukwaliteitsnormen voor lucht, zoals op 14 oktober 2024 goedgekeurd door de Europese raad (ondanks het feit dat deze nog niet zijn doorvertaald in Vlarem of het MER-richtlijnsysteem lucht).

Naast de lokale luchtkwaliteit zal ook aandacht besteed aan de luchtemissies door wegverkeer. België en Vlaanderen hebben immers voor broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen ambitieuze emissiereductiedoelstellingen. Voor klimaat geldt een Vlaamse non-ETS reductiedoelstelling van -35% in 2030 t.o.v. 2005. In afwachting van een intra Belgische lastenverdeling wordt van eenzelfde reductiedoelstelling voor Vlaanderen uitgegaan. Als emissiereductiedoelstellingen geldt de NEC-richtlijn (2016/2284). Deze doelstellingen zijn geformuleerd als een reductiepercentage t.o.v. 2005. Deze Belgische doelstellingen werden vertaald naar doelstellingen voor elk gewest uitgedrukt in absolute emissies. Voor luchtverontreinigende polluenten zoals NO_x- en PM-emissies stelt zich dezelfde vraag om te toetsen aan de evolutie die nodig is om de NEC-doelstelling 2030 te bereiken en het dalende traject dat hiervoor ook voor wegverkeer en personenvervoer nodig is. Bijkomend zullen alle mogelijkheden van milderende maatregelen en het cumulatief effect geduid te worden.

Zowel de emissiewaarden als de immissiewaarden in de referentiescenario's worden doorerekend in het luchtmodel AtmoStreet. De immissiewaarden worden getoetst aan de milieukwaliteitsnormen voor lucht volgens VLAREM II beschreven. Ten aanzien van verkeer zijn hierbij de polluenten NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} relevant. Volgens de recentste inzichten is EC (elementair koolstof of roet) de meest adequate parameter om lokale luchtkwaliteit te beoordelen die vooral door verkeersemisies wordt bepaald. Voor EC bestaan evenwel (nog) geen wettelijke grenswaarden.

6.4.3.3 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Voor zover onderscheidend worden meerdere scenario's voor de exploitatiefase doorerekend in het luchtmodel AtmoStreet (zie ook §6.3.5). Voor de aanlegfase wordt, zoals voor discipline geluid, enkel het "worst case"-scenario met tijdelijke 2x2-weg doorerekend. De voorziene aanpassingen aan de weginfrastructuur en andere nieuwe elementen die impact kunnen hebben op de lokale luchtkwaliteit (bermen, ...) worden daarbij zo nauwkeurig mogelijk gemodelleerd.

De berekende **immissiewaarden** in de scenario's van de geplande situatie in elk punt van het modelgebied van AtmoStreet worden enerzijds getoetst aan de toekomstige Europese normen en anderzijds vergeleken met de overeenkomstige immissiewaarden in het resp. referentiescenario, om de bijdrage van het plan aan de lokale luchtkwaliteit in te schatten. Deze bijdrage, uitgedrukt in % t.o.v. de milieukwaliteitsnorm (met +/- 1, 3 en 10% als grenswaarden voor de effectscore), wordt getoetst aan het significantiekader voor luchtverontreiniging door verkeer, conform het richtlijnsysteem lucht. Daarbij wordt de noodzaak aan milderende maatregelen ook deels bepaald door het al dan niet overschrijden van 80% van de milieukwaliteitsnorm (MKN) in de geplande situatie.

Tabel 20: Significantiekader lucht

Invloed op omgeving		Score
Plan/project zorgt voor daling X van immissie	X > 10% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+3
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+2
	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+1
Plan/project heeft geen of zeer beperkte bijdrage aan immissie	X ≤ 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	0
Plan/project zorgt voor stijging X van immissie	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-1
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-2
	X > 10% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	-3

Beoordeling van het effect		Koppeling met milderende maatregelen	
		locaties met concentratie $\leq$ 80% MKN	locaties met concentratie > 80% MKN
-1	beperkt negatief	onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend	er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen
-2	negatief	er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen	er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen
-3	aanzienlijk negatief	er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden	er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden

Milderende maatregelen zijn bij een weginfrastructuurproject over het algemeen technisch van aard (b.v. het plaatsen van schermen en/of overkappingen), maar b.v. ook het invoeren van een snelheidsverlaging. Inrichtingsmaatregelen i.f.v. vergroening van de omgeving hebben vooral een sociale, landschappelijke en/of ecologische functie, en dragen slechts in beperkte of subjectieve mate bij tot mildering van de impact op de luchtkwaliteit.

Het richtlijnsysteem lucht maakt bij de effectbeoordeling en het bepalen van de noodzaak aan milderende maatregelen geen onderscheid tussen zones met of zonder bewoning, indien het om “publiek toegankelijke locaties” gaat. Zates van wegen, niet toegankelijke middenbermen, landbouwpercelen, bedrijfsterreinpercelen en niet ontsloten bos of struikgewas worden niet als publiek toegankelijke locaties beschouwd, fiets- en voetpaden wel. Praktisch zal het zoeken naar milderende maatregelen focussen op de zones met woningen en op de (nieuwe) fietsinfrastructuur langs bestaande of nieuwe wegen.

De berekende **emissiewaarden** per scenario (enkel exploitatiefase) binnen het modelgebied wordt afgetoetst met de emissiereductiedoelstellingen op niveau Vlaanderen zoals beschreven hierboven en vergeleken met de overeenkomstige emissiewaarden in het referentiescenario, om de emissiebijdrage van het plan in te schatten.

6.4.4 Discipline mens – gezondheid

6.4.4.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

De evaluatie van de gezondheidseffecten van het plan voor de mens omvat volgende stappen:

- Beschrijving van het ruimtegebruik en de betrokken populatie;
- Identificatie van potentiële relevante milieustressoren;
- Inventarisatie van stressoren blootstellingsdata;
- Beoordeling gezondheidsimpact.

Het studiegebied voor de discipline mens – gezondheid komt overeen met het studiegebied voor lucht en geluid. Dit studiegebied wordt geoperationaliseerd op basis van de indeling in statistische sectoren. De statistische sector is het laagste niveau waarvoor demografische gegevens standaard beschikbaar zijn. Te grote of heterogene sectoren worden verder opgesplitst in (dichter) bewoonde en dun/niet

bewoonde delen. Voor rapportagedoeleinden worden de statistische (sub)sectoren gegroepeerd in (nog te bepalen) deelgebieden, overeenstemmend met de indeling gebruikt in discipline mobiliteit.

In stap 1 worden het ruimtegebruik en de populatie in het studiegebied beschreven. De meest recente inwoneraantallen en bevolkingsdichtheden per statistische sector worden ook op kaart voorgesteld.

In de nabije omgeving van het plangebied en andere zones waar potentieel significante gezondheidseffecten te verwachten zijn, worden ook de kwetsbare functies geïnventariseerd, zijnde scholen, kinderopvang, woonzorgcentra en ziekenhuizen.

In stap 2 worden de potentiële relevante milieustressoren in beeld gebracht. Deze worden ingedeeld als volgt:

- Chemische stressoren:
 - Luchtpolluenten: Voor verkeer relevante stressoren zijn de luchtpolluenten NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en EC (elementair koolstof). Voor deze polluenten/parameters zal getoetst worden aan de gezondheidkundige advieswaarden (GAW) van de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie); voor EC bestaat geen GAW en zal indicatief getoetst worden aan een grenswaarde van 1 µg/m³.
- Geurhinder: op zich relevant voor wegverkeer, maar de effecten zijn niet kwantificeerbaar en liggen normaliter in lijn (zeker qua onderlinge verhoudingen tussen de alternatieven) met de effecten inzake luchtpollutie en geluidshinder.
- Fysische stressoren:
 - Geluidshinder: Voor geluid is het % gehinderden (berekend o.b.v. een dosis-respons-formule) de maatgevende indicator voor het inschatten van gezondheidseffecten. Er bestaan evenwel geen grenswaarden of GAW voor deze indicator. Er zijn wel GAW voor geluid door wegverkeer: 53 dB(A) voor L_{den} en 45 dB(A) voor N_{night}.
 - Lichthinder: Wegverlichting en koplampen kunnen een bron van milieustress zijn. De gezondheidseffecten van lichthinder worden kwalitatief beoordeeld.
 - Trillingen: Dit aspect is relevant voor wegverkeer, maar wordt in discipline geluid niet meegenomen op planniveau, en daarom ook niet in discipline gezondheid.
 - Overstromingsrisico: dit wordt bekeken binnen de discipline oppervlaktewater.
 - Schaduwwerking, EM-straling, warmte, windhinder: Deze stressoren zijn niet relevant voor het plan.
- Biologische stressoren: Deze stressoren zijn niet relevant voor het plan.
- Nabijheid van groene ruimte: er wordt kwalitatief beoordeeld waar en hoeveel publiek groen erbij komt of verdwijnt of beter of slechter bereikbaar wordt t.o.v. de referentietoestand.

Stap 3 betreft de inventarisatie van de blootstellingsdata. Dit gebeurt door de immissiekaarten voor lucht en geluid van de referentietoestand, aangeleverd door de betreffende MER-deskundigen, GIS-matig te kruisen met de kaart van de statistische sectoren en deelgebieden. Per sector en deelgebied (en het totale studiegebied) kunnen aldus volgende blootstellingsdata bekomen worden:

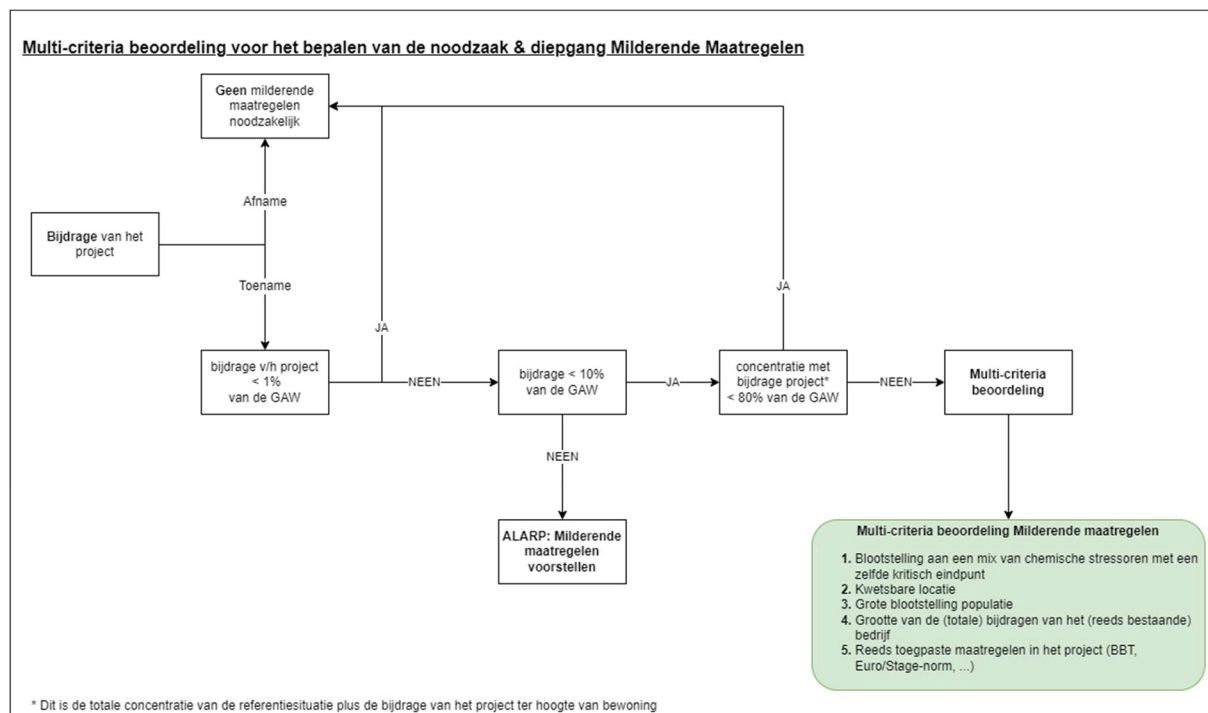
- Aantal inwoners per immissieklasse voor de lucht- en geluidsparameters;
- % van de inwoners boven de GAW voor alle parameters;
- % ernstig gehinderden (berekend m.b.v. dosis-respons-formule gekoppeld aan L_{den}).

Voor de in fase 1 geïnventariseerde kwetsbare functies worden de lucht- en geluidsimmissiewaarden per individuele functie getoetst aan het GAW en het beoordelingskader (zie hieronder).

6.4.4.2 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Voor de wijziging in **blootstelling aan luchtverontreiniging** wordt het significantiekader voor chemische stressoren toegepast conform het richtlijnsysteem gezondheid, zoals van toepassing sinds 26 april 2024. Daarbij wordt voor het bepalen van de noodzaak aan milderende maatregelen uitgegaan van een zgn. multi-criteria beoordeling, rekening houdend met de bijdrage voor meerdere chemische stressoren (in dit geval NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}), de omvang van de blootgestelde bevolking en de aanwezigheid/nabijheid van kwetsbare locaties. De bijdrage per chemische stressor wordt berekend in % t.o.v. de zgn. gezondheidkundige advieswaarde (GAW).

Tabel 21: Beoordelingskader mens-gezondheid



Ten aanzien van geluidshinder wordt de geluidsindicator “% ernstig gehinderden” berekend m.b.v. volgende dosis-respons-formule (HA = highly annoyed):

$$\%HA = 78,9270 - 3,1162 L_{den} + 0,0342 L_{den}^2$$

Vervolgens worden de bekomen waardes per scenario vergeleken met die van de referentietoestand. Voor de geluidsindicatoren geeft het richtlijnenboek geen specifiek significantiekader, maar worden +/- 1, 3 en 10% van de totale populatie als klassegrenzen genomen:

Tabel 22: Beoordelingskader gezondheid – geluidshinder

Wijziging t.o.v. referentiesituatie (in % van totale populatie)	% gehinderden – score
$x \leq -10\%$	+3
$-10\% < x \leq -3\%$	+2
$-3\% < x \leq -1\%$	+1
$-1\% < x \leq 0\%$	0
$0\% < x < +1\%$	0
$+1\% < x \leq +3\%$	-1
$+3\% < x \leq +10\%$	-2
$x > +10\%$	-3

6.4.5 Discipline bodem en grondwater

6.4.5.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

Met betrekking tot de discipline bodem en grondwater worden volgende bronnen geraadpleegd om de referentietoestand (huidige toestand) van het studiegebied (= plangebied en zone van 200m daar-rond) te beschrijven:

- Bodemkaart;
- Geologische kaart;
- Grondwaterkwetsbaarsheidskaart;
- Infiltratiegevoeligheidskaart;
- Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart;
- Erosiegevoeligheidskaart;
- Kaart met grondwaterwinningen;
- Kaart met gekende bodemverontreinigingen (dossiers OVAM en BIM); en
- Databank met gekende boringen en sonderingen.

6.4.5.2 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van het plan op bodem en grondwater, zowel in de exploitatiefase als in de aanlegfase (incl. tijdelijke wegenis) worden kwalitatief en indien mogelijk kwantitatief beoordeeld. Indien nodig zal een grondwatermodellering uitgevoerd moeten worden. Volgende effectgroepen komen aan bod:

Tabel 23: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline bodem en grondwater

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
Grondverzet	Volume grondstro- men	Grondbalans	Berekening van het grondverzet; impact stockage grondoverschot- ten
Profielvernietiging	Afsluiten of afsnijden van diepere profielen	Op basis van de bodem- en geologische opbouw in het gebied wordt de kwetsbaar- heid ingeschat	Significant wanneer veenbodems worden doorsneden of grondwa- terstromen hinder kunnen onder- vinden
structuurwijziging	Wijziging van bodem- structuur	Op basis van bodemstructuur en mogelijke plan-elementen wordt de mogelijke verdich- ting ingeschat	Verstoring van antropogene bo- dems wordt als verwaarloosbaar beschouwd. Effecten zijn signifi- cant als verdichtingsgevoelige bo- dems aangetast worden, de ef- fectscore is afhankelijk van de verdichtingsgevoeligheid (gering, matig, zeer gevoelig), de opper- vlakte en het latere landgebruik.
Wijziging bodemkwali- teit	Gedrag en ruimtege- bruik	Op basis van lokalisatie van mogelijk verontreinigde bo- dems, uitgaande van gekend bodemonderzoek	Kwalitatieve bespreking. Effecten zijn significant als verontreiniging ontstaat, verplaatst wordt of wordt gesaneerd of indien terrei- nen met bestaande verontreini- ging een gewijzigde invulling krij- gen.
Wijziging stabiliteit	Risico op bodemzet- ting	Kwetsbaarheidsbenadering o.b.v. samendrukbaarheid van de grond en dikte van de grondlaag.	Uitgaande van een kwalitatieve bespreking wordt het risico op bodempzetting ingeschat. Signifi- cantie is dus afhankelijk van de kwetsbaarheid van de

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie
			grondsoort, de draagkracht van de grond en de aanwezigheid van structuren.
Grondwaterkwantiteit	Impact op grondwater-tertafel en -stromingen	Kwalitatieve beschrijving op basis van hoogte grondwater-tertafel en richting en snelheid grondwater-stromingen	Indirecte effecten op grondwaterwinningen, stabiliteit, ...
Grondwaterkwaliteit	Gedrag en ruimtegebruik	Op basis van lokalisatie van gekende en mogelijke verontreinigingen, uitgaande van gekende bodemonderzoeken	Kwalitatieve bespreking. Effecten zijn significant als verontreiniging ontstaat, verplaatst wordt of wordt gesaneerd of indien terreinen met bestaande verontreiniging een gewijzigde invulling krijgen.
Invloed op kwelgebied	Oppervlakte-verstoring kwelgebied	GIS-analyse gebaseerd op aanwezige kwelgevoelige vegetaties o.b.v. BWK-types (indicatief)	Kwalitatieve/kwantitatieve bespreking Het effect is significant als de kwelzone beïnvloed wordt

Voor elk van de potentiële effecten zal een beoordeling gemaakt worden van de ernst van het effect (significantie). De significantie (effectscore) is afhankelijk van verschillende aspecten zoals:

- Duur van het effect (tijdelijk of permanent);
- Oppervlakte van het gebied waarin het effect zich voordoet;
- Het wettelijk kader voor zover van toepassing;
- Het feit of het effect al dan niet een hypotheek legt op het bodemgebruik.

6.4.6 Discipline oppervlaktewater

6.4.6.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

Met betrekking tot de discipline oppervlaktewater worden volgende (Vlaamse) bronnen geraadpleegd om de referentietoestand (huidige toestand) van het studiegebied in beeld te brengen:

- Hydrografische kaart (loop en categorisering van waterlopen, afbakening van hydrografische bekens en deelbekkens);
- Fluviale en pluviale overstromingskaarten;
- Signaalgebieden;
- Reliëfkaart (Digitaal Terrein Model);
- Infiltratiegevoeligheidskaart;
- Databank m.b.t. fysicochemische en biologische kwaliteit van de waterlopen (VMM, BIM);
- Databank m.b.t. structuurkwaliteit van de waterlopen;
- Locatie waterzuiveringsstations en afbakening zuiveringsgebieden.

Het studiegebied omvat het plangebied en directe omgeving (tot op 200m afstand), te verruimen met de waterlopen en overstromingsgevoelige gebieden die negatief kunnen beïnvloed worden door de uitvoering van het plan.

6.4.6.2 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van het plan op oppervlaktewater, zowel tijdens de aanleg- als de exploitatiefase, worden overwegend kwalitatief beoordeeld. Waar mogelijk zal de effectenbeoordeling (benaderd) kwantitatief worden uitgevoerd.

Volgende effect-groepen komen aan bod:

Tabel 24: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline oppervlaktewater

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantie
Wijzigingen in afwateringsstructuur	Verstoring bestaande afwatering	Kwalitatieve beschrijving effecten op afwatering. Richtlijnen m.b.t. gewenste afwateringsstructuur	Mate van verstoring van bestaande afwatering
Effecten op waterkwaliteit	Wijziging piekdebieten t.g.v. afstroom hemelwater en kleinere infiltratie-oppervlakte	Schatting op basis van verharde oppervlakte (verhardingsgraad). Toetsing aan buffer-voorwaarden voor hemelwater.	Mate van overschrijding van de capaciteit met al dan niet overstromings-risico (benaderend).
	Verstoring overstromingsgebieden	Inname overstromingsgebied	Mate van verstoring van overstromingsgebied
Effecten op waterkwaliteit	Verwachte wijziging waterkwaliteit	Kwalitatieve bespreking, aannames m.b.t. voorkomen calamiteiten, huidige oppervlaktewaterkwaliteit Impact van afstroming van PAK's, zware metalen en zouten en wijze van opvang/zuivering ⁸	Kwalitatieve bespreking, effecten zijn significant als de waterkwaliteit van de waterloop wijzigt, als verontreiniging ontstaat, verplaatst wordt of wordt gesaneerd
	Verwachte wijziging structuurkwaliteit	GIS-analyse, terreinbezoek (meters waterloop met (zeer) waardevolle structuurkwaliteit)	Kwalitatieve bespreking, effecten zijn significant als de structuur van de waterlopen wijzigt
Wijziging in capaciteit rioleringsnet en waterzuiveringsinfrastructuur	Effect t.g.v. verhoogde afvoer van afvalwater	Check o.b.v. zonerings-gegevens of de water-zuiveringsinfrastructuur is voorzien op de gewenste ontwikkeling.	Een significant effect treedt op wanneer de capaciteit van rioleringen/RWZI overschreden wordt.

6.4.7 Discipline biodiversiteit

6.4.7.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

Met betrekking tot de discipline biodiversiteit worden volgende bronnen geraadpleegd om de referentietoestand (huidige toestand) van het studiegebied te beschrijven:

- Kaart met afbakening van Natura 2000-gebieden (habitat- en vogelrichtlijngebieden) op Vlaams en Waals grondgebied en bijhorende instandhoudingsdoelstellingen;
- Kaart met afbakening VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk);
- Eventuele beheerplannen van natuurreervaten;
- Biologische Waarderingskaart (BWK) en habitatkaart;
- Kaarten met broed- en pleisterplaatsen van vogels;
- Data m.b.t. het voorkomen van Rodelijstsoorten, evenals bedreigde, zeldzame en kwetsbare soorten;
- ...

⁸ Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de analyse van efficiënte KWS-afscheiders e.a. om de lozing van olie en andere koolwaterstoffen op te vangen. Dit geldt in het bijzonder bij uitbouw van de voorzieningen voor buffering en voorbezinking van hemelwater en opvang van koolwaterstoffen.

Het studiegebied omvat het plangebied en directe omgeving (tot op 200m afstand), te verruimen met natuurgebieden die indirect beïnvloed kunnen worden door het plan: geluidsverstoring en/of stikstofdepositie door verkeer, wijziging van vochtregime, barrièrewerking, verstoring door niet-verkeersbronnen, ...

Het plangebied bevindt zich op korte afstand van het SBZ-H “Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden” en de lucht- en geluidseffecten van het plan reiken mogelijks tot in het SBZ, waardoor een passende beoordeling moet opgemaakt worden. Dit gebied is ook aangeduid als VEN-gebied, waardoor ook een verscherpte natuurtoets moet opgemaakt worden. Mogelijks reiken de effecten van het plan ook tot in SBZ-H op Waals grondgebied.

6.4.7.2 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van het plan op biodiversiteit worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

Tabel 25: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline biodiversiteit

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Ecotoopwijziging	Oppervlakte waardevol gebied (voor fauna en/of flora) die beïnvloed wordt	Uitdrukking van verlies/creatie in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK) + indirect verlies/creatie aan leefgebied van fauna o.b.v. bestaande gegevens	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen/te creëren biotoop in omgeving
Versnippering/barrièrewerking	Zones gevoelig voor versnippering en barrière-effecten die beïnvloed worden	Kwalitatieve bespreking o.b.v. verlies/winst aan (bos)-vegetatie (expert judgement MER-deskundige)	Effecten kunnen significant zijn wanneer de versnippering/ontsnippering de verspreiding van soorten beïnvloedt
Bodemverstoring	Oppervlakte niet-verstoord bodem ⁹ in het studiegebied die zal verstoord worden, relevant voor bepaalde flora	Oppervlakte bodem o.b.v. GIS-analyse en bodemtypes (kwantitatief)	Effecten kunnen significant zijn wanneer bodemverstoring leidt tot aantasting van de vegetatie
Vernatting/verdroging	Oppervlakte gevoelig voor vernatting/verdroging die beïnvloed wordt	Niet-stationair grondwatermodel + gevoeligheid van grondwaterafhankelijke vegetaties	Effecten kunnen significant zijn wanneer vernatting/verdroging leidt tot aantasting van de vegetatie en/of het leefgebied van de populatie van bepaalde diersoorten beïnvloed
Verstoring biotopen via wijziging watersystemen	Zones gevoelig voor een wijziging van oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit op fauna en flora	Kwalitatieve beschrijving aan de hand van conclusies discipline oppervlaktewater en grondwater	Relatief belang van waterlopen en gebieden die een mogelijke impact kunnen ondervinden
Rustverstoring ¹⁰ en lichtverstoring ¹¹ (avi)fauna	Oppervlakte waardevol gebied/aantal getroffen soorten gevoelig	Bespreking o.b.v. de te verwachten lichtverstoring en geluidsverhoging (o.b.v. geluidskaarten aangeleverd)	Omvang van het verstoord gebied en belang van de getroffen soorten

⁹ Onder een niet-verstoord bodem wordt verstaan ‘bodems waarbij het bodemprofiel nog aanwezig is’. De effecten inzake bodemverstoring zullen zowel kwantitatief als kwalitatief beoordeeld worden.

¹⁰ Rustverstoring wordt bekeken voor alle soorten fauna, maar doorgaans is avifauna (en in het bijzonder broedvogels) maatgevend.

¹¹ Lichtverstoring wordt bekeken voor alle soorten fauna, maar doorgaans zijn vleermuizen maatgevend.

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
	voor licht- en rustverstoring die beïnvloed worden	door de deskundige geluid) en dit in relatie tot de richt-waarden van verstoring (45 dB(A))	
Eutrofiëring	Oppervlakte waardevol gebied gevoelig voor verzuring/vermesting die beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. de ecosysteem-kwetsbaarheidskaarten en de stikstofdepositieresultaten	Effecten kunnen significant zijn wanneer verzuring/vermesting kwetsbare flora en fauna beïnvloedt. Aftoetsing van het aandeel van de voorziene depositie t.o.v. de kritische depositiewaarde (KDW) van de aanwezige habitats
Ecotoopwijziging	Oppervlakte waardevol gebied (voor fauna en/of flora) die beïnvloed wordt	Uitdrukking van verlies/creatie in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK) + indirect verlies/creatie aan leefgebied van fauna o.b.v. bestaande gegevens	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen/te creëren biotoop in omgeving

Specifiek voor het aspect eutrofiëring wordt door VITO de stikstofdepositie berekend in de verschillende scenario's en vergeleken met de resp. referentiesituatie:

- Exploitatiefase: scenario's combi-alternatieven, planologische referentiesituatie en ontwikkelingsscenario's t.o.v. scenario feitelijke referentiesituatie 2035
- Aanlegfase: scenario werfalternatief 1 (met tijdelijke 2x2-weg) t.o.v. referentiesituatie 2022

Daarnaast wordt ook een inschatting gemaakt van de stikstofemissies van de aanlegwerkzaamheden zelf (werfmachines) op basis van vergelijking met eerdere berekeningen uit vergelijkbare weginfrastructuurprojecten¹².

Naast onderzoek van effecten op soortniveau, maakt ook onderzoek van effecten op populatie-, ecosysteem- en landschapsniveau deel uit van de discipline biodiversiteit, voor zover hiervoor gegevens beschikbaar zijn (bv. steunend op reeds beschikbare gegevens en reeds uitgevoerde of nog uit te voeren inventarisaties). Binnen de scope van een MER wordt echter geen (genetisch) onderzoek uitgevoerd om na te gaan of bepaalde populaties nu al dan niet met elkaar in verbinding staan.

Er wordt zowel gekeken naar de effecten op de kwantiteit/het totaal van leefgebieden en verspreidingsgebieden voor fauna en flora als naar de effecten op de kwaliteit van het geheel aan leefgebieden en verspreidingsgebieden.

Zoals gezegd zal zowel een **passende beoordeling** (inclusief toepassing van de impactscoretool en de depositietrendtool) als een **verscherpte natuurtoets** opgemaakt worden. Daarnaast wordt ook een toetsing aan het **Soortenbesluit** voorzien.

¹² Gezien we hier nog op planniveau zitten, is het niet mogelijk om voor dit plan zelf reeds gedetailleerde informatie over de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase te kennen.

6.4.8 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

6.4.8.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden volgende bronnen geraadpleegd om de referentietoestand (huidige toestand) van het studiegebied te beschrijven:

- Historische kaarten, foto's, ...
- Beschermd onroerend erfgoed¹³ (+ beschermingsbesluiten)
- Vastgestelde inventarissen¹⁴
- Erfgoedlandschappen
- Wetenschappelijke inventarissen
- Centraal Archeologische Inventaris: gekende archeologische relictten

Het studiegebied omvat minstens het plangebied en directe omgeving. Dit gebied kan verruimd worden indien zich significante indirecte effecten (b.v. stikstofdepositie of geluids- en lichtverstoring) zouden voordoen op (de kernzones van) het Unesco Werelderfgoed-gebied.

6.4.8.2 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van het plan op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, zowel tijdens de aanleg- als de exploitatiefase, worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

Tabel 26: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Effectgroep	Criterium	Methodiek
Impact op landschappelijke structuur en relaties	Verwijderen of verstoren van geomorfologische elementen, eenheden en processen Aantasting, vernietiging en doorsnijding van landschapselementen Landschapsecologische verstoring/aantasting	Kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving, o.b.v. confrontatie ingrepen met referentietoestand a.d.h.v. GIS-analyse van beschikbaar kaartmateriaal (bv. geomorfologische kaarten, kwetsbaarheidskaarten)
Impact op cultuurhistorische erfgoedwaarde	Aantasting, vernietiging of verstoring van cultuurhistorische elementen en structuren Aantasting van de historische continuïteit van het landschap	Kwalitatieve beschrijving van de cultuurhistorisch waardevolle relictten die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen Kwalitatieve beschrijving van de erfgoedkenmerken die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen
Impact op bouwkundige erfgoedwaarden	Directe effecten (vernietiging, beïnvloeding ensemblewaarde, beïnvloeding context, aantasting historische continuïteit) Effecten via processen of indirecte effecten (via grondwater, bodem, trillingen, lucht en licht)	Kwalitatieve beschrijving van de bouwkundig waardevolle relictten die door het project kunnen aangetast worden of verdwijnen
Impact op perceptieve kenmerken/ landschapsbeeld	Visuele verstoring: wijziging in het landschapsbeeld (uitzicht) of het landschapskarakter Veranderingen in het gebruik en het beheer van het landschap	Kwalitatieve beschrijving, landschapsobservatie en –karakterisatie Visuele kwetsbaarheidsbepaling

¹³ In casu beschermde cultuurhistorische landschappen, archeologische sites, stads- en dorpsgezichten en monumenten.

¹⁴ In casu de inventaris van de landschapsatlasrelictten, historische tuinen en parken, houtige beplantingen, archeologische zones en bouwkundig erfgoed (-gehelen en –relictten).

Effectgroep	Criterium	Methodiek
Impact op archeologie	Mogelijke aantasting archeologisch patrimonium door: - Fysieke aantasting - Degradatie door verandering grond-wa- tertafel en landgebruik - Deformatie - Aantasting ensemblewaarde - Aantasting archeologische potentie	Inschatting archeologische potentie gebied o.b.v. CAI, historisch kaartmateriaal en bodemkenmerken

De toekenning van effectscores zal gebeuren rekening houdende met de ernst en omvang van een effect (omvang of ruimtelijke schaal van verandering) enerzijds en de kwetsbaarheid van de receptor 'landschap' anderzijds. De kwetsbaarheid van de receptor kan bv. gemeten worden op basis van de "waarde" (waardering) van het betrokken landschapsonderdeel dat door de ingreep beïnvloed wordt. Deze waardering is onderdeel van de beschrijving van de referentietoestand. Archeologische waarden zijn in het algemeen niet met zekerheid gekend. Waar mogelijk wordt daarvoor rekening gehouden met het "archeologische potentieel" van het betrokken studiegebied.

6.4.9 Discipline mens – ruimtelijke aspecten

6.4.9.1 Methodiek grondig onderzoek referentietoestand

Deze discipline omvat drie effectgroepen:

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context;
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit;
- Ruimtebeleving (visuele aspecten, licht, wind, schaduw en sociale beleving).

De bestaande ruimtelijke structuur, gebruiksfuncties en beleving van het studiegebied wordt beschreven op basis van topokaarten, digitale kadasterplannen (CadMAP) en orthofoto's (feitelijke toestand) en de geldende bestemmingsplannen (planologische toestand), aangevuld met waarnemingen op het terrein.

Indien relevant zal aan het Departement Landbouw en Visserij gevraagd worden om een zgn. LIS (landbouwimpactstudie) op te maken. Voor de functies bewoning en (sociale) voorzieningen kunnen de nodige data aangeleverd worden vanuit de discipline mens – gezondheid.

6.4.9.2 Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De effecten van het plan op mens – ruimtelijke aspecten, zowel tijdens de aanleg- als de exploitatiefase, worden kwalitatief beoordeeld. Volgende effectgroepen komen aan bod:

Tabel 27: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline mens - ruimtelijke aspecten

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors Functionele inpassing in de omgeving Functionele meerwaarde voor de omgeving	Kwalitatieve beoordeling op basis van het ontwerp en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties wonen, landbouw, bedrijvigheid, voorzieningen en kleinhandel, recreatie, groen en (andere) infrastructuur	Kwalitatieve beoordeling, deels op basis van kwantitatieve gegevens (ruimtebeslag, omvang onteigeningen, ...), deels op basis van kwalitatieve criteria (woonkwaliteit, zuinig ruimtegebruik, ruimtelijke draagkracht)	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van de infrastructuur Impact wegverlichting en lichtemissie van verkeer Impact op sociale beleving (inkijk, veiligheidsgevoel, ...)	Kwalitatieve beoordeling op basis van het ontwerp	Mate waarin visuele, licht- en sociale impact van de RO op haar omgeving zal wijzigen

De ruimtelijke impact van voorgestelde milderende maatregelen vanuit geluid, lucht e.d. (b.v. groenbuffers) zullen eveneens worden onderzocht in de discipline mens-ruimtelijke aspecten.

6.4.10 Discipline klimaat

In de discipline klimaat worden zowel op kwalitatieve als kwantitatieve wijze de effecten van het planvoornemen beschreven ten aanzien van klimaat, en dit op vlak van:

Mitigatie: effecten op emissie van broeikasgassen: op planniveau gaat het hierbij om de verkeersgerelateerde effecten als gevolg van het plan. In de discipline lucht worden hiertoe de CO₂-emissies van het plan (binnen het modelgebied) berekend. De toe- of afname van de CO₂-emissie ten gevolge van het planvoornemen binnen het modelgebied wordt voor alle scenario's gekwantificeerd. Aangezien het klimaataspect op veel ruimere schaal speelt dan het studiegebied van voorliggend plan, wordt er echter geen specifieke beoordelingsscore aan toegekend. Wel wordt het aandeel van de gewijzigde uitstoot van CO₂ in de verschillende scenario's (binnen het modelgebied) afgezet t.o.v. de CO₂-emissiereductiedoelstellingen die gelden op nationaal en gewestelijk niveau. De toe- of afnames van de emissies worden dus gebruikt om de bijdrage van het plan aan de doelstellingen van het nationale en de regionale energie- en klimaatbeleidsplannen te toetsen (toetsing aan de non-ETS doelstellingen zoals beschreven bij discipline lucht, zie §6.4.3).

Adaptatie: bijdrage van het plan aan het bestendiger maken van de omgeving tegen de gevolgen van de klimaatverandering (verhoging overstromingsrisico, meer hittestress, meer extreme weersomstandigheden, ...), vnl. op basis van input vanuit de disciplines oppervlaktewater en biodiversiteit (groenblauw netwerk). Naast de klimaatbestendigheid van het planvoornemen zelf (behoeden van overstromingen door piekdebieten en toename run-off), zullen eveneens de potenties hoe het planvoornemen kan bijdragen tot een klimaatrobuuste omgeving (A8 en omgeving als 'waterleverancier' om verdrogingseffecten te temperen, A8 als schakel in het groenblauw netwerk) en een beter lokaal microklimaat, aan bod komen.

Ook zal er rekening gehouden worden met de EU LULUCF-verordening en EU Natuurherstelverordening.

6.5 Overige elementen plan-MER

6.5.1 Leemten in de kennis

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

6.5.2 Eindsynthese en integratie

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven welke de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

6.5.3 Niet technische samenvatting

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct wordt weergegeven.

6.5.4 Kwaliteitsbeoordeling team Omgevingseffecten

Het Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek.

De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team Omgevingseffecten zit vervat in deze scopingnota.

Het Team Omgevingseffecten gaat akkoord met het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER zullen opstellen.

7 Ruimtelijke veiligheidsrapportage

Ter uitvoering van artikel 12 van de Seveso II-richtlijn dient in het beleid inzake ruimtelijke ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn basis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen. In het studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan komen geen Seveso-activiteiten voor. In het planvoornemen is ook niet voorzien om bijkomende vestigingsmogelijkheden te bieden aan Seveso-activiteiten. Om dit te onderbouwen wordt een RVR-toets uitgevoerd.

De RVR- toets werd uitgevoerd op 12/08/2025 (RVR-AV-3504).

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 12/08/2025, met ref. RVR-AV-3504), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

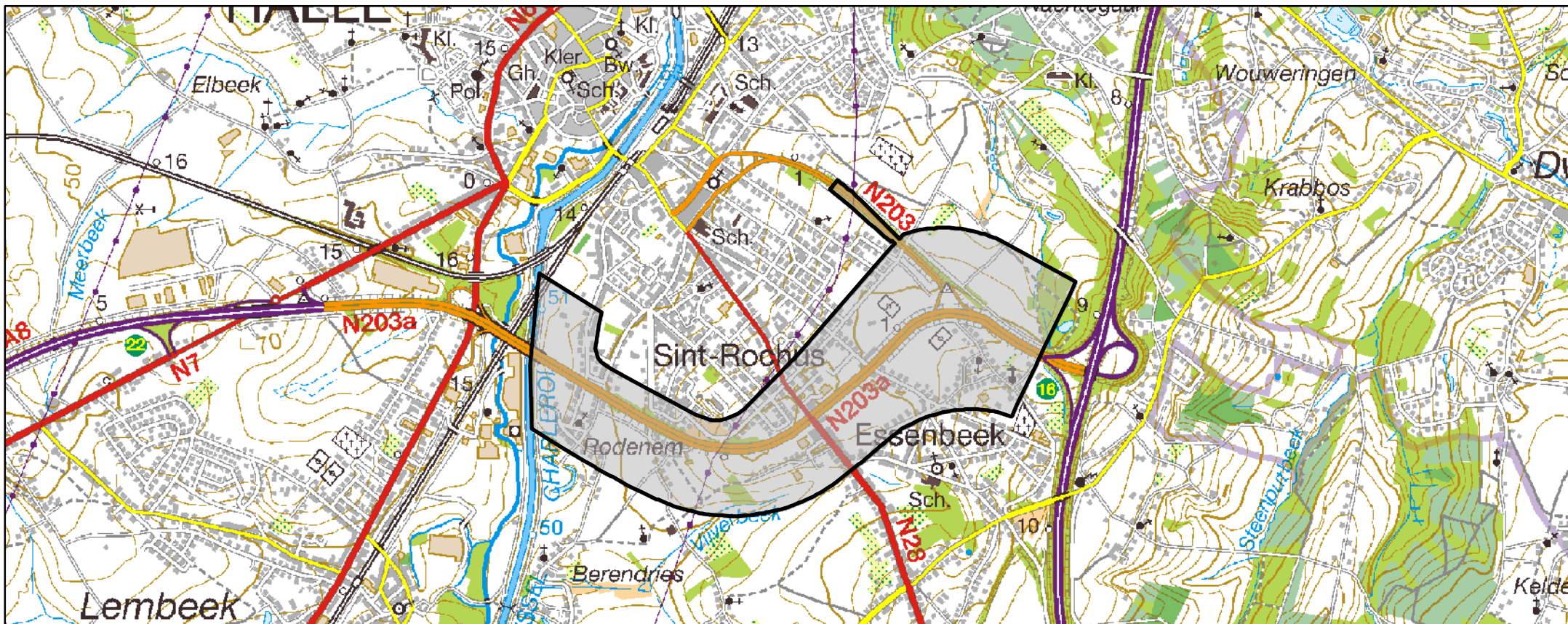
Voor wat betreft het aspect externe veiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Omgevingseffecten voor wat betreft het aspect externe veiligheid en er dient geen ruimtelijk veiligheidsrapport te worden opgemaakt.

Het resultaat van deze RVR-toets zal worden toegevoegd als bijlage aan de scopingnota.

8 Bijlagen

Bijlage 1. Toelichtende kaarten

- Kaart 0: Situering plangebied
- Kaart 1a: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal)
- Kaart 1b: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (pluviaal)
- Kaart 2: Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen
- Kaart 3: Bestaande juridische toestand: andere plannen



Legende

 Plangebied

Achtergrond: Rasterversie van de topografische kaart uitgegeven 2008 op schaal 1/50000 door het NGI
© Fragment uit de topografische kaart met toelating A1913 van het NGI

Kaart 0 Situering plangebied

Schaal : 1:25.000

0 250 500 1.000 Meters



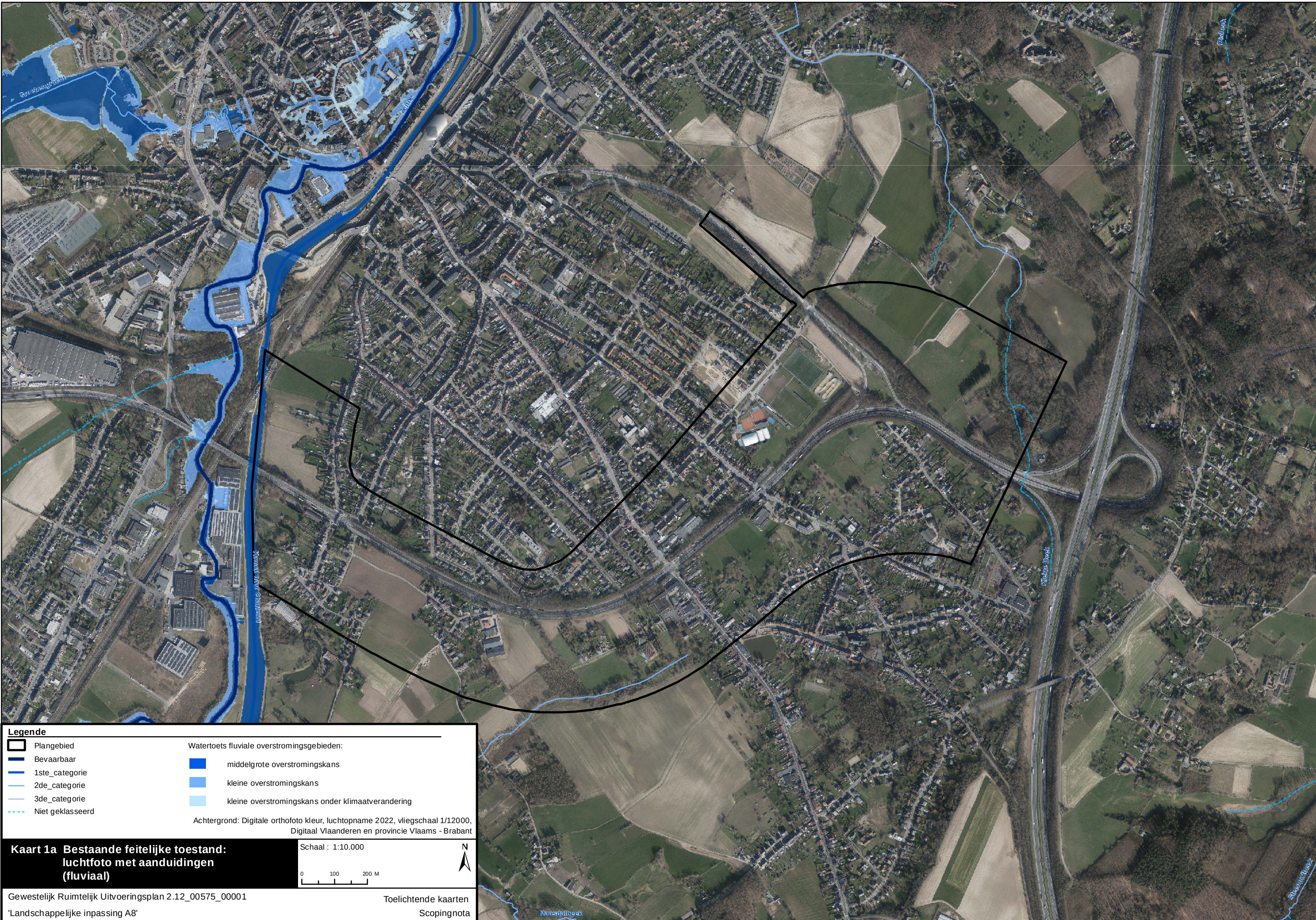
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00575_00001

Toelichtende kaarten

'Landschappelijke inpassing A8'

Scopingnota





Legende

Plangebied

Bevaarbaar

1ste_categorie

2de_categorie

3de_categorie

Niet geklasseerd

Watertoets fluviale overstromingsgebieden:

middelgrote overstromingskans

kleine overstromingskans

kleine overstromingskans onder klimaatverandering

Achtergrond: Digitale orthofoto kleur, luchtopname 2022, vliegschaal 1/12000, Digitaal Vlaanderen en provincie Vlaams - Brabant

Schaal : 1:10.000

0

100

200 M

N

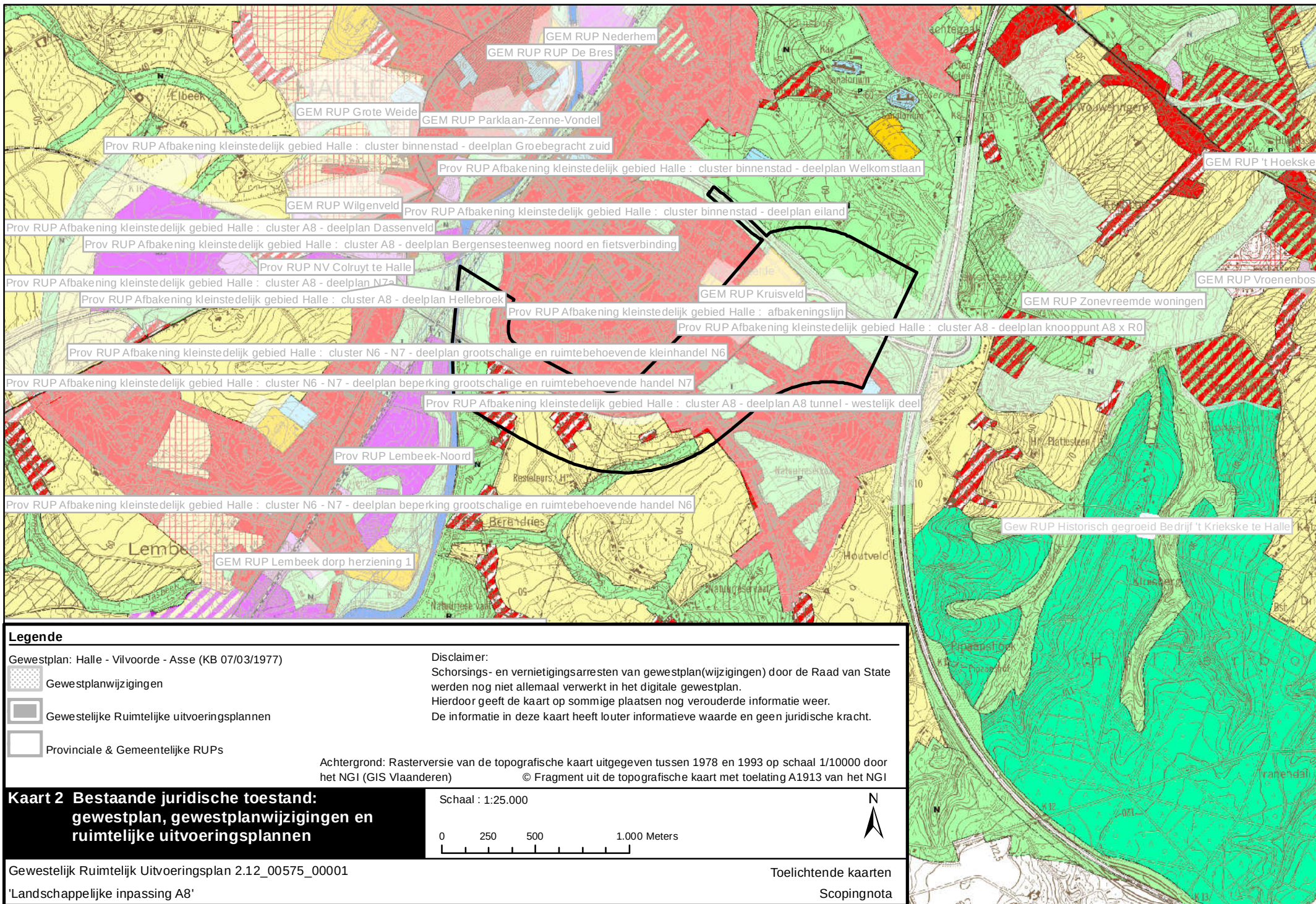
Kaart 1a Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal)

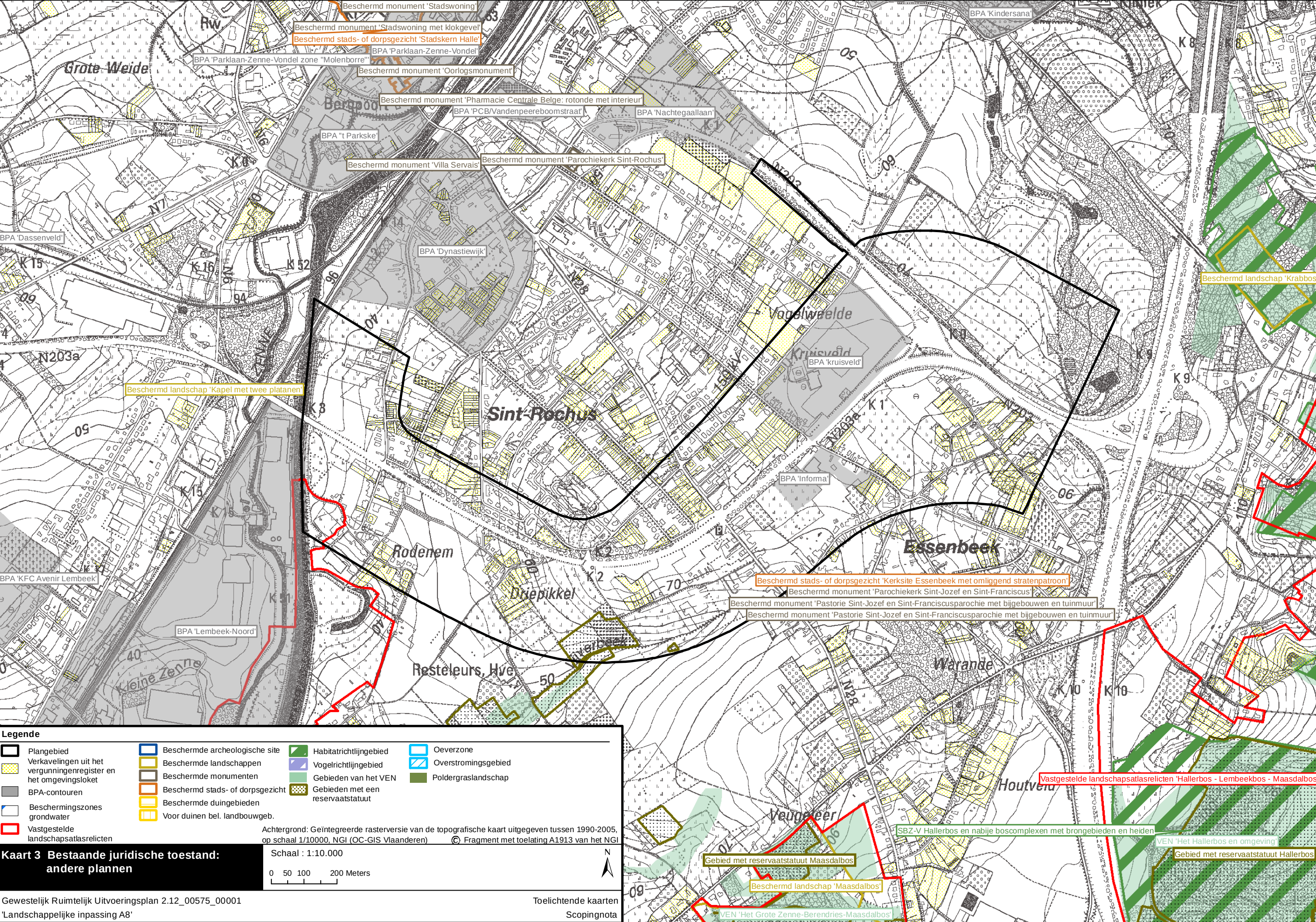
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00575_00001

Toelichtende kaarten

'Landschappelijke inpassing A8'

Scopingnota





Legende

Plangebied	Beschermde archeologische site	Habitatrichtlijngebied	Oeverzone
Verkavelingen uit het vergunningenregister en het omgevingsloket	Beschermde landschappen	Vogelrichtlijngebied	Overstromingsgebied
BPA-contouren	Beschermde monumenten	Gebieden van het VEN	Poldergraslandschap
Beschermingszones grondwater	Beschermde duingebieden	Gebieden met een reservaatstatuut	
Vastgestelde landschapsatlasrelicten	Voor duinen bel. landbouwgeb.		

Achtergrond: Geïntegreerde rasterversie van de topografische kaart uitgegeven tussen 1990-2005, op schaal 1/10000, NGI (OC-GIS Vlaanderen) © Fragment met toelating A1913 van het NGI

Schaal : 1:10.000

0 50 100 200 Meters

N

Toelichtende kaarten
Scopingnota

Kaart 3 Bestaande juridische toestand: andere plannen

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 2.12_00575_00001
'Landschappelijke inpassing A8'

Bijlage 2. Tabel verwerking inspraakreacties en adviezen

Bijlage 2. Tabel verwerking inspraakreacties en adviezen

Inspraakreacties en adviezen die geleid hebben tot aanpassing van de scopingnota

ALTERNATIEVEN	
In een inspraakreactie wordt voorgesteld om de A8 diep onder het maaiveld aan te leggen waardoor er ruimte ontstaat voor aanleg van de nieuwe lokale verbindingsweg tussen de Nijvelsesteenweg en het nieuwe oprittencomplex op halve diepte onder het maaiveld. Hierdoor is het mogelijk de Halleweg, die terecht bestemd wordt voor het lokale verkeer met een grote ruimte voor voetgangers en fietsers, volledig te scheiden van de nieuwe lokale verbindingsweg, middels een ongelijkgrondse kruising. Hierdoor wordt ook de lawaaihinder van de nieuwe lokale verbindingsweg naar de omgeving beperkt. Dit is mogelijk omdat de A8 ter hoogte van de Nijvelsesteenweg en de Halleweg over de waterscheiding tussen Sint-Rochus en Essenbeek loopt. Dit is een Quartair rivierterras met vlak reliëf, nu vrij hoog in het landschap gelegen met maaiveld op ongeveer +74 m TAW. De watertafel is er niet belangrijk ontwikkeld boven de leperse klei en kan makkelijk worden gedraineerd wegens de hoge ligging.	Belangrijke randvoorwaarde in de zone Halleweg - Welkomstlaan is het nieuwe op- en afritten complex Welkomstlaan waar ook de lokale verbindingsweg op aantakt. Het hoogteverschil tussen de nieuwe op- en afritten en de A8 mag niet te groot zijn zodat de maximale hellingspercentages niet overschreden worden. De huidige A8 met aansluiting op de Welkomstlaan ligt hier vandaag al lager dan het maaiveld errond. Dit biedt mogelijkheden voor de lokale verbindingsweg. Vanuit de verlaagde positie ter hoogte van het op- en afrittencomplex wordt bekeken of deze lokale verbindingsweg verder verlaagd kan worden richting Halleweg om de Halleweg ongelijkgronds te kruisen middels een onderdoorgang onder de Halleweg. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota
In een inspraakreactie geeft men aan dat het niet wenselijk is dat de Ysayestraat/Bleukenstraat onder de Welkomstlaan door zal lopen. De Welkomstlaan dient in ingraving uitgebouwd te worden, aangezien dit de weg met het meeste verkeer en dus de meeste lawaaihinder zal zijn. De Welkomstlaan ligt, richting Sint-Rochus, nu al in ingraving en er is hier al minder lawaai voor de omgeving. . De Ysayestraat/Bleukenstraat kan er dan overheen komen.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline geluid is daarbij ook opgenomen als een te onderzoeken discipline. Bij significant negatieve effecten van de geluidshinder kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of zonder lokale verbindingsweg. In de variant met

	lokale verbindingsweg is de kruising Ysayestraat/Bleukenstraat en de Welkomstlaan enkel toegankelijk voor traag verkeer. Op basis van voorliggende inspraakreactie wordt de verdiepte ligging van de Welkomstlaan toegevoegd aan het verdere onderzoek. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In een inspraakreactie wordt aangegeven dat de voorliggende alternatieven, wat betreft ruimtelijke inpassing op het maaiveldniveau, niet evenwaardig zijn aan bestaand plan uit het PRUP KSG Halle die een volledige ondertunneling van Rodenem tot Kromstraat voorzag.	Het klopt dat de alternatieven die zijn opgenomen in de startnota niet evenwaardig zijn aan de oplossing uit het PRUP KSG Halle in de zin dat dit niet opgaat voor de bijkomende ruimte die op maaiveldniveau wordt gecreëerd. De formulering omtrent deze evenwaardigheid wordt aangepast in de scopingnota.

JURIDISCH EN BELEIDSMATIG KADER

In het advies van de stad Halle wordt gevraagd om in de planningscontext bij de relevante bestemmingsplannen het gemeentelijk BPA Informa gelegen langsheen de Halleweg op te nemen.	Het BPA Informa (2007) werd in de startnota reeds opgenomen in de tabel van de bestaande juridische context (hoofdstuk 5.2). Dit BPA zal ook mee opgenomen en besproken worden in hoofdstuk 3.2 "Relevante bestemmingsplannen en RUP's" van de scopingnota. Dit advies leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
--	--

MILIEUEFFECTEN ALGEMEEN

In het advies van de VMM-lucht wordt aangegeven dat het studiegebied voldoende ruim moet genomen worden om de effecten in beeld te brengen. Voor het macrostudiegebied zijn indicatief wegen ingetekend. Alle wegen die in deze zone in het regionale verkeersmodel opgenomen zijn, moeten minstens deel uitmaken van het macrostudiegebied. Het is niet duidelijk of dit momenteel het geval is. Dit moet gemotiveerd en aangepast worden in het MER.	Figuur 25 is louter bedoeld om de potentiële omvang van het studie/modelgebied aan te duiden. De luchtmodellering zal zich niet beperken tot de daarop aangeduide wegen; in de meso-verfijning van het RVM, dat aan de basis van de luchtmodellering zal liggen, zitten waar nodig bijkomende straten binnen het modelgebied vervat. Verwijzing naar Traffic Scout werd in de scopingnota vervangen door "verfijning mesoniveau".
In het advies van VMM-lucht wordt gezegd dat er in de startnota geen ontwikkelingsscenario met ambitieuze modal shift (AMS) onderzocht wordt. Wanneer uit het effectenonderzoek blijkt dat onderzoek naar milderende maatregelen nodig is, is AMS wel een relevante maatregel om verder te onderzoeken.	Er zal een AMS scenario als ontwikkelingsscenario opgenomen worden in het verdere onderzoek. Dit advies leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In een aantal adviezen wordt gevraagd om niet met het Traffic Scout-model te werken in het MER. Dit model is niet gevalideerd op Vlaams niveau zodat niet duidelijk is of dit model minstens gelijkwaardige resultaten geeft als de regionale verkeersmodellen die standaard toegepast worden in MER's. Er moet gebruik	In het verdere onderzoek zal een mesoverfijning gebruikt worden van het RVM. Het Traffic Scout-model zoals opgenomen in de startnota zal niet gebruikt worden. Dit advies leidt tot aanvullingen in de scopingnota.

gemaakt worden van het regionale verkeersmodel van de Vlaamse Rand.	
In het advies van de stad Halle wordt gevraagd om de effecten op het onderliggend wegennet op straatniveau i.p.v. op wijkniveau uit te voeren, in het bijzonder voor de lokale wegen die een cruciale rol zullen spelen van en naar het compact aansluitingscomplex aan de Welkomstlaan. Hierbij wordt onder andere gedacht aan de Kruisstraat, de E.Ysayestraat, de Albertstraat.	De globale beoordeling in discipline mobiliteit zal op wijkniveau gebeuren. Wel kan hieraan een beoordeling toegevoegd worden van de individuele wegen die sterk beïnvloed worden door het plan (welke deze zijn, zal afgeleid worden uit de resultaten van de verkeersmodellering).
In een aantal inspraakreacties wordt gezegd dat de enorm werkzaamheden (voorzien van een tunnel of kappen) slechts een beperkt effect zullen hebben op het geluidsniveau. Men vraagt om effectieve geluidswerende middelen (bv.geluidsschermen) over de volledige lengte (van brug over kanaal tot aan de E40) als scenario te onderzoeken. Hierdoor kan jarenlange geluidsoverlast en verkeersopstoppingen ten gevolge van de werken vermeden worden.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline geluid komt het aspect geluidshinder voor de mens uitgebreid aanbod. Bij negatieve effecten en een significante toename van de geluidshinder zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Hiernaast geeft het planvoornemen ook aan dat er bijkomende minderhindermaatregelen zullen worden getroffen voor tijdens de werken en dus tijdens de uitvoeringsfase. Dit wordt verder verduidelijkt de scopingnota. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In een inspraakreactie staat men nogal kritisch tegenover het gebruik van verkeersmodellen (een computermodel). Met gelijk welk computermodel kunnen de gewenste resultaten bekomen worden als men genoeg aan de parameters wijzigt. Een computermodel kent de sluiptwegen niet die de lokale bevolking neemt.	Elk verkeersmodel heeft zijn beperkingen, maar een verfijning op mesoniveau kan, mits een goede kallibratie, sluiproutes wel degelijk goed in kaart brengen. En indien bepaalde gekende sluiproutes niet of onvoldoende tot uiting zouden komen, kan het model nog verder aangepast/verfijnd worden, zodat het zo goed mogelijk overeenstemt met de realiteit.

MOBILITEIT	
In een inspraakreactie wordt gevraagd om niet alleen aandacht te besteden aan de oversteekbaarheid van een eventuele nieuwe verbindingsweg door de zwakke weggebruiker, maar ook aan de oversteekbaarheid van de bestaande lokale wegen indien deze de rol van verbindingsweg zouden moeten opnemen.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend

	wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. De lokale wegen vallen onder het 'onderliggend wegennet'. Voor de lokale wegen zal dus de verkeersleefbaarheid onderzocht worden die voornamelijk bepaald wordt door de druk van het wegverkeer. Verkeersleefbaarheid wordt beoordeeld op wijkniveau. Voor de lokale wegen die beïnvloed worden zal aanvullend op individueel niveau de oversteekbaarheid getoetst worden. Bij significante negatieve effecten zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Dit advies leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In het advies van de stad Halle wordt opgemerkt dat de startnota stelt dat "de weerhouden oplossing om de A8 ongelijkgronds te kruisen erin bestaat dat de A8 deels wordt ingegraven en verdiept onder het maaiveld komt te liggen. De kruisende wegen blijven op het huidig maaiveldniveau liggen en als dwarsverbinding behouden". Er wordt vastgesteld dat die stelling in de startnota niet klopt gezien er voor sommige kruisende wegen gekozen wordt voor een tunnel voor het kruisend verkeer. Daarnaast wordt er in het advies gesteld dat niet elke kruisende weg per definitie door elke modus gebruikt moet kunnen worden en dat dit verder onderzocht dient te worden waarbij de rol van de te kiezen parallelweg en de ligging ervan cruciaal zijn.	Het klopt dat in de alternatieven niet alle kruisende wegen op het huidige maaiveld niveau blijven liggen en dat niet alle kruisende wegen per definitie door alle vervoersmodi gebruikt worden. Dit wordt extra verduidelijkt in de scopingnota. In de opgenomen alternatieven en varianten worden niet alle dwarsverbindingen voor alle modi voorzien. Voor deze verschillende varianten en alternatieven worden de milieueffecten onderzocht, zoals ook besproken in hoofdstuk 6 van de startnota. Het voorgestelde alternatief wordt dus als volwaardig alternatief onderzocht. Binnen de discipline mobiliteit zullen verschillende aspecten onderzocht worden waaronder specifiek de multimodale bereikbaarheid en de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegennet. Dit advies leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In heel wat inspraakreacties wordt gevraagd om de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer open te houden. De Halleweg is een belangrijke verbindingsweg tussen Essenbeek en Halle. Er wordt gevreesd voor heel wat sluipverkeer en files in de omliggende wijken. Ook de Nijvelsesteenweg zal meer belast worden indien de Halleweg niet toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer.	In de drie alternatieven zoals opgenomen in de startnota wordt de Halleweg als verbinding behouden voor het niet-gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt een verkeersluwe en veilige as voor vooral schoolgaande jeugd tussen Essenbeek en de scholen in St-Rochus beoogt. Sluipverkeer van op langere afstand die de Nijvelsesteenweg wil vermijden, wordt op deze manier ook geweerd. Dit komt de verkeersleefbaarheid ten goede. Op basis van verschillende inspraakreacties en adviezen wordt voorliggende vraag om de Halleweg open

	te houden voor gemotoriseerd verkeer toegevoegd aan het verdere onderzoek. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In heel wat inspraakreacties geeft men aan dat de voorkeur uitgaat naar een lokale verbindingsweg die onder de Halleweg doorloopt, zodat er geen nieuwe conflicten ontstaan met zachte weggebruikers.	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of zonder lokale verbindingsweg. De verbindingsweg ligt telkens wel in de berm naast de A8 of deels op het tunneldak, naargelang het alternatief. In de startnota is er dus geen variant opgenomen waarbij de lokale verbindingsweg onder de Halleweg loopt. Op basis van verschillende inspraakreacties en adviezen wordt voorliggende vraag om de Halleweg open te houden voor gemotoriseerd verkeer, waarbij de lokale verbindingsweg onder de Halleweg doorloopt, toegevoegd aan het verdere onderzoek. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In heel wat inspraakreacties wenst men dat de oversteek over de A8 op de Halleweg een aansluiting van autoverkeer naar Essenbeek behoudt, zodat in geval van calamiteiten deze route tijdelijk kan gebruikt worden. Het voorbehouden van de Halleweg voor zachte weggebruikers is wel een voordeel doordat er op deze manier een ontvlechting ontstaat van autoverkeer en fietsverkeer/voetgangers. Zowel Essenbeek als de Halleweg, met het H. Hart en het College zullen rustiger worden en er ontstaat een volwaardig en veilig alternatief voor zachte weggebruikers. Op deze manier kan de modal shift van lokaal autoverkeer naar fietsverkeer, tussen Essenbeek en het centrum van Halle en de stationsomgeving, een stevige boost krijgen.	In de drie alternatieven zoals opgenomen in de startnota wordt de Halleweg als verbinding behouden voor het niet-gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt een verkeersluwe en veilige as voor vooral schoolgaande jeugd tussen Essenbeek en de scholen in St-Rochus beoogt. Sluipverkeer van op langere afstand die de Nijvelsesteenweg wil vermijden, wordt op deze manier ook geweerd. Dit komt de verkeersleefbaarheid ten goede. Op basis van verschillende inspraakreacties en adviezen wordt voorliggende vraag om de Halleweg open te houden voor gemotoriseerd verkeer toegevoegd aan het verdere onderzoek. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om niet alleen de toekomstige A8, maar ook de lokale verbindingsweg tussen de Nijvelsesteenweg en de Welkomstlaan zoveel mogelijk in ingraving te realiseren. Ook de kruisingen met de Halleweg en de toekomstige fietsstraat Ysayestraat/Bleukenstraat moeten ongelijkgronds voorzien worden.	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of zonder lokale verbindingsweg. De verbindingsweg ligt telkens wel in de berm naast de A8 of deels op het tunneldak,

	naargelang het alternatief. In de startnota is er dus geen variant opgenomen waarbij de lokale verbindingsweg ingegraven is. Op basis van voorliggende inspraakreactie wordt de verdiepte ligging van de Welkomstlaan en de Halleweg toegevoegd aan het verdere onderzoek. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota
In een inspraakreactie wordt gevraagd om een op- en afrittencomplex aan de Nijvelsesteenweg naar de A8 open te houden.	Het planinitiatief geeft uitvoering aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Hierin staat o.a. dat het aantal op-en afritten beperkt wordt. Zie ook pag. 10 ev . In de variant met lokale verbindingsweg blijft de verbinding tussen de Nijvelsesteenweg en A8 behouden. Hiernaast worden de mobiliteitsuitgangspunten zoals opgenomen in het PRUP Afbakening Kleinstedelijk gebied behouden. Dit wordt verduidelijkt in de scopingnota. Deze inspraakreactie leidt tot aanvullingen in de scopingnota.

VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTENBEOORDELING

In het advies van AWW wordt gevraagd om conform de geldende decreten en BVR's een verkeersveiligheidseffectenbeoordeling (VVEB) op te maken en deze niet te integreren in de milieueffectenrapportage (MER). Er wordt gevraagd om bij het onderzoek expliciet aandacht te besteden aan de veiligheid van de voorgenomen tunnels, inclusief de afhandeling van ADR-transporten.	Er zal er een VVEB opgemaakt worden.
---	---

WERFFASE

In een inspraakreactie gaat men aan dat het risico bestaat dat inwoners van Biezeweide, Sint-Rochus en Essenbeek naar verder van het centrum gelegen, aangename woonwijken zullen vluchten zodra de werken in 2029 beginnen.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). Het sluipverkeer dat deze wijken momenteel teistert wordt aangepakt met dit project wat er voor zal zorgen dat de wijken aangenamer worden. Het project is zoveel meer dan een infrastructuurproject . Naast een verbetering van de veiligheid voor alle weggebruikers wordt er net sterk ingezet op leefbaarheid waarbij een verbetering van de geluids- en luchtkwaliteit van de aanpalende wijken wordt nagestreefd. In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te
---	--

	onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Hiernaast geeft het planvoornemen ook aan dat er bijkomende minderhindermaatregelen zullen worden getroffen voor tijdens de werken en dus tijdens de uitvoeringsfase. Dit wordt verder verduidelijkt de scopingnota.
--	---

Inspraakreacties en adviezen die NIET geleid hebben tot aanpassing van de scopingnota

ALTERNATIEVEN	
In heel wat reacties wordt aangegeven dat het belangrijk is om een "ventweg" of "lokale verbindingweg" te voorzien zodat er geen nieuwe sluiptwegen ontstaan want de bedoeling van het plan is om het sluiptverkeer eruit te halen en veilige en leefbare woonwijken te realiseren.	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of zonder lokale verbindingsweg. Voor deze verschillende varianten en alternatieven worden de milieueffecten onderzocht, zoals ook besproken in hoofdstuk 6 van de startnota. Binnen de discipline mobiliteit zullen verschillende aspecten onderzocht worden (verkeersafwikkeling hoofdwegenet, verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegenet, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegenet). Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de stad Halle gesteld dat niet elke kruisende weg per definitie door elke modus gebruikt moet kunnen worden en dat dit verder onderzocht dient te worden waarbij de rol van de te kiezen parallelweg en de ligging ervan cruciaal zijn.	Op basis van een ontwerpvoorstel, zal een grafisch plan met bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften worden opgemaakt. Bij de opmaak van een gewestelijk RUP wordt uitgegaan van de typevoorschriften (https://www.ruimtelijkeordening.be/nl-nl/typevoorschriften), waar gebiedsspecifieke elementen aan worden toegevoegd. Er zullen ook marges in acht genomen worden om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het project. Deze voorschriften worden op maat aangevuld, onder meer op basis van het milieu- en ruimtelijk onderzoek. Dit betekent concreet dat de typevoorschriften worden aangepast als dit voor onder meer het realiseren van milderende maatregelen noodzakelijk blijkt. Elementen die betrekking hebben op uitvoeringsaspecten of projectniveau worden normaal niet mee vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften, maar zijn onderdeel van een omgevingsvergunning. Indien uit het milieuonderzoek op planniveau blijkt dat het vastleggen van bepaalde van de in de opmerkingen, adviezen en bezwaren aangehaalde aspecten noodzakelijk is, dan zal dit ook op die manier worden vertaald. Op dit moment in de procedure is daar nog geen

	duidelijkheid over. Ook andere instrumenten zoals een verordening of overeenkomst, kunnen worden gebruikt om bijkomende elementen te regelen en vast te leggen. Met dit RUP wordt er gestreefd naar een flexibeler planologisch kader, dat toelaat om de herinrichting van de A8 compacter en in fasen uit te voeren in functie van het stapsgewijs verhogen van de leefbaarheid in de omgeving en beperken van de omgevingshinder daarbij, en in functie van het werken met financieel realiseerbare deelprojecten. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt aangegeven dat de voorkeur gaat naar de lange tunnel van 960m omdat deze de beste garantie biedt tot een substantiële verbetering van geluidsproblemen en luchtkwaliteit en de meeste voordelen zal opleveren. Voor het gedeelte dat niet ondertunneld wordt het plaatsen van voldoende geluidsschermen gevraagd om de geluidsoverlast te verminderen. Bij het realiseren van een lokale verbindingsweg zal er in dit scenario een ononderbroken groene verbinding ontstaan tussen Sint-Rochus en Essenbeek.	Er wordt akte genomen van het standpunt dat de voorkeur gaat naar de lange tunnel van 960m. In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. Voor deze verschillende varianten en alternatieven worden de milieueffecten onderzocht, zoals ook besproken in hoofdstuk 6 van de startnota. De discipline geluid is daarbij ook opgenomen als een te onderzoeken discipline. Bij negatieve effecten en een significante toename van de geluidshinder kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt aangegeven dat het alternatief met de korte kappen het minst wenselijk is omdat dit in combinatie met de realisatie van de lokale verbindingsweg zal leiden tot extra ruimtegebruik voor autoverkeer en de groene verbinding zo goed als onbestaande wordt.	Er wordt akte genomen van het standpunt dat het alternatief met korte kappen het minst wenselijk is omdat dit in combinatie met de realisatie van de lokale verbindingsweg zal leiden tot extra ruimtegebruik voor autoverkeer en de groene verbinding zo goed als onbestaande wordt. De startnota bevat het planvoornemen, mogelijke alternatieven en de manier waarop het (milieu)onderzoek zal worden gevoerd. Dit betekent dat in een startnota nog geen onderzoeksresultaten of een definitieve keuze voor het plan vervat zit. Dit is het startpunt van de procedure en deze vroege participatie heeft tot doel om onder andere de doelstellingen, de randvoorwaarden en het onderzoeksopzet van voorliggend plan bij de belanghebbenden af te toetsen. De startnota bevat met andere woorden nog geen voorkeur voor het ene of het andere alternatief. Het milieueffectenonderzoek zal worden uitgewerkt eens de definitieve scope van het onderzoek wordt vastgelegd in de scopingnota. De redelijke alternatieven zullen in

	een volgende stap van het planproces in de effectenbeoordeling op hun effecten worden onderzocht. Dit milieueffectenonderzoek zal mee input geven om 1 alternatief te kiezen en ruimtelijk te vertalen in een gewestelijk RUP. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om, buiten de zone van de kruising met de Halleweg en de Ysayestraat/Bleukenstraat, te onderzoeken of het compacte aansluitingscomplex ter hoogte van de Welkomstlaan eveneens in ingraving op een minder diep niveau dan de A8/E429 kan worden gerealiseerd. Want ook de lokale verbindingsweg waar het complex op aansluit, zal lawaaihinder veroorzaken.	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen. De derde plandoelstelling is: Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8'. Verder onderzoek zal uitwijzen op welke manier dit aansluitingscomplex zal gerealiseerd worden. Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline geluid is daarbij ook opgenomen als een te onderzoeken discipline. Bij significant negatieve effecten van de geluidshinder kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om de lokale brug over A8 aan Resteleurs/Veugeleer zoals voorzien in alternatief 3 met lange tunnel ook op te nemen in de 2 andere alternatieven. Dit omdat zo'n brug een degelijke oplossing is, en onafhankelijk staat van de lengte van de tunnel.	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of zonder lokale verbindingsweg. In elk van de 3 alternatieven is er een bovengrondse kruising ter hoogte van Driepikkel (Resteleurs) en de Veldstraat voorzien. In de lange tunnelvariant wordt er gemotoriseerd voorzien op deze kruising maar geen gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de kruising tussen Rodenem en Sint-Rochus. In de andere alternatieven geldt het omgekeerde. Verder onderzoek zal uitwijzen hoe de exacte inrichting van de kruisverbindingen er zal uitzien en welke modi toegang krijgen tot welke verbindingen. Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In

	hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden, bijvoorbeeld bijkomende kruisingen of per kruising een selectie van modi. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreacties wordt aangegeven dat een tunnel onder de bestaande A8 ter hoogte van de Berendries een mogelijkheid kan zijn voor fietsers (geen diepe tunnel nodig) maar dat dit ingewikkelder lijkt indien deze ook voor voertuigen en vrachtwagens/landbouwvoertuigen wordt gebruikt omwille van de diepte en ook omwille van het extra verkeer. Zo een diepe tunnel wordt overbodig in combinatie met een volwaardige brug ter hoogte van Resteleurs. Ook is de landschappelijke inpassing van een brug gemakkelijker te realiseren dan een tunnel. Dit omdat de huidige hellingsgraad van het omliggende reliëf nu al regelmatig zorgt voor overlast nl. erosie en oppervlakte afwatering. Een diepe tunnel zal ook de 'wateraders' van het grondwater doorsnijden waardoor lokale ondiepe kwelzones zullen verdwijnen.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. In de discipline bodem en grondwater, en de discipline oppervlakte water komt dit aspect aanbod. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden, bijvoorbeeld bijkomende kruisingen of per kruising een selectie van modi. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
AWV vraagt om naast een afweging tussen de verschillende alternatieven op basis van de milieueffecten ook een afweging op basis van kosten-baten op te nemen. Het is belangrijk te vermijden dat de keuze finaal valt op een alternatief dat iets beter scoort qua milieueffecten maar veel duurder is. Bij de kosten-baten analyse dient rekening gehouden te worden met de volledige levensduur van de infrastructuur (niet enkel aanleg maar ook onderhoud enz.).	Na het doorlopen van het onderzoek zullen de onderzoeksresultaten gebruikt worden om te beslissen welk alternatief en variant voor de landschappelijke inpassing van de herinrichting van de A8 kan worden gekozen als basis voor het RUP. Dit alternatief en variant zullen op een evenwichtige wijze beantwoorden aan alle plandoelstellingen. Cruciaal hierbij is het woord "evenwichtig". Dit betekent dat alle plandoelstellingen evenwaardig zijn. Een alternatief dat heel sterk scoort op één van de vier plandoelstellingen maar systematisch slechter op alle andere of veel slechter op één andere, kan nooit het gekozen alternatief zijn. Als algemene overkoepelende doelstelling, die steeds wordt nagestreefd, stellen we een

	maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding voorop. Het aspect onderhoud zal hier deel van uitmaken. Een overheid dient immers altijd rekening te houden met de maatschappelijke kosten-batenverhouding van plannen en projecten. Voor de milieubeoordeling daarentegen, worden economische aspecten niet meegenomen. Het plan, dat gelinkt is met de concrete realisatie van een project en dus eventuele (inrichtings)alternatieven, moet zowel aan de plandoelstellingen als aan deze algemene overkoepelende doelstelling voldoen. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
Het Agentschap voor Natuur en Bos geeft aan dat hun voorkeur uitgaat naar alternatief 3 met lange tunnel, daar deze het meeste ruimte biedt om, naast andere geplande functies op het tunneldak, een ecoduct of ecorecreaduct te realiseren. Er wordt ook nog aangegeven dat in alternatief 1, met 'korte kappen', er niet voldoende ruimte beschikbaar is op de overbruggingen om een robuuste ecologische verbinding tussen de belangrijke groengebieden in de omgeving van het projectgebied te kunnen realiseren waardoor dit alternatief geen optie is.	Er wordt akte genomen van de voorkeur voor alternatief 3 met lange tunnel. De startnota bevat het planvoornemen, mogelijke alternatieven en de manier waarop het (milieu)onderzoek zal worden gevoerd. Dit betekent dat in een startnota nog geen onderzoeksresultaten of een definitieve keuze voor een tracé vervat zit. Dit is het startpunt van de procedure en deze vroege participatie heeft tot doel om op basis van de eerste planopties in dit document met de bevolking tijdens het participatiemoment reeds in discussie te gaan. De startnota bevat met andere woorden nog geen voorkeur voor het ene of het andere alternatief. Het milieueffectenonderzoek zal worden uitgewerkt eens de definitieve scope van het onderzoek wordt vastgelegd in de scopingnota. De redelijke alternatieven zullen in een volgende stap van het planproces in de effectenbeoordeling op hun effecten worden onderzocht. Dit milieueffectenonderzoek zal mee input geven om 1 alternatief te kiezen en ruimtelijk te vertalen in een grafisch plan. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt aangegeven dat alternatief 3 met verbindingsweg de beste optie is.	Er wordt akte genomen van de voorkeur voor alternatief 3 met lange tunnel. De startnota bevat het planvoornemen, mogelijke alternatieven en de manier waarop het (milieu)onderzoek zal worden gevoerd. Dit betekent dat in een startnota nog geen onderzoeksresultaten of een definitieve keuze voor een tracé vervat zit. Dit is het startpunt van de procedure en deze vroege participatie heeft tot doel om op basis van de eerste planopties in dit document met de bevolking tijdens het participatiemoment reeds in discussie te gaan. De startnota bevat met andere woorden nog

	geen voorkeur voor het ene of het andere alternatief. Het milieueffectenonderzoek zal worden uitgewerkt eens de definitieve scope van het onderzoek wordt vastgelegd in de scopingnota. De redelijke alternatieven zullen in een volgende stap van het planproces in de effectenbeoordeling op hun effecten worden onderzocht. Dit milieueffectenonderzoek zal mee input geven om 1 alternatief te kiezen en ruimtelijk te vertalen in een grafisch plan. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
BESTEMMINGEN	
In hun advies geeft het ANB aan er volgens het gewestplan langsgheen het tracé buffergebieden liggen en is van oordeel dat deze een bijdrage kunnen leveren tot realiseren van een robuuste ecologische verbinding tussen het Hallerbos, het Kluisbos, de Zennevallei, Berendries en Maasdalbos. Het ANB vraagt dan ook om de ecologische verbinding in het RUP in samenhang met deze gebieden uit te werken.	In het verdere onderzoek zal bekeken worden waar deze ecologische verbindingen best voorzien worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In hun advies wijst ANB op een gebied ter hoogte van Smeerhout nl. een grote oppervlakte ongerealiseerd natuurgebied (op heden in landbouwgebruik), dat een belangrijke rol kan spelen in de verdere ontsnippering van het Kluisbos met de overige groengebieden in VEN- en habitatrichtlijngebieden.	In het verder proces en dan voornamelijk bij de uitvoering kan bekeken worden of deze zone kan gebruikt worden in functie bos-en natuurcompensatie. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

BIODIVERSITEIT	
In een inspraakreactie wordt er op gewezen dat het herstel van doorbroken ecologische verbindingen van groot belang is. Er wordt voorgesteld om ecologische verbindingen en herstellende trage wegen te combineren via een zo lang mogelijke plaatselijke overkapping. De natuurwaarde van de natuurgebieden langs weerszijden van de A8 is echter niet uitzonderlijk hoog zodat afzonderlijke ecologische verbindingen in de zin van een ecoduct nodig zouden zijn.	Eén van de plandoelstellingen van het RUP is "een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving". In hoofdstuk 2 van de startnota wordt dit verder gespecificeerd als o.a. de A8 een rol als ecologische verbinding te laten opnemen. Hierbij worden zowel ecologische dwars- en langsverbindingen voorzien in een kwaliteitsvol en robuust ruimtelijk systeem [...]. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
Het Agentschap voor Natuur en Bos vraagt, ongeacht welk alternatief er gekozen wordt, om een deel van het tunneldak in te richten als ecoduct of ecorecreaduct, waarbij er wordt gekozen voor een zo natuurlijk mogelijke inrichting met inheemse vegetatie, alsook het gebruik van onverharde of halfverharde paden indien er wordt gekozen voor een ecorecreaduct. Hierbij dient de natuurlijk ingerichte zone	In het verder proces, bij het ontwerpend onderzoek en uitwerken van het plan zal bekeken worden wat de mogelijkheden zijn om een deel van de kappen of de tunnel te voorzien als een ecoduct of ecorecreaduct in te richten en dit eventueel vast te leggen in het RUP. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

maximaal afgescheiden te worden van de publiek begaanbare paden. Ook wordt er gevraagd om dit te verankeren in de stedenbouwkundige voorschriften.	
Het Agentschap voor Natuur en Bos vraagt om de bermen langsheen de A8 voldoende breed te houden, om een volwaardige ecologische verbinding te kunnen realiseren. Deze bermen momenteel begroeid met houtkanten en bossen vormen een ecologische verbinding tussen de Zennevallei en de hoger gelegen gebieden. Deze bermen dienen voldoende breed aangelegd te worden (minstens 10 meter), met een natuurlijke inrichting bestaande uit inheemse vegetatie, waarbinnen houtkanten een grote rol dienen te spelen.	In het verder proces, bij het ontwerpend onderzoek en uitwerken van het plan zal bekeken worden hoeveel ruimte er voorhanden is en kan ingenomen worden door de bermen. Indien mogelijk zal rekening gehouden worden met de gevraagde breedte en inrichting met inheemse soorten. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

BODEM	
In het advies van OVAM wordt er op gewezen dat bij de overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied de verplichtingen van het Bodemdecreet moeten worden nageleefd (bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek). Ook bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet).	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van OVAM wordt er op gewezen dat bij grondverzet op gronden in het projectgebied er rekening moet gehouden worden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van OVAM wordt er op gewezen dat er bij een grondwaterhandeling zoals het infiltreren en het onttrekken van grondwater, een nabijgelegen bodemverontreiniging zich kan verspreiden. Een verontreiniging kan ook impact hebben op de handeling zoals bij de lozing van onttrokken grondwater dat verontreinigd is. Er werd daarom een richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt een praktische handleiding voor wie van plan is om een grondwaterhandeling uit te voeren. Deze handleiding is beschikbaar via deze link: https://ovam.vlaanderen.be/bemalingsvoorschriften .	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van OVAM wordt er op gewezen dat men bij een ontharding een verontreiniging aanwezig onder de verharding kan verspreiden. Om na te gaan hoe	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn

hiermee aan de slag te gaan, werd er een handleiding voor ontharders opgesteld. Deze is beschikbaar via Bodeminformatie voor ontharders - gebruikershandleiding.	die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van OVAM vraagt men om indien een bodemsaneringsproject goedgekeurd werd en de sanering nog niet beëindigd is, terug te koppelen met de betrokken bodemsaneringsdeskundige. Wanneer er risicogronden of gronden met een inventarisatieplicht gelegen zijn binnen het projectgebied maar waarvoor nog geen oriënterend bodemonderzoek of siteonderzoek voorhanden is, dient een inschatting gemaakt te worden van het project op de betrokken grond en de mogelijk aanwezige verontreiniging.	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In haar advies wijst OVAM er op dat een bestemmingswijziging een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer: - een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en de saneringsurgentie. - een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet. - een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet. - een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risicoground gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

GELUID	
In een inspraakreactie vreest men ervoor dat de lokale verbindingweg even druk zal worden als de A8 die er onder ligt en zo ook het geluidniveau zal toenemen.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te

	onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline geluid komt het aspect geluidshinder voor de mens uitgebreid aan bod. Bij negatieve effecten en een significante toename van de geluidshinder zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
--	--

JURIDISCH EN BELEIDSMATIG KADER	
In het advies van de stad Halle wordt er op gewezen dat de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan in 2023 werd opgestart. De voorliggende plannen zijn in strijd met het huidige door de gemeenteraad goedgekeurde mobiliteitsplan op volgende actiepunten: - beperken van het aantal op- en afritten op de A8: door middel van ventwegen wordt de verbinding met de N203 Welkomstlaan en N28 Nijvelsesteenweg gerealiseerd. De Halleweg en Rodenemweg kruisen ongelijkgronds. - autoverkeer zal op minder punten kunnen aantakken op de E429. De aantakking op het hogere wegennet van Sint-Rochus en van Essenbeek zal verlopen via het aansluitingspunt t.h.v. de Nijvelsesteenweg. Verkeer (zowel gemotoriseerd als niet gemotoriseerd) moet op de meest aangewezen manier naar dit punt gebracht worden. Doordat het mobiliteitsplan momenteel in herziening is, kunnen bovenstaande voorziene wijzigingen hierin worden opgenomen.	Er wordt akte genomen van dit advies. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING	
In een inspraakreactie wordt gevraagd om daar waar ingraving niet mogelijk is, er zeer degelijke groene wanden, bermen en geluidsweringen moeten voorzien worden, die voldoende hoog zijn dat het snelverkeer volledig achter de schermen verscholen gaat.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline geluid komt het aspect geluidshinder voor de mens uitgebreid aanbod. Bij significant negatieve effecten van de geluidshinder zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

MILIEUEFFECTEN ALGEMEEN	
In het advies van VMM-lucht wordt gevraagd om bij het juridisch en beleidsmatige kader de randvoorwaarden voor lucht en klimaat, zoals o.a. het Vlaams Luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) op te nemen. Het is belangrijk dat getoetst wordt of het voorgenomen plan bijdraagt aan de doelstellingen uit deze beleidsplannen. Zowel in het Vlaamse luchtbeleidsplan 2030 als in het Vlaamse Energie- en Klimaatplan is de volgende doelstelling opgenomen: 'Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030.' Het voorliggende project en de voorgestelde alternatieven moeten hieraan worden getoetst.	Het plan-MER zal getoetst worden aan deze beleidsplannen. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van VMM-lucht wordt gevraagd om voor de variant zonder lokale verbindingsweg waarbij in de startnota wordt aangegeven dat de bermen langs de open sleuf van de A8 gebruikt kunnen worden om een fietsverbinding te realiseren, voldoende onderzoek te doen in het MER naar mogelijke gezondheidseffecten van het voorzien van een fietsverbinding op de berm naast een drukke autoweg zodat de nodige randvoorwaarden en maatregelen bepaald kunnen worden.	De luchteffecten en absolute luchtkwaliteit worden in het plan-MER getoetst in het volledig studiegebied, dus ook t.h.v. de fietsverbinding langs de open sleuf. Zoals aangegeven in de startnota (p79) zal "het zoeken naar milderende maatregelen focussen op de zones met woningen en de (nieuwe) fietsinfrastructuur langs bestaande of nieuwe wegen". Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van VMM-lucht wordt aangegeven dat bij gebruik van het regionale verkeersmodel een goede afweging moet gemaakt worden of bepaalde ontwikkelingen deel uitmaken van de referentiesituatie of als ontwikkelingsscenario meegenomen worden. Ontwikkelingen die nog niet gerealiseerd zullen zijn voor het plan gerealiseerd zal zijn, kunnen geen deel uitmaken van de referentiesituatie. Het MER moet hiervoor de nodige onderbouwing aanleveren.	Als basis van de effectbeoordeling wordt het referentiescenario van het Regionaal Verkeersmodel (RVM) gebruikt. Alle ontwikkelingen die daarin vervat zitten (en geen deel uitmaken van onderhavig plan zelf), worden als gerealiseerd beschouwd tegen 2030, wanneer het plan A8 Halle ten vroegste gerealiseerd wordt. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van VMM- lucht stelt dat in de startnota aangegeven wordt dat op basis van de resultaten van de verkeersmodellering bepaald zal worden welke scenario's doorgerekend zullen worden in het luchtmodel (en geluidsmodel). In hun advies vragen zij om met de relevante adviesinstanties af te spreken welke scenario's volwaardig doorgerekend worden en welke scenario's op basis van deze doorrekeningen kwalitatief beoordeeld kunnen worden. De MER-deskundigen bezorgen hiervoor een onderbouwing en motivering aan de relevante adviesinstanties.	Wanneer de resultaten van de verkeersmodellering beschikbaar zijn, zal een voorstel gedaan worden van voor welke scenario's het wenselijk en nuttig is om ze door te rekenen in het luchtmodel (en geluidsmodel), dat zal voorgelegd worden aan de relevante adviesinstanties. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

In het advies van de VMM-lucht wordt gezegd dat in functie van doorvertaling van de milderende maatregelen uit het MER, het belangrijk is dat de nodige maatregelen concreet en transparant beschreven worden in het MER. Ook moet het MER eenduidig omschrijven op welke manier deze vertaald kunnen worden in de verdere besluitvorming (in het RUP zelf of via flankerend beleid). Ingeval van flankerend beleid moet een grondige beschrijving van het flankerend beleid in de tekst geformuleerd worden. Bij een monitoringplan dient een beschrijving in het MER opgenomen te worden. Dit moet minimaal volgende vragen beantwoorden: Wat monitoren? Waar monitoren? Wie gaat monitoren? Hoe monitoren? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen?	Er wordt akte genomen van dit advies. Uit het onderzoek van de milieueffecten in het plan-MER zal blijken of er een impact is. Op basis van deze beoordelingen zullen desgevallend milderende maatregelen worden voorgesteld, die zullen worden meegenomen in de vertaling naar een verordenend grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften of door de inzet van andere instrumenten (verordeningen of overeenkomsten) waarbij rekening zal gehouden worden dat deze concreet en transparant worden beschreven. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de VMM-lucht wordt gezegd dat voor de beoordeling van de alternatieven voor de afgeleide disciplines lucht en gezondheid een beoordeling op het niveau van individuele wegen nodig is, een beoordeling op het niveau van woonkernen of -wijken geeft onvoldoende detail in functie van doorrekeningen voor lucht en geluid. Op basis van een beoordeling op niveau van kernen kan niet bepaald worden welke scenario's doorgerekend moeten worden in het luchtmodel. Afstemming tussen de verschillende MER-deskundigen is nodig zodat de juiste gegevens aangeleverd kunnen worden i.f.v. uitwerking van de afgeleide disciplines.	De beoordeling op wijkniveau geldt voor discipline mobiliteit. In discipline lucht, geluid en gezondheid vertrekt de effectbeoordeling van de gebiedsdekkende lucht- en geluidsmodellering, met resolutie 10x10m, die zelf gebaseerd wordt op de doorrekeningen in de mesoverfijning van het RVM, waarin meer individuele wegen vervat zitten. De keuze van door te rekenen scenario's in het lucht- en geluidsmodel zal NIET bepaald worden o.b.v. de beoordeling op wijkniveau in mobiliteit, maar o.b.v. de verschilkaarten van het verkeersmodel, dus op niveau van de individuele straten. Wel moet bij de interpretatie van de modelresultaten rekening gehouden worden met de evidente foutenmarge van de verkeerscijfers, zeker in de kleinere straten. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de VMM-lucht wordt gezegd dat om de doorstroming van verkeer te beoordelen de indicator I/C relevant is. Deze indicator ontbreekt in de startnota. Er moet ook aandacht besteden worden aan geïnduceerd verkeer ten gevolge van aangepaste infrastructuur.	De doorstroming op het hoofdwegennet wordt niet beoordeeld o.b.v. I/C-verhoudingen, maar o.b.v. verliestijden en LOS-scores, omdat deze indicatoren nauwkeuriger zijn. I/C-verhoudingen worden wel gebruikt om de effecten op het onderliggend wegennet (verkeersleefbaarheid en veiligheid) te beoordelen (zie p70). Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de VMM-lucht wordt gevraagd om de alternatieven te toetsen aan de strengere luchtkwaliteitsnormen inclusief onderzoek naar milderende maatregelen (en monitoring). Volgens de Kaderrichtlijn Lucht moet de beoordeling van de luchtkwaliteit overal gebeuren met uitzondering van volgende locaties:	De Europese raad heeft op 14/10/2024 de nieuwe, strengere Europese luchtkwaliteitsnormen goedgekeurd. Alhoewel deze nog niet officieel zijn doorvertaald in VlareM of het MER-richtlijnenstelsel lucht, zal in het plan-MER toch reeds getoetst worden aan deze nieuwe normen (die voor NO₂, PM₁₀ en

- locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is; - op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden; - op de rijbaan van wegen; - op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.	PM2,5 dubbel zo streng zijn als de huidige Vlaremnormen). Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de VMM-lucht wordt gevraagd om de alternatieven te toetsen aan de doelstelling opgenomen zowel in het Vlaamse luchtbeleidsplan 2030 als in het Vlaamse Energie- en Klimaatplan nl. dat het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030.	Deze toetsing zal uitgevoerd worden in het plan-MER. Per scenario worden de voertuigkilometers berekend in het volledige macrostudiegebied en wordt de bekomen toe- of afname t.o.v. de referentiesituatie vergeleken met de doelstelling uit het luchtbeleidsplan. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de VMM-lucht wordt gevraagd om de methodologie uit het richtlijnsysteem mens-gezondheid toe te passen en hierbij geen gebruik te maken van statistische sectoren. Wel kan gebruik gemaakt worden van rasters, dit om uitmiddingeling van effecten te vermijden. Rapportage in tabelvorm kan eventueel wel op het niveau van statistische sectoren gebeuren.	De statistische sectoren worden enkel gebruikt i.f.v. rapportagedoeleinden. De eigenlijke effectbeoordeling gebeurt op het niveau van de individuele pixels van het lucht- en geluidsmodel (10x10m) voor zover deze overlappen met woningen. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de stad Halle wordt gevraagd op welke wijze de onderlinge afweging tussen de verschillende varianten en alternatieven zal gebeuren. Hoe zullen de scores tussen en binnen de verschillende disciplines tegen elkaar afgewogen worden? Hoe zal de hiërarchie in deze bepaald worden? De stad Halle geeft aan dat de basisdoelstelling naar kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving in de ruime omgeving van het project in deze prioritair is.	Na het doorlopen van het onderzoek zullen de onderzoeksresultaten gebruikt worden om te beslissen welk alternatief en variant voor de landschappelijke inpassing van de herinrichting van de A8 kan worden gekozen als basis voor het RUP. Dit alternatief en variant zullen op een evenwichtige wijze beantwoorden aan alle plandoelstellingen. Cruciaal hierbij is het woord "evenwichtig". Dit betekent dat alle plandoelstellingen evenwaardig zijn. Een alternatief dat heel sterk scoort op één van de vier plandoelstellingen maar systematisch slechter op alle andere of veel slechter op één andere, kan nooit het gekozen alternatief zijn. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie stelt men de vraag hoe omgegaan wordt met meer luchtverontreiniging en geluidshinder door drukker verkeer dat zich een andere weg zoekt in de omliggende straten indien er tussen Nijvelsesteenweg en Welkomstlaan geen lokale verbindingsweg wordt aangelegd.	Dit maakt een integraal deel uit van de effectbeoordeling voor lucht, geluid en gezondheid, o.b.v. de lucht- en geluidsmodellering. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van Sport Vlaanderen wordt gevraagd dat in het Plan-MER, bv in de discipline Mens-ruimtelijke aspecten, potentiële effecten	De impact van het plan op sportinfrastructuur en recreatieve fietsroutes zal zowel in discipline

op de sportinfrastructuur en op mtb-routes grondig onderzocht worden en bij voorkeur ook geremedieerd worden. Zo ligt de sportzone Kruisstraat in het RUP en zijn er ook mountainbikeroutes aanwezig: de groene en blauwe lus van mountainbikeroute Halle .	mobiliteit als discipline mens-ruimtelijke aspecten aan bod komen. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd welke impact qua luchtvervuiling en filestress de kinderen van scholen en kribbes zullen ondervinden ten gevolge van het project.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Binnen de disciplines lucht en gezondheid worden wijzigingen in luchtmissies en de effecten op de gezondheid onderzocht. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gezegd dat De A8 een zeer grote bron is van geluidsoverlast in de zeer wijde omgeving, veel verder dan aangegeven in de milieubeoordeling van de startnota.	In de startnota wordt het studiegebied voor de discipline geluid nog niet vastgelegd en wordt er ook nog geen milieubeoordeling gegeven. De startnota bevat onder hoofdstuk 6.4.2.1 wel een beschrijving van de wijze waarop dit reken- en studiegebied bepaald zal worden. De geluidsimpact van de huidige A8 zal in het MER in beeld worden gebracht o.b.v. geluidsmodellering en -metingen. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om de methodologie om mitigerende maatregelen voor te stellen te vermelden in het MER.	Er is geen vaste "methodologie" om mitigerende maatregelen voor te stellen. Dit verschilt van discipline tot discipline en is dan ook bij elke discipline opgenomen. Op p. 61 van de startnota wordt de koppeling tussen de effectscores en de mitigerende maatregelen uitgelegd. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van AWV wordt gezegd dat de uitgewerkte en te be-MER-ren alternatieven volledig en aantoonbaar moeten voldoen aan de ontwerpnormen van het VWI, omdat ze anders niet uitvoerbaar zijn en dus geen volwaardig alternatief vormen.	Voorliggende alternatieven voldoen aan de ontwerpnormen van het VWI en andere richtlijnen. Waar eventueel wordt afgeweken van de kencijfers (in plus of min) uit het VWI ten gevolge van specifieke projectgebonden kenmerken wordt dit steeds kwantitatief of kwalitatief onderbouwd. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

In het advies van AWW wordt gevraagd om in het MER aandacht te besteden aan de effecten van het planvoornemen op het hoofdwegennet. Met name de te verwachten fileterugslag dient zo accuraat mogelijk in kaart te worden gebracht. Het MDVM kan daarbij voor aanvullende informatie zorgen bovenop de doorrekening in het RVM. AWW vraagt dat er ook gekeken wordt naar de impact op de R0, waarbij een verbeterde doorstroming op de A8 paradoxaal genoeg mogelijk kan leiden tot een sneller bereiken van een verzadigingspunt inzake doorstroming en een snellere fileterugslag.	Het onderzoeken en beoordelen van de effecten van het plan op het functioneren van het hoofdwegennet, en in het bijzonder de R0, is uiteraard één van de belangrijkste onderdelen van discipline mobiliteit in het MER. Om het aspect "verkeersafwikkeling hoofdwegennet" te onderzoeken is het gebruik van het Regionaal verkeersmodel voorzien. Het planteam is van oordeel dat dit voldoende is op planniveau en dat het gebruiken van MDVM niet nodig is. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van AWW wordt er op gewezen dat het belangrijk is dat de afbakening van de zones waarmee de effecten inzake voertuigkilometers (gebruik wegennet, aandeel doorgaand verkeer, ...) worden geëvalueerd, correct gebeurt. Een afbakening in te grote zones impliceert immers dat verschuivingen procentueel nauwelijks merkbaar zijn omdat er elders in de (grote) zone niets gebeurt. Hetzelfde kan gebeuren als verkeerskundige effecten over meerdere zones worden verdeeld en in elke zone uitgemiddeld. Anderzijds moet in het MER helder terug te vinden zijn tot welke zone bepaalde snelwegsegmenten enz. behoren.	De exacte afbakening van de deelzones voor de effectbeoordeling in discipline mobiliteit zal pas gebeuren nadat de resultaten van de verkeersmodellering gekend zijn, zodat zo homogeen mogelijke zones kunnen bepaald worden en uitmiddelingseffecten beperkt blijven. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van ANB wordt gevraagd om voor dit plan tijdens het verdere planningstraject een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets op te maken.	Voor dit planproces wordt een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets opgemaakt. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om te kiezen voor de grootste overkapping. Dit alternatief is het beste voor zowel mens als natuur.	Er wordt akte genomen van de voorkeur voor alternatief 3 met lange tunnel. De startnota bevat het planvoornemen, mogelijke alternatieven en de manier waarop het (milieu)onderzoek zal worden gevoerd. Dit betekent dat in een startnota nog geen onderzoeksresultaten of een definitieve keuze voor een tracé vervat zit. Dit is het startpunt van de procedure en deze vroege participatie heeft tot doel om op basis van de eerste planopties in dit document met de bevolking tijdens het participatiemoment reeds in discussie te gaan. De startnota bevat met andere woorden nog geen voorkeur voor het ene of het andere alternatief. Het milieueffectenonderzoek zal worden uitgewerkt eens de definitieve scope van het onderzoek wordt vastgelegd in de scopingnota. De redelijke alternatieven zullen in een volgende stap van het planproces in de

	effectenbeoordeling op hun effecten worden onderzocht. Dit milieueffectenonderzoek zal mee input geven om 1 alternatief te kiezen en ruimtelijk te vertalen in een grafisch plan. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van het Departement Zorg worden een aantal studies en instrumenten meegegeven die interessant en nuttig kunnen zijn voor de verdere uitwerking van het project.	Er wordt akte genomen van dit advies. In het verder onderzoek zullen deze studies en instrumenten worden bekeken in het kader van de verdere uitwerking van het project. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

MOBILITEIT	
In heel wat inspraakreacties vraagt men om de impact op het onderliggende wegennet te onderzoeken. Het sluiten van op-en afritten van en Naar de A8 zal als gevolg hebben dat het onderliggende wegennet belast wordt en er sluiproutes zullen ontstaan wat negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de inwoners van deze straten/wijken.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de gemeente Tubeke wordt gevraagd om de op-en afrit van en naar de A8 ter hoogte van de N6 Brusselsesteenweg open te houden want dit is een belangrijke verkeersader voor Tubeke.	Het plangebied beperkt zicht tot het gedeelte van de A8 dat gelegen is tussen het kanaal en de aansluiting A8/R0. De op- en afrit van en naar de A8 ter hoogte van de N6 Brusselsesteenweg maakt geen deel uit van voorliggend plangebied en dus het RUP 'landschappelijke inpassing A8'. Er zal binnen voorliggend plan dan ook geen uitspraak gedaan worden over het al dan niet behouden blijven van de aansluiting van de N6 op de A8. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de stad Halle wordt aangegeven dat een Hollands complex de voorkeursoplossing is voor de herinrichting van het compact aansluitingscomplex aan de Welkomstlaan. Er wordt aangegeven dat het plan ruimte moet laten voor variaties hierop, zodat dit de verdere uitwerking niet hypothekeert.	Met voorliggend RUP wordt er gestreefd naar een flexibeler planologisch kader, dat toelaat om de herinrichting van de A8 compacter en in fasen uit te voeren in functie van het stapsgewijs verhogen van de leefbaarheid in de omgeving en beperken van de omgevingshinder daarbij, en in functie van het werken met financieel realiseerbare deelprojecten. Eén van de plandoelstellingen van het RUP is 'Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8.' Daarbij wordt uitgegaan van een volwaardig aansluitingscomplex in vier richtingen dat dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle

	modi verkeersveilig is en landschappelijk in zijn ruimtelijke context is ingepast. Het moet voldoen aan de actuele richtlijnen en noden, maar waarbij gestreefd wordt naareen oplossing met een minimaal ruimtebeslag. In de verschillende alternatieven wordt telkens een Hollans complex voorzien als invulling van het 'compact aansluitingscomplex' gezien dit de meest compacte oplossing is. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een aantal inspraakreacties is men heel bezorgd over de de impact van het project op de Albertstraat. Momenteel is er reeds veel hinder op de Albertstraat doordat de St-Rochusstraat eenrichting is gemaakt. Door het afsluiten van meerdere toegangen tot de A8, wordt er nog meer hinder verwacht. Er wordt gevraagd of de Welkomstlaan de enige toegangsweg tot de Ring wordt en op welke manier het verkeer naar de Welkomstlaan geleid zal worden. Ter hoogte van Welkomstlaan komt ook een woningcomplex waardoor de Welkomstlaan ook een woonstraat zal worden wat het verkeer nog meer belast.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Het studiegebied waarvoor de discipline mobiliteit wordt onderzocht wordt besproken onder hoofdstuk 6.3.1 van de startnota. De Albertlaan maakt daar deel van uit. Zoals ook benoemd onder hoofdstuk 4 bestaan er nog verschillende alternatieven in deze fase van het proces. Een aantal vaste onderdelen maken deel uit van elke inrichtingsvariant. Eén van die onderdelen is dat er binnen het plangebied slechts één volwaardige aansluiting op de A8 blijft bestaan, aan de Welkomstlaan. Het woningcomplex van de Welkomstlaan is op vandaag nog geen beslist beleid. Wel wordt rekening gehouden met een theoretische volume van woningen dat op deze locatie kan komen. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt kritiek geuit dat dit plan vooral gericht is op meer ruimte voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en niet op de auto. Dit is problematisch voor minder mobiele mensen die op de auto aangewezen zijn.	Hoofdstuk 2 van de startnota bevat de verschillende plandoelstellingen van het plan. Deze luiden: 1. Het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is, 2. Een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving, 3. Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8. Er kan niet gesteld

	worden dat het plan geen aandacht voor de wagen heeft gezien het expliciet als doelstelling het functioneren van de A8 als hoofdweg heeft. Onder de eerste plandoelstelling valt ook het voorzien van ongelijkgrondse kruising. Daarbij wordt in de startnota expliciet gesteld dat "de kruisende bewegingen in het betrokken deel van de A8 blijven behouden, waarbij het gebruik ervan afgestemd wordt op de netwerken voor de verschillende vervoersmodi." Er kan dus ook niet gesteld worden dat het plan enkel aandacht heeft voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer gezien de startnota duidelijk spreekt over alle vervoersmodi. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van Sport Vlaanderen wordt gevraagd dat dit planningsproces nieuwe opportuniteiten kan bieden door nieuwe verbindingen of 'nieuwe ruimte' (bv op 'dak' van tunnels) te creëren. Er wordt gevraagd om dit aspect grondig te onderzoeken in het plan-MER.	Eén van de plandoelstellingen van het RUP is "een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving". Hierbij worden zowel ecologische dwars- en langsverbindingen voorzien in een kwaliteitsvol en robuust ruimtelijk systeem voor zowel voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privaat vervoer, waarbij getracht wordt de verschillende netwerken zoveel mogelijk gescheiden te organiseren. Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline mobiliteit zijn o.a. de aspecten bereikbaarheid deelgebieden voor fietsers en voetgangers opgenomen. In de discipline ruimte wordt de creatie van corridors en de functionele meerwaarde voor de omgeving onderzocht. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In heel wat inspraakreacties wordt gezegd dat de aanleg van een lokale verbindingsweg tussen de Nijvelsesteenweg en het op-en afrittencomplex ter hoogte van de Welkomstlaan als volwaardig alternatief moet onderzocht worden. Er wordt ook aangegeven dat indien deze lokale verbindingsweg er niet komt dit heel wat sluipverkeer en onveilige verkeerssituaties in de omliggende woonwijken zal veroorzaken. Zonder	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of zonder lokale

deze verbindingsweg zal ook de KMO zone die rond het plangebied ligt moeilijker ontsloten worden.	verbindingsweg. Voor deze verschillende varianten en alternatieven worden de milieueffecten onderzocht, zoals ook besproken in hoofdstuk 6 van de startnota. Het voorgestelde alternatief wordt dus als volwaardig alternatief onderzocht. Binnen de discipline mobiliteit zullen verschillende aspecten onderzocht worden waaronder specifiek de multimodale bereikbaarheid en de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegennet. Na het doorlopen van het onderzoek zullen de onderzoeksresultaten gebruikt worden om te beslissen welk alternatief en variant voor de landschappelijke inpassing van de herinrichting van de A8 kan worden gekozen als basis voor het RUP. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd of de Karel Nerinckxlaan zal aangesloten worden op de Welkomstlaan om zo andere wijken te ontlasten.	Binnen de RUP procedure zullen wel de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht worden in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. De Karel Neriinckxlaan valt wel onder het studiegebied van dit plan-MER dat besproken wordt onder 6.3.1. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd of de Bleukenstraat geschikt is als op- en afrit voor de Buizingenaren, gezien op stukken van dit straatje, geen 2 auto's elkaar kunnen passeren en gezien in de bochten, de zichtbaarheid beperkt is door de hoge bermen.	De aansluiting van de Bleukenstraat op het aansluitingscomplex van de Welkomstlaan is in de alternatieven opgenomen als fietsverbinding. Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. Het kruispunt van de Bleukenstraat met de

	Welkomstlaan is onderdeel van het plangebied, de rest van de Bleukenstraat niet maar is wel onderdeel van het studiegebied. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gezegd dat men positief staat t.o.v. het herstel van de trage verbindingen en dat men achter het principe van gescheiden netwerken voor actieve mobiliteit en lokale gemotoriseerde mobiliteit staat, in het belang van de verkeersveiligheid.	We nemen akte van dit standpunt. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie vraagt men naar een oplossing voor het verkeersprobleem dat het nieuw aansluitingscomplex via de Welkomstlaan volgens de inspreker in Sint-Rochus zal veroorzaken. Het verkeer van de R0/A8 wordt via de Welkomstlaan hoofdzakelijk richting Sint-Rochus geloodst. Er wordt gesteld dat hier geen goede aansluiting met het hoofdwegennet rond Halle-Centrum, zeker niet in de richting van Halle-Stroppen, Ninove/Lennik en Sint-Pieters-Leeuw, is.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. De fase startnota bevat nog geen plan-MER en er kan dus nog geen voorafname gedaan worden met betrekking tot de onderzoeksresultaten en eventuele effecten. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd of een spreiding van het verkeer in de wijken Oud Rodenem, Berendries, Resteleurs/Driepikkel kan gerealiseerd worden door de korte, rechte, bestaande onverharde weg tussen Berendries en Driepikkel in gebruik te nemen. Op die manier kan het verkeer komende van Berendries (hoge huisnummers vanuit richting Lembeek) al	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten

afgeleid worden naar een brug ter hoogte van Driepikkel zonder te moeten passeren via het verdere deel van Berendries (lage huisnummers), van de wijk Oud Rodenem en zelfs een deel van Veugeleer. Op die wijze wordt het verkeer in Oud Rodenem en Berendries (lage huisnummers dicht bij A8) lokaal gehouden i.p.v. sterker belast.	worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de Service Public Wallonie en in een aantal inspraakreacties wordt gevraagd waarom er niet gekozen werd voor een meer integrale oplossing waarbij niet alleen het deel van de A8 binnen het plangebied heringericht wordt, maar waarbinnen ook andere knelpunten zoals het smalle viaduct over het kanaal en de aansluiting op de R0 aangepakt worden. Er wordt aan de overheid gevraagd om zo snel mogelijk ook de andere knelpunten aan te pakken, zodat Halle niet met een gedeeltelijke oplossing achter blijft. Er wordt gevreesd dat het behoud van één rijstrook op het gedeelte van de A8 ten westen van de brug over het kanaal tot filevorming zal leiden. Deze flessenhals is het gevolg van de integratie van de oprit van de N6 die een volledige rijstrook van de A8 in beslag neemt. Het kan nodig zijn om het kunstwerk dat de spoorlijn en het kanaal oversteekt te verbreden om een invoegstrook van de N6 op de A8 te integreren, of om deze oprit van de N6 te verwijderen en het verkeer om te leiden via een andere route, bijvoorbeeld door een verbinding met de N7 te maken. De verkeersbelasting op de oprit van de N6 zou kunnen worden verminderd door een noordelijke omleiding van Tubeke (die ook een zuidelijke omleiding van Lembeek zou zijn), door het verkeer van Lembeek om te leiden naar de Hondzocht-uitwisseling. Een verlenging van enkele honderden meters in Vlaanderen van de noordelijke omleiding van Tubeke zou de aantrekkelijkheid van deze route vergroten. Om deze route en de Hondzocht-uitwisseling niet te overbelasten, zou het nodig zijn om een herziening van de aanleg van het kruispunt van de Hondzochtsesteenweg met de N7-Edingensesteenweg in het project op te nemen.	In de beslissing van de Vlaamse Regering van dd. 15 oktober 2021 die aan de basis van voorliggend planinitiatief ligt, wordt aangegeven dat de herinrichting van de A8 tussen de R0 en het kanaal Brussel-Charleroi wordt voorzien. Het is dus een beleidskeuze om met dit deel te starten. De genoemde gebieden vallen dus buiten het plangebied. In het vooronderzoek is het geheel bekeken zodat er garanties zijn dat het geheel kan functioneren. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om zoveel mogelijk verbindingen van het onderliggende wegennet (en vooral van de N28) met de A8 te	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de

voorzien met bijzondere aandacht voor actieve vervoerswijze.	plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of zonder lokale verbindingsweg. De startnota van het RUP benoemt 3 plandoelstellingen waarvan één luidt: het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is. In hoofdstuk 2.1.3 van de startnota wordt geconcretiseerd dat de bestaande kruispunten hiervoor worden weggenomen maar dat de bestaande kruisende bewegingen behouden blijven, waarbij het gebruik ervan afgestemd wordt op de netwerken voor de verschillende vervoersmodi. Deze kruisende bewegingen worden telkens ongelijkgronds voorzien. De mogelijkheid om ter hoogte van de bestaande kruispunten aan te sluiten op de A8 verdwijnt. De tweede plandoelstelling van het RUP betreft "een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving." Hierbij wordt zowel ecologische dwars- en langsverbindingen voorzien in een kwaliteitsvol en robuust ruimtelijk systeem voor zowel voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privaat vervoer, waarbij getracht wordt de verschillende netwerken zoveel mogelijk gescheiden te organiseren. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de Service Public Wallonie wordt gevraagd om de verbinding tussen de volgende Waalse en Vlaamse fietsroutes te garanderen: - de oversteek van de A8-E429 (onder de A8-E429) langs het kanaal, met statuut fietssnelweg - de oversteek van de A8-E429 op de Nijvelsesteenweg (boven de A8-E429), met statuut fietssnelweg. Er wordt aangegeven dat er momenteel enkel een voetgangersbrug beschikbaar is voor de oversteek. Daarnaast wordt nog meegegeven dat dat de Waalse regio werkt aan de aansluiting van deze fietsroute naar het oosten via de oude spoorlijn L115 die het Charleroi-Brusselkanaal verbindt met Braine-l'Alleud.	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. Die alternatieven hebben een aantal gemeenschappelijke elementen die beschreven worden in 4.1.3. Zo blijft in elk alternatief de fietssnelweg F20 langs het kanaal Brussel-Charleroi onder het viaduct van de A8 op het jaagpad liggen. In elk van de alternatieven wordt de Nijvelsesteenweg ook als bovengrondse kruising voorzien boven de A8 en dit voor alle vervoersmodi. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de Service Public Wallonie wordt gevraagd om de oversteekbaarheid van de	De A8 wordt ter hoogte van de Nijvelsesteenweg ingegraven en de Nijvelsesteenweg zal zich

A8 op de Nijvelsesteenweg voor TEC-bussen van lijn 114 Braine-l'Alleud-Hal te verbeteren. Deze lijn 114 omvat momenteel een halte vóór en een halte na de A8 en wordt behouden in het netwerk dat is gedefinieerd door de Transport Autoriteit van de Service Public Wallonie voor West-en Waals-Brabant.	ongelijkgronds bevinden. De verkeerslichten en directe aansluiting van de Nijvelsesteenweg met de A8 komen dan ook te vervallen. Het tijdsverlies door deze lichten zal dus ook verdwijnen. Dit betekent ook dat de oversteekbaarheid en veiligheid van de passagiers van en naar de haltes opmerkelijk zal verbeteren. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de Service Public Wallonie vraagt men om hen op hoogte te houden van de voortgang van P+R-projecten bij het kruispunt A8-Nijvelsesteenweg en het kruispunt A8-Welkomstlaan. Er wordt gevraagd of daar carpoolparkings worden voorzien. De Service Public Wallonie wil de druk op het structurerende wegennet verminderen door strategische carpoolparkings te identificeren voor Halle. De aanleg van een carpoolparking in Edingen (afrit 25) of de officiële erkenning van de parking bij de afrit Rebecq zijn voorbeelden van projecten die op hun lijst van potentiële projecten staan met een middellangetermijnperspectief.	De aanleg van P+R dient op een ruimere schaal bekeken te worden, bijvoorbeeld binnen de Vervoerreigo, en valt buiten de scope van dit plan. Indien er een beleidsinitiatief komt om een P+R te voorzien wordt de Service Public Wallonie hiervan op de hoogte gebracht. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In het advies van de Service Public Wallonie wordt gevraagd om de impact van het verwijderen van de verbindingen naar de A8 op het aantrekken van verkeer op de A8 te modelleren en de verkeersverschuivingen en/of verkeersaanzuigingen op het netwerk, inclusief de R0 en de regionale wegen van Waals-Brabant (N6, N7 en N28), te evalueren. In hun advies wordt er gezegd dat, als de doorstroming op de A8 niet voldoende is, de wegen die de A8 met de Haut-Ittre-uitwisseling verbinden via niet-aangepaste wegen door Braine-Le-Château, Ittre en Rebecq (N246, N28, gemeentelijke wegen...) alternatieven blijven voor de R0/A8-verbinding, wat de betrokken gemeenten zal benadelen. Het lijkt wenselijk om, na de verkeersstudies, een continuïteit van minimaal twee rijstroken van de A8 zonder enige beperking (bijv. rijbaansplitsing) te behouden tot de aansluiting met de E19-R0, en dit door de op-en afritten op de A8 met de lokale wegen te beperken.	Het RUP heeft als plandoelstelling om een hoofdweg te realiseren die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is. Binnen de RUP procedure worden wel de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline mobiliteit is onder meer "verkeersafwikkeling hoofdwegennet" opgenomen als te onderzoeken aspect. Bij significante negatieve effecten zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. De effecten op de A8 binnen het studiegebied zullen dus onderzocht worden. De genoemde straten liggen echter niet in het plangebied en ook niet in het studiegebied. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om een korte op-en afrit aan de brug op de Arenbergstraat voor het verkeer ten zuiden van Halle te voorzien. Zo is er meer zekerheid dat	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis

Essenbeek, het Krabbos, de Kruisstraat en de Welkomstlaan minder verkeersoverlast hebben. De Drasopbrug met 1 rijbaan en verkeerslichten langs beide zijden en waarschijnlijk verkeersopstopping in de straten tijdens de spitsuren, is dan wel een "groene" brug voor de fietsers en voetgangers maar een minder groene toekomstvisie voor de stilstaande automobilisten. Er wordt gevraagd meer mogelijkheden te creëren voor de automobilisten waardoor ook het sluipverkeer zal verminderen.	gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. De Arenbergstraat valt wel onder het studiegebied van dit plan-MER dat besproken wordt onder 6.3.1. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt aangegeven dat de filevorming bij de aansluiting op de R0/E19 niet opgelost wordt door het project.	In de beslissing van de Vlaamse Regering van dd. 15 oktober 2021 wordt aangegeven dat de herinrichting van de A8 tussen de R0 en het kanaal Brussel-Charleroi bevindt. Het is dus een beleidskeuze om met dit deel te starten. In een latere fase zal een studie over de aansluiting R0/E19 opgestart worden. Hier is echter nog geen timing voor voorzien. De fase startnota bevat daarnaast nog geen plan-MER en er kan dus nog geen voorafname gedaan worden met betrekking tot de onderzoeksresultaten en eventuele effecten. In het vooronderzoek is het geheel bekeken zodat er garanties zijn dat het geheel kan functioneren. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt aangegeven dat een realistische mobiliteitsstudie ontbreekt. Er wordt gevraagd om eerst een studie te laten maken, door mensen die de streek kennen, en meer opties bieden voor alle groepen, nl. voor gemotoriseerd verkeer, minder mobiele mensen, ouderen, en dit in combinatie met aandacht voor veiligheid	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Binnen de discipline mobiliteit zullen verschillende aspecten onderzocht worden (verkeersafwikkeling hoofdwegennet, verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet). Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
in een advies van het Agentschap Landbouw en Zeevisserij en ook in een inspraakreactie wordt gevraagd om rekening te houden met de	In de verdere uitwerking van het planproces en de bestemmingen die vanuit dit proces zullen bepaald worden wordt rekening gehouden met

verplaatsing van landbouwvoertuigen. Landbouwers moeten zich kunnen verplaatsen van de delen buiten de ring van Halle naar verder gelegen percelen langs de andere kant van Halle. Hoewel landbouwverkeer door het centrum van de stad niet gewenst is, moet bij de opmaak van het plan er wel rekening gehouden worden met de mobiliteitsbehoeften van de landbouwers. Gelet op de omvang van dit landbouwverkeer en de beperkte snelheid ervan, heeft dit ongetwijfeld impact op bruggen, tunnels en de snelheid van doorgaand verkeer dat de A8 zal moeten kruisen. In de zoekzone van het RUP ligt 1 landbouwbedrijf vlak ten zuiden van het tracé dat zowel ten noorden als ten zuiden van de A8 gronden in bewerking heeft en bijgevolg hinder kan ondervinden van de bereikbaarheid van zijn areaal. Aanliggend aan het tracé zijn drie landbouwers gekend als gebruikers van de percelen. Het betreft voornamelijk grasland en akker.	de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het landbouwverkeer. In het plan-MER zullen alle relevante aspecten in de verschillende disciplines worden onderzocht. Op basis van de bekomen resultaten uit het plan-MER kunnen hiervoor milderende maatregelen voorgesteld worden en in de stedenbouwkundige voorschriften van het plan worden vastgelegd. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig. Het RUP zal een juridische kader vormen voor de herinrichting van de A8. Parallel met de opmaak van dit RUP loopt een onderzoek van de VLM rond het functioneren van de agrarische activiteiten. Binnen dit onderzoek zal bekeken worden welke alternatieve routes voor agrarische functies gebruikt kunnen worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gevraagd hoe men vanuit de Berkenlaan op de A8 zal geraken. Zal men een hele omweg moeten doen via de Alsebergsesteenweg en de autostrade of is er een kortere weg voorzien?	De Berkenlaan ligt buiten het plangebied van voorliggend RUP. Het verkeer komende van de Berkenlaan maakt gebruik van het aansluitingscomplex van de Alsebergsesteenweg en maakt geen gebruik van het aansluitingscomplex van de Welkomstlaan. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gezegd dat de files die er nu al zijn ter hoogte van Krabbos alleen maar zullen verergeren. Er gevraagd naar een oplossing hiervoor.	Binnen de RUP procedure worden de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. Krabbos valt onder het studiegebied van dit plan-MER dat besproken wordt onder 6.3.1 van de startnota. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Onder meer de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid worden daarin onderzocht. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Bij significant negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt verduidelijking gevraagd over de exacte ligging van de lokale	In de startnota zijn 3 alternatieven opgenomen waarvoor telkens een variant bestaat met of

verbindingsweg. Nu is het niet duidelijk waar deze komt te liggen. De lokale verbindingsweg wordt eerst aan de kant van centrum Halle ingetekend en bij de andere alternatieven ligt deze aan de kant van Essenbeek en randgemeenten. Daarnaast lijkt het niet efficiënt dat iedereen eerst langs een rond punt moet, waar ook al het verkeer vanuit centrum Halle toekomt, om nadien terug te rijden richting autosnelweg.	zonder lokale verbindingsweg. In het alternatief '1 - korte kappen' ligt de lokale verbindingsweg ten noorden van de A8. In de alternatieven '2 - korte tunnel' en '3 - lange tunnel' ligt de lokale verbindingsweg in het zuiden van de A8. Verder onderzoek zal uitwijzen wat de exacte ligging van een mogelijke lokale verbindingsweg zal zijn en op welke manier de concrete aansluitingen zullen gebeuren. Een verdere optimalisatie van het aansluitingscomplex Welkomstlaan is ook nog deel van het verdere onderzoek. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie wordt gezegd dat de optie van een lokale verbindingsweg van de Nijvelsesteenweg naar de Welkomstlaan dan niet gewenst is (ongeacht welk van de drie alternatieven voor de A8 herinrichting wordt genomen). Zo'n verbindingsweg staat haaks op de doelstellingen van een veilige mobiliteit en leefbaarheid, aangezien dit zou leiden tot een significante verhoging van verkeerstromen op de Nijvelsesteenweg, bovendien nog in combinatie met de afschaffing van de dwarsverbinding met de Halleweg. De Nijvelsesteenweg speelt immers in dergelijk geval de rol van voornaamste oprit en afrit van de A8. Het voorstel van dergelijke verbindingsweg houdt geen rekening met de bestaande situatie, en verlaagt nog verder de leefbaarheid en verhoogt de verkeersonveiligheid. Er wordt dus geen rekening gehouden met de leefbaarheid (inzake veiligheid, luchtkwaliteit, lawaaioverlast...) voor de bewoners van de Nijvelsesteenweg en omgeving.	Er wordt akte genomen dat de lokale verbindingsweg niet gewenst is. De startnota bevat het planvoornemen, mogelijke alternatieven en varianten en de manier waarop het (milieu)onderzoek zal worden gevoerd. Dit betekent dat in een startnota nog geen onderzoeksresultaten of een definitieve keuze voor een tracé vervat zitten. Dit is het startpunt van de procedure en deze vroege participatie heeft tot doel om op basis van de eerste planopties in dit document met de bevolking tijdens het participatiemoment reeds in discussie te gaan. De startnota bevat met andere woorden nog geen voorkeur voor de ene of het andere alternatief of variant. Het milieueffectenonderzoek zal worden uitgewerkt eens de definitieve scope van het onderzoek wordt vastgelegd in de scopingnota. De redelijke alternatieven en varianten zullen in een volgende stap van het planproces in de effectenbeoordeling op hun effecten worden onderzocht. Dit milieueffectenonderzoek zal mee input geven om 1 alternatief te kiezen en ruimtelijk te vertalen in een grafisch plan. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie vraagt men om ook de open afritten ter hoogte van de Bergensesteenweg en de Edingsesteenweg mee te bekijken. Op deze manier kan een globale oplossing van de toegang tot de A8 vanuit Halle de huidige verkeersproblematiek oplossen en voorkomen dat de Sint-Rochuswijk veel te zwaar wordt belast.	In de beslissing van de Vlaamse Regering van dd. 15 oktober 2021 wordt aangegeven dat de herinrichting van de A8 tussen de R0 en het kanaal Brussel-Charleroi bevindt. Het is dus een beleidskeuze om met dit deel te starten. Deze keuze werd in de startnota doorvertaald in een voorlopig plangebied. Het plangebied volgt de A8 tussen grofweg de E19/R0 en het kanaal Brussel-Charleroi, zoals ook besproken in hoofdstuk 5,1 van de startnota. In het vooronderzoek is het geheel bekeken zodat er garanties zijn dat het geheel kan functioneren.

	Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
--	---

PLANDOELSTELLINGEN	
In een advies van de stad Halle wordt er op gewezen dat de A8 naast een verbindende functie op Europees niveau, op heden ook een lokale functie vervult. Door de opgenomen plandoelstellingen vervalt de lokale functie die deze weg nu vervult volledig. Hiermee dient bij de realisering van de geformuleerde plandoelstellingen die zich in essentie focussen op de verbindende rol van de A8 rekening gehouden te worden. De leefbaarheid van het onderliggend wegennet mag hieronder niet lijden.	Het RUP heeft als plandoelstelling om een hoofdweg te realiseren die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is. Binnen de RUP procedure worden wel de mogelijke milieueffecten van dit RUP onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER). In hoofdstuk 6 van de startnota wordt de basis gelegd voor de onderzoeksmethodiek hiervan. In deze fase wordt benoemd wat de te onderzoeken effecten zijn en met welke reikwijdte en/of methode ze onderzocht moeten worden. Voor de discipline mobiliteit zijn "verkeersafwikkeling aansluitingen onderliggend wegennet" en "verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet" opgenomen als te onderzoeken aspecten. Bij significante negatieve effecten zullen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTENBEOORDELING	
In het advies van AWW wordt gevraagd om voorafgaand aan een planologische beslissing een eerste advies van het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid in te winnen, conform dienstorder MOW/AWW/2008/24 en de geldende decreten en BVR's. Voor een beoordeling van het dossier dient het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid te beschikken over de benodigde veiligheidsdocumentatie en een onafhankelijk advies van een tunnelveiligheidsbeambte of -expert. De veiligheidsdocumentatie moet inzicht geven in de volgende aspecten: - de weerhouden en verworpen onderzochte alternatieven; - verkeerssimulaties en, waar mogelijk, de evolutie doorheen de dag (inclusief files); - langsplassen en dwarsdoorsneden van de voorkeursoplossing of de alternatieven die nog in overweging zijn; - aanduiding van de convergentie- en divergentiepunten ten opzichte van de tunnelportalen, geanalyseerd volgens het document 'Wegontwerp in tunnels	Er zal een advies worden gevraagd aan het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels'; - uitgevoerde kwantitatieve risicoanalyses (QRA's); - een opsomming van de tunneltechnische installaties die momenteel voorzien zijn (details zijn hierbij nog niet nodig).	
In het advies van Service Public Wallonie wordt gevraagd om de Europese richtlijn inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuren te volgen. De beheerders van de wegen in het project moeten de procedures volgen die zijn voorgeschreven door de Europese richtlijn inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuren, met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren.	In dit stadium, bij de start van het geïntegreerd planproces, is er nog sprake van meerdere alternatieven die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waartussen doorheen het proces een keuze zal worden gemaakt. Voorliggende alternatieven voldoen aan de ontwerpnormen van het VWI. De Europese richtlijnen zijn omgezet naar landelijke en regionale richtlijnen zoals het VWI voor hoofdwegen en de Vlaamse tunnelrichtlijnen. Door deze regionale richtlijnen te volgen wordt ook beantwoord aan de Europese richtlijnen. Waar eventueel wordt afgeweken van de kencijfers (in plus of min) uit het VWI ten gevolgen van specifieke projectgebonden kenmerken wordt dit steeds kwantitatief of kwalitatief onderbouwd. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie uit men de bezorgdheid dat bij een zwaar ongeval in de tunnel (vb. vrachtwagen die op wagens inrijdt, in de voorgestelde tunnel tijdens de structurele files) ontruiming niet haalbaar zal zijn volgens die geldende veiligheidsnormen.	Voor alle bestudeerde alternatieven wordt een advies gevraagd aan het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid. De voorgestelde maatregelen in het tunnelveiligheidsdossier naar evacuatie en toegankelijkheid voor veiligheidsdiensten zijn opgesteld volgens de geldende normen. Het Bestuursorgaan zal niet alleen nagaan als de voorgestelde maatregelen beantwoorden aan de geldende veiligheidsnormen maar ook als ze voldoende zijn in de plaatselijke omstandigheden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

WATER

In het advies van de provincie Vlaams-Brabant wordt er op gewezen dat bij de aanleg van nieuwe wegen (openbare projecten) de code van goede praktijk voor de aanleg en ontwerp van rioleringssystemen moet worden gevolgd en dat er in eerste instantie moet ingezet worden op bronmaatregelen om het afstromende hemelwater zoveel mogelijk ter plaatse te infiltreren. Indien dit niet mogelijk zou blijken, moet het hemelwater afgeleid worden naar een infiltratie- of buffervoorziening volgens de onderstaande randvoorwaarden uit de code van	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
--	--

goede praktijk die vanaf 7 januari 2025 gelijkgeschakeld zal worden met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater (GSVH): - Wanneer het niet mogelijk is om het afstromend water ter plaatse te infiltreren, moet er in eerste instantie voor worden gezorgd dat het water wordt afgeleid naar infiltratievoorzieningen. Het buffervolume van de infiltratievoorziening moet minimaal 330 m³/ha bedragen van het afwaterende oppervlak. Daarnaast moet de infiltratieoppervlakte van de infiltratievoorziening minimaal 8 % bedragen van het in rekening te brengen afwaterende oppervlak; - Pas wanneer men kan verantwoorden dat infiltratie niet mogelijk is, kan worden ingezet op een vertraagde buffering. Hierbij moet een buffervolume van 430 m³/ha worden voorzien, het doorvoerdebiet moet beperkt worden tot 5 l/s/ha van het afwaterende oppervlakte.	
In het advies van de provincie Vlaams-Brabant wordt er op gewezen dat als er werken in de buurt van een de waterloop van tweede categorie worden uitgevoerd, er rekening moet gehouden worden met de wettelijke vrije doorgang van vijf meter. In deze vijfmeterzone, gemeten vanaf de werkelijke kruinlijn van de waterloop, gelden verschillende voorwaarden waar ten allen tijde aan voldaan moet worden. Voorwaarden met betrekking tot de vijfmeterstrook langs de waterloop: - Ingevolge artikel 17 van de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 en artikel 1.3.2.2 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, met betrekking tot de toegankelijkheid en het beheer van de waterloop, moet een zone van vijf meter landinwaarts vanaf de oevertop van de waterloop vrij blijven van: elke constructie (inbegrepen terrassen en andere), ondergrondse constructies zoals brandstoftanks, water- en rioolputten, en andere, houtstapelplaatsen en andere, beplantingen en vaste afsluitingen die de bereikbaarheid van de waterloop belemmeren. Het stapelen van tuinafval en/of het opzetten van composthoppen binnen deze zone is verboden. Aanmerkelijke reliëfwijzigingen in deze zone zijn tevens niet toegelaten. De oevertop is het knippunt waar het schuine talud	Er wordt akte genomen van dit advies, dat grotendeels een verwijzing is naar sectorale regelgeving of elementen zijn die een rol spelen op het vergunningenniveau. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

eindigt en het horizontale deel van de omgeving landinwaarts begint. Dit geldt ook aan overwelfde of ingebuisde oppervlaktewaterlichamen. Voor de bepaling van de oevertop bij overwelfde waterlopen dient een interpolatie gemaakt worden van de beekprofielen op- en afwaarts van de overwelling om het begin van de vijfmeterzone te bepalen. Het is duidelijk dat het begin van de vijfmeterzone minimaal begint aan de uiterste boorden van de overwelling wanneer andere gegevens ontbreken;

- Binnen de zone van 1,00 m van de oevertop zijn grondbewerkingen en het gebruik van pesticiden steeds verboden;
- Afsluitingen in deze zone moeten tussen 0,75 m en 1,00 m van de oevertop staan en zijn maximaal 1,50 m hoog. Dwarse afsluitingen moeten vervangen worden door een poort of moeten eenvoudig kunnen weggenomen worden;
- Afsluitingen zijn steeds van het open type zodat ze volledig doorstroombaar zijn voor water en ze niet functioneren als keermuur. Ze mogen niet bestaan uit vaste constructies en moeten in het geheel (tijdelijk) weggenomen of verplaatst kunnen worden indien de onderhoudsneed van de waterloop dit vereist;
- Afsluitingen die bestaan uit vaste constructies (met fundering, muren, wanden of platen uit beton, hout en dergelijke, vaste palen, groenschermen ...) zijn niet toegestaan in deze zone;
- Bij de aanplant van nieuwe bomen langs de oever van de waterloop moeten deze aangeplant worden:
 - ofwel op een afstand tussen 0,75 m en 1,00 m van de oevertop waarbij een minimale tussenafstand van 12,00 m gerespecteerd moet worden;
 - ofwel op een afstand van minstens 0,50 m buiten de vijfmeterzone;
- Naaldbomen worden op minstens 6,00 m van de waterloop geplant;
- Het aanplanten van dwarse of langse hagen in de vijfmeterzone is verboden. Deze moeten op minimaal 0,50 m buiten deze zone staan;
- Houtkanten in de vijfmeterzone zijn enkel toegelaten nadat de waterbeheerder daarvoor een schriftelijke toestemming gaf. Indien nodig voor de toegankelijkheid van de waterloop moet de houtkant op vraag van de waterbeheerder

regelmatig teruggezet worden, ook bij spontane verbossing;

- Binnen deze zone mogen geen grondophogingen worden uitgevoerd;

- Alle handelingen zijn er onderworpen aan het bindende advies van de beheerder van de waterloop, of, voor zover ze vereist is door de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967, de voorafgaande machtiging;

- Ingevolge het artikel 1.6 van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is, gelden de bepalingen van dit besluit niet voor handelingen gelegen in een vijf meter brede strook, te rekenen vanaf de oevertop van ingedeelde onbevaarbare, alsook in de bedding van deze waterlopen;

- Ingevolge artikel 40 van de wet van 12 juli 1973 op het natuurbewoud is het verboden naaldbomen te planten of te herplanten of hun zaailingen te laten groeien op minder dan 6,00 m van de oevertop van de waterloop.

Algemene maatregelen

- De vijfmeterzone langs een waterloop is de zone van vijf meter, landinwaarts gemeten vanaf de oevertop van de waterloop. Op het perceel waarop deze zone gelegen is, rust een erfdienstbaarheid. Aangelanden en eigenaars zijn verplicht doorgang te verlenen aan de waterloopbeheerder, zijn personeel en het materiaal nodig voor onderhoudswerken aan de waterlopen;

- Er is geen vergoeding verschuldigd voor deze doorgang voor het beheer noch voor deponie van onschadelijke ruimingsproducten en maaisel afkomstig van de bedding van de waterloop binnen deze vijfmeterzone;

- De nodige maatregelen moeten worden getroffen opdat de op te richten bouwwerken geen schade berokkenen aan de nabijgelegen waterloop. Tevens kan schade aan deze bouwwerken ingevolge gebrek aan stabiliteit van de bedding van de waterloop of van het bouwwerk zelf evenals de daaraan verbonden lasten zoals onderhouds- en herstellingswerken, niet a priori op de provincie Vlaams-Brabant verhaald worden;

- Schade die een gevolg kan zijn van wateroverlast vanuit de waterloop kan niet verhaald worden op de beheerder van de waterloop.

--	--

WERFFASE	
In een inspraakreactie wordt een geschikte locatie, op ruime afstand van de bewoning, en in directe omgeving van de grondwerken, ter hoogte van, en ten noorden van de A8/E40 wisselaar als werfzone aangegeven.	Er wordt akte genomen van dit voorstel. In het verdere onderzoek zullen de locaties voor de werfzones worden onderzocht en bepaald. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.
In een inspraakreactie vraagt men op welke manier het verkeer zal omgeleid worden tijdens de werken en op welke manier de werken worden uitgevoerd. Men vraagt zich af of eerst de verbindingsweg of eerst de A8 gerealiseerd zal worden.	Het project A8 bevindt zich momenteel in de planfase. De exacte fasering en uitvoering van de werken zal in projectfase onderzocht worden. Er zal samen met de betrokken actoren worden ingezet op Minder-Hindermaatregelen. Op planniveau wordt in het plan-MER de tijdelijke milieu-effecten tijdens de aanlegfase onderzocht, zoals ook geduid in hoofdstuk 6 van de startnota. Op projectniveau zullen de milieu-effecten tijdens de aanlegfase nog meer in detail worden onderzocht. Bij significant negatieve effecten op projectniveau kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. Een verwerking in de scopingnota is niet nodig.

Bijlage 3. RVR-toets

uw bericht van
12/08/2025

uw kenmerk
RUP_02000_212_00575_00001

ons kenmerk
RVR-AV-3504

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "Landschappelijke inpassing A8"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe veiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen of het milieu in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 12/08/2025, met ref. RVR-AV-3504), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone⁴ van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

Voor wat betreft het aspect externe veiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Omgevingseffecten voor wat betreft het aspect externe veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

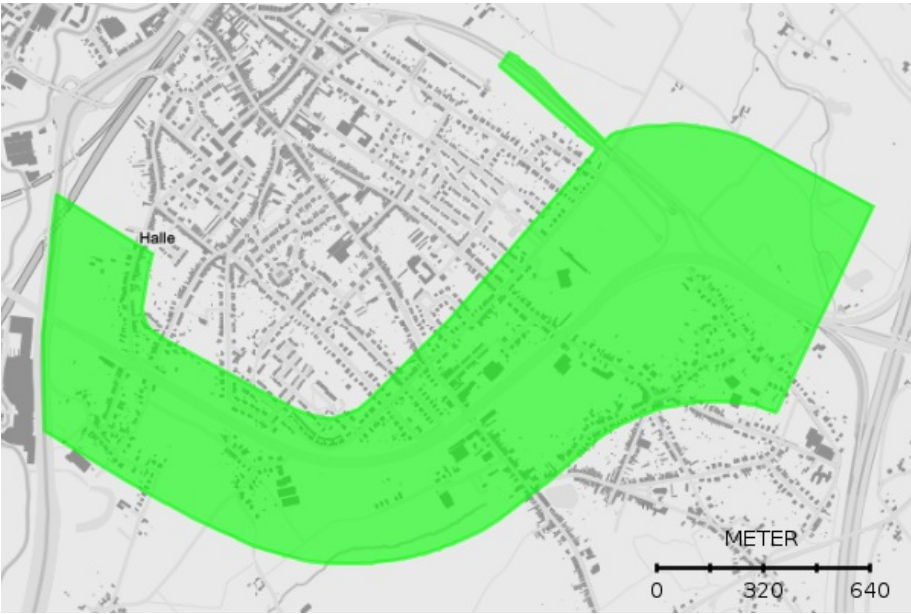
¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

² Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

³ Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

⁴ Een door de administratie bepaalde afstand rond de terreingrens van een Seveso-inrichting, afhankelijk van de risico's die uitgaan van de Seveso-inrichting en de kans op domino-effecten vanuit de omgeving op de Seveso-inrichting

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	RUP_02000_212_00575_00001
RUP titel	Landschappelijke inpassing A8
Initiatiefnemer	Departement Omgeving
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	12/08/2025
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

1. Is er bestaande Seveso in of nabij het plangebied? **Nee**
2. Is nieuwe Seveso uitgesloten? **Ja**
3. Wat is de reden van uitsluiting nieuwe Seveso? **Geen bedrijvigheid**



Vlaanderen
is omgeving

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Instrumenten en Programmatie
Team Omgevingseffecten
Vlaams Expertisecentrum M.e.r. (VECM)
mer@vlaanderen.be

www.vlaanderen.be/natuur-milieu-en-klimaat/milieueffectrapportage

Advies over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport voor het GRUP Landschappelijke inkleding A8 te Halle

Dossiernummer: PLI154

De Vlaamse Overheid stelt een GRUP op met het volgende doel: planning van de (her)aanleg van weginfrastructuur (met inrichting van de A8 als hoofdweg, voor het traject ten zuiden van Halle, grosso modo tussen E19/R0 en kanaal Brussel-Charleroi), waarbij de nodige weginfrastructuren ruimtelijk worden ingepast, en dwarsverbindingen en groen-blauwverbindingen worden gerealiseerd. Het juridisch verankerd kader in het PRUP KSG Halle laat met een 2,5km lange intunneling voor de A8 immers slechts één optie toe voor de landschappelijke inpassing. De Vlaamse Regering wenst te bekijken of er alternatieven zijn voor deze initiële keuze van een 2,5 km lange tunnel en heeft aan De Werkvennootschap de opdracht gegeven om een duurzaam en haalbaar alternatief uit te werken voor de A8 en zijn omgeving.

Volgens artikel 2.2.4. § 3 van de VCRO dient het Vlaams Expertisecentrum M.e.r. (VECM) om advies gevraagd te worden over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport dat opgemaakt wordt voor het RUP.

Op 4/3/2026 ontving het VECM de vraag om advies te geven op de scopingnota van bovengenoemd RUP. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie.

Het GRUP Landschappelijke inpassing A8 wordt opgemaakt door het Departement Omgeving, De Werkvennootschap en Vlaams Expertisecentrum MER (voorheen Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage). Alle MER-disciplines worden relevant geacht. Planflexibiliteit staat voorop, met de studie van De Werkvennootschap in voortraject als leidraad voor een reeks inrichtingsalternatieven met varianten. Hierbij wordt, mede in functie van een kwalitatieve leefomgeving, gekeken naar kortere tunnels en een reeks 'korte kappen' over de A8 en naar maatregelen voor de delen waar geen tunnel mogelijk is. Ook een ecocorridor wordt voorzien, binnen een ruimere landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving.

Met dit advies verklaart het VECM zich akkoord met de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport, zoals beschreven in de scopingnota.

Getekend door: JACOBS ISABEL ELISAB
Getekend op: 2026-03-11 16:52:49 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Instrumenten en Programmatie

Jacobs Isabel



Vlaamse
overheid