

Welkom op de infomarkt

Over dit participatiemoment

De Werkvennootschap werkt in opdracht van de Vlaamse regering sinds 2022 aan een veilige en duurzame oplossing voor de A8. We bestudeerden in **het vooronderzoek** verschillende opties voor de herinrichting van de A8. Dit vooronderzoek toont drie alternatieven aan om de weg vorm te geven en landschappelijk in te passen. Tijdens de **infomarkt van 24 februari 2024** deelden we deze informatie al met het brede publiek.

De alternatieven uit het vooronderzoek zijn op vlak van technische uitvoering, faseerbaarheid en kostprijs realistischer dan een volledige ondertunneling van de A8, zoals voorgeschreven in het huidige provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP). Deze alternatieven zijn echter niet vergunbaar op basis van het huidige provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

Om de alternatieven te realiseren is een nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) nodig. Met de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering op 31 mei 2024 startte de procedure voor de opmaak van het GRUP.

Deze infomarkt maakt deel uit van de publieke raadpleging over deze startnota. De publieke raadpleging is het eerste participatiemoment in het geïntegreerde **planningsproces GRUP 'landschappelijke inpassing A8'**.

We geven tijdens dit participatiemoment meer uitleg over de doelstellingen van dit GRUP, de drie alternatieven en hun varianten, de GRUP-procedure en de mogelijkheden om een inspraakreactie in te dienen. De belangrijkste inzichten uit het vooronderzoek zoals deze eerder al gedeeld werden, herhalen we vandaag binnen de formele procedure voor opmaak van het GRUP.



werkenaandering.be

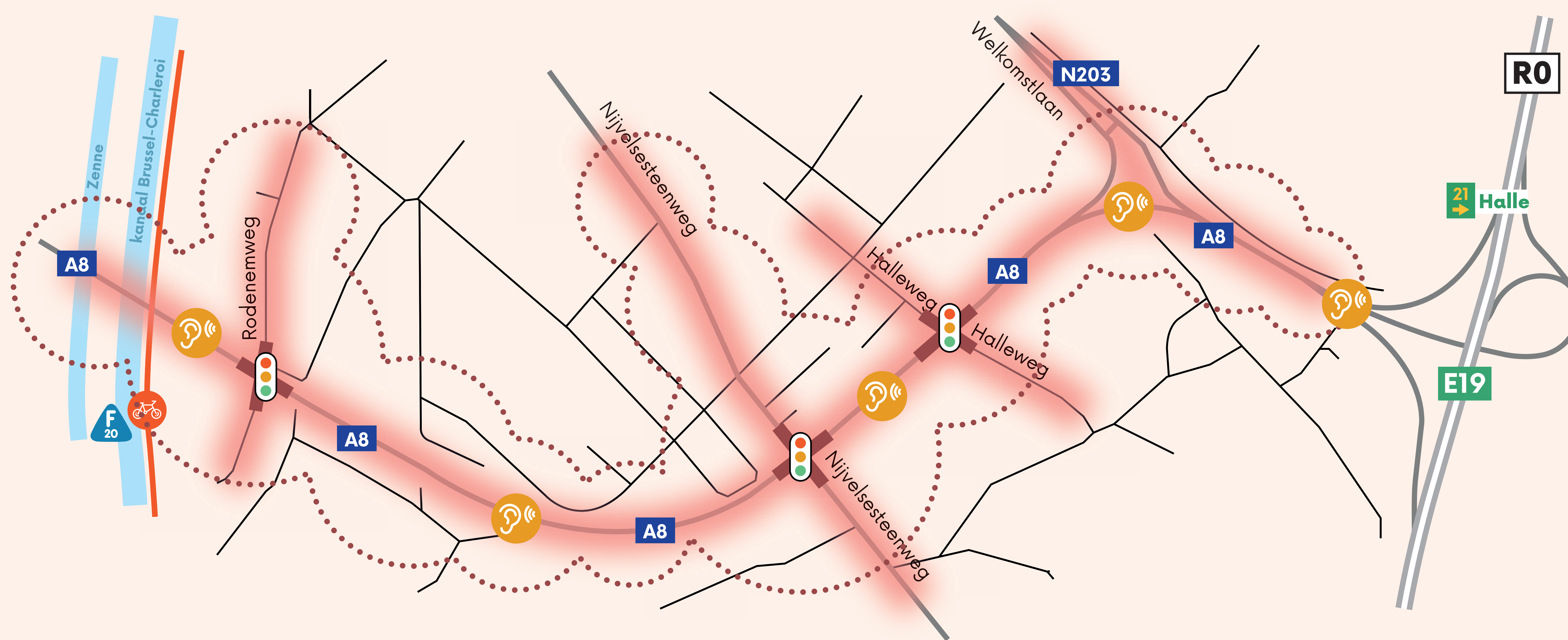
De A8 vandaag

Welke uitdaging ligt er?

De kruispunten met verkeerslichten op de A8 in Halle zorgen dagelijks voor gevaarlijke verkeerssituaties en files tot aan en op de Ring rond Brussel. Ook het openbaar vervoer en fietsers staan mee stil. Dit brengt hinderlijk sluipverkeer door het stadscentrum en de omliggende woonwijken met zich mee. Dat is onveilig en slecht voor de leefkwaliteit.

De op- en afrit aan de Welkomstlaan is geen volwaardige aansluiting op de A8. Je kan er slechts in twee van de vier richtingen op of van de A8 rijden.

Een hoofdweg zoals de A8 brengt daarnaast ook geluidsoverlast en andere hinder met zich mee. De weg belemmert de verbinding tussen de woonwijken in Halle en de verbinding met de open ruimte.



- Overvloed van verkeer en barrièrewerking
- Filegevoelige kruispunten
- Uitlaatgassen en -stoffen
- Lawaai



De ambities van het project A8

De werkvennootschap werkt sinds 2022 aan een veilige en duurzame oplossing voor de A8 en zijn omgeving tussen het Kanaal Brussel-Charleroi en de aansluiting op de Ring rond Brussel (R0).

We bouwen verder op de studies van de voorbije jaren en op het kader dat de Vlaamse Regering vastlegde. We houden hierbij rekening met de evoluties in het beleid en op het terrein. In 2022 verscheen het manifest met vernieuwde ambities en doelstellingen voor de A8. Deze bestuderen we verder om het uitzicht en de inrichting van de mogelijke oplossingen te bepalen.

Wat willen we bereiken met het project A8?

We werken aan een overkoepelde visie op de A8 die rekening houdt met de verschillende uitdagingen:

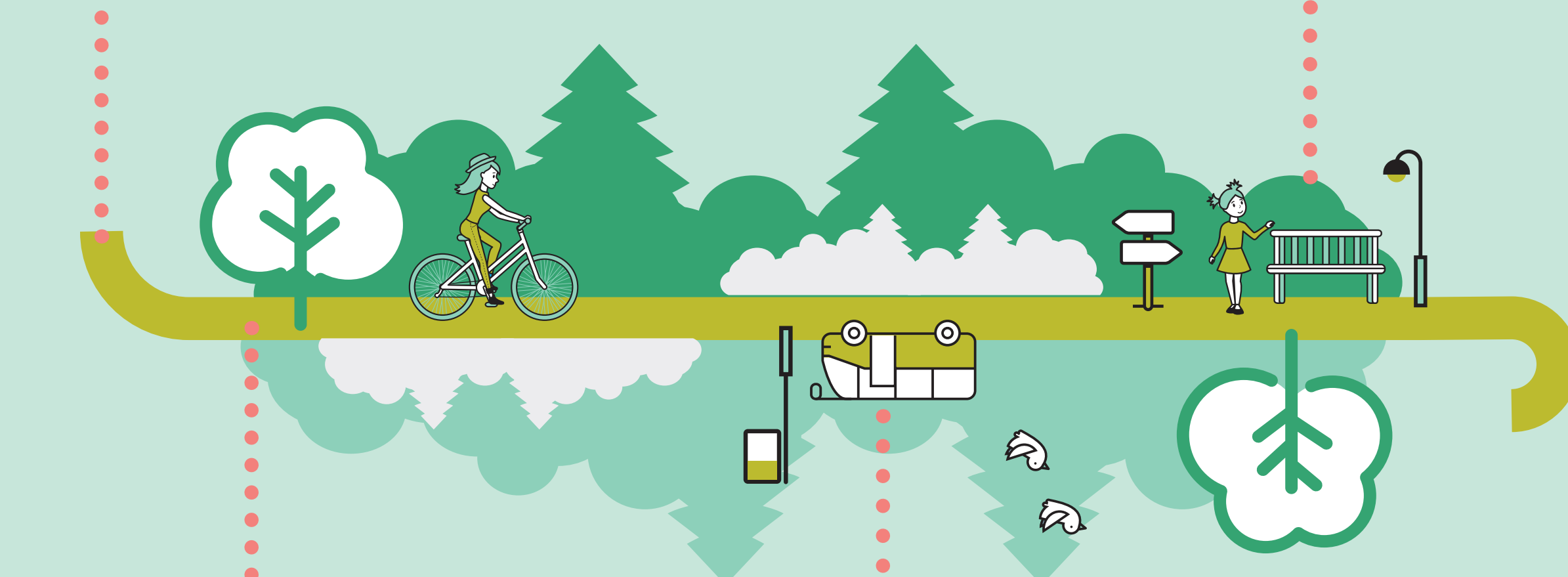
- Een betere doorstroming en verkeersveiligheid op de A8.
- Minder verkeersdruk en hogere verkeersveiligheid op de lokale wegen in Halle.
- Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.
- Een betere verbinding tussen de wijken rond de A8.
- De leefbaarheid in de omgeving van de A8 verbeteren.
- De natuur en waterlopen rond de A8 versterken.



Het programma Werken aan de Ring

Leesbare, logische en verkeersveilige infrastructuur

Leefbaarheid in de regio vergroten



landschappelijke inpassing van de infrastructuur

Multimodale bereikbaarheid verbeteren

De herinrichting van de A8 maakt deel uit van het programma “Werken aan de Ring”. Met ‘Werken aan de Ring’ maakt De Werkvennootschap in opdracht van de Vlaamse Regering de ring rond Brussel klaar voor morgen. Hierbij staan het verbeteren van de mobiliteit, het verhogen van de leefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid in en rond de Vlaamse Rand en Brussel centraal. Daarom wordt geïnvesteerd in infrastructuurnetwerken voor verschillende vervoersmodi. En tegelijkertijd wordt ingezet op verschillende aspecten van leefbaarheid zoals geluid, gezondheid, verkeersveiligheid en biodiversiteit.

werkenaanderling.be



werkenaanderling.be

De mobiliteitsoplossing: Aansluitingen en dwarsverbindingen

Op basis van het studiewerk, overleg, vragen en suggesties werden in het vooronderzoek de verschillende mogelijkheden voor de herinrichting van de A8 onderzocht.

Het vooronderzoek bevestigt en behoudt de mobiliteitsoplossing die reeds met het PRUP in 2016 werd vastgelegd.

Minder aansluitingen

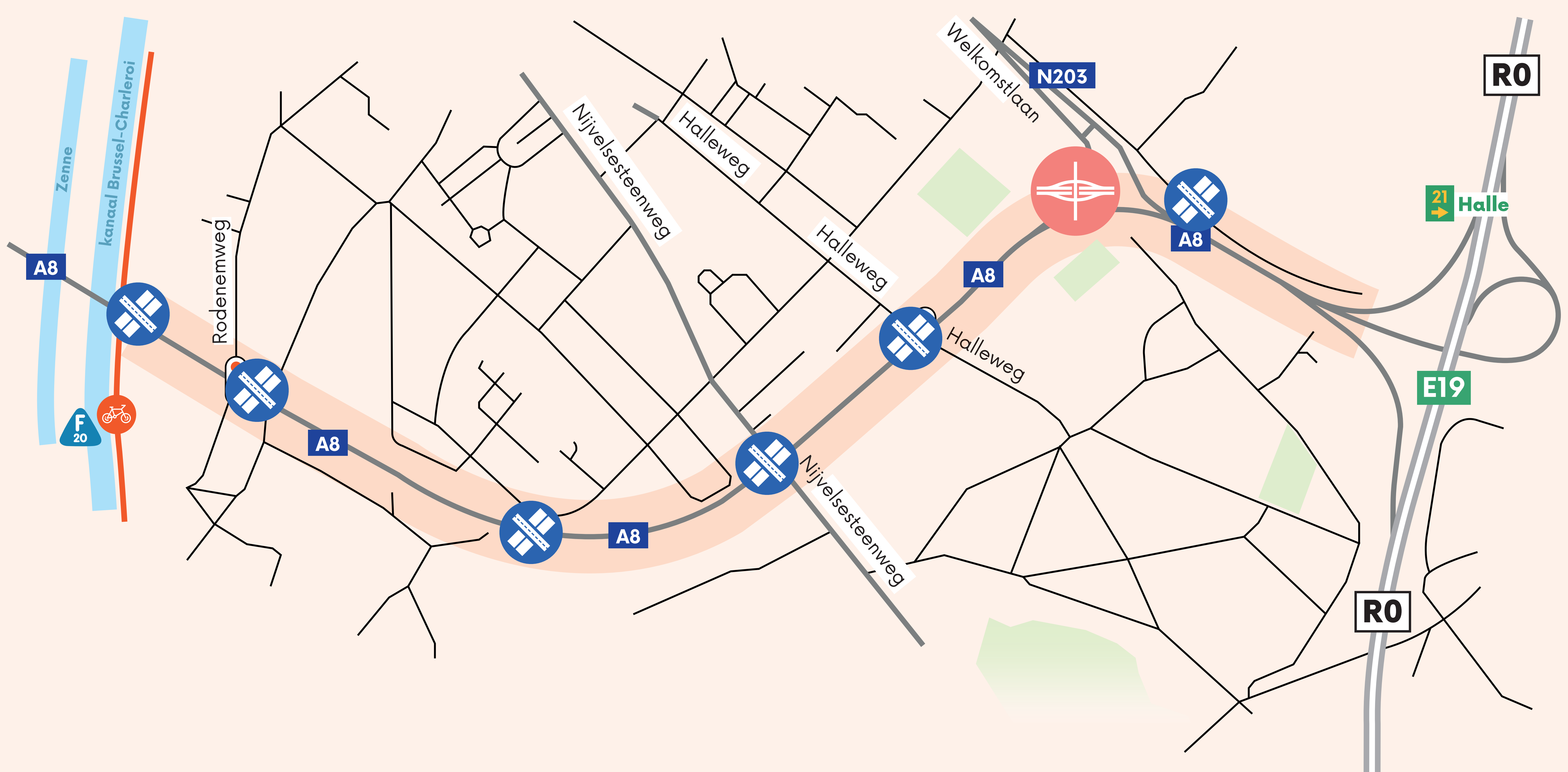
We gaan van vier aansluitingen op de A8 naar één aansluiting aan de Welkomstlaan. De drie kruispunten met verkeerslichten verdwijnen. Minder aansluitingen zorgen voor een betere doorstroming, minder sluipverkeer en hogere verkeersveiligheid.

Veilige dwarsverbindingen boven en onder de A8

De drie bestaande kruispunten verdwijnen, maar uiteraard kan je nog steeds de A8 oversteken. Om de 400 à 500 meter komen er dwarsverbindingen. Die aan de Halleweg, Nijvelsesteenweg, Rodenemweg en fietssnelweg F20 blijven bestaan en er komt minstens één nieuwe bij ter hoogte van Driepikkel.

Deze verbinden:

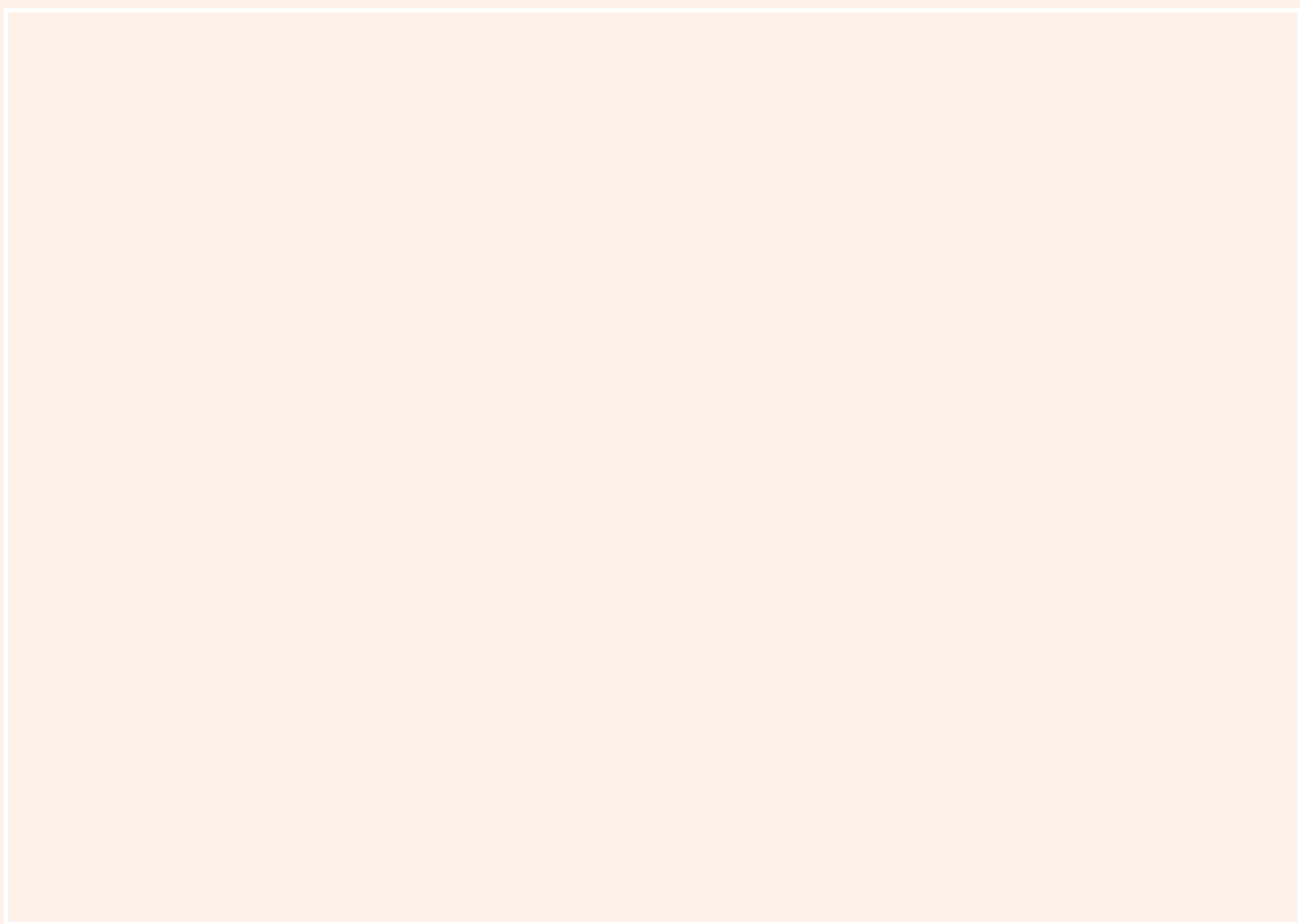
- de wijken onderling
- de stad en de open ruimte
- groen en water
- routes voor voetgangers en fietsers



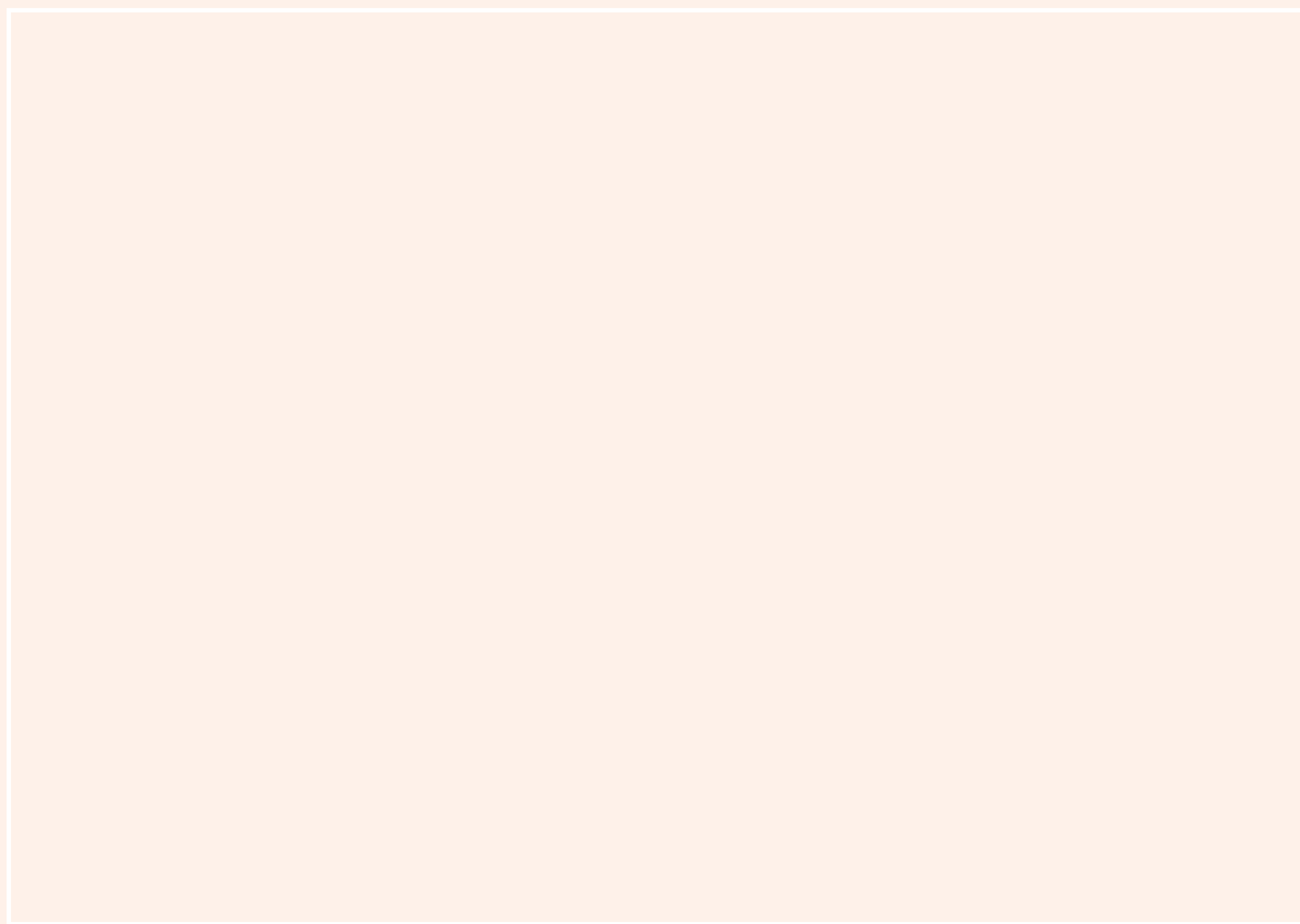
werkenaandering.be

Hoe werkt de mobiliteitsoplossing?

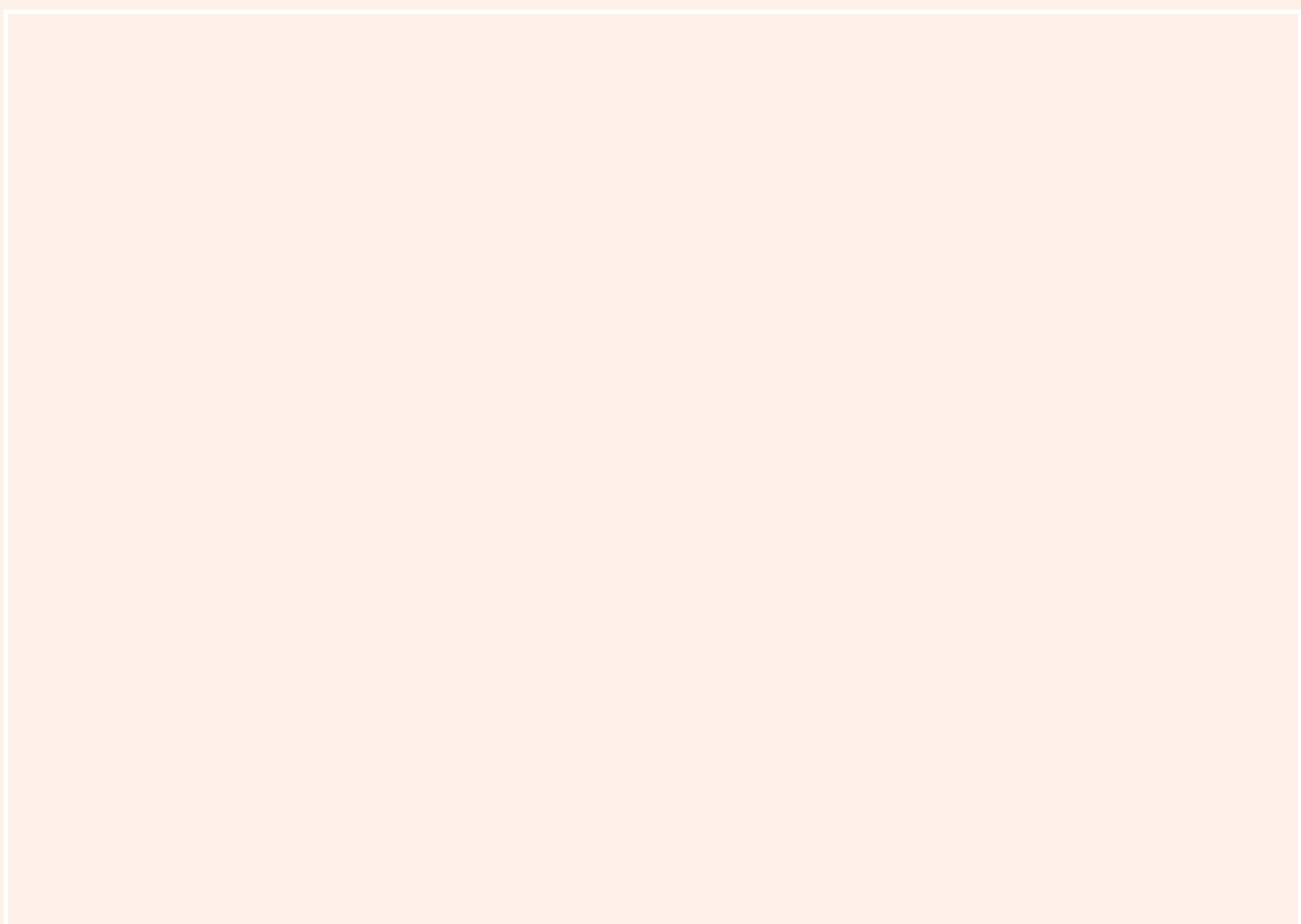
Het vooronderzoek



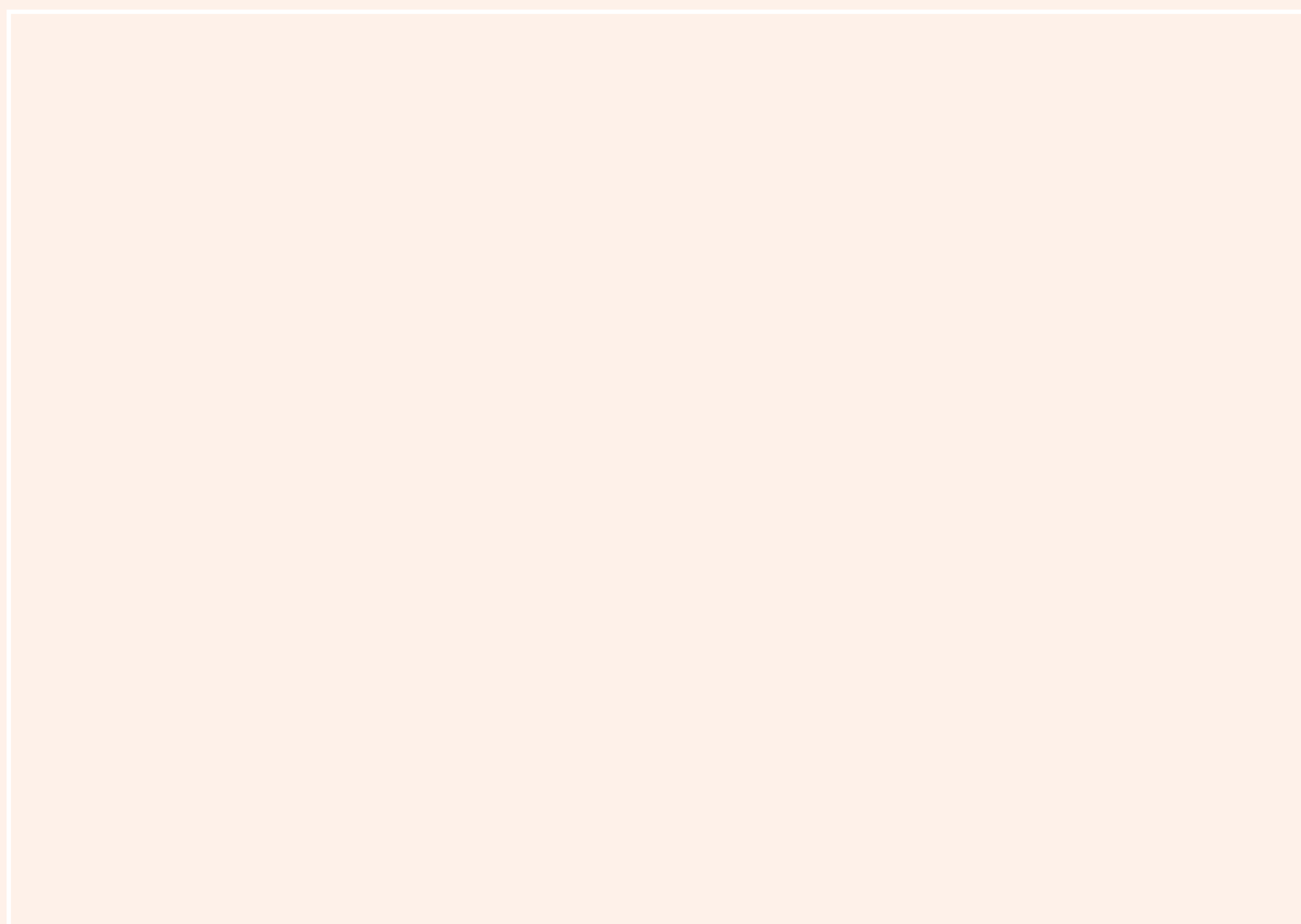
Veel auto's zoeken in de wijken in Halle naar een aansluiting op de A8. Die verschillende aansluitingen zuigen sluipverkeer aan. Door deze onveilige aansluitingen weg te nemen, stroomt het verkeer vlotter op de A8 en neemt het sluipverkeer af. Auto's die eerder door Halle reden en een aansluiting zochten, kiezen nu voor een hoofdweg elders.



Het verkeer in, van en naar de omliggende wijken kan daardoor vlotter lopen.



Daarnaast leggen we nieuwe en veilige dwarsverbindingen aan tussen de wijken. Dit zijn brede overbruggingen of tunnels waar het lokaal verkeer veilig over of onder de A8 kan. Het lokale verkeer moet dus niet langer de kruispunten op de A8 trotseren. Ook voor fietsers en voetgangers wordt het veiliger.



Het lokale verkeer dat het op- en afrittencomplex van de A8 aan de Welkomstlaan wil bereiken, kan dit via het bestaande lokale wegennet of via een nieuwe lokale verbindingsweg. Beide mogelijkheden maken deel uit van het verdere onderzoek.

onderzoek



werkenaandering.be

Verdiepte ligging van de A8

Het vooronderzoek

Ingraving van de A8 waar het kan

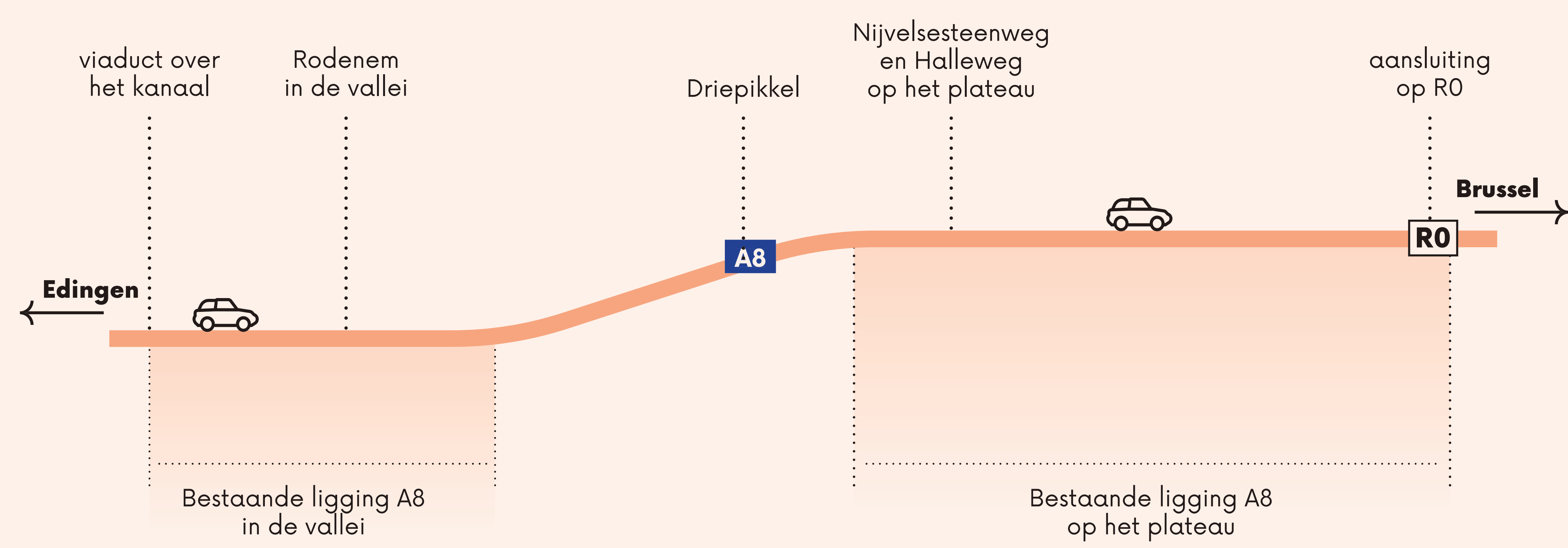
Onderzoek toont aan dat de A8 enkel aan het hoger gelegen deel ingegraven kan worden. De weg komt dan lager te liggen dan nu en wordt omringd door bermen. Zo vermindert de geluidshinder voor de omgeving.

Voertuigen op de A8 kunnen zonder kruispunten vlot en veilig aansluiten op het bestaande viaduct en de R0. In deze zone zal je over de snelweg kunnen om de A8 te kruisen.

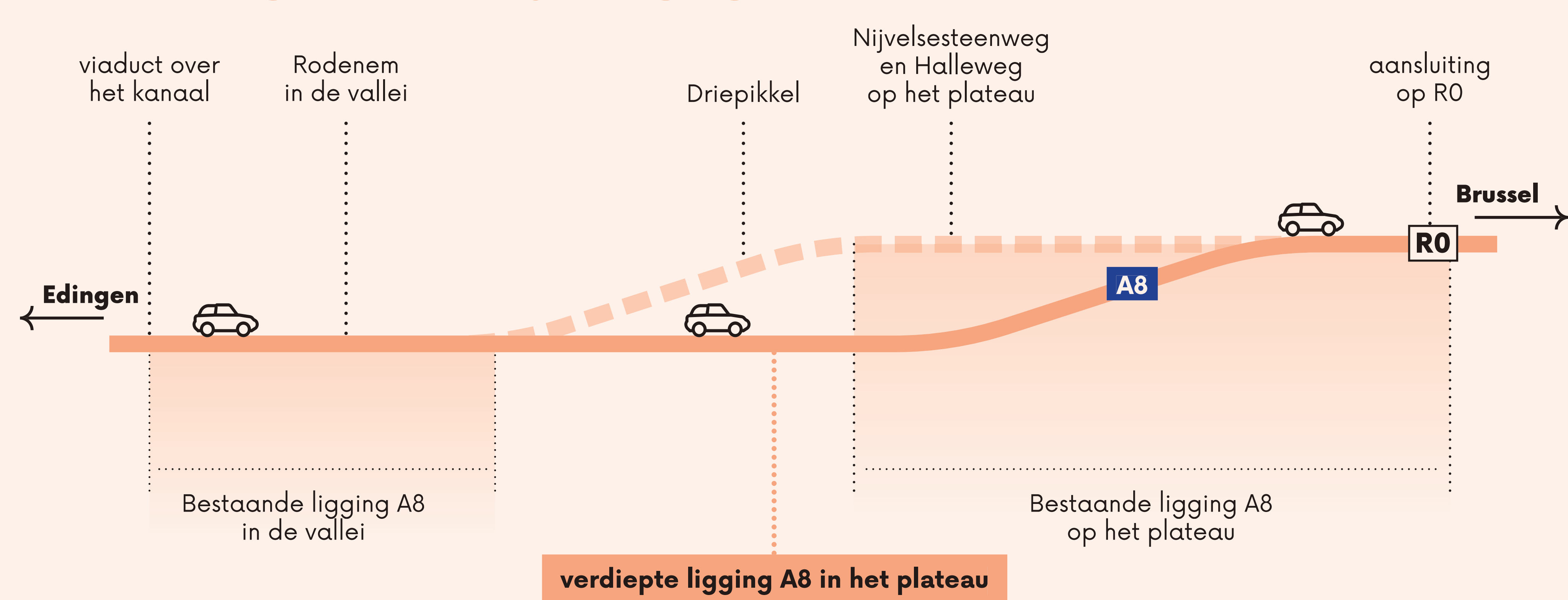
Wat met de overdekking?

De ingraving van de A8 biedt de mogelijkheid om de weg te overdekken.

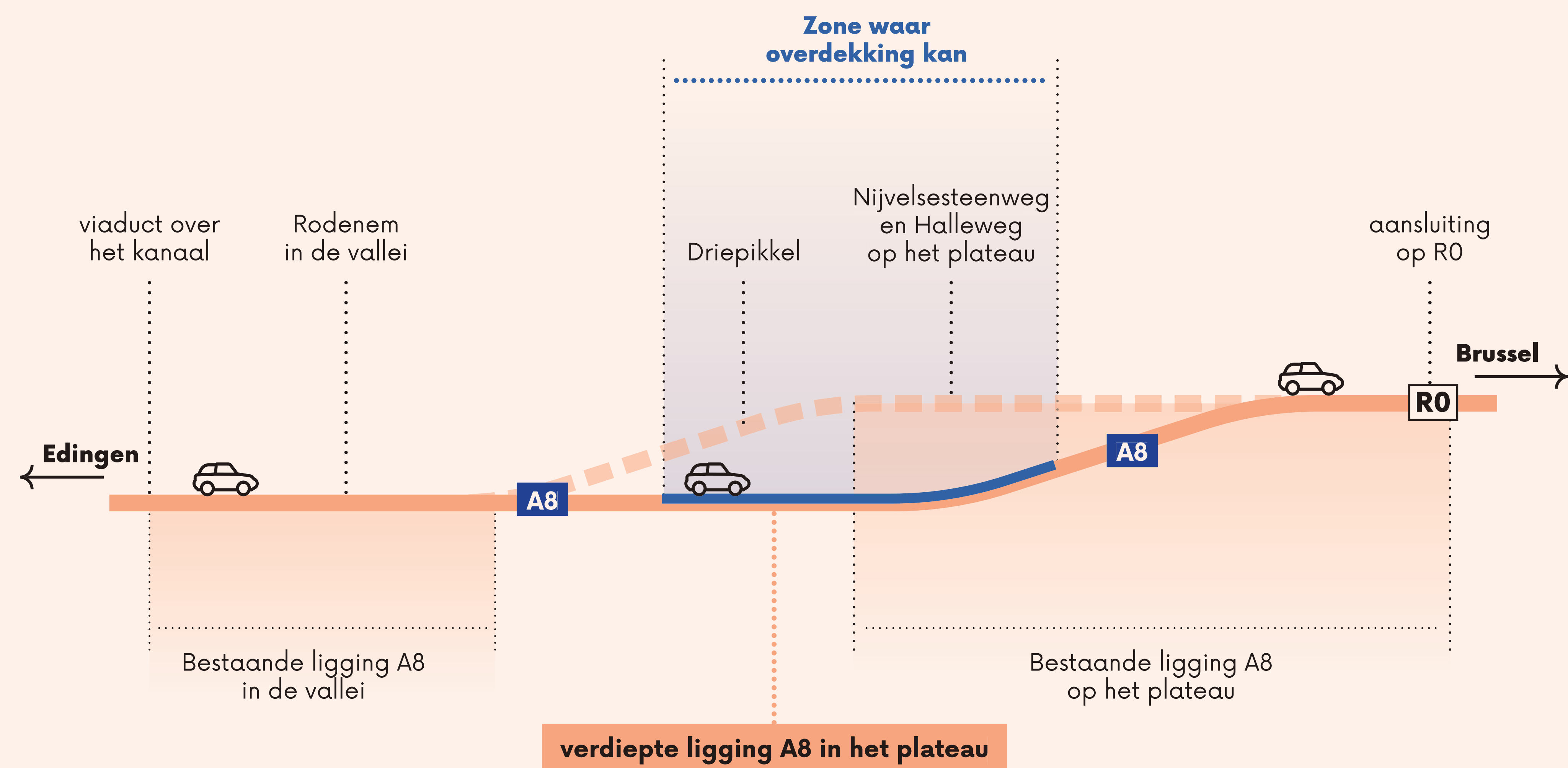
Huidige situatie



A8 wordt gedeeltelijk ingegraven



Zone waar overdekking kan



werkenaandering.be

Waarom een GRUP 'Landschappelijke inpassing A8'?

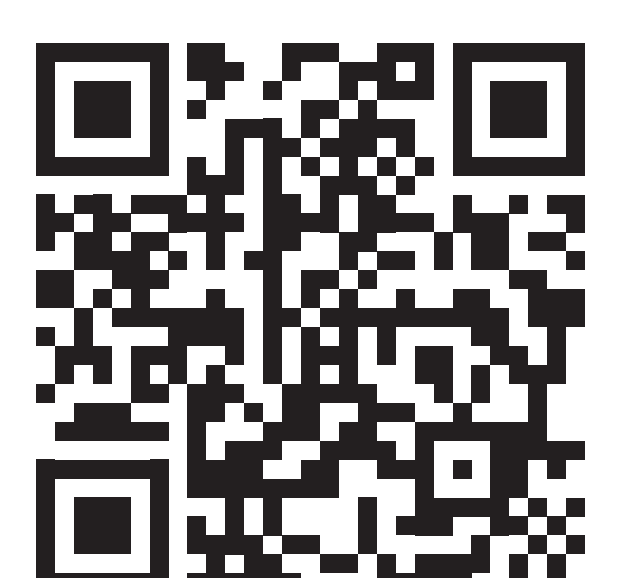
De mobiliteitsoplossing weerhouden voor de A8 kan op verschillende manieren gerealiseerd worden. Het huidige wetgevend kader, vastgelegd in 2016 in het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) 'afbakening kleinstedelijk gebied Halle', laat maar één alternatief voor de landschappelijke inpassing toe:

- de volledige ondertunneling van de A8 tussen het kanaal en de Welkomstlaan
- De oplossing gaat telkens samen met een volledige heraanleg van het knooppunt A8 met de R0, de ring rond Brussel.

Het meest recente onderzoek toont echter aan dat er evenwaardige alternatieven mogelijk zijn voor de landschappelijke inpassing van de A8. Deze alternatieven zijn realistischer op vlak van technische uitvoering, faseerbaarheid en kostprijs. Die alternatieven en varianten willen we mogelijk maken met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Landschappelijke inpassing A8".

Bij het GRUP wordt een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding als overkoepelende doelstelling nagestreefd.

De alternatieven en varianten zullen binnen de GRUP-procedure verder bestudeerd en afgewogen worden. Het uiteindelijke GRUP is de juridische basis voor de omgevingsvergunning van de herinrichting van de A8.



werkenaandering.be

De plandoelstelling en de plancontour

Het GRUP moet uitvoering geven aan het beslist Vlaams Beleid (het RSV of Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), met de keuze voor de inrichting van de A8 als snelweg. Een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhoudig geldt als overkoepelende doelstelling.

In de startnota, worden drie plandoelstellingen beschreven om de landschappelijke inpassing van de A8 te bereiken:

- 1

Het realiseren van een verkeersveilige hoofdweg die goed functioneert.
 - Minder aansluitingen: we gaan van vier aansluitingen op de A8 naar één volwaardige aansluiting aan de Welkomstlaan
 - Veilige dwarverbindingen over en onder de A8
- 2

Een alternatief voor een volledige intunneling van de A8. Hierbij zetten we in op een kwalitatieve landschappelijke inpassing en leefomgeving.
 - verminderen van de barrièrewerking en hinder van de weg
 - een betere oversteekbaarheid garanderen voor actieve weggebruikers
 - realiseren van ecologische verbindingen dwars over en langsheen de A8
- 3

Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8.
 - een volwaardig op- en afrittencomplex in vier richtingen
 - een verkeersveilige oplossing voor alle weggebruikers, die voldoet aan de actuele richtlijnen
 - streven naar een minimaal ruimtebeslag

Meer toelichting over de mobiliteitsoplossing lees je op de voorgaande panelen, die het vooronderzoek toelichten.



De **voorlopige plancontour** geeft het studiegebied weer waarbinnen het GRUP wordt opgemaakt. Deze zone is voldoende ruim voorzien voor de realisatie van de weg en bijhorende elementen (zoals werfzones). Het GRUP zal niet deze volledige zone herbestemmen, maar enkel de zones die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project.



Drie alternatieven voor de landschappelijke inpassing

Op basis van het vooronderzoek worden 3 alternatieven voorgesteld voor de landschappelijke inpassing van de A8. Deze verschillen vooral in de mate waarop de A8 overkapt of ingetunneld wordt. De volledige intunneling van de A8, zoals voorzien in het PRUP, zal in het onderzoek gebruikt worden om de 3 alternatieven mee te vergelijken.

Voor elk alternatief bestaat er **een variant zonder en een variant met lokale verbindingsweg**. De lokale verbindingsweg vormt een verbinding tussen de Nijvelsesteenweg en het op- en afrittencomplex van de A8 aan de Welkomstlaan.



De alternatieven en hun varianten hebben elk 4 vaste onderdelen

- 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.

Meer toelichting over de mobiliteitsoplossing en de verdiepte ligging lees je op de voorgaande panelen, die het vooronderzoek toelichten

- 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.



werkenaandering.be

Alternatief 1: 'korte kappen'

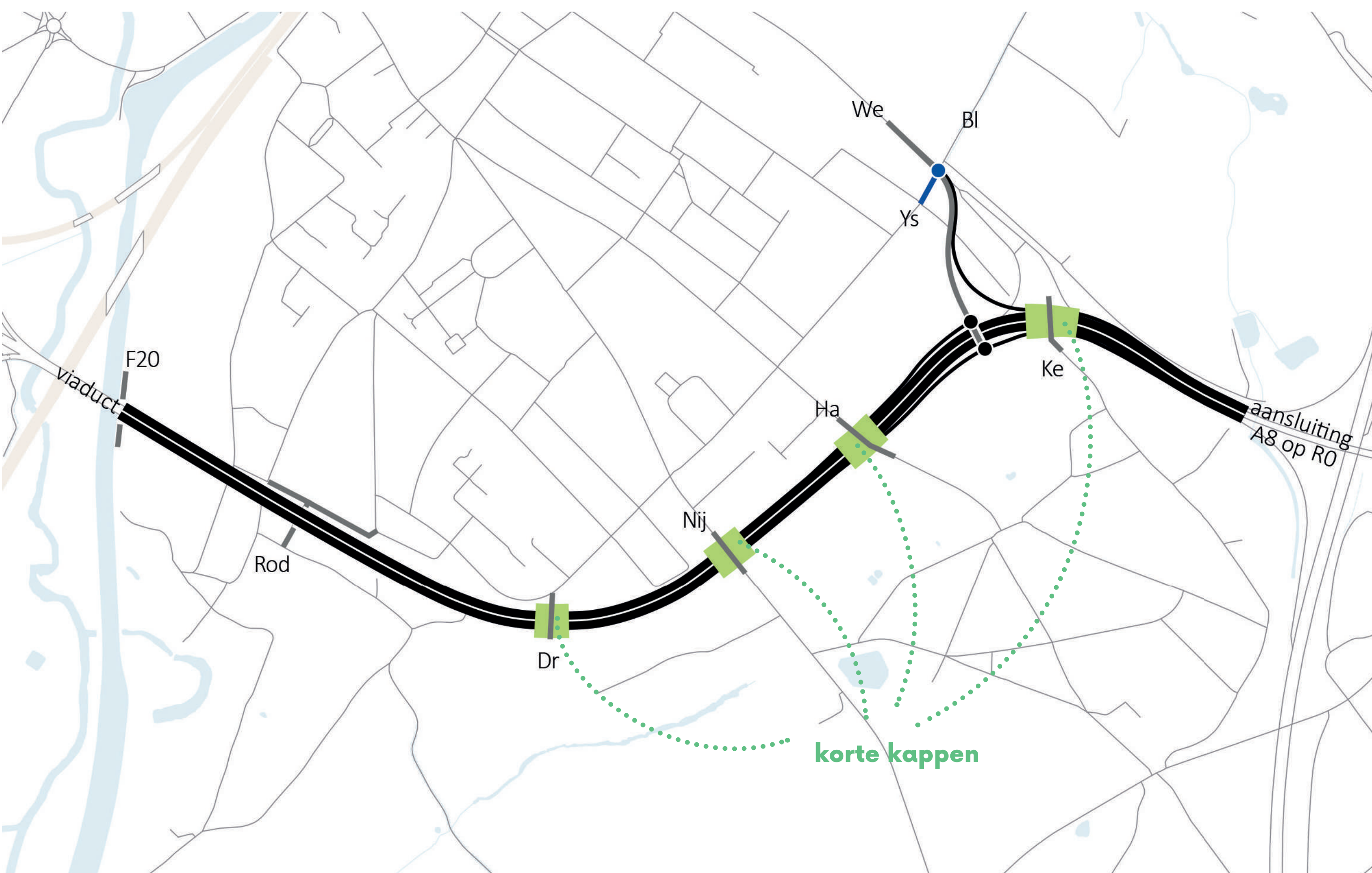
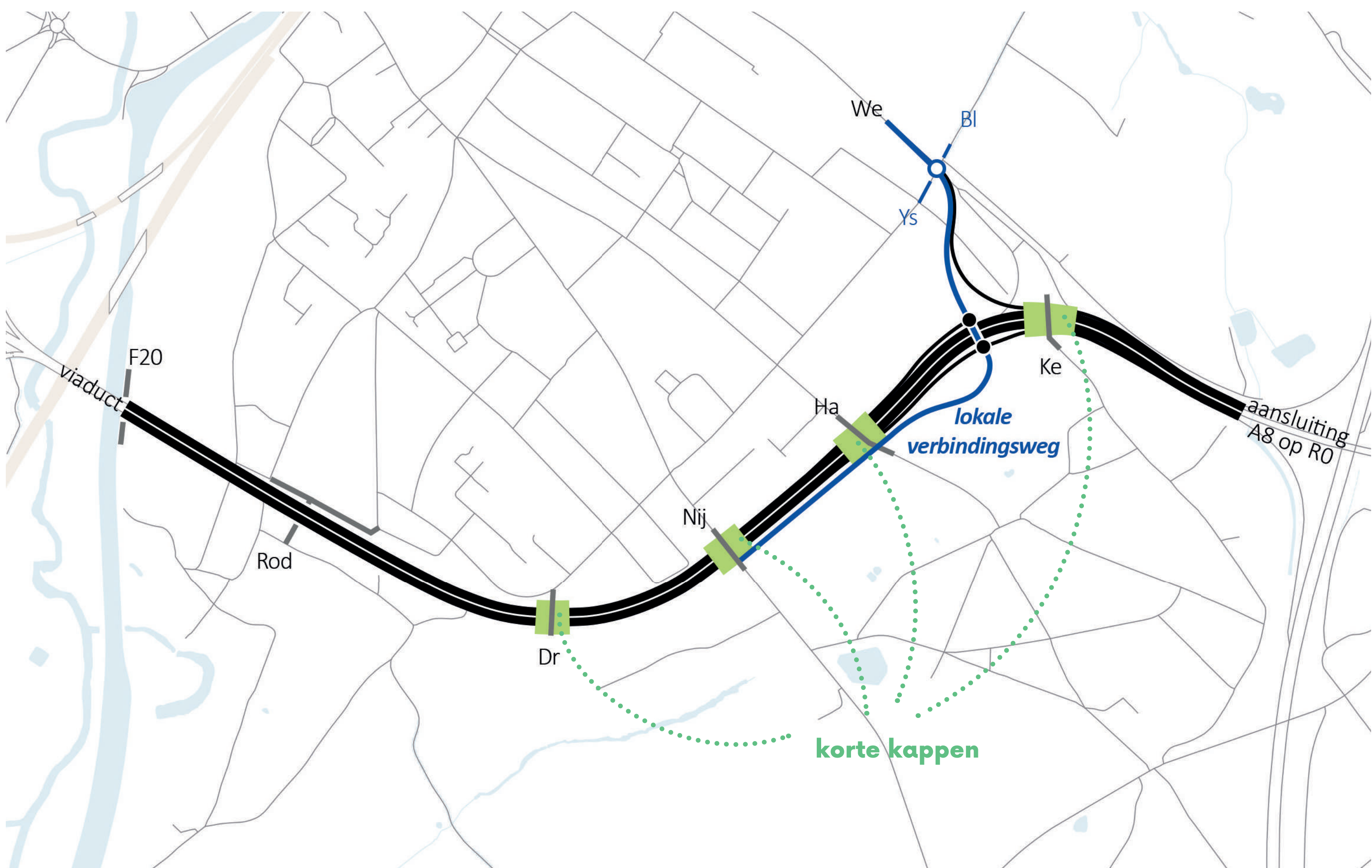
De plannen geven een eerste mogelijke invulling van het alternatief weer. Met de schema's duiden we de verschillen tussen de verschillende varianten en alternatieven.

De A8 wordt **verdiept** aangelegd. Er worden in totaal **6 dwarsverbindingen** over en onder de A8 voorzien. Het gaat om 4 bovengrondse overbruggingen over de A8. Deze worden "korte kappen" genoemd. ze zijn ca. 80 à 100m breed. Er wordt ook gekozen voor 2 ondergrondse verbindingen (ondertunneling onder de A8).



Variant met een lokale verbindingsweg
Tussen de Nijvelsesteenweg en Welkomstaen komt een lokale verbindingsweg, gelegen in de berm naast de A8.

Variant zonder een lokale verbindingsweg
In de variant zonder lokale verbindingsweg ligt de fietsverbinding ingebed in de berm langs de A8. Het autoverkeer van de A8 gaat via het aansluitingscomplex naar de Welkomstaen.



- openruimte
 - recreatieterrein (+ extra)
 - sportveld / gebouwen
 - hoofdweg A8
 - nieuwe op/afrit en knooppunt
 - bestaande lokale weg + knooppunt
 - builijn + halte hoo
 - parkstructuur + programma
 - bermenlandschap A8 + geluidsscherm
 - indicatie van programma en grootteorde
 - waterprogramma (opvang/infiltratie)
 - ecologische verbinding en stapsteen
 - nieuwe lokale erfweg + knooppunt
 - pad + verblijfsplek (voetganger-fiets)
 - fietswielweg
 - fietspad + kruising/aansluiting
 - fietsstraat (stapvoets verkeer)
 - afwatering weg + berm
- We Welkomstaen
 - Ko Koorstraat
 - Ys E. Ysyesstraat
 - Ha Halleweg
 - Kr Kruisstraat
 - Nij Nijvelsesteenweg / N28
 - Du E. Duetstraat
 - Ve Veldstraat
 - Kz Kouter
 - Br Brouwerijstraat
 - Bz Bleuweide
 - Ro Rodenweg
 - Be Berendries
 - Rs Resteleurs
 - Dr Driepikkel
 - Bk Broekstraat
 - Ks Kasteelstraat
 - Ke Keenstraat
 - Sm Simmerbeekweg
 - Bl Bleukenstraat
 - Bv Bevrijdingsplein
 - St Sint-Rochusstraat / N28
 - Al Albertstraat
 - De L. Deboeckstraat
 - Ne E. Nerinckxstraat
 - Ei Eisingenstraat
 - Bo Borreweg
 - Bh Boterham
 - Do Dodeweg
 - Ka Kapelweg



werkenaandering.be

Alternatief 2: 'korte tunnel'

De plannen geven een eerste mogelijke invulling van het alternatief weer. Met de schema's duiden we de verschillen tussen de verschillende varianten en alternatieven.

De A8 wordt **verdiept** aangelegd en **ingetunneld** met een korte tunnel van ca. 560m. De tunnel ligt tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg. Dit alternatief biedt de mogelijkheid een nieuwe **groenruimte** te maken op het tunneldak, die de open ruimtes en de omliggende wijken met elkaar verbindt.

In dit alternatief worden **2 dwarsverbindingen** gekoppeld via het tunneldak. Het gaat om de dwarsverbindingen aan de Nijvelsesteenweg en de Halleweg. Er komen nog 2 bovengrondse overbruggingen (korte kappen) en 2 ondergrondse verbindingen (ondertunnelingen onder de A8)

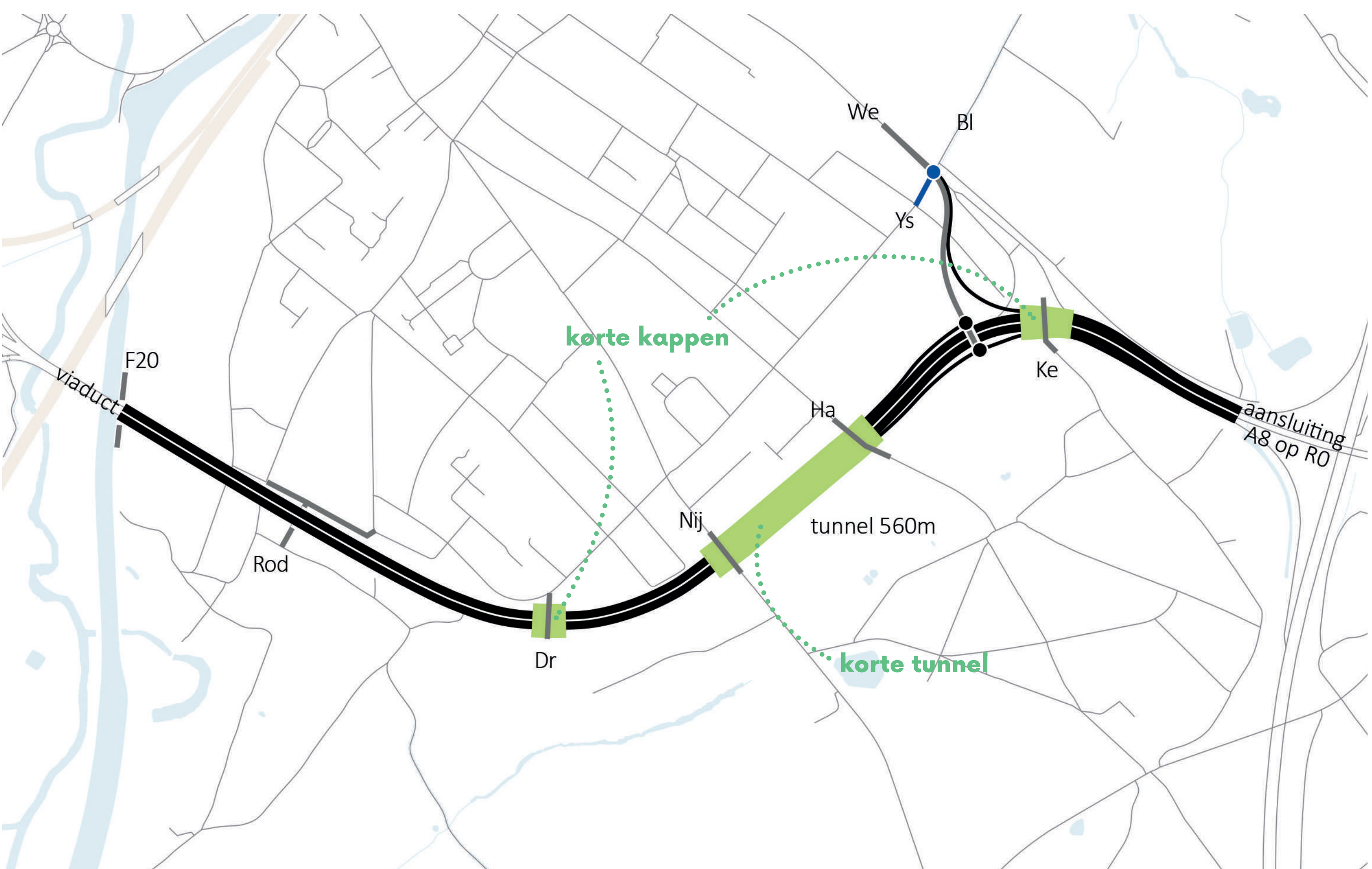
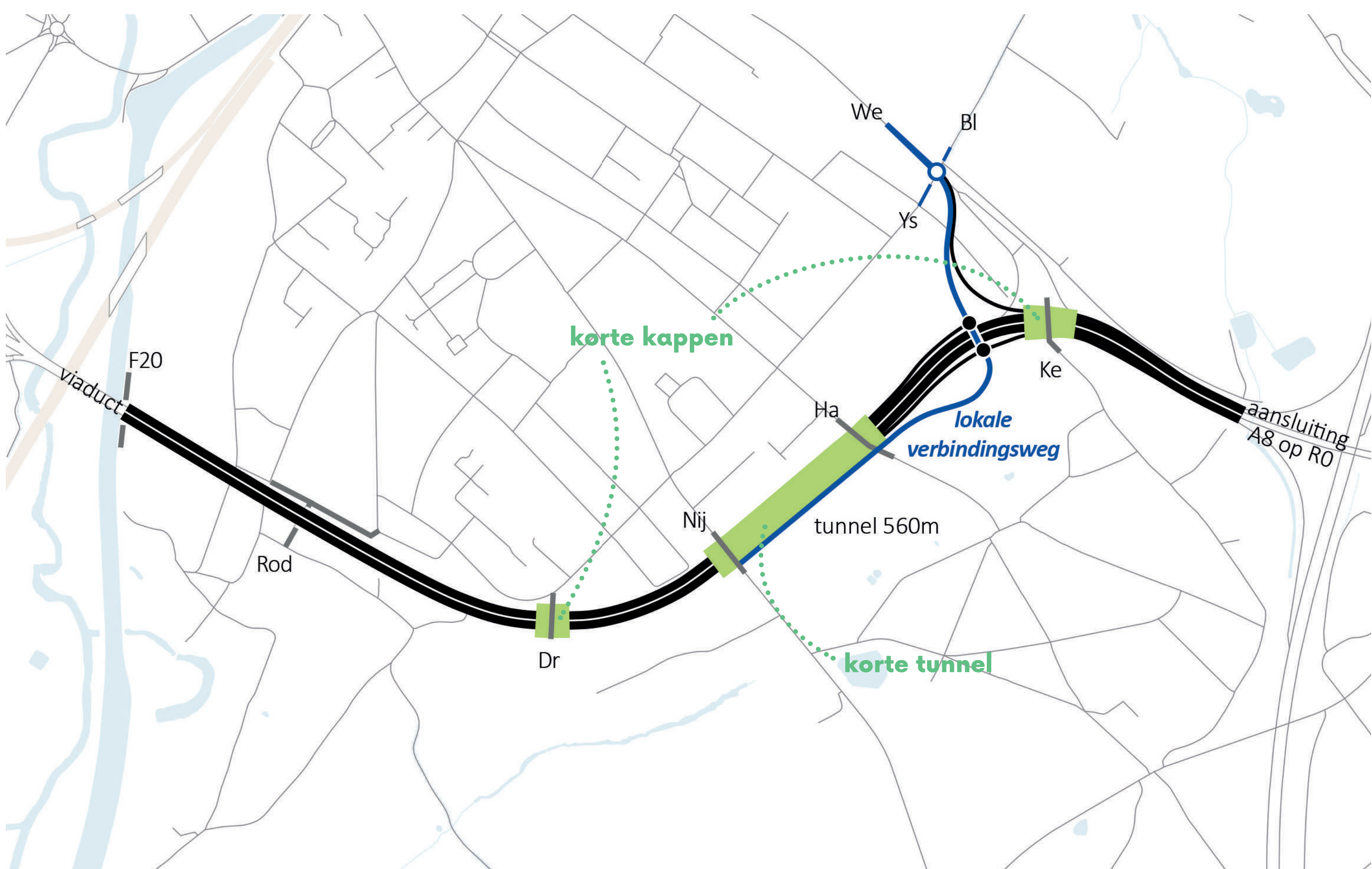


Variant met een lokale verbindingsweg

De korte tunnel maakt het mogelijk de verbindingsweg en een ecologische verbinding grotendeels op het tunneldak aan te leggen.

Variant zonder een lokale verbindingsweg

In de variant zonder lokale verbindingsweg ligt de fietsverbinding ingebed in de berm langs de A8 en in de parkstructuur op het tunneldak. Het autoverkeer van de A8 gaat via het aansluitingscomplex naar de Welkomstlaan.



- openruimte
- recreatierrein (+ extra)
- sportveld / gebouw
- hoofdweg A8
- nieuwe oprijrit en knooppunt
- bestaande lokale weg + knooppunt
- buslijn + halte hof
- parkstructuur + programma
- bermenlandschap A8 + geluidsscherm
- indicatie van programma en grootte
- waterprogramma (opvang/infiltratie)
- ecologische verbinding en stapsteen
- nieuwe lokale erfweg + knooppunt
- pad + verblijfplaats (voetsporen+fiets)
- fietswielweg
- fietspad + kruising/aansluiting
- fietsstraat (stapvoets verkeer)
- afwatering weg + berm
- We Welkomstlaan
- Ko Kromstraat
- Ys E. Haeyndraat
- Ha Halleweg
- Kr Kruisstraat
- Nij Nijvelsesteenweg / N28
- Du D. Duerstraat
- Ve Veldstraat
- Kt Kouter
- Br Brouwerijstraat
- Bz Bierenweide
- Ro Rodenweg
- Be Berendries
- Ri Riestels
- Dr Driepikkel
- Bk Broekstraat
- Ks Kasteelstraat
- Ke Keerstraat
- Sm Simmebeekweg
- Bl Blekenstraat
- Bv Bewijdingplein
- St Sint-Rochusstraat / N28
- Al Albertstraat
- De L. Deboeckstraat
- Ne N. Nieuwstraat
- Ei Elzingenstraat
- Bo Borneweg
- Bh Botenham
- Do Dodeweg
- Ka Kapelweg



werkenaandering.be

Alternatief 3: 'lange tunnel'

De plannen geven een eerste mogelijke invulling van het alternatief weer. Met de schema's duiden we de verschillen tussen de verschillende varianten en alternatieven.

De A8 wordt **verdiept** aangelegd en **ingetunneld** met een lange tunnel van ca. 1000m. De tunnel loopt vanaf de dwarsverbinding tussen de Veldstraat en Driepikkel tot voorbij de Halleweg.

Dit alternatief biedt de mogelijkheid een nieuwe **groenruimte** te maken op het tunneldak, die de open ruimtes en de omliggende wijken met elkaar verbindt. Dit alternatief (lange tunnel) biedt meer mogelijkheden dan het alternatief met korte tunnel en koppelt ook de open ruimte ten zuiden van de A8 aan de omgeving van het Kluisbos.

In dit alternatief worden **3 dwarsverbindingen** gekoppeld via het tunneldak. Het gaat om de dwarsverbinding tussen de Veldstraat en Driepikkel, en de dwarsverbindingen aan de Nijvelsesteenweg en de Halleweg.
Er komen nog 1 bovengrondse overbrugging (korte kap) en 2 ondergrondse verbindingen (ondertunneling onder de A8).



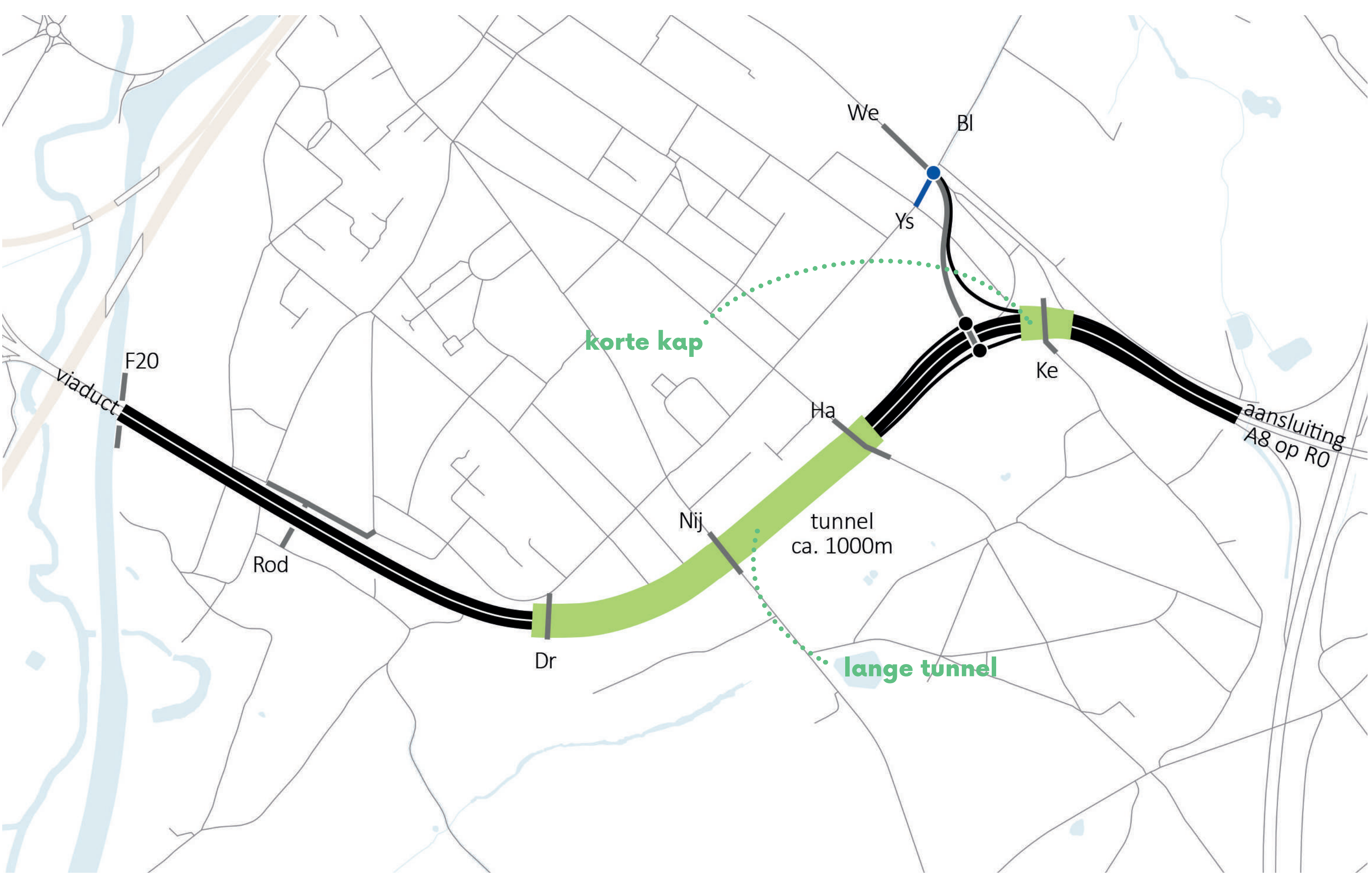
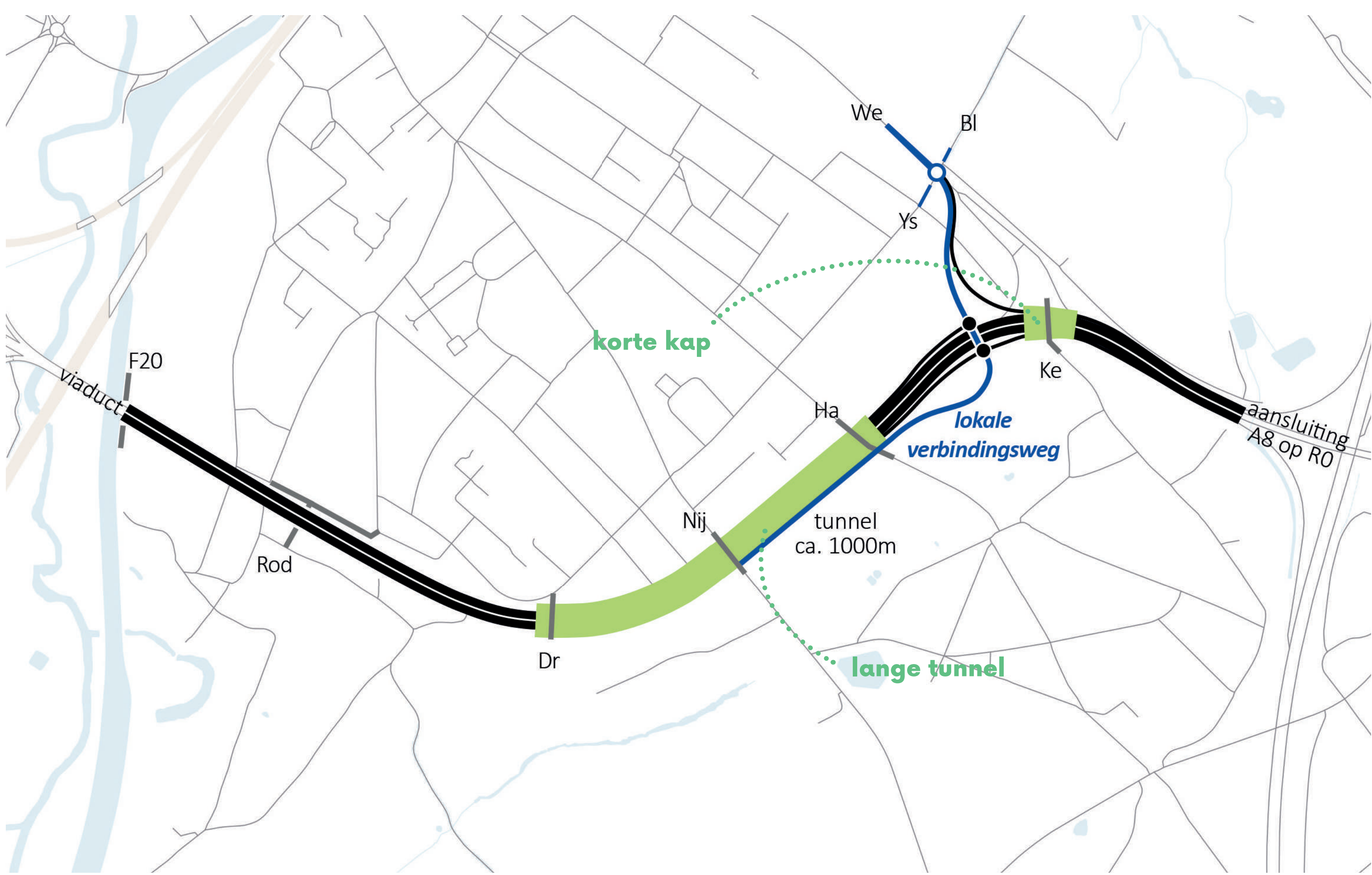
Variante met een lokale verbindingsweg

De "lange tunnel" maakt het mogelijk de lokale verbindingsweg en een ecologische verbinding grotendeels op het tunneldak aan te leggen in plaats van in de berm naast de A8.



Variante zonder een lokale verbindingsweg

In de variant zonder lokale verbindingsweg ligt de fietsverbinding ingebed in de berm langs de A8 en in de parkstructuur op het tunneldak. Het autoverkeer van de A8 gaat via het aansluitingscomplex enkel naar de Welkomstlaan.



- openruimte
- recreatieterrein (+ extra)
- sportveld / gebouw
- hoofdweg A8
- nieuwe op/afrit en knooppunt
- bestaande lokale weg + knooppunt
- buslijn + halte-hov
- parkstructuur + programma
- bermenlandschap A8 + geluidsscherm
- indicatie van programma en grootte
- watersprogramma (opvang/infiltratie)
- ecologische verbinding en stapsteen
- nieuwe lokale erfweg + knooppunt
- pad + verblijfsplek (voetganger+fiets)
- fietsrondweg
- fietspad + kruising/aansluiting
- fietsstraat (stapvoets verkeer)
- afwatering weg + berm
- We Welkomstlaan
- Ko Kronstraat
- Ys E. Vuysestraat
- Ha Halleweg
- Kr Kruisstraat
- Nij Nijvelsesteenweg / N28
- Du E. Duesstraat
- Ve Veldstraat
- Kt Kouter
- Br Brouwerijstraat
- Bz Bleuwerde
- Ro Rodeneweg
- Be Berendries
- Rs Risteleers
- Dr Driepikkel
- Bk Broekstraat
- Ks Kasteelstraat
- Ke Keenstraat
- Sm Simmebeekweg
- Bl Bleuwerstraat
- Bv Bevriddigelaan
- St Sint-Rochusstraat / N28
- Al Albertstraat
- De L. Daboeckstraat
- Ne E. Nerinckxstraat
- Ei Eizingerstraat
- Bo Borneweg
- Bh Boterham
- Do Dodeweg
- Ka Kapelweg



werkenaandering.be

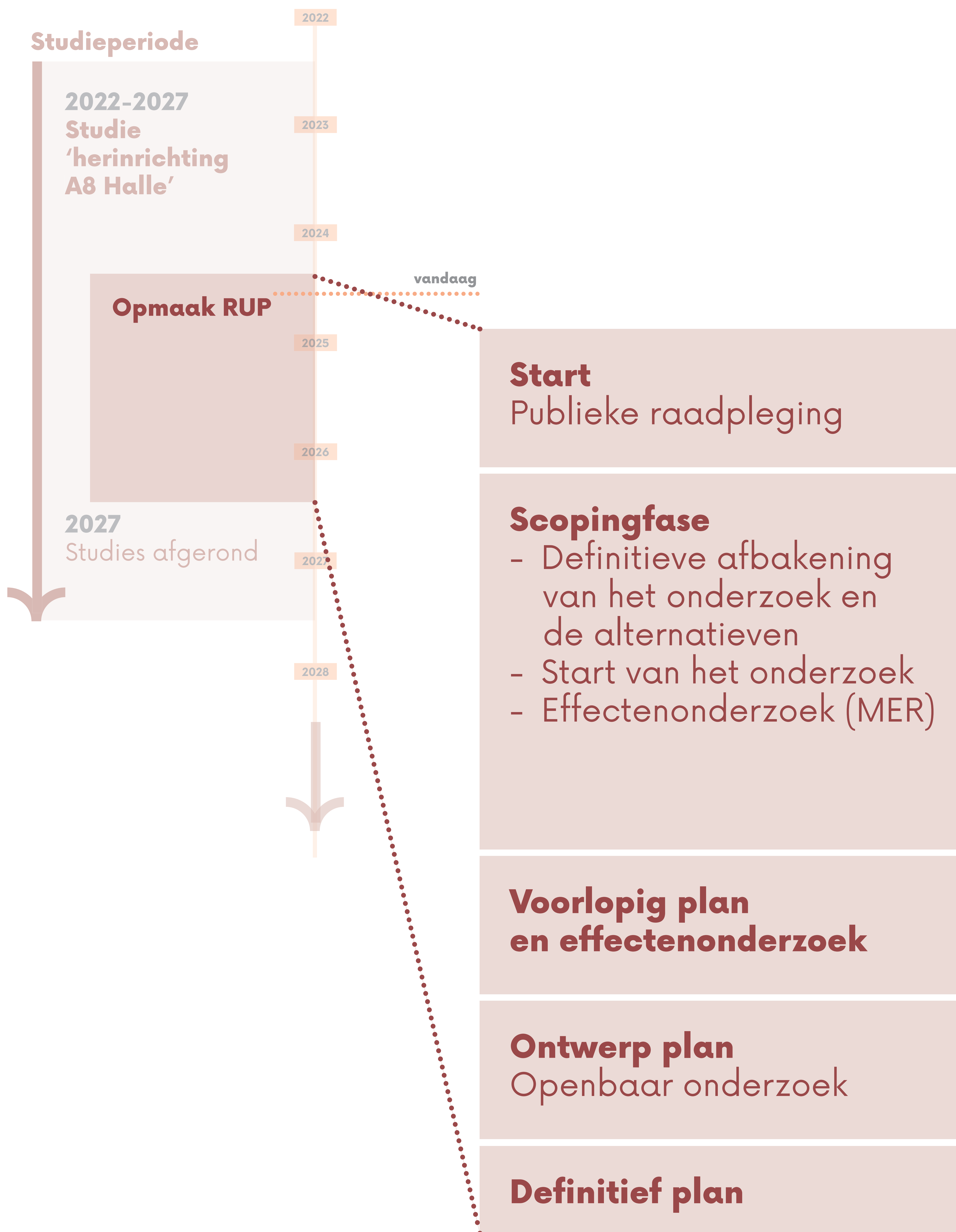
De stappen in de opmaak van het GRUP

Een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) doorloopt verschillende fasen: startfase, scopingfase, het voorlopig plan, het ontwerp plan en het definitief plan. Doorheen het RUP-proces worden de alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen op basis van ontwerpend onderzoek, technisch onderzoek en een uitgebreide milieueffectenbeoordeling (MER). Op basis van deze onderzoeken worden de gekozen alternatieven en varianten vertaald in een nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Hierin worden de randvoorwaarden van de mogelijke oplossingen vastgelegd (bv. actualiseren bestemmingen, ruimte voor de nodige infrastructuur voorzien, aanduiding werfzones, ...). Dit proces omvat twee belangrijke participatiemomenten: de publieke raadpleging aan het begin van het onderzoek (over de startnota) en het openbaar onderzoek over het ontwerp plan.

Het GRUP zal de basis vormen voor de omgevingsvergunning en dus de realisatie van het project.

Waar situeren we ons vandaag?

Op 31 mei 2024 keurde de Vlaamse Regering de startnota van het GRUP goed. De startnota is het onderwerp van de eerste bevraging van de ruime bevolking en adviesinstanties: de publieke raadpleging. Deze loopt van 11 juni 2024 tot en met 9 augustus 2024. Tijdens deze periode kan iedereen een inspraakreactie indienen.



werkenaandering.be



De publieke raadpleging over de startnota

Waar kan ik de startnota raadplegen?

- In de gemeentehuizen van Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw
- Online via <https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/A8> of www.A8-halle.be

Hoe neem ik deel aan de publieke raadpleging?

Tot en met 9 augustus kan je suggesties of opmerkingen op de startnota indienen.



Elektronisch

via <https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/A8>

Via een brief:

- geef hem tegen ontvangstbewijs af bij één van de bovenstaande gemeenten
- stuur hem met de post naar:
Departement Omgeving, afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -projecten,
Koning Albert II-laan 15 bus 550, 1210 Brussel.

Wat gebeurt er met mijn opmerkingen?

Na de publieke raadpleging worden alle reacties verwerkt door het planteam. Daarna maken we de scopingnota op. Die nota beschrijft de alternatieven en varianten die onderzocht zullen worden en de aanpak van het effectenonderzoek.

Waarop kan ik reageren?

Met het GRUP "landschappelijke inpassing A8" onderzoeken we alternatieven om de weg vorm te geven en landschappelijk in te passen. Suggesties of opmerkingen over deze alternatieven en de aanpak van het effectenonderzoek, in kader van de plandoelstellingen, kunnen mee onderzocht worden in het vervolg van het GRUP-proces.



werkenaandering.be

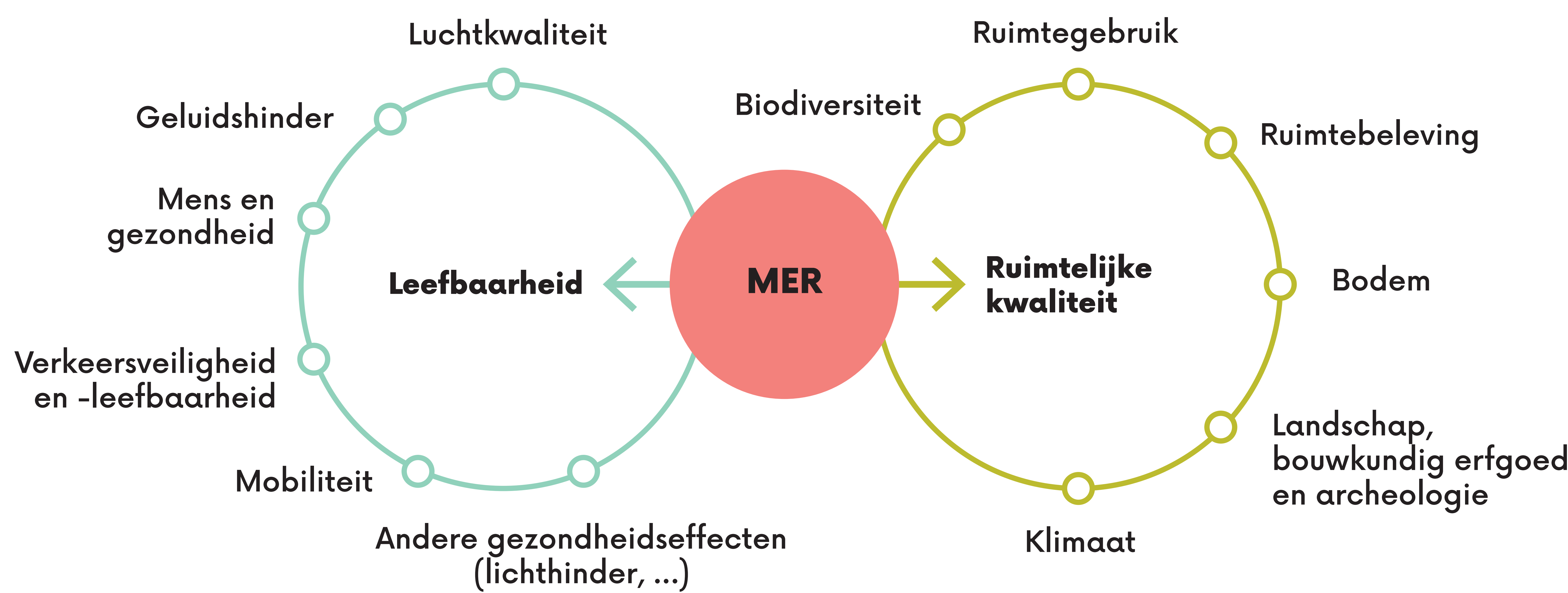


Waarom een MER?

Eén van de onderzoeken uitgevoerd in dit planproces is het milieueffectenonderzoek. Een milieueffectrapportage (MER) beoordeelt de mogelijke gevolgen van bepaalde activiteiten of ingrepen op mens en milieu. Welke gevolgen hebben de plannen voor de herinrichting van de A8 op de omgeving?

Met dit onderzoek kunnen de verschillende alternatieven en varianten worden afgewogen op basis van de verschillende milieueffecten.

We bestuderen onderstaande effecten:



werkenaandering.be

Hoe gaan we verder na het GRUP?

Na definitieve vaststelling van het GRUP sluiten we de planfase af en start de projectfase. Als indicatieve timing daarvoor wordt 2026 vooropgesteld.

De Werkvennootschap onderzoekt de oplossing in detail en werkt de concrete ontwerpen en technische plannen uit om de omgevingsvergunning te kunnen aanvragen. Ook start de aanbesteding van een aannemer (via DBFM). De start van de werken is voorzien ten vroegste in 2029.

