

BISNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerp van besluit houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' in Halle

Samenvatting

Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp-GRUP 'Landschappelijke inpassing A8'. Het plan is gelegen op het grondgebied van Halle.

De doelstelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' is om de vereiste planologische basis te creëren voor de herinrichting van de A8 Halle tussen het kanaal Brussel-Charleroi en de aansluiting met de Ring rond Brussel in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De herinrichting is nodig is functie van het verhogen van de verkeersveiligheid 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, alsook het verbeteren van de leefbaarheid in de aangrenzende woonzones.

Het ruimtelijke uitvoeringsplan moet allereerst voldoen aan de algemene overkoepelende doelstelling tot het vooropstellen van een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding.

Daarnaast moet het ruimtelijk uitvoeringsplan voldoen aan de volgende doelstellingen:

1. Het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is.
2. Een alternatief voorzien 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.

Deze doelstellingen zijn vertaald in het ontwerp-GRUP. Naast bestemmingen in functie van de weginfrastructuur zijn ook gebieden voor landschappelijke en functionele inpassing van de A8, verbindingen voor gemotoriseerd verkeer, verbindingen voor actieve modi, ecologische verbindingen, werfzones, natuurgebied, parkgebied en gemengd open ruimtegebied voorzien.

In de procesnota zijn de processtappen opgenomen die reeds doorlopen zijn en die in de vervolgstap genomen zullen worden.

Na de voorlopige vaststelling door de Vlaamse Regering wordt een openbaar onderzoek georganiseerd over het ontwerp-GRUP. Hierbij zal naast een infomoment ook worden ingezet op specifieke toelichtingsmomenten voor verschillende groepen betrokken actoren.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorliggend ontwerp van besluit geeft uitvoering aan het Regeerakkoord waarin het project 'A8 Halle' weerhouden werd als investeringsproject.

Daarnaast geeft het voorliggend ontwerp van besluit ook uitvoering aan de beleidsnota mobiliteit waarin het project 'A8 Halle' opgenomen is als één van de investeringsprojecten in functie van de doelstelling tot het realiseren van een robuuste en toekomstbestendige infrastructuur (OD 1.2).

Voor het beleidsveld Omgeving wordt met het voorliggende plan uitvoering gegeven aan de beleidsdoelstelling gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities (OD 2.2).

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Met het ontwerp GRUP wordt uitvoering gegeven aan beslissing van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 waarbij De Werkvennootschap werd opgedragen het project 'A8 Halle' verder uit te werken als een eventueel Vlaams DBFM project (VR2021 1510 DOC.1157/1).

De Vlaamse Regering keurde op 31 mei 2024 de startnota voor het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8' goed (VR 2024 3105 DOC.0826/2).

2. INHOUD

A. PROCEDURE GEÏNTEGREERD PLANNINGSPROCES

Op 31 mei 2024 werd de startnota van het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8' goedgekeurd door de Vlaamse Regering:

Deze startnota is opgemaakt door het planteam, dat bestaat uit vertegenwoordigers van het Departement Omgeving (incl. VECM) en De Werkvennootschap. Het planteam laat zich ondersteunen door een team milieu-deskundigen aangesteld voor de milieubeoordeling.

Over de startnota werd een publieke consultatie georganiseerd van 11 juni 2024 tot en met 9 augustus 2024. Er werd één publiek participatiemoment georganiseerd over de startnota 'Landschappelijke inpassing A8', op 27 juni 2024 in de raadzaal van de stad Halle. Er werden 53 inspraakreacties ontvangen, waarvan adviezen van de gemeente Halle, de provincie Vlaams-Brabant, de Vlaamse Milieumaatschappij - water, de Vlaamse Milieumaatschappij – lucht, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Departement Landbouw en Visserij, het Agentschap Wegen en Verkeer, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, OVAM, het Departement Zorg, de Mineraal en SARO. Gezien de grensoverschrijdende effecten van het plan werden ook adviezen ontvangen van de gemeente Tubeke en het Waals Gewest. Het advies van de Vlaamse Strategische Adviesraad voor Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke herinrichting A8' werd verleend op 4 september 2024.

De inspraakreacties over de startnota werden door het planteam verwerkt in de scopingnota. Deze scopingnota werd, met de bijbehorende procesnota 2 gepubliceerd op de website van het

Departement Omgeving op 21 mei 2025. In bijlage bij de scopingnota is een overzicht gegeven van de inspraakreacties en is puntsgewijs voor de inspraakreacties aangegeven welke verwerking er werd aan gegeven in de scopingnota/procesnota. Op 12 maart 2026 werd vervolgens de scopingnota 2 met de bijhorende procesnota 3 gepubliceerd. Scopingnota 2 bevat dezelfde onderdelen als scopingnota 1, maar werd op een aantal onderdelen aangepast en aangevuld. Dit gaat voornamelijk over de actualisatie van inrichtingsalternatieven en een bespreking van de aanlegfase met de verschillende werfalternatieven die onderzocht worden.

Het Vlaams Expertisecentrum m.e.r. werd op 6 maart 2026 om advies gevraagd over scopingnota 2 en heeft zich in haar advies van 10 maart 2026 akkoord verklaard met de reikwijdte, de detailleringgraad en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport.

De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'landschappelijke inpassing A8' vond plaats op 3 april 2026. Volgende instanties waren aanwezig of brachten een schriftelijk advies uit over het voorontwerp-GRUP: de Stad Halle, de gemeente Beersel, de provincie Vlaams-Brabant – dienst waterlopen, de Vlaamse Milieumaatschappij - water, de Vlaamse Milieumaatschappij – lucht, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap voor Landbouw en Zeevisserij, het Agentschap Wegen en Verkeer, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, het Departement Zorg en het Waals Gewest (Service Public Wallonie). Er werd een laattijdig advies uitgebracht door OVAM.

De plenaire vergadering heeft globaal de planopzet zoals opgenomen in het voorontwerp GRUP onderschreven. Op basis van de bespreking van de opmerkingen tijdens de plenaire vergadering werden een aantal aanpassingen doorgevoerd in de stedenbouwkundige voorschriften:

- Er werd toegevoegd dat dat infrastructuur voor fiets- en voetgangersverbindingen bruikbaar moet zijn voor dienst- en onderhoudsvoertuigen.
- De standaardbepaling dat restpercelen gebruikt mogen worden volgens de naastliggende bestemming werd toegevoegd.
- Er werden enkele aanvullingen gedaan bij het stedenbouwkundig voorschrift van de ecologische verbinding i.k.v. verlichting, beplanting.
- Er werd een bepaling toegevoegd over monitoring van mobiliteit en daarvan afgeleid lucht en geluid.
- Er werd een bepaling opgenomen dat erftoegangen t.h.v. de lokale verbindingsweg niet toegelaten worden.
- De bepaling met betrekking tot de toegelaten functies op het tunneldak werd verder verduidelijkt.

Er werden ook enkele verduidelijkingen toegevoegd in de toelichtingsnota:

- Vermelden van de ontwerpsnelheid van 90 km/u als het uitgangspunt
- Verduidelijking van de aanpak voor het landbouwverkeer en de geplande optimalisaties

Daarnaast wordt in functie van een verdere verankering van de milderende maatregel met betrekking tot lucht en gezondheid een overeenkomst met de stad Halle voor de verkeersmonitoring en eventuele bijstelling van de lokale verkeersstromen in Sint-Rochus voorzien. De stad Halle is immers bevoegd voor de verkeerscirculatie op het lokale wegennet.

Rekening houdend met de verwachte verkeerstoename op de Alsebergsesteenweg en de moeilijkere afwikkeling van het aansluitingscomplex Huizingen als gevolg daarvan, wordt als onderdeel van het minder hinderplan in het kader van het project A8 Halle voorzien in een herinrichting van het aansluitingscomplex met het oog op een vlottere afwikkeling. In antwoord op een vraag van de gemeente Beersel wordt een beslispunt opgenomen dat De Werkvennootschap voorafgaand of

gelijktijdig met de herinrichting van de A8 de aanpassingen van het aansluitingscomplex Huizingen doorvoert om daar de negatieve mobiliteitseffecten tegen te gaan.

In antwoord op de vragen van de stad Halle en het Agentschap Landbouw en Zeevisserij over wijziging van verkeerstromen in functie van landbouw, wordt tevens een besispunt in deze nota opgenomen.

Nu wordt het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan als ontwerp voorgelegd aan de Vlaamse Regering om voorlopig te worden vastgesteld. Na de voorlopige vaststelling wordt het ontwerp-GRUP onderworpen aan een openbaar onderzoek.

B. INHOUD VAN HET VOORSTEL

B.1. Inhoud ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Het ontwerp-GRUP 'Landschappelijke inpassing A8' geeft uitvoering aan de principes van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV), waarbinnen de A8-N203a bindend geselecteerd wordt als te ontwerpen hoofdweg. Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staan in het RSV o.a. de volgende principes voorop: *'Het hoofdwegennet wordt uitgebouwd als een voorwaardig autosnelwegennet', 'het aantal op- en afritten wordt beperkt. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid'* en *'De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers'*.

De doelstelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' is om de vereiste planologische basis te creëren voor de herinrichting van de A8 Halle tussen het kanaal Brussel-Charleroi en de aansluiting van met de Ring rond Brussel. De herinrichting is nodig in functie van het verhogen van de verkeersveiligheid 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, alsook het verbeteren van de leefbaarheid in de aangrenzende woonzones.

Het ruimtelijke uitvoeringsplan moet allereerst voldoen aan de algemene overkoepelende doelstelling tot het vooropstellen van een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding.

Daarnaast moet het ruimtelijk uitvoeringsplan voldoen aan de volgende doelstellingen:

1. 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.
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.

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.

3. 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.

Op basis van de bovenstaande doelstellingen is een geïntegreerd alternatievenonderzoek gevoerd. Verschillende alternatieven voor de exploitatiefase van de herinrichting van de A8 werden onderzocht. De verschillende alternatieven vertrekken vanuit dezelfde mobiliteitsoplossing (die behouden werd vanuit het PRUP KSG Halle) en een aantal vaste onderdelen maken deel uit van elk alternatief. Zo wordt de A8 telkens verdiept aangelegd en gedeeltelijk ingesleufd, wordt er een compact aansluitingscomplex voorzien, zijn er verschillende dwarsverbindingen en is er telkens een ecologische verbinding. Het verschil tussen de alternatieven zit in de mate van overkapping of intunneling van de sleuf. Elk van de alternatieven kan gecombineerd worden met een variant met lokale verbindingsweg tussen de Nijvelsesteenweg en het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan. Daarnaast zijn er ook de opties om de Halleweg al dan niet voor gemotoriseerd verkeer te voorzien, en om de Welkomstlaan al dan niet verdiept aan te leggen.

Daarnaast werden ook verschillende alternatieven voor de aanlegfase onderzocht. In werfalternatief 1 wordt een tijdelijke A8 voorzien met een capaciteit van 2x2 rijstroken. In werfalternatief 2 wordt de capaciteit beperkt tot 2x1 rijstroken en in werfalternatief 3 wordt geen tijdelijke A8 voorzien en gebeurt er dus een knip van de A8.

In het ontwerp-GRUP werd op basis van de resultaten uit de milieubeoordeling, het ontwerp onderzoek, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de verkeersveiligheidseffectenbeoordeling en het rapport tunnelveiligheid een voorkeursalternatief voor de exploitatiefase enerzijds en een voorkeursalternatief voor de aanlegfase anderzijds weerhouden.

Voor de exploitatiefase werd gekozen voor het alternatief met de korte tunnel, in combinatie met een lokale verbindingsweg en het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer. Voor de Welkomstlaan worden de mogelijkheid voor verdiepte ligging opgehouden. De verschillende gemaakte keuzes worden hieronder gemotiveerd:

De lokale verbindingsweg

De lokale verbindingsweg is globaal genomen positief voor de verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegennet. Ze vangt een groot deel van de verkeersdruk van en naar de A8 op. Dit toont duidelijk aan dat de lokale verbindingsweg een meerwaarde heeft. Dit uit zich ook in de positieve effecten op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid in de omgeving, met slechts enkele zeer lokale en beperkte negatieve effecten. Ruimtelijk veroorzaakt de lokale verbindingsweg wel een nieuwe barrière in het landschap. Deze is echter veel minder ingrijpend dan de huidige A8, waardoor dit negatieve aspect niet opweegt tegen de voordelen van de lokale verbindingsweg als onderdeel

van de herinrichting van de A8. Er kan dus gemotiveerd worden om te kiezen voor de variant met lokale verbindingsweg.

Welkomstlaan

Met de keuze voor de lokale verbindingsweg ontstaat er een aansluiting tussen de Nijvelsesteenweg en de A8. Om te voldoen aan de plandoelstellingen en een goed functionerende hoofdweg te realiseren, mag de E. Ysayestraat dan niet meer aansluiten op de Welkomstlaan. Dit zou immers een tweede verbinding van het onderliggende wegennet met de A8 creëren, wat in tegenspraak is met de voorgenomen mobiliteitsprincipes. Uit het vooronderzoek bleek daarenboven dat, in het geval de E. Ysayestraat op de Welkomstlaan aansluit in het geval een lokale verbindingsweg voorzien wordt, de E. Ysayestraat alsnog als sluiproute naar het nieuwe op- en afrittencomplex gebruikt wordt.

Het afsluiten van de aansluiting voor gemotoriseerd verkeer van de E. Ysayestraat op de Welkomstlaan genereert twee opties: (1) de Welkomstlaan op het maaiveld houden met een niet-conflictvrije gelijkvloerse kruising voor de actieve modi of (2) De Welkomstlaan verdiept aanleggen, tot ten noorden van de E. Ysayestraat, met een conflictvrije verbinding voor actieve modi tussen de E. Ysayestraat en de Bleukenstraat op maaiveldniveau. Uit de onderzoeken zijn geen onderscheidende effecten gevonden tussen beide opties, dus wordt deze optie niet bepaald binnen het GRUP en wordt deze binnen de projectfase verder onderzocht.

Halleweg afsluiten voor gemotoriseerd verkeer

De Halleweg is een bestaande lokale weg tussen Essenbeek en Halle/Sint-Rochus. Het openhouden van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer, in combinatie met een lokale verbindingsweg, biedt geen meerwaarde voor het mobiliteitssysteem en voor de verkeersleefbaarheid in de omgeving. Meer nog, het openhouden van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer zorgt opnieuw voor sluipverkeer door de wijken. Bovendien creëert het openhouden van de Halleweg een bijkomende en niet wenselijke aansluiting op de A8 voor gemotoriseerd verkeer. Immers, uitgaande van de gemaakte keuze voor het voorzien van een lokale verbindingsweg, kruist de Halleweg de lokale verbindingsweg. Een gelijkvloerse kruising tussen beiden zou voor gemotoriseerd verkeer een bijkomende aansluiting richting de A8 fysiek mogelijk maken en past dus niet binnen de mobiliteitsoplossing en de plandoelstellingen. Om te garanderen dat er geen uitwisseling kan plaatsvinden, zou bij het openhouden van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer, een ongelijkvloerse kruising van de Halleweg met de lokale verbindingsweg voorzien moeten worden. Hiervoor is bijkomende infrastructuur nodig wat de landschappelijke inpassing verzwakt. Het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer betekent ook een bijkomende comfortabele en veilige route voor actieve modi tussen beide zijden van de A8. Er kan dus gemotiveerd worden om te kiezen voor het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer.

Korte tunnel

In het gekozen alternatief worden kappen voorzien ter hoogte van Driepikkel en de Keerstraat en een 'korte' tunnel van voor de Nijvelsesteenweg in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten.

Door de keuze voor een tunnel, die op zijn minst van voor de Nijvelsesteenweg tot voorbij de Halleweg loopt, kan de lokale verbindingsweg op het tunneldak worden aangelegd en blijft er nog voldoende ruimte over voor een kwalitatieve en robuuste groenstructuur. Bijkomend levert een park boven op het tunneldak een grote bijdrage aan de landschappelijke inpassing van de A8 en de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving. Ter hoogte van het tunneldak zijn er positieve effecten voor lucht en geluid. De korte tunnel biedt verder nog een aantal voordelen. De tunnelmondeffecten (concentratie van schadelijke stoffen) kunnen beperkt worden. Qua verkeersveiligheid en tunnelveiligheid zijn er minder risico's verbonden aan een kortere tunnel. Een korte tunnel heeft tenslotte een gunstige kosten-baten verhouding.

Voor de aanlegfase wordt gekozen voor het werfalternatief 1. In dit alternatief wordt de capaciteit van de A8 tijdens de aanlegfase behouden door een tijdelijke weg te voorzien van 2x2 rijstroken. Werfalternatief 1 wordt gekozen omdat het als enige een aanvaardbaar evenwicht biedt tussen mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke impact tijdens de aanlegfase van de herinrichting van de A8. De tijdelijke A8 met 2x2 rijstroken kan het doorgaand verkeer voldoende verwerken, waardoor de druk op het lokale wegennet beperkt blijft en reistijden en verkeersveiligheid in de regio grotendeels stabiel blijven. Wel treden er zeer lokaal beperkte negatieve effecten op, onder meer in Essenbeek en langs de Nijvelsesteenweg. De negatieve effecten op luchtkwaliteit, geluid en gezondheid blijven hierdoor voornamelijk lokaal ter hoogte van de bebouwing in de directe omgeving van het tijdelijke tracé en kunnen worden gemilderd door afscherming ter hoogte van deze bebouwing. De ruimtelijke impact van werfalternatief 1 verschilt nauwelijks van deze in werfalternatief 2.

De alternatieven 2 en 3 veroorzaken daarentegen onaanvaardbare mobiliteits- en leefbaarheidseffecten in de omgeving, die bovendien niet of nauwelijks te milderen zijn. Alternatief 2 (tijdelijke A8 met 2x1 rijstroken) leidt tot een structurele verkeersafwenteling naar de omliggende woonkernen, met overbelasting van lokale wegen en een wijdverspreide negatieve milieu-impact. Hetzelfde geldt voor de variant met 2x1 rijstroken in de bouwput omdat deze andere ruimtelijke configuratie niets wijzigt aan de verkeerssituatie. Bovendien zorgt dit voor een complexe, versnipperde en te faseren werfsituatie met een bochtige en daarom minder veilige tijdelijke A8. Alternatief 3 (geen tijdelijke A8) veroorzaakt een massale verschuiving van verkeer naar het onderliggend wegennet, met ernstige filevorming, veiligheidsrisico's en uitgesproken negatieve effecten op lucht en geluid in de ruime omgeving van de A8, alsook (zeer) negatieve effecten op vlak van geluids- en depositietoename in de SBZ- en/of VEN-gebieden Hallerbos en Berendries-Maasdalbos.

In het ontwerp-GRUP zijn de plandoelstellingen en ruimtelijke principes doorvertaald in het grafisch plan. Het grafisch plan is afgebakend en ingedeeld op basis van het gekozen ontwerpvoorstel en de ruimtelijke visie en concepten. Er wordt ruimte voorzien voor de nieuwe/te behouden infrastructuur, inclusief een randzone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, voor werfzones en tijdelijke wegenis en voor aansluitende open ruimte gebieden. De randzone kan ook tijdelijk als werfzone worden ingezet. Er is in het plan een marge voorzien om kleine wijzigingen aan het ontwerp van de infrastructuur door te kunnen voeren wanneer dit in het kader van de projectfase nodig zou blijken.

Concreet zijn volgende bestemmingen voorzien binnen het grafisch plan:

- gebied voor wegeninfrastructuur
- gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de A8 (overdruk)
- verbindingen voor gemotoriseerd verkeer (indicatieve aanduiding)
- verbindingen voor actieve modi (indicatieve aanduiding)
- ecologische verbinding (indicatieve aanduiding)
- werfzone (overdruk)
- natuurgebied
- parkgebied
- gemengd open ruimtegebied
- hoogspanningsleiding (symbolische aanduiding in overdruk)
- op te heffen verkavelingsvergunningen (overdruk)

B2. Planologische compensatie

Bij decreet van 17 mei 2024 werd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) een artikel 2.2.6/1 ingevoegd dat een planologische compensatieplicht invoert. Dit houdt in dat de plannende overheid bij planinitiatieven voor bijkomend aanbod voor de bestemmingen wonen, bedrijvigheid, recreatie, gemeenschapsvoorzieningen, tegelijk slecht gelegen of overbodig juridisch aanbod neutraliseert voor zover aanwezig op het grondgebied van de plannende overheid. Deze compensatieplicht wordt concreet omschreven aan de hand van de gebiedscategorieën van artikel 2.2.6 van de VCRO, zodat

daarover geen onduidelijkheid bestaat en is van toepassing op alle ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvoor de startnota wordt goedgekeurd na 20 juli 2024.

De startnota van voorliggende ontwerp-GRUP dateert van voor 20 juli 2024 en is dus niet onderhevig aan de planologische compensatieplicht. Bovendien wordt geen bijkomend aanbod voorzien in de voornoemde bestemmingscategorieën zoals opgesomd in de VCRO.

B3. Landbouwverkeer

De herinrichting van de A8 zal een impact hebben op het landbouwverkeer dat zich langs of over de A8 moet verplaatsen. Vandaag gebruiken landbouwvoertuigen de A8, wat naar de toekomst toe niet meer wenselijk is en ook vanuit het statuut van de A8 als hoofdverkeersweg niet meer toegelaten zal worden. Het is belangrijk dat de landbouwers zich te allen tijde kunnen verplaatsen naar hun landbouwpercelen.

De impact van de voorziene herinrichting van de A8 op de ontsluiting van de landbouwpercelen onderzocht werd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek werd besloten om de ontsluitingsroutes via de bestaande lokale straten te optimaliseren eerder dan een nieuwe ontsluitingsroute te creëren. Dit voorstel werd besproken met de plaatselijke landbouworganisaties. In functie van het optimaliseren van de bestaande ontsluitingsroutes, hebben de plaatselijke landbouworganisaties zelf in kaart gebracht waar er knelpunten zijn. Momenteel bekijkt De Werkvennootschap samen met de mobiliteitsdienst van de stad Halle welke aanpassingen kunnen gedaan worden om deze knelpunten weg te werken. Dit voorstel wordt verder uitgewerkt en zal ook met de plaatselijke landbouworganisaties verder besproken worden.

B4. Aansluitingscomplex R0-Huizingen

Uit het MER blijkt dat de voorziene herinrichting van de A8 een verkeerstoename op de Alsebergsesteenweg tot gevolg heeft. De verwachte verkeerstoename en het effect daarvan op de afwikkeling van het aansluitingscomplex Huizingen werden verder in kaart gebracht. Een herinrichting van het aansluitingscomplex dringt zich op om aan dit effect tegemoet te komen.

Rekening houdend met de verwachte verkeerstoename op de Alsebergsesteenweg en de moeilijkere afwikkeling van het aansluitingscomplex Huizingen als gevolg daarvan, wordt daarom als onderdeel van het minder hinderplan in het kader van het project A8 Halle voorzien in een herinrichting van het aansluitingscomplex Huizingen met het oog op een vlottere afwikkeling.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43, §3, 3° en artikel 31, §2, 1° van het besluit van de Vlaamse regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp-GRUP wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek met onder meer een ter inzagelegging in de stad Halle. Omdat de gemeente Sint-Pieters-Leeuw en Beersel ook betrokken gemeenten zijn vanuit het milieu-onderzoek zal het ontwerp-GRUP ook daar ter inzage worden gelegd. Bij deze gemeenten en de provincie Vlaams-Brabant wordt advies ingewonnen. Daarnaast zal ook bij het Waalse Gewest advies worden ingewonnen.

Na het einde van het openbaar onderzoek beschikt de Vlaamse regering over 180 dagen voor de verwerking van de bezwaren, opmerkingen en adviezen en de definitieve vaststelling. Na de principiële goedkeuring van het plan wordt het advies van de Raad van State ingewonnen. Daarna volgt de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemd ontwerp van besluit houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' en aan de volgende bijhorende bijlagen:
 - Bijlage I, het verordenend grafisch plan
 - Bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
 - Bijlage IIIa, de toelichtingsnota - tekst
 - Bijlage IIIb, de toelichtingsnota - kaarten
 - Bijlage IV, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie
 - Bijlage V, het ontwerp plan-milieu-effectrapport
 - Bijlage VI: Light MKBA A8 Halle
 - Bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
 - Bijlage VIII: Rapport Tunnelveiligheid
 - Bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
 - Bijlage X: Beoordelingsnota
 - Bijlage XI. Overeenkomst
 - Bijlage XI. Scopingnota 2
2. De Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, opdracht te geven om De Werkvennootschap bij wijze van flankerende maatregel bij de realisatie van het project A8 Halle te gelasten met de herinrichting van het op- en afrittencomplex Huizingen en dit voorafgaand of minstens gelijktijdig met de herinrichting van de A8. De herinrichting betreft een verbreding van de brug, het verbeteren van fietsvoorzieningen en andere optimalisaties zoals verlengen van de opstelstroken.
3. De Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, opdracht te geven om De Werkvennootschap bij de realisatie van het project A8 Halle te gelasten met het uitwerken van een aanpak voor het landbouwverkeer.
4. de Vlaamse minister, bevoegd voor Omgeving, te gelasten het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' te onderwerpen aan een openbaar onderzoek.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

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

Annick DE RIDDER