



Ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
‘Landschappelijke inpassing A8’
in Halle

Bijlage IIIa. Toelichtingsnota - tekst

Dit document is bijlage IIIa van het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8'.

Deze bijlage bevat de '**Toelichtingsnota – tekst**'.

Overzicht andere bijlagen:

- bijlage I: Grafisch plan
- bijlage II: Stedenbouwkundige voorschriften
- **bijlage IIIa: Toelichtingsnota – tekst**
- bijlage IIIb: Toelichtingsnota – kaarten
- bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie
- bijlage V: ontwerp plan-MER
- bijlage VI: Light MKBA A8 Halle
- bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
- bijlage VIII: Rapport Tunnelveiligheid
- bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
- bijlage X: Beoordelingsnota
- bijlage XI: Overeenkomst
- bijlage XII: Scopingnota 2

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' is, in overeenstemming met artikel 2.2.3 VCRO, tot stand gekomen binnen een planteam, met de medewerking van de ruimtelijk planners Veerle Van Hassel en Eva Vercamst.

Inhoud

1	Leeswijzer	6
1.1	Specifieke bepalingen	6
1.2	Decretale bepalingen	7
2	Aanleiding en doelstellingen van het plan	9
2.1	Situering van de landschappelijke inpassing van de A8.....	9
2.2	Aanleiding en historiek van het plan: de landschappelijke inpassing van de A8.....	9
2.3	Situering plangebied	10
2.4	Plandoelstellingen.....	11
2.4.1	Algemeen kader	11
2.4.2	Plandoelstellingen.....	13
3	Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken	14
3.1	Ruimtelijke beleidsplannen en structuurplannen.....	14
3.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	14
3.1.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	16
3.1.3	Provinciaal beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant	16
3.1.4	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halle (GRS).....	17
3.2	Mobiliteitsbeleidsplannen	18
3.2.1	Vlaamse mobiliteitsvisie 2040	18
3.2.2	Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Rand (RMP).....	18
3.2.3	Mobiliteitsplan Halle	19
3.3	Onderzoeken en beleidsplannen	19
3.3.1	Project A8-Halle van De Werkvennootschap.....	19
3.3.2	Nationaal park Brabantse wouden	22
4	Bestaande feitelijke en juridische toestand	23
4.1	Situering plangebied	23
4.2	Bestaande feitelijke toestand	24
4.2.1	Infrastructuur	24
4.2.2	Omgeving	26
4.3	Bestaande ruimtelijke juridische toestand	28
4.3.1	Overzicht	28
4.3.2	Beschrijving relevante bestemmingsplannen.....	29
5	Verantwoording gekozen alternatief	35
5.1	Gekozen alternatief, variant en opties	35
5.1.1	Exploitatiefase - Definitieve toestand.....	35
5.1.2	Aanlegfase - Tijdelijke toestand	39
6	Aandachtspunten uit de verschillende onderzoeken en effectenbeoordelingen.....	41
6.1	Milieueffectrapportage.....	41
6.1.1	Synthese van de milieueffecten.....	42

6.1.2	Milderende maatregelen op niveau GRUP	44
6.1.3	Aannames op niveau van het GRUP	46
6.1.4	Aanbevelingen	47
6.2	Passende beoordeling.....	49
6.3	Verscherpte natuurtoets.....	50
6.4	Ruimtelijk veiligheidsrapport.....	51
6.5	Watertoets.....	51
6.6	Zorgplicht / Archeologie.....	51
6.6.1	Erfgoed.....	51
6.6.2	Archeologie	52
6.7	Maatschappelijke kosten-baten analyse	52
6.8	Ontwerpend onderzoek.....	52
6.9	Verkeersveiligheidseffectbeoordeling	52
6.10	Rapport tunnelveiligheid	53
7	Vertaling naar visie en grafisch plan.....	54
7.1	Ontwerpvoorstel.....	54
7.2	Visie en concepten	56
7.2.1	Ruimte voor multimodale mobiliteit	56
7.2.2	Ruimte voor leefkwaliteit.....	58
7.2.3	Ruimte voor natuur en water	62
7.2.4	Ruimte voor tijdelijke infrastructuur	67
7.3	Vertaling naar het grafisch plan.....	70
7.3.1	Gebied voor wegeninfrastructuur	70
7.3.2	Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de A8 (overdruk).....	70
7.3.3	Verbindingen voor gemotoriseerd verkeer (indicatieve aanduiding).....	70
7.3.4	Verbindingen voor actieve modi (indicatieve aanduiding).....	71
7.3.5	Ecologische verbinding (indicatieve aanduiding).....	71
7.3.6	Werfzone (overdruk).....	71
7.3.7	Natuurgebied	71
7.3.8	Parkgebied	72
7.3.9	Gemengd open ruimtegebied.....	72
7.3.10	Hoogspanningsleiding (symbolische aanduiding in overdruk)	72
7.3.11	Op te heffen verkavelingsvergunningen (overdruk).....	72
8	Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften en op te heffen voorschriften	73
8.1	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften en toelichting	73
8.2	Op te heffen voorschriften	87
8.3	Verkavelingen	88
9	Ruimtebegroting.....	89
10	Bijlagen	90
10.1	RVR-toets	90

De opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan en de verschillende onderzoeken (milieubeoordeling, ontwerp onderzoek, MKBA, VVEB, Rapport tunnelveiligheid) gebeuren geïntegreerd. In elke fase van het planningsproces wordt een procesnota opgemaakt waarin het doorlopen proces en de nog voorziene procesaanpak is weergegeven. De meest recente procesnota die hoort bij dit ontwerp GRUP is procesnota 5.

De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het overleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden. De procesnota is evolutief. In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Contact en info:

Departement Omgeving

omgeving.vlaanderen.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 Leeswijzer

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, hierna genoemd: geïntegreerd planningsproces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

De procedure en de termijnen voor de opmaak van de effectbeoordelingen zijn geregeld in hoofdstuk II Ruimtelijke Uitvoeringsplannen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). Voor de overige aspecten van de milieu-effectbeoordelingen zijn artikel 4.2.3, 4.2.4, 4.2.8, § 1bis en § 6, artikel 4.2.9, § 1 en § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor de planmilieueffectrapportage van toepassing.

Het milieueffectrapport bevat de informatie zoals voorgeschreven in de toepasselijke regelgeving, met dien verstande dat naar de informatie die overeenkomstig de bepalingen van de VCRO al in het ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, verwezen wordt in het effectrapport.

In functie van het geïntegreerde planningsproces wordt een procesnota opgesteld die het volledige verloop van het planningsproces beschrijft. Het is een informatief en evolutief document dat in de loop van het planningsproces continu wordt aangevuld.

1.1 Specifieke bepalingen

Voorliggend document is de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Landschappelijke inrichting A8. Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bevat de bestemmingen op Vlaams grondgebied die nodig zijn voor de realisatie van de landschappelijke inrichting van de A8, inclusief bijkomende bestemmingswijzigingen in de omgeving van de A8 conform de plandoelstellingen.

In de fase die voorafging aan de opmaak van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd heel wat onderzoek verricht. Daarvoor wordt verwezen naar de scopingnota 1 en 2, samen met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te raadplegen op www.vlaanderen.be/grup-landschappelijke-inpassing-a8 of werkenaandering.be.

De startnota werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 31 mei 2024. Deze startnota is het vertrekpunt van het geïntegreerd planningsproces. In de startnota worden onder meer de plandoelstellingen van het gewestelijk RUP vastgelegd.

Na de startnota werd een scopingnota 1 opgemaakt. Deze scopingnota 1 is het resultaat van de verwerking van de inspraakreacties en adviezen uit de publieke raadpleging over de startnota (11 juni 2024 tot en met 9 augustus 2024). De scopingnota 1 is dus een herwerking van de startnota. Na opmaak van de scopingnota 1 werd het onderzoek verdergezet en verfijnd. Dit resulteerde in scopingnota 2 waarbij verder gebouwd werd op scopingnota 1.

Disclaimer: Deze toelichtingsnota bevat schema's en figuren die het ontwerpvoorstel voor de landschappelijke inrichting van de A8 weergeven. Die beelden geven soms, als illustratie, informatie over de herinrichting van de wegeninfrastructuur en het aanliggende gebied voor landschappelijke inpassing, dwarsverbindingen, ecologische verbinding, ... De figuren ter illustratie van de wegeninfrastructuur en de landschappelijke inpassing ervan mogen echter niet gezien worden als een voorafname op de reële inrichting van de wegeninfrastructuur en haar omgeving.

Deze figuren en schema's maken immers geen deel uit van het verordenend deel van voorliggend plan en zullen in de plannen voor de omgevingsvergunningsaanvragen verder uitgewerkt worden en beslist worden.

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

1.2 Decretale bepalingen

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat (de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening):

- een beschrijving en verantwoording van de doelstellingen van het plan: deze is opgenomen in deze toelichtingsnota (bijlage IIIa);
- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is: dit plan is opgenomen als bijlage I;
- de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting of het beheer en, in voorkomend geval, de normen, vermeld in artikel 4.2.4 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid: deze zijn opgenomen als bijlage II;
- een weergave van de juridische toestand: die is opgenomen in deze toelichtingsnota (bijlage IIIa);
- een weergave van de feitelijke ruimtelijke toestand en de toestand van het leefmilieu, de natuur en andere relevante feitelijke gegevens: deze zijn opgenomen in deze toelichtingsnota (bijlage IIIa), de scopingnota 1 en 2 en de milieueffectbeoordeling (bijlage V);
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan of de ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijke beleidsplannen waarvan het een uitvoering is en, in voorkomend geval, een omschrijving van andere relevante beleidsplannen: deze zijn opgenomen in deze toelichtingsnota (bijlage IIIa) en in de scopingnota 1 en 2;
- in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden: deze zijn opgenomen in deze toelichtingsnota (bijlage IIIa);
- de kwaliteitsbeoordeling en, in voorkomend geval, de verklaring, vermeld in artikel 4.2.11, § 7, eerste lid, 2°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, en, in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van de volgende effectbeoordelingen waarbij aangegeven wordt hoe die geïntegreerd zijn in het plan:
 - de milieueffectbeoordeling: is opgenomen als afzonderlijke bijlage (bijlage V);
 - de passende beoordeling (geïntegreerd in de milieueffectbeoordeling-bijlage V);
 - het ruimtelijk veiligheidsrapport: de opmaak hiervan is niet nodig, zie advies opgenomen in hoofdstuk 10.1 van deze toelichtingsnota (bijlage IIIa);
 - andere verplicht voorgeschreven of gemaakte onderzoeken:
 - Light MKBA A8 Halle (bijlage VI);
 - Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (bijlage VII);
 - Rapport Tunnelveiligheid (bijlage VIII);
 - Ontwerpend onderzoek (bijlage IX);
 - Beoordelingsnota alternatieven (bijlage X);
- in voorkomend geval de monitoringsmaatregelen in het kader van de uitgevoerde effectbeoordelingen; dit is niet het geval in dit GRUP;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding als vermeld in artikel 2.6.1 van deze codex, een planbatenheffing als vermeld in artikel 2.6.4 van

- deze codex, of een compensatie als vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid: het register is opgenomen als bijlage IV;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt toegevoegd die aanleiding kan geven tot gebruikerscompensatie als vermeld in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen: het register is opgenomen als bijlage IV;
 - in voorkomend geval, een overzicht van de geheel of gedeeltelijk gewijzigde of opgeheven erkennings-, rangschikkings- en beschermingsbesluiten inzake onroerend erfgoed, samen met de gegevens, vermeld in artikel 6.2.5 van het Onroerend erfgoeddecreet van 12 juli 2013, met uitzondering van de aanduiding van de plaats van de aanplakking van het bericht over het openbaar onderzoek op het gegeorefereerde plan: dit is niet het geval in dit GRUP;
 - in voorkomend geval, het grondruilplan, vermeld in artikel 2.1.65 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting: dit is niet het geval in dit GRUP;
 - in voorkomend geval, de inrichtingsnota, vermeld in artikel 4.2.1 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting: dit is niet het geval in dit GRUP;
 - in voorkomend geval, een overzicht van de instrumenten waarover samen met het ruimtelijk uitvoeringsplan een beslissing genomen wordt door de bevoegde overheid om die aspecten te regelen of om de maatregelen of voorwaarden te bepalen die de bevoegde overheid op basis van het planningsproces, in het bijzonder de effectbeoordelingen, noodzakelijk acht voor de vaststelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan en die niet geregeld worden met toepassing van bovenstaande punten: bij dit GRUP wordt een overeenkomst gevoegd. Deze is opgenomen als bijlage XI;
 - in voorkomend geval het rooilijnplan, vermeld in het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de gewestelijke rooilijnen en het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen: dit is niet het geval in dit GRUP.

Het grafisch plan (bijlage I) en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften (bijlage II) hebben verordenende kracht.

De rest van de bijlagen hebben geen verordende kracht.

De teksten en grafische plannen in de toelichtingsnota (bijlage IIIa en IIIb) behouden hun waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De registers met betrekking tot planschade, planbaten, kapitaal- of gebruikersschadecompensatie hebben louter een informatief karakter (bijlage IV).

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt op een geïntegreerde manier gedurende het planningsproces. De volledige milieubeoordeling is dus opgenomen in bijlage V.

Voor het andere onderzoek (MKBA Light, Verkeersveiligheidseffectbeoordeling, Rapport Tunnelveiligheid) geldt eveneens dat de beoordeling op een geïntegreerde manier gebeurt gedurende het planningsproces. De resultaten van de verschillende onderzoeken is terug te vinden in bijlage: Het Light MKBA (bijlage VI), Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (Bijlage VII) en Rapport Tunnelveiligheid (Bijlage VIII).

Voor het andere onderzoek (ontwerpend onderzoek) geldt eveneens dat dit onderzoek op een geïntegreerde manier gebeurt gedurende het planningsproces. Het ontwerpend onderzoek is opgenomen in bijlage IX.

Bijlage X is de beoordelingsnota waarbij alle onderzochte alternatieven en varianten worden beoordeeld aan de hand van de plandoelstellingen, het plan-MER en het ontwerpend onderzoek.

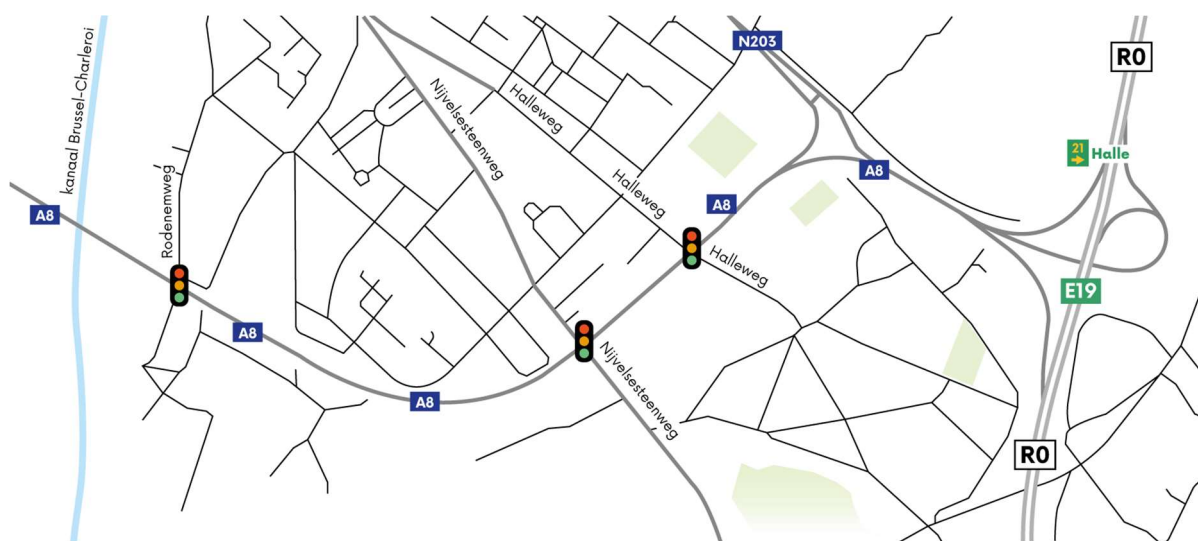
Bijlage XI omvat een overeenkomst die afgesloten wordt tussen Vlaamse Regering, De Werkvenootschap en de stad Halle en die een verdere verankering betreft van een milderende maatregel uit het plan-MER.

2 Aanleiding en doelstellingen van het plan

2.1 Situering van de landschappelijke inpassing van de A8

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.

2.2 Aanleiding en historiek van het plan: de landschappelijke inpassing van de A8

In 2016 werd een specifieke ontwerpkeuze voor de herinrichting van de A8 in Halle, nl. een 2,5km lange tunnel (volledige intunnelling), 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 intunnelling 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 over het DBFM-project 'A8 Halle' (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 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, wil het project ook de (verkeers)leefbaarheid van de aangrenzende woonzones van Sint-Rochus, Essenbeek en Rodenem aanzienlijk verbeteren. In de beslissing wordt ook aangegeven dat een nieuw planinitiatief eventueel nodig kan zijn als deel van het verder studiewerk.

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.

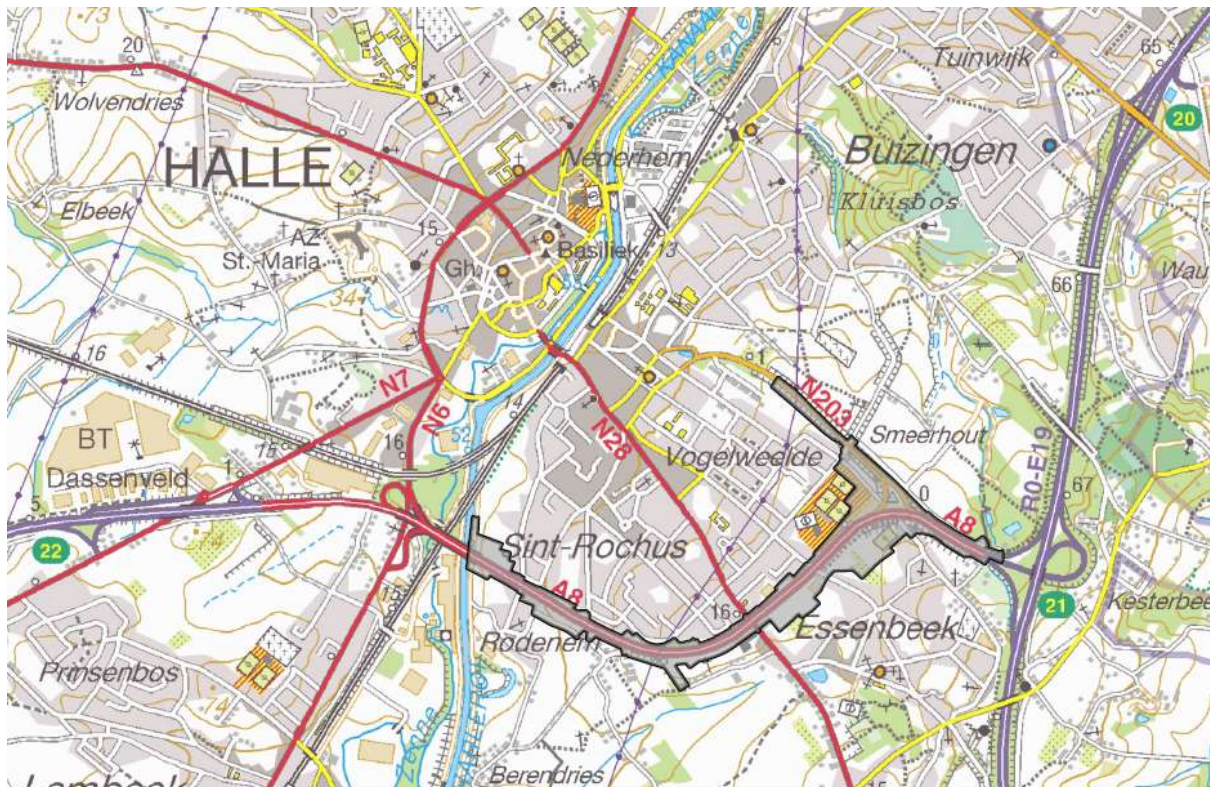
Uit het gevoerde onderzoek blijkt dat er, met uitzondering van de mate waarin bijkomende ruimte op maaiveldniveau wordt gecreëerd, verschillende evenwaardige alternatieven voor de herinrichting en landschappelijke inpassing van de A8 en het knooppunt A8xR0 mogelijk zijn, die zowel op vlak van technische 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 drong zich op, waarbij alle alternatieven 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.

2.3 Situering plangebied

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: plangebied GRUP

2.4 Plandoelstellingen

2.4.1 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. het 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 wegcategorisering).

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 in § 2.3.2 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.

Als eerste 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 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.

2.4.2 Plandoelstellingen

Voor het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8' worden drie specifieke plandoelstellingen vooropgesteld. De verschillende alternatieven en varianten die worden opgenomen en waarvoor de effectenbeoordelingen worden opgemaakt, moeten voldoen aan deze plandoelstellingen:

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.

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.

3 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en kadert binnen de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Daarnaast wordt ook ingegaan op andere relevante ruimtelijke en mobiliteitsgebonden (planings-) processen en onderzoeken op Vlaams niveau.

3.1 Ruimtelijke beleidsplannen en structuurplannen

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt sinds 1997 de visie die aangeeft hoe we best met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen.

Het RSV stelt dat de resterende open ruimte maximaal beschermd moet worden en de steden gehervuordeerd moeten worden zodat zij aangename plekken worden om te leven. Deze visie wordt volgens vier invalshoeken uitgewerkt: voor de stedelijke gebieden, het buitengebied, de economische gebieden en de lijninfrastructuur.

De 4 basisdoelstellingen van het RSV zijn:

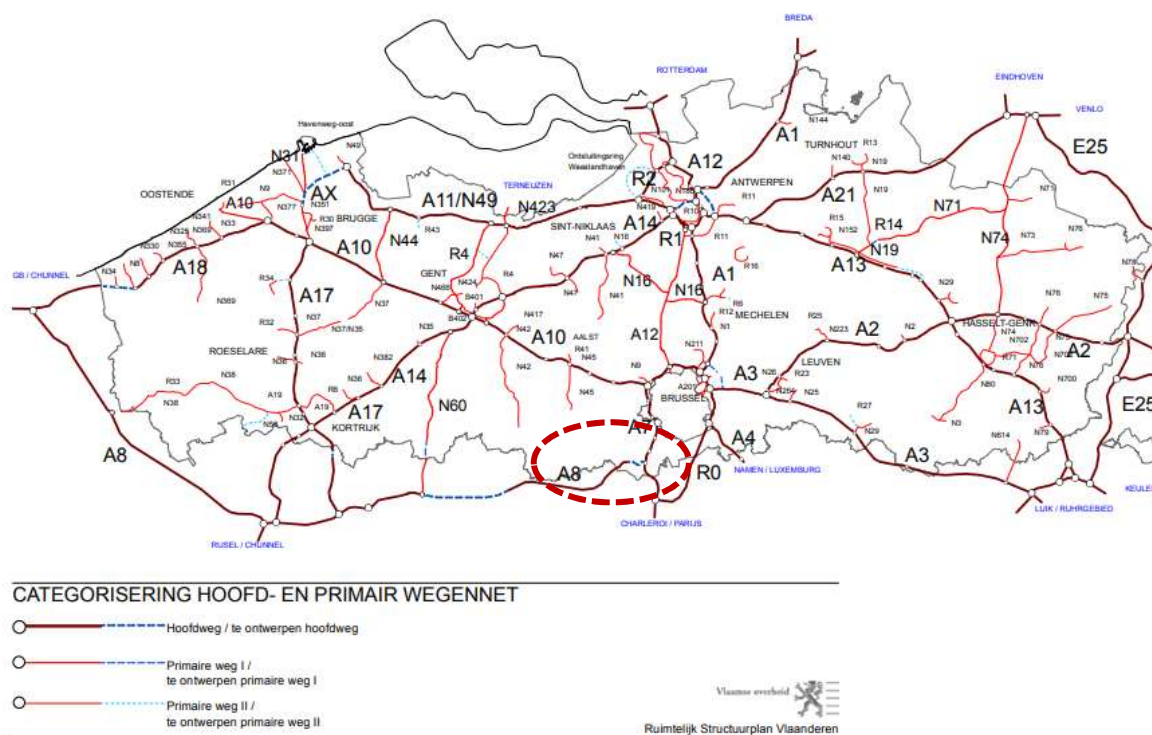
1. De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur.
2. Het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied.
3. Het concentreren van economische activiteiten op die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen.
4. Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Die visie bevat ook de gewenste ruimtelijke structuur voor de lijninfrastructuren:

- 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 erfdienstbaarheid opgelegd.

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering in te voeren (zie 3.3). De beslissingen van Vlaamse Regering van juli 2022 en juni 2024 hierover zijn slechts principieel. De wegcategorisering volgens het RSV is dus nog steeds van kracht.

Het voorliggend GRUP geeft uitvoering aan de principes en de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

3.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet opvolgen, is in opmaak. De Vlaamse Regering heeft op 14 juli 2025 een conceptnota goedgekeurd voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Deze nota bouwt 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.

Het ruimtelijk beleid moet garanderen dat vraagstukken met ruimtelijke impact worden ingevuld vanuit een evenwicht tussen sociale, economische en ecologische waarden, binnen een steeds veranderende context. Om bij te dragen aan de maatschappelijke opgaves vertrekt de ruimtelijke visie van de bouwshift. Dit is samen te vatten in drie ruimtelijke transformatieopgaves:

- (1) Transformatie van het bestaande ruimtebeslag: in het bestaande ruimtebeslag binnen de harde bestemmingen wordt er gestreefd naar een kwalitatieve verhoging van het ruimtelijk rendement. Enerzijds door een combinatie van intensivering, verweving, hergebruik en tijdelijk gebruik. Dit vraagt maatwerk en is locatie-afhankelijk. Anderzijds door een verhoogde leefomgevingskwaliteit die een klimaatbestendige inrichting van het ruimtebeslag vereist. Daarbij zijn de verhardingsgraad en de aanwezigheid van open water en groenelementen belangrijke indicatoren. Binnen het ruimtebeslag dat gelegen is in de harde bestemmingen moet er voldoende plaats zijn voor tuinen, parken, groene bermen, bomenrijen, wateroppervlaktes ... Op die manier staan regulerende (verkoeling, waterinfiltratie, koolstofopslag, luchtfiltratie ...) en culturele (ontspanning, recreatie, luwte-oases, ...) ecosysteemdiensten er centraal.
- (2) Bijkomend ruimtebeslag doen dalen tot 0 ha/dag: maatschappelijke noden (woningen, bedrijven-terreinen, voorzieningen en diensten, ...) worden opgevangen binnen het bestaande ruimtebeslag (dat reeds bijna 1/3 van Vlaanderen beslaat), zodat we geen bijkomend ruimtebeslag meer innemen. Hierdoor wordt de huidige dalende trend verdergezet om ten laatste tegen 2040 de doelstelling netto 0 ha/dag bijkomend ruimtebeslag te behalen. Ten laatste in 2040 is ruimtelijk compenseren ook een gangbare praktijk geworden.
- (3) Transformatie naar een robuuste open ruimte: de open ruimte buiten het ruimtebeslag moet verder evolueren naar een robuust en samenhangend landschap dat welvaart creëert en Vlaanderen wapent tegen klimaatverandering en biodiversiteitsverlies. In deze open ruimte moeten alle functies in samenhang goed functioneren en zijn bodemzorg, natuurherstel, water- en landschapsbeheer de verantwoordelijkheid van alle openruimtegebruikers. In een robuuste en samenhangende open ruimte ligt de nadruk zowel op de producerende (voedsel, grondstoffen, ...) en culturele (recreatie, educatie, ...) ecosysteemdiensten, als op het behoud en herstel van de regulerende diensten (waterzuivering, denitrificatie, klimaatregulatie, bestuiving, ...).

Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zet in op deze 3 ruimtelijke transformatieopgaves.

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.

Voorliggend GRUP draagt bij tot de 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 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 Mobiliteitsbeleidsplannen

Het voorliggend GRUP draagt bij tot de uitvoering van de visie en ambities van de regionale mobiliteitsplannen.

3.2.1 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 wegencategorisering die de wegencategorisering, zoals opgenomen in het RSV, vervangt.

Bij beslissing van 15 juli 2022 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp hoofdwegenet in Vlaanderen binnen de nieuwe wegencategorisering voorlopig vastgesteld. De A8 is daarbij geselecteerd als een Europese hoofdweg. Voor de inrichting van deze wegen werden basisprincipes opgenomen door het Agentschap Wegen en Verkeer.

3.2.2 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.

3.2.3 Mobiliteitsplan Halle

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

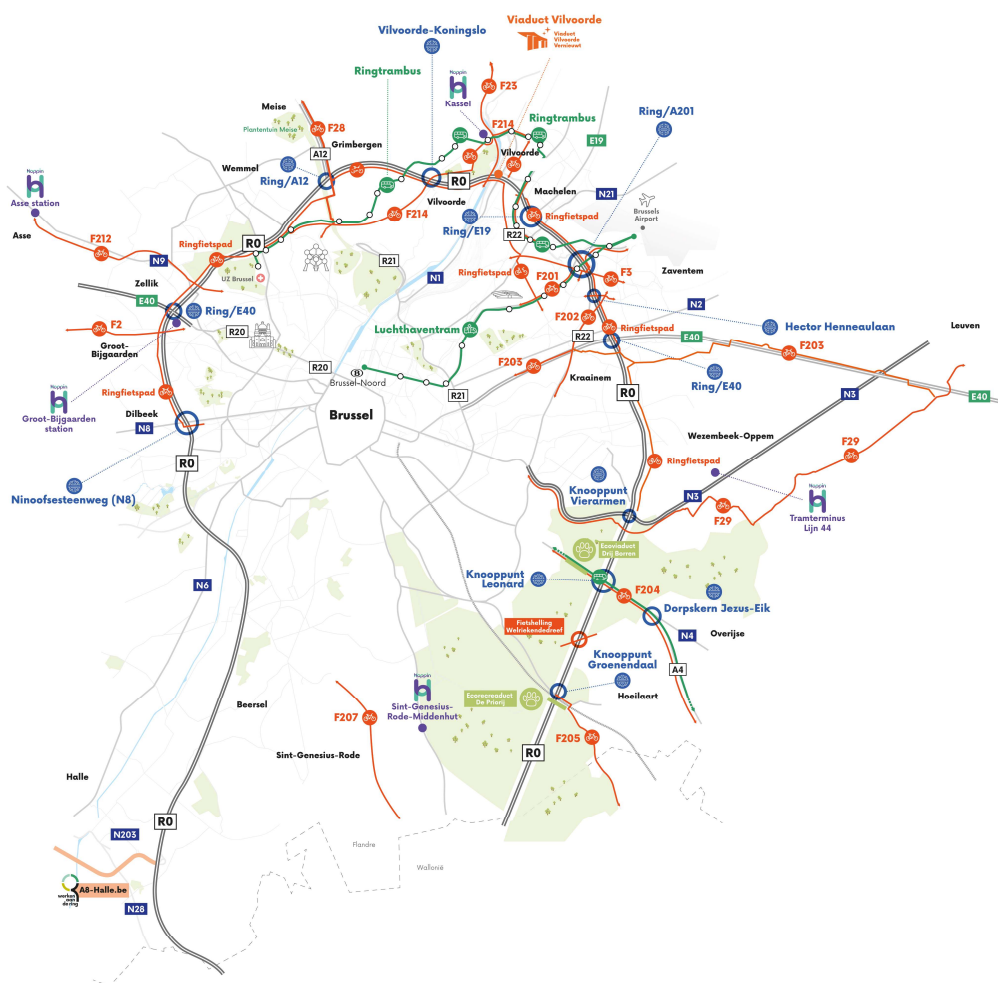
- Beperken van het aantal op- en afritten op de A8: Door middel van ventwegen wordt de verbinding met de N203 Welkomstlaan en N28 Nijvelsesteenweg gerealiseerd. De Halleweg en Rodenemweg kruisen ongelijkgronds.
- Autoverkeer zal op minder punten kunnen aantakken op de E429. De aantakking op het hogere 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 aangegeven 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 synthesesnota met scenario's en oplossingen. Momenteel loopt de fase van de synthesesnota nog. De afronding hiervan wordt in de loop van 2026 verwacht. Nadien volgt nog het beleidsplan.

3.3 Onderzoeken en beleidsplannen

3.3.1 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.



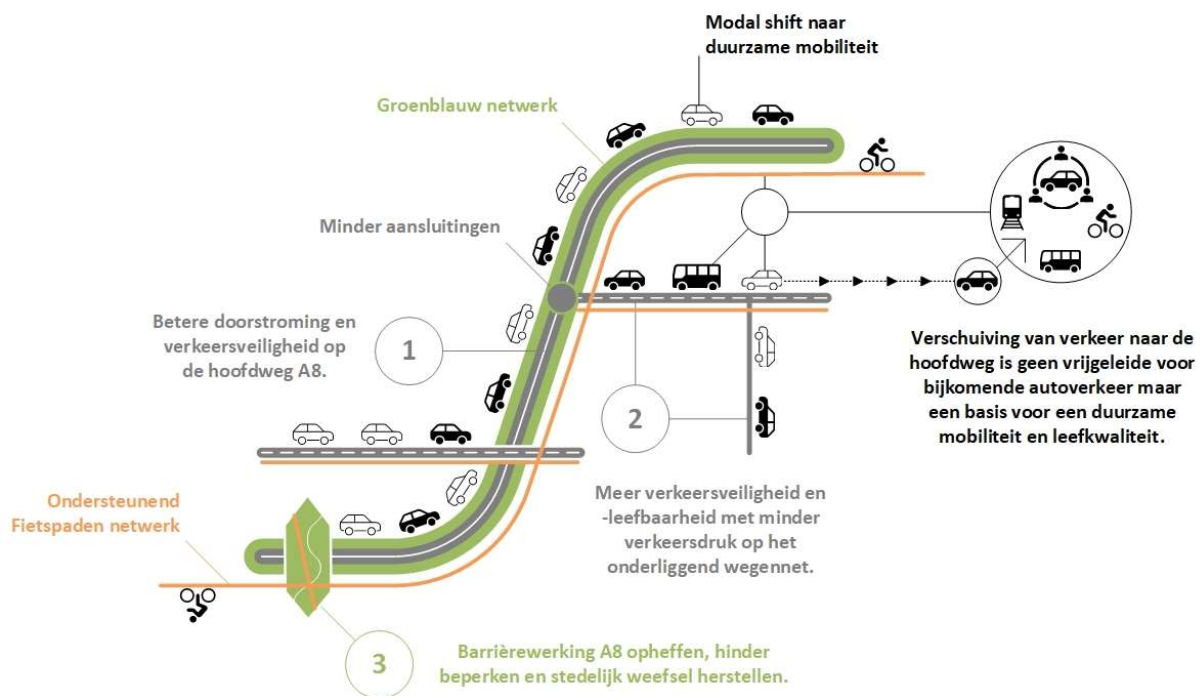
Figuur 4: Positie van het Project A8-Halle binnen de programmawerking van 'Werken aan de Ring'.

De procedure in het kader van het decreet basisbereikbaarheid werd voorafgegaan door een verkennende fase die uitmondde in een Manifest¹. Via het duiden van de sleutelkwesties 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.

De hoofdconclusie van het verkennend Manifest is dat er sprake is van zowel over- als onderbenutte netwerken en systemen en dat er naar een **beter 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 werden een projectgebied en een ruimer studiegebied gedefinieerd i.f.v. de mogelijke effecten en impact op het systeem van de A8 en het onderliggend wegnenet. Een totaalpakket aan maatregelen werd 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 lichtenge-regelde kruispunten op te lossen gekoppeld aan oplossingen voor een betere leefkwaliteit.

¹ Het Manifest is terug te vinden op [Naar een oplossing voor de A8 | VVN \(werkenaanadering.be\)](https://www.vwn.be/werkenaanadering)

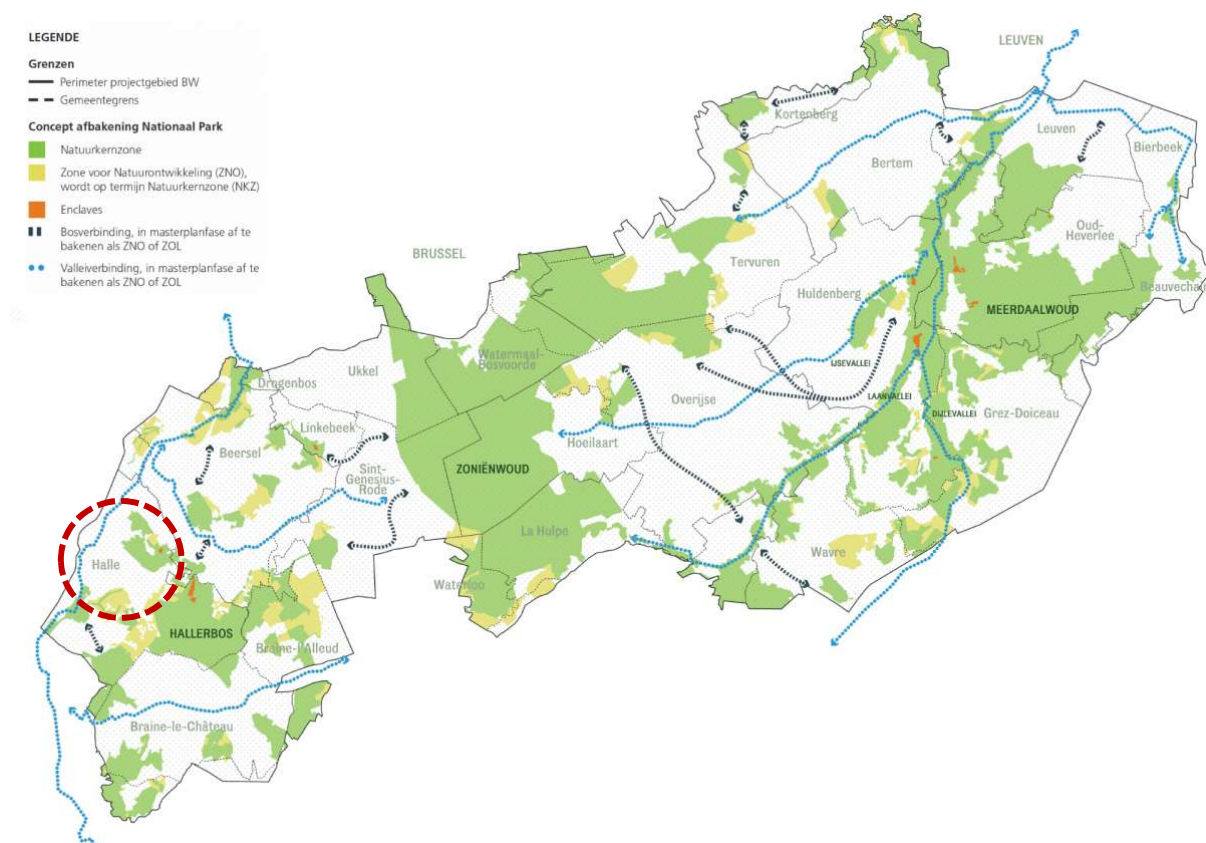


Figuur 5: Projectdoelen voor de A8 in Halle in relatie tot de gedetecteerde weerstanden op de hoofdwegen, de beoogde verbeterde connectiviteit en de rol daarbij van de A8 als hefboom en het ruimtelijk raamwerk als integratiekader.

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 GRUP (zie verder hoofdstuk Alternatieven).

3.3.2 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 Meerdalwoud 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.



Figuur 6: Uit het Masterplan Brabants Wouden met aanduiding van de omgeving van de A8 (rode stippellijn).

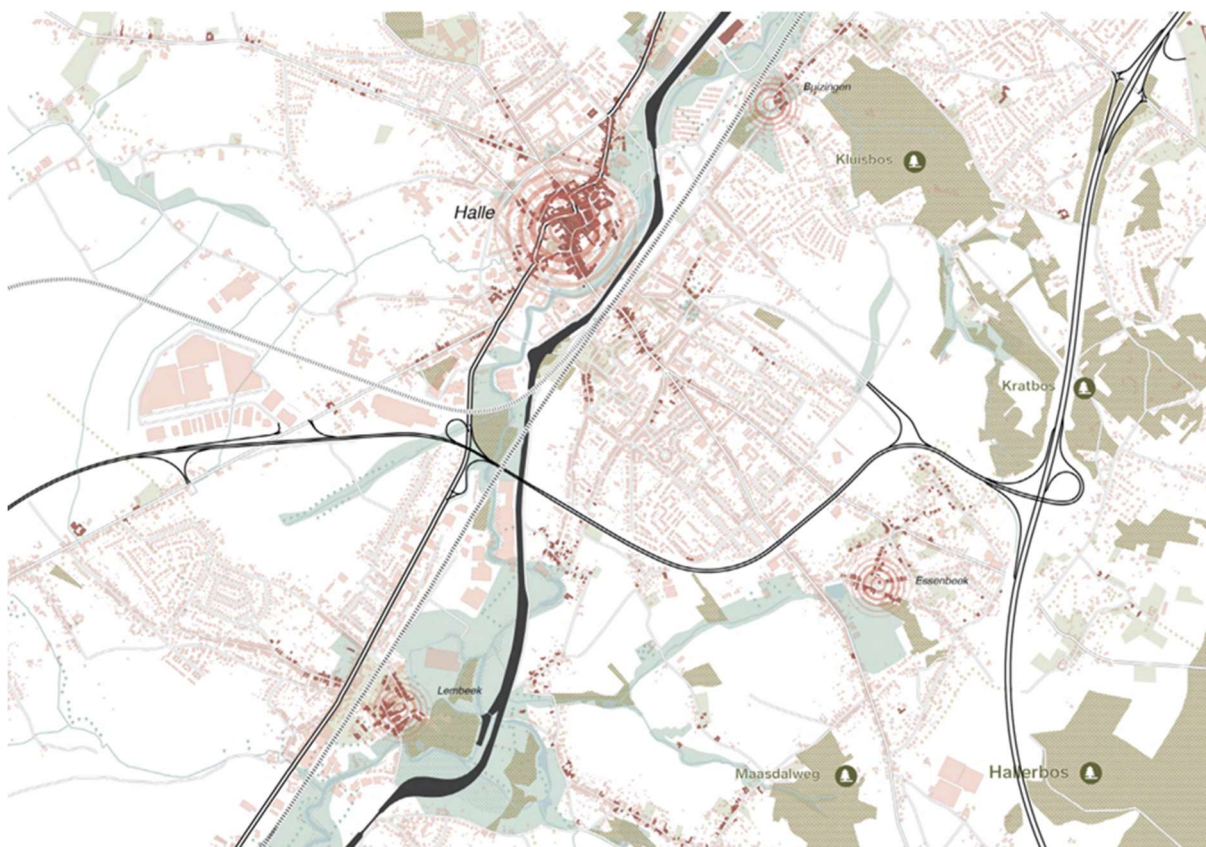
Het project van de A8-Halle (zoals besproken in 3.3.1) sluit aan op de geselecteerde Natuurkernzone en zone voor Natuurontwikkeling (ZNO) van het Nationaal Park, groene verbindingen met het Hallerbos. Het project van de A8-Halle tracht bij te dragen aan de werking van het Nationaal Park in de vorm van 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.

4 Bestaande feitelijke en juridische toestand

4.1 Situering plangebied

Het plangebied wordt weergegeven op 'Kaart 0 - Situering plangebied' (zie bijlage IIIb).

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. Het GRUP is volledig gelegen op Vlaams grondgebied.



Figuur 7: Situering van de A8 in de ruimere omgeving

In de scopingfase werd gewerkt met een voorlopig studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Het studiegebied voorzag meer ruimte dan het plangebied dat nu in de fase voorontwerp wordt voorgelegd. Ingevolge het gevoerde onderzoek werd de plancontour verfijnd en verkleind ten opzichte van het voorlopige studiegebied. Hierbij wordt uitsluitend het gebied vereist voor de nodige bestemmingswijzigingen en eventuele overdrukken opgenomen in het GRUP.



figuur 8: afbakening plangebied

4.2 Bestaande feitelijke toestand

De bestaande feitelijke toestand wordt weergegeven op volgende kaarten opgenomen in bijlage IIIb:

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

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

4.2.1 Infrastructuur

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. De weg is ingeschakeld in het netwerk van hoofdwegen, maar door de aanwezigheid van lichtengeregelde kruispunten op dit wegvak is het statuut van hoofdweg nog niet in voege. Conform het Ministerieel Besluit van 26 september 2025 heeft de A8 binnen het plangebied het statuut van 'autoweg'. 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 struikgewas. Ter hoogte van de kruispunten met de Rodenemweg, de Nijvelsesteenweg en de Halleweg zijn er in beide richtingen linksafstroken waardoor de groene middenberm plaatselijk onderbroken is. Binnen het plangebied is de snelheid op de A8 beperkt tot 70 km/u. In dit segment van de A8 zijn er geen parkeerstroken, pechstroken of pechhavens.

Binnen het plangebied zijn er 3 lichtengeregelde kruispunten op de A8. De weg verknoopt met de Rodenemweg, Nijvelsesteenweg en Halleweg. Binnen het plangebied ligt ook het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan. Momenteel is dit een onvolledig complex. Er is een afrit van de A8 komende van de E19/R0 naar de Welkomstlaan en een oprit van de Welkomstlaan naar de A8 richting Doornik. Eveneens binnen het plangebied is er een kruispunt van de Welkomstlaan met de Ysayestraat

en de Bleukenstraat. Dit is een voorrangsgeregeld kruispunt, waarbij het verkeer op de Welkomstlaan voorrang heeft.

Langs de A8 zijn er geen fiets- noch voetpaden. Het gebruik van de weg is verboden voor voetgangers, fietsers en lichte bromfietsen (klasse A). Belangrijke kruisende assen voor fietsers zijn de Nijvelsesteenweg en de Halle. De Nijvelsesteenweg maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De Halleweg is onderdeel van het recreatieve fietsroutenetwerk. De fietsers op beide assen kunnen de A8 enkel kruisen via de voornoemde lichtengeregelde kruispunten. Ook voetgangers zijn aangewezen op dezelfde kruispunten om de A8 over te steken. Aan de Rodenemweg is echter een (prefab) voetgangersbrug geplaatst.



Figuur 9: Huidig wegbeeld van de A8 ter hoogte van het kruispunt met de Rodenemweg.



Figuur 10: Huidig wegbeeld van de A8 ter hoogte van het kruispunt met de Nijvelsesteenweg.



Figuur 11: Kruispunt van de A8 met de Halleweg.



Figuur 12: Kruispunt van de Welkomstlaan met Eugène Isayestraat en Bleukenstraat.

4.2.2 Omgeving

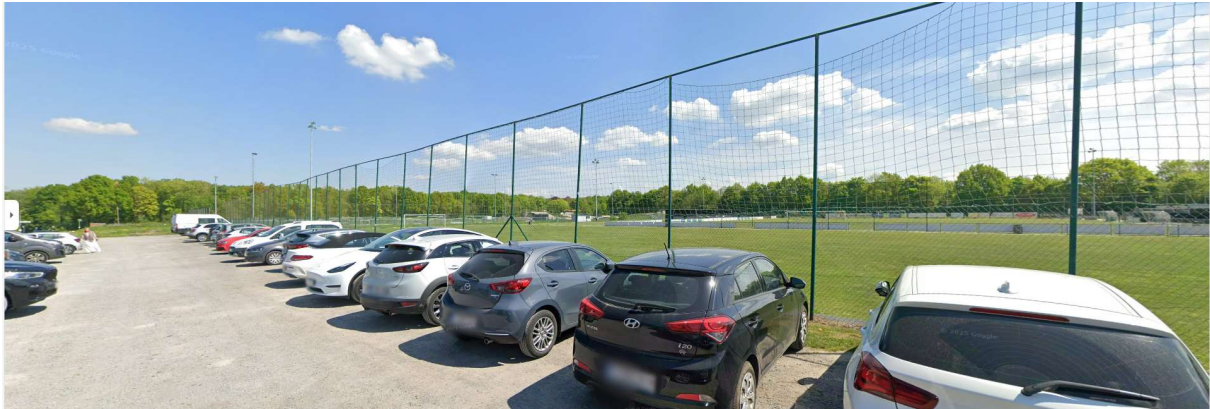
Het plangebied wordt gedomineerd door de verkeersinfrastructuur van de bestaande A8, maar deze autoweg met 2x2 rijstroken wordt binnen het plangebied over vrijwel de volledige lengte ingekapseld door een compacte groenbuffer, die de weg fysiek en visueel scheidt van de omliggende woonwijken Sint-Rochus, Essenbeek en Rodenem. Ook de Welkomstlaan (N203), die de A8 verbindt met het centrum van Halle, is omgeven door opgaand groen. De huidige zate van de A8 beslaat ca. 7 ha, of ongeveer 20% van de totale oppervlakte van het plangebied².

Ten noorden van de A8 zijn hoofdzakelijk woonfuncties gelegen, met de wijken Nieuw-Rodenem, Sint-Rochus en Vogelweelde. In deze wijken hebben gemengde bebouwing. Tussen de Rodenemweg en het kanaal ligt een open ruimte fragment met hoofdzakelijk landbouwfuncties. Tussen de Halleweg en de Welkomstlaan wordt de ruimte gedomineerd door de sport- en recreatiezone Kruisveld met 3 voetbalvelden van SK Pepingen-Halle, de tennisvelden van TC Sollembeemd en een BMX-terrein. Verder richting de verkeerswisselaar van de A8 met de R0/E19 is de open ruimte dominant met hoofdzakelijk weides en graslanden en in het uiterste westen een bosfragment.

De zone ten zuiden van de A8 heeft een meer afwisselend beeld. Kenmerkend zijn de woonfragmenten: de eerste rondom de Rodenemweg en Berendreis en de tweede ter hoogte van Resteleurs en Driepikkel. Langs de Nijvelsesteenweg, de Halleweg en de Keerstraat is er lintbebouwing als noordelijke uitlopers tussen Essenbeek en de A8. Kenmerkend is dat deze woonfragmenten en woonlinten

² Zie plan-MER Discipline Mens - Ruimtelijke aspecten

vaak tot vlak naast de A8 doorlopen, waarbij de meest noordelijke bebouwing niet of nauwelijks afgeschermd is van de autoweg. Tussen de woonfragmenten en de lintbebouwing liggen open ruimte kamers. De meest westelijke hebben hoofdzakelijk een landbouwfunctie. De meer centraal gelegen open ruimte fragmenten kennen een gemengd gebruik, met tuinen, kleine bosfragmenten en landbouw. Specifieke functies vlakbij de A8 zijn het bedrijventerrein Informa (meubelbedrijf) langs de Halleweg en het voetbalveld van FC Essenbeek aansluitend bij de Keerstraat. De ruimte tussen de Keerstraat en de A8 wordt ingenomen door tuinen van de woningen langs de Keerstraat en Heide.



Figuur 13: Sportcomplex Kruisveld gezien vanaf de parking aan E. Ysayestraat.



Figuur 14: Bedrijf Informa en woningen aan de Halleweg.

In het plangebied zijn er geen waterlopen. Het plangebied grenst in het westen aan het kanaal Brussel-Charleroi (bevaarbare waterloop). Ten zuiden van het plangebied loopt de Vijverbeek (waterloop categorie 2). Ten noorden en ten oosten van het plangebied loopt de Kleine Beek (waterloop categorie 2).

4.3 Bestaande ruimtelijke juridische toestand

De bestaande juridische toestand wordt weergegeven op volgende kaarten in bijlage IIIb:

Kaart 2 - Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen, ruimtelijke uitvoeringsplannen en watergevoelige openruimtegebieden

Kaart 3 - Bestaande juridische toestand: andere plannen

4.3.1 Overzicht

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 Rodenemweg. 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 Kernaafbakeningen Zennevallei (Provincieraad 18/06/2024)	Dit PRUP-kernaafbakeningen 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. 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 bestemming 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: 103FL197 (13/02/1974), 103FL88 (30/11/1966), 103V94 (16/09/1981), 103FL238 (04/05/1977), 103FL81 (22/01/1969), 103FL92 (21/06/1967), 103FL195 (05/12/1984), 103V85 (25/03/1981)
Buurtwegen	Binnen het plangebied: Chemin nr. 14, 15, 16, 19, 28, 29, 30

Bestemmingsplan	Omschrijving
	Sentier 26, 64, 65, 70, 71, 83, 101, 108
Vastgestelde landschapsatlasrelicten	Hallerbos- Lembeekbos- Maasdalbos

4.3.2 Beschrijving relevante bestemmingsplannen

Provinciaal RUP – Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle (PRUP KSG Halle) – Cluster A8

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 transferia. 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).

Provinciaal RUP – Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle (PRUP KSG Halle) – Cluster A8

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 bovenop 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

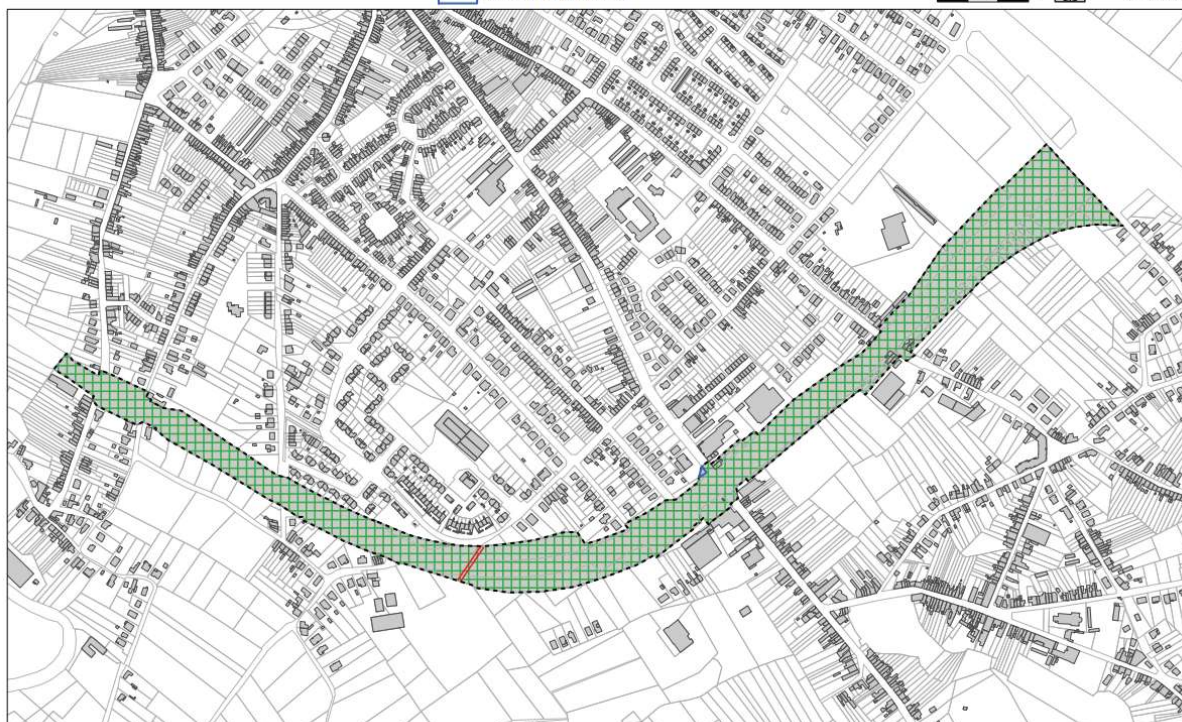
Art. 1: zone voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en park

Art. 2: hoogspanningsleiding (symbolisch, overdruk)
op te heffen deel van verkaveling

contour deelplan

0 50 100 150m

OMGEVING
PLAN VAN DE RUIMTE



bron: ondergrond cadmap 2012

OMGEVING - juli 2015 - 1000402_PL_010-k13

Figuur 15: 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.

Provinciaal RUP – Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle (PRUP KSG Halle) – Cluster A8

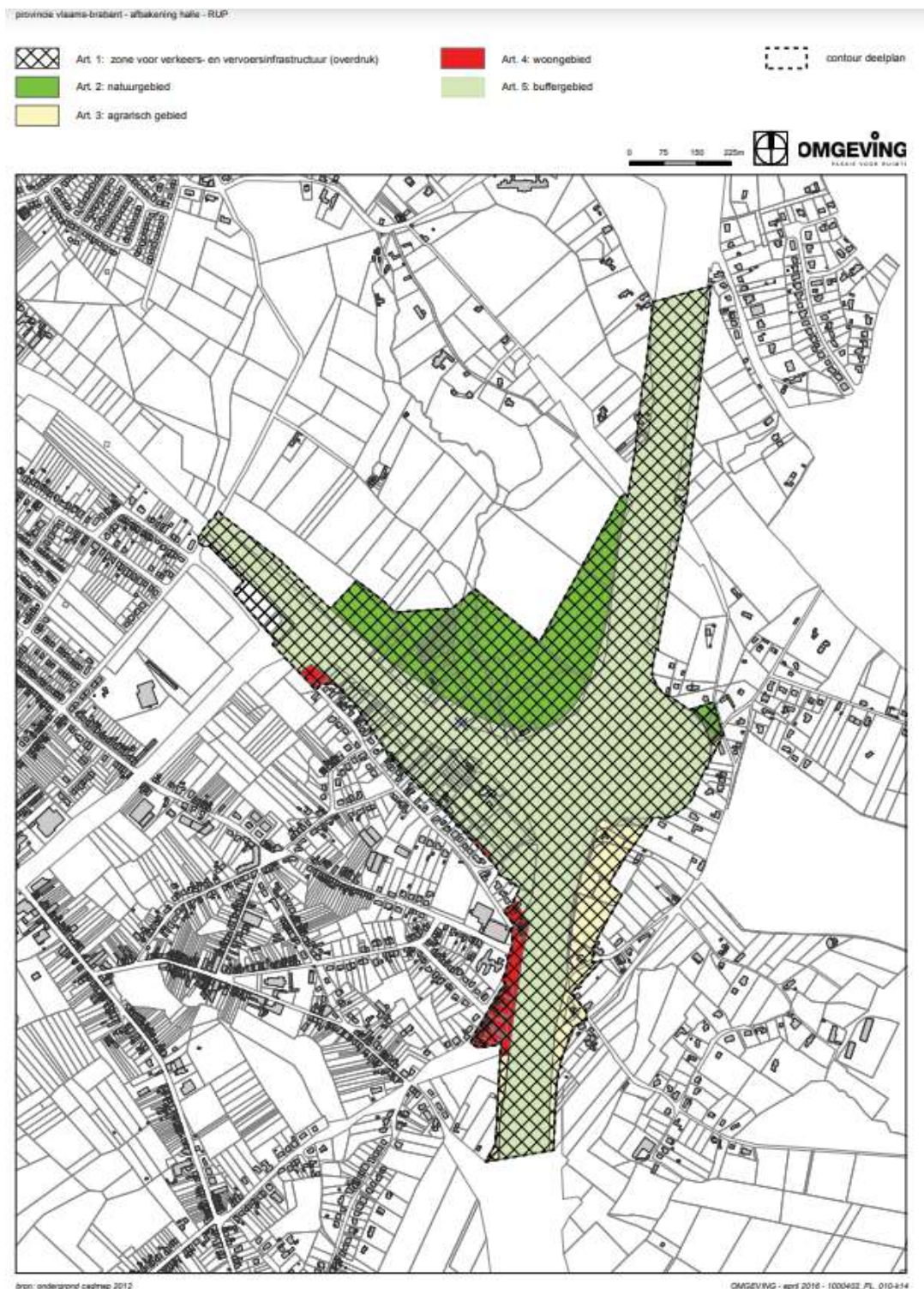
Deelplan 'Knooppunt A8xR0'

Het deelplan 'Knooppunt A8xR0' voorziet ruimte voor de herinrichting van de aansluiting van de A8 op de R0. Hiervoor wordt ter hoogte van het huidige knooppunt een ruime zone voor verkeers- en vervoersinfrastructuur afgebakend. Deze oppervlakte is groter dan de ruimte die het knooppunt vandaag inneemt. 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'.

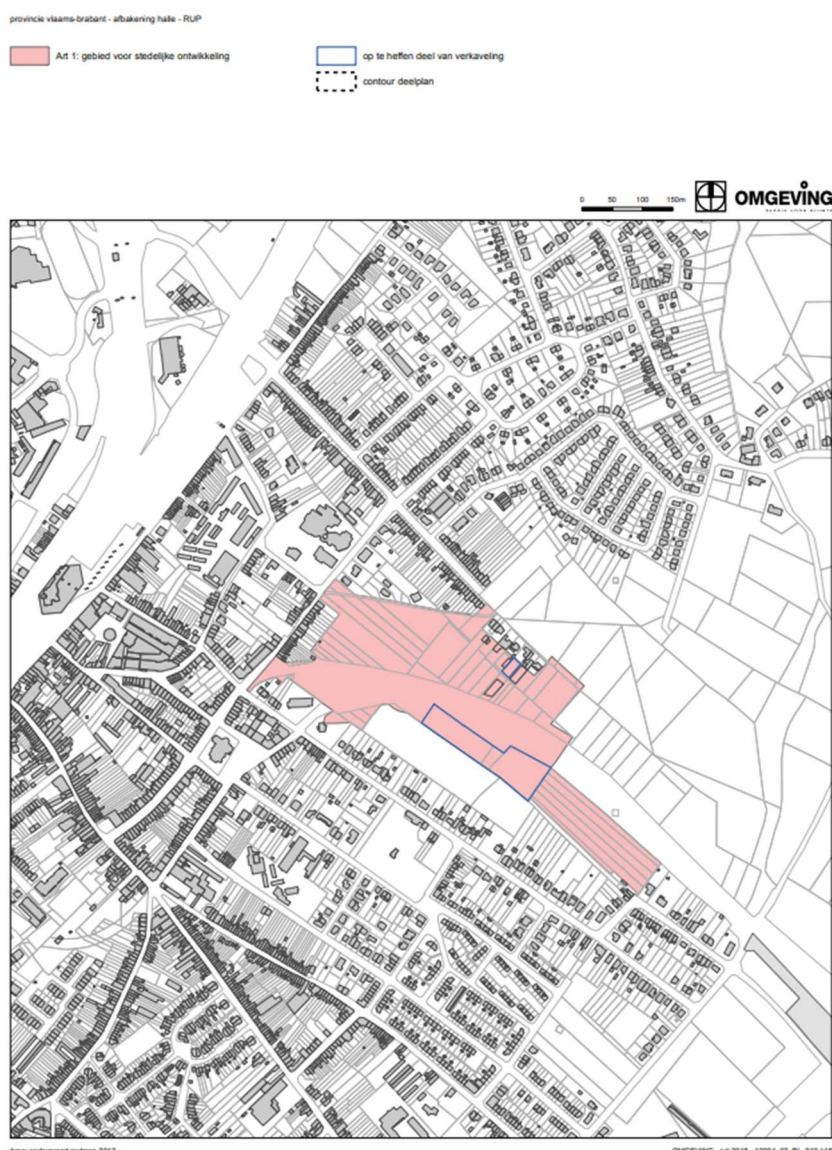


Figuur 16: Grafisch plan deelplan knooppunt A8- R0 (bron: Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle- cluster A8').

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

Provinciaal RUP – Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle (PRUP KSG Halle) - 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.

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 18: 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.

BPA Informa



Figuur 19: 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 wegens, 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.

5 Verantwoording gekozen alternatief

Een alternatief is een andere manier om de plandoelstelling(en) te realiseren. Algemeen kunnen verschillende soorten alternatieven worden onderscheiden:

- locatiealternatieven: het plan wordt of delen ervan worden gerealiseerd op een andere locatie;
- inrichtingsalternatieven: binnen hetzelfde plangebied wordt een andere (ruimtelijke) configuratie van het plan voorzien;
- uitvoeringsalternatieven: de verschillende onderdelen van het plan worden verschillend (bijvoorbeeld maximaal ten opzichte van minimaal) ingevuld of uitgevoerd.

Gezien de scope en aanleiding van dit plan, werd het aantal alternatieven en de aard ervan beperkt. Het tracé van de A8 met de mobiliteitsprincipes zoals opgenomen in het PRUP KSG Halle dient als uitgangspunt voor het onderzoek. Er zijn voor de exploitatiefase dus geen locatiealternatieven.

Een variant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald alternatief, en heeft betrekking op een beperkt aantal aspecten of elementen van dat alternatief. Varianten verschillen te weinig van elkaar om ze als aparte alternatieven te beschouwen.

Tijdens het geïntegreerd planningsproces werden ook opties geformuleerd. Dit zijn mogelijke oplossingen die werden weerhouden voor verder onderzoek na de publieke raadpleging en de adviesronde over de startnota. Inhoudelijk kunnen opties gelijkgesteld worden met varianten.

De bijlage X 'Beoordelingsnota' geeft een overzicht de weerhouden inrichtingsalternatieven, varianten en opties voor de landschappelijke inrichting van de A8. Daarnaast worden ook de onderzochte werfalternatieven weergegeven. In de beoordelingsnota wordt vervolgens een afweging gemaakt van de alternatieven, de varianten en de opties voor de definitieve toestand en van de alternatieven voor de tijdelijke toestand en worden het gekozen alternatief, de variant en de opties, die vertaald worden in het GRUP, gemotiveerd. De beoordeling gebeurde op basis van de resultaten van het effectenonderzoek uit het plan-MER en de andere gevoerde onderzoeken: het Light MKBA, de VVEB, het Rapport Tunnelveiligheid en het ontwerpend onderzoek. Een overzicht en de conclusies van deze onderzoeken zijn terug te vinden onder hoofdstuk 6. In wat volgt, worden kort de conclusies vanuit de beoordelingsnota meegegeven.

5.1 Gekozen alternatief, variant en opties

5.1.1 Exploitatiefase - Definitieve toestand

5.1.1.1 *Gemeenschappelijke vertrekbasis voor de herinrichting van de A8*

Er werden verschillende alternatieven voor de definitieve toestand of exploitatiefase van de herinrichting van de A8 onderzocht. Alle alternatieven hebben een gemeenschappelijke vertrekbasis nl. de mobiliteitsprincipes zoals opgenomen in het PRUP KSG Halle. Daarnaast zijn er ook nog andere vaste onderdelen. Het betreft (1) een optimaal lengteprofiel met gedeeltelijk verdiepte ligging van de A8, (2) de dwarsverbindingen over en onder de A8, (3) een ecologische verbinding ten zuiden van de A8 en (4) een volledig doch compact aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan.



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 20: Vaste onderdelen voor alle inrichtingsalternatieven.

5.1.1.2 Weerhouden alternatief, variant en opties exploitatiefase – definitieve toestand

De volgende alternatieven werden onderzocht en beoordeeld:

1. Alternatief 1: Korte kappen
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 of 'korte kappen' ter hoogte van Driepikkel, de Nijvelsesteenweg, de Halleweg en de Keerstraat. Daarnaast zijn er 2 ondergrondse verbindingen: langsheen het kanaal en ter hoogte van Rodenem.
2. Alternatief 2: Korte tunnel
In dit alternatief worden dezelfde dwarsverbindingen voorzien als in het eerste alternatief. Maar in het tweede alternatief is de A8 ingetunneld van voor de Nijvelsesteenweg in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten.
3. Alternatief 3: Lange tunnel
Ook in dit alternatief worden dezelfde dwarsverbindingen voorzien als in het eerste alternatief. Maar in het derde alternatief wordt een tunnel voorzien vanaf de dwarsverbinding tussen de Veldstraat en Driepikkel in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten.

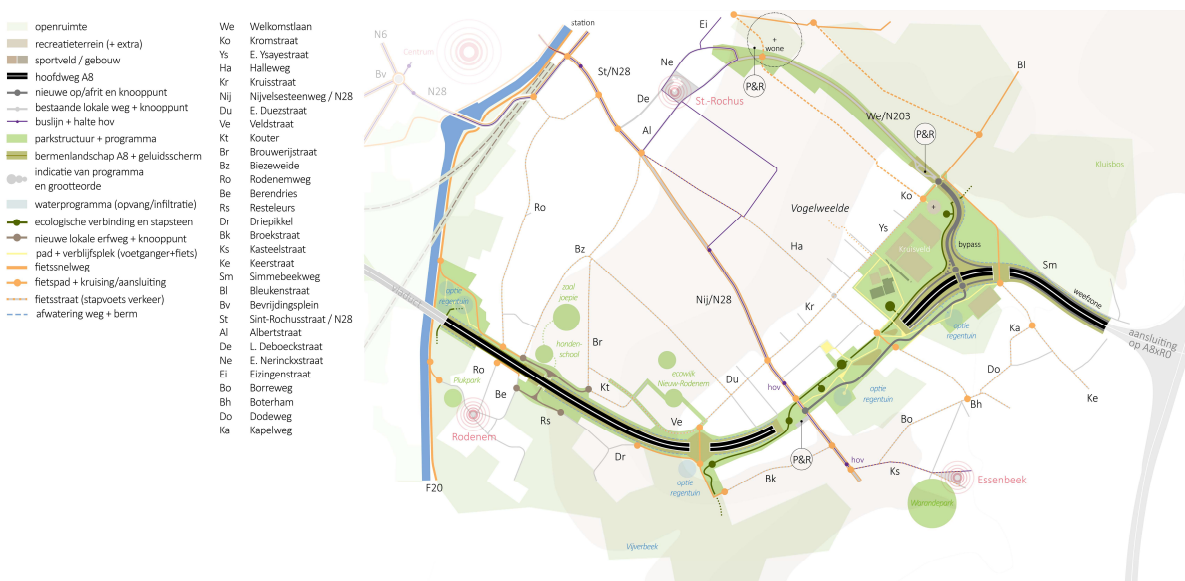
Voor elk van de alternatieven is er een variant 'met' en een variant 'zonder' lokale verbindingsweg. De lokale verbindingsweg vormt een bijkomende lokale ontsluiting bij de A8 tussen de Nijvelsesteenweg en het nieuwe op- en afrittencomplex.

Voor elke van de alternatieven is er een optie waarbij de Halleweg opgehouden wordt voor gemotoriseerd verkeer.

De variant met lokale verbindingsweg kan gecombineerd worden met de optie voor een verlaagde ligging van de Welkomstlaan. In de variant zonder lokale verbindingsweg is deze optie niet mogelijk omdat dat aansluiting van de Ysayestraat op de Welkomstlaan behouden moet blijven.

Er wordt een getrapte afweging toegepast, waarbij eerst over de lokale verbindingsweg (varianten) beslist wordt, vervolgens over de opties en tenslotte over de alternatieven. De afweging gebeurt in deze volgorde omdat de keuze van het alternatief niet losgekoppeld kan worden van de keuze om al dan niet een lokale verbindingsweg te voorzien. De keuze voor een lokale verbindingsweg wordt namelijk op een andere manier geïntegreerd naargelang het alternatief. In het alternatief met de korte kappen, moet de verbindingsweg naast de ingesleufde A8 liggen, terwijl ze in de tunnelalternatieven (gedeeltelijk) op het tunneldak kan liggen. Zo kan er een zuivere afweging gebeuren per onderdeel.

Er wordt 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 beide opties open gehouden en in projectfase verder ten opzichte van elkaar afgewogen. De gemaakte keuzes worden verder uitgewerkt tot een ontwerpvoorstel. Voor een gedetailleerde beschrijving van het ontwerpvoorstel wordt verwezen naar hoofdstuk 7.



Figuur 21: Alternatief 2 + variant met lokale verbindingsweg en afsluiten Halleweg voor gemotoriseerd verkeer

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 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 als nog 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 in het GRUP zodat de keuze op projectniveau gemaakt kan worden.

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 scha-

delijke stoffen) kunnen beperkt worden. Qua verkeersveiligheid en tunnelveiligheid zijn er minder risico's verbonden aan een kortere tunnel. Een korte tunnel heeft tenslotte is gunstige kosten-baten verhouding.

Besluit

Bovenstaande argumenten motiveren de keuze voor het alternatief met de korte tunnel, in combinatie met de lokale verbindingsweg en het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer. De optie voor de verlaagde Welkomstlaan wordt in planfase opengehouden.

Voor een gedetailleerde beschrijving en beoordeling van de alternatieven, varianten en opties wordt verwezen naar de bijlage X 'Beoordelingsnota'.

5.1.2 Aanlegfase - Tijdelijke toestand

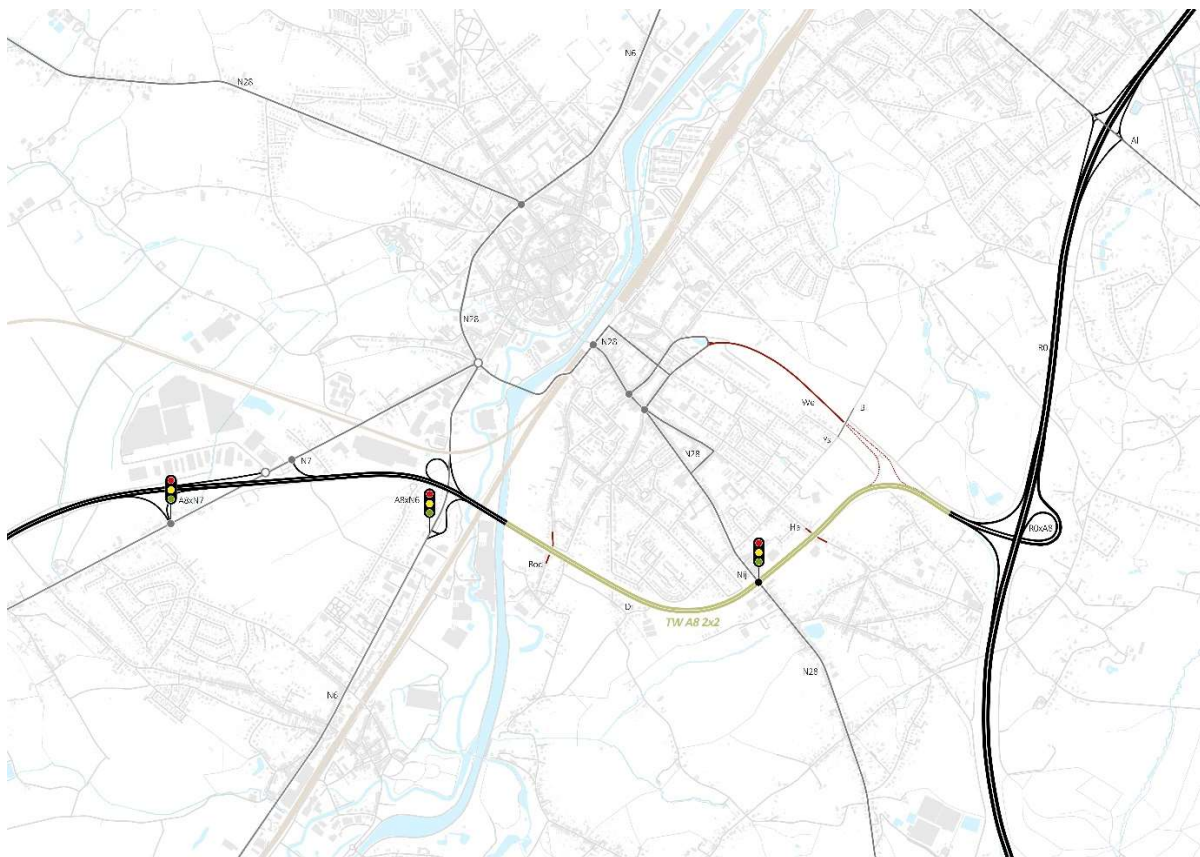
Voor de tijdelijke toestand, tijdens de werken aan de A8, worden drie werfalternatieven onderzocht:

- werfalternatief 1: een tijdelijke A8 wordt voorzien met een capaciteit van 2x2 rijstroken;
- werfalternatief 2: een tijdelijke A8 wordt voorzien met een capaciteit van 2x1 rijstroken;
- werfalternatief 3: er wordt geen tijdelijke A8 voorzien en gebeurt er dus een knip van de A8.

Voor werfalternatief 2 zijn er 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;

Voor de tijdelijke toestand wordt gekozen voor **werfalternatief 1**. In dit alternatief wordt dus de capaciteit van de A8 tijdens de aanlegfase 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 22: verkeerssysteem werfalternatief 1

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.

Voor een gedetailleerde beoordeling van de werfalternatieven wordt verwezen naar de bijlage X 'Beoordelingsnota'.

6 Aandachtspunten uit de verschillende onderzoeken en effectenbeoordelingen

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, hierna genoemd: geïntegreerd planningsproces. Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

Hierna volgt een globaal overzicht van de verschillende onderzoeken en beoordelingen die zijn gebeurd in de fase na de scopingnota en die voorliggend plan mee vorm hebben gegeven. In deze toelichtingsnota wordt dieper ingegaan op de resultaten van de verschillende onderzoeken voor het gekozen alternatief, samen met de gekozen variant en opties.

6.1 Milieueffectrapportage

De procedure en de termijnen voor de opmaak van de effectbeoordelingen zijn geregeld in titel II, hoofdstuk II Ruimtelijke Uitvoeringsplannen van de VCRO. Voor de overige aspecten van de effectbeoordelingen zijn artikel 4.2.3, 4.2.4, 4.2.8, § 1bis en § 6, artikel 4.2.9, § 1 en § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor de planmilieueffectrapportage van toepassing, en titel IV, hoofdstuk IV, van het voormelde decreet voor de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De effectrapporten bevatten de informatie zoals voorgeschreven in de toepasselijke regelgeving, met dien verstande dat naar de informatie die overeenkomstig de bepalingen van de VCRO al in het ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, verwezen wordt in de effectrapporten.

De milieueffectrapportage gebeurt geïntegreerd in de opmaak van het GRUP. Dat gebeurt in verschillende fases:

- 1 In de startnota, die de Vlaamse Regering op 8 oktober 2021 heeft goedgekeurd, werden de plan-doelstellingen, het planvoornemen en de overwogen en te onderzoeken alternatieven besproken. In functie van de milieubeoordeling werden de te onderzoeken disciplines en de methodiek van het onderzoek opgenomen.
- 2 Tijdens de raadpleging van de bevolking van 16 november 2021 tot en met 14 januari 2022 werden opmerkingen geformuleerd over het onderdeel milieubeoordeling en het voorgenomen plan.
- 3 Na de raadpleging van de bevolking werd een scopingnota opgemaakt waarin aangegeven wordt op welke manier de milieubeoordeling zal gebeuren (reikwijdte en aanpak).
- 4 Het opstellen van het GRUP en het plan-MER verloopt volgens een iteratief proces.
- 5 De onderzochte alternatieven werden afgetoetst aan de plandoelstellingen van voorliggend GRUP, het in opmaak zijnde effectenonderzoek uit dit onafhankelijke plan-MER en het uitgevoerde ontwerp onderzoek. Na dit onderzoek werd de piste richting alternatief 'huidig GRUP' verlaten.
- 6 In dit ontwerp GRUP is in bijlage V de milieubeoordeling (plan-MER) opgenomen. De resultaten van deze beoordeling zijn verwerkt in het voorliggende ontwerp.
- 7 In het verder procesverloop zullen zo nodig bijkomende elementen van milieubeoordeling worden meegenomen. De voorliggende milieubeoordeling kan met andere woorden nog aangepast worden als daartoe de noodzaak blijkt.

Het Vlaams Expertisecentrum m.e.r. (VECM) van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. Het volledige plan-MER is opgenomen als bijlage V bij het GRUP.

6.1.1 Synthese van de milieueffecten

6.1.1.1 *Discipline mobiliteit*

In alle onderzochte mobiliteitsscenario's stijgt het aantal gereden kilometers in het macrostudiegebied met ongeveer 6% (zowel auto- als vrachtverkeer). De toename situeert zich vooral op het hoofdwegennet (A8). Op het onderliggend wegennet (OWN) daalt het verkeer. Het verkeer verschuift dus duidelijk van lokale wegen naar het hoofdwegennet.

Binnen het plangebied verdwijnen de verkeerslichten en de bijhorende vertragingen. Buiten het plangebied blijven enkele bestaande knelpunten bestaan. Het knelpunt aan de verkeerswisselaar R0 x A8 wordt ernstiger, met filevorming (vooral 's ochtends). Globaal is er een beperkt positief effect op het vlak van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Omdat de kruispunten verdwijnen is er ook een verbetering van de verkeersveiligheid. De filevorming aan de verkeerswisselaar R0 x A8 zorgt voor een beperkt negatief effect. Er is een globaal beperkt positief effect op het vlak van verkeersveiligheid. Voor het aspect tunnelveiligheid wordt verwezen naar § 6.10.

Op het onderliggend wegennet (OWN) zien we een duidelijke daling van de voertuigkilometers. Er is een verbetering op verschillende bestaande knelpunten maar enkele knelpunten blijven bestaan (o.a. Bevrijdingsplein). Globaal is er een beperkt positief effect voor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet. De effecten op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid op mesoschaal zijn beperkt positief (ochtendspits) tot aanzienlijk positief (avondspits). De verkeersleefbaarheid op wijkniveau (microschaal) toont een sterke verbetering in Rodenem door de dalende intensiteiten, een duidelijke verbetering in Essenbeek (vooral wanneer Halleweg gesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer, met de Halleweg open zijn de effecten nog steeds doch minder positief). De effecten op de verkeersleefbaarheid in Sint-Rochus geven een wisselend beeld. Een specifiek aandachtspunt zijn de effecten in Buizingen waar de effecten globaal neutraal beoordeeld worden, maar enkele lokale verschuivingen zorgen voor druk in bepaalde straten.

In het kader van de multimodale bereikbaarheid is er een grote verbetering voor voetgangers en fietsers door verdwijnen de conflictpunten op de A8 door de nieuwe ongelijkvloerse oversteken. Het meest positieve mobiliteitsscenario op dit gebied combineert de lokale verbindingsweg met de optie waarbij de Halleweg afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer. De effecten voor het openbaar vervoer zijn eveneens positief omwille van de betere en veiligere doorstroming.

Als algemene conclusie voor het gekozen alternatief 2 in combinatie met de lokale verbindingsweg en de sluiting van de Halleweg geldt dat er voor gemotoriseerd verkeer positieve mobiliteitseffecten zijn vanwege de verschuiving van verkeer naar het hoofdwegennet, een betere doorstroming binnen het plangebied, een verbeterde verkeersveiligheid, een sterke verbetering van de situatie voor de actieve weggebruikers en een duidelijke leefbaarheidswinst in Rodenem en Essenbeek. Aandachtspunten zijn de mogelijk negatieve impact op de verkeerswisselaar R0 x A8 en de verder te onderzoeken effecten bij de tunneloplossing van het gekozen alternatief 2.

6.1.1.2 *Leefbaarheidsdisciplines*

De herinrichting van de A8, met het afsluiten van de bestaande lichtengeregelde kruispunten en het voorzien van één volwaardig aansluitingscomplex t.h.v. de Welkomstlaan, leidt tot een sterke verbetering van de doorstroming op de A8. En dit zorgt op zijn beurt voor aanzienlijke verschuivingen van autoverkeer van het onderliggend wegennet naar de A8 en de E19, en dit zowel in het plangebied en onmiddellijke omgeving als op ruimere afstand van het plangebied.

Globaal is er op het onderliggend wegennet een verkeersafname. Die zorgt in principe voor minder blootstelling aan luchtverontreiniging (met name NO₂) t.h.v. de bewoning langs deze wegen en voor een positieve impact op het gebied van geluid. Daar staat tegenover dat de verkeerstoesnames ruimtelijk sterk geconcentreerd zijn op de A8, de E19 en een beperkt aantal lokale wegen. Op het deel van

de A8 ten oosten van de N6 worden deze effecten nog versterkt door de toename van de toegelaten snelheid van 70 naar 90 km/u. Dit resulteert voor NO₂ en voor geluid in een ruime zone met te milde effecten rond de niet overkapt delen van de A8. Voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) blijven de negatieve effecten zeer beperkt.

Binnen het plangebied worden de effecten van de verkeers- en snelheidstoename op de A8 en de aanpassing van de ontsluitingsstructuur gecombineerd met de effecten van het insleuven en deels overkappen van de A8. Voor NO₂ (en in mindere mate voor fijn stof) zorgt het intunnellen van de A8 voor een verbetering van de luchtkwaliteit boven en rond de tunnels, maar voor negatieve luchteffecten ("pluimen") aan de tunnelmonden, waar al de tunnel-emissies samen bovenkomen. Het intunnellen van de A8 zorgt voor een sterke verbetering van de geluidskwaliteit boven en rond de tunnels. Maar ook het louter insleuven van de A8 (mits het voorzien van absorberende wanden) levert (ondanks de forse verkeers-toename) reeds een duidelijke geluidsafname op.

De impact van de lokale verbindingsweg en het afsluiten van de Halleweg voor autoverkeer is beperkt, behalve t.h.v. deze wegen zelf.

Op het gebied van gezondheid zijn de blootstelling aan NO₂, als maatgevende chemische stressfactor, en het percentage ernstig gehinderden, als indicator voor geluidshinder, de belangrijkste parameters. Er is een negatieve blootstellingsbalans, grotendeel voor rekening van de wijk Sint-Rochus. Ook voor geluidshinder is de balans negatief, doch veel minder dan bij de blootstelling aan NO₂. Het insleuven en deels overkappen en intunnellen van de A8 heeft duidelijk ook positieve effecten.

De gezondheidkundige impact van het plan t.h.v. de kwetsbare locaties (scholen, kinderopvang, bejaardenzorg en het ziekenhuis van Halle) ligt in lijn met die op de bevolking van de wijken waarin ze gelegen, maar omdat er weinig kwetsbare functies op korte afstand van de A8 gelegen zijn, zijn deze effecten globaal klein.

Inzake lichthinder zijn de effecten van het plan beperkt.

Qua nabijheid van toegankelijke groene ruimte levert het plan, dankzij de gedeeltelijke overkapping en intunneling en de groene inpassing van de A8, een duidelijke verbetering op voor de inwoners in de omgeving.

6.1.1.3 Ruimtelijke disciplines

De effecten op bodem en grondwater worden als niet significant tot beperkt negatief beoordeeld. Op het gebied van infiltratiecapaciteit leidt het plan wel tot beperkt positieve effecten.

De effecten op oppervlaktewater variëren van beperkt positief voor afwateringsstructuur en oppervlaktewaterkwantiteit, tot niet significant voor oppervlaktewaterkwaliteit, structuurkwaliteit van de waterlopen en riolering en waterzuivering.

Op het gebied van biodiversiteit zijn er positieve effecten op het gebied van versnippering en barrièrewerking en van vernatting / verdroging. Op de andere effectengroepen zijn er geen significante effecten tot hoogstens licht negatieve effecten.

Ten aanzien van de landschappelijke structuur, het landschapsbeeld en de ruimtelijke effecten zorgt het overkappen en deels intunnellen van de A8 voor een vermindering van het bestaande barrière-effect van de autoweginfrastructuur en biedt de parkachtige invulling van de ruimte boven op de tunnel een duidelijke landschappelijke meerwaarde, zeker op de plaatsen waar de overkappingen en het tunneldak aansluiten op een aanpalende groene restructuur of open ruimtegebied. De lokale verbindingsweg vormt een nieuwe barrière die weliswaar veel kleiner is dan deze van de huidige A8. Het afsluiten van de Halleweg vergroot de positieve impact van de insleuwing en de tunnel tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg. De impact van het plan op landschappelijk en bouwkundig erfgoed is verwaarloosbaar.

Ten aanzien van de verschillende ruimtegebruiksfuncties zijn er negatieve effectscores voor wonen, bedrijvigheid, landbouw en recreatie. De scores zijn echter niet dermate negatief dat ze aanleiding geven tot milderende maatregelen.

6.1.1.4 Klimaatreflex

Een belangrijk aspect inzake klimaatadaptatie is het minimaliseren van de verharde oppervlakte. Ten opzichte van de referentiesituatie zal de verharde oppervlakte lichtjes toenemen. Daar staat echter tegenover dat bij het ontwerp uitgegaan wordt van maximale infiltratie en vertraagde afvoer van het afstromend hemelwater (terwijl dit in de huidige toestand grotendeels in de riolering terecht komt) en dat groene verbindingen voorzien worden langs en over de verdiepte A8, wat positieve effecten heeft t.a.v. hittestress, wateroverlast en droogte. Deze positieve effecten wegen op tegen de negatieve effecten van de lichte toename van de verharde oppervlakte, waardoor het plan in positieve zin bijdraagt aan de klimaatadaptatie.

Op vlak van mitigatie is de bijdrage van het plan inzake koolstofopslag beperkt positief. Het plan zorgt voor een zeer beperkte toename van de CO₂-emissie door wegverkeer (+0,4%), maar de bijdrage hiervan aan de klimaatdoelstellingen van België, Vlaanderen, Brussel en Wallonië is verwaarloosbaar.

6.1.1.5 Aanlegfase

Het werfscenario 1 is het meest haalbare (en enige redelijke) werfalternatief wat betreft mobiliteit. Binnen de discipline Mobiliteit wordt dit werfalternatief als milderende maatregel geformuleerd. Verder worden er voor dit werfalternatief geen milderende maatregelen voor de aanlegfase geformuleerd.

De afbraak-, graaf- en andere aanlegwerken kunnen aanleiding geven tot geluidshinder. Deze zullen zich evenwel beperken tot het projectgebied zelf en zijn directe omgeving, en worden gecompenseerd door het verdwijnen van het verkeer op de A8 zelf binnen de bouwzone. De tijdelijke weg met 2x2-rijstroken heeft geen significant negatieve impact op de ruimere omgeving, maar zorgt wel voor te milderen geluidseffecten op de woningen aan de zuidzijde van de tijdelijke weg.

De effecten van de aanlegfase zijn per definitie tijdelijk van aard (grootteorde 5 jaar), waardoor de (permanente) gezondheidseffecten beperkt blijven.

De tijdelijke effecten op bodem en grondwater worden hoogstens beperkt negatief ingeschat, mits voldaan is aan enkele voorwaarden. Zo moet bij de bouw van de sleuf en de tunnel gewerkt worden met een gesloten bouwkuij of een vergelijkbare evenwaardige techniek en moet rekening gehouden worden met de vigerende wetgeving bij het opslaan en afvoeren van vervuilde grond. Gezien de infiltratiesnelheden in de dominante leembodems relatief laag zijn en het grondwater doorgaans op grotere diepte zit, wordt het effect van grondwaterverontreiniging als beperkt negatief beoordeeld. Wat betreft oppervlaktewater zijn er geen significante effecten in de aanlegfase.

De werfzones en de tijdelijke weg hebben een relevante maar slechts tijdelijke negatieve impact op het landschapsbeeld. Het effect wordt als beperkt negatief beoordeeld.

De werfzones en de tijdelijke A8 (met 2x2 rijstroken) hebben een relevante maar slechts tijdelijke negatieve impact op ruimtelijke belevingswaarde. Daarbij wordt voor de tijdelijke A8 rekening gehouden met de afscherming t.h.v. de woningen die wordt opgelegd vanuit disciplines lucht, geluid en gezondheid. Behalve voor de harde recreatie (sportinfrastructuur Kruisveld) wordt aan de aanlegfase geen significant bijkomend effect toegekend t.o.v. de permanente effecten in de exploitatiefase.

6.1.2 Milderende maatregelen op niveau GRUP

Uit het plan-MER is gebleken dat de vastgestelde milieueffecten ten gevolge van voorliggend plan aanleiding geven tot het nemen van milderende maatregelen.

In de hiernavolgende tabel wordt een overzicht gegeven van de opgenomen milderende maatregelen en de doorvertaling ervan in de verordenende bepalingen (stedenbouwkundige voorschriften) van het plan. Indien een milderende maatregel niet verwerkt is in het GRUP, wordt dit gemotiveerd. Er wordt in de tabel enkel ingegaan op de milderende maatregelen die geformuleerd werden voor het gekozen alternatief.

Milderende Maatregelen - Exploitatiefase	Vertaling in voorliggend GRUP
DISCIPLINE MOBILITEIT	
Geen milderende maatregelen	nvt
LEEFBAARHEIDSDISCIPLINES	
Vanuit de disciplines Lucht en Gezondheid: afscherming langs bovengrondse delen A8 t.h.v. bewoning tussen E19 en N7	Opgenomen in Artikel 1.2. van de stedenbouwkundige voorschriften. Minimaal wordt voorzien in afscherming aan beide zijden langs alle delen van de A8 die niet overkapt of ingetunneld worden, behalve ter hoogte van het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan en ten oosten van de overkapping ter hoogte van de Keerstraat aan de noordzijde van de A8.
Vanuit de disciplines Geluid en Gezondheid: afscherming langs bovengrondse delen A8 t.h.v. bewoning tussen N7 en Rodenem en t.h.v. knoop E19	Opgenomen in Artikel 1.2. van de stedenbouwkundige voorschriften. Bijkomend wordt afscherming ter hoogte van bewoning voorzien op minimaal volgende plaatsen: • Langs de oprit van de N6 vanuit richting Lembeek naar de A8 richting Halle. • Langs de zuidkant van de A8 ter hoogte van de N6 en de Europalaan. • Langs de zuidkant van de A8 ten opzichte van de zijrijweg van de Edingensesteenweg (ter hoogte van de 'Colruyt Group Academy Heulenberg'). • Langs de noordkant van de A8 en langs de afrit van de A8 vanuit Halle naar de N7, ter hoogte van de wijk Hellebroek.
RUIMTELIJKE DISCIPLINES	
Geen milderende maatregelen	nvt

Voor de negatieve effecten op gebied van lucht en gezondheid in een aantal lokale woonstraten in Sint-Rochus (de zogenaamde 'street canyons') zijn er geen milderende maatregelen die verankerd kunnen worden in het gewestelijk RUP. Deze effecten, die een gevolg zijn van de (gewenste) verschuiving van het verkeer in de omgeving van de A8, zullen via lokale maatregelen op het onderliggend wegennet gemilderd moeten worden.

In de stedenbouwkundige voorschriften artikel 1.2 wordt evenwel opgenomen dat in de omgevingsvergunningsaanvraag moet moeten aangetoond hoe op basis van monitoring in functie van mobiliteit en – daarvan afgeleid – lucht en geluid aan de bepalingen met betrekking tot het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid, lucht en gezondheid voldaan worden en dit reeds tijdens de aanlegfase.

Aangezien het Vlaamse gewest niet bevoegd is voor het nemen van maatregelen op het lokale wegennet sluit het Vlaamse gewest, als initiatiefnemer van dit plan, een overeenkomst met de stad Halle. Deze overeenkomst wordt opgenomen als bijlage XI bij het GRUP en maakt dus integraal deel uit van de beslissing tot goedkeuring van het gewestelijke RUP.

Milderende Maatregelen - Aanlegfase	Vertaling in voorliggend GRUP
DISCIPLINE MOBILITEIT	
Tijdelijke weg met 2x2 rijstroken	Opgenomen in Artikel 1.1. van de stedenbouwkundige voorschriften. In functie van het maximaal garanderen van de continuïteit van de verkeersfunctie van de A8 en de aansluitende wegenis tijdens de werken, wordt een tijdelijke weg met 2x2 rijstroken voorzien aan de zuidkant van de huidige A8.
LEEFBAARHEIDSDISCIPLINES	
Afscherming aan zuidzijde tijdelijke A8 t.h.v. bewoning.	Opgenomen in Artikel 1.2. van de stedenbouwkundige voorschriften. Het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid, lucht en gezondheid moet tijdens de aanlegfase gegarandeerd worden. Minimaal wordt voorzien in afscherming ter hoogte van bewoning aan de zuidzijde van de tijdelijke A8.
RUIMTELIJKE DISCIPLINES	
Geen milderende maatregelen	nvt

Het werfscenario 1 is het meest haalbare (en enige redelijke) werfalternatief wat betreft mobiliteit. Binnen de discipline Mobiliteit wordt dit werfalternatief als milderende maatregel geformuleerd.

Het in het plan-MER als milderende maatregel opgenomen werfscenario wordt verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften artikel 1.3: 'bepalingen met betrekking tot de aanlegfase'.

6.1.3 Aannames op niveau van het GRUP

Bij milieueffectenrapportage op planniveau is de mate en diepgang van uitwerking van de alternatieven en varianten op sommige vlakken beperkt. Daarom is het noodzakelijk om bepaalde aannames te formuleren om tot een voldoende onderbouwde milieubeoordeling te kunnen komen. Daar waar de aannames louter betrekking hebben op de manier waarop het MER-onderzoek gevoerd werd, worden zij niet vertaald in het GRUP. Ook aannames betreffende het volgen van de sectorale wetgeving behoeven geen doorvertaling in het plan. Voor sectorale wetgeving wordt immers algemeen aangenomen dat het plan en het uiteindelijke project hier van rechtswege rekening mee moet houden. Daar waar de aannames betrekking hebben op de realisatie van het plan betreffen het zogenaamde plan-geïntegreerde maatregelen. Aangezien deze plangeïntegreerde maatregelen als uitgangspunt gelden voor de milieubeoordeling, worden zij (verordenend) vertaald in het GRUP. In wat volgt wordt een overzicht gegeven van deze aannames of plangeïntegreerde maatregelen.

Aannames - Exploitatiefase	Vertaling in voorliggend GRUP
Het ontwerpvoorstel voorziet afscherming langs grote delen van de A8 binnen de projectcontour. Deze schermen werden echter niet meegenomen in de initiële lucht- en geluidsmodellering, om te kunnen nagaan of ze vanuit de MER-beoordeling noodzakelijk zijn of niet. In de doorrekening van de situatie na mildering werden de in het ontwerp voorziene schermen wél meegenomen	Opgenomen in Artikel 1.2. van de stedenbouwkundige voorschriften. Minimaal wordt voorzien in afscherming aan beide zijden langs alle delen van de A8 die niet overkapt of ingetunneld worden, behalve ter hoogte van het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan en ten oosten van de overkapping ter hoogte van de Keerstraat aan de noordzijde van de A8.
Omdat het om een milieubeoordeling op planniveau gaat, werd in het geluidsmodel qua wegdektype op	Opgenomen in Artikel 1.2. van de stedenbouwkundige voorschriften.

Aannames - Exploitatiefase	Vertaling in voorliggend GRUP
alle wegsegmenten uitgegaan van het standaard wegdektype SMA-C	Voor de A8 en het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan wordt een geluidsarme wegbedekking toegepast. Qua wegdektype wordt minimum uitgegaan van het standaard wegdektype SMA-C. Andere wegdektypes zijn toegestaan, voor zover ze minstens dezelfde geluidsbeperkende eigenschappen hebben als het type SMA-C.
Om modeltechnische redenen wordt er in het geluidsmodel vanuit gegaan dat alle wanden van sleuven en tunnelmonden geluidsabsorberend zijn.	Opgenomen in Artikel 1.2. van de stedenbouwkundige voorschriften. Tussen de Brouwerijstraat / Kouter en Driepikkel en de Keerstraat en de aansluiting op de verkeerswisselaar A8xR0 wordt de A8 via insleuving verdiept aangelegd ten opzichte van het bestaande of ontworpen maaiveld. De insleuving wordt voorzien van geluidsabsorberende wanden. Eveneens opgenomen in Artikel 2.2. van de stedenbouwkundige voorschriften. Om ter hoogte van de monden van de overkappingen en de tunnel geluidshinder, ten gevolge van een galmend effect, te vermijden, worden deze monden geluidsabsorberend uitgevoerd.

Aannames - Aanlegfase	Vertaling in voorliggend GRUP
Bij de effectbeoordeling wordt verondersteld dat bij de overdrukzones voor tijdelijke werken maatregelen worden genomen om de bestemming volgens de grondkleur te kunnen realiseren of herstellen.	Opgenomen in Artikel 6.1. van de stedenbouwkundige voorschriften. Na de realisatie van de weginfrastructuur is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd om deze grondbestemming te realiseren.
Er wordt aangenomen dat de werken op dusdanige manier uitgevoerd kunnen worden, zodat het risico op bodemzetting en verzakking van gevoelige bodems ten gevolge van bemaling maximaal vermeden wordt.	Opgenomen in Artikel 1.2. van de stedenbouwkundige voorschriften. De werken worden op dusdanige manier uitgevoerd dat het risico op bodemzetting en verzakking van gevoelige bodems ten gevolge van bemaling vermeden wordt.

6.1.4 Aanbevelingen

Gelet op de eigenheid van dit plan (met name dat de benodigde aanpassingen aan de ruimtelijke bestemming worden doorgevoerd met het oog op de uitvoering van de werken op projectniveau) worden in het plan-MER een aantal aandachtspunten of aanbevelingen geformuleerd. Deze strekken er niet toe eventuele aanzienlijke milieueffecten te milderen, maar enkel het (eventueel) verbeteren van

het uit te werken project. Deze aanbevelingen worden niettemin toch doorvertaald in de verordenende bepalingen van het GRUP om te garanderen dat ze een uitwerking krijgen op project- en vergunningenniveau.

Voor de exploitatiefase worden volgende aanbevelingen geformuleerd:

- Zorgen voor een vlotte en veilige (gelijkgrondse) oversteekbaarheid van de lokale verbindingsweg met de Halleweg;
- Het creëren van infiltratievoorzieningen met een meerwaarde voor bodem en water door gebruik te maken van de technieken van natuurtechnische milieubouw;
- Vermijden van inname (potentieel) bos binnen natuurbeheerplan 'Berendries-Maasdalbos'
- Waar mogelijk het herstellen van waardevolle vegetaties.
- Beperken van lichtverstoring t.h.v. ecologische corridor

Deze aanbevelingen worden doorvertaald in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

- Vermijden van inname (potentieel) bos binnen natuurbeheerplan 'Berendries-Maasdalbos'

Volgens de stedenbouwkundige voorschriften kunnen er voet- en fietspaden aangelegd worden in natuurgebied, maar moet daarbij bekeken worden of de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt. Aangezien in het natuurbeheerplan geen fietspaden mogelijk zijn, kan hier gesteld worden dat de ruimtelijk-ecologische draagkracht overschreden wordt en werd het oorspronkelijk ontwerpvoorstel reeds aangepast (zie §7.1) waarbij geen nieuwe fietsroute wordt aangelegd doorheen dit natuurgebied. Deze aanbeveling vraagt dan ook geen verdere doorvertaling in de stedenbouwkundige voorschriften.

Voor de aanlegfase worden volgende aanbevelingen geformuleerd:

- Het is relevant om tijdens de aanlegfase meer detail de verkeerscirculatie in de wijken rondom de werf te bekijken en indien nodig bij te sturen, op het moment dat de aanlegfase verder worden uitgewerkt. Er wordt aanbevolen om aan de omgevingsvergunning een minder-hinder-plan voor de aanlegfase op het gebied van mobiliteit, geluid, lucht en gezondheid toe te voegen om de bereikbaarheid voor de verschillende modi te kunnen garanderen.
- Zorgen voor een vlotte en veilige (gelijkgrondse) oversteekbaarheid van de tijdelijke A8 met de Nijvelsesteenweg;
- Te nemen voorzorgsmaatregelen om de geluidshinder door werfmachines en -activiteiten te reduceren:
 - o Meest geluidsarme machines en technieken gebruiken (minstens voldoen aan KB)
 - o Communicatie met omwonenden
 - o Luidruchtige machines afgeschermd opstellen
 - o Werfverkeer niet door woonstraten
- Het voorzien van een trillingsmonitoring bij eventuele hei-activiteiten of andere werkzaamheden die hoge trillingen kunnen veroorzaken ter hoogte van de meest nabijgelegen gebouwen ten noorden/ zuiden van de A8.
- Beperken van bodemverdichting bij grondopslag;
- Maximaal vermijden van inname actueel habitat en regionaal belangrijke biotopen;
- Vermijden van verdichting t.h.v. gepland groengebied;
- Beperken van lichtverstoring t.h.v. ecologische corridor;
- Tijdelijke inname van bebouwing, landbouw en recreatie maximaal beperken.

Volgens de stedenbouwkundige voorschriften moet aan de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van de wegeninfrastructuur een minder hinderplan toegevoegd worden waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt. Het minder hinderplan gaat minstens in op:

- *de organisatie en fasering van de voorziene herinrichting;*
- *de monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke weg;*
- *de monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden;*
- *het werfverkeer en het vermijden van werfverkeer door woonstraten;*
- *het monitoren en beperken van impact m.b.t. geluid, trillingen en lucht op de omliggende gebieden;*
- *het monitoren van werkzaamheden die hoge trillingen kunnen veroorzaken ter hoogte van de meest nabijgelegen gebouwen ten noorden/ zuiden van de A8;*
- *het vermijden van inname van actueel habitat en regionaal belangrijke biotopen;*
- *vermijden van verdichting t.h.v. gepland groengebied.*

6.2 Passende beoordeling

Het decreet Natuurbehoud bepaalt dat ieder plan dat – afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's – een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een als speciale beschermingszone te beschouwen gebied kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling. Het gaat om gebieden die door de Vlaamse regering zijn voorgesteld of aangewezen zijn als Speciale Beschermingszone in toepassing van de Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG van 02.05.1979) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG van 21.05.1992).

Er bevinden zich geen Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) in het plangebied, noch in de omgeving van het plangebied. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied (SBZ-V) 'De Dijlevallei' (BE2422315) ligt op ca. 25 km ten oosten van het plangebied. Gezien de afstand tot het meest nabij vogelrichtlijngebied en de aard van het planvoornemen, wordt geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een vogelrichtlijngebied verwacht.

Binnen het plangebied zijn er geen habitatrichtlijngebieden (SBZ-H). Er bevindt zich wel een Habitatrichtlijngebied (SBZ-H) in de omgeving van het plangebied, namelijk 'Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden' (BE2400009) – deelgebied 1a 'Hallerbos', op een afstand van ca. 625m ten oosten van het plangebied, en in Wallonië het gebied 'Affluents brabançons de la Senne' (BE31001) op ca. 4 km. Om deze reden werd dan ook een passende beoordeling opgemaakt.

Gezien de afstand tot het SBZ-H (ca. 600 m) en de aard van de werken, worden er geen veranderingen verwacht in volgende effectgroepen: biotooppinname en inname leefgebied van fauna, versnippering en barrièrewerking, waterkwaliteit en -structuur, verzoeting en verzilting en lichthinder. Er worden wel effecten verwacht m.b.t. geluidsverstoring, lichthinder, verdroging/ vernatting en eutrofiëring/ verzuring. Voor het gekozen alternatief komt de passende beoordeling tot onderstaande conclusies.

Er worden ten gevolge van geluidsverstoring geen betekenisvolle effecten verwacht ten aanzien van de vooropgestelde IHD's van het voorkomend Natura 2000-gebied.

De netto balans voor groen is positief. Er wordt meer groen gerealiseerd dan dat er verharding of landbouw bijkomt. Dit is gunstig voor de waterhuishouding, omdat de infiltratie- en buffercapaciteit behouden of versterkt kan worden. Er is hier dus geen risico op vermindering van infiltratiemogelijkheden en potentiële verdroging. Er is ook geen verhoging van de oppervlakkige afstroming. Er bestaat dus geen risico op vernatting in lageregelegen zones.

Door de verzurende emissies die door wegverkeer veroorzaakt worden (voornamelijk NOx) dient in de onmiddellijke omgeving van weginfrastructuur met een verhoogde zure depositie rekening gehouden te worden. Het plan leidt globaal tot een verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet

naar de A8 en de R0 (E19) richting Brussel. Deze verkeerstoename zorgt voor een toename van de NO₂-immissie in een ruime zone rond deze wegen. Het SBZ-H 'Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden' is het enige habitatrichtlijngebied dat binnen de invloedstraal van de stikstofdepositie ligt. Enkele deelgebieden ondervinden bijkomende deposities. Deze waarden blijven echter onder de drempel van 1% van de kritische depositiewaarde (KDW) voor het meest gevoelige habitatype in Vlaanderen waardoor besloten kan worden dat het SBZ-H gebied van het Hallerbos geen betekenisvolle effecten zal ondervinden.

Naast de structurele wijzigingen door realisatie van het plan, is tijdens de aanlegfase wellicht een bemaling noodzakelijk voor gedeeltelijke de insleuving en ondertunneling van de A8. Deze bemaling kan lokaal leiden tot tijdelijke grondwaterverlaging. Afhankelijk van de duur, intensiteit en reikwijdte kan dit negatieve effecten hebben op grondwaterafhankelijke en verdrogingsgevoelige vegetaties binnen SBZ-H 'Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden'. Desgevallend zullen op projectniveau maatregelen genomen moeten worden.

Voor de volledige passende beoordeling wordt verwezen naar het plan-MER.

6.3 Verscherpte natuurtoets

Voor activiteiten die een impact kunnen hebben op gebieden uit het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), geldt een verscherpte natuurtoets. Een verscherpte natuurtoets dient in principe uitgevoerd te worden op projectniveau en houdt in dat de overheid geen vergunning mag verlenen voor activiteiten die 'onvermijdbare en onherstelbare schade' aan de natuur in het VEN kunnen veroorzaken (artikel 26bis, §1 van het Decreet Natuurbescherming). Het gaat om cumulatieve voorwaarden: de overheid mag dus wel een vergunning verlenen voor activiteiten die leiden tot onvermijdbare schade die wel herstelbaar is. Hoewel een verscherpte natuurtoets pas verplicht is op projectniveau, is het ook op planniveau wenselijk om reeds te onderzoeken of er al dan niet een impact op VEN-gebieden wordt verwacht, om uit voorzorg vroegtijdig problemen op te sporen die anders pas aan het licht zouden komen op projectniveau.

Het plangebied overlapt niet met VEN- of IVON-gebied. In de omgeving van het plangebied zijn volgende VEN-gebieden gelegen:

- Het GEN-gebied 'Het Hallerbos en omgeving', op ca. 430 m ten oosten van het plangebied;
- Het GEN-gebied 'Het Grote Zenne-Berendries-Maasdalbos', op ca. 150 m ten zuiden van het plangebied.

Gezien de afstand tot het VEN-gebied (minstens ca. 150 m) en de aard van het planvoornemen, worden er geen veranderingen verwacht op het gebied van biotoopinname, inname leefgebied van fauna, versnippering en barrièrewerking, waterkwaliteit en -structuur en verzoeting en verzilting.

Ten gevolge van het planvoornemen zullen er wel wijzigingen optreden in de stikstofdepositie en verstoring in de omgeving. Daarom worden de veranderingen onderzocht voor de effectgroepen verstoring, verdroging / vernatting en vermeting / eutrofiëring / verzuring in het gekozen alternatief.

Op het gebied van verstoring wordt besloten dat er geen onvermijdbare of onherstelbare schade veroorzaakt wordt ten aanzien van VEN-gebied.

De netto balans voor groen is positief. Er wordt meer groen gerealiseerd dan dat er verharding of landbouw bijkomt. Dit is gunstig voor de waterhuishouding, omdat de infiltratie- en buffercapaciteit behouden of versterkt kan worden. Er is hier dus geen risico op vermindering van infiltratiemogelijkheden en potentiële verdroging. Er is ook geen verhoging van de oppervlakkige afstroming. Er bestaat dus geen risico op vernatting in lageregelegen zones.

De mogelijke invloed ten gevolge van bijkomende stikstofdeposities volgens het planvoornemen is niet van een grootteorde dat onvermijdbare en onherstelbare schade binnen VEN te verwachten valt.

Naast de structurele wijzigingen door realisatie van het plan, is tijdens de aanlegfase wellicht een bemaling noodzakelijk voor gedeeltelijke de insleuving en ondertunneling van de A8. Afhankelijk van de duur, intensiteit en reikwijdte kan dit negatieve effecten hebben op grondwaterafhankelijke en verdrogingsgevoelige vegetaties. Indien de bemalingsstraal tot in deze vegetatietypes van de nabije VEN-gebieden zou reiken, zijn effecten voor een aantal kritische vegetatietypes niet uit te sluiten. Desgevallend zullen op projectniveau maatregelen genomen moeten worden.

Voor de volledige verscherpte natuurtoets wordt verwezen naar het plan-MER.

6.4 Ruimtelijk veiligheidsrapport

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn dient in het beleid inzake ruimtelijk 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. Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen 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, zie ook bijlage 10.1), 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 mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het GRUP dient niet verder voorgelegd aan de dienst Veiligheidsrapportering en er dient geen ruimtelijk veiligheidsrapport te worden opgemaakt.

6.5 Watertoets

In toepassing van het decreet Integraal Waterbeleid werd er een watertoets uitgevoerd. Deze watertoets maakt deel uit van het plan-MER. In § 6.1.2 wordt aangegeven op welke manier werd omgegaan met de aannames en milderende maatregelen die geformuleerd zijn in het plan-MER (inclusief de watertoets). Met betrekking tot de watertoets zijn er geen aannames of milderende maatregelen geformuleerd.

6.6 Zorgplicht / Archeologie

6.6.1 Erfgoed

Mogelijke effecten die het voorliggende GRUP veroorzaakt, worden besproken in het plan-MER. Er worden op het gebied van erfgoed geen milderende maatregelen geformuleerd.

6.6.2 Archeologie

In het kader van de het Europees verdrag houdende de bescherming van het archeologisch erfgoed wordt het algemeen principe onderschreven om tijdig het noodzakelijk onderzoek te verrichten. Dit maakt evenwel geen voorwerp uit van een ruimtelijk uitvoeringsplan, maar zal bij de vergunningsaanvraag en de projectrealisatie aan bod komen.

6.7 Maatschappelijke kosten-baten analyse

Een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) is een vaak gehanteerd instrument om geplande overheidsinvestering te beoordelen.

In dit geval werd een light-MKBA opgemaakt. Deze kan teruggevonden worden onder bijlage VIII van het GRUP. Daarin wordt inzichtelijk gemaakt wat de balans is tussen de kosten en de onderscheidende baten.

De MKBA berekent of raamt de projectkosten, de mobiliteitsbaten, de leefbaarheidsbaten en de Netto Constante Waarde (NCW) om uiteindelijk te komen tot een becijferde ratio tussen de kosten en de baten. Algemeen concludeert de MKBA dat het project A8 Halle in alle alternatieven en varianten een ruimschoots positieve netto contante waarde (NCW) heeft en dus, vanuit het standpunt van de MKBA, een maatschappelijk rendabele investering is.

6.8 Ontwerpend onderzoek

Het ontwerpend onderzoek bestaat uit de verdere conceptstudie van de verschillende alternatieven en varianten. Het doel van het ontwerpend onderzoek is tweeledig.

- Enerzijds zal het ontwerpend onderzoek de ontwerpvoorstellen (van de verschillende alternatieven) vanuit een integrale benadering (van de betrokken disciplines) verder uitwerken en desgevallend optimaliseren. Dit resulteert in een aantal ruimtelijke visies en concepten die mee aan de basis liggen voor de concrete uitwerking van het GRUP (zie § 7.2).
- Anderzijds wordt het ontwerpend onderzoek ingezet om de mate waarin de alternatieven beantwoorden aan de vooropgestelde plandoelstellingen te kunnen evalueren in de beoordelingsnota (zie bijlage X). Dit samen en geïntegreerd met de andere onderzoeken (plan-MER, VVEB, Tunnelveiligheidsrapport en MKBA).

Het Rapport Ontwerpend Onderzoek is terug te vinden onder bijlage IX van het GRUP.

6.9 Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

De opmaak van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling maakt integraal deel uit van het geïntegreerd planproces. Het doel van dit rapport is om de effecten van het infrastructuurontwerp dat de basis vormt voor het plan ten opzichte van de referentiesituatie te beoordelen en te vergelijken voor het aspect verkeersveiligheid.

Een Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB) is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese transport wegennet (TEN-T), waaronder de A8, en hierdoor ook onder de Europese wetgeving vallen, namelijk richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de raad op 19 november 2008 betreffende veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur. Hierin wordt "Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg" gedefinieerd als: een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet.

Het VVEB leert dat het gekozen alternatief een positieve bijdrage levert op het vlak van verkeersveiligheid, waardoor het planinitiatief dus duidelijk een bijdrage heeft op het vlak van verkeersveiligheid. Het VVEB kan teruggevonden worden onder bijlage VII van het GRUP.

6.10 Rapport tunnelveiligheid

De opmaak van een rapport tunnelveiligheid maakt integraal deel uit van het geïntegreerd planproces. Het doel van dit rapport is om de verschillende tunnelalternatieven te beoordelen voor het aspect tunnelveiligheid.

Het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid is van oordeel dat er op dit moment geen afdoende gronden bestaan om één of meerdere van de voorgelegde alternatieven uit te sluiten op basis van de wettelijke minimumeisen inzake tunnelveiligheid. Het gekozen alternatief 2 voldoet dus aan de wettelijke minimumeisen inzake tunnelveiligheid. Niettemin wordt vastgesteld dat er een risico is op structurele filevorming. De tunnel voldoet ook niet aan de 10-secondenregel. Hiervoor zal een afwijking bekomen moeten worden. Er wordt in deze fase aanbevolen om de tunnelconstructie te beperken tot een maximale lengte van circa 560 meter. Deze beperking zal bijdragen aan de beheersing van de geïdentificeerde risico's met betrekking tot de afwijking van de 10-secondenregel en de structurele fileproblematiek.

7 Vertaling naar visie en grafisch plan

Op basis van het planvoornemen en het ontwerpvoorstel worden de verschillende bestemmingszones en de afbakening voor het grafisch plan bepaald. Aan deze zones worden dan specifieke stedenbouwkundige voorschriften gekoppeld. Enkel de bestemmingswijzigingen en eventuele overdrukken die nodig zijn voor de realisatie van het planvoornemen worden opgenomen. Bij de opmaak van het grafisch plan is er uitgegaan van het hierna beschreven ontwerpvoorstel en de hieraan gekoppelde visie en ruimtelijke concepten.

7.1 Ontwerpvoorstel

Het ontwerpvoorstel is een geïntegreerd ruimtelijk ontwerp van het gekozen planalternatief, in samenhang met de gekozen variant en opties. Het ontwerpvoorstel is niet bindend of verordenend (zie ook disclaimer onder hoofdstuk 1.1), maar vormt wel de basis voor het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

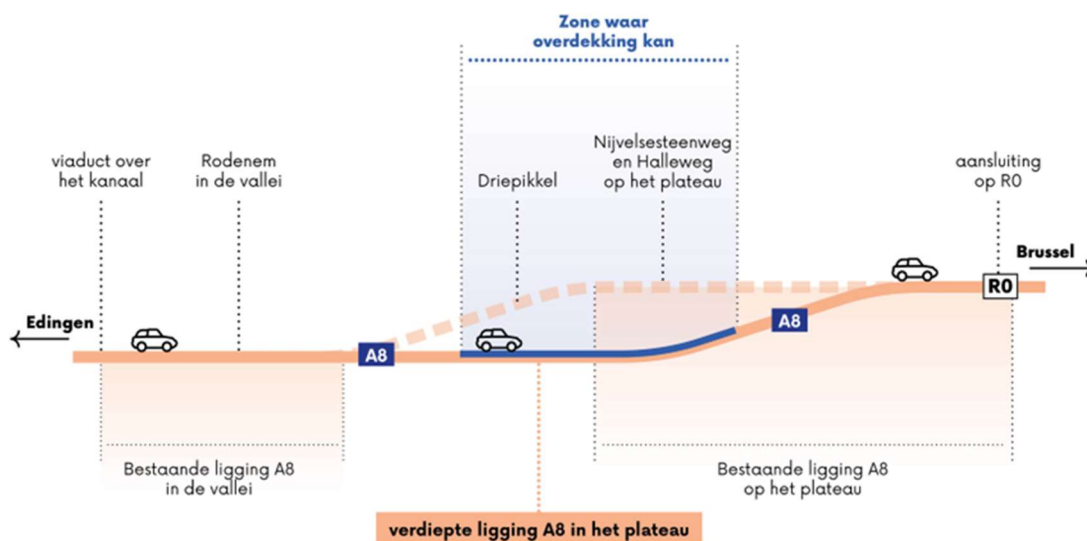


figuur 23: Ontwerpvoorstel als basis voor de verordenende bepalingen van het GRUP.

De inrichting van de A8 wordt afgestemd op de functie als hoofdweg. Het antwoord hierop bestaat uit het wegnemen van de bestaande gelijkvloerse lichtengeregelde kruispunten en het opwaarderen van het bestaande complex aan de Welkomstlaan tot een volwaardig aansluitingscomplex. De kruisende bewegingen blijven behouden, maar worden telkens ongelijkgronds voorzien. De mogelijkheid om ter hoogte van de bestaande kruispunten aan te sluiten op de A8 verdwijnt.

De weerhouden oplossing om de lokale wegen de A8 ongelijkgronds te kruisen is dat de A8 deels wordt ingegraven en verdiept, onder het maaiveld, komt te liggen. Dit vloeit rechtstreeks voort uit de plandoelstelling waarbij een veilige en efficiënte verkeersafwikkeling wordt gecombineerd met een verbeterde ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de A8. De A8 wordt ingesleufd vanaf Driepikkel in het westen tot net voorbij de Keerstraat in het oosten.

Van net voor de Nijvelsesteenweg in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten wordt de A8 ingetunneld. Het deel boven op het tunneldak van de A8 wordt een publiek toegankelijk park met een overwegend open karakter, plaatselijk worden bomen voorzien. Het park wordt ontsloten door voet- en fietspaden die Kruiskensveld, Werenberg, Nijvelsesteenweg, Halleweg en Kruisveld met elkaar verbinden. Het park wordt ingericht in functie van een polyvalent gebruik met een mogelijkheid tot recreatief medegebruik. De open ruimte en groenbeleving primeren echter op het recreatief gebruik.



figuur 24: Optimaal lengteprofiel van de A8 met verdiepte ligging ter hoogte van het plateau tussen Driepikkel en de aansluiting met de R0/E19

Naast de gedeeltelijke ondertunneling tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg, worden nog twee overkappingen voorzien: ter hoogte van Driepikkel en ter hoogte van de Keerstraat. Via de overkapping aan Driepikkel wordt de wijk Nieuw-Rodenem verbonden met Rodenem, Broek en het open landschap ten zuiden van de A8. Deze verbinding over de A8 is uitsluitend bedoeld voor fietsers en voetgangers. Langs het pad wordt op de kap een verblijfsplek voorzien. Het openbaar domein van de Veldstraat sluit hierop aan en kent zo een geleidelijke overgang van de wijk via een publiek toegankelijke openruimte naar het landelijk gebied ten zuiden van de A8. Via de overkapping aan de Keerstraat wordt Essenbeek verbonden met de wijk Vogelweelde, Kruisveld en Buizingen. De functionele verbinding over de A8 is enkel voor fietsers en voetgangers. Via de kap loopt ook een ecologische verbinding die aansluit op de beboste delen en de taluds ten noorden van de A8.

De verlaagde ligging met de overkappingen en gedeeltelijke intunneling van de A8 laten toe om de bestaande dwarsverbindingen ongelijkvloers uit te voeren. In totaal zijn er (inclusief de F20) 6 ongelijkgrondse dwarsverbindingen boven of onder 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 groene verbindingen en nieuwe verbindingen voor voetgangers en fietsers gecreëerd. De dwarsverbindingen over en onder de A8 worden gediversifieerd. De verbindingen langs het kanaal, ter hoogte van Driepikkel, langs de Halleweg en ten hoogte van de Keerstraat worden voorbehouden voor actieve modi. De dwarsverbindingen van Rodenem en de Nijvelsesteenweg dienen voor alle vervoersmodi.

Aan de Welkomstlaan komt er een volwaardig aansluitingscomplex in de vorm van een compact 'Hollands complex'. Dit is het meest geëigende en daarom veel voorkomende type van ongelijkgrondse aansluiting van een autoweg op een autosnelweg. Met de compacte oplossing van een 'Hollands complex' wordt er aangesloten op de bestaande knoop R0xA8 op een wijze waardoor een fasering voor de volledige herinrichting van de A8 (ook de delen buiten het plangebied van dit GRUP) mogelijk is.

Er wordt een verbindingsweg tussen de Nijvelsesteenweg en het aansluitingscomplex van de A8 met Welkomstlaan voorzien. 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.

De tunnel tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg maakt het mogelijk om de verbindingsweg grotendeels op het tunneldak aan te leggen. Door de lokale verbindingsweg als deel van de parkstructuur op het tunneldak is oversteekbaarheid van deze weg een aandachtspunt. Het blijft echter een lokale

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

In functie van de versterking van het natuurlijk systeem met de uitbouw van een ecologisch netwerk komt er een ecologische verbinding langsheen de A8. De ecologische verbinding zal aan de zuidkant van de A8 worden gerealiseerd. Het is een verbinding langsheen de A8 die vertrekt net ten oosten van Driepikkel en ter hoogte van de Keerstraat via de overkapping afbuigt over de A8 in noordelijke richting in de omgeving Kluisbos. 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 R0.

7.2 Visie en concepten

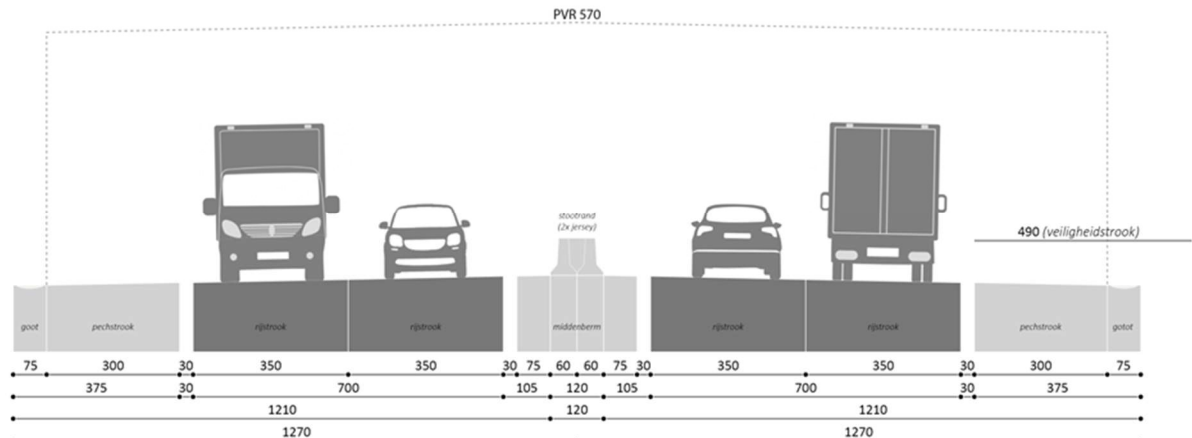
Het ontwerpvoorstel volgt uit het gekozen alternatief, met inbegrip van de variant en opties, en bouwt voort op een aantal visies en ruimtelijke concepten voor de herinrichting van de A8 en de inpassing van de infrastructuur in haar omgeving.

7.2.1 Ruimte voor multimodale mobiliteit

Volgende principes voor de opwaardering en aanpassing van de A8 als hoofdweg gelden als uitgangspunt voor de mobiliteitsoplossing:

- Minder aansluitingen: In het betrokken wegvak van de A8 zijn er momenteel 3 lichtengeregelde kruispunten 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 weg nemen 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.

De A8 ligt op het Europese TEN-T netwerk en is dus een (toekomstige) Europese hoofdweg. De indeling van de rijweg bestaat bijgevolg uit 2x2 rijstroken, gedimensioneerd volgens een ontwerpsnelheid van 90 km/u, met pechstrook en middenberm. De breedte van de middenberm is afhankelijk van de benodigde ruimte voor een vluchtkoker bij een tunnel of de constructieve steunpunten van een brug of overkapping. Ruimte voor portieken en verlichting wordt aan de buitenzijde voorzien.



figuur 25: Typeprofiel voor de wegnis met minimale middenberm en verhardingen van de hoofdweg A8

Om de A8 in te richten volgens de principes van een hoofdweg wordt het complex aan de Welkomstlaan opgewaardeerd tot een volwaardig aansluitingscomplex in 4 richtingen. Er wordt een aansluitingscomplex dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is en landschappelijk in de ruimtelijke context is ingepast. Het moet voldoen aan de actuele richtlijnen en noden, waarbij gestreefd wordt naar een oplossing met een minimaal ruimtebeslag.

Bij het aansluitingscomplex aan de Welkomstlaan is er sprake van een uitwisseling van verkeer via een ongelijkgrondse verknoping. De verknoping is compact en zuiver symmetrisch van opzet volgens het principe van een 'Hollands complex' met aansluitingen in alle richtingen. Op het verlaagd niveau onder maaiveld ligt de hoofdweg A8. Op het niveau van het maaiveld liggen de aansluitingen van op- en afritten op de lokale verbindingsweg. De op- en afritten zijn voorzien van voorsorteerstroken om ervoor te zorgen dat wachtrijen niet terugslaan tot op de A8 (voldoende opstelruimte en spreiding van verkeer om terugslag te vermijden). Het geheel van rijvakken, op- en afritten met brug over de A8 en wegbermen vormen constructief, landschappelijk en architecturaal 1 geheel. Met de keuze voor een Hollands complex blijft de ruimtelijk impact beperkt en de technische uitwerking eenvoudig.



figuur 26: opbouw van het aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8

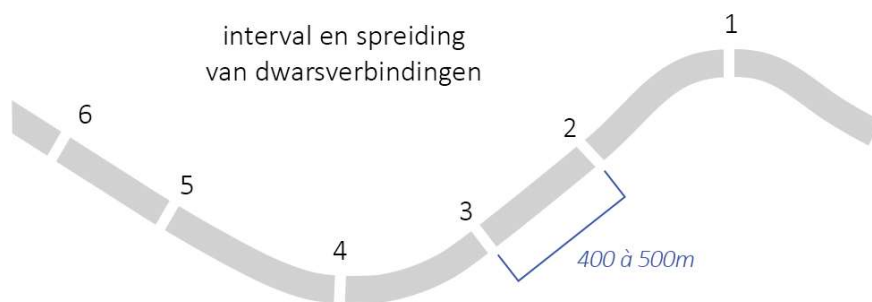
Gezien de overbrugging enkel voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk is, wordt de brug gedimensioneerd voor rijwegen, middenberm en een dienstdaag voor onderhoud van de brug. Zowel de Welkomstlaan als de lokale verbindingsweg bestaan uit 2x1 rijstroken. Beide hebben ter hoogte van het aansluitingscomplex een middenberm als fysieke afscheiding en voor de sturing van het verkeer.

De lokale verbindingsweg (LVW) voorziet in een bijkomende ontsluiting parallel aan de A8, tussen de Nijvelsesteenweg en het nieuwe op- en afrittencomplex aan de Welkomstlaan. De weg richt zich op gemotoriseerd lokaal verkeer en draagt bij aan een betere verkeersafwikkeling van en naar de A8. De lokale verbindingsweg wordt ontworpen met een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Het wegprofiel be-

staat uit 2x1 rijstroken. Enkel ter hoogte van het aansluitingscomplex wordt een middenberm voorzien, om de overgang tussen verkeersregimes te begeleiden en een veilige afwikkeling van afslaand verkeer mogelijk te maken. Ter hoogte van de Halleweg wordt de oversteek van de lokale verbindingsweg voor actieve modi georganiseerd via een beveiligde oversteek. De aansluiting op de Nijvelsesteenweg gebeurt via een lichtengeregeld kruispunt met conflictvrije regeling, wat een afzonderlijke fase voor fietsers binnen de lichtenregeling oplevert.

De A8 vormt momenteel een fysieke barrière tussen de wijken, open ruimtes en natuurlijke systemen aan weerszijden van de snelweg. Het verminderen van deze barrièrewerking is een centrale doelstelling van het plan en wordt geconcretiseerd door een reeks dwarsverbindingen over, onder en langs de A8 te verplichten. Samen dragen deze dwarsverbindingen bij aan het herstel van zowel het stedelijk weefsel, het natuurlijk systeem als de verkeersstructuur. Het netwerk voor actieve modi wordt zo veel mogelijk onafhankelijk van het wegsysteem voor gemotoriseerd verkeer ontwikkeld. Fietspaden volgen of kruisen de lokale wegen en kruisen de A8, maar vermijden de omgeving van het aansluitingscomplex. Er is geen contact tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers of voetgangers binnen het aansluitingscomplex, waardoor het verkeer voor alle weggebruikers vlotter en veiliger kan worden afgevoerd.

In totaal worden er 6 ongelijkgrondse dwarsverbindingen weerhouden boven of onder de A8 in functie van de gewenste afstand en oversteekbaarheid. 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 27: ongelijkvloerse kruisingen van de A8 binnen het plangebied

De verbindingen langs het kanaal (6), ter hoogte van Driepikkel (4), via de Halleweg (2) en ten hoogte van de Keerstraat (1) worden voorbehouden voor actieve modi. De dwarsverbindingen van Rodenem (5) en de Nijvelsesteenweg (3) dienen voor alle vervoersmodi.

Landbouwverkeer op de A8 zal, gezien het toekomstige statuut van de weg, niet mogelijk zijn. De alternatieve routes ter ontsluiting van de verschillende landbouwpercelen in de omgeving van de A8 zullen waar nodig geoptimaliseerd of aangepast worden.

7.2.2 Ruimte voor leefkwaliteit

Wegaanhorigheden zijn mee bepalend voor een kwalitatieve landschappelijke inpassing en om de relatie tussen de A8 en de omgeving vorm te geven. Ze begeleiden en faciliteren de ruimtelijke inpassing van de weg in de omgeving en verhogen de leefkwaliteit in de onmiddellijke omgeving van de A8.

maximaal tot aan de kruin van het scherm doorlopen. De bermen en de voet van de afscherming worden beplant met houtkanten die de A8 en achterzijde van geluidschermen aan het zicht onttrekken. Aan de voet van afscherming wordt een bezinkgracht voorzien voor plaatselijke opvang van hemelwater. In functie van de positie binnen het watersysteem van de A8 wordt dit opgewaardeerd tot een bredere langsgracht. Aan de buitenzijde is er een vlakke berm, gedeeltelijk als toegang tot de voet van de grachten en gedeeltelijk als extensief beheerde groenbuffer binnen de bermverbinding.

7.2.2.3 A8 in tunnel

Van voor de Nijvelsesteenweg in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten wordt de A8 ingetunneld. Bij de tunnel zijn er aparte kokers per rijrichting en een tussenliggende vluchtkoker. De kokers bestaan uit rechte keerwanden met (brandwerende) randafwerking, dakplaat en vloerplaat. Boven de vrije hoogte voor het verkeer is er ruimte nodig voor technieken en parkaanleg. Ter hoogte van de tunnelmonden worden geluidsabsorberende wanden voorzien.



figuur 30: ontworpen profiel tunneldak met parkomgeving, lokale verbindingsweg en ecologische verbindingen

Op het tunneldak is het ruimtegebruik afgestemd op de mogelijkheden en de noden van omgeving in de vorm van 2 gesloten groenbuffers, met doorlopende waterstructuren in de bermen aan de randen, en centraal op het tunneldak, een publiek toegankelijk park.



figuur 31: vereenvoudigd profiel tunneldak en aanliggende bermen met 2 gesloten groenbuffers aan de randen (ecologische bermen) (A) en een open parkgedeelte in het midden (B).

De randen van het tunneldak maken deel uit van de vlakke bermverbindingen (zie § 7.2.3). Ze scherpen de aanliggende percelen en achtertuinen af van het publiek toegankelijk deel van het tunneldak en zorgen voor privacy (tegengaan van inkijk en betreding). Bij aansluitingen op openbare wegen en paden waar betreding mogelijk is, worden de randen met bufferde werking onderbroken en is er zowel visueel als functioneel contact tussen de beide zijden langs de A8. De groenbuffers worden aan beide zijden fysiek gescheiden van het park op het tunneldak door een waterstructuur die niet kan worden betreden. Dit houdt dieren binnen de bermen en mensen binnen het park.

Het centrale deel boven op de A8 is publiek toegankelijk en kent als openbaar park een overwegend open karakter met een bloem- en kruidrijke grasland- en struiklaag. Plaatselijk worden bomen voorzien. Het park wordt ontsloten door voet- en fietspaden die Kruiskensveld, Werenberg, Nijvelsesteenweg, Halleweg en Kruisveld met elkaar verbinden. Het fietspad heeft een doorgaand karakter. Waar mogelijk wordt het fietspad aan de rand gelegd. Het park biedt ook mogelijkheden tot recreatie. De open ruimte en groenbeleving primeren echter op het recreatief gebruik.

7.2.2.4 A8 onder overkapping

Het ontwerpvoorstel voorziet een 'korte kap' of overkapping ter hoogte van Driepikkel en ter hoogte van de Keerstraat.



figuur 32: ontwerpvoorstel overkapping Driepikkel

Via de overkapping aan Driepikkel wordt de wijk Nieuw-Rodenem verbonden met Rodenem en het open landschap ten zuiden van de A8. Deze verbinding over de A8 is uitsluitend bedoeld voor fietsers en voetgangers. Ze voorziet een comfortabele en veilige oversteek met een brede fietsverbinding en een afzonderlijk voetpad. Het tracé sluit logisch aan op de Veldstraat en Driepikkel en houdt rekening met de bestaande terreinverschillen. Langs het pad wordt op de kap een verblijfsplek voorzien. Het openbaar domein van de Veldstraat sluit hierop aan en kent zo een geleidelijke overgang van de woonwijk via een publiek toegankelijke open ruimte naar het landelijk gebied ten zuiden van de A8. Ten zuiden van de kap wordt het pad fysiek afgescheiden van de ecologische verbinding die op dit punt aansluit op de zuidelijke berm van de A8. Om versnippering van het natuurgebied te vermijden en rekening houdend met het bestaand natuurbeheersplan dat van toepassing blijft, wordt er geen aansluiting op Broek voorzien.



figuur 34: Gewenste eco-connectiviteit langsheen de A8

De gewenste eco-connectiviteit combineert vier types verbindingen, elk gekoppeld aan specifieke doelsoorten.

1. Verbinding voor vliegen dieren: Om een vliegverbinding te garanderen dient de doorgang voldoende ruim te zijn (minimaal 3m hoog en 5m breed) en mag ze geen strooilicht bevatten. Vliegende verbindingen kunnen ook bestaan uit een hop-over waarbij langs de weg voldoende hoge beplanting wordt voorzien om aanrijdingen te vermijden. Voor de vliegverbindingen wordt vooral verder gebouwd op de inspanningen die de afgelopen jaren al werden geleverd voor de verschillende soorten vleermuizen in het gebied. Binnen het plangebied wordt gestreefd naar een verbinding tussen het reeds goed ontwikkelde gedeelte ten zuiden van A8 met de zone ten noorden van de A8, om deze structuur door te trekken tot aan het kasteel van Buizingen. De overkapping ter hoogte van de Keerstraat en het natuurgebied ten noordoosten van de A8 en de Welkomstlaan spelen hierin een cruciale rol. Concrete doelsoorten die geassocieerd worden met deze verbinding zijn onder andere boerenzwaluw, verschillende vleermuissoorten, huiszwaluw, putter, slechtvalk en steenuil.
2. Bos en parkverbinding voor grotere zoogdieren: Met een bos- of parkverbinding wordt niet louter een habitat voor bosgebonden soorten beoogd maar veeleer voor soorten die beschutting nodig hebben. Vleermuizen gebruiken bosranden als geleidingsstructuur en landschappelijk is bos of park op bepaalde plaatsen een goede afscherming tussen bewoond gebied en de snelweg. Bos- en parkverbindingen worden vooral ten zuiden van de A8 beoogd. Concrete doelsoorten die geassocieerd worden met deze verbinding zijn onder andere boomarter, ree, vos en bepaalde soorten herpetofauna.
3. Grazige en mantel-zoom verbinding: Bij grazige verbindingen wordt ingezet op het behoud en herstel van schrale, bloemenrijke graslanden en de bijhorende fauna en flora voor warmt minnende insecten en vlinders. Op andere plekken zijn het migratiecorridors die dienen voor kleinere (zoog-)dieren. De belangrijkste grazige verbinding in het projectgebied loopt van het centrale agrarische gebied ten zuiden van de A8 via de bermen aan de zuidkant van de A8 en de kap ter

hoogte van de Keerstraat tot aan de omgeving ten noorden van de Simmebeekweg. Concrete doelsoorten die geassocieerd worden met deze verbinding zijn onder andere: veldmuizen, haas, konijn en predatoren. Open zones geven in tegenstelling tot een bosverbinding meer mogelijkheden aan bloeiende kruiden, die de bestuivende insecten ten goede zullen komen. Vermits de taluds hier naar het zuiden gericht zijn, betekent dit zelfs een optimalisatie voor dit soort van natuur. Bestuivers en andere insecten zijn daarom ook een doelsoort. Een mantel-zoom verbinding bestaat uit een overgang tussen open en gesloten vegetaties, met veeleer struweel en een occasionele boom die kan uitgroeien en dient als leidraad voor bv. vleermuizen.

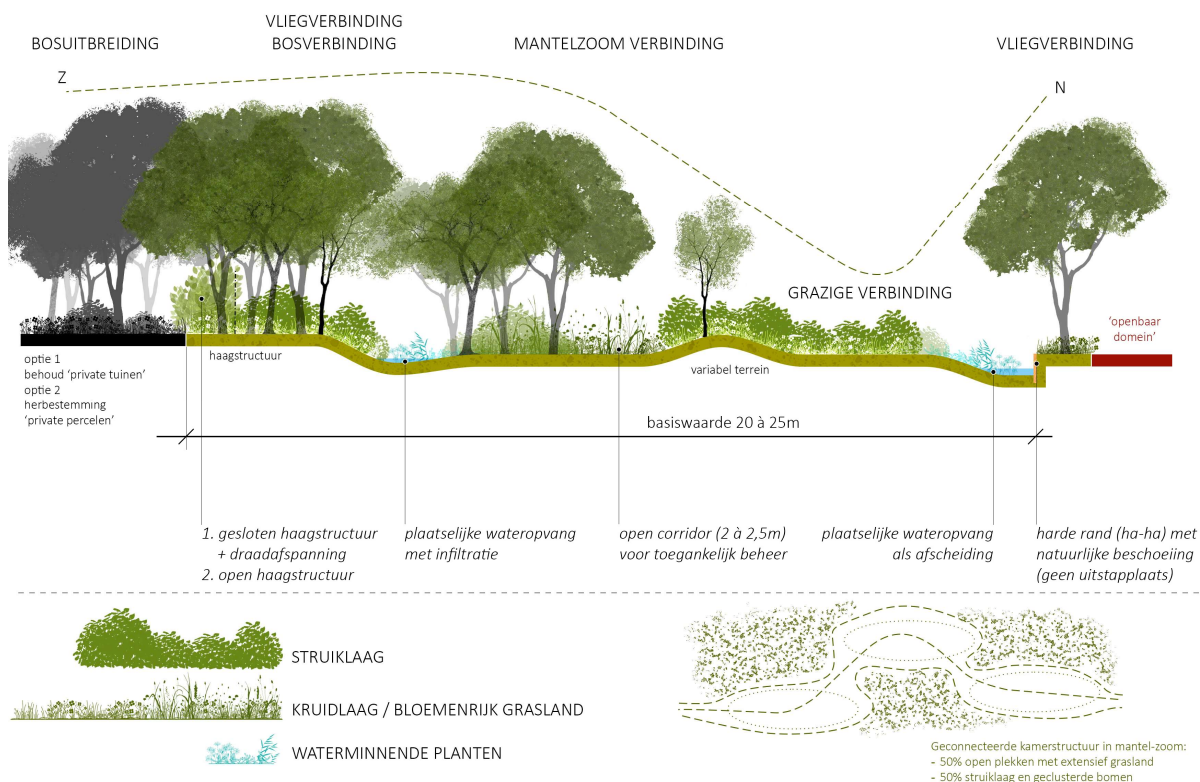
4. Secundaire mantel-zoom verbinding of bermverbinding; Bermverbindingen worden voorzien langsheen alle delen van de A8 en langs de Welkomstlaan. De noordelijke bermen en sommige delen ten zuiden van de A8 hebben een smaller profiel (ca. 10m vrije ruimte). Hier is enkel ruimte voor een secundaire verbinding in de vlakke of hellende bermen. De beplanting zal hier plaatselijk meer variabel zijn met houtkanten, hondsroos, bosjes of struikmassieven en open, eerder grazige zones.

7.2.3.2 Ecologische verbinding

Aan de zuidkant van de A8 is er vandaag reeds ruimte beschikbaar en is er een goede aansluiting op andere schakels in het ecologische netwerk. Ten zuiden van de A8 is er een beschikbare breedte van ca. 20 à 25 meter naast de sleuf en tunnel. Uit de kaart van de gewenste eco-connectiviteit volgt dan ook dat het zwaartepunt van de ecologische verbindingen aan de zuidkant van de A8 ligt. Een robuuste ecologische verbinding langs de noordzijde wordt niet weerhouden gezien deze verbinding te veel omwegen doorheen de infrastructuur moet maken. Er is langs de noordkant sprake van meerdere flessenhalzen. Het traject zou omheen de recreatiezone Kruisveld moeten liggen, waarbij ook de Welkomstlaan moet worden gekruist. Daar de Welkomstlaan op dit deel van het traject lager ligt dan het maaiveld, is kruisen vrijwel onmogelijk. Ook de sterkere reliëfverschillen aan de noordzijde van de A8 maken het moeilijk om een efficiënte ecologische corridor te realiseren.

Dit leidt tot het concept van de ecologische verbinding aan de zuidkant van de A8. Het is een verbinding langs de A8 die vertrekt ten oosten van Driepikkel en ter hoogte van de Keerstraat via de overkapping 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.

De richtmaat voor de ecologische verbinding is 20 tot 25m. Deze breedte is globaal beschikbaar ten zuiden van de A8 in de zone tussen Driepikkel en Keerstraat, rekening houdend met de vrije ruimte buiten de geluidsmaatregel. De breedte van 20 tot 25m maakt dat het middendeel van de verbinding beter gebufferd kan worden tegen verstoring (licht, geluid, menselijke activiteiten). Dit ligt in lijn met de wens dat ook meer schuwe (bos)soorten gebruik laten maken van de verbinding, waaronder ree, die verwacht wordt in de directe omgeving van de R0 en A8.



figuur 35: Conceptsneede voor de aansluiting van een primaire ecologische verbinding op het openbaar domein (ten noorden, rechts van de figuur) en aangelanden (private percelen ten zuiden, links van de figuur).

Plaatselijke flessenhalzen mogen niet smaller zijn dan 10m vanwege het streven naar een minimale bosverbinding. De flessenhals heeft dan een lengte van maximaal 400m, maar enkel als er zich net voor en net na de flessenhals zich een grotere eenheid groen bevindt van minimaal 0,2ha binnen de corridor. In andere gevallen is de verenging van de corridor steeds korter dan 400 meter.

Ter hoogte van de kruisingen van de ecologische corridor met de weginfrastructuur van de Nijvelsesteenweg en de Halleweg worden ecokokers voorzien. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen kleine kokers en grote kokers.

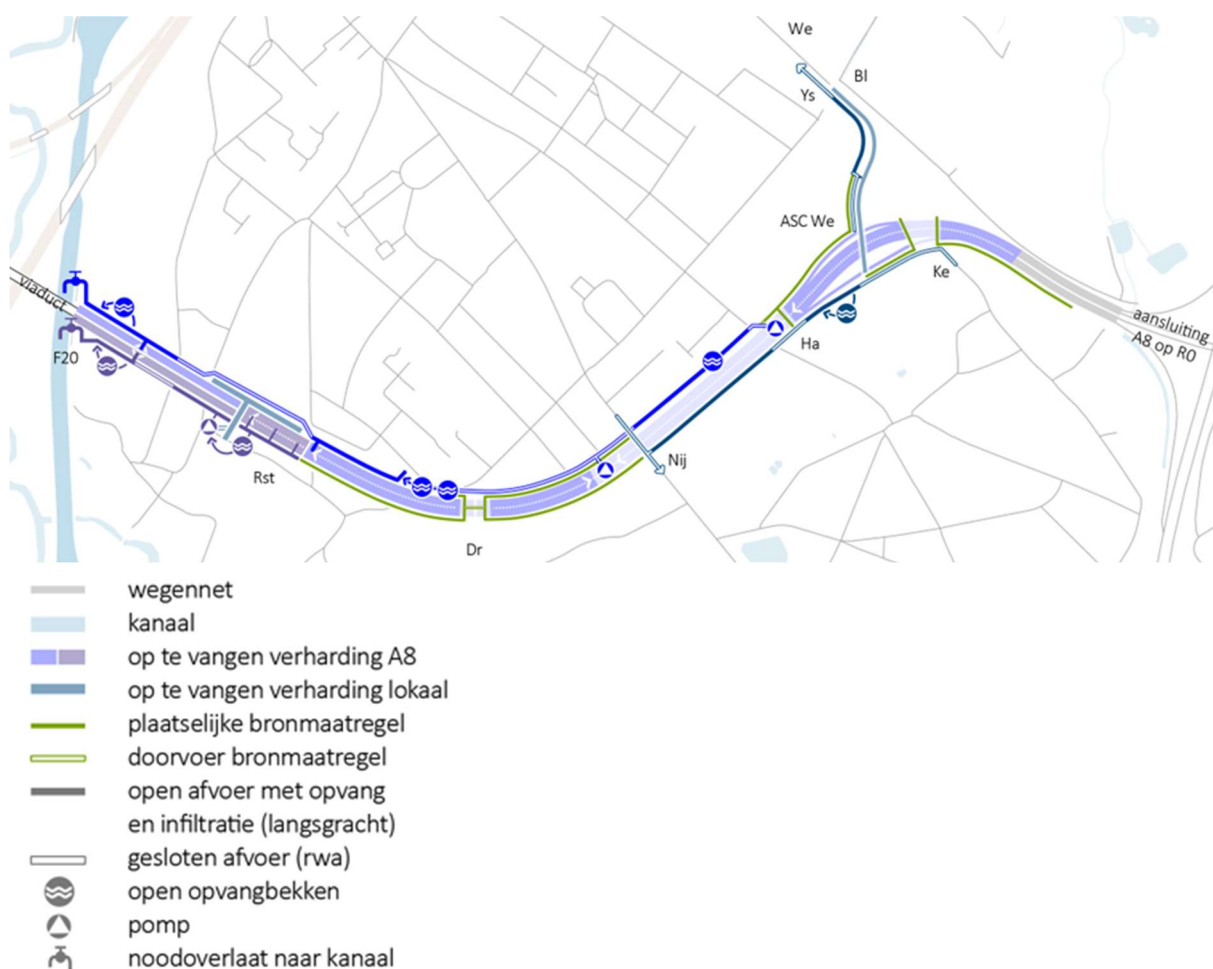
Kleine kokers zijn geschikt voor de kruising van fietspaden en worden dus toegepast ter hoogte van de kruising van de ecologische verbinding met de Halleweg (die in het gekozen alternatief niet meer toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer). Kleine ecokokers hebben een vrije doorgang van minstens 50x50 centimeter en zijn bij voorkeur net onder het oppervlak ingewerkt, zodat er met klimaatgaten aan de bovenzijde kan worden gewerkt. Op deze manier krijgen de tunnels voldoende lichtinval. Voor de kruising van de ecologische corridor met de Nijvelsesteenweg wordt een grote koker voorzien. Deze dient voor een primaire verbinding in de zuidelijke berm om grotere zoogdieren zoals ree veilig te laten passeren aan de kruising met de Nijvelsesteenweg. De kokers hebben een interne breedte van minimaal 3,0 meter en een interne hoogte van minimaal 1,5 meter. Bij deze kokers wordt de trechtersvormige geleiding niet met keerwaden uitgevoerd maar wel door een 'aankomstzone', die in het grondlichaam van de verbinding wordt uitgewerkt. Dit grondlichaam is trechtersvormig of schelpvormig en wordt gemodelleerd in het verlengde van de as van de tunnel.



figuur 36: Principe van een grote ecokoker met aankomstzone voor grotere zoogdieren (vademecum natuurtechniek en voorbeeld WADR)

7.2.3.3 Ruimte voor water

Een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving impliceert ook dat er aandacht gaat naar het duurzaam omgaan met water.



figuur 37: Overzicht van het watersysteem

Daar waar plaats is om een infiltratieberm te voorzien, wordt de wegverharding opgesloten d.m.v. een platte kantstrook. Het hemelwater kan over deze kantstrook in de vlakke berm stromen. Dit is het geval in het deel waar de A8 gelijk ligt met het huidig maaiveld, buiten het ingesleufde gedeelte.

Voor het ingesleufde gedeelte wordt een doorlopend systeem ontwikkeld bestaande uit een koppeling van waterkelders, pompstations, ondergrondse doorvoeren en een reeks langsgrachten en open opvangbekkens in functie van de opvang, infiltratie en afvoer van overtollig hemelwater van de wegenis. Het oppervlakesysteem met langsgrachten en open opvangbekkens bevindt zich grotendeels ten noorden van de A8. Kelders en pompstations bevinden zich onder en aan weerszijden, direct naast de tunnel en de sleuf. Het water in de kelders wordt naar het oppervlak opgepompt en via een gecombineerd grachten- en buizenstelsel afgevoerd naar een reeks lagergelegen bufferbekkens tot aan het kanaal, waar zich een noodoverlaat bevindt.

Aan de onderdoorgang in Rodenem wordt hemelwater opgevangen met goten en kolken en afgevoerd naar een apart pompstation aan de zuidkant van de A8 nabij Resteleurs. Dit pompt het water van de onderdoorgang en toegangshellingen binnen de grond- en waterkerende constructie naar een open oppervlakesysteem ten zuiden van de A8, vlak naast de onderdoorgang. Via langsgrachten en doorvoerleidingen loopt dit door tot aan de voet van de zuidelijke berm van het viaduct waar zich een noodoverlaat bevindt.

Er worden op zes plaatsen open bufferbekkens voorzien om water van de wegenis op te vangen, waar mogelijk te zuiveren en te laten infiltreren.

1. ter hoogte van het kanaal ten noorden van de A8;
2. ter hoogte van het kanaal ten zuiden van de A8;
3. naast de onderdoorgang Rodenem ten zuiden van de A8;
4. langs de Veldstraat aan de kap van Driepikkel, ten noorden van de A8;
5. tussen de Halleweg en Nijvelsesteenweg ten noorden van de A8;
6. tussen het aansluitingscomplex en de lokale verbindingsweg ten zuiden van de A8.

Ten zuiden van de A8 worden er naast de lokale verbindingsweg twee vlakke infiltratiebermen voorzien.

7.2.4 Ruimte voor tijdelijke infrastructuur

Het GRUP vormt het planologische kader voor de herinrichting en landschappelijke inpassing van de A8. Om deze herinrichting van de A8 te realiseren zal een werffase of aanlegfase nodig zijn. Deze werffase heeft een ruimtelijke impact en maakt daarom ook deel uit van het onderzoek in functie van de opmaak van het GRUP. Voor de herinrichting van een weginfrastructuur van de A8 bestaat een werffase uit twee onderdelen:

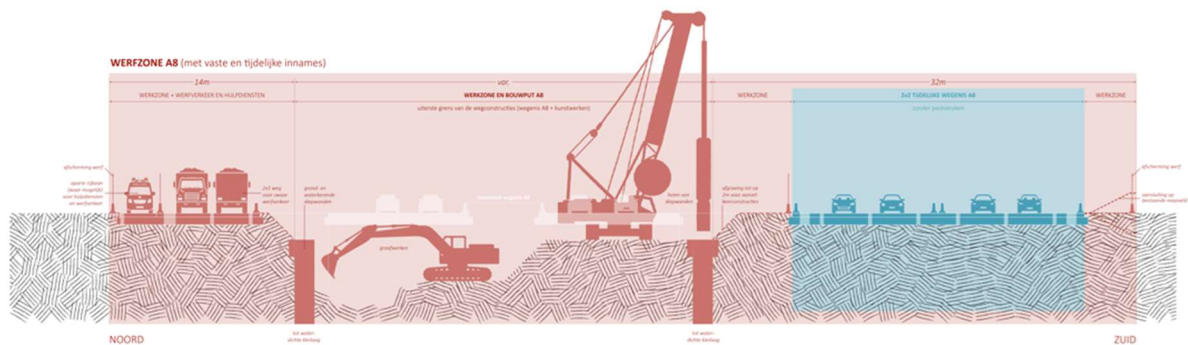
- het tijdelijk voorzien van een alternatief voor de bestaande A8, verder genoemd een 'tijdelijke A8';
- werfzones (bouwketen, opslagplaats materiaal, ...) en werkzones langsheen de A8 (bouwput, beweegruimte voor machines graafwerk, tijdelijke constructies).

7.2.4.1 Tijdelijke A8

In het gekozen alternatief wordt de capaciteit van de A8 behouden door ten zuiden van de huidige A8 een tijdelijke weg te voorzien van 2x2 rijstroken. Tussen het kanaal en de R0 is er slechts één aansluiting met de A8 voorzien ter hoogte van de Nijvelsesteenweg. Dit kruispunt zal met een verkeerslicht georganiseerd dienen te worden.

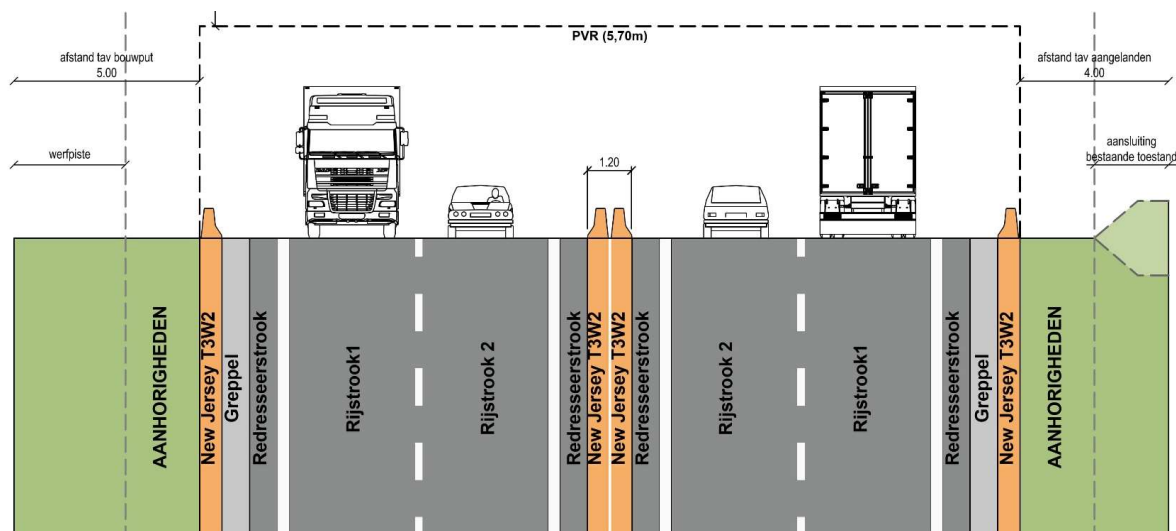


figuur 38: Verkeerssysteem met tijdelijke A8



figuur 39: principe werfororganisatie

De principesnede toont dat de tijdelijke A8 naast de bouwput van de ingesleufde A8 komt te liggen en dus ook naast de huidige A8. Dit geeft aanleiding tot een tijdelijk extra ruimtebeslag aan de zuidkant van de huidige A8. De opbouw en afbakening van het plan houden rekening met deze extra ruimte die in de werffase nodig is. Ook de tijdelijke weg wordt afgeschermd ten opzichte van de omgeving, onder andere om overlast voor bewoners zo veel mogelijk te vermijden. Aan de noordzijde wordt een werkzone en een strook voor een werfweg voorzien. Dit geeft echter geen aanleiding tot een bijkomende tijdelijke inname.



figuur 40: Typeprofiel voor de tijdelijke wegeenis

Om voldoende capaciteit te houden tijdens de werken krijgt de tijdelijke weg een profiel met 2x2 rijstroken met een beperkte middenberm. Aan weerszijden is er een zone voor randafwerking en afwatering van de tijdelijke wegeenis. Daarnaast is er een zone voor aanhorigheden. Omwille van veiligheid en hinderbeperking is er een minimale afstand tot de aangrenzende percelen ten zuiden. Aan de noordkant wordt rekening gehouden met een voldoende minimale afstand tussen de rand van de weg en de bouwput.

7.2.4.2 Werfzones

Om de werfzones ruimtelijk af te bakenen wordt met volgende uitgangspunten rekening gehouden:

Mobiliteit: vlot en veilig verkeer in de omgeving van Halle garanderen:

- een stabiele en veilige werfsituatie tijdens de bouwfase;
- bereikbaarheid garanderen tijdens de werken:
 - o bereikbaarheid voor hulpdiensten,
 - o kwaliteit en comfort voor fietsers en voetgangers,
 - o bereikbaarheid openbaar vervoer garanderen,

Ruimtebeslag: ruimte om de werken veilig en efficiënt te kunnen organiseren, beheren en uitvoeren:

- zo min mogelijk interactie tussen het verkeer op de A8 en het werfverkeer + werkzone;
- een bereikbare en werkbare werf met haalbare ruimtelijke impact:
 - o voldoende grote werfzones,
 - o voldoende ruimtelijke marges en werkingsbreedtes,
- zo min mogelijk aantal bouwfasen;
- voldoende mogelijkheid tot afscherming omgeving.

De werfzones en ruimte voor het werfverkeer worden bij het bouwen van wegeenis altijd voorzien direct aanpalend of parallel aan de herin te richten infrastructuur, in dit geval de A8. Gezien de A8 gesitueerd is in een dicht bebouwde omgeving zijn de opties voor het aanduiden van werfzones beperkt. Voor de werfzones wordt er, gelet op de bereikbaarheid ervan, maximaal uitgegaan van onbebouwde percelen die palen aan de A8.

7.3 Vertaling naar 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.

7.3.1 Gebied voor weginfrastructuur

De bestaande en toekomstige wegen en aanhorige infrastructuur worden bestemd als gebied voor weginfrastructuur. Deze bestemmingswijziging is nodig in functie van de optimalisatie van de A8. Waar nodig worden eventueel ook andere nabijgelegen wegsegmenten opgenomen. De ruimte die nodig is voor de lokale verbindingsweg en voor de realisatie van het aansluitingscomplex van de Welkomstlaan wordt eveneens opgenomen in het gebied voor weginfrastructuur.

Bij de afbakening van de verschillende zones voor infrastructuur wordt een marge genomen ten opzichte van het ontwerpvoorstel, deze marge bedraagt langs beide zijden 5m t.o.v. het ontwerpvoorstel. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig zijn die net wat meer ruimte vragen. Het voorschrift voorziet daarbij dat gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd worden in de omgeving.

7.3.2 Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de A8 (overdruk)

De landschappelijke en functionele inpassing wordt aangeduid met een overdruk, waarbij de onderliggende grondkleur 'weginfrastructuur' is. De overdruk situeert zich enerzijds langs de randen van de weginfrastructuur en anderzijds ter hoogte van de landschapsbruggen over de weginfrastructuur.

De overdruk langsheen zowel de noordelijke als de zuidelijke rand van de weginfrastructuur bakent een zone af waar vooral de aanhorigheden voor de inpassing van de infrastructuur een plaats krijgen. Het gaat om voorzieningen op het gebied van afscherming, groen en water. Tegelijk is het een vorm van buffer tussen de woonwijken en de doorgaande A8, vooral aan de noordzijde.

De overkapping aan Driepikkel, de tunnel tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg en de overkapping ter hoogte van de Keerstraat worden eveneens in de overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing opgenomen. Hierdoor wordt het voornemen om deze overkappingen en gedeeltelijke intunneling verordenend vastgelegd in het grafisch plan. Aan deze overdrukzones worden specifieke voorschriften gekoppeld om de functionele en ecologische verbindingen op de kappen te kunnen realiseren en om de parkaanleg op het tunneldak mogelijk te maken.

7.3.3 Verbindingen voor gemotoriseerd verkeer (indicatieve aanduiding)

De lokale verbindingsweg wordt aangelegd binnen de zone voor weginfrastructuur. Omdat deze weg echter een essentieel onderdeel is van het globale concept voor de herinrichting van de A8, wordt het tracé bijkomend vastgelegd in het grafisch plan. Het betreft een indicatieve aanduiding. Het principe van de lokale verbindingsweg wordt hiermee verordenend, doch de exacte positie, het tracé en de dimensionering van de weg worden niet vastgelegd zodat er ruimte is voor verdere aanpassingen en optimalisaties.

Ook de andere verbindingen voor gemotoriseerd verkeer worden indicatief aangeduid op het grafisch plan. Het betreft de ongelijkvloerse kruisingen met de A8 ter hoogte van Resteleurs / Biezeweide en Brouwerijstraat / Kouter en ter hoogte van de Nijvelsesteenweg.

7.3.4 Verbindingen voor actieve modi (indicatieve aanduiding)

Naast de verbindingen voor gemotoriseerd verkeer worden voor actieve modi volgende veilige verbindingen en oversteekmogelijkheden van de A8 en de Welkomstlaan aangeduid op het grafisch plan:

- ter hoogte van het kanaal Brussel-Charleroi;
- tussen Driepikkel en de Veldstraat;
- de Halleweg;
- tussen de Keerstraat en de Simmebeekweg;
- tussen de E. Ysyaestraat en de Bleukenstraat.

Het betreft indicatieve aanduidingen. Het principe van de lokale verbindingen voor actieve modi wordt hiermee verordenend, doch de exacte positie, het tracé en de dimensionering van de infrastructuur worden niet vastgelegd zodat er ruimte is voor verdere aanpassingen en optimalisaties.

7.3.5 Ecologische verbinding (indicatieve aanduiding)

Deze indicatieve pijl duidt een ecologische verbinding aan tussen de vallei van de Vijverbeek ten zuiden van de A8 en de open ruimte rondom de Simmebeekweg en de vallei van de Kleine Beek ten noorden van de A8. Het is een langsverbinding langsheen de A8 die vertrekt ten oosten van Driepikkel en ter hoogte van de Keerstraat via de overkapping afbuigt over de A8 in noordelijke richting.

7.3.6 Werfzone (overdruk)

Het plan houdt ook rekening met de ruimte die nodig is voor het bouwen van de nieuwe verkeersinfrastructuur. Het betreft zowel grotere werfzones als tijdelijke wegenis. Dergelijke tijdelijke ingrepen kunnen binnen de zone voor wegenis. Aanvullend worden nog bijkomende werfzones aangeduid op het grafisch plan. Binnen een werfzone wordt het inrichten van een werf voor de inrichting, voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van (ongelijkvloerse) weginfrastructuur tijdelijk toegelaten.

De werfzone wordt aangeduid met een overdruk, zodat de bestaande bestemmingen behouden blijven of de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden na het beëindigen van de werfsituatie. Daarenboven wordt de werfzone ingericht volgens de principes van zuinig ruimtegebruik en worden de nodige werken en maatregelen getroffen in functie van het herstel van bodemstructuur, bodemopbouw en bodemdoorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden na de realisatie van de infrastructuur.

7.3.7 Natuurgebied

Het plan voorziet 3 natuurgebieden. Een klein gebied ten zuiden van de A8 in de omgeving van Broek en 2 grotere gebieden ten zuidwesten en ten noordoosten van het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan, in de omgeving van de Keerstraat en de Simmebeekweg. Deze natuurgebieden sluiten aan op grotere open ruimte gebieden in de omgeving, respectievelijk de vallei van de Vijverbeek en de vallei van de Kleine Beek. Binnen het planconcept markeren de natuurgebieden het begin- en eindpunt van de ecologische verbinding die ten zuiden van de A8 loopt, die via het natuurgebied ten

zuiden van het aansluitingscomplex de verbinding maakt over de kap ter hoogte van de Keerstraat en zo doorgetrokken wordt naar het natuurgebied ten noorden van de A8.

7.3.8 Parkgebied

De werfzones ten zuiden van de A8, tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg krijgen als basisbestemming parkgebied. Deze zone sluit rechtstreeks aan op het dak van de tunnel tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg waardoor er een grote aaneengesloten parkzone ontstaat tussen de woonwijken ten noorden van de A8 en de kern van Essenbeek ten zuiden van de A8. De continuïteit van de ecologische verbinding is gegarandeerd door de indicatieve aanduiding die over de grondkleur loopt. De bestemming als parkgebied wordt gerealiseerd na het beëindigen van de werffase.

7.3.9 Gemengd open ruimtegebied

De tuinzones ter hoogte van de Keerstraat, tussen de straat en de A8, krijgen als basisbestemming gemengd open ruimte gebied. Voor dit gebied wordt een meer gemengde invulling voorzien die in lijn ligt met het huidige grondgebruik. De bestemming als gemengd open ruimtegebied wordt gerealiseerd na het beëindigen van de werffase.

7.3.10 Hoogspanningsleiding (symbolische aanduiding in overdruk)

De aanduiding van een bestaande hoogspanningsleiding uit het gewestplan wordt overgenomen.

7.3.11 Op te heffen verkavelingsvergunningen (overdruk)

De bestaande verkavelingsvergunningen of delen ervan die gelegen zijn binnen het gebied voor wegeninfrastructuur, gebied voor landschappelijke inpassing, natuurgebied, parkgebied en gemengd open ruimtegebied worden opgeheven voor wat betreft de delen gelegen binnen deze overdruk.

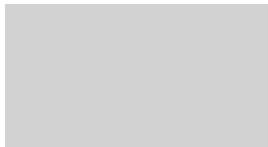
8 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften en op te heffen voorschriften

Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur, de visie en het ruimtelijk concept voor het gebied worden de essentiële elementen geselecteerd voor opname in het verordenend gedeelte van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze stap wordt in een tabel weergegeven ("Verordenende stedenbouwkundige voorschriften en toelichting"):

- de titel van het stedenbouwkundig voorschrift;
- in de eerste kolom worden de stedenbouwkundige voorschriften uitgewerkt voor de eerder beschreven inhoudelijke elementen die een verordenende vertaling vereisen. Deze voorschriften zijn gebaseerd op de typevoorschriften zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11/04/2008;
- de tweede kolom geeft samenvattend weer welke ruimtelijke opties belangrijk zijn bij de ontwikkeling van het gebied. Deze bevatten verwijzingen naar het planningsproces, de visie en het ruimtelijk concept én ook aanvullende elementen die te maken hebben met programmatische elementen relevant bij de invulling van het gebied.

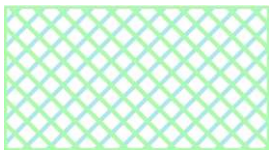
De verordenende delen van het GRUP (het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften) bevatten alle rechtens vereiste elementen, maar zonder het plan al te gedetailleerd te maken. Op die manier verzekeren we dat het plan ook aan de toekomstige vereisten zal tegemoetkomen.

8.1 Verordenende stedenbouwkundige voorschriften en toelichting

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie infrastructuur</i> Artikel 1. Gebied voor wegeninfrastructuur	
1.1. Bepalingen over de bestemming en toegelaten handelingen	
Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van die wegeninfrastructuur en aanhorigheden toegelaten. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke en functionele inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokale wegen, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen, toegelaten.	<i>Het gebied voor wegeninfrastructuur omvat de ruimte nodig voor de weginfrastructuur en de aanhorigheden in functie van de landschappelijke inpassing van de A8 met inbegrip van daarin liggende bruggen, duikers en tunnels.</i> <i>Onder aanhorigheden van wegeninfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de weg-signalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies, de parkeerplaatsen langs autosnelwegen.</i> <i>De voorschriften zijn zo opgemaakt dat in functie van de ruimtelijke en functionele inpassing de weginfrastructuur in dit gebied de A8 overal kan worden ingesleufd, overkapt of ingetunneld. Daar waar een insleuving, overkapping of</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>intunneling verplicht is, wordt verduidelijkt in de artikels 1.2 en 2.2.</i>
In het gebied zijn ook tijdelijke werken, handelingen en wijzigingen toegelaten in functie van de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de herinrichting van de A8 en aansluitende wegen, met inbegrip van tijdelijke weginfrastructuur. Tijdelijke weginfrastructuur is weginfrastructuur die – gedurende de werken – bestemd is voor de aanleg, inrichting en exploitatie van tijdelijke wegenis, inclusief gebruikelijke kunstwerken en aanhorigheden, in functie van het maximaal garanderen van de continuïteit van de verkeersfunctie van de A8 en de aansluitende wegenis, het maximaal garanderen van de ontsluiting en bereikbaarheid van de bestaande functies en activiteiten in de omgeving van de werken en de bereikbaarheid van de werken voor werfverkeer.	<i>De tijdelijke werken, handelingen en wijzigingen omvatten onder andere de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van werfzones.</i>
1.2. Specifieke inrichtingsprincipes	
Voor de A8 en het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan wordt een geluidsarme wegbedekking toegepast. Qua wegdektype wordt minimum uitgegaan van het standaard wegdektype SMA-C. Andere wegdektypes zijn toegestaan, voor zover ze minstens dezelfde geluidsbeperkende eigenschappen hebben als het type SMA-C.	<i>De verplichting om een geluidsarme wegbedekking toe te passen wordt enkel voor de A8 en het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan opgenomen in de voorschriften. Dit betekent dat de verplichting niet geldt voor de lokale wegen in de zone en dus ook niet voor de lokale verbindingsweg.</i>
Tussen de Brouwerijstraat / Kouter en Driepikkel en de Keerstraat en de aansluiting op de verkeerswisselaar A8xR0 wordt de A8 via insleuving verdiept aangelegd ten opzichte van het bestaande of ontworpen maaiveld. De insleuving wordt voorzien van geluidsabsorberende wanden.	<i>Deze bepaling betekent dat de wanden van de insleuving worden bekleed met geluidsabsorberende gevelelementen om bijvoorbeeld klankkasteffecten te vermijden.</i>
Het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan wordt gedeeltelijk verdiept aangelegd ten opzichte van het bestaande of ontworpen maaiveld.	
De werken worden op dusdanige manier uitgevoerd dat het risico op bodemzetting en verzakking van gevoelige bodems ten gevolge van bemaling vermeden wordt.	<i>Om het risico op bodembezetting en verzakking van gevoelige bodems ten gevolge van bemaling te vermijden kan bijvoorbeeld tijdens het graven van de tunnels, steeds gewerkt worden binnen een gesloten bouwkuip, zodanig dat de invloedssfeer van de bemalingen beperkt zal blijven. Het voorschrift is zo opgesteld dat ook andere uitvoeringstechnieken die dezelfde doelstelling bereiken, kunnen worden toegepast.</i>
Het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid, lucht en gezondheid moet gegarandeerd worden. Minimaal wordt voorzien in afscherming aan beide zijden langs alle delen van de A8 die niet overkapt of ingetunneld worden, behalve ter hoogte van het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan en ten oosten van de overkapping ter hoogte van de Keerstraat aan de noordzijde van de A8. Bijkomend wordt afscherming ter hoogte van bewoning voorzien op minimaal volgende plaatsen: • Langs de oprit van de N6 vanuit richting Lembeek naar de A8 richting Halle.	<i>De verplichte afscherming volgt uit de doorvertaling van de milderende maatregelen uit het plan-MER. De maatregelen worden opgelegd vanuit de discipline 'Lucht'. Alhoewel de afscherming ook nuttig is om geluidsoverlast tegen te gaan, is dit geen milderende maatregel vanuit het plan-MER discipline 'Geluid'. Het type van afscherming wordt niet verordend vastgelegd. Een voor de hand liggende techniek is het aanbrengen van schermen, maar ook andere vormen van afscherming zijn toegelaten.</i> <i>De bijkomende afschermingen langs de oprit van N6, ter hoogte van de N6 en de Europalaan, ten opzichte van de zijrijweg van de Edingsesteenweg en ter hoogte van de wijk</i>

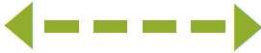
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Langs de zuidkant van de A8 ter hoogte van de N6 en de Europalaan. - Langs de zuidkant van de A8 ten opzichte van de zijrijweg van de Edingensesteenweg (ter hoogte van de 'Colruyt Group Academy Heulenberg'). - Langs de noordkant van de A8 en langs de afrit van de A8 vanuit Halle naar de N7, ter hoogte van de wijk Hellebroek. Deze maatregelen dienen landschappelijk ingepast te worden. In het bijzonder aan de buitenzijde van A8 moet de afschermende infrastructuur visueel en landschappelijk ingepast worden zodat er een kwalitatieve overgang is naar de aanpalende gebieden. In de omgevingsaanvraag wordt aangetoond hoe op basis van monitoring in functie van mobiliteit en – daarvan afgeleid – lucht en geluid aan deze bepalingen voldaan wordt.	<i>Hellebroek zijn ook opgelegd als milderende maatregel vanuit de discipline 'Geluid'.</i> <i>De monitoring heeft onder meer tot doel na te gaan of en hoe de voorspelde effecten zich voordoen in realiteit. Het aantonen van het voldoen aan de bepaling in de stedenbouwkundige voorschriften kan onder meer gebeuren op basis van de locaties waar metingen zullen worden uitgevoerd en welke metingen dit zullen zijn. Onder meer kan door ter hoogte van straat canyons metingen te doen de concrete effecten in kaart gebracht worden en bekeken worden hoe de resultaten zullen beoordeeld en geëvalueerd worden.</i>
Bij de landschappelijke inpassing van de A8 wordt gebruik gemaakt van de technieken van natuur-technische milieubouw. Nieuwe groenelementen moeten bestaan uit klimaatbestendige of streekeigen en standplaatsgerichte soorten.	
Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Deze kunnen worden ingevuld overeenkomstig de bepalingen uit de naastliggende bestemmingen. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.	
Verlichting in functie van infrastructuur wordt voorzien in functie van veiligheid, maar wordt tot het strikt noodzakelijke beperkt om lichtverstrooiing en overige ecologische impact ter hoogte van de ecologische corridor te vermijden	
In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8 wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen opgenomen onder 1.2.	
Artikel 1.3: Bepalingen met betrekking tot de aanlegfase	
In functie van het maximaal garanderen van de continuïteit van de verkeersfunctie van de A8 en de aansluitende wegenis tijdens de werken, wordt een tijdelijke weg met 2x2 rijstroken voorzien aan de zuidkant van de huidige A8. Aan de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van de weginfrastructuur wordt een minder hinderplan toegevoegd waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt. Het minder hinderplan gaat minstens in op: - de organisatie en fasering van de voorziene herinrichting; - de monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke weg;	<i>De verplichte opmaak van een minder-hinderplan volgt uit de aanbevelingen van het plan-MER.</i> <i>Aan het minder-hinderplan kan ook een communicatie-initiatief naar de omwonenden en andere betrokkenen of geïmpacteerden gekoppeld.</i>

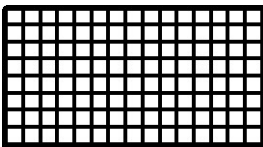
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- de monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden; - het werfverkeer en het vermijden van werfverkeer door woonstraten; - het monitoren en beperken van impact m.b.t. geluid, trillingen en lucht op de omliggende gebieden; - het monitoren van werkzaamheden die hoge trillingen kunnen veroorzaken ter hoogte van de meest nabijgelegen gebouwen ten noorden/ zuiden van de A8; - het vermijden van inname van actueel habitat en regionaal belangrijke biotopen; - vermijden van verdichting t.h.v. gepland groengebied.	
Het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid, lucht en gezondheid moet reeds tijdens de aanlegfase gegarandeerd worden. Minimaal wordt voorzien in afscherming ter hoogte van bewoning aan de zuidzijde van de tijdelijke A8.	<i>Tijdens de aanlegfase wordt tijdelijke weginfrastructuur voor de A8 voorzien. Aan de zuidzijde van deze tijdelijke weg wordt ter hoogte van woningen een afscherming voorzien om de woonkwaliteit op het gebied van geluid en lucht (en hiervan afgeleid, gezondheid) te garanderen.</i>
In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8 wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen opgenomen onder 1.3.	
 (overdruk) Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur Artikel 2. Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de A8	
2.1. Bepalingen m.b.t. de overdruk	
Met uitzondering van de zones benoemd in artikel 2.2 en van de tijdelijk toegelaten handelingen in 1.1, zijn in de delen van het gebied voor wegeninfrastructuur met de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' enkel handelingen toegelaten voor de landschappelijke en functionele inpassing van de A8. In dit gebied in overdruk zijn alle handelingen met het oog op de landschappelijke en functionele inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecomunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale wegen, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerken, waterwegennetwerken, paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fiets-snelwegen, toegelaten. Waar de A8 verdiept wordt aangelegd, zoals aangegeven in artikel 1.2., worden binnen het gebied in overdruk voor landschappelijke en functionele inpassing van de A8 drie	<i>Er wordt ingezet op de landschappelijke en functionele inpassing van de A8 in de omgeving om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking van de A8 te verminderen om zo de leefkwaliteit in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de ecologische verbindingen. Zo zal de barrièrewerking van de A8 niet alleen voor de mens, maar ook voor de natuur en de dieren verminderen.</i> <i>Via de overdrukzone worden diverse aspecten van de gewenste integratie van de A8 in haar omgeving mogelijk: dwarse en langse ecoverbindingen, verbindingen voor openbaar vervoer en actieve modi, waterhuishouding, afscherming op het gebied van lucht en geluid, e.d.m.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
landschapsbruggen voorzien zoals aangegeven in artikel 2.2.	
2.2. Bepalingen over de landschapsbruggen	
Binnen de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' van de A8 worden volgende landschapsbruggen voorzien: - Een overkapping van de A8 binnen de op het grafisch plan aangeduide overdrukzone ter hoogte van Driepikkel en Veldstraat. - Een intunneling van de A8 binnen de op het grafisch plan aangeduide overdrukzone die zich situeert van ten westen van de Nijvelsesteenweg tot ten oosten van de Halleweg. - Een overkapping van de A8 binnen de op het grafisch plan aangeduide overdrukzone ter hoogte van de Keerstraat en Simmebeekweg. Voor de tunnel binnen de op het grafisch plan aangeduide overdrukzone die zich situeert van ten westen van de Nijvelsesteenweg tot ten oosten van de Halleweg gelden volgende bijkomende voorwaarden: - De tunnelmonden worden voorzien op een locatie of technisch zodanig uitgevoerd dat er voor de omliggende bewoning geen aanzienlijk negatieve effecten zijn op het gebied van lucht. Indien het omwille van deze voorwaarde noodzakelijk is, is het toegelaten om de tunnel langer te maken dan de op het grafisch plan in overdruk aangeduide zone. - De tunnel moet voldoen aan alle vigerende richtlijnen en vereisten op het gebied van tunnelveiligheid. Indien het omwille van deze voorwaarde noodzakelijk is, is het toegelaten om de tunnel langer te maken dan de op het grafisch plan in overdruk aangeduide zone.	<i>De overdrukken voor de overkappingen op het grafisch plan duiden de zones aan waarbinnen de overkappingen gerealiseerd moeten worden. De lengte van de overdrukzone is verordenend voor de positie van de kappen maar niet voor de lengte.</i> <i>De overdruk voor de intunneling op het grafisch plan duidt de zone aan waarbinnen de tunnel gerealiseerd moet worden. De aanduiding van de overdrukzone is verordenend voor de positie van de tunnel. Conform de voorschriften kan de tunnel ook gedeeltelijk buiten de overdrukzone gerealiseerd worden indien:</i> <i>Er voor de omliggende bewoning aanzienlijke negatieve effecten op het gebied van lucht kunnen vermeden worden;</i> <i>Er conform de voorschriften specifieke voorwaarden op het gebied van tunnelveiligheid moeten nageleefd worden.</i> <i>De verplichting tot overkapping of intunneling wordt enkel opgenomen in de voorschriften voor de A8. Dit betekent dat deze verplichting enkel betrekking heeft op de doorgaande hoofdweg. Dit betekent dat de verplichting niet geldt voor de lokale wegen, met inbegrip van de lokale verbindingsweg.</i>
Tussen de westelijke tunnelmond en de overkapping ter hoogte van Driepikkel en Veldstraat moet steeds een gedeelte van de A8 in open sleuf liggen.	<i>De tunnel mag niet fysiek aansluiten op de overkapping ter hoogte van Driepikkel. Anders zou de facto een lange tunnel ontstaan van voor Driepikkel tot voorbij de Halleweg. Dit is niet in overeenstemming met het gekozen planinitiatief (zie Toelichtingsnota en Beoordelingsnota).</i>
Om ter hoogte van de monden van de overkappingen en de tunnel geluidshinder, ten gevolge van een galmend effect, te vermijden, worden deze monden geluidsabsorberend uitgevoerd.	<i>Een geluidsabsorberende uitvoering kan onder andere bekomen worden door de tunnelmonden te bekleden met geluidsabsorberende elementen om klankkasteffecten te vermijden.</i>
Voor het maaiveld van de landschapsbruggen gelden bijkomend volgende voorschriften:	<i>Het maaiveld op de overkappingen en de tunnel wordt ingericht als park.</i> <i>Een parkinrichting laat een recreatieve functie toe. Onder kleinschalige infrastructuur wordt bijvoorbeeld verstaan: voetbalvelden, basketbalvelden, BMX-piste, kleinschalig sanitair gebouw, overdekking, Natuurlijk moet hierbij rekening gehouden worden met het feit dat men zich op een tunneldak bevindt en vanuit de bouwfysische kenmerken van zo'n landschapsbrug beperkingen zal kennen.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- o kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie; - o nutsleidingen; - o lokale dienstwegen; - o paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen; - o lokale wegen voor gemotoriseerd verkeer; - o infrastructuur en constructies ten behoeve van de exploitatie, de veiligheid en het onderhoud van overkappingen en tunnels. Nieuwe groenelementen moeten bestaan uit klimaatbestendige of streekeigen en standplaatsgerichte soorten.	<i>Infrastructuur en constructies ten behoeve van veiligheid en onderhoud van tunnels en overkappingen zijn onder andere nooduitgangen, dienstgebouwen, ventilatiesystemen, voorzieningen voor signalisatie, verkeersmonitoring en verkeersmanagement.</i>
Gronden die niet voor de landschappelijke of functionele inpassing van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Deze kunnen worden ingevuld overeenkomstig de bepalingen uit de naastliggende bestemmingen. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.	
In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8 wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen opgenomen onder artikel 2.2.	
 <i>(indicatieve aanduiding)</i> <i>Deze indicatieve aanduiding heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i> Artikel 3. Verbindingen voor gemotoriseerd verkeer	
Tussen de Nijvelsesteenweg en het ontsluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan wordt een lokale verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer aangelegd. Dit is in het plangebied de enige toegelaten verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen het lokale wegennet en de A8. Er worden geen erftoegangen toegestaan op de A8 en de lokale verbindingsweg.	<i>De lokale verbindingsweg verbindt de Nijvelsesteenweg met het aansluitingscomplex van de A8 met de Welkomstlaan en verder met de Welkomstlaan zelf. Hierdoor blijft de A8 bereikbaar vanaf de Welkomstlaan en omgekeerd, ondanks het supprimeren van de kruispunten op de A8.</i> <i>Natuurlijk wordt de Welkomstlaan ook aangekoppeld op de A8, maar dit wordt niet benoemd als verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen het lokale wegennet en de A8. De verbinding van de A8 met de Welkomstlaan is immers een aansluitingscomplex dat deel uitmaakt van de hoofdweginfrastructuur terwijl de lokale verbindingsweg een extra verbinding is tussen het lokale wegennet en de hoofdweginfrastructuur.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>Een erftoegang is een weg of aansluiting die hoofdzakelijk dient om percelen (erven) rechtstreeks te bereiken, zoals woningen, landbouwbedrijven, bedrijven, handelspanden, De bepaling rond erftoegangen betekent dat op de A8 en de lokale verbindingsweg geen zulke aansluitingen mogelijk zijn. Deze bepaling betekent ook dat dit elders in het plan-gebied wel mogelijk is.</i>
Enkel op volgende plaatsen wordt een veilige ongelijk-grondse verbinding en oversteekmogelijkheid van de A8 voor gemotoriseerd verkeer voorzien: • Ter hoogte van Resteleurs, Biezeweide en Brouwerijstraat / Kouter • Ter hoogte van de Nijvelsesteenweg Deze 2 verbindingen voor gemotoriseerd verkeer worden gecombineerd met een veilige verbinding en oversteekplaats voor actieve modi.	<i>Tot verbindingen voor actieve modi behoren bijvoorbeeld infrastructures voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs/ klasse P-verkeer en evenwaardig. Auto- en vrachtverkeer behoren hier dus niet toe.</i>
Deze verbindingen maken deel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8. Ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de A8 en ten laatste tegen de definitieve oplevering van de werken worden deze verbindingen gerealiseerd. In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8 wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen opgenomen onder artikel 3.	<i>Onder 'definitieve oplevering van de werken' wordt begrepen de op een samen met de aannemer overeengekomen formele oplevering van de werken, zoals vergund in de omgevingsvergunning voor het gebied overeenkomstig de regels van het aannemingsrecht.</i> <i>De voorwaarde dat de verbindingen ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de A8 en ten laatste tegen de definitieve oplevering van de werken moeten worden gerealiseerd, betekent dat deze verplichting niet geldt voor de werffase.</i>
 <i>(indicatieve aanduiding)</i> <i>Deze indicatieve aanduiding heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i> Artikel 4. Verbindingen voor actieve modi	
Naast de verbindingen voor gemotoriseerd verkeer zoals vermeld in artikel 3, wordt ook op zijn minst ter hoogte van volgende plaatsen een veilige ongelijkvloerse verbinding en oversteekmogelijkheid over of onder de A8 enkel voor actieve modi voorzien: • het kanaal Brussel-Charleroi • Driepikkel en de Veldstraat • de Halleweg • de Keerstraat en de Simmebeekweg	<i>Tot verbindingen voor actieve modi behoren bijvoorbeeld infrastructures voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs/ klasse P-verkeer en evenwaardig; Auto- en vrachtverkeer behoren hier dus niet toe.</i> <i>De bepaling voorziet in een ongelijkvloerse verbinding onder of over de A8. Dit betekent dat kruisingen met de lokale verbindingsweg en met het onderliggend wegennet niet ongelijkvloers voorzien moeten worden.</i> <i>Calamiteiten zijn onvoorziene en onverwachte gebeurtenissen die een onmiddellijke impact hebben op de verkeersveiligheid, de infrastructuur of de bereikbaarheid. Ze vereisen snelle en vaak dringende tussenkomst.</i>

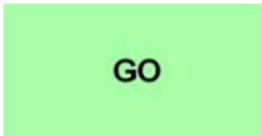
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Ook wordt op zijn minst ter hoogte van volgende plaats een veilige verbinding en oversteekmogelijkheid van de Welkomstlaan enkel voor actieve modi voorzien: • de Ysyaestraat en de Bleukenstraat Indien voor de actieve verbinding langsheen het kanaal Brussel-Charleroi het bestaande jaagpad gebruikt wordt, wordt de infrastructuur erop voorzien dat dienstwagens, voertuigen die noodzakelijk zijn voor het onderhoud van het kanaal en hulpdiensten ervan gebruik kunnen maken. De actieve verbinding Halleweg wordt zo voorzien dat deze bij calamiteiten of geplande wegenwerken gebruikt kan worden voor geregelde diensten van openbaar vervoer en hulpdiensten.	<i>Geplande wegenwerken zijn vooraf gekende en voorbereide ingrepen aan de weginfrastructuur, met het oog op onderhoud, vernieuwing, verbetering of aanleg.</i>
Deze verbindingen maken deel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8. Ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de A8 en ten laatste tegen de definitieve oplevering van de werken worden deze verbindingen gerealiseerd. In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8 wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen opgenomen onder artikel 4.	<i>Onder 'definitieve oplevering van de werken' wordt begrepen de op een samen met de aannemer overeengekomen formele oplevering van de werken, zoals vergund in de omgevingsvergunning voor het gebied overeenkomstig de regels van het aannemingsrecht.</i> <i>De voorwaarde dat de verbindingen ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de A8 en ten laatste tegen de definitieve oplevering van de werken moeten worden gerealiseerd betekent dat deze verplichting niet geldt voor de werffase.</i>
 <i>(indicatieve aanduiding)</i> <i>Deze indicatieve aanduiding heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i> Artikel 5. Ecologische verbinding	
Binnen de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' (artikel 2) wordt een continue ecologische verbinding gerealiseerd volgens de indicatieve aanduiding op het grafisch plan. Onder deze indicatieve aanduiding in overdruk wordt een zone van minstens 20 meter breed begrepen. Ze wordt aangelegd en beheerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Losstaande kleine constructies zijn niet toegelaten in de ecologische verbinding en lichtverstoring moet worden vermeden of tot het strikte minimum beperkt. De minimale breedte kan plaatselijk gereduceerd worden indien in de omgevingsvergunningsaanvraag aangetoond	<i>Onder 'ruimtelijk en technisch mogelijk' wordt onder meer begrepen dat gekeken wordt naar de richtlijnen voor het wegontwerp, de breedte die strikt noodzakelijk is voor de verkeersfunctie, de mogelijkheid om een bredere verbinding te voorzien in functie van het creëren van bijkomende micro-ecologische verbindingen, rekening houdende met de aanwezigheid van bestaande functies, gebouwen, constructies, ...</i> <i>Onder het 'gegarandeerd blijven van de ecologische verbinding' wordt begrepen dat de breedte van de verbinding afgestemd is op haar functie en effectiviteit als ecologische verbinding. Deze bepaling betekent ook dat in de ecologische verbinding zelf bijvoorbeeld geen losstaande kleine constructies kunnen komen zoals electriciteitscabines.</i> <i>Lichtverstoring kan bijvoorbeeld vermeden worden door volgend stappenplan te volgen. Dit stappenplan bestaat uit</i>

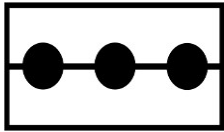
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
kan worden dat een breedte van 20 meter ruimtelijk en technisch niet mogelijk is en de ecologische verbinding-functie gegarandeerd blijft.	<i>vier hiërarchische stappen, waarbij een volgende stap een aanvulling is op de vorige stappen. De vier stappen zijn:</i> 1. <i>vermijd verlichting waar mogelijk;</i> 2. <i>verlicht enkel gedurende een deel van de nacht;</i> 3. <i>beperk de intensiteit van het licht en vermijd strooilicht zoveel mogelijk;</i> 4. <i>gebruik een aangepast kleurenspectrum.</i>
Ter hoogte van de kruising van de ecologische verbinding met de Nijvelsesteenweg en de Halleweg wordt de continuïteit gegarandeerd door de aanleg van ecologische verbindingen onder de wegenis.	<i>De continuïteit kan bijvoorbeeld gegarandeerd worden door de aanleg van kokers die voldoende groot zijn zodat grotere zoogdieren zoals reeën veilig kunnen passeren. Hierbij kan bijvoorbeeld gesteund worden op het Vademe-cum Natuurtechniek gepubliceerd door het Agentschap Wegen en Verkeer.</i>
Deze ecologische verbinding maakt deel uit van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor de herinrichting van de A8. Ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de A8 en ten laatste tijdens het eerste plantseizoen volgend op definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning wordt deze ecologische verbinding gerealiseerd. In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8 wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen opgenomen onder artikel 5.	<i>Onder 'definitieve oplevering van de werken' wordt begrepen de op een samen met de aannemer overeengekomen formele oplevering van de werken, zoals vergund in de omgevingsvergunning voor het gebied overeenkomstig de regels van het aannemingsrecht.</i> <i>De voorwaarde dat de verbinding ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de A8 en ten laatste tegen de definitieve oplevering van de werken moeten wordt gerealiseerd betekent dat deze verplichting niet geldt voor de werffase</i>
 (overdruk) Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur Artikel 6. Werfzone	
6.1. Bepalingen m.b.t. de overdruk	
Werfzones kunnen tijdelijk – gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur – gebruikt worden voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, met inbegrip van tijdelijke weginfrastructuur, de opslag van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel. Tijdelijke weginfrastructuur is weginfrastructuur die – gedurende de werken – bestemd is voor de aanleg, inrichting en exploitatie van tijdelijke wegenis, inclusief gebruikelijke kunstwerken en aanhorigheden, in functie van het maximaal garanderen van de continuïteit van de verkeersfunctie van de A8 en de aansluitende wegenis, het maximaal garanderen van de ontsluiting en bereikbaarheid van de bestaande functies en activiteiten in de omgeving van de	<i>Tijdens de aanlegfase wordt tijdelijke weginfrastructuur voor de A8 voorzien. Conform de voorschriften s deze tijdelijke infrastructuur toegelaten binnen artikel 1 gebied voor wegeninfrastructuur en dit artikel 6 in functie van de werfzones.</i>

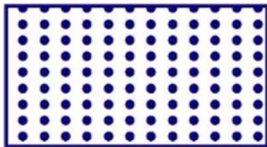
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
werken en de bereikbaarheid van de werken voor werfverkeer. Het bereiken van de geldende milieukwaliteitsnormen op het vlak van geluid, lucht en gezondheid moet ook in aanlegfase gegarandeerd worden. Minimaal wordt voorzien in afscherming ter hoogte van bewoning aan de zuidzijde van de tijdelijke A8.	<i>In de voorschriften wordt opgenomen dat aan de zuidzijde van deze tijdelijke weg ter hoogte van woningen een afscherming wordt voorzien om de woonkwaliteit op het gebied van geluid en lucht (en hiervan afgeleid, gezondheid) te garanderen.</i>
In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of het aanpassen van de werfzone en bijbehorende technische voorzieningen evenals voor ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen en telecommunicatie-infrastructuur. De grondwerken dienen op dusdanige wijze uitgevoerd te worden dat herstel van de bodemstructuur, -opbouw en -doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming.	
Na de realisatie van de weginfrastructuur is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd om deze grondbestemming te realiseren. Hiervoor worden technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor de (ongelijkvloerse) weginfrastructuur. De nodige beplantingen/bebossing wordt uitgevoerd in het eerste plantseizoen na het herstel van de bodemstructuur. Tot het moment waarop de zone gebruikt wordt als werfzone, blijft de grondkleur van toepassing.	<i>Onder de bepaling 'na de realisatie van de weginfrastructuur is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing' wordt bijvoorbeeld begrepen dat percelen met als grondkleur natuurgebied na gebruik als werfzone in zo'n staat wordt gebracht dat de natuurfunctie alle kansen heeft en opnieuw gerealiseerd kan worden.</i> <i>Onder 'definitieve oplevering van de werken' wordt begrepen de op een samen met de aannemer overeengekomen formele oplevering van de werken, zoals vergund in de omgevingsvergunning voor het gebied overeenkomstig de regels van het aannemingsrecht.</i> <i>Technieken van natuurtechnische milieubouw zijn een geheel van technieken om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen en aanhorigheden) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen. Deze technieken zijn omschreven in de Vademecums Natuurtechniek (https://omgeving.vlaanderen.be/vademecums-leidraden-en-studiesnatuurtechniek).</i>
6.2. Bepalingen met betrekking tot de inrichting	
De werfzone wordt ingericht volgens de principes van zuinig ruimtegebruik. Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden werfzones georganiseerd en ingericht op een manier dat de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven.	<i>Onder zuinig ruimtegebruik van een werfzone wordt begrepen: het optimaliseren van de beschikbare ruimte op werfzone om verspilling van de ruimte te vermijden of beperken, het vermijden van kappen van bomen, de efficiëntie te verhogen en de impact op het milieu te verminderen. Dit kan o.a. door: goed ontwerpen van de lay-out van de werf, waar mogelijk verticaal bouwen, opslagoptimalisatie, tijdelijke structuren, afbakening werkzones...</i> <i>Het beperken van de hinder op de omgeving en de effecten op de verdichting van de bodem kan onder meer door volgende elementen in rekening te brengen:</i> - <i>het maximaal vermijden van omleidingswegen aan de kant van bewoning en op landbouwgrond.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	- het maximaal vermijden van grondopslag e.d. in zones waar fluviale of pluviale overstromingen kunnen optreden. - het vermijden van langdurige grondstockage in verdichtingsgevoelige zones - het gebruiken van geluidsarme machines en technieken
In de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de A8 wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen opgenomen in artikel 6.2.	
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'reservaat en natuur'</i> Artikel 7. Natuurgebied	
7.1. Bestemming	
Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie.	
Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten. Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten: - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; - het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van nutsleidingen. Nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.	
Nieuwe groenelementen moeten bestaan uit klimaatbestendige of streekeigen enstandplaatsgerichte soorten.	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
P <i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'overig groen' en de subcategorie van gebiedsaanduiding 'parkgebied'.</i> Artikel 8. Parkgebied	
8.1. Bestemming	
Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van het park zijn toegelaten. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten. De genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt.	<i>Park wordt hier voornamelijk in de betekenis van het bosdecreet (artikel 4 bis) geïnterpreteerd, zijnde "groene ruimten waarbij de aanleg, de inrichting en het beheer sociaal-recreatieve en/of esthetische overwegingen overheersen en waar gelijktijdig andere functies kunnen worden vervuld, zoals recreatieve, educatieve, economische, cultuurhistorische, landschappelijke, wetenschappelijke, ecologische, fauna- en florabeschermende en milieubeschermende functies. Zij bestaan naast open gedeelten, waaronder waterpartijen, grasvelden, bloemperken, wandelwegen en andere infrastructuur, uit een afwisseling van bosgedeelten en/of gedeelten begroeid met bomen, heesters en kruidachtige gewassen."</i> <i>De sociale functie verwijst in deze context in hoofdzaak naar de publieke toegankelijkheid van openbare parken en de betekenis die deze gebieden hebben als (randstedelijke) groenvoorziening.</i> <i>Het behoud van de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied wordt als randvoorwaarde ingeschreven.</i> <i>Recreatie wordt hier verstaan in verhouding tot de andere functies van het gebied. Het is een nevensgeschikte functie en geen enige functie noch de enige hoofdfunctie.</i>
8.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen	
Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden zijn, in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten: - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie; - het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;	<i>Tot kleinschalige infrastructuur voor de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied worden gerekend:</i> - <i>speeltuigen, speelbossen en speelweiden, een (overdekte) picknickplaats, zitbanken, vuilnisbakken, beperkte sanitaire voorziening...</i> - <i>toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen, informatieborden, verrekijkers, knuppelpaden, vogelkijkhutten...</i> - <i>paden voor niet-gemotoriseerd verkeer: wandelen, fietsen, paardrijden... Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding.</i> - <i>kleinschalige infrastructuur voor het gebruik van vijvers voor hengelsport: bergruimte, schuilplaatsen, visplatformen, beperkte sanitaire voorziening, beperkte</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>parkeervoorziening in waterdoorlatende verharding, afsluitingen...</i>
Nieuwe groenelementen moeten bestaan uit klimaatbestendige of streekeigen en standplaatsgerichte soorten.	
8.3. Bepalingen m.b.t. ligging t.o.v. A8	
De inrichting van het parkgebied moet, daar waar het parkgebied grenst aan de A8 in open sleuf, zorgen voor een visuele afscherming tussen de infrastructuur en het gebied zelf en de omgeving.	
 <i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'overig groen' en de subcategorie van gebiedsaanduiding 'gemengd openruimtegebied'.</i> Artikel 9. Gemengd openruimtegebied	
9.1. Bestemming	
Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg, landbouw en recreatie nevensgeschikte functies. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.	
9.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen	
Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden, zijn in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten: - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie; - het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid; - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht op het gebruik van het gebied voor landbouw of hobbylandbouw.	<i>Het aanbrengen van infrastructuren voor het beheer van het gebied als openruimtegebied is mogelijk. Die infrastructuur is onder meer: veekerende rasters, het bouwen van schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied.</i> <i>Het openruimtegebied is in principe een bouwvrij gebied. In het gebied zijn uitsluitend gebouwen toegelaten die noodzakelijk zijn voor het beheer van het gebied, op voorwaarde dat ze niet gebruikt kunnen worden als woonverblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal ...). Een dergelijke bebouwing kan slechts toegelaten worden voor openruimtegebieden met een aanzienlijke oppervlakte.</i> <i>Tot kleinschalige infrastructuur voor de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied worden gerekend:</i> - <i>speeltuigen, speelbossen en speelweiden, een (overdekte) picknickplaats, zitbanken, vuilnisbakken, beperkte sanitaire voorziening ...</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	- toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen, informatieborden, verrekijkers, knuppelpaden, vogelkijkhutten ... - paden voor niet-gemotoriseerd verkeer: wandelen, fietsen, paardrijden ... Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding. <i>Kleinschalige infrastructuur voor landbouw of hobbylandbouw zoals schuilhokken, afsluitingen.</i> <i>Infrastructuur voor hoogdynamische dagrecreatieve of verblijfsrecreatie is uitgesloten (sportvelden, golfterreinen, permanente kampeervoorzieningen...).</i>
9.3 Bepalingen m.b.t. het waterbeheer	
Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen; zijn werken, handelingen en wijzigingen toegelaten die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden, voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden. De in artikel 9.1 en 9.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.	<i>Waterbeheersing is een ondergeschikte functie in dit gebied.</i> <i>Voor werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen buiten de natuurlijke overstromingsgebieden of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden worden de stroomgebiedbeheersplannen en de bekkenbeheersplannen als afwegingselement gehanteerd bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen voor bovenvermelde werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en wijzigingen.</i> <i>Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen. Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecumsnatuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</i>
 <i>(Symbolische aanduiding in overdruk)</i> <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 10. Hoogspanningsleiding	
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. Bij de beoordeling van de aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden wordt rekening gehouden met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.	<i>De bestaande hoogspanningsleidingen zoals aangegeven op het gewestplan worden overgenomen op het grafisch plan.</i>
 (overdruk) <i>Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 11 Op te heffen verkavelingsvergunningen	
De bestaande verkavelingsvergunningen worden opgeheven voor wat betreft de delen gelegen binnen deze overdruk.	

8.2 Op te heffen voorschriften

In overeenstemming met de decretale bepalingen worden voor de gebiedsdelen die opgenomen zijn in het verordenende grafische plan de stedenbouwkundige voorschriften van de volgende plannen opgeheven:

- de overlappende delen van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse;
- het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijke gebied Halle - Cluster A8' **Deelplan 'A8 - tunnel - westelijk deel'**;
- De overlappende delen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijke gebied Halle - Cluster A8' **Deelplan 'Knooppunt A8xR0'**;
- de overlappende delen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan '**Kruisveld**';
- De overlappende delen van het bijzonder plan van aanleg '**Informa**'.

Enkel de vlakken met een grondkleur heffen de overlappende delen van de genoemde bestemmingsplannen. Waar er enkel een overdrukzone werfzone is opgenomen, worden de bestemmingen van de genoemde bestemmingsplannen niet opgeheven.

8.3 Verkavelingen

In overeenstemming met de decretale bepalingen worden voor de gebiedsdelen die opgenomen zijn in het verordenende grafische plan de volgende (delen van) verkavelingen opgeheven:

- De overlappende delen van verkaveling 103FL197 (nr. gemeente VH/1972/0257C)
- De overlappende delen van verkaveling 103FL88 (nr. gemeente VH/1966/0148)
- De overlappende delen van verkaveling 103V94 (nr. gemeente VH/1981/0418)
- De overlappende delen van verkaveling 103FL92 (nr. gemeente VH/1966/0154B)
- De overlappende delen van verkaveling 103FL81 (nr. gemeente VH/1968/0193)
- De overlappende delen van verkaveling 103FL88 (nr. gemeente VH/1966/0148)
- De overlappende delen van verkaveling 103FL195 (nr. gemeente VH/1981/0416B)
- De verkaveling 103V85 (nr. gemeente VH/1980/0408)

De delen die worden opgeheven zijn ook aangeduid in overdruk op het grafisch plan (artikel 11).

9 Ruimtebegroting

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op de ruimteboekhouding uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is weergegeven in volgende ruimtebegroting.

Bestemmingscategorie	Voor	Na	Verschil
Wonen	3 ha	0 ha	- 3 ha
Recreatie	2 ha	0 ha	- 2 ha
Industrie	1 ha	0 ha	- 1 ha
Landbouw	2 ha	0 ha	- 2 ha
Natuur en reservaat	1 ha	5 ha	+ 4 ha
Overig groen	25 ha	3 ha	- 22 ha
Infrastructuur	0	28 ha	+ 28 ha
Overige	2	0 ha	- 2 ha

tabel 1: Ruimtebegroting

Verdere duiding over cijfers in de ruimtebegroting.

In het PRUP werd de hoofdweg opgenomen in een 'zone voor verkeers-en vervoersinfrastructuur en park', ondergebracht in de gebiedscategorie 'Overig groen', waardoor de 0 ha een vertekend beeld geeft van de realiteit. In werkelijkheid is dus een groot deel van de oppervlakte 'overig groen' (kolom 'voor') reeds ingenomen door wegeninfrastructuur. Daarnaast kan worden meegegeven dat niet de volledige oppervlakte 'infrastructuur', weergegeven in kolom 'na', zal worden ingenomen door wegeninfrastructuur omdat binnen het gebied voor wegeninfrastructuur de nodige marges worden ingerekend i.f.v. de verdere uitwerking van de omgevingsvergunning.

10 Bijlagen

10.1 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**