

Welkom op de infomarkt

Een korte historiek

De A8 in Halle zorgt vandaag voor **onveilige situaties, files en hinder in de omgeving**.

De Werkvennootschap werkt sinds 2022 aan een oplossing voor deze problemen. We onderzochten verschillende manieren om de A8 veiliger en vlotter te maken én beter in te passen in de omgeving.

- In het verleden werd een **provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP)** opgemaakt, met een volledige ondertunneling als oplossing
- Deze oplossing bleek **complex in uitvoering en te duur**
- Daarom werd gezocht naar **andere, meer realistische oplossingen**
- Met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) wordt gewerkt aan een vergunningsbasis voor deze oplossingen

Met de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering op 31 mei 2024 ging de procedure voor de opmaak van het **GRUP “Landschappelijke Inpassing van de A8” van start**. De publieke raadpleging over de startnota liep van 11 juni tot en met 9 augustus 2024.

Op basis van de verschillende onderzoeken werd één oplossing gekozen en vertaald in een grafisch plan en bijhorende voorschriften (“het ontwerp-GRUP”).

Waarom deze infomarkt?

Op deze infomarkt informeren we je over het ontwerp-GRUP. De Vlaamse Regering stelde dit ontwerp voorlopig vast op 8 mei 2026.

Tijdens het openbaar onderzoek kan iedereen gedurende 60 dagen reageren op dit ontwerp. Dit openbaar onderzoek loopt van 26 mei tot en met 24 juli 2026. Verderop leggen we uit hoe je jouw mening kan geven.





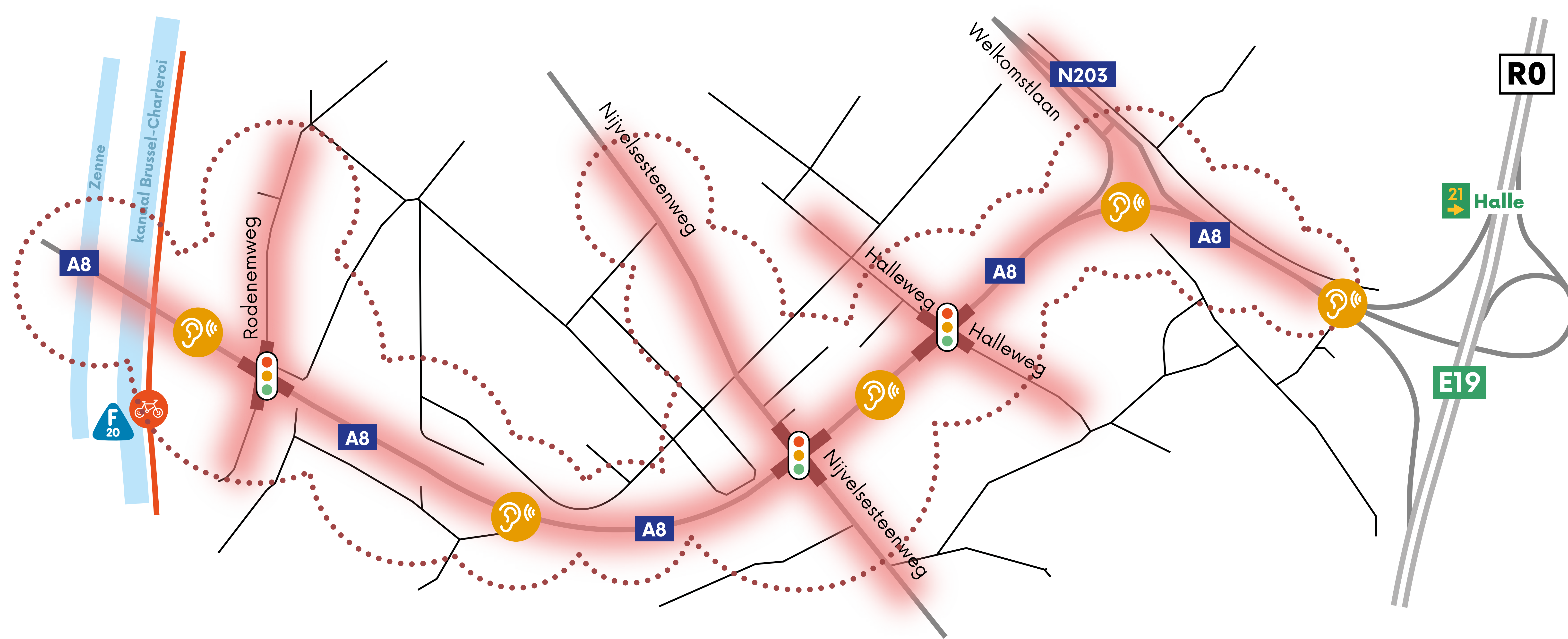
De A8 vandaag

Welke uitdaging ligt er?

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

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

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



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

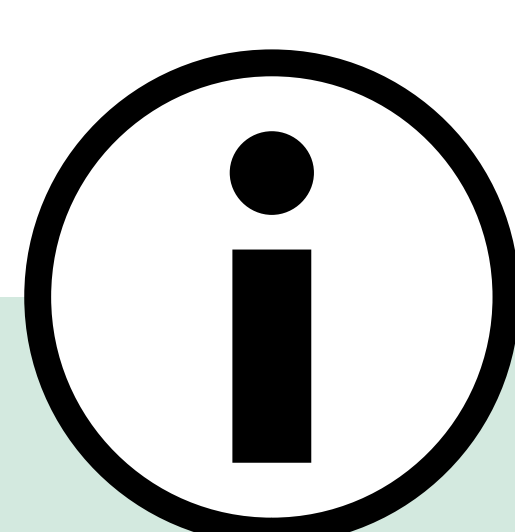
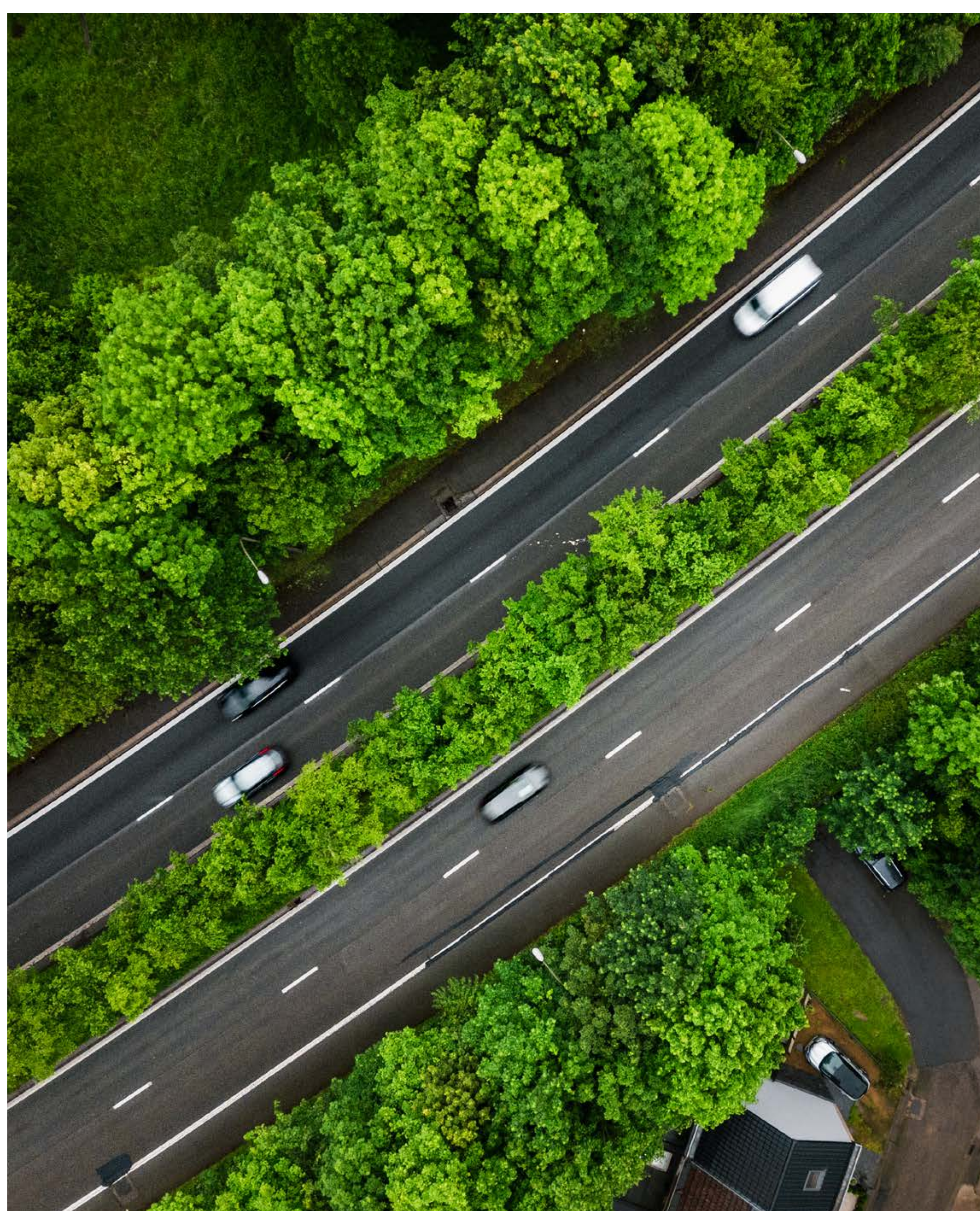


De ambities van het project A8

Wat willen we bereiken met het project A8?

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

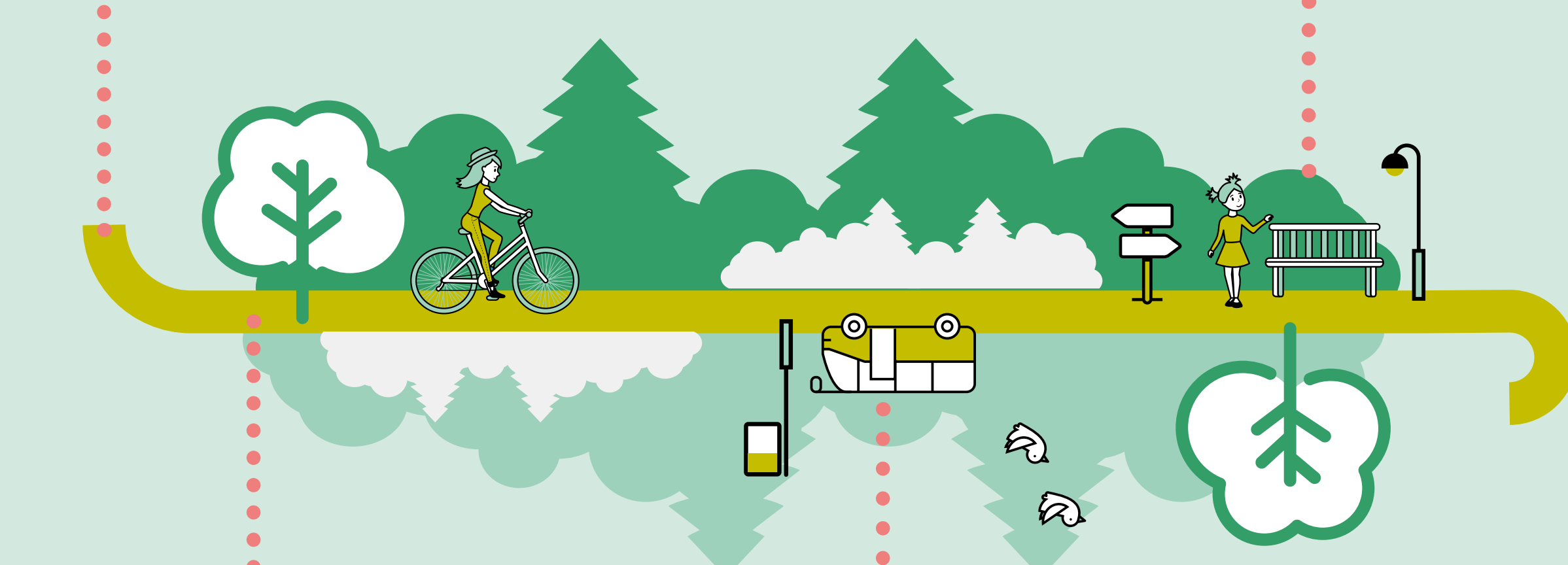
- Een betere doorstroming en verkeersveiligheid op de A8.
- Minder verkeersdruk en hogere verkeersveiligheid op de lokale wegen in Halle.
- Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.
- Een betere verbinding tussen de wijken rond de A8.
- De leefbaarheid in de omgeving van de A8 verbeteren.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



Het programma Werken aan de Ring

Leesbare, logische en verkeersveilige infrastructuur

Leefbaarheid in de regio vergroten



Landschappelijke inpassing van de infrastructuur

Multimodale bereikbaarheid verbeteren

De herinrichting van de A8 maakt deel uit van het programma “Werken aan de Ring”. Met dit programma maakt De Werkvennootschap in opdracht van de Vlaamse Regering de ring rond Brussel klaar voor morgen. Hierbij staan het verbeteren van de mobiliteit, het verhogen van de leefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid in en rond Brussel centraal. Daarom wordt geïnvesteerd in infrastructuur voor verschillende vervoersmodi (auto, openbaar vervoer, fiets en voetgangers). Tegelijkertijd wordt er ingezet op verschillende aspecten zoals geluid, gezondheid, verkeersveiligheid en biodiversiteit.

werkenaandering.be



werkenaandering.be

Het GRUP

'Landschappelijke inpassing A8'

De herinrichting van de A8 is een technisch complex dossier. Om tot een realiseerbare oplossing te komen werd uitgebreid studiewerk uitgevoerd en werd een **nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)** opgesteld.

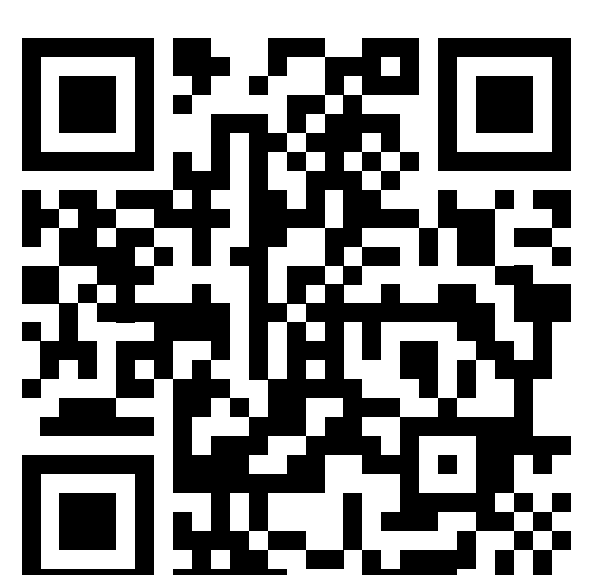
Met het GRUP werd gezocht naar een verantwoorde balans tussen de maatschappelijke kosten en de baten van het project. Daarnaast **gelden voor het GRUP de volgende plandoelstellingen:**

- Het realiseren van een verkeersveilige hoofdweg die goed functioneert
- Het uitwerken van een haalbaar alternatief voor een volledige intunneling van de A8, met aandacht voor een kwalitatieve landschappelijke inpassing en leefomgeving
- Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8

Om tot een oplossing te komen, onderzochten we verschillende alternatieven voor de overkapping van de A8, de ontsluiting van de wijken en een tijdelijke A8 tijdens de uitvoering.

De alternatieven, varianten en opties werden onderzocht en afgewogen op basis van ontwerp onderzoek, een verkeersveiligheidsbeoordeling, een tunnelveiligheidsbeoordeling, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en een milieueffectenonderzoek (MER).

Op basis van de resultaten van deze onderzoeken werd gekozen voor een **korte tunnel** en de aanleg van een **lokale verbindingsweg**. De oversteek van Halleweg over de A8 wordt gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Tijdens de werken wordt een tijdelijke A8 met twee keer twee rijstroken voorzien. Dit voorkeursalternatief werd vertaald in het ontwerp-GRUP.



Gevoerde onderzoeken

Het gekozen voorkeursalternatief voor de herinrichting van de A8 is gebaseerd op inzichten uit de verschillende onderzoeken waarin de mogelijke oplossingen grondig werden bestudeerd en afgewogen. De onderzoeken zitten als bijlage bij het ontwerp-GRUP.



Milieueffecten-rapport (MER)

Het MER onderzoekt de impact van het plan op de omgeving, en dit op vlak van geluid, luchtkwaliteit, water, natuur, gezondheid, mobiliteit, ... Op basis van dit onderzoek worden maatregelen voorgesteld om eventuele negatieve effecten te beperken. Deze maatregelen worden vertaald in het GRUP.



Maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA)

De maatschappelijke kosten-batenanalyse brengt de kosten en baten van het project in kaart. Daarbij wordt gekeken naar effecten op vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid en economie. Zo wordt duidelijk wat de meerwaarde van het plan is voor de samenleving.



Verkeers-veiligheids-onderzoek (VVEB)

De verkeersveiligheid van de verschillende alternatieven wordt beoordeeld op basis van onder meer ongevallenrisico's, het aantal kruispunten en aansluitingen, en de veiligheid voor alle weggebruikers.



Tunnelveiligheids-onderzoek

De veiligheid in tunnels wordt onderzocht, met aandacht voor risico's op ongevallen en brandveiligheid.



Ontwerpend onderzoek

In het ontwerpend onderzoek worden de mogelijke oplossingen ruimtelijk uitgewerkt en visueel voorgesteld. Zo ontstaat inzicht in de inpassing in de omgeving en de voor- en nadelen van de verschillende keuzes.



Beoordelingsnota

De beoordelingsnota vat de resultaten van de verschillende onderzoeken samen en legt uit hoe de keuze voor de oplossing gemaakt werd.

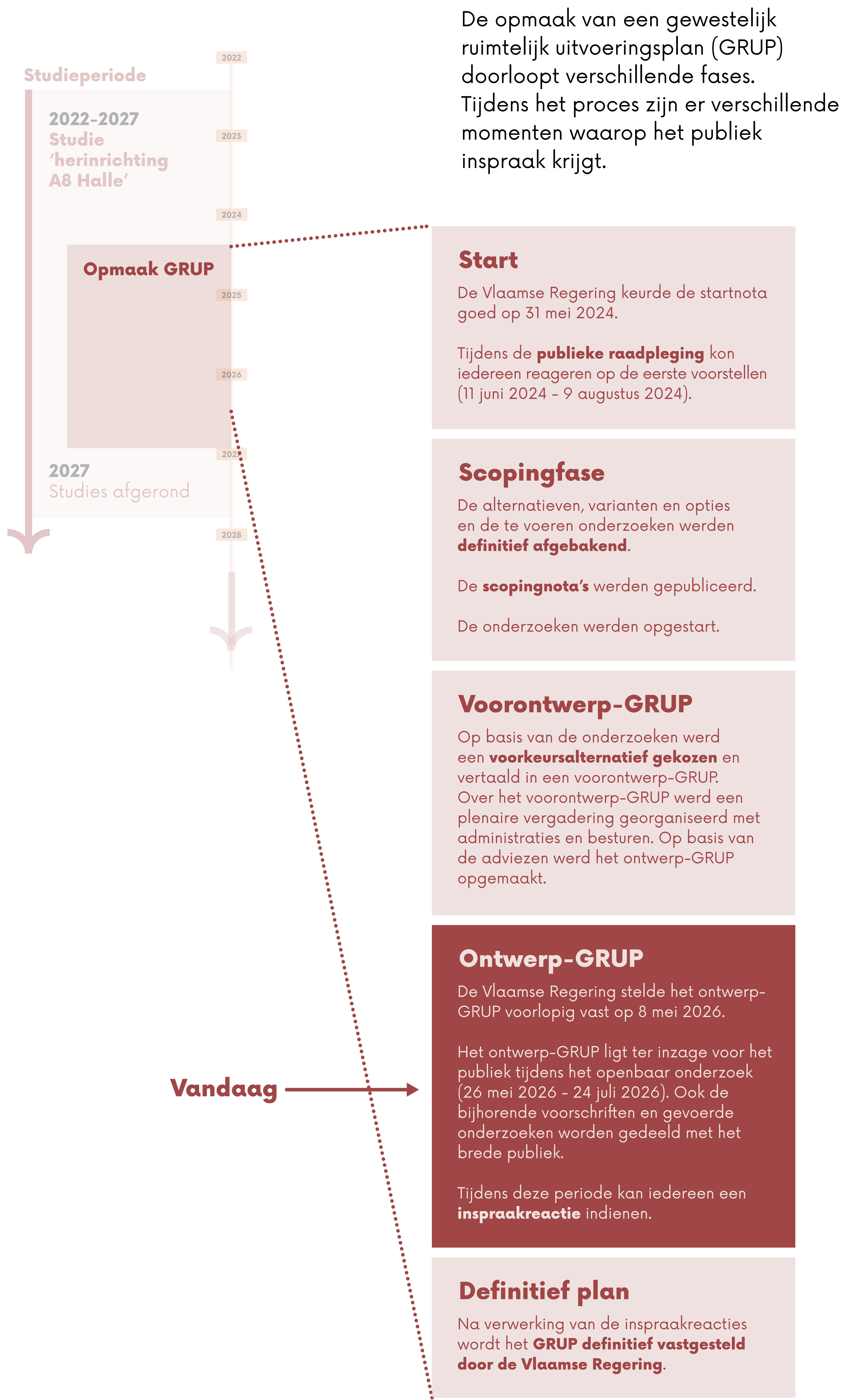


A8-Halle.be

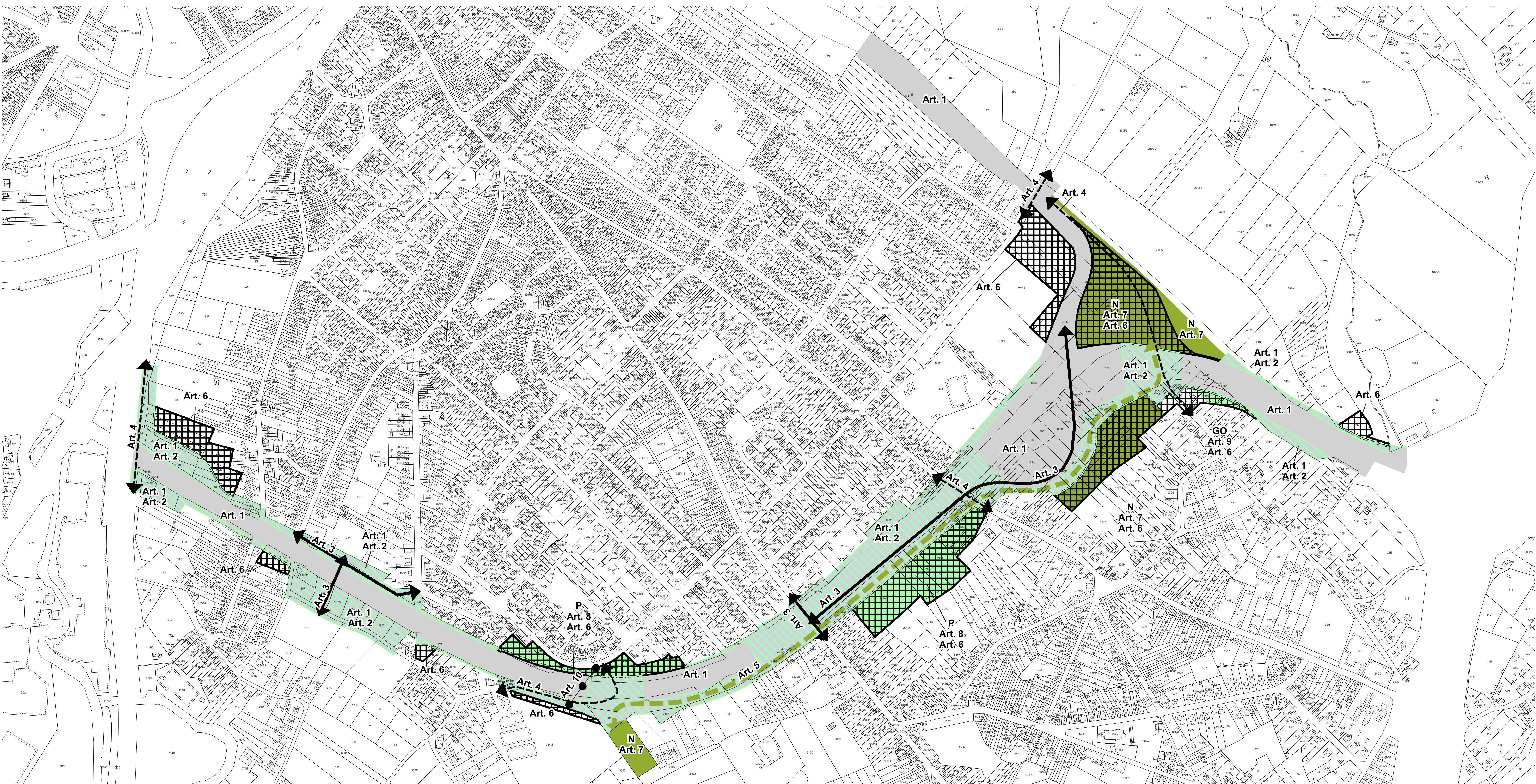


werkenaandering.be

De stappen in de opmaak van het GRUP



Het grafisch plan voor de A8 en omgeving



Op basis van verschillende onderzoeken werd een voorkeursalternatief gekozen voor de A8 en de omgeving. De oplossing werd omgezet in een grafisch plan. Dat is een kaart waarop de nieuwe bestemmingen zijn aangeduid. Het legt onder andere vast waar ruimte is voor infrastructuur en hoe de omgeving wordt georganiseerd. Bij elke bestemmingszone horen stedenbouwkundige voorschriften. Die bepalen welke activiteiten waar mogen plaatsvinden en hoe een gebied wordt ingericht en beheerd.

Het grafisch plan en de voorschriften zijn de verordenende delen van het ontwerp-GRUP. Ze leggen de bestemmingswijzigingen en voorschriften wettelijk vast. **Het GRUP vormt in de toekomst de basis voor de omgevingsvergunning en de realisatie van het project.**

Artikel 1: Gebied voor wegeninfrastructuur.
In deze zones is ruimte voorzien voor de aanleg van de A8, de lokale verbindingsweg, het aansluitingscomplex en de aansluiting op bestaande wegenis. Ook maatregelen voor de inpassing van de weg (zoals bermen, geluidsschermen, infiltratie) kunnen hier aangelegd worden.

Artikel 2: Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de A8
Deze overdruk duidt onder andere de ligging van het tunneldak en de overkappingen over de A8 aan. Ook maatregelen voor de inpassing van de weg (zoals bermen, geluidsschermen, infiltratie) kunnen hier aangelegd worden. Bij deze zones horen voorschriften om de parkaanleg op het tunneldak en de verbindingen voor gemotoriseerd verkeer, voor actieve modi en voor ecologie op de overkappingen mogelijk te maken.

Artikel 3: Verbindingen voor gemotoriseerd verkeer
Deze pijlen duiden indicatief aan waar verbindingen over en langs de A8 worden voorzien voor gemotoriseerd verkeer.

Artikel 4: Verbindingen voor actieve modi
Deze pijlen duiden indicatief aan waar verbindingen over de A8 en Welkomstlaan worden voorzien voor actieve modi (voetgangers en fietsers).

Artikel 5: Ecologische verbinding
Deze pijl duidt indicatief aan waar een continue ecologische verbinding langsheen en over de A8 wordt gerealiseerd.

Artikel 6: Werfzone
Deze overdruk duidt zones aan die tijdelijk kunnen gebruikt worden als werfzone tijdens het realiseren van de werken.

Artikel 7: Natuurgebied
In deze zones is ruimte voorzien voor herstel en ontwikkeling van natuur.

Artikel 8: Parkgebied
In deze zones is ruimte voorzien voor de inrichting van een park.

Artikel 9: Gemengd openruimtegebied
In deze zone is ruimte voor de ontwikkeling van verschillende functies zoals landbouw, natuur, recreatie, ...

Artikel 10: Hoogspanningsleiding
De oorspronkelijke ligging van de hoogspanningsleiding op het gewestplan wordt overgenomen op het plan.





Openbaar onderzoek over het ontwerp-GRUP

Hoe kan je jouw mening geven?

Tijdens het openbaar onderzoek dat loopt van 26 mei tot en met 24 juli 2026 kan je het ontwerp-GRUP inkijken en erop reageren. Je kan reageren op **alle onderdelen van het ontwerp-GRUP**:

- het grafisch plan
- de bijhorende voorschriften
- de toelichtingsnota en bijhorende kaarten
- het register van de planbaten en planschade
- alle gevoerde onderzoeken (MER, MKBA, VVEB, tunnelveiligheidsonderzoek, ontwerpend onderzoek)
- de beoordelingsnota
- de overeenkomst met de Stad Halle
- de scopingnota
- de procesnota

Wat gebeurt er met jouw opmerkingen?

Na het openbaar onderzoek worden alle reacties verzameld en verwerkt door het planteam. Op basis daarvan kan het plan nog worden aangepast. Daarna stelt de Vlaamse Regering het GRUP definitief vast.

Waar en hoe kan je deelnemen?

Online

Via **grups.omgeving.vlaanderen.be/r/A8**

- je vindt hier het volledige ontwerp-GRUP, alle documenten en antwoorden op veelgestelde vragen
- je kan hier ook eenvoudig een reactie indienen.



Gemeentehuis of stadhuis

In de gemeente- en stadhuisen van **Halle, Sint-Pieters-Leeuw en Beersel** kan je:

- het ontwerp inkijken
- je reactie afgeven tegen ontvangstbewijs.

Per post

Stuur je reactie naar:

Departement Omgeving

Koning Albert II-laan 15, bus 551
1210 Brussel





Meer weten over het project A8 in Halle?

De Werkvennootschap werkt aan een veilige, vlottere en beter ingepaste A8 in Halle. We zoeken naar een oplossing die de verkeersveiligheid verhoogt, de doorstroming verbetert en de leefbaarheid in de omgeving versterkt.

Heb je vragen of wil je op de hoogte blijven?

Het projectteam A8 helpt je graag verder.



Contacteer ons

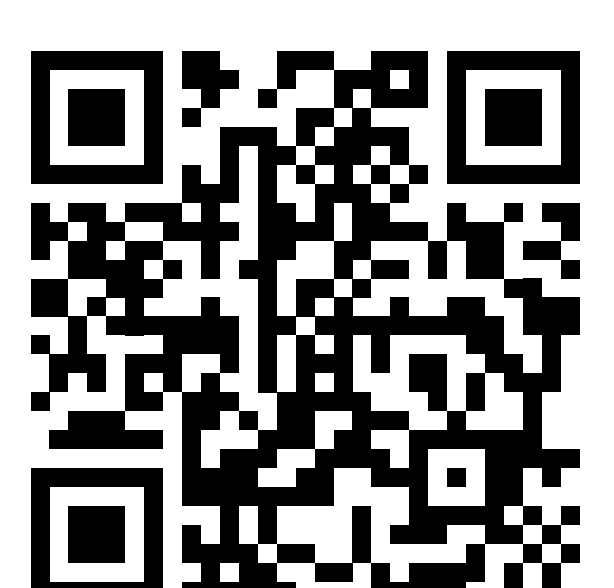


 www.A8-halle.be

 [@werkenaandering](https://www.facebook.com/werkenaanadering)

 info@A8-halle.be

**Schrijf je in op de nieuwsbrief
via de website en ontvang updates
over het project.**



werkenaandering.be

De mobiliteitsoplossing



1 Minder aansluitingen, vlotter verkeer

In de nieuwe inrichting verdwijnen de drie kruispunten met verkeerslichten tussen het kanaal en de aansluiting met de R0. In de plaats komt er **één centrale aansluiting aan de Welkomstlaan**, waar je in alle richtingen de A8 op en af kan. Door het aantal op- en afritten te beperken, zal verkeer van verder af niet langer door de wijken rijden om de A8 te bereiken maar dichterbij de herkomst een weg naar het hoofdwegennet zoeken. Verkeer vanuit Halle zal op haar beurt vlotter richting de A8 kunnen rijden.

2 Veilige dwarsverbindingen

De A8 kruisen doe je **via bruggen en tunnels**. Om de 400 à 500 meter komt er een **veilige oversteek**, zodat wijken en open ruimte opnieuw beter met elkaar verbonden worden. De verbindingen aan het kanaal, Driepikkel, Halleweg en Keerstraat zijn voorbehouden voor voetgangers en fietsers. Aan de Rodenemweg en de Nijvelsesteenweg kan ook gemotoriseerd (landbouw)verkeer de A8 veilig kruisen.

3 De lokale verbindingsweg ontlast de woonwijken

Een nieuwe lokale verbindingsweg loopt grotendeels parallel en aan de zuidkant van de A8 en **verbindt via de Nijvelsesteenweg de omliggende wijken met het op- en afrittencomplex aan de Welkomstlaan**.

Zo wordt **lokaal verkeer in de wijken gescheiden van doorgaand verkeer** naar de A8. Verkeer bereikt de snelweg rechtstreeks, zonder door woonwijken te rijden. Mobiliteitsonderzoek toont aan dat dit zorgt voor een vlotte bereikbaarheid en minder verkeersdruk in de omliggende wijken.

4 Halleweg voorbehouden voor voetgangers en fietsers

De dwarsverbinding aan de Halleweg wordt voorbehouden voor voetgangers en fietsers. Gemotoriseerd verkeer kan hier dus niet de A8 oversteken of de lokale verbindingsweg oprijden. Zo wordt het veiliger en aangenamer om je lokaal te verplaatsen, en krijgt sluipverkeer minder kans.

5 Lokale maatregelen

De stad Halle onderzoekt of bijkomende lokale maatregelen nodig zijn om het verkeer in de wijken verder te verbeteren en sluipverkeer te ontmoedigen.



Hoe werkt de mobiliteitsoplossing?

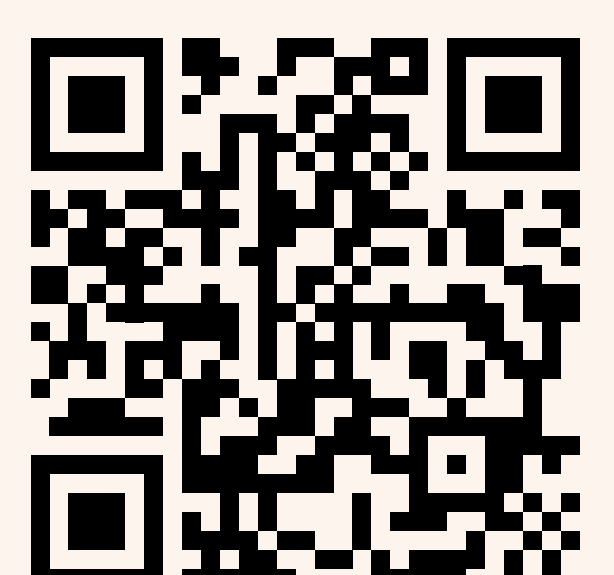
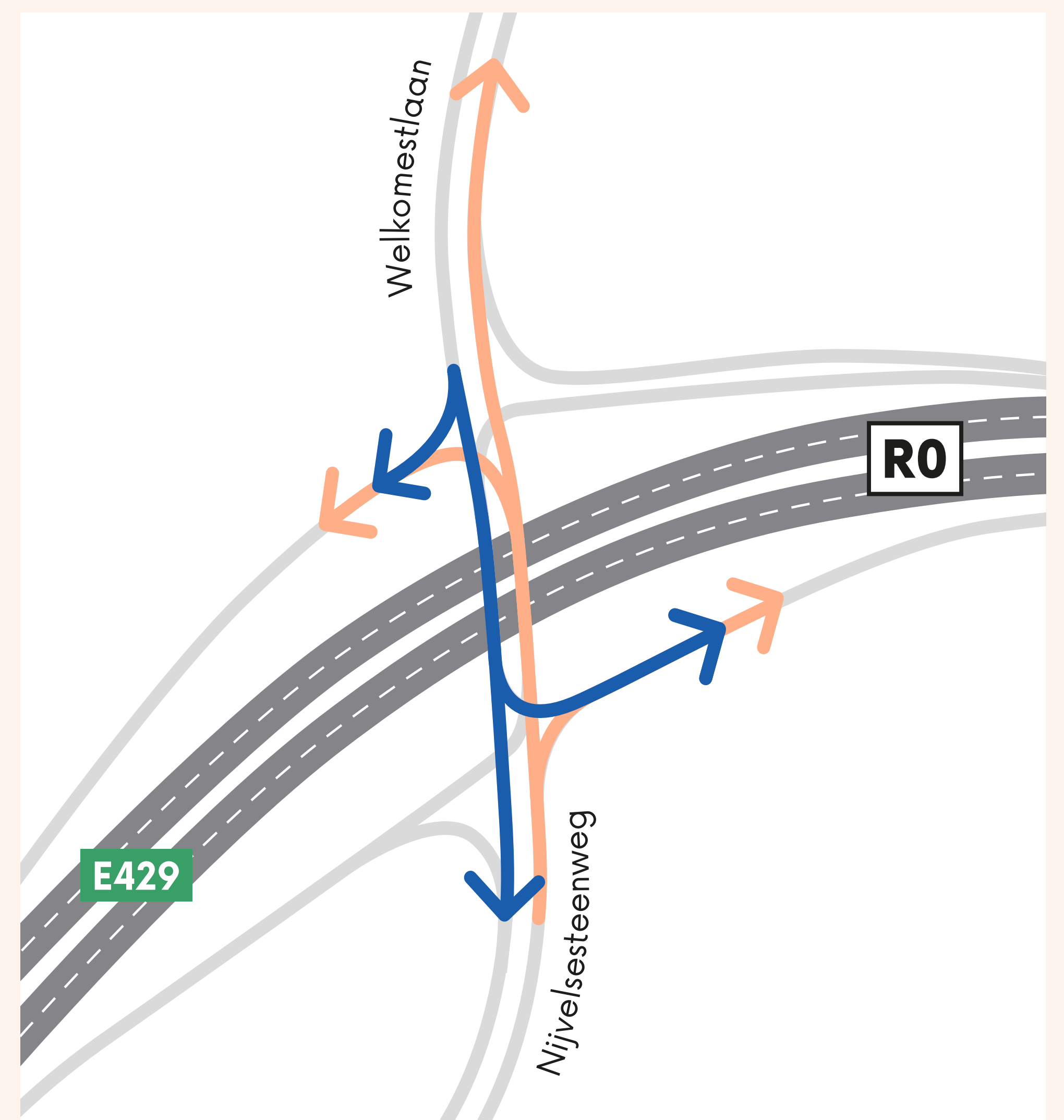
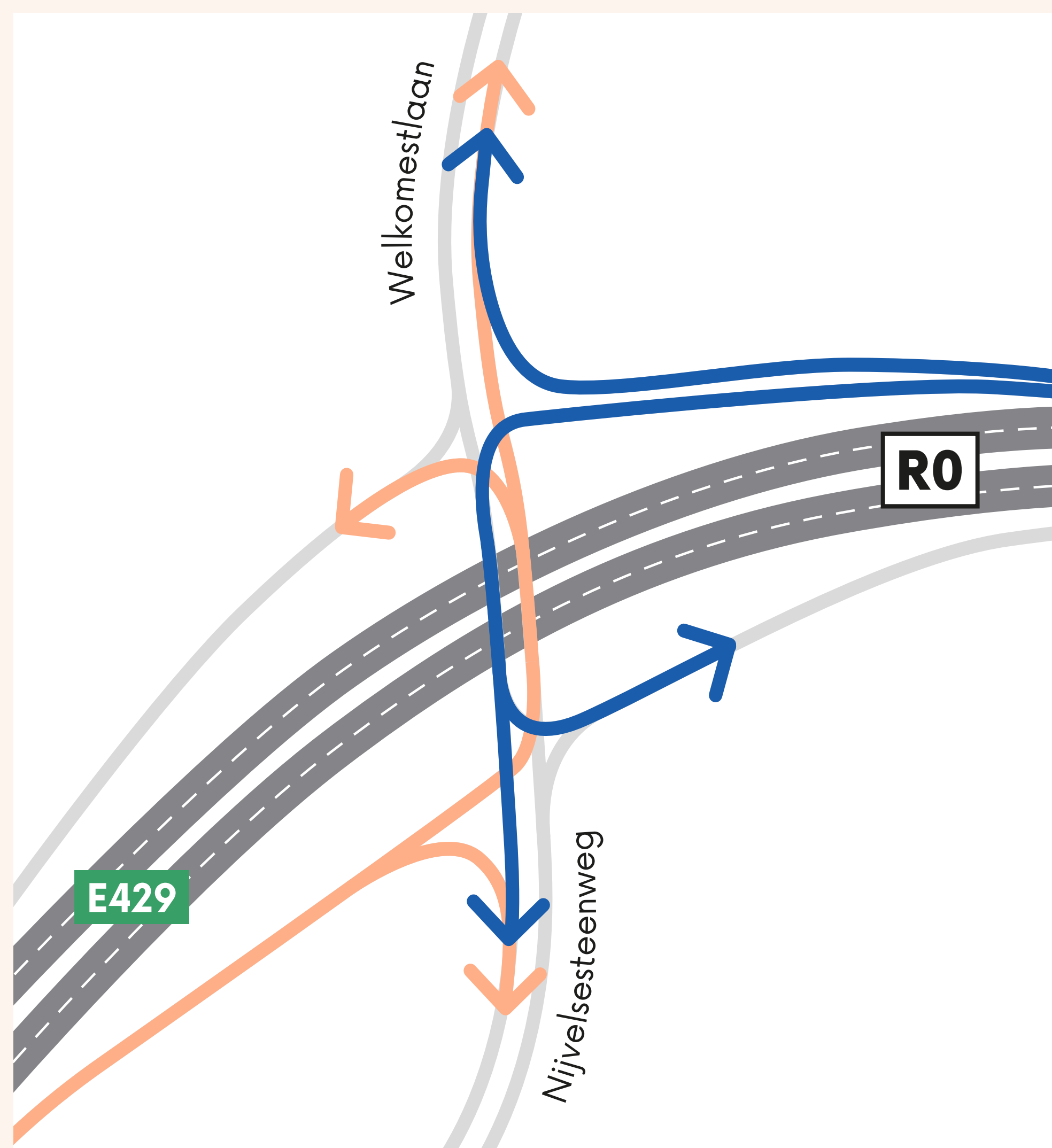
Bekijk de video voor meer uitleg over de mobiliteitsoplossing.

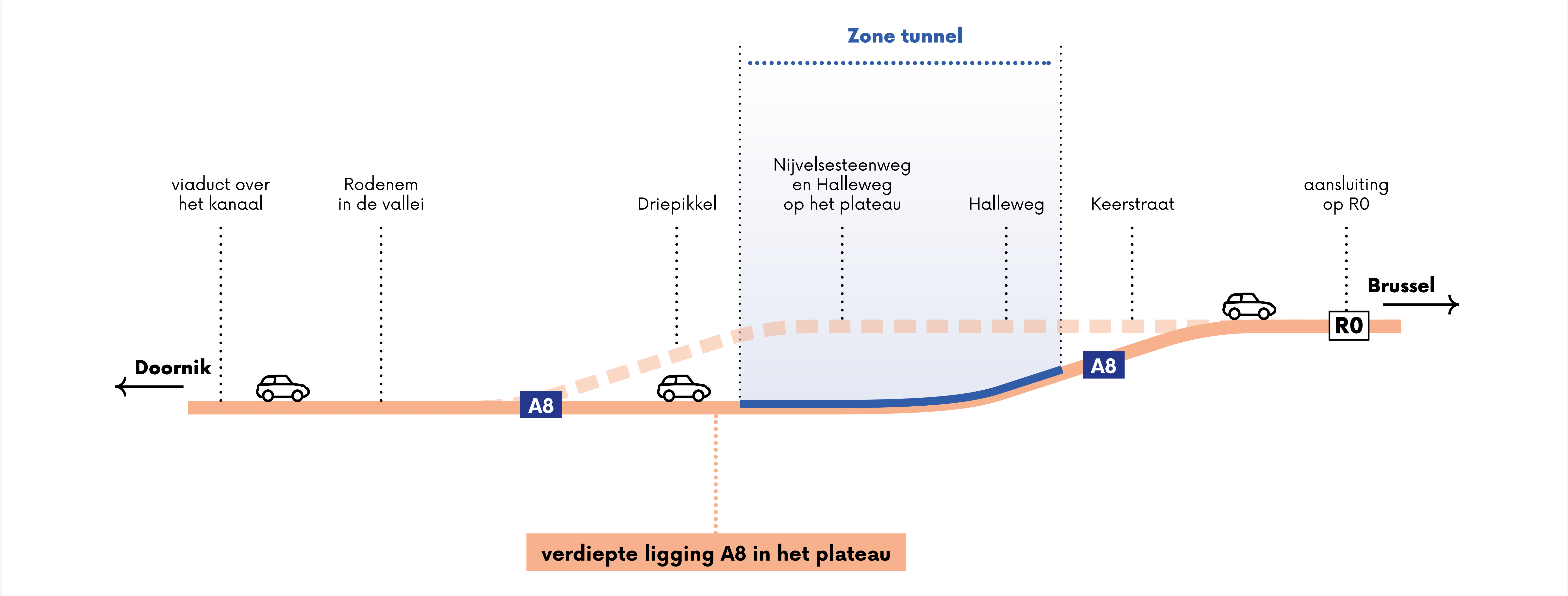


Een efficiënte en veilige aansluiting

De bestaande halve aansluiting aan de Welkomstlaan wordt omgevormd tot een volwaardige aansluiting. Het verkeer zal hier in alle richtingen kunnen op- en afrijden richting de R0 en Doornik.

De op- en afritten van de A8 lopen parallel met de snelweg en sluiten aan op twee kruispunten met verkeerslichten. Hierdoor kan je veilig afslaan richting de lokale verbindingsweg en de Welkomstlaan. De kruispunten bevinden zich boven de A8, het verkeer op de A8 zelf blijft doorstromen en moet niet stoppen.





Waar wordt de A8 ingegraven?

In de zone tussen het kanaal en Driepikkel blijft de A8 op het huidige niveau. Vanaf Driepikkel tot voorbij de Keerstraat wordt de A8 ingegraven. Deze zone is het hoogst gelegen op het plateau. Hier is een ingraving technisch haalbaar met beperkte impact op de omgeving. Tussen de Nijvelsesteenweg en de

Halleweg verdwijnt de A8 onder het landschap in een tunnel. Bovenop komt ruimte voor ontmoeting en doorlopende fiets- en wandelverbindingen tussen de wijken. Ook aan Driepikkel en de Keerstraat komen er overkappingen met ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.



werkenaandering.be

Veilige en comfortabele routes voor voetgangers en fietsers

In het ontwerp krijgen fietsers en voetgangers een volwaardige plaats. Een logisch en comfortabel netwerk verbindt wijken, groenzones en recreatieve plekken met elkaar.



Dwarsverbinding van de Halleweg op het tunneldak over de A8.
Veilige inrichting van het kruispunt met de lokale verbindingsweg.

Veilige dwarsverbindingen over de A8

Op verschillende plaatsen kan je de A8 veilig kruisen via de overkappingen, het tunneldak of een tunnel onder de A8. Op sommige locaties zijn deze dwarsverbindingen uitsluitend voor voetgangers en fietsers. Zo steek je veilig en zonder conflict met autoverkeer over. Er zijn veilige dwarsverbindingen over de A8 aan het kanaal, Rodenem, Driepikkel, Nijvelsesteenweg, Halleweg en Keerstraat.

Doorlopende routes langs de A8

Langs de A8 wordt het netwerk voor fietsers en voetgangers uitgebreid. Nieuwe paden sluiten aan op bestaande routes en maken langere trajecten mogelijk. Zo wordt het ook mogelijk om vlot van Lembeek naar Buizingen te rijden langsheen de A8, Kruisveld en de omgeving van Kluisbos. In Rodenem komt er een extra aansluiting op de fietssnelweg F20 langs het kanaal.





Zone Kanaal - Driepikkel

In het deel tussen het kanaal en Driepikkel **blijft de A8 op haar huidige niveau liggen**. Dankzij **doorlopende geluidsmaatregelen** wordt het geluid van de A8 beperkt en wordt de weg visueel afgeschermd.

Nieuwe fiets- en voetgangers-verbindingen maken de wijken **veiliger, leefbaarder en beter bereikbaar**.

Vanaf Driepikkel wordt de A8 geleidelijk aan **lager aangelegd ten opzichte van het niveau van de omgeving**.

Wat verandert er in deze zone?

- 1 Zone voor waterbuffering- en infiltratie van regenwater langs het kanaal.
- 2 Aansluiting op de fietssnelweg F20 langs het kanaal.
- 3 **Het kruispunt met de A8 aan de Rodenemweg verdwijnt**. Daarmee vermindert ook het sluipverkeer in de omliggende wijken.
- 4 Rodenem zelf blijft bereikbaar via een **nieuwe tunnel aan Resteleurs** onder de A8 voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Deze tunnel verbindt Rodenem met de wijken ten noorden van de A8.
- 5 Nieuwe weg tussen Biezeweide en Kouter met aansluiting op de tunnel..
- 6 Waterbuffering en parkinrichting aan de Veldstraat.
- 7 Een **extra overkapping voor voetgangers en fietsers** verbindt Driepikkel met de Veldstraat.
- 8 Een **ecologische verbinding** ten zuiden van de A8 zorgt ervoor dat verschillende waardevolle natuurgebieden in de omgeving van de A8 opnieuw met elkaar verbonden worden.



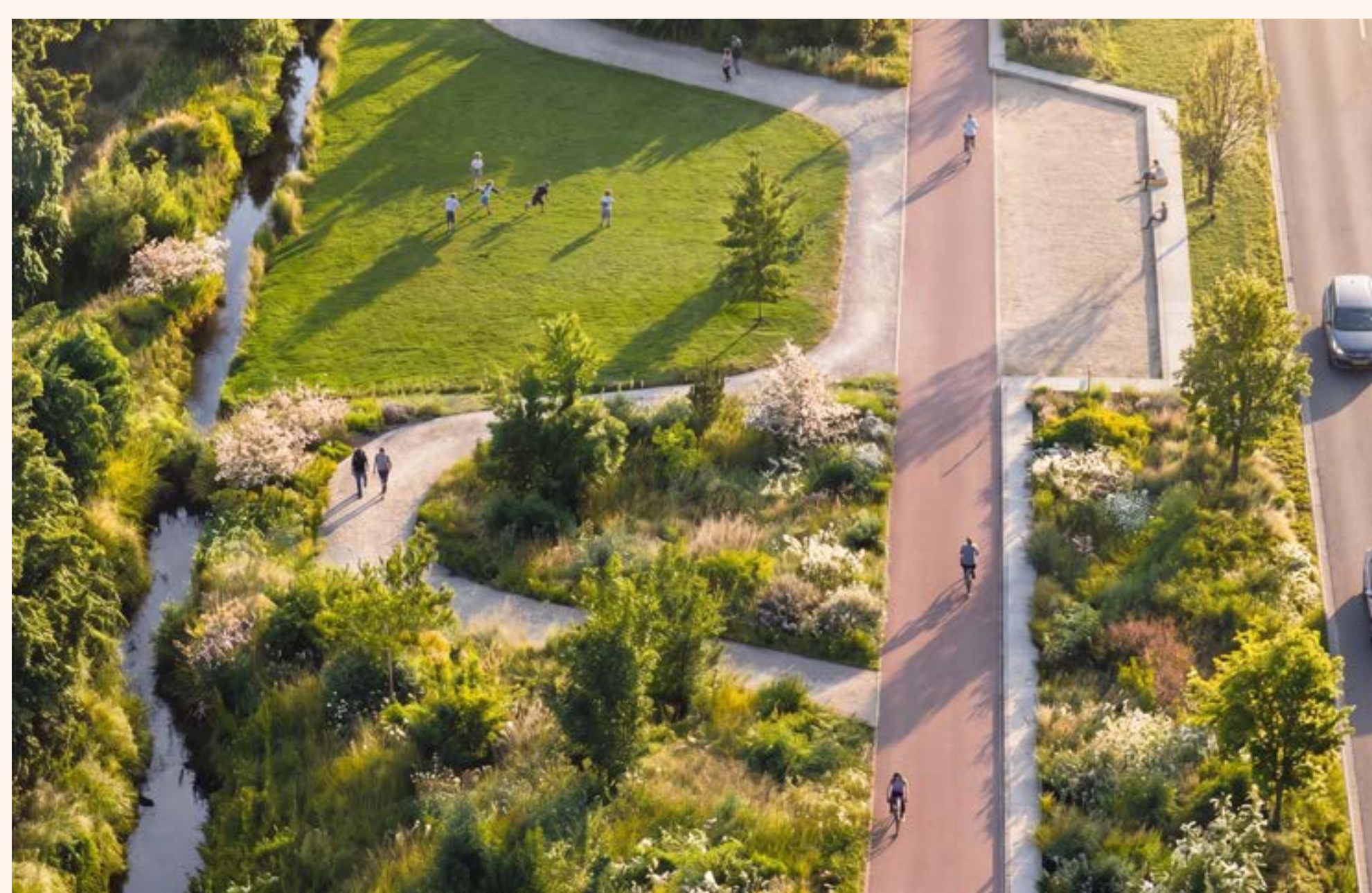
Nieuwe tunnel aan Resteleurs onder de A8.





Zone Nijvelsesteenweg - Halleweg

De A8 ligt hier een stuk lager dan de omgeving en wordt in een tunnel aangelegd. Daardoor wordt de A8 volledig aan het zicht onttrokken. Het tunneldak biedt ruimte voor ontmoeting en doorlopende fiets- en wandelverbindingen.



Mogelijke invulling van het tunneldak



Nijvelsesteenweg op het tunneldak en kruispunt met de lokale verbindingsweg.

Wat verandert er in deze zone?

- 1 Het tunneldak biedt ruimte voor een **park met doorlopende verbindingen voor voetgangers en fietsers**, die bestaande en nieuwe routes en de wijken met elkaar verbinden.
- 2 Groenbuffers zorgen voor afscherming en garanderen de privacy van tuinen en woningen.
- 3 De Nijvelsesteenweg loopt over het tunneldak van de A8 en blijft een belangrijke verbinding tussen het noorden en zuiden van Halle voor gemotoriseerd verkeer, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.
- 4 De lokale verbindingsweg sluit aan met een kruispunt op de Nijvelsesteenweg. Er komen verkeerslichten en een veilige inrichting voor alle weggebruikers.
- 5 De Halleweg loopt over het tunneldak van de A8 en wordt **voorbehouden voor voetgangers en fietsers**. Hier kunnen zij vanuit de wijken de A8 en de lokale verbindingsweg veilig en rustig oversteken te midden van het park op de tunnel.
- 6 Dienstgebouwen met technische installaties, geïntegreerd in landschap en park.
- 7 De groenbuffers langs de A8 vormen een ecologische verbinding waarlangs dieren zich ongestoord kunnen verplaatsen. Deze zones zijn niet toegankelijk voor mensen.
- 8 Tijdelijke werfzone, kan na uitvoering van de werken ingericht worden als een park.





Zone rond het aansluitingscomplex van de A8

De bestaande aansluiting aan de Welkomstlaan wordt heringericht. Samen met de lokale verbindingsweg zorgt de Welkomstlaan voor een vlotte en veilige aansluiting op de A8.

Wat verandert er in deze zone?

- 1 De **A8 en het aansluitingscomplex** liggen hier lager dan de omgeving errond. **Geluidsmaatregelen** beperken de geluidshinder en onttrekken het geheel aan het zicht, zodat het beter in de omgeving past.
- 2 De **lokale verbindingsweg** maakt een bocht om een veilige aansluiting op de A8 en verbinding met de Welkomstlaan mogelijk te maken.
- 3 Bermen en geluidsschermen **beperken de geluidshinder** naar de omgeving.
- 4 Via de bermen loopt de **ecologische verbinding** verder door langs de A8 richting de Keerstraat.
- 5 Een bijkomende **overkapping aan de Keerstraat** zorgt voor een veilige en vlotte fietsverbinding tussen Essenbeek en Buizingen en leidt de ecologische verbinding over de A8 richting de Simmebeekweg.
- 6 Extra ruimte voor groen en natuur rond de overkapping
- 7 Tijdelijke werfzone, kan na uitvoering van de werken ingericht worden als zone voor groen en natuur.
- 8 Veilige oversteek voor fietsers en voetgangers over de Welkomstlaan (E. Ysayestraat – Bleukenstraat). Gemotoriseerd verkeer blijft hier op de Welkomstlaan en kan niet afslaan.

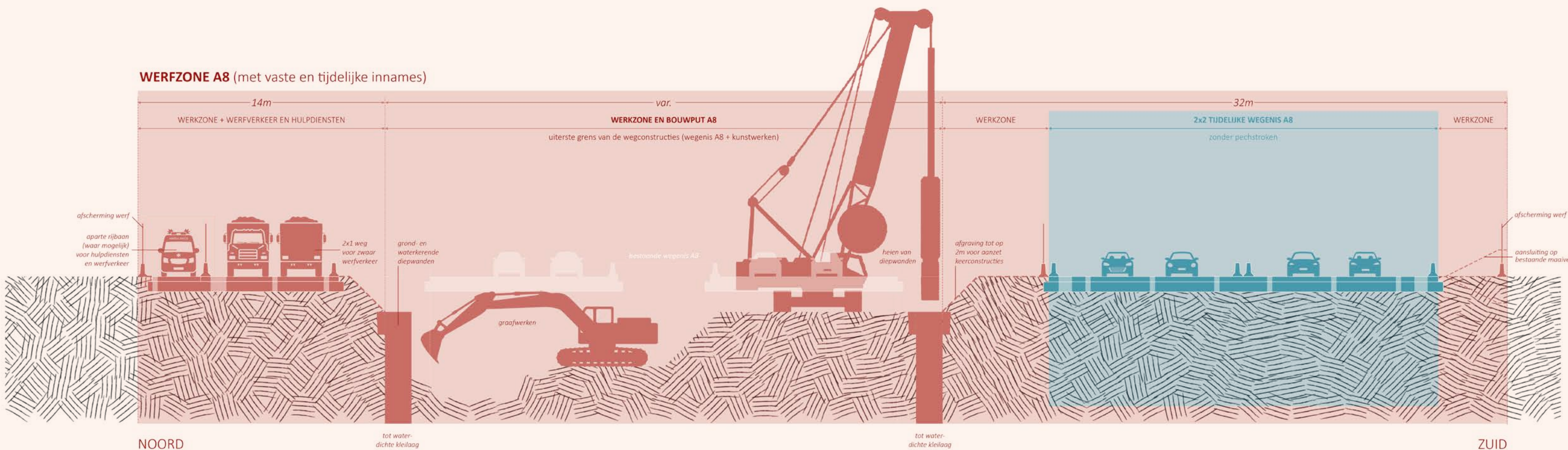


Projectuitvoering

Om de werken aan de A8 uit te voeren, is extra ruimte nodig. Sommige zones worden tijdelijk gebruikt tijdens de duur van de werken, andere zijn nodig voor de definitieve inrichting. Eigenaars werden persoonlijk gecontacteerd om de impact op hun eigendom te bespreken. We streven ernaar de inname van ruimte zoveel mogelijk te beperken.

Waarom is ruimte nodig?

- Er zijn verschillende redenen waarom ruimte tijdelijk of definitief nodig kan zijn:
- Voor de aanleg van de infrastructuur (zoals de A8, tunnel, aansluitingen en lokale verbindingsweg)
 - Voor de organisatie van de werf (werkzones, opslag en werfverkeer)
 - Voor vlot en veilig **verkeer tijdens de werken**



Bereikbaar voor iedereen

We blijven inzetten op bereikbaarheid voor alle weggebruikers:

- Een vlotte doorstroming voor autoverkeer
- Veilige en comfortabele routes voor fietsers
- Duidelijke en veilige oversteken voor voetgangers
- Bereikbaarheid van haltes en openbaar vervoer

Zo blijft de omgeving toegankelijk voor iedereen, ook tijdens de werken.

Aandacht voor minder-hinder

Tijdens de uitvoering volgen we de impact op de omgeving nauw op:

- Beperken van sluipverkeer in woonwijken
- Aandacht voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit
- Vermijden van werfverkeer door woonstraten
- Bescherming van natuur en groengebieden

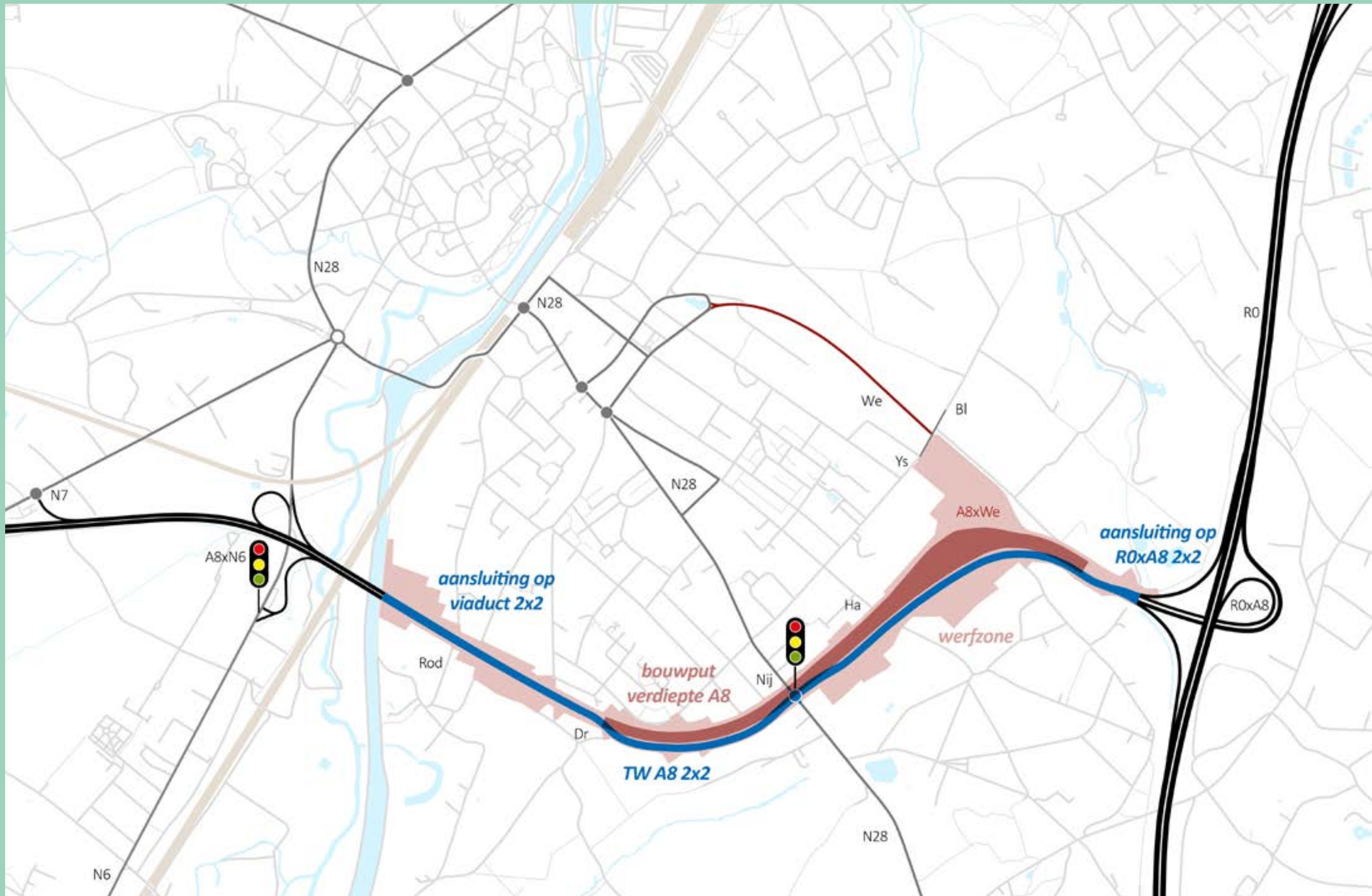
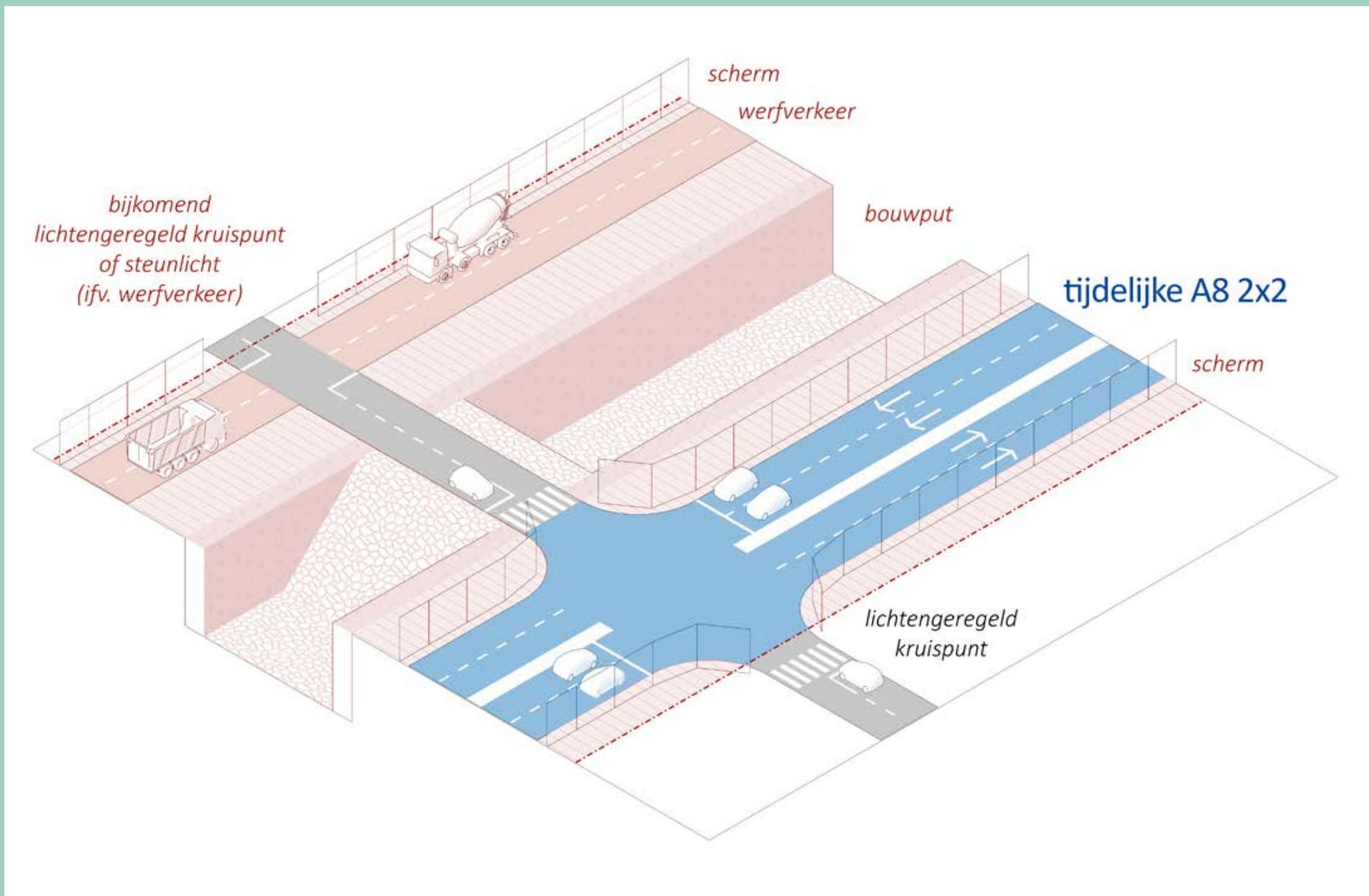
Deze maatregelen worden uitgewerkt in een minder-hinderplan, dat tijdens de werken waar nodig wordt bijgestuurd.

Beperken van hinder met een tijdelijke A8

Om verkeersopstoppingen en sluipverkeer tijdens de werken zoveel mogelijk te beperken, wordt ten zuiden van de A8 een **tijdelijke A8** voorzien met twee rijstroken in elke richting. Dit is nodig om:

- De bereikbaarheid tussen Halle, haar buurgemeenten en de R0 te behouden.
- Bijkomend verkeer in de omliggende wijken te beperken
- De veiligheid van weggebruikers en werfmedewerkers te garanderen

Op basis van verschillende onderzoeken werden meerdere alternatieven bekeken. Een tijdelijke A8 met 2 rijstroken in elke richting blijkt de beste keuze om zowel voldoende doorstroming op de A8 te garanderen als de lokale overlast tijdens de werken te beperken.



werkenaandering.be

Hoe gaan we verder na het GRUP?

Na de definitieve vaststelling van het GRUP sluiten we de planfase af. Ondertussen wordt het project verder uitgewerkt, zodat een omgevingsvergunning kan aangevraagd worden en een aannemer kan aangesteld worden.

