

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

## MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Stand van zaken geïntegreerd planningsproces Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan “Ruimtelijke Herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord”**

### Samenvatting

Op 18 mei 2018 keurde de Vlaamse Regering de startnota voor het geïntegreerd planningsproces goed (VR 2018 1805 DOC.0488/1BIS). Het planteam heeft nu de scopingnota 2 afgerond zodat deze ter kennisgeving aan de Vlaamse Regering kan worden voorgelegd. Over de scopingnota 2 wordt een publieke raadpleging georganiseerd.

Na publieke raadpleging over de startnota, werden zeven redelijke alternatieven en een aantal varianten omschreven. Deze alternatieven en varianten werden in een eerste fase (*Loop 1*) aan verschillende onderzoeken onderworpen en – op basis van deze onderzoeken – beoordeeld. Bij deze beoordeling werd gekeken of de alternatieven en varianten al dan niet aan de plandoelstellingen voldoen en waar er ruimte is voor verdere optimalisatie. Deze beoordeling heeft ertoe geleid dat een aantal alternatieven en één variant niet verder in het proces worden meegenomen. De alternatieven en varianten die wel aan de plandoelstellingen voldoen, werden verder geoptimaliseerd.

De verschillende onderzoeken en de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen van Loop 1, evenals de scope van de tweede fase van het verdere geïntegreerd planningsproces (*Loop 2*), zijn omschreven in scopingnota 2.

De alternatieven en varianten van Loop 2 zullen opnieuw worden beoordeeld, om te bepalen welk alternatief, in combinatie met welke varianten, het beste aan de plandoelstellingen voldoet, d.i. het voorkeursalternatief.

Dit voorkeursalternatief zal nadien worden vastgelegd in het voorontwerp GRUP dat aan de adviesverlenende instanties wordt voorgelegd, om nadien te resulteren in een ontwerp GRUP dat aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd.

# 1. SITUERING

Het programma 'Werken aan de Ring' wil de multimodale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio rond Brussel en de Vlaamse Rand verbeteren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en de doorstroming op de R0 verhogen.

Het uitgangspunt van het programma 'Werken aan de Ring' is een aanpak die meer is dan een verzameling prioritaire infrastructuurwerken. Het is een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaar vervoersprojecten dat tevens inzet op combimobiliteit, de leefbaarheid in de projectgebieden wil verbeteren en voor dit alles een ver doorgedreven stakeholdermanagement voert. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio.

Op 18 mei 2018 keurde de Vlaamse Regering de startnota 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' goed (VR 2018 1805 DOC.0488/1BIS), als eerste stap van een geïntegreerd planningsproces. Binnen dit planningsproces wordt het noordelijke deel van de R0 integraal en multimodaal aangepakt tussen - en met inbegrip van - de verkeerswisselaars R0/E40 Groot-Bijgaarden en R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe. In functie van de realisatie van de geplande werken aan dit noordelijke deel van de R0 zijn immers bestemmingswijzigingen noodzakelijk.

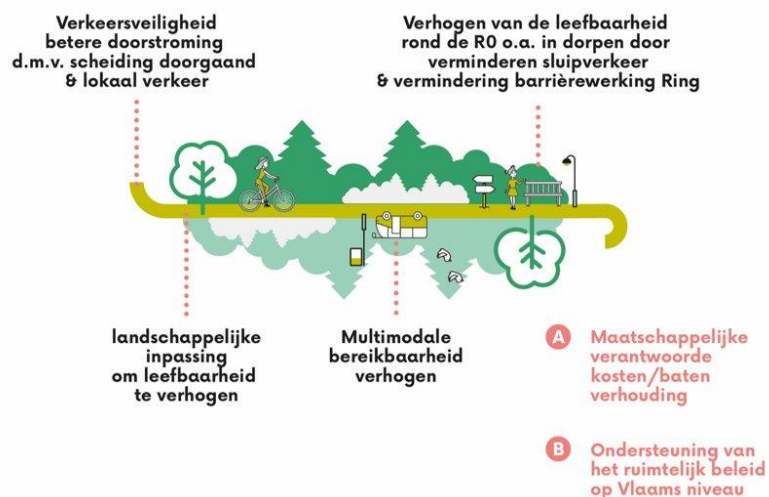
## 2. VERLOOP VAN HET GEÏNTEGREERD PLANNINGS- PROCES

Voor de formele start van het geïntegreerde planningsproces werd het planteam samengesteld. Er werd, omwille van de complexiteit en de omvang van het plan, gekozen om te werken met een compact planteam, bestaande uit vertegenwoordigers van De Werkvennootschap en het Departement Omgeving. Het planteam is verantwoordelijk voor de begeleiding van alle relevante onderzoeken, de procesbegeleiding en zorgt voor de kwaliteitsbewaking van alle documenten die worden opgemaakt. Natuurlijk werkt het planteam niet alleen. Door het actief betrekken van actoren via werkgroepen (gemeenten en adviesinstanties), klankbordgroepen (belangengroepen en burgers) en ruimere communicatie- en participatiemomenten (kranten, overlegavonden, infomarkten, ...) wordt gestreefd naar voldoende draagvlak bij de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

### A. STARTNOTA

De startnota bevatte naast de historiek van het project, ruimtelijke achtergrondinformatie over de regio en informatie over de aanpak van de verschillende effectbeoordelingen, voornamelijk de plandoelstellingen, het planvoornemen en de overwogen alternatieven.

Er werden in de startnota 2 overkoepelende plandoelstellingen en 4 concrete plandoelstellingen geformuleerd.



Figuur: plandoelstellingen

2 overkoepelende plandoelstellingen:

- Door de herinrichting van de RO geïntegreerd aan te pakken, waardoor de leefbaarheid rondom de Ring zal verhogen en de mobiliteit in de regio duurzamer zal gemaakt worden, wordt een ruimtelijke ontwikkeling ondersteund die rekening houdt met het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Het GRUP geeft dus uitvoering aan dit ruimtelijk beleid.
- Daarnaast streven we bij de opmaak van het plan naar een maatschappelijk verantwoorde kosten/baten verhouding.

4 plandoelstellingen:

- Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een meer leesbare en verkeersveiliger infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming;
- Het verhogen van de leefbaarheid rond de RO, o.a. in de dorpskernen door de vermindering van het sluipverkeer naar aanleiding van de herinrichting van de RO volgens bovenstaand principe;
- Bij de herinrichting van de RO worden over, onder en langs de RO bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld: onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt om de barrièrewerking van de ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer te verminderen en op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen;
- Daarbij wordt er over het hele projectgebied ingezet op de (landschappelijke) inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel RO als onderliggende wegen) om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot (het herstel van) de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Dit zal de barrièrewerking van de ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de dieren verminderen.

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zal de bestemmingswijzigingen opnemen die nodig zijn om deze doelstellingen te realiseren.

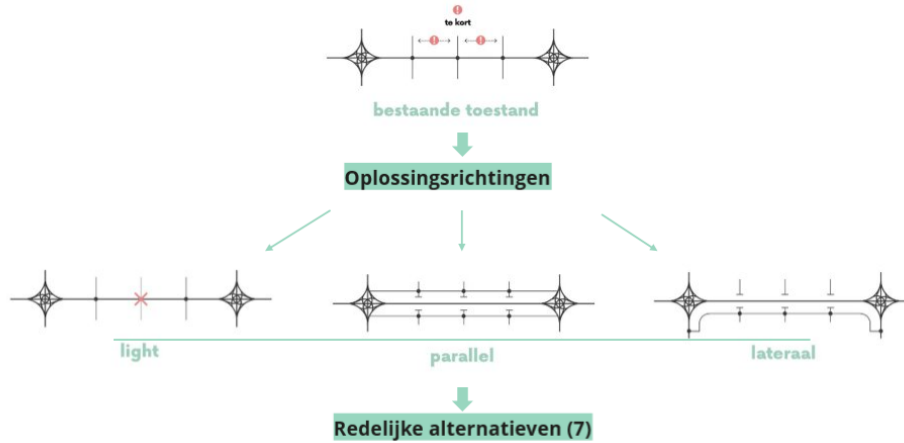
Over de startnota werd een publieke raadpleging gehouden van 1 juni tot en met 30 juli 2018.

## B. SCOPINGNOTA 1

In de startnota werd ervan uitgegaan dat de plandoelstelling van het scheiden van het doorgaand en lokaal verkeer verwezenlijkt wordt door het invoeren van een systeem bestaande uit een doorgaande Ring met parallelwegen. Uit de diverse adviezen en inspraakreacties op de startnota volgde duidelijk de noodzaak om een ruimer gamma van mogelijke oplossingen te onderzoeken. In het kader van het verwerken van de inspraak, werd dan ook beslist om ook andere systemen voor het scheiden van het

doorgaand en het lokaal verkeer te onderzoeken. Dit leidde tot het formuleren van alternatieven en varianten. Deze alternatieven en varianten zijn verschillende te onderzoeken mogelijkheden om de plandoelstellingen te realiseren binnen het plangebied.

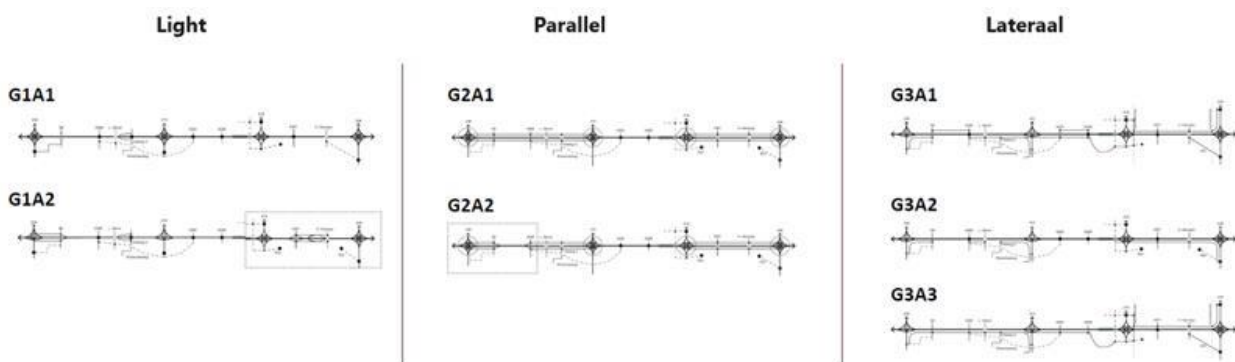
Bij het formuleren van alternatieven en varianten werd gewerkt in 2 fases: een **divergerende fase** en een **convergerende fase**.



Figuur: oplossingsrichtingen na divergerende fase

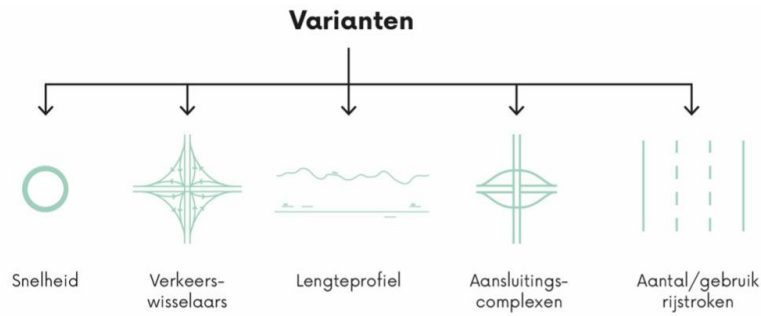
In de **divergerende fase** werd de initiële oplossing (het parallelsysteem uit de startnota) niet verworpen, maar werden andere manieren bedacht om dezelfde plandoelstellingen (minstens in voldoende mate) te kunnen realiseren. Naast het parallelsysteem (parallel), werd ook een systeem met laterale wegen (lateraal) onderzocht. Uit de inspraakreacties op de startnota volgde eveneens de vraag om te onderzoeken in hoeverre de bestaande infrastructuur kan geoptimaliseerd worden om zo (in voldoende mate) aan de plandoelstellingen te kunnen beantwoorden. Dit leidde tot oplossingsrichtingen waarbij de bestaande infrastructuur hergebruikt en geoptimaliseerd wordt en de nieuwe infrastructuur beperkt wordt (light).

In de **convergerende fase** werd binnen de verschillende oplossingsrichtingen (parallel, lateraal, light) 'getrechterd' om te komen tot een aantal redelijke en voldoende onderscheiden alternatieven. Dit wil zeggen dat uit de verzameling voorgestelde oplossingsrichtingen een gemotiveerde selectie werd gemaakt om te komen tot een beperkter aantal 'redelijke alternatieven' die aan de effectenbeoordelingen zouden worden onderworpen. De redelijke alternatieven die overbleven moesten ook voldoende verschillen van elkaar.



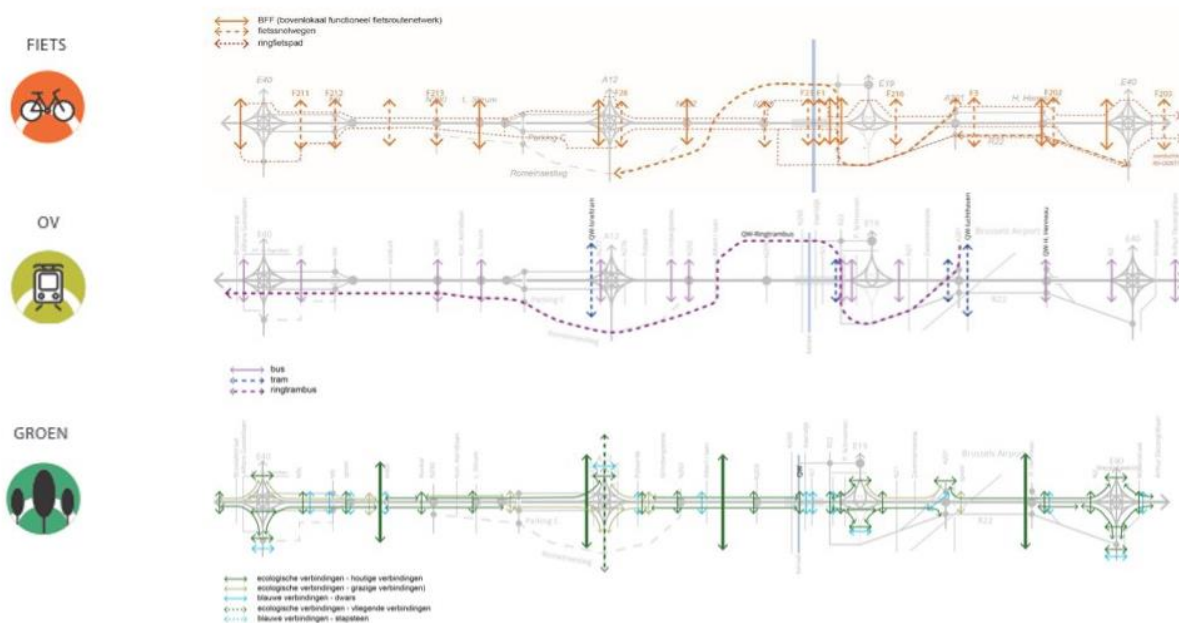
Figuur: alternatieven scopingnota 1

Naast de alternatieven werden eveneens varianten gedefinieerd. Deze hebben te maken met snelheid, verschillende configuraties van verkeerswisselaars en aansluitingscomplexen, het lengteprofiel (met hieraan gekoppeld mogelijke overbruggingen) en het aantal of het specifiek toegewezen gebruik van rijstroken.



Figuur: Varianten scopingnota 1

Bovendien werd er niet enkel gekeken naar alternatieven in functie van de RO. In functie van de realisatie van de plandoelstellingen werden ook elementen met betrekking tot fiets, openbaar vervoer en groen opgenomen. Bij het onderzoek van alle alternatieven wordt rekening gehouden met verschillende te garanderen verbindingen over, onder of langs de RO.



Figuur: Te garanderen verbindingen fiets, OV en groen scopingnota 1

De adviezen en inspraakreacties op de startnota en de daarop volgende ontwikkeling van alternatieven en varianten werden door het planteam verwerkt in de scopingnota versie 1, die door het planteam goedgekeurd werd op dd. 30/06/2019.

## C. SCOPINGNOTA 2

De scopingnota 1 luidde een eerste fase van het onderzoek ("Loop 1") in. De redelijke alternatieven en varianten van Loop 1 werden onderworpen aan verschillende onderzoeken:

- Een **milieubeoordeling** (plan-MER), waarbij het planvoornemen, de planingrepen en hun mogelijke milieueffecten worden onderzocht.
- **Ruimtelijke veiligheidsrapportage** (RVR), waarin wordt nagegaan of de ruimtelijke herinrichting van de Ring Noord het risico van een zwaar ongeval bij bestaande Seveso-inrichtingen kan vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kan maken.
- **Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse** (MKBA), waarin alle welvaartseffecten (kosten en baten) die worden veroorzaakt door de uitvoering van het plan in kaart worden gebracht

- **Future proof-verkenning**, waarin wordt bekeken in welke mate de alternatieven en varianten voldoende robuust en flexibel zijn om bestand te zijn tegen mogelijke toekomstige ontwikkelingen.
- **Verkeersveiligheidseffectbeoordeling**, waarin het effect van de herinrichting van de R0 Noord op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet wordt bekeken.
- **Ontwerpend onderzoek**, waarin op basis van plannen, dwarsprofielen en 3D-modellen de alternatieven en varianten worden geconfronteerd met hun concrete ruimtelijke context om op die manier te kunnen detecteren bij welke alternatieven knelpunten of opportuniteiten ontstaan op het vlak van de beoogde plandoelstellingen, zoals doorstroming, multimodaliteit, omgevingskwaliteit, ruimtebeslag, barrièrewerking, ...

De verschillende onderzoeken gaven inzicht in welke mate de alternatieven en varianten voldoen aan de plandoelstellingen. Op die manier kon een tweede convergerende fase aangezet worden, waarbij de alternatieven en varianten van Loop 1, die niet aan de plandoelstellingen voldoen, uit het verdere verloop van het iteratief proces worden uitgesloten.

Om deze beoordeling van de alternatieven en varianten te faciliteren, werd elke plandoelstelling 'ontrafeld' in verschillende criteria. De alternatieven en varianten werden vervolgens onderworpen aan een beoordeling op alle criteria, waarbij aan al deze criteria (en bijgevolg aan alle plandoelstellingen) eenzelfde gewicht werd toegekend. Van zodra m.b.t. 1 van deze criteria werd vastgesteld dat er binnen een alternatief of variant sprake was van een zwaar knelpunt om tot het realiseren van de plandoelstellingen te komen, waarbij geen redelijke remediëring mogelijk is, leidde dit tot het niet verder weerhouden van het desbetreffende alternatief of de desbetreffende variant. Dergelijke uitsluitende beoordelingen zijn het geval voor het alternatief **G1A1** van de light-groep, het alternatief **G2A2** van de parallel-groep en **alle alternatieven** van de **lateraal-groep**:

Bij het **alternatief G1A1** werden in de zone Zaventem volgende uitsluitende beoordelingen vastgesteld:

- Plandoelstelling 1
  - criterium '*Robuustheid van de ringinfrastructuur bij niet reguliere situaties*'
  - criterium '*Doorstroming van de ringinfrastructuur*'.

Bij het **alternatief G2A2** zijn niet te remediëren zware knelpunten vastgesteld bij het volgende criterium:

- Plandoelstelling 1
  - criterium '*Logische ringinfrastructuur*' in de zone Wemmel.

Bij het **alternatief G3A1** werden niet te remediëren zware knelpunten vastgesteld bij volgende criteria:

- Plandoelstelling 1:
  - criterium '*Doorstroming van de ringinfrastructuur*' in de zone Wemmel;
  - criterium '*Verkeersveilige infrastructuur*' in de zone Wemmel en Vilvoorde;
- Plandoelstelling 2:
  - criterium '*Belevingskwaliteit van de connecties tussen leefomgevingen verbeteren*' in alle zones
  - criterium '*Omgevingskwaliteit verbeteren*' in de zone Zaventem;
- Plandoelstelling 4:
  - criterium '*zuinig ruimtegebruik en ontharding*' in de zone Vilvoorde
  - criterium '*Herstel van het groenblauwe ecologisch netwerk voor fauna en flora*' in de zone Zaventem

Bij het **alternatief G3A2** werden niet te remediëren zware knelpunten vastgesteld bij volgende criteria:

- Plandoelstelling 1:
  - criterium '*Doorstroming van de ringinfrastructuur*' in de zone Wemmel;
  - criterium '*Verkeersveilige infrastructuur*' in de zone Wemmel;
- Plandoelstelling 2:

- criterium 'Belevingskwaliteit van de connecties tussen leefomgevingen verbeteren' in de zone Wemmel
- criterium 'Omgevingskwaliteit verbeteren' in de zone Zaventem;
- Plandoelstelling 4:
  - criterium 'Herstel van het groenblauwe ecologisch netwerk voor fauna en flora' in de zone Zaventem

Bij het alternatief **G3A3** werden niet te remediëren zware knelpunten vastgesteld bij volgende criteria:

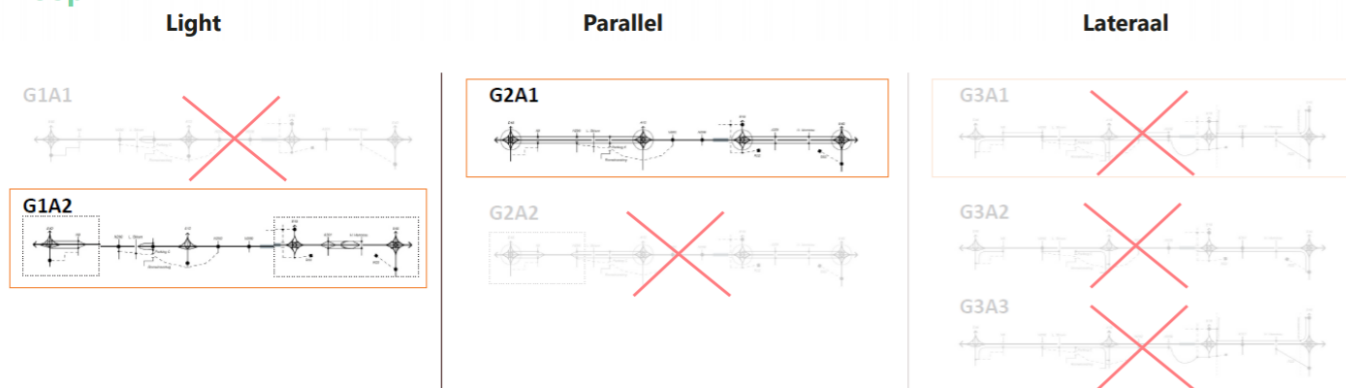
- Plandoelstelling 1:
  - criterium 'Doorstroming van de ringinfrastructuur' in de zone Wemmel;
- Plandoelstelling 2:
  - criterium 'Belevingskwaliteit van de connecties tussen leefomgevingen verbeteren' in alle zones
  - criterium 'Omgevingskwaliteit verbeteren' in de zone Zaventem;
- Plandoelstelling 4:
  - criterium 'Herstel van het groenblauwe ecologisch netwerk voor fauna en flora' in de zone Zaventem

PD	G1A1			G1A2			G2A1			G2A2			G3A1			G3A2			G3A3		
	WEM	VILV	ZAV	WEM	VILV	ZAV	WEM	VILV	ZAV	WEM	VILV	ZAV	WEM	VILV	ZAV	WEM	VILV	ZAV	WEM	VILV	ZAV
1																					
2																					
3																					
4																					

= plandoelstelling met uitsluitende criteria

Figuur: schematische weergave uitsluitende beoordelingen alternatieven

### Loop 1



### Weerhouden naar Loop 2

**Light-alternatief**

**Parallel-alternatief**

Figuur: weerhouden en niet weerhouden alternatieven

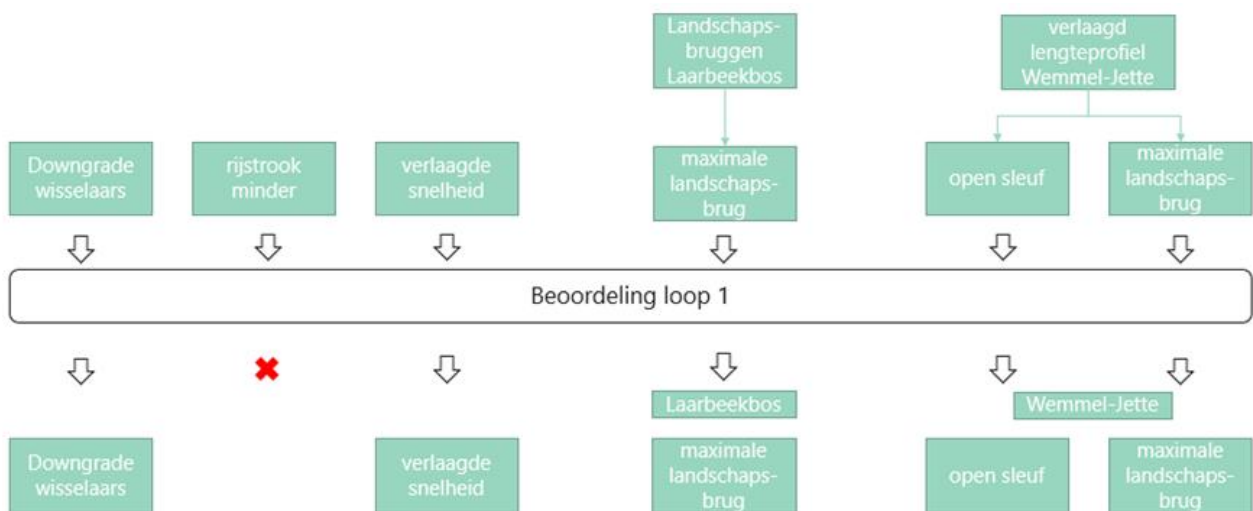
Wat de varianten betreft, werden niet te remediëren zware knelpunten vastgesteld bij de **variant rijstrook minder**. De combinatie van deze variant met het alternatief G1A2 leidt tot uitsluitende beoordelingen voor de criteria "doorstroming van de ringinfrastructuur" (plandoelstelling 1) en "rationele lokale verbindingen auto en vracht" (plandoelstelling 3).

Ook in het alternatief G2A1 leidt het toepassen van de variant 'rijstrook minder' tot uitsluitende beoordeling op het criterium "Logische ringinfrastructuur" (plandoelstelling 1).

	G1A2 met verlaagd lengteprofiel			G1A2 met max. landschapsbrug Wemmel/Jette			G1A2 met max. landschapsbrug Laarbeekbos			G1A2 met downgrade knopen			G1A2 met verlaagde snelheid			G1A2 met rijstrook minder		
	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV
PD 1																		
PD 2																		
PD 3																		
PD 4																		
	G2A1 met verlaagd lengteprofiel			G2A1 met max. landschapsbrug Wemmel/Jette			G2A1 met max. landschapsbrug Laarbeekbos			G2A1 met downgrade knopen			G2A1 met verlaagde snelheid			G2A1 met rijstrook minder		
	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV	WEM	VIL	ZAV
PD 1																		
PD 2																		
PD 3																		
PD 4																		

☐ = plandoelstelling met uitsluitende criteria

Figuur: schematische weergave uitsluitende beoordelingen varianten



Figuur: Weerhouden en niet weerhouden varianten

Vanuit de inzichten van de verschillende onderzoeken was het ook mogelijk om de alternatieven en varianten die wel voldoen aan de plandoelstellingen verder te optimaliseren. Hierbij werd in eerste instantie gekeken naar de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen. In het bijzonder werden de verschillende beoordelingscriteria onder de loop genomen waarbij werd geoordeeld dat het alternatief of de variant weinig of geen bijdrage levert aan het realiseren van de plandoelstellingen of waarbij nog verdere optimalisaties nodig / mogelijk zijn. Daarnaast werden in de optimalisaties ook de preventieve maatregelen / op te lossen knelpunten meegenomen die in het kader van het milieueffectenonderzoek werden geïdentificeerd. Dit alles leidde dan ook tot de noodzaak om de scopingnota 1 aan te passen en aan te vullen.

In scopingnota 2 worden **drie alternatieven** benoemd:

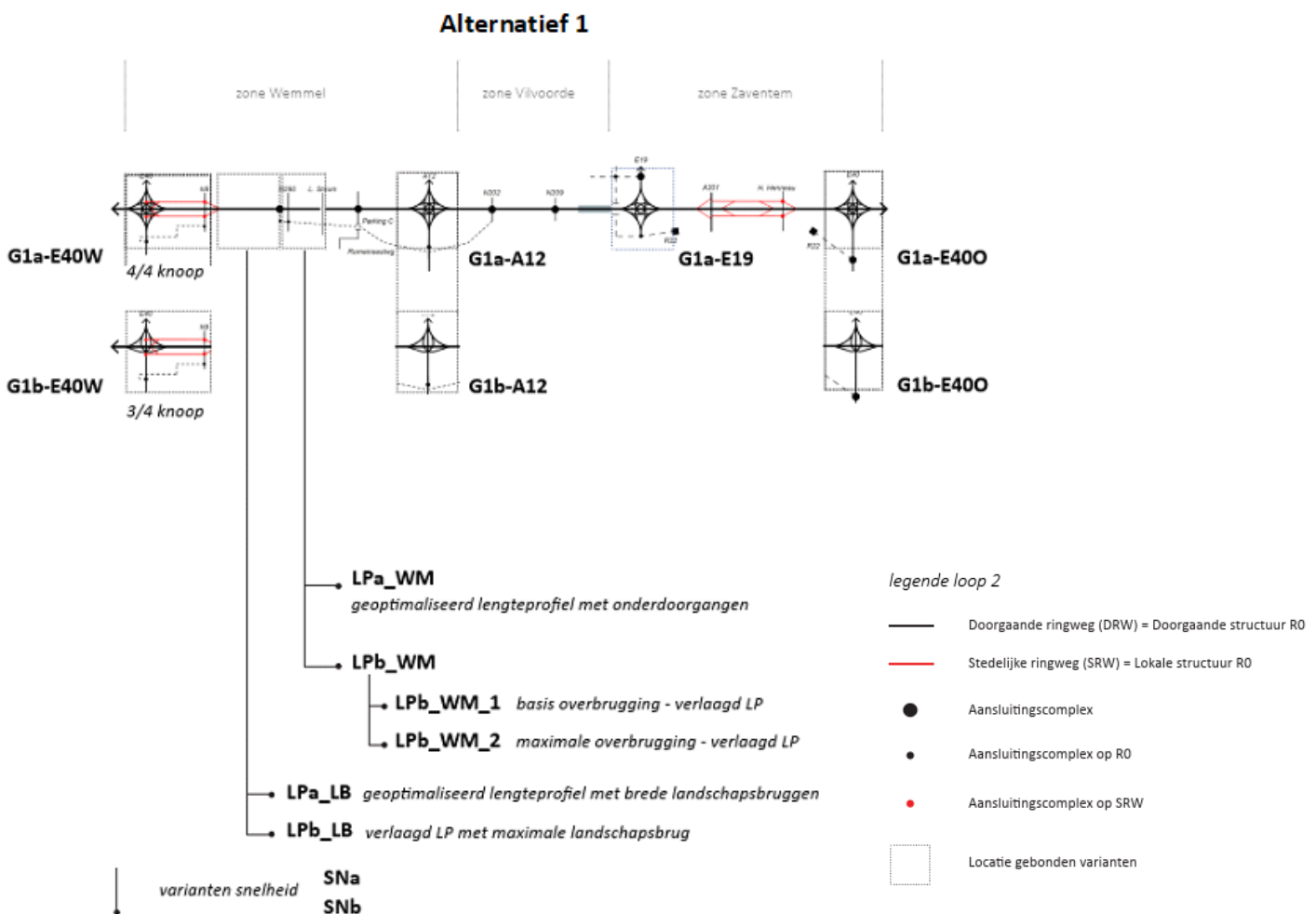
- Alternatief 1, gebaseerd op het geselecteerde light-alternatief uit Loop 1 (G1A2) voor de volledige RO-Noord en geoptimaliseerd in het licht van de bevindingen uit de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen;



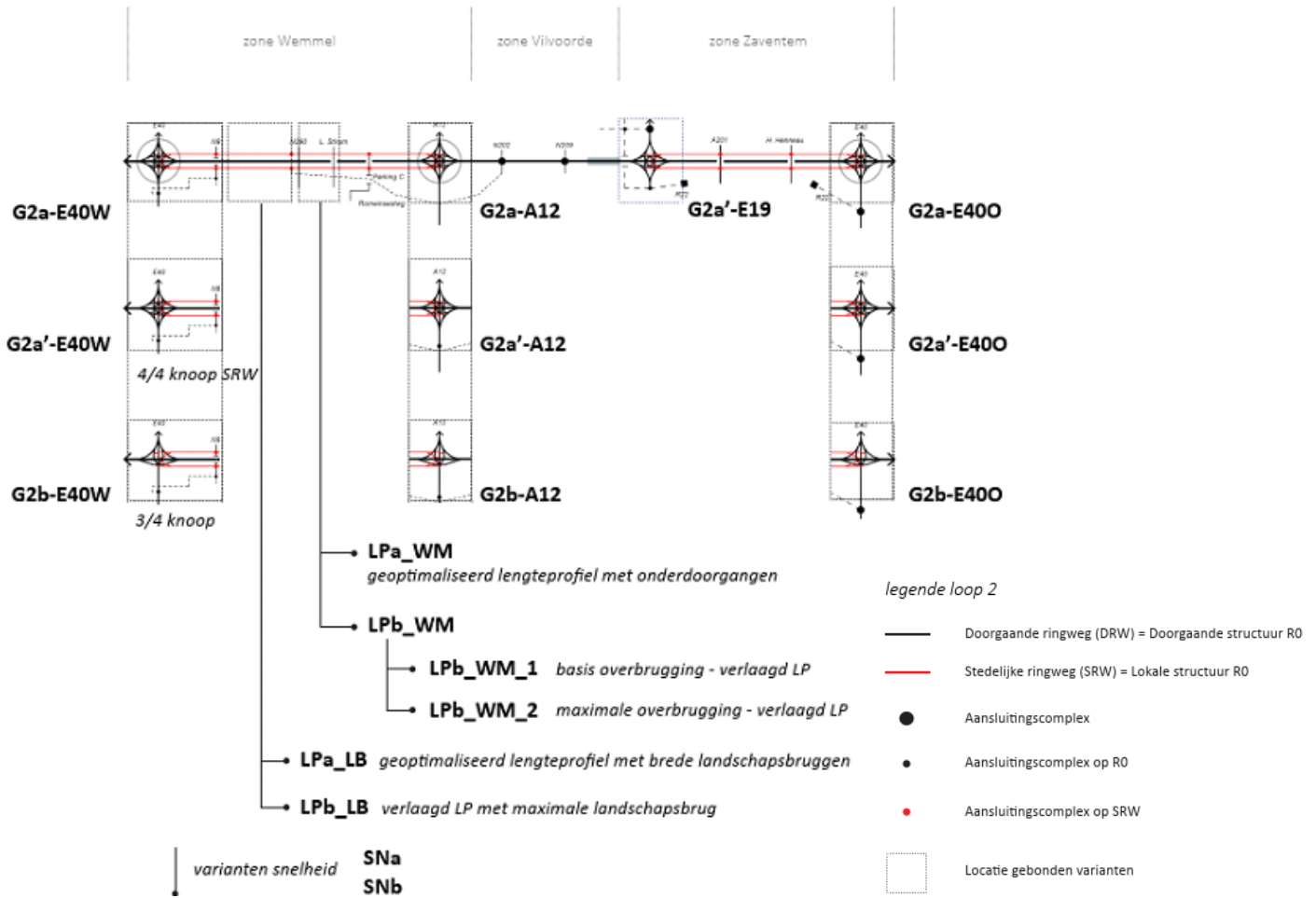
- Alternatief 2, gebaseerd op het geselecteerd parallel-alternatief uit Loop 1 (G2A1) voor de volledige RO-Noord behalve de zone Vilvoorde en geoptimaliseerd in het licht van de bevindingen uit de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen;
- Alternatief 3, zijnde een combinatie van beide voorgaande: het systeem van alternatief 1 in de zones Wemmel en Vilvoorde, gecombineerd met het systeem van alternatief 2 in zone Zaventem.

Volgende onderling combineerbare **varianten** worden daarenboven meegenomen:

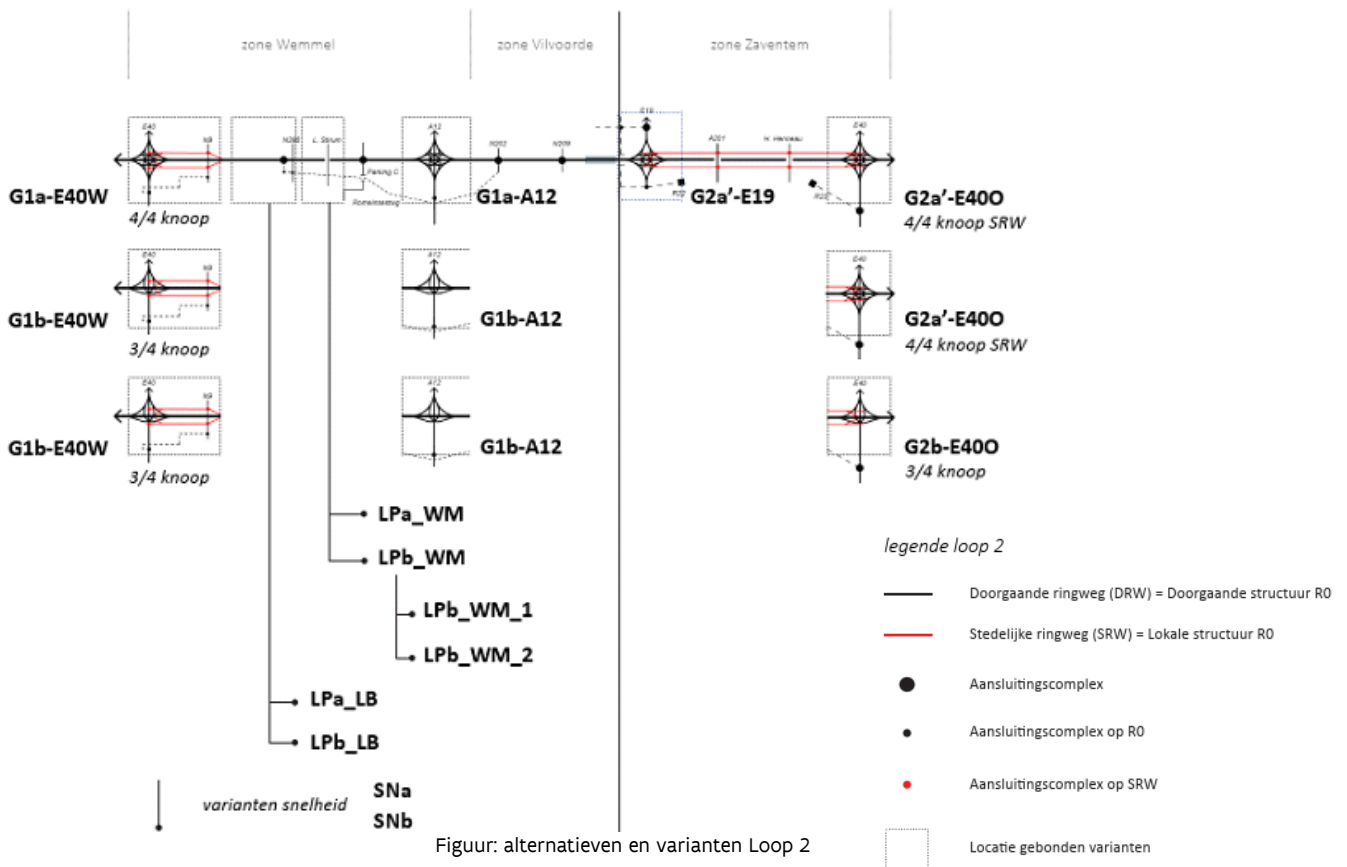
- Varianten met betrekking tot de vormgeving van de verkeerswisselaars;
- Varianten met betrekking tot het lengteprofiel van de ringinfrastructuur met de bijhorende dwarsrelaties (onderdoorgangen en/of overbruggingen);
- Een variant met betrekking tot het snelheidsregime van de doorgaande ringweg.



## Alternatief 2

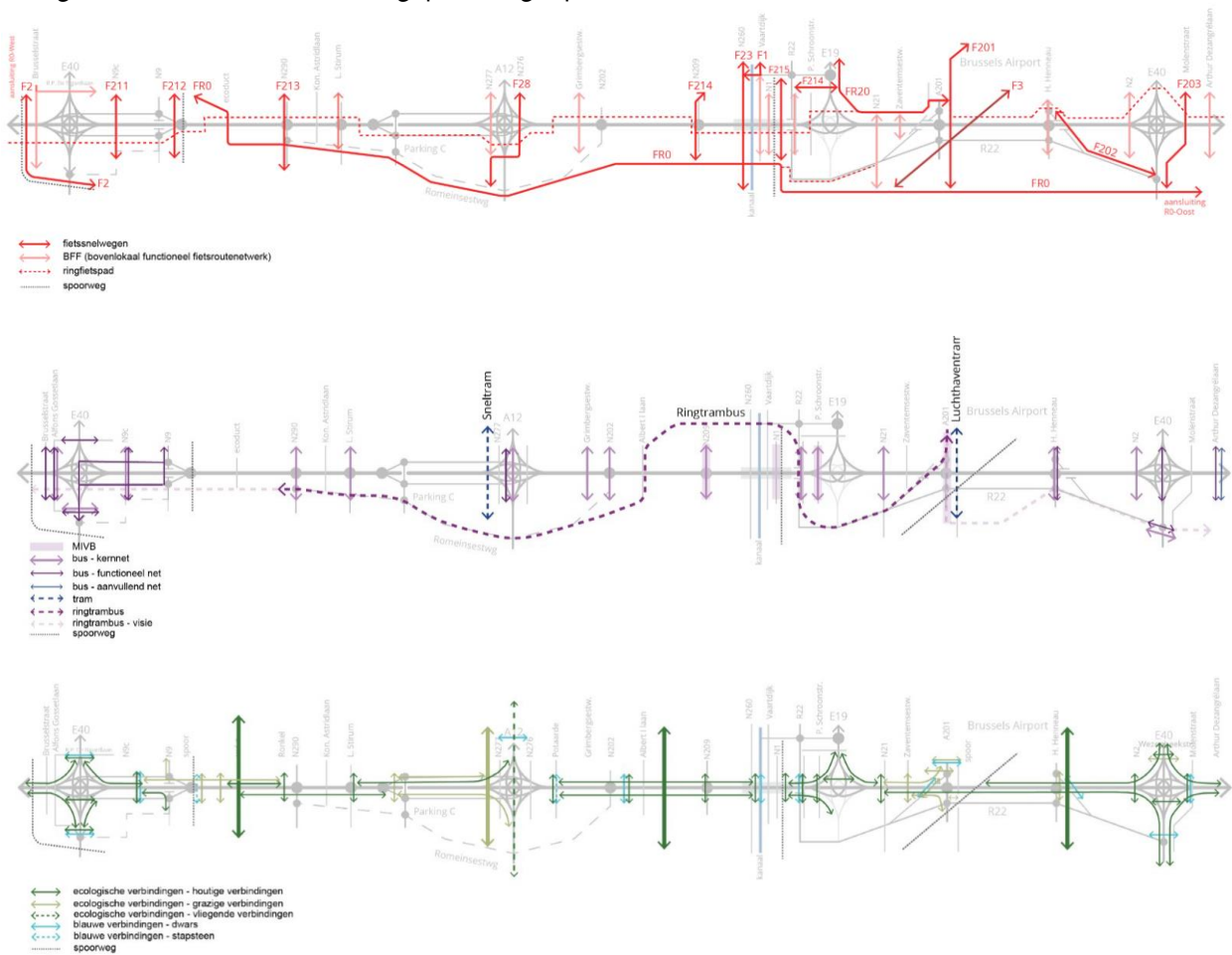


## Alternatief 3



Figuur: alternatieven en varianten Loop 2

Net zoals in scopingnota 1 worden bij al deze alternatieven en varianten ook elementen met betrekking tot fiets, OV en groen mee bekeken. Ook deze te garanderen verbindingen werden waar nodig vanuit het onderzoek aangepast of geoptimaliseerd.

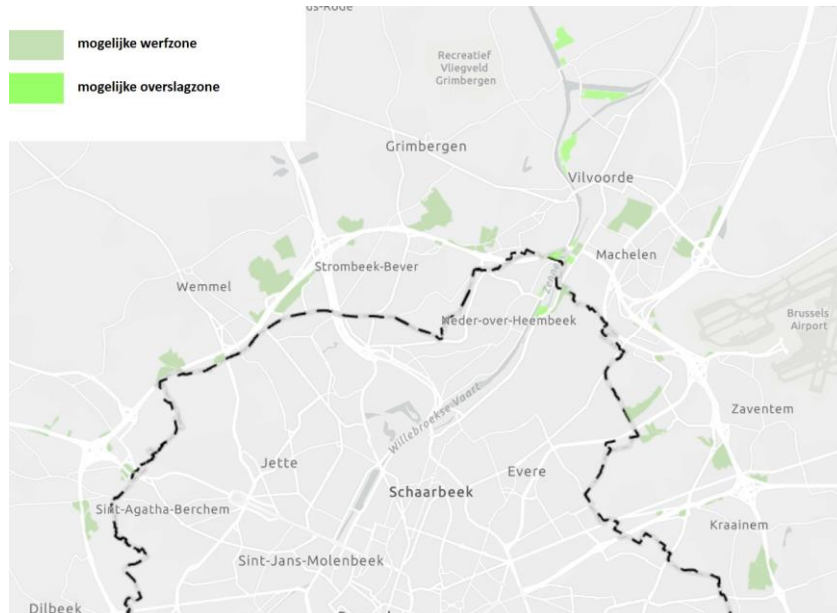


Figuur: Te garanderen verbindingen fiets, OV, groen scopingnota 2

Naast de alternatieven en varianten in functie van de infrastructuur worden in functie van de versterking van het open ruimtenetwerk bijkomende planelementen geformuleerd. Deze planelementen zijn niet onderscheidend bij de trechtering van alternatieven en varianten in Loop 1.



Figuur: planelementen in functie van versterking van de open ruimtestructuur



Figuur: planelementen in functie van tijdelijke werken

In het planteam van 2 april 2021 werd de scopingnota 2 afgerond om voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Hiermee wordt een nieuwe fase in het onderzoek ingeluid (Loop 2).

### 3. VERVOLGSTAPPEN BINNEN HET GEÏNTEGREERD PLANNINGSPROCES

Na mededeling aan de Vlaamse Regering wordt de scopingnota 2 onderworpen aan een publieke raadpleging van 60 dagen, waarbij tevens een aantal digitale infomarkten zullen georganiseerd worden. Parallel met deze publieke raadpleging worden gemeenten, provincie en andere betrokken instanties om advies gevraagd.

Alle adviezen en opmerkingen vanuit de publieke raadpleging zullen verwerkt worden in een scopingnota 3 die gepubliceerd zal worden op de website van het Departement Omgeving en Werken aan de Ring.

Met scopingnota 2 en 3 wordt tevens een tweede fase van het onderzoek (Loop 2) ingezet. Er zal opnieuw eenzelfde set aan onderzoeken verricht worden, deze keer op de alternatieven en varianten van Loop 2:

- Een milieubeoordeling (plan-MER);
- Ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR);
- Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA);
- Future proof-verkenning;
- Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB);
- Ontwerpend onderzoek.

Er wordt naar gestreefd om het onderzoek van Loop 2 af te ronden tegen het einde van dit jaar, zodat in de eerste helft van 2022 een voorontwerp GRUP kan worden voorgelegd aan de adviesverlenende instanties en een ontwerp GRUP in de tweede helft van 2022 aan de Vlaamse Regering kan worden voorgelegd.

Als bijlage bij deze Mededeling aan de Vlaamse Regering gaat de Scopingnota 2 met haar bijlagen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

De scopingnota 2 met 16 bijlagen zijn gezien de omvang ter inzage beschikbaar bij de secretarie van de Vlaamse Regering.