



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
**‘Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) –
deel Noord’**

In de gemeenten Asse, Dilbeek, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Meise,
Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem

Bijlage XIV: Nota flankerend beleid



**Vlaamse
overheid**



DE WERKVENNOOTSCHAP

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)



Dit document is bijlage XIV van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0)-deel Noord'.

Deze bijlage bevat de '**Nota flankerend beleid**'.

Overzicht andere bijlagen

- Bijlage Ia: Verordenend grafisch plan
- Bijlage Ib: Plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten
- Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa: Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting
- Bijlage IIIb: Toelichtingsnota kaarten
- Bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V: Plan-milieueffectrapport
- Bijlage VI: Maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)
- Bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB)
- Bijlage VIII: Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)
- Bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
- Bijlage X: Futureproof onderzoek
- Bijlage XI: Beoordelingsnota
- Bijlage XII: Ruimtelijke conceptschets Gekozen alternatief en varianten
- Bijlage XIII: Motivering gedeeltelijke opheffing van beschermingsbesluiten
- **Bijlage XIV: Nota flankerend beleid**
- Bijlage XV: Scopingnota 4 en bijlagen

de ontwerpers,

Veerle VAN HASSEL

Eva VERCAMST

NOTA FLANKEREND BELEID IN HET KADER VAN HET GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 'RUIMTELIJKE HERINRICHTING VAN DE RING ROND BRUSSEL (R0) - DEEL NOORD'

1. AANLEIDING

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar zijn, verankerd in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Enkele aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Hiervoor wordt flankerend beleid voorgesteld dat deze maatregelen op planniveau vastlegt.

De opgenomen maatregelen zullen in samenspraak met de functioneel bevoegde ministers uitgewerkt worden. Maatregelen uit deze nota die budgettair niet voorzien zijn, zullen ofwel opgevangen worden binnen de eigen kredieten, ofwel voorwerp uitmaken van een beslissing van de Vlaamse Regering.

2. INHOUD

In onderstaande hoofdstukken wordt het flankerend beleid uitgewerkt. Voor elk aspect wordt aangegeven wat de te nemen maatregel is, welk aspect men desgevallend wenst te milderen, de eventuele meerkost en tegen wanneer deze maatregelen gerealiseerd dienen te worden.

A. VERTALING VAN AANNAMES

A.1.

Aanname:

Snelheidsvermindering op de wegvakken van de toekomstige snelwegen E40, E19 en A12 die aansluiten op de R0 (90 km/u aan de buitenzijde en 70 km/u aan de binnenzijde van de R0)

Uitwerking:

Implementatie van de snelheidsafbouw in de omgeving van de verkeerswisselaars langs het noordelijke deel van de R0.

In het kader van het onderzoek is vastgesteld dat een harmonisering van de verschillende snelheidsregimes in (de omgeving van) de verkeerswisselaars R0/E40 in Groot-Bijgaarden, R0/A12, R0/E19 en R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe zich opdringt. Op vandaag komen in de verkeerswisselaars immers verschillende wegcategorieën samen met elk een eigen snelheidsregime. Deze snelheidsregimes zijn:

- De toeleidende radiale snelwegen (bestaande toestand):
 - A3/E40 en A12 hebben een snelheidsregime van 120 km/u,
 - A1/E19 en A10/E40 hebben een snelheidsafbouw aan de verkeerswisselaar met een snelheidsregime van 90 km/u
- De R0 heeft een snelheidsregime van 100km/u (90 km/u op het viaduct van Vilvoorde)

- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de intentie om de stadswegen op haar grondgebied naar een snelheidsregime van 50 km/u te brengen.

Vanuit dit gegeven is het zinvol om de snelheden te harmoniseren vanuit de toeleidende radiale snelwegen richting de verkeerswisselaars R0/E40 in Groot-Bijgaarden, R0/A12, R0/E19 en R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe: een snelheidsafbouw voorzien op de radiale toeleidende snelwegen, zodanig dat de getrapte snelheidsafbouw is bereikt bij de overgang tussen de toeleidende radiale snelwegen met enerzijds de R0 en anderzijds de stadswegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit wil zeggen dat de snelheidsafbouw op de radiale snelwegen afbouwt naar 90 km/u, zodoende de volgende getrapte afbouw te hebben bij de uitvoering naar de verbindingbogen van de verkeerswisselaars, welke een ontwerpsnelheid van 70km/u hebben. Voor de invalswegen naar Brussel dient vanuit de toeleidende radiale snelwegen (op 90km/u) ook de verdere afbouw aangezet te worden naar 70 km/u om vervolgens aan te sluiten op de stadswegen van 50 km/u.

Timing.

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

A.2.

Aanname

In het ontwerp van de gekozen combinatie van alternatief en varianten wordt een snelheid gehanteerd van 100 km/u op de doorgaande ringweg en 70 km/u op de stedelijke ringweg.

Uitwerking.

Op de stedelijke ringweg wordt een toegelaten snelheid van 70 km/u geïmplementeerd.

Timing.

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

A.3.

Aanname.

Volgende maatregelen werden opgenomen als plangeïntegreerde maatregelen en maken –dus deel uit van de gekozen combinatie van alternatief en varianten:

- Kern Zellik vrijwaren van doorgaand verkeer (N-Z en O-W): verkeersremmende maatregelen
- Ontsluiting bedrijvzones Groot-Bijgaarden/Zellik:
 - Realisatie lokale verbinding voor de bedrijvzones Maalbeek en zone Noord
 - Knips Raymond Pelgrims De Bigardlaan + Frans Schachtstraat om gebruik nieuwe lokale verbinding bedrijvensites te verplichten (uitzondering voor gemeentediensten, openbaar vervoer en hulpdiensten)
- Verkeersremmende maatregelen N277 en N276
- Realiseren van een lokale verbinding tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe

Uitwerking:

Deze aannames kunnen niet louter worden toegewezen aan het project voor de herinrichting van de R0 Noord zoals deze uitgevoerd wordt door De Werkvennootschap. Andere partners, meer bepaald de lokale besturen van Dilbeek, Asse, Grimbergen en Zaventem en het Agentschap Wegen en Verkeer dienen betrokken te worden bij de verdere concrete uitwerking en implementatie van de maatregelen.

Timing:

Deze maatregelen worden in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B. VERTALING VAN MILDRENDENDE MAATREGELEN

B.1.

Effect: Stikstofdepositie op Laarbeekbos

Maatregel:

In de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur is opgenomen dat de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van Laarbeekbos niet van dien aard mag zijn dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken speciale beschermingsgebied.

In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt verduidelijkt dat het bewijs dat de bijkomende stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten voor het Laarbeekbos mag genereren, moet worden geleverd door objectieve gegevens die betrekking hebben op de relatie tussen desgevallend de toename van de stikstofdepositie, de kritische depositiewaarde van de betrokken beschermingsgebieden, de staat van instandhouding ervan alsook de concrete instandhoudingsdoelstellingen die voor het stikstofgevoelige habitatype in kwestie werden vastgesteld.

Conform het plan-MER wordt in het flankerend beleid verankerd dat er desgevallend in een lokale snelheidsverlaging op de R0 ter hoogte van het Laarbeekbos wordt voorzien.

Uitwerking:

Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de ring rond Brussel (R0) ter hoogte van het Laarbeekbos, tenzij op basis van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht uit de individuele beoordeling in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat er geen betekenisvolle effecten op het Laarbeekbos worden gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om dergelijke betekenisvolle effecten te vermijden.

Timing:

Deze maatregel wordt desgevallend in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B.2.

Effect: Stikstofdepositie op het Zoniënwood

Maatregel:

In de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur is opgenomen dat de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van het Zoniënwood niet van dien aard mag zijn dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken speciale beschermingsgebied, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in het Zoniënwood genereert.

In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt verduidelijkt dat het bewijs dat de bijkomende stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade voor het Zoniënwood wordt gegenereerd, moet worden geleverd door objectieve gegevens die betrekking hebben op de relatie tussen desgevallend de toename van de stikstofdepositie, de kritische depositiewaarde van de betrokken beschermingsgebieden, de staat van instandhouding ervan alsook de concrete instandhoudingsdoelstellingen die voor het stikstofgevoelige habitatype in kwestie werden vastgesteld.

Conform het plan-MER wordt in het flankerend beleid verankerd dat er desgevallend in een lokale snelheidsverlaging ter hoogte van het knooppunt Leonard wordt voorzien.

Uitwerking:

Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de E411 ter hoogte van het knooppunt Leonard, tenzij op basis van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht uit de individuele beoordeling in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag blijkt dat er geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in het Zoniënwood worden gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om dergelijke betekenisvolle effecten en/of onherstelbare en onvermijdbare schade te vermijden.

Timing:

Deze maatregel wordt desgevallend in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B.3.

Effect: Stikstofdepositie op Bossen van Aa/Gravenbos en Hellebos/Snijsselsbos

Maatregel:

In de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur is opgenomen dat de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van Bossen van Aa/Gravenbos en Hellebos/Snijsselsbos niet van dien aard mag zijn dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken speciale beschermingsgebied, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in Bossen van Aa/Gravenbos en Hellebos/Snijsselsbos genereert.

In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt verduidelijkt dat het bewijs dat de bijkomende stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade voor Bossen van Aa/Gravenbos en Hellebos/Snijsselsbos wordt gegenereerd, moet worden geleverd door objectieve gegevens die betrekking hebben op de relatie tussen desgevallend de toename van de stikstofdepositie, de kritische depositiewaarde van de betrokken beschermingsgebieden, de staat van instandhouding ervan alsook de concrete instandhoudingsdoelstellingen die voor het stikstofgevoelige habitatype in kwestie werden vastgesteld.

Conform het plan-MER wordt in het flankerend beleid verankerd dat er desgevallend in een lokale snelheidsverlaging op de E19 wordt voorzien.

Uitwerking:

Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de E19, tenzij op basis van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht uit de individuele beoordeling in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag blijkt dat er geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in Bossen van Aa/Gravenbos en Hellebos/Snijsselsbos worden gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om dergelijke betekenisvolle effecten en/of onherstelbare en onvermijdbare schade te vermijden.

Timing:

Deze maatregel wordt desgevallend in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B.4.

Effect: Stikstofdepositie op Zuunvallei

Maatregel:

In de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur is opgenomen dat de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van de Zuunvallei niet van dien aard mag zijn dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken speciale beschermingsgebied, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in de Zuunvallei genereert.

In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt verduidelijkt dat het bewijs dat de bijkomende stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade voor de Zuunvallei wordt gegenereerd, moet worden geleverd door objectieve gegevens die betrekking hebben op de relatie tussen desgevallend de toename van de stikstofdepositie, de kritische depositiewaarde van de betrokken beschermingsgebieden, de staat van instandhouding ervan alsook de concrete instandhoudingsdoelstellingen die voor het stikstofgevoelige habitatype in kwestie werden vastgesteld.

Conform het plan-MER wordt in het flankerend beleid verankerd dat er desgevallend in een lokale snelheidsverlaging op de R0 (west) wordt voorzien.

Uitwerking:

Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de R0 (west), tenzij op basis van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht uit de individuele beoordeling in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag blijkt dat er geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in Bossen van de Zuunvallei worden gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om dergelijke betekenisvolle effecten en/of onherstelbare en onvermijdbare schade te vermijden.

Timing:

Deze maatregel wordt desgevallend in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B.5.

Effect: Stikstofdepositie op het Kravaalbos/Herenbos

Maatregel:

In de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur is opgenomen dat de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van het Kravaalbos/Herenbos niet van dien aard mag zijn dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken speciale beschermingsgebied, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in het Kravaalbos/Herenbos genereert.

In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt verduidelijkt dat het bewijs dat de bijkomende stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade voor het Kravaalbos/Herenbos wordt gegenereerd, moet worden geleverd door objectieve gegevens die betrekking hebben op de relatie tussen desgevallend de toename van de stikstofdepositie, de kritische depositiewaarde van de betrokken beschermingsgebieden, de staat van instandhouding ervan alsook de concrete instandhoudingsdoelstellingen die voor het stikstofgevoelige habitatype in kwestie werden vastgesteld.

Conform het plan-MER wordt in het flankerend beleid verankerd dat er desgevallend in een lokale snelheidsverlaging op de E40 (west) wordt voorzien.

Uitwerking:

Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de E40 (west), tenzij op basis van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht uit de individuele beoordeling in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag blijkt dat er geen betekenisvolle effecten, noch onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in Bossen van het Kravaalbos/Herenbos worden gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om dergelijke betekenisvolle effecten en/of onherstelbare en onvermijdbare schade te vermijden.

Timing:

Deze maatregel wordt desgevallend in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

Vornoemde maatregelen inzake het snelheidsregime (op de R0 en op de toeleidende snelwegen – zie A.1., A.2., B.1., B.2., B.3, B.4. en B.5.) worden desgevallend genomen binnen de daartoe voorziene reguliere kredieten en meegenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de ring rond Brussel – deel noord.

Voor de maatregelen voorzien in A.3. dient de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht te geven aan De Werkvennootschap om de verdere uitwerking en implementatie op te nemen met het Agentschap Wegen en Verkeer en de bevoegde lokale besturen.

Al deze maatregelen dienen in elk geval te worden geïmplementeerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.