



DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Opstart geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' in Halle

Samenvatting

De A8 in Halle 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 drie 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.

De herinrichting van de A8 te Halle werd planologisch verankerd in een reeks deelplannen van het provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Halle' (PRUP KSG Halle) onder de noemer 'Cluster A8', op basis van een referentieontwerp uit 2016. Hierbij werd voorzien in een volledige intunneling van de A8 en gelijktijdige heraanleg van het knooppunt A8xR0. De stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP KSG Halle – Cluster 8 laten weinig of geen flexibiliteit toe, waardoor evenwaardige alternatieven voor uitvoering niet mogelijk zijn.

Uit technisch onderzoek in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 blijkt dat 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. De onderzochte scenario's zijn evenwel strijdig met de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP KSG Halle – Cluster 8. Een nieuw planinitiatief dringt zich op, waarbij alle alternatieven kunnen 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.

Met deze startnota vat de Vlaamse overheid de opmaak van het GRUP aan in functie van de juridische en ruimtelijke verankering van de landschappelijke inpassing van de A8. Het voorliggend planinitiatief voorziet in de opmaak van een GRUP om andere alternatieven en varianten dan de volledige ondertunneling mogelijk te maken.

Na de goedkeuring van de startnota volgt een publieke raadpleging.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving, Mobiliteit en Openbare Werken.

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

In de lijst van “Grote projecten” van het Regeerakkoord 2019-2024 staat de “A8 Halle” opgenomen.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In 2016 werd een specifieke ontwerpkeuze voor de herinrichting van de A8 in Halle, nl. een 2,5km lange tunnel (volledige intunneling), planologisch verankerd in een reeks deelplannen van het provinciaal ruimtelijk 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 intunneling van de A8, gekoppeld aan een doorlopende parkstructuur en een reeks fiets- en dwarsverbindingen mogelijk. Bovendien moet dit steeds gelijktijdig 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 omtrent het DBFM-project ‘A8 Halle’ (VR2021 1510 DOC.1157/1). 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 (zie procesnota) heeft geleid tot nieuwe inzichten op het vlak van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Uit het gevoerde onderzoek blijkt dat 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. Uit dit voortraject blijkt dat er alternatieven zijn voor de volledige ondertunneling om de A8 kwalitatief landschappelijk in te passen en een kwalitatieve leefomgeving te creëren. Daarnaast is er voortschrijdend inzicht omtrent de aansluiting van de Welkomstlaan op de A8.

De onderzochte scenario's zijn niet haalbaar binnen de strikte stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP KSG Halle – Cluster 8. Een nieuw planinitiatief dringt zich op waarbij alle alternatieven kunnen 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.

2. INHOUD

Het op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de A8 geeft uitvoering aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). De uitvoering van deze algemene doelstelling vanuit het ruimtelijk beleid leidt tot 3 specifieke plandoelstellingen. Ze vertrekken steeds vanuit een optimale ruimtelijke inpassing 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 algemene overkoepelende doelstelling wordt een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding vooropgesteld. 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.

In de startnota worden de plandoelstellingen als volgt geformuleerd:

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.

Deze plandoelstellingen worden als volgt verder toegelicht:

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 Rodeneweg, 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.

Er wordt uitgegaan van een volwaardig aansluitingscomplex in vier richtingen, dat in al zijn onderdelen goed functioneert, voor alle modi verkeersveilig is én 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. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

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

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

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

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

4. VERDER TRAJECT

Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's.

Over de startnota en over de plandoelstelling wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan Saro en Mina-raad, de Stad Halle en de provincie Vlaams-Brabant en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Er wordt over de startnota ook een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd.

Op basis van de adviezen en de participatie zal daarna door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startnota en de procesnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' in Halle;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

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

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

Lydia PEETERS