

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning
en -projecten (GOP)
www.omgeving.vlaanderen.be

Dossiernummer: OMV_2022070095
Projectinhoudversie (PIV): 5

////////////////////////////////////
**Besluit van de gewestelijke omgevingsambtenaar na arrest na de
Raad voor Vergunningsbetwistingen over de
omgevingsvergunningsaanvraag voor R0-Oost - RF4A**
////////////////////////////////////

Aanvrager: De Werkvennootschap

Rechtsvorm: Naamloze vennootschap van publiek recht

ARREST RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

Het arrest nr. RvVb-A-2425-0958 van 26 juni 2025 van de Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigt het besluit van de gewestelijke omgevingsambtenaar met omgevingsnummer OMV_2022070095 van 16 april 2024.

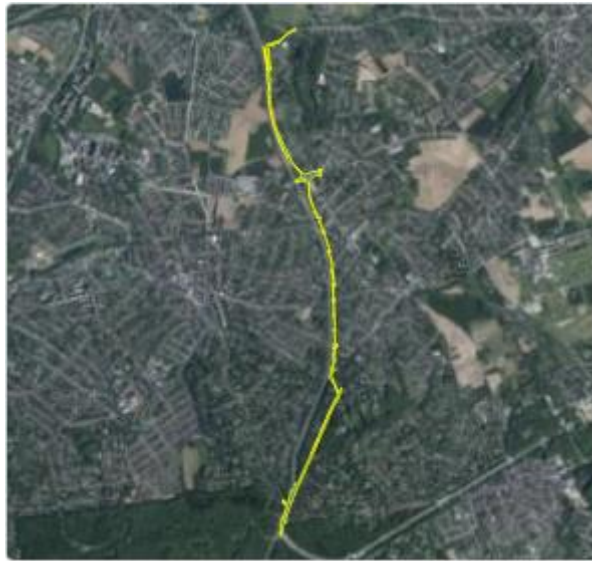
Het voormelde arrest is aan het Vlaams Gewest betekend op 26 juni 2025. De behandelingstermijn voor heronderzoek van de aanvraag vangt bijgevolg aan op 27 juni 2025.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

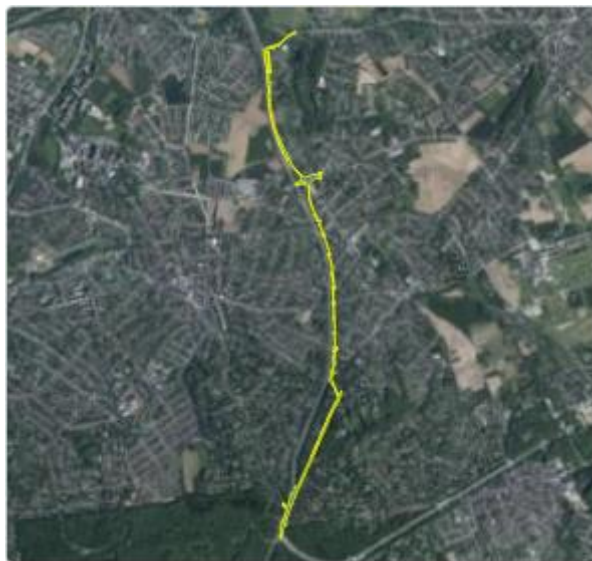
De aanvraag gaat over R0-Oost - RF4A.

De aanvraag heeft betrekking op het openbaar domein en aangrenzende terreinen te Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Zaventem gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering (RF4a):



voor wat betreft de vegetatiewijziging zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering (RF4A - VW):



De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen, betreffende RF4a:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
Mechelsesteenweg	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen), langsheen de gewestweg N227.
Varenslaan	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen), langsheen de gemeenteweg Varenslaan.
Ringfietspad 1	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de Varenslaan tot aan de Viooltjeslaan.

Viooltjeslaan	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen) in de gemeenteweg Viooltjeslaan.
Ringfietspad 2	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de Viooltjeslaan tot fietsbrug Wezembeeklaan.
Wezembeeklaan	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen) in de gewestweg Wezembeeklaan.
HendrikSmetsstraat	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen) in de Hendrik Smetsstraat.
Ringfietspad 3	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de fietsbrug Wezembeeklaan tot fietsbrug Burburelaan.
Ringfietspad 4	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de fietsbrug Burburelaan tot fietsbrug Kerkhoflaan.
Ringfietspad5	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de fietsbrug Kerkhoflaan tot Arthur Dezangrélaan/Tramlaan.
Ringfietspad6	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuw fietspad langsheen de Tramlaan.
Fietsbrug Burburelaan	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsbrug over de de Burburelaan.
Fietsbrug Kerkhoflaan	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsbrug over de Alfons Lenaertsstraat.
Fietsbrug Wezembeeklaan	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsbrug over de gewestweg Wezembeeklaan N226.
Inbuizing	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Inbuizen van bestaande gracht langs de R0, ten zuiden van de A. Lenaertsstraat.
Reliëf 1	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Terreinaanleg met ophogingen en uitgravingen ter hoogte van de Varenslaan en Steenweg op Mechelen.
Reliëf 2	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de Varenslaan tot aan de Viooltjeslaan
Reliëf 3	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur ter hoogte van de Viooltjeslaan tot de fietsbrug Wezembeeklaan.
Reliëf 4	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van de aanlanding Wezembeeklaan (zuid).
Reliëf 5	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van de aanlanding Wezembeeklaan (Noord).
Reliëf 6	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de nieuwe brug Wezembeeklaan tot nieuwe brug de Burburelaan, inclusief de aanlanding de Burburelaan.
Reliëf 7	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de nieuwe brug de Burburelaan tot nieuwe brug Kerkhoflaan, inclusief aanlandingen.

Reliëf 8	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de nieuwe brug Kerkhoflaan tot de A. Dezangrélaan/Tramlaan.
BOS1	Ontbossen	Ontbossing ter hoogte van de Vierarmentunnel, tussen de Tervurenlaan en de Steenweg op Brussel.
BOS4	Ontbossen	Ontbossing langs de Steenweg op Mechelen, ten noorden van de Albert Bechetlaan.
BOS5	Ontbossen	Ontbossing langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel aan de Albert Bechetlaan nr. 23.
BOS6	Ontbossen	Ontbossing langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen aan de Steenweg op Mechelen nr. 298 en Domein Fuji nr. 1.
BOS8	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten zuiden van de bocht in de Varenslaan.
BOS11	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten noorden van de bocht in de Varenslaan.
BOS12	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten zuiden van de Hertogenlaan.
BOS13	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten noorden van de Hertogenlaan.
BOS14	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ter hoogte van de percelen aan de Bosweg en Hardstraat.
BOS15	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Hardstraat nr. 47.
BOS16	Ontbossen	Ontbossing langs de R0 tussen de G. de Grunnelaan en de Madeliefjeslaan.
BOS18	Ontbossen	Ontbossing tussen de R0 en de Viooltjeslaan.
BOS20	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, tussen de Oppemlaan en de Wijngaardlaan.
BOS21	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten zuiden van de tramlijn.
BOS23	Ontbossen	Ontbossing ter hoogte van de aansluiting van de afrit van de R0 op de Wezembeeklaan.
BOS24	Ontbossen	Ontbossing ter hoogte van de oprit naar de R0 vanop de Wezembeeklaan.
BOS25	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ter hoogte van percelen langs de de Burburelaan en Maria- Theresiaoord.
BOS26	Ontbossen	Ontbossing tussen de R0, de Kerkhoflaan en de begraafplaats van Kraainem.
BOS27	Ontbossen	Ontbossing langs de Tramlaan, ter hoogte van de Kleine Maalbeek.
ROOIEN1	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Jagerslaan nr. 10 en nr. 12.
ROOIEN2	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen,

		ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 356 en nr. 358.
ROOIEN3	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 356.
ROOIEN4	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 350.
ROOIEN5	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 348 en nr. 350.
ROOIEN6	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 344, nr. 346 en nr. 348.
ROOIEN7	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 340 en nr. 342.
ROOIEN8	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 338 en Albert Bechetlaan nr. 26.
ROOIEN9	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 338 en Albert Bechetlaan nr. 26.
ROOIEN10	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 375.
ROOIEN11	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen kadastraal gekend als: Sectie C nrs. 72E8 en 74M9 te Kraainem.
ROOIEN13	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 363.
ROOIEN15	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 361.
ROOIEN17	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 343.

ROOIEN18	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 298 en nr. 298B.
ROOIEN19	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 337 en Varenslaan nr. 2.
ROOIEN20	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Het kappen van een hoogstammige boom ter hoogte van de aantakking van de Varenslaan op de Steenweg op Mechelen.
ROOIEN23	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN24	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN25	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hertogenlaan nr. 89 en het perceel, kadastraal gekend als: Sectie D, nr. 325Y te Wezembeek-Oppem.
ROOIEN26	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hardstraat nr. 58 en het perceel, kadastraal gekend als: Sectie D, nr. 288X2 te Wezembeek-Oppem.
ROOIEN27	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten zuiden van de G. de Grunnelaan.
ROOIEN28	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten noorden van de G. de Grunnelaan.
ROOIEN29	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op percelen ten westen van de Viooltjeslaan.
ROOIEN30	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op percelen ten zuiden van de Oppemlaan.
ROOIEN31	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten noorden van de Wijngaardlaan.
ROOIEN33	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten noorden van de Wezembeeklaan.
SLOOP	Slopen of verwijderen	Opbraak van bestaande verhardingen in kasseien.

Voor een aantal elementen in het dossier geldt een vrijstelling van vergunningsplicht:

- Het verplaatsen, vernieuwen van de bestaande riolering en aanleg van nieuwe riolering binnen openbaar domein. De werken vallen onder art. 10, 4° van het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is (vrijstellingenbesluit).

- Het plaatsen van signalisatie, plaatsen van schuilhuisjes t.h.v. de bushaltes, plaatsen van straatmeubilair, plaatsen en herplaatsen van geluidsschermen, het inbuizen van onbevaarbare waterlopen m.u.v. overwelvingen gelegen t.h.v. toeritten. De werken uitgevoerd in het openbaar domein vallen onder art. 10, 5° van het vrijstellingenbesluit.
- Het plaatsen van verkeersdrempels t.h.v. de kruising van het nieuwe Ringfietspad met bestaande wegen. De werken uitgevoerd in het openbaar domein vallen onder art. 10, 3° van het vrijstellingenbesluit.
- Het aanleggen van een fauna-/ecopassage in de Maalbeek, 1st categorie en aanleggen stobbenwal overbrugging Molenstraat. De werken vallen onder art. 10, 11° van het vrijstellingenbesluit.
- Opbreken van verhardingen m.u.v. bestaande kasseiverhardingen. De opbraakwerken vallen onder art. 13.2 van het vrijstellingenbesluit.
- De sloop van de woning Hertogenlaan nr. 89 valt onder de afbraak van vrijstaande bouwwerken of constructies, zoals voorzien in art. 13.2 van het vrijstellingenbesluit.
- Het plaatsen van afsluitingen tot een hoogte van twee meter in de zijtuinen en achtertuinen vallen onder art. 2.1, 5° van het vrijstellingenbesluit.

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen, betreffende RF4A - VW:

Planaanduiding	Handeling	Beknorte beschrijving
ROOIEN12	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN12	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN12	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN14	het afbranden	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN12	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN12	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN12	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN14	het afbranden	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.

ROOIEN14	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN14	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN16	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 302.
ROOIEN16	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 302.
ROOIEN16	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 302.
ROOIEN21	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting ter hoogte van het perceel Varenslaan nr. 30.
ROOIEN21	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging op en ter hoogte van het perceel Varenslaan nr. 30.
ROOIEN21	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting ter hoogte van het perceel Varenslaan nr. 30.
ROOIEN22	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting op en ter hoogte van het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN22	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging op en ter hoogte van het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN22	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting op en ter hoogte van het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN32	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting op het perceel, kadastraal gekend als: Sectie B nr. 64Y te Wezembeek-Oppem.
ROOIEN32	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging op het perceel, kadastraal gekend als: Sectie B nr. 64Y te Wezembeek-Oppem.
ROOIEN32	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting op het perceel, kadastraal gekend als: Sectie B nr. 64Y te Wezembeek-Oppem.
ROOIEN34	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting ten noorden van de Wezembeeklaan, ter hoogte van de oprit naar de R0.
ROOIEN34	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging ten noorden van de Wezembeeklaan, ter hoogte van de oprit naar de R0.
ROOIEN34	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting ten noorden van de Wezembeeklaan, ter hoogte van de oprit naar de R0.
ROOIEN35	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ten noorden van de de Burburelaan.
ROOIEN35	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ten noorden van de de Burburelaan.

ROOIEN35	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ten noorden van de de Burburelaan.
ROOIEN36	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN36	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN36	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN37	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN37	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN37	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.

Wijziging(en) van de aanvraag

Historiek projectinhoudversies (PIV):

PIV	Status	Overgemaakt op	Officieel op
4	Inactief	05 februari 2024	06 februari 2024
5	Officieel	09 oktober 2025	13 oktober 2025

- De officiële projectinhoudversie (PIV 5) werd op 09 oktober 2025 overgemaakt en wijzigde de aanvraag met de beschrijving van de volgende effecten op de omgeving ingevolge het project:
 - Effect Mobiliteit met toevoeging van de 'Startnota', 'Projectnota' en een 'Verantwoordingsnota tracékeuze'.
 - Effect op het watersysteem met een verantwoording waarom geen bemaling noodzakelijk is.
 - Effect geluid en trillingen met een verduidelijking over de finaal gerealiseerde toestand.
 - Effect biodiversiteit: met toevoeging van een 'Nota koolstofopslag', een 'Stikstofnota' en een 'natuurtoets' en bijhorende kaarten met waarnemingen van de laatste 10 jaar binnen het projectgebied en omgevende zone van 50 m breed.
 - Effect andere: waarbij de impact op het privacygevoel door inblik in woningen/tuinen op aangrenzende private percelen en de te nemen maatregelen worden besproken.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 13 oktober 2025 het wijzigingsverzoek aanvaard met de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en een nieuwe adviesronde.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningendecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag ingediend door nv De Werkvennootschap met als adres Sint-Lazarusstraat 4-10 te 1210 Brussel, werd verzonden op 25 augustus 2023 en vervolledigd op 19 oktober 2023.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 08 november 2023.

De aanvraag valt onder punt 1° en 2°b) en 5°a) van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning:

1° aanvragen door of in opdracht van publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van :

a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen;

b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstenzones langs autosnelwegen

2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen: b) tramlijnen, metrolijnen en andere geleide openbaarvervoerssystemen met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations

5° aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter van:

a) waterwegen en onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie en aanvragen met betrekking tot bruggen over en tunnels onder die waterwegen en waterlopen, met uitzondering van aanvragen die louter een lozing, overstort of watercaptatiepunt in die waterwegen en waterlopen voorzien

Voor de aanvraag in kwestie is de gewestelijke omgevingsambtenaar bevoegd om de beslissing te nemen omdat het een aanvraag betreft die moet behandeld worden volgens de gewone vergunningsprocedure maar niet moet voorgelegd worden aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

GEMEENTEWEGEN

De aanvraag heeft betrekking op de wijziging van gemeentelijke openbare wegen.

De wijzigingen hebben betrekking op volgende wegen:

- grondgebied Kraainem: Varenslaan en Arthur Dezangrélaan;
- grondgebied Wezembeek-Oppem: Varenslaan;
- grondgebied Zaventem: Tramlaan.

Artikel 31 van Omgevingsvergunningsdecreet en artikel 47 van het Omgevingsvergunningsbesluit bepalen dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

Op 22 januari 2024 heeft de gemeenteraad van de gemeente Wezembeek-Oppem het volgende besluit genomen:

“Artikel 1: Kennis te nemen van de bezwaarschriften die bij de gemeente Wezembeek-Oppem werden ingediend, waaruit blijkt dat geen van de bezwaren betrekking heeft op de zaak der wegen van de Varenslaan. Artikel 2: Het wegtracé en de weguitrusting, volgens het rooilijnplan in bijgaande omgevingsvergunningsaanvraag, goed te keuren.”

Op 29 januari 2024 heeft de gemeenteraad van de gemeente Zaventem het volgende besluit genomen:

“Artikel 1 – De in onderhavig raadsbesluit gestelde beslissing en voorwaarden met betrekking tot de zaak der wegen, in het bijzonder het technisch dossier voor de aanleg van een nieuw fietspad-tracé/- infrastructuur langsheen de Tramlaan tussen de grens met buurgemeente Kraainem en de Molenstraat op grondgebied Zaventem (deelgemeente Sterrebeek), voorwaardelijk goed te keuren als volgt:

- Er dient te worden verduidelijkt hoe de oversteekplaats ter hoogte van de Tramlaan en Molenstraat zal worden voorzien.

Artikel 2: De gemeenteraad neemt akte dat er GEEN bezwaren werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek.

Artikel 3 – Het voorgelegd technisch dossier voor de zaak der wegen, zoals vervat in het ontwerp tot aanleg van het ringfietspad tussen het Vierarmenkruispunt en de E40 en bijhorende vegetatiewijzigingen en reliëfwijzigingen, waarbij er een nieuw fietspad tracé wordt voorzien langsheen de Tramlaan (op grondgebied Zaventem-deelgemeente Sterrebeek) tussen de grens met buurgemeente Kraainem en de Molenstraat, zoals voorzien in de (digitale) aanvraag tot omgevingsvergunning OMV_2022070095 (ref. gem. 2023/303) omvattende: verantwoordingsnota's, dwarsprofielen, lengteprofielen, typeprofielen, dwarsneden, constructieve tekeningen, inplantingsplannen, overzichtsplan, terreinprofielen, detailtekeningen, grondplannen of funderingsplannen, buitenaanzichten, visualisaties, enz... en bestaande in het bijzonder voor het grondgebied Zaventem, uit:

BA_R0-Oost-RF4A_L_BNTV_01 - legende;

BA_R0-Oost-RF4A_ML_BN_01 - multilocatieplan;

BA_Reli_f 8_P_B_23_Zone23 – grondplan bestaande toestand;

BA_Reli_f 8_P_N_23_Zone23 – grondplan nieuwe toestand;

BA_Reli_f 8_PRL_BN_02_RF4A_Aanlanding_Dezagr_laan 1 – lengteprofiel;

BA_Reli_f 8_PRL_BN_03_RF4A_Aanlanding_Dezagr_laan 2 – lengteprofiel;

BA_RF4A_L_B_23_Dezagr_laan – inplantingsplan bestaande toestand;

BA_RF4A_L_N_23_Dezangrelaan – inplantingsplan nieuwe toestand;

BA_RF4A_L_T_23_Dezangrelaan – inplantingsplan tijdelijke toestand;

BA_RF4A_T_BN_25_Aanlanding Dezagr_laan – lengteprofiel tijdelijke toestand;

BA_Ringfietspad5_P_B_23_Zone23 – grondplan bestaand;

BA_Ringfietspad5_P_N_23_Zone23 – grondplan nieuw;

BA_Ringfietspad6_P_B_23_Zone23 – grondplan bestaand;

BA_Ringfietspad6_P_N_23_Zone23 – grondplan nieuw;

RF4A_Zaak Der Wegen – verantwoordingsnota zaak der wegen;

voorwaardelijk gunstig te adviseren mits de nodige omgevingsvergunning bekomen wordt en het dossier aan de hieraan verbonden voorwaarden en adviezen van de omgevingsambtenaar, en de adviesverleners aangepast wordt.

Artikel 4 – Het College van Burgemeester en Schepenen is belast met de verdere uitvoering van dit besluit.

Artikel 5 – Een afschrift van dit besluit te zenden aan het departement Omgeving, het departement Mobiliteit, de Dienst Omgeving/omgevingsambtenaar/mobiliteitsambtenaar, de Afdeling Openbaar Domein, de Technische Dienst en de Financiële dienst. Tevens deze beslissing, op te laden in het Omgevingsloket.”

Op 30 januari 2024 heeft de gemeenteraad van de gemeente Kraainem het volgende besluit genomen:

“Artikel 1: De gemeenteraad beslist om de eerdere beslissing van 19 december 2023, waarbij het voorstel voor de weginrichting, ingediend door ‘De Werkvennootschap’ in het kader van de omgevingsvergunning voor het Ringfietspad FRO tussen Vierarmen en E40, werd afgewezen, in te trekken.

Artikel 2: De gemeenteraad beslist het voorstel van weginrichting ingediend door ‘De Werkvennootschap’ in het kader van de omgevingsvergunning voor de inrichting van de fietssnelweg (Ringfietspad FRO tussen Vierarmen en E40), goed te keuren onder de volgende voorwaarden:

- *De gemeente vraagt om voldoende ruim op voorhand (minstens 6 maanden) en voorafgaand aan de werkzaamheden (uitvoering van de vergunning) de werken én planning af te stemmen met de gemeente en de politie, onder meer inzake veiligheid en mobiliteit. Daarnaast is de bouwheer ertoe gehouden om steeds (eveneens voldoende ruim op voorhand) op een duidelijke manier te communiceren naar omwonenden aangaande de werken, hun uitvoeringstermijn en de mogelijke impact van de werken op de betrokkenen hun goed of mobiliteit in het algemeen.*
- *Indien omleidingen noodzakelijk zijn, wordt gevraagd om dit ook voldoende ruim op voorhand (minstens 6 maanden) te bespreken met de betrokken gemeentelijke diensten en politie.”*

De voorwaarden opgenomen in de gemeenteraadsbesluiten worden aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht in zoverre ze betrekking hebben op de inrichting van een gemeenteweg binnen de contouren van de aanvraag; zoniet worden ze als aandachtspunt meegegeven.

OPENBAAR ONDERZOEK

Over PIV3

Startdatum	Einddatum	Gemeente/stad	Bezwaren
15 november 2023	14 december 2023	Kraainem	16
17 november 2023	16 december 2023	Tervuren	2
17 november 2023	16 december 2023	Wezembeek-Oppem	7
17 november 2023	16 december 2023	Zaventem	0

De bezwaren hebben betrekking op volgende aspecten verbonden aan de aanvraag:

- De verhoogde ligging van het Ringfietspad zorgt voor inkijk, schending van de privacy en kan de veiligheid van de omwonenden in het gedrang brengen;
- Verwijderen van bestaande muur en poort ter afsluiting van een privaat perceel;
- Impact op private percelen door grondinname;
- Bezetting en vervuiling van private percelen tijdens uitvoering van de werken;
- Bijkomende wateroverlast door een verhoogde verhardingsgraad;

- Aanleg van een wadi;
- Mobiliteitshinder door verhoogde parkeerdruk en onmogelijkheid om in de straat te keren;
- Onveilige situatie door fietsverbinding tussen de Kerkhoflaan en het Ringfietspad;
- Afstand tussen de R0 en woningen aan de Kerkhoflaan;
- Groene omgeving verdwijnt en wordt vervangen door betonnen muur, vernietiging van een natuurlijke omgeving in een park-tuinzone;
- Kappen van bomen, verdwijnen van vegetatie en de gevolgen voor fauna;
- Lawaaihinder ten gevolge van de gebruikers van het Ringfietspad, geluidsweerkaatsing en kappen van bomen;
- Lichtvervuiling;
- Visuele hinder;
- Vandalisme/graffiti en vervuiling door afval;
- Financiering van het project;
- Gedetailleerde metingen;
- Toegankelijkheid van de weg vanaf het private eigendom, tijdens en na de werken;
- Hinder in de Joseph Hanesquare te Sint-Lambrechts-Woluwe;
- Onduidelijkheid/onwetendheid en vragen over het project (breedte van de straat, noodzaak onteigening, toegangen tot percelen, afwatering,...);
- Vraag tot het bijkomend toevoegen van een voetpad tussen de Tervurenlaan en Brusselsesteenweg, rode markeringen ter hoogte van het Q8 tankstation, een fietsopstelstrook ter hoogte van de Varensaan en de fietsstraten in rode kleur uit te voeren;
- Vraag tot sensibiliseren en informeren van automobilisten om zich correct te gedragen in fietsstraten;
- Vraag tot alternatieve route aan de overzijde van de R0 met minder bebouwing;
- Communicatie rond het project;
- Beperkte termijn om het dossier door te nemen;
- Waardevermindering/ontteigening;

Over PIV4 (na arrest RvVb):

Startdatum	Einddatum	Gemeente/stad	Bezwaren
09 juli 2025	07 augustus 2025	Wezembeek-Oppem	2
09 juli 2025	07 augustus 2025	Zaventem	0
10 juli 2025	08 augustus 2025	Kraainem	3
15 juli 2025	13 augustus 2025	Tervuren	0

De bezwaren hebben betrekking op volgende aspecten verbonden aan de aanvraag:

- schending van de goede ruimtelijke ordening door onaanvaardbare geluids- en mobiliteitshinder;
- schending van de goede ruimtelijke ordening door onaanvaardbare privacyhinder en impact op de veiligheid van de bewoners;
- gebrekkig alternatievenonderzoek - geen gedegen afweging van de belangen in het kader van de goede ruimtelijke ordening;
- geen gedegen onderzoek naar de impact op natuurwaarden - aanwezigheid beschermde vogelsoorten – onvolledigheid aanvraag;
- impact van de werken op het beboste talud en ontbreken van passende herplantingen;
- klimaatimpact ontbossing niet onderzocht – onvolledigheid aanvraag – gebrekkige compensatie;
- gebrekkige project-m.e.r.-screening, – onvolledigheid aanvraag;

- geen onderzoek naar stikstofuitstoot – onvolledigheid aanvraag in het kader van natuurtoetsen en project-MER-screening;
- onduidelijkheid over concrete uitvoering van de werken;
- waardevermindering van eigendom;
- onduidelijkheid over afstand tussen het fietspad en de woning;
- tegen betonneren van plattelandspaden.

Over PIV5 (na arrest RvVb):

Startdatum	Einddatum	Gemeente/stad	Bezwaren
20 oktober 2025	18 november 2025	Zaventem	0
23 oktober 2025	21 november 2025	Tervuren	0
23 oktober 2025	21 november 2025	Wezembeek-Oppem	1
23 oktober 2025	21 november 2025	Kraainem	3

De bezwaren hebben betrekking op volgende aspecten verbonden aan de aanvraag:

- schending goede ruimtelijke ordening - onaanvaardbare privacy- en mobiliteits hinder;
- geen alternatievenonderzoek - geen gedegen afweging van de belangen in het kader van de goede ruimtelijke ordening;
- klimaatimpact ontbossing niet onderzocht – onvolledigheid aanvraag – gebrekkige compensatie;
- gebrekkige project-m.e.r.-screening, – onvolledigheid aanvraag;
- Klimaatimpact/uitstoot bromfietsen niet onderzocht;
- Vraag waarom geen mobiliteitsstudie werd uitgevoerd;
- Bezorgdheid rond impact van de trillingen op de woning door het intrillen van damplanken;
- Risico op graffiti is groter op een betonnen muur dan op een muur in kasseien;
- Vraag welke impact de werken hebben op 7 waardevolle bomen op hun eigendom;

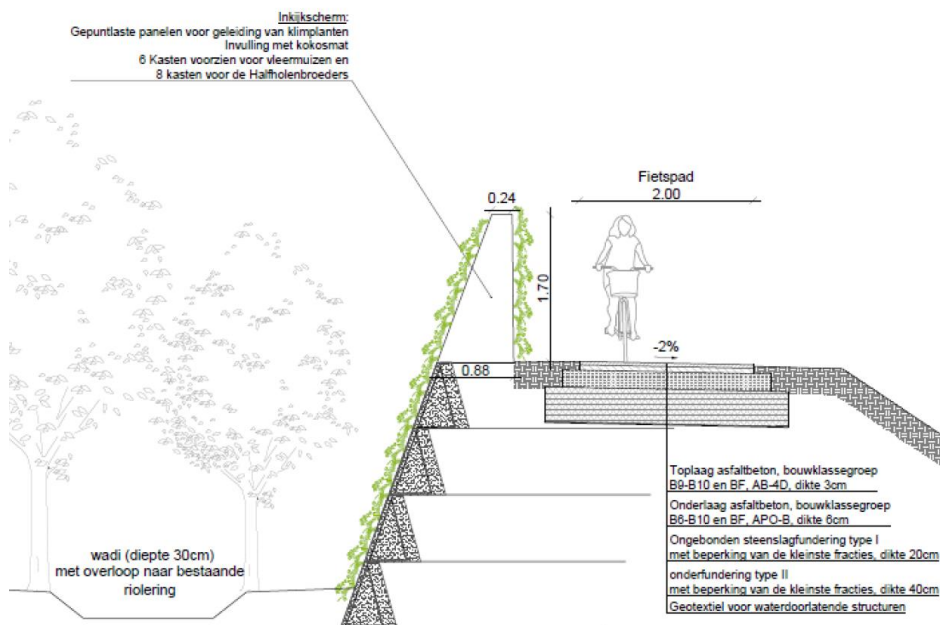
De bezwaren worden als volgt beoordeeld:

Privacy en veiligheid:

- Door de aanleg van het Ringfietspad in het talud langs de R0 komt het plaatselijk hoger te liggen dan de aanliggende private eigendommen. Het talud wordt echter ingevuld met groenbeplanting waardoor de aangrenzende tuinen en woningen afgeschermd worden van het fietspad en inkijk wordt vermeden. De mogelijke inkijk op private eigendommen die gelegen zijn ter hoogte van de fietsbruggen wordt bemoeilijkt door de borstwering die op de bruggen wordt geplaatst.

Specifiek wordt in een bezwaar onaanvaardbare privacyhinder aangehaald door mogelijke inkijk in de woning en de tuin ingevolge de aanleg van het fietspad op een verhoogd talud langs de H. Smetsstraat. De aanplant van bladverliezende bomen zou enkel na verloop van tijd en enkel tijdens de zomer als scherm kunnen fungeren. Aangezien het fietspad op verhoogd talud wordt aangelegd langs de overzijde van de straat grenst het niet rechtstreeks aan het eigendom van de bezwaarindieners. Met andere woorden de woning en de tuin van de betrokkenen wordt van het fietspad reeds gescheiden door het bestaande openbaar domein. De afstand van de rand van het fietspad tot het eigendom bedraagt circa 7,5 m en de afstand tot de voorgevel bedraagt ruim 16 m. Aan de zijde waar het privaat eigendom aan het openbaar domein grenst mag in alle redelijkheid verwacht worden dat de graad van privacy al minder hoog is. Bovendien wordt op de helling langs het fietspad een geleiding geplaatst die met

klimplanten zal worden begroeid. Het scherm start ter hoogte van het eigendom H. Smetsstraat 53 en loopt tot voorbij de bocht waar de fietshelling aantakt op de fietssnelweg. Het scherm wordt in de verantwoordingsnota B26 als volgt omschreven: *“Het gewapend talud wordt bovenaan verder doorgetrokken zodat het kan fungeren als inkijkscherm, ondoorzichtig scherm ingevuld met begroeibare matten. In het inkijksscherm worden 6 kasten voorzien voor vleermuizen en 8 kasten voor de Halfholenbroeders ingewerkt.”* In de nieuwe projectversie PIV5 wordt de maatregel onder ‘Effecten op de omgeving’ als volgt beschreven (*Andere effecten - Geef de maatregelen die worden ingezet om deze effecten te voorkomen of te beperken*): *“T.h.v. de knelpunten wordt gewerkt met een inkijkscherm zoals t.h.v. de Hendrik Smetsstraat. Tussen de aanlanding van de nieuwe brug en de Hendrik Smetsstraat is een zichtscherm voorzien bovenop de helling met hoogte 1,7m. Dit betreft een staalstructuur die na verloop van tijd overgroeid wordt door klimplanten. Om de periode tussen aanplant en volgroeing het zicht te belemmeren wordt een niet transparant scherm in kokos materiaal geplaatst.”* Het zichtscherm met een hoogte van 1,70 m en overgroeid met klimplanten komt boven de gemiddelde ooghoogte uit, waardoor inkijk vanop de fietshelling richting de eigendommen aan de H. Smetsstraat onmogelijk wordt gemaakt. Zolang de aanplant niet is volgroeid zorgt een niet transparant scherm in kokos materiaal voor de nodige afscherming. De plaatsing van het zichtscherm wordt op onderstaande tekening verduidelijkt:



- In de zones waar private eigendommen worden aangesneden blijkt uit het dossier dat de aanvrager in samenspraak met de eigenaars nieuwe afsluitingen van minstens 2 m hoog zal voorzien. Hierdoor wordt de rechtstreekse toegang tot de private percelen verhinderd. Elke eigenaar van een aangrenzend eigendom kan zijn/haar privacy zelf verhogen door een bijkomende aanplant van bomen en/of struiken. De hypothetische aantasting van de veiligheid van omwonenden ten gevolgen van misdaad of inbraken betreft geen stedenbouwkundig aspect.
- Het bezwaar dat de huidige afstand tussen de Ring en de woning aan de Kerkhoflaan niet meer wordt gerespecteerd wordt niet gevolgd. De afstand tussen de woningen en de RO blijft hier immers ongewijzigd. Wel wordt de fietsinfrastructuur aangelegd in de zone tussen de Ring en de woning, maar dit betekent niet dat de afstand tussen de woning en de Ring hierdoor wordt verkleind. Enkel zal er een kleinere afstand van de

woning tot het fietspad behouden blijven. Omdat de woning in kwestie van het fietspad gescheiden wordt door de huidige Kerkhoflaan en het talud dat wordt aangelegd tussen de straat en het hoger gelegen fietspad, grenst het eigendom in kwestie niet rechtstreeks aan het fietspad. Omwille van het tussenliggende openbaar domein mag in alle redelijk verwacht worden dat de graad van privacy aan de voorzijde van de woning minder hoog is. Onderaan het talud wordt bosgoed aangeplant waardoor mogelijke inkijk vanop de fietssnelweg richting de woningen wordt beperkt.

Mobiliteit en verkeersveiligheid

- De aangehaalde verhoogde parkeerdruk heeft betrekking op de H. Smetsstraat. Momenteel zijn er in deze straat geen afgebakende parkeerplaatsen aanwezig. Volgens het bezwaar wordt er de vlakke berm aangewend om te parkeren. Er zou ruimte zijn voor minstens 4 auto's. Het betreft in werkelijkheid echter een onverharde strook die in de huidige toestand geenszins als parkeerzone is ingericht. In het gedeelte van de straat dat parallel aan de Wezembeeklaan loopt staan vier huizen. Het is onduidelijk wat de oorzaak van de verhoogde parkeerdruk is, maar dit kan in principe niet gerelateerd worden aan de bewoners en bezoekers van de woningen in de straat. Minstens twee van deze huizen beschikken reeds over een mogelijkheid om één of meerdere wagens op het eigen terrein te stallen. Ook de twee andere woningen bevinden zich op percelen die, mits wat aanpassing ruimte hebben om een wagen op het eigen terrein te stallen. Het voorliggende project voorziet bij de heraanleg van de straat in twee openbare parkeerplaatsen, waardoor er in de nieuwe situatie twee openbare ingerichte parkeerplaatsen meer zullen zijn dan in de huidige situatie. De mogelijkheid om een wagen te stallen op het openbaar domein is trouwens geen verworven recht. De wegbreedte van de straat is voorzien op 3,30 m (inclusief goot). Langs de goot is nog een minimum afstand van 1 m tot het talud langs het fietspad en aan de zijde van de huizen is een voetpad voorzien. De voorziene breedte straatbreedte is niet smaller dan in de huidige situatie, waar er aan het einde van de straat ook geen keerpunt aanwezig is.
- Ter hoogte van de aansluiting van de Kerkhoflaan op de A. Lenaertsstraat waar het Ringfietspad via een fietsbrug de A. Lenaertsstraat dwars wordt geen fietsverbinding gerealiseerd tussen de huidige wegenis en het nieuwe fietspad. Er wordt enkel een trap voorzien voor voetgangers. Aangezien het Ringfietspad hier de A. Lenaertsstraat ongelijkgronds dwars ontstaat er geen onveilige verkeerssituatie.
- Het Ringfietspad is over het volledige tracé tussen het Vierarmenkruispunt en de A. Dezangrélaan voorzien voor medegebruik van zowel fietsers als voetgangers. De Steenweg op Mechelen tussen de Tervurenlaan en de Brusselsesteenweg is buiten de bebouwde kom gelegen waardoor er geen noodzaak is tot aanleg van een afzonderlijk voetpad. Het aanbrengen van wegmarkeringen ter hoogte van het tankstation en ter hoogte van de Varensaan wordt nog besproken met de bevoegde wegbeheerders en politiediensten. Wat betreft de kleur van de fietsstraten heeft de aanvrager geopteerd voor de implementatie van een blauwe middenmarkering die in lijn is met richtlijnen van het fietsvademecum, waarin wordt benadrukt dat het gebruik van verschillende kleuren op één traject tot verwarring kan leiden. Wat betreft het vrij liggende Ringfietspad wordt hoofdzakelijk een grijze asfaltkleur gebruikt. Kruisingen met andere wegen worden in een rode asfaltkleur voorzien om de veiligheid en duidelijkheid te bevorderen. In de Varensaan wordt een knip voorzien voor het autoverkeer waardoor het deel van de straat dat als fietsstraat wordt ingericht enkel toegankelijk is voor het bestemmingsverkeer van een 7-tal woningen. Het bestemmingsverkeer zal bijgevolg

beperkt zijn waardoor aanvullende opvallende maatregelen als overbodig worden beschouwd.

- Op de Steenweg op Mechelen zullen de verkeerslichten steeds op groen staan en slechts bij aanvraag/gebruik van de drukknop door de fietsers op de fietssnelweg op rood springen. Dergelijke lichtenregeling voorziet steeds in een minimum groentijd zodat de doorstroming op de Steenweg op Mechelen gegarandeerd blijft. Bovendien zal er enkel tijdens de spits en schoolspits een grotere impact op het autoverkeer te verwachten zijn doordat op deze piekmomenten er meer fietsers zich op de fietssnelweg begeven. Tijdens de spitsuren kan dit echter niet als abnormale hinder worden beschouwd.

Natuur, groen en klimaat

- Voor de aanleg van het Ringfietspad ter hoogte van de Kerkhoflaan wordt het huidige talud dat verhard is met kasseien en waarop zich door fout beheer in het verleden groen heeft ontwikkeld, weggehaald. De nieuwe betonnen draagstructuur met voorzetwand in gebakken materiaal die de kasseien vervangt krijgt een negatieve helling waardoor er extra ruimte gecreëerd wordt voor nieuwe groenaanplanting. Het is correct dat dit deel van het Ringfietspad zich volgens het gewestplan in een parkgebied bevindt, maar het fietspad sluit hier onmiddellijk aan bij de R0 die als grote lijninfrastructuur doorheen het gebied loopt. De aanleg van een openbaar fietspad en de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren zijn handelingen die in toepassing van artikel 4.4.7, §2 en het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 5 mei 2000, worden beschouwd als handelingen met een ruimtelijke beperkte impact. Gelet op de aansluitende ligging bij de R0 is de vernietiging van de natuurlijke omgeving verwaarloosbaar en blijft het resterende parkgebied dat ter plaatse trouwens voor een groot deel ingenomen is door zonevreemde huiskavels ongewijzigd.
- Het is correct dat de aanvraag een impact op de natuur veroorzaakt door het kappen van bomen en het wijzigen van de vegetatie. Deze ingrepen in de natuur worden zo veel als mogelijk beperkt, maar zijn onvermijdelijk om het Ringfietspad te kunnen aanleggen. De te ontbossen zones zijn allemaal smalle stroken van hoogstens enkele meter breed, gelegen langs bestaande wegen. Het gaat meestal om het beboste snelwegtalud of de rand van beboste percelen. Het verlies aan bos wordt zo veel mogelijk gecompenseerd door enerzijds een boscompensatieregeling en anderzijds de heraanleg en aanplanting van nieuwe vegetatie in het projectgebied. De boscompensatie wordt daarbij voorzien op plaatsen waar reeds bos aanwezig om zo de bestaande bossen te verstreken. De nieuwe ecologische infrastructuur kadert eveneens in het groter geheel namelijk het project Brabantse Wouden. Voor de aanplant wordt rekening gehouden met soorten aangepast aan het klimaat. In de nieuwe projectversie PIV5 werd de toetsing LULUCF (wijziging in koolstofopslag) opgenomen onder 'Effect biodiversiteit – boscompensatievoorstel'. De nota die werd opgemaakt door een onafhankelijk bureau t.o.v. het studieteam concludeert dat uit de resultaten blijkt dat het project, dankzij de voorgestelde compensatiemaatregelen, voldoet aan de 'nodebit-rule' op projectniveau waardoor het berekende verlies van 137,6 ton CO2 ruimschoots wordt gecompenseerd.

De te wijzigen vegetatie is niet gelegen binnen een beschermd gebied (Habitatrichtlijngebied, Vogelrichtlijngebied of VEN-gebied). Op basis van de gegevens in het dossier concludeert het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaken van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone en dat geen

onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal worden veroorzaakt. Uit het advies van het ANB blijkt wel dat de verschillende zones in het projectgebied volgens de Biologische Waarderingskaart deels gekarteerd zijn als biologisch waardevol. Voor de verdere beoordeling verwijs ik naar de bespreking onder het item 'natuurtoets/verscherpte natuurtoets' in deze beslissing.

- Aangezien het Ringfietspad geen ecologisch kwetsbaar gebied doorkruist is er geen noodzaak om aangepaste verlichting voor fauna en flora te voorzien. Het weglaten van verlichting is geen optie aangezien in het kader van de verkeersveiligheid een goede zichtbaarheid belangrijk is. Verlichting draagt hiertoe bij.
- Het beboste talud waar in het bezwaarschrift wordt naar verwezen en volgens de kaart op *geopunt.be* als bos is ingetekend wordt door ANB niet beschouwd als bos maar als tuinzone. Het bezwaar verwijst daarbij verkeerdelijk naar een figuur uit de PIV3. Met het indienen van de PIV4 op 5 februari 2024 werd de figuur met de zones die als bos zijn aangeduid aangepast. Deze aanpassing werd in de huidige PIV5 ook behouden. Op onderstaande figuur wordt de aanpassing voor de betrokken locatie aan de Mechelsesteenweg (zone 6) weergegeven:



Figuur 4: zones 6, 7 en 8 volgens plan omgevingsvergunning versie 3 (links): 6 en 8 bos cfr boscompensatiedossier (rechts, met oppervlakte); 7 geen bos

Het gegeven dat bepaalde zones niet langer als 'bos' bestempeld worden, doet echter niets af aan de noodzaak tot het kappen van bomen in deze geschrapte zones.

- Met betrekking tot de zones waarin het kappen van bomen of ander groen voorzien is maar die geen deel uitmaken van het boscompensatiedossier, wordt geen heraanplant voorzien op de huidige locatie. Wel worden de zones die vallen onder de vegetatiewijziging binnen het project gecompenseerd. De oppervlakte aan kleine landschapselementen (KLE) die verwijderd dient te worden, zowel binnen groengebied als binnen woongebied, wordt ruimschoots volledig gecompenseerd binnen het projectgebied door de aanplanting van 9.100 m² aan nieuwe KLE in de vorm van houtkanten, hagen, solitaire bomen en/of bomenrijen. Daarbij wordt met inheems streekeigen soorten gewerkt van soorten als boswilg, hondsroos, egelantier, zoete kers, haagbeuk, hazelaar, meidoorn, sleedoorn, winterlinde, zomereik enz. Omdat er voldoende overcapaciteit is voorzien worden ook de zones die buiten de vegetatiewijziging vallen mee gecompenseerd.

Vergunningsprocedure en voorafgaand onderzoek

- Het aangevraagde ontwerp is het resultaat van voorafgaand onderzoek waarbij rekening wordt gehouden met verschillende aspecten. Een alternatievenstudie maakte deel uit van de start- en projectnota die voor dit dossier werden opgesteld. In het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag is de vergunningverlenende overheid niet gehouden om alternatieven te onderzoeken.

De route van een fietstraject komt steeds tot stand op basis van een aantal doelstellingen die vooropgesteld worden. Er wordt gestreefd naar een beperkt aantal kruispunten en waar kruispunten worden gedwarsd worden deze op een veilige manier ingericht. Kruisingen met een drukke weg worden bij voorkeur ongelijkvloers ingericht. Bij kruisingen met verkeersluwe wegen wordt zoveel mogelijk voorrang gegeven aan de fietser. Het tracé heeft een zo kort mogelijke afstand zonder veel omwegen. Het tracé dient zo vlak en rechtlijnig mogelijk te zijn.

Een tracé aan de overzijde van de R0 scoort op deze punten slechter dan het voorgestelde. Er zou aan die zijde bovendien bijkomend ontbost moeten worden en verschillende waterpartijen, bufferzones en overstromingsgebieden zouden gedwarsd moeten worden. Het aantal woningen/tuinzones ligt enkel lager in het gedeelte tussen de Wezembeeklaan en de A. Lenaertslaan. Voor het overige gedeelte van het traject aan die zijde van de R0 is het aantal betrokken woningen en tuinen veel hoger.

Ook bij de aanleg van een verbinding met het Ringfietspad langs beide zijden van de Wezembeeklaan, zoals in een bezwaar wordt aangehaald, staan veiligheid, comfort en bereikbaarheid centraal. Deze aspecten hebben geleid tot de ontwerpkeuze om aan beide zijden een aansluiting op het Ringfietspad te voorzien.

In enkele bezwaren wordt de uitbreiding van de Mechelsesteenweg in functie van het fietspad in vraag gesteld. De suggestie om de oversteek van de steenweg meer ten zuiden te voorzien werd niet onderzocht omdat steeds getracht wordt om oversteeken maximaal te bundelen. Door het verplaatsen van de fietsoversteek is er meer risico op roodlichtnegatie van autobestuurders en wordt dus een onveiligere oversteek gerealiseerd. Tevens heeft het verplaatsen geen impact op het ruimtegebruik, de fietssnelweg en rijweg wisselen slechts van plaats, waardoor dezelfde innames vereist blijven.

Omwille van de visie van AWW om op termijn in noordelijke richting de fietspaden als enkelrichtingsfietspad verder door te trekken is een meer zuidelijke oversteek evenmin logisch. Fietzers komende van het Vierarmenkruispunt die verder hun weg langs de Steenweg op Mechelen willen verder zetten moeten in dat geval op een afstand van 200 m tweemaal de steenweg over te steken waardoor het fietscomfort daalt.

- De regelgeving met betrekking tot de procedure voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voorziet behoudens het verplichte openbaar onderzoek tijdens de procedure geen voorafgaande verplichtingen rond communicatie. Toch heeft de aanvrager in het voortraject infomomenten georganiseerd, o.a. in het gemeentehuis van Wezembeek-Oppem waar het project in de zomer van 2022 gedurende een maand aan het publiek kenbaar werd gemaakt. Ook in het gemeentehuis van Kraainem werd in 2023 een infomoment gehouden en werden nadien de plannen met betrekking het eigendom van de betrokkene op hun vraag bezorgd.

- De regelgeving met betrekking tot de procedure voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voorziet een openbaar onderzoek met een termijn van 30 dagen. Deze termijn werd door de decreetgever als voldoende geacht om een dossier door te nemen en een eventueel bezwaar in te dienen.
- Inzake de gebrekkige project-m.e.r.-screening wordt verwezen naar de milieueffectrapportage (infra) waaruit blijkt dat op basis van de ingediende MER-screeningsnota en het dossier enerzijds en in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten anderzijds, geoordeeld is dat er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

Daar kan worden aan toegevoegd dat het projectgebied niet binnen VEN-gebied, Natura 2000 gebied of natuurreservaat is gesitueerd. Aan de noord- en zuidelijke uiteinden komt het projectgebied wel in de nabijheid van VEN en Natura 2000. Aan het noordelijke uiteinde raakt het projectgebied net aan een natuurverwevingszone van het VEN. Het Zoniënwoud vormt het grootste dichtstbijgelegen VEN en Natura 2000 gebied. Ter hoogte van het Vierarmenkruispunt zijn gedeeltes van het bos opgenomen in het Vlaamse en Brusselse Natura 2000 netwerk. Omdat de werken zich situeren op en in de rand van de bestaande wegen is er evenwel geen impact op de beschermde gebieden of de doelstellingen die ervoor van kracht zijn. Met een te ontbossen zone van 22.600 m² binnen het projectgebied ligt de totale ontbossing onder de drempelwaarde van 3ha voor de opmaak van een MER-studie.

Met betrekking tot het gebrek aan onderzoek naar de noodzaak van een bronbemaling blijkt nergens uit het aanvraagdossier dat er voor de aanleg van het Ringfietspad bronbemalingen noodzakelijk zijn. Het betreft louter een veronderstelling van de bezwaarindieners. De vermelding dat voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de Vlarew-wetgeving is louter een standaardformulering die opgenomen werd in het advies van VMM en als aandachtspunt aan de onderhavige beslissing werd verbonden in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid. Hieruit kan geenszins worden afgeleid dat er ook effectief bronbemaling nodig zal zijn. Met PIV5 verduidelijkt en bevestigt de aanvrager ook dat er voor de aangevraagde werken geen bemaling van toepassing is: *“Om de grondwaterstand langsheen het projectgebied te monitoren, werden er peilbuizen geplaatst op 18 locaties langsheen het traject van het ringfietspad. De peilbuizen zijn allemaal tot op een diepte van 5 m geplaatst. De peilbuizen werden geplaatst op 09/12/2022 en vervolgens maandelijks opgemeten tot april 2023. Bij de opmetingen werd vastgesteld dat een groot aantal peilbuizen continu droog staan. Dit wil zeggen dat het grondwater zich op deze locaties dieper dan 5 m onder het maaiveld bevindt. Slechts in 3 peilbuizen langsheen het traject werd grondwater aangetroffen. Echter wordt ingeschat dat de uitgravingen tbv de aanleg boven het grondwaterpeil gebeuren waardoor een bemaling niet van toepassing is. (Afgezien van uitzonderlijk natte periodes.)”*

Het argument dat het aspect biodiversiteit niet afdoende werd onderzocht bij de MER-screening omdat er geen melding van beschermde vogelsoorten werd gemaakt wordt evenmin gevolgd. Met PIV5 verduidelijkt de aanvrager dat er voorafgaand aan het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag voorbereidend onderzoek is verricht naar de aanwezige fauna. Aangezien uit terreinbezoeken in januari en juni 2023 en uit de geconsulteerde databank waarnemingen.be bleek dat in en rond het projectgebied (beperkt tot 50 m) enkel algemeen voorkomende vogel- en zoogdiersoorten aanwezig waren werd daar bij het aanvraagdossier niet specifiek op ingegaan. Dat een beoordeling naar fauna wel degelijk voorafgaand werd uitgevoerd wordt ook gestaafd

door het feit dat er in de aanvraag meerdere maatregelen zijn opgenomen ter verbetering van de ecoconnectiviteit, die ervoor moeten zorgen dat dieren op een veilige manier bestaande weginfrastructuur kunnen kruisen. Er werden immers verschillende verkeersslachtoffers van vos en steenmarter in de voorbije jaren in het projectgebied gemeld. Zo worden de bestaande duikers van de kleine Maelbeek op 2 plaatsen aangepast door het aanbrengen van loopplanken in de kokers, en wordt onder de R0 een ecopassage ingericht ter hoogte van de Molenstraat. Deze verbindingen passen in het ruimere verhaal van verbetering van ecologische connectiviteit van de Open Ruimte rond Brussel en zijn per definitie gericht op fauna. Om verstoring en schade te vermijden neemt de aanvrager ook volgende maatregelen:

- Velling van bomen gebeurt buiten de broedperiode, die loopt van 1 april tot 30 juni.
 - Niet werken 's nachts: werkuren van 07.00u tot 19.00u.
 - Eventuele werfverlichting uitsluitend neerwaarts te richten op de werfzone, geen strooilight naar de groenzones (functioneel verlichten)
 - Nachtelijke verlichting van de werf is in kwetsbare zones niet toegestaan.
- Vergunningsplichtige projecten zoals de aanleg van een fietspad/snelweg waarbij er enkel in de aanlegfase stikstofemissies veroorzaakt worden, vallen niet onder het Stikstofdecreet. Het kan hierbij enkel gaan om stikstofemissies veroorzaakt door verkeer of door het inzetten van 'andere dan stationaire' bronnen tijdens de aanlegfase. Met PIV5 wordt een stikstofnota toegevoegd die de impact van de stikstofuitstoot van zowel de aanlegfase als de gerealiseerde toestand beoordeelt. Daarbij wordt ook onderzocht of het bijkomend verkeer dat door het project gegenereerd wordt een impact kan hebben op een verhoogde stikstofuitstoot. Met de aanleg van de fietssnelweg wordt hoofdzakelijk verkeer aangetrokken dat bestaat uit fietsers (elektrisch of klassiek), e-steps, speedpedelecs en bromfietzers. Van deze vervoersmiddelen dragen enkel bromfietsen bij aan een verhoogde stikstofuitstoot. Anderzijds kan wel worden gesteld dat de aanleg van een afdoende fietsinfrastructuur een positief effect heeft op het milieu omdat verwacht wordt dat een deel van de automobilisten de overstap naar de fiets zal maken. De wegen voor gemotoriseerde verkeer die binnen het projectgebied worden heraangelegd (Mechelsesteenweg, Varensaan en Viooltjeslaan) behouden de huidige wegcapaciteit waardoor geen toename van gemotoriseerd verkeer wordt verwacht. Uit de nota blijkt dat zowel in de aanlegfase als in de fase na aanleg het aandeel van de stikstof van de uitgevoerde werken op de meest kritische SBZ-H onder de minimis-drempel blijft. Een verder onderzoek naar stikstofuitstoot in het kader van de natuurtoets en MER-screening is dan ook overbodig.
- De opmaak van een mobiliteitsstudie is wettelijk enkel verplicht indien de aanvraag betrekking heeft op het oprichten van minstens 250 wooneenheden, 200 parkeerplaatsen, 7.500 m² bruto-vloeroppervlakte voor handel, horeca, kantoren of diensten of 15.000 m² voor industrie, KMO en ambachtelijke activiteiten. Het betreft met andere woorden projecten die extra autoverkeer genereren. Een fietssnelweg is een lijninfrastructuurproject en heeft bijgevolg geen betrekking op gebouwen of parkeercomplexen. Er is dan ook geen sprake van overschrijding van voornoemde drempels.

Hoewel een mobiliteitsstudie niet verplicht is, houdt het project wel rekening met een aantal verkeerskundige principes. In de start- en projectnota, die de basis vormen voor deze vergunningsaanvraag, staat hoe en waar de fietssnelweg het best wordt aangelegd. Bij het opstellen van die nota's worden naast is verkeerskundige principes

ook ruimtelijke principes meegenomen. Om de noden en wensen van alle partners te kennen is daarbij zowel met ambtenaren als met buurtbewoners overlegd.

De verschillende mogelijkheden zijn onderzocht en er is uiteindelijk gekozen voor een fietssnelweg die dicht en parallel aan de R0 loopt. Dit tracé trekt volgens de berekeningen het meeste fietsers aan. In de projectnota werden de aansluitingen op het bestaande fietsnetwerk verder uitgewerkt.

Ook de impact van het project op het autoverkeer is onderzocht, vooral op het Vierarmenkruispunt en de Mechelsesteenweg. Er is een simulatie gemaakt op basis van verkeerstellingen, waaruit blijkt dat de doorstroming voor auto's nagenoeg ongewijzigd blijft. Door de snelheid op de Mechelsesteenweg te verlagen naar 50 km/u, wordt de weg smaller, maar alle bewegingen blijven mogelijk. Deze inrichting past beter bij de bebouwde kom.

Er zijn ook tellingen gedaan in straten zoals Hertogenlaan, Oppemlaan en Madeliefjeslaan. In die straten is er geen druk verkeer, meestal minder dan 1.600 auto's per dag (in de Madeliefjeslaan werden intensiteiten tot 3.250 auto's per dag geteld). Dat is veel minder dan de grens van 8.000 auto's per dag, wat de grens is om fietsers uit de voorran te houden. Om de kruispunten veilig te laten oversteken door fietsers worden een aantal ingrepen uitgevoerd:

- De straat wordt smaller zodat auto's beurtelings moeten kruisen.
 - Er komen verhoogde plateaus om de snelheid te verlagen.
 - Het fietspad wordt duidelijk gemarkeerd met kleur.
 - Er komt verlichting zodat iedereen goed ziet dat fietsers oversteken
- Inzake de onduidelijkheid over de uitvoering van de geplande grondkering aan de Mechelsesteenweg wordt in de verantwoordingsnota B26 horende bij deze aanvraag het volgende vermeld: *"Hoogteverschillen, over de volledige Mechelsesteenweg, groter dan 0,5 m tussen privaat domein en openbaar domein worden opgevangen d.m.v. kerende constructies. Deze worden gerealiseerd als damwand, bestaande uit ingetilde stalen damplanken. Deze krijgt nog een voorzetwand uit gekleurd beton met bekisting in houtnerfstructuur, om een uniform uitzicht te bekomen."* Deze keerwandconstructies staan vermeld op zowel de legende als op het grondplan.
- De betrokken eigenaars hebben de mogelijkheid om op hun vraag een individueel gesprek met de aanvrager te hebben in voorbereiding op de effectieve uitvoering van de werken.

Andere hinderaspecten

- Er wordt door het gebruik van de fietssnelweg geen bijkomende lawaaihinder verwacht. De bestaande geluidsschermen langs de R0 worden behouden of terug geplaatst indien ze tijdens de uitvoering van de werken tijdelijk weggenomen moeten worden. De huidige geluidswand wordt daarenboven verder doorgetrokken tot de A. Dezangrélaan. Het Ringfietspad zal in hoofdzaak worden gebruikt door fietsers. Fietsen genereren geen lawaai. Het gebruik van het fietspad door bromfietsers wordt eerder laag ingeschat, zodat het geluid dat een bromfiets produceert eerder sporadisch te horen zal zijn. Dergelijk geluid kan niet beschouwd worden als geluidsoverlast. De vrees van geluidsweerkaatsing is eveneens onterecht. De bestaande onderdoorgangen onder de R0 zijn reeds uitgevoerd in beton. De nieuwe wanden worden afgewerkt met baksteen, waardoor het geluid beter wordt geabsorbeerd. Ook het kappen van de beplanting langs de R0 zal niet leiden tot een verhoging van het geluid. Bomen en beplanting zijn pas

functioneel in het kader van geluidsafname wanneer ze zich in een zone van minimaal 10 m breed bevinden. Hoewel het visueel kan lijken alsof de aanwezigheid van bomen tot minder geluid leidt, is er in werkelijkheid geen reductie. In feite treedt de effectieve geluidsvermindering pas op wanneer het groene scherm zich uitstrekt over een bredere zone, waarbij de geluidsgolven effectief geabsorbeerd en verstrooid worden. Aangezien dergelijk groenscherm hier vandaag niet aanwezig is, zal het verwijderen van de beplanting geen negatief effect op geluid hebben.

- De nieuwe fietsinfrastructuur in het talud van de R0 zal verlicht worden d.m.v. verlichtingspalen van 4 m die enkel de fietsweg zullen verlichten. De verlichting schijnt bijgevolg weg van de private tuinen.
- Het resterende gedeelte van de snelwegberm waar het Ringfietspad wordt aangelegd wordt maximaal uitgevoerd als groen talud. In de stroken waar de ruimte beperkt is wordt het talud voorzien met gewapende grond die ook beplant wordt. Waar keerwanden zichtbaar zijn worden deze voorzien van een structuur om te laten begroeien met klimplanten. De betonnen geluidsmuur wordt ook voorzien van een klimstructuur met klimplanten. De fietsbruggen worden opgebouwd uit duurzame materialen. De boog, de zijanten en de stijlen bestaan uit staal in een groengrijze kleur. De verstijvers onder de brug zijn lichtgrijs geverfd. De bakstenen die gebruikt worden voor de landhoofden zijn donkergrijs. Het kleurgebruik is gebaseerd op natuurlijke kleurtinten om een harmonieuze integratie in de omgeving te bevorderen. Het project heeft voldoende aandacht voor omgevingsintegratie, waardoor de visuele hinder tot een minimum wordt herleid. Het te realiseren (buffer)groen langsheen het fietstraject zorgt voor een hogere belevingswaarde voor zowel de fietsers als de omwonenden.
- De reeds bestaande wateroverlast waarvan bezwaarindieners melding maken wordt niet gespecificeerd. Op de meest recente pluviale en fluviale overstromingskaarten is het betrokken perceel niet aangeduid als overstromingsgevoelig. De pluviale overstromingskaart toont wel een overstromingsgevoelige zone ter hoogte van de brug van de Wezembeeklaan over de R0 en het op- en afrittencomplex. Hieruit kan worden opgemaakt dat bij regenweer het hemelwater op het openbaar domein blijft staan. Dit is een gevolg van een slechte afwatering in de bestaande situatie. Met de herinrichting van het openbaar domein in de omgeving van de Wezembeeklaan worden een aantal aanpassingen doorgevoerd. Zo wordt het oostelijke gedeelte van de Wezembeeklaan opnieuw aangelegd, tussen de brug onder de snelweg en het kruispunt met de Louis Marcelisstraat. Er zullen opnieuw 2 rijvakken in asfalt aanwezig zijn per rijrichting, gescheiden door een groene middenberm. Daarnaast zal er een vrijliggend fietspad aangelegd worden voor beide rijrichtingen van waarop ook aantakkingen naar de nieuwe fietsbrug voorzien worden. Deze aantakkingen worden aangelegd in zones die vandaag onverhard zijn, maar door de herinrichting van de volledige zone van de Wezembeeklaan zal er wel een globale ontharding van ruim 2.700 m² gerealiseerd worden. De Hendrik Smetsstraat zelf wordt heraangelegd waarbij de straat en het voetpad zullen afwateren naar de zijde van de Wezembeeklaan. Naast de rijweg wordt een verlaagde groenzone aangelegd om het water te laten infiltreren en eventueel verder te laten afstromen naar een wadi die wordt aangelegd aan het einde van de Hendrik Smetsstraat. Eventueel afstromend water van de taluds worden er ook opgevangen. De verlaagde zone wordt ook bijkomend voorzien van een straatkolk/noodoverlaat, zodat bij extreme regenval het water alsnog zal worden afgevoerd en geen overlast op private percelen bezorgt. De nieuwe fietssnelweg heeft ook een verkanting richting Wezembeeklaan zodat de nieuwe verharding niet afstroomt in de richting van de private percelen. Het project voorziet bijgevolg in voldoende maatregelen om het afstromend

hemelwater op te vangen en niet te laten afstromen naar de private percelen. De heraanleg van de H. Smetsstraat met een verlaagde groenzone zorgt bovendien voor meer ruimte om water te laten infiltreren, daar waar in de huidige situatie er een probleem is qua afwatering in het opwaartse deel en het regenwater verder afwaarts is aangesloten op de riolering. Het project voldoet aan de richtlijnen van het decreet integraal waterbeleid door water lokaal te infiltreren in plaats van af te voeren. Het lokaal rioleringsstelsel wordt ontlast door de hemelwaterafvoer te ontkoppelen en te laten infiltreren (zie ook infra bij de bespreking van de watertoets en het advies van VMM).

- De wadi zal enkel hemelwater opvangen. Er zijn geen leidingen van afvalwater of rioolwater op aangesloten. Er is ook geen risico op opstuwend water dat van de riolering in de wadi zou lopen. De vrees voor geuroverlast of ongedierte is onterecht.

Hinder tijdens de werken

- De aannemer is verplicht om de werfzone en de omgeving proper te houden.
- Inzake de bezorgdheid rond trillingen ten gevolge van het uitvoeren van de werken kan worden verwezen naar het uitvoeringsbestek. Daarin is opgenomen dat bij het inbrengen van de damplanken de trillingen ter plaatse van de woningen gemonitord zullen worden. De trillingsniveau's dienen onder de limieten zoals vastgelegd in de SBR-richtlijn te liggen, zodat schade aan de woningen vermeden wordt. Indien dat niet het geval is, dient de aannemer andere maatregelen te nemen om de trillingen te beperken (trillingsvrije techniek, voorboren, etc.).
- Tijdens de werken kan er hinder optreden met betrekking tot de toegankelijkheid van de weg of het private eigendom. Dit is echter tijdelijk van aard en eigen aan de uitvoering van een project. Na de werken blijft de toegankelijkheid ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

Waardevermindering & Onteigening

- Eventuele waardevermindering of onteigeningen van private eigendommen zijn zakelijke/burgerrechtelijke aspecten die buiten het toepassingsgebied van de omgevingsvergunning vallen. Opmerkingen inzake onteigening worden behandeld in het verwervingsstraject dat parallel loopt met het vergunningstraject.
- Voor percelen die getroffen worden door grondinnames ten behoeve van het project zal de verkoop afgehandeld worden door de Vlaamse Vastgoedcommissaris. Alle onderhandelingen vinden persoonlijk plaats met de desbetreffende eigenaars, zonder aanwezigheid van de aanvrager. De aanvrager schikt zich naar de uitkomst van deze onderhandelingen.
- Gedetailleerde metingen zullen volgen uit het overleg met de betrokken bewoners en worden rechtstreeks aan de betrokken eigenaars bezorgd.

Overige bezwaren

- De problematiek van eventueel vandalisme (bvb. graffiti) of vervuiling van de omgeving door zwerfvuil is niet gecorreleerd aan de fietssnelweg, maar is een breder fenomeen. Er kunnen in een omgevingsvergunning geen voorwaarden gekoppeld worden die vandalisme of zwerfvuil kunnen aanpakken of verminderen. De keermuren worden

uitgevoerd in donkergrijze kleur en voorzien van een houtnerfstructuur. Door de kleur en het reliëf in de wanden zijn de keerwanden minder uitnodigend voor het plaatsen van graffiti. Bovendien kunnen alle toegankelijke oppervlakten door de aanvrager worden behandeld met een beschermende laag tegen graffiti. Om zwerfvuil te voorkomen kan sensibilisering en het plaatsen van voldoende afvalhouders worden voorzien.

- De bezwaren met betrekking onduidelijkheid/onwetendheid of vragen over het project is onvoldoende gespecificeerd. De uitvoering van het project is voorzien conform de plannen en dossierstukken die tijdens het openbaar onderzoek te consulteren waren.
- Bij de uitvoering van de infrastructuurwerken wordt er opnieuw aangesloten op de bestaande toeritten en toegangswegen. De lokale situatie werd per oprit bekeken en de hellingsgraad van de opritten zal ook na de werken de toegankelijkheid van de percelen blijven verzekeren. Bewoners moeten geen aanpassingen uitvoeren aan hun opritten.
- Financiële aspecten vormen geen beoordelingsgrond bij de evaluatie van een omgevingsvergunningsaanvraag, die moet worden beoordeeld op haar planologische, stedenbouwkundige en milieuhygiënische verenigbaarheid.
- De vraag tot sensibiliseren en informeren van automobilisten om zich correct te gedragen in fietsstraten valt buiten het toepassingsgebied van de omgevingsvergunning.
- Het bezwaar met betrekking tot hinder in de Joseph Hanesquare kan niet gelinkt worden aan het voorliggende project. Deze straat ligt in Sint-Lambrechts-Woluwe op meer dan 3 km afstand van het projectgebied.

Op basis van bovenstaande bespreking kan worden gesteld dat de bezwaren deels gegrond worden verklaard en voldoende worden ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden.

ADVIEZEN

Adviesronde over PIV3

- Op 9 november 2023 heb ik advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Kraainem**. Op 28 december 2023 werd dit advies, uitgebracht op 19 december 2023, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
De voorwaarden luiden als volgt:
“- De gemeente vraagt om voldoende ruim op voorhand (minstens 6 maanden) en voorafgaand aan de werkzaamheden (uitvoering van de vergunning) de werken én planning af te stemmen met de gemeente en de politie, onder meer inzake veiligheid en mobiliteit. Daarnaast is de bouwheer ertoe gehouden om steeds (eveneens voldoende ruim op voorhand) op een duidelijke manier te communiceren naar omwonenden aangaande de werken, hun uitvoeringstermijn en de mogelijke impact van de werken op de betrokkenen hun goed of mobiliteit in het algemeen.
- Sectorale voorwaarden, volgend uit onder meer erfgoedregulering, waterregeleaving (sic) en natuurwetgeving (niet-limitatief), dienen stipt nageleefd te worden.”

- Op 9 november 2023 heb ik advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Tervuren**. Op 21 december 2023 werd dit advies, uitgebracht op 18 december 2023, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
De voorwaarden luiden als volgt: *“er dient rekening gehouden te worden met de voorwaarden en suggesties gesteld in het advies van de dienst Openbaar domein, cel Mobiliteit.”* Deze voorwaarden/suggesties luiden als volgt:
“- Het voorzien van verkeerslichten (voor de fietsers) in beide rijrichtingen ter hoogte van de kruising met de tramsporen op het Vierarmenkruispunt. Momenteel staat er enkel een verkeerslicht in 1 rijrichting.
- Suggestie om ter hoogte van de Brusselsesteenweg de fietsers de voorrang te geven, zoals ook op het kruispunt met de Jagerslaan. Om van de Tervurenlaan (zuidkant) via RF4F te rijden zijn er op minder dan 100 meter al 3 verkeerslichten. Om fietsers de mogelijk (sic) te kunnen geven om snel en vlot gebruik te kunnen maken van de fietssnelweg, lijkt de stopstreep ter hoogte van de Brusselsesteenweg dan ook niet wenselijk.”
- Op 9 november 2023 heb ik advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Wezembeek-Oppem**. Op 4 januari 2024 werd dit advies, uitgebracht op 3 januari 2024, op het loket geplaatst. Het is gunstig. Het college drukt hierbij de uitdrukkelijke wens uit dat de bezwaarschriften omstandig behandeld worden en, in geval de vraag daartoe uitgedrukt werd, bezwaarindieners ook gehoord zouden worden.
- Op 9 november 2023 heb ik advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Zaventem**. Op 21 december 2023 werd dit advies, uitgebracht op 18 december 2023, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
- De voorwaarde luidt als volgt: *“Er dient meer te worden verduidelijkt hoe de oversteekplaats ter hoogte van de Tramlaan en Molenstraat wordt voorzien”*
- Op 8 november 2023 heb ik advies gevraagd aan het **Agentschap voor Natuur en Bos**. Op 22 december 2023 werd dit advies uitgebracht en op 22 december 2023 op het loket geplaatst. Het is ongunstig.
- Op 8 november 2023 heb ik advies gevraagd aan het **Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)**. Op 4 januari 2024 werd dit advies uitgebracht en op 4 januari 2024 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig waarbij gevraagd wordt rekening te houden met de aandachtspunten autosnelweg en de aandachtspunten gewestweg.
- Op 8 november 2023 heb ik advies gevraagd aan het **Agentschap Onroerend Erfgoed**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermin.
- Op 8 november 2023 heb ik advies gevraagd aan **VMM - grondwater**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermin.
- Op 13 november 2023 heb ik advies gevraagd aan de **Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermin.

Adviesronde over PIV4:

- Op 6 februari 2024 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Kraainem**. Op 23 februari 2024 werd dit advies, uitgebracht op 13 februari 2024, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
De voorwaarden luiden als volgt:

“- De gemeente vraagt om voldoende ruim op voorhand (minstens 6 maanden) en voorafgaand aan de werkzaamheden (uitvoering van de vergunning) de werken én planning af te stemmen met de gemeente en de politie, onder meer inzake veiligheid en mobiliteit. Daarnaast is de bouwheer ertoe gehouden om steeds (eveneens voldoende ruim op voorhand) op een duidelijke manier te communiceren naar omwonenden aangaande de werken, hun uitvoeringstermijn en de mogelijke impact van de werken op de betrokkenen hun goed of mobiliteit in het algemeen.

Sectorale voorwaarden, volgend uit onder meer erfgoedregulering, waterregulering en natuurwetgeving (niet-limitatief), dienen stipt nageleefd te worden.

- Op 6 februari 2024 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Tervuren**. Op 29 februari 2024 werd dit advies, uitgebracht op 26 februari 2024, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
De voorwaarden luiden als volgt: *“er dient rekening gehouden te worden met de voorwaarden en suggesties gesteld in het advies van de dienst Openbaar domein, cel Mobiliteit.”* Deze voorwaarden/suggesties luiden als volgt:
“- Het voorzien van verkeerslichten (voor de fietsers) in beide rijrichtingen ter hoogte van de kruising met de tramsporen op het Vierarmenkruispunt. Momenteel staat er enkel een verkeerslicht in 1 rijrichting.
Suggestie om ter hoogte van de Brusselsesteenweg de fietsers de voorrang te geven, zoals ook op het kruispunt met de Jagerslaan. Om van de Tervurenlaan (zuidkant) via RF4F te rijden zijn er op minder dan 100 meter al 3 verkeerslichten. Om fietsers de mogelijk (sic) te kunnen geven om snel en vlot gebruik te kunnen maken van de fietssnelweg, lijkt de stopstreep ter hoogte van de Brusselsesteenweg dan ook niet wenselijk.”
- Op 6 februari 2024 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Wezembeek-Oppem**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermijn.
- Op 6 februari 2024 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Zaventem**. Op 7 maart 2024 werd dit advies, uitgebracht op 4 maart 2024, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarde luidt als volgt: *“Er dient meer te worden verduidelijkt hoe de oversteekplaats ter hoogte van de Tramlaan en Molenstraat wordt voorzien.”*
- Op 6 februari 2024 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **Agentschap voor Natuur en Bos**. Op 7 maart 2024 werd dit advies uitgebracht en op 7 maart 2024 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
De voorwaarden luiden als volgt:
“- Het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van de omgevingsvergunning.
- Voor de heraanplant van de kleine landschapselementen wordt gebruik gemaakt van inheems en standplaatsgeschikt plantgoed
- De heraanplant van de compenserende kleine landschapselementen dient ten laatste binnen het jaar na het verwijderen van de vegetatie of na het beëindigen van de vergunde werken uitgevoerd te worden. - Om een goede geleiding van de beoogde diersoorten naar de ecoduiker te bekomen, wordt aanbevolen om ter hoogte van in- en uitgang, langs beide zijden een kort raster te voorzien.

Onderstaande direct werkende normen zijn hierbij van toepassing:

- Artikel 90bis Bosdecreet van 13.06.1990
- Artikel 2 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing van 16.02.2001
- Artikel 16 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997
- Artikel 13 §4 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997
- Artikel 13 §4 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997
- Artikel 7 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21.10.1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23.07.1998
- Artikel 8 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21.10.1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23.07.1998

Onderstaande doelstellingen of zorgplichten zijn hierbij van toepassing:

- Artikel 2 Bosdecreet van 13.06.1990
- Artikel 14 §1 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997

Volgende voorwaarden moeten letterlijk in de vergunningsvoorwaarden van de omgevingsvergunning worden opgenomen:

- De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer 23-213648.
- De te ontbossen oppervlakte bedraagt 12519 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
- De overige bosoppervlakte moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.
- De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage.
- De compenserende bebossing op de percelen 23062B0178/00W000, 23062B0178/00Y000, 23062B0185/00T005 over een oppervlakte van 22600m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de vergunninghouder. De vergunninghouder verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden."

- Op 1 maart 2024 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan de **Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)**. Op 3 april 2024 werd dit advies uitgebracht en op 3 april 2024 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
De voorwaarden luiden als volgt:

"

- De 5m-erfdienstbaarheidszone langs de Kleine Maelbeek wordt uitgezet op het terrein voor de aanvang van de werken en is te meten vanaf de bovenrand van het talud van de waterloop. In deze zone zijn bebouwing, verhardingen of andere constructies, reliëfwijzigingen en opslag die de doorgang zou kunnen belemmeren niet toegelaten.
- De sectie van de Kleine Maelbeek moet minstens dezelfde blijven en mag niet verkleind worden bij het verlengen van de overwelving;
- Bij aanpassingen aan de opwaartse kant, moet er ook rekening gehouden worden met 2 aansluitingen in de linker talud.
- In de overwelving is maar 1 loopplank toegelaten, deze kan langs linker, rechterzijde of 1 hoger gelegen loopplank in het midden van de koker geplaatst worden, er zal geen machtiging verleend worden voor twee loopplanken;

- *de aanvrager dient de buitendienst van de VMM minstens 10 dagen voor de aanvang van de werken op de hoogte te stellen.*
- *De noodkolken moeten verhoogd aangelegd worden zodat het hemelwater de kans krijgt om in de groenzone te infiltreren;*
- *Indien bij een heraanleg ook de onderfundering wordt vervangen, moet er aangetoond worden dat er voldoende bronmaatregelen worden genomen, zelfs indien dit om een netto ontharding gaat.*

Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:

- *het beheer van de overwelving moet uitgevoerd worden door de wegbeheerders. Onder de R0 is dit dus AWW, onder de Tramlaan de gemeente Zaventem en de gemeente Kraainem*
- *voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van bijlage 1 van Vlarem II (art. 5.53.6.1.1 van Vlarem II);*
- *de lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1.2 § 5 van Vlarem II;*
- *de aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen*
- *de initiatiefnemer moet over een toelating van de VMM beschikken voor het gebruik van het domein van de waterloop alvorens de werken worden aangevat, deze wordt per post overgemaakt door de VMM.*

Binnen de 5m-erfdienstbaarheidszone zijn volgende bepalingen van kracht:

- *Bij afrastering bevindt het deel van de afsluiting aan de kant van de grond die aan de waterloop paalt, zich op een afstand van 0,75 meter tot 1 meter, landinwaarts gemeten vanaf het einde van het talud van de waterloop. De afsluiting mag niet hoger dan 1,50 meter boven de begane grond zijn. De afsluiting is zo opgesteld dat ze geen belemmering vormt bij het onderhoud van de waterlopen, of ze kan weggenomen worden.*
- *Nieuwe bomen en struiken worden alleen aangeplant binnen een afstand van vijf meter landinwaarts vanaf de bovenste rand van het talud van de gerangschikte onbevaarbare waterlopen en publieke grachten indien:*
 - *1° een minimale tussenafstand van 12 m voor opgaande bomen gerespecteerd wordt;*
 - *2° de houtkant regelmatig teruggezet wordt én die indien nodig voor de toegankelijkheid van de waterloop periodiek teruggezet wordt op vraag van de waterbeheerder;*
 - *3° voor een andere plantwijze geopteerd wordt dan vermeld in 1° en 2° nadat de waterbeheerder daarvoor een schriftelijke toestemming gaf."*

Nieuwe adviesronde over PIV4 (na het arrest van de RvVb):

- Op 30 juni 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Kraainem**. Op 22 augustus 2025 werd dit advies, uitgebracht op 19 augustus 2025, op het loket geplaatst. Het is ongunstig.
- Op 30 juni 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Tervuren**. Op 30 juli 2025 werd dit advies, uitgebracht op 28 juli 2025, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.

De voorwaarden luiden als volgt:

"- er dient rekening gehouden te worden met de voorwaarden en suggesties gesteld in het advies van de dienst Openbaar domein, cel Mobiliteit;

- het reglement betreffende de gemeentelijke belasting op inname van het openbaar domein in acht te nemen hiervoor ruim voor het starten van de werken contact op te nemen met de dienst Openbaar Domein;

- de groenvoorzieningen opgetekend op het inplantingsplan worden aangelegd met streekeigen bomen en/of beplanting en dit ten laatste het eerste plantseizoen volgend op de uitvoering van de vergunde werken;

- de richtlijnen ter bescherming van het grondwater strikt na te leven;

- niettegenstaande deze omgevingsvergunning moeten de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek nageleefd worden;

- deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn;"

De voorwaarden/suggesties in het advies van de dienst Openbaar domein, cel Mobiliteit luiden als volgt:

"- Het voorzien van verkeerslichten (voor de fietsers) in beide rijrichtingen ter hoogte van de kruising met de tramsporen op het Vierarmenkruispunt. Momenteel staat er enkel een verkeerslicht in 1 rijrichting.

- Suggestie om ter hoogte van de Brusselsesteenweg de fietsers de voorrang te geven, zoals ook op het kruispunt met de Jagerslaan. Om van de Tervurenlaan (zuidkant) via RF4F te rijden zijn er op minder dan 100 meter al 3 verkeerslichten. Om fietsers de mogelijk (sic) te kunnen geven om snel en vlot gebruik te kunnen maken van de fietssnelweg, lijkt de stopstreep ter hoogte van de Brusselsesteenweg dan ook niet wenselijk."

- Op 30 juni 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Wezembeek-Opem**. Op 28 augustus 2025 werd dit advies, uitgebracht op 26 augustus 2025, op het loket geplaatst. Het is gunstig.

- Op 30 juni 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Zaventem**. Op 13 augustus 2025 werd dit advies, uitgebracht op 11 augustus 2025, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.

De voorwaarde luidt als volgt: *"Er dient meer te worden verduidelijkt hoe de oversteekplaats ter hoogte van de Tramlaan en Molenstraat wordt voorzien."*

- Op 30 juni 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)**. Op 3 juli 2025 werd dit advies uitgebracht en op 3 juli 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.

De voorwaarden luiden als volgt:

"- Het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van de omgevingsvergunning.

- Voor de heraanplant van de kleine landschapselementen wordt gebruik gemaakt van inheems en standplaatsgeschikt plantgoed

- De heraanplant van de compenserende kleine landschapselementen dient ten laatste binnen het jaar na het verwijderen van de vegetatie of na het beëindigen van de vergunde werken uitgevoerd te worden. - Om een goede geleiding van de beoogde diersoorten naar de ecoduiker te bekomen, wordt aanbevolen om ter hoogte van in- en uitgang, langs beide zijden een kort raster te voorzien.

Onderstaande direct werkende normen zijn hierbij van toepassing:

- Artikel 90bis Bosdecreet van 13.06.1990
- Artikel 2 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing van 16.02.2001
- Artikel 16 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997
- Artikel 13 §4 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997
- Artikel 13 §4 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997
- Artikel 7 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21.10.1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23.07.1998
- Artikel 8 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21.10.1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23.07.1998

Onderstaande doelstellingen of zorgplichten zijn hierbij van toepassing:

- Artikel 2 Bosdecreet van 13.06.1990
- Artikel 14 §1 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997

Volgende voorwaarden moeten letterlijk in de vergunningsvoorwaarden van de omgevingsvergunning worden opgenomen:

- De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer 23-213648.
- De te ontbossen oppervlakte bedraagt 12519 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
- De overige bosoppervlakte moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.
- De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage.
- De compenserende bebossing op de percelen 23062B0178/00W000, 23062B0178/00Y000, 23062B0185/00T005 over een oppervlakte van 22600m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de vergunninghouder. De vergunninghouder verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden."

- Op 30 juni 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan de **Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)**. Op 23 juli 2025 werd dit advies uitgebracht en op 24 juli 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.

De voorwaarden luiden als volgt:

"

- De 5m-erfdienstbaarheidszone langs de Kleine Maelbeek wordt uitgezet op het terrein voor de aanvang van de werken en is te meten vanaf de bovenrand van het talud van de waterloop. In deze zone zijn bebouwing, verhardingen of andere constructies, reliëfwijzigingen en opslag die de doorgang zou kunnen belemmeren niet toegelaten.
- De sectie van de Kleine Maelbeek moet minstens dezelfde blijven en mag niet verkleind worden bij het verlengen van de overwelling;
- Bij aanpassingen aan de opwaartse kant, moet er ook rekening gehouden worden met 2 aansluitingen in de linker talud.

- *In de overwelving is maar 1 loopplank toegelaten, deze kan langs linker, rechterzijde of 1 hoger gelegen loopplank in het midden van de koker geplaatst worden, er zal geen machtiging verleend worden voor twee loopplanken;*
- *de aanvrager dient de buitendienst van de VMM minstens 10 dagen voor de aanvang van de werken op de hoogte te stellen.*
- *De noodkolken moeten verhoogd aangelegd worden zodat het hemelwater de kans krijgt om in de groenzone te infiltreren;*
- *Indien bij een heraanleg ook de onderfundering wordt vervangen, moet er aangetoond worden dat er voldoende bronmaatregelen worden genomen, zelfs indien dit om een netto ontharding gaat.*

Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:

- *het beheer van de overwelving moet uitgevoerd worden door de wegbeheerders. Onder de R0 is dit dus AWV, onder de Tramlaan de gemeente Zaventem en de gemeente Kraainem*
- *voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst bijlage 1 van Vlarem II (art. 5.53.6.1.1 van Vlarem II);*
- *de lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1.2 § 5 van Vlarem II;*
- *de aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen*
- *de initiatiefnemer moet over een toelating van de VMM beschikken voor het gebruik van het domein van de waterloop alvorens de werken worden aangevat, deze wordt per post overgemaakt door de VMM.*
- *Binnen de 5m-erfdienstbaarheidszone zijn volgende bepalingen van kracht:*
 - *Bij afrastering bevindt het deel van de afsluiting aan de kant van de grond die aan de waterloop paalt, zich op een afstand van 0,75 meter tot 1 meter, landinwaarts gemeten vanaf het einde van het talud van de waterloop. De afsluiting mag niet hoger dan 1,50 meter boven de begane grond zijn. De afsluiting is zo opgesteld dat ze geen belemmering vormt bij het onderhoud van de waterlopen, of ze kan weggenomen worden.*
 - *Nieuwe bomen en struiken worden alleen aangeplant binnen een afstand van vijf meter landinwaarts vanaf de bovenste rand van het talud van de gerangschikte onbevaarbare waterlopen en publieke grachten indien:*
 - *1° een minimale tussenafstand van 12 m voor opgaande bomen gerespecteerd wordt;*
 - *2° de houtkant regelmatig teruggezet wordt én die indien nodig voor de toegankelijkheid van de waterloop periodiek teruggezet wordt op vraag van de waterbeheerder;*
 - *3° voor een andere plantwijze geopteerd wordt dan vermeld in 1° en 2° nadat de waterbeheerder daarvoor een schriftelijke toestemming gaf.”*
- *Op 30 juni 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan Agentschap Wegen & Verkeer (AWV). Op 8 juli 2025 werd dit advies uitgebracht en op 8 juli 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.*

De voorwaarden luiden als volgt:

“Bij de uitvoering van de vergunning dient de aanvrager rekening te houden met de hierna omschreven aandachtspunten.

AANDACHTSPUNTEN AUTOSNELWEG

1. *BvR van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen.*
2. *Wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen*
3. *Aanvragen die voor 1 januari 2024 werden ingediend worden beoordeeld volgens het KB van 14 december 1959 waarbij regelen gesteld worden op het aanplakken en reclame maken.*

Aanvragen die vanaf 1 januari 2024 worden ingediend worden beoordeeld volgens het BvR van 12 mei 2023 betreffende de vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor publiciteitsinrichtingen.

4. *Het is verboden om de sloot van de autosnelweg op om het even welke wijze te dempen.*
 5. *Het lozen in de sloot van de autosnelweg is verboden.*
 6. *Het Agentschap Wegen en Verkeer wenst de aanvragers er uitdrukkelijk attent op te maken dat wonen op zo'n korte afstand van de autosnelweg bepaalde hinder met zich mee kan brengen (ev. visuele hinder, geluidshinder, fijn stof, ...). De beslissing om op die plaats te bouwen/verbouwen/herbouwen, moet dus weloverwogen gebeuren. Bij de keuze van de locatie aanvaardt men aldus de hinder die door de autosnelweg kan veroorzaakt worden. Het Agentschap wenst in ieder geval te benadrukken dat het geen plannen heeft om in de omgeving hinderbeperkende maatregelen te nemen."*
- Op 30 juni 2025 heb ik advies gevraagd aan het **Agentschap Onroerend Erfgoed (OE)**. Op 14 juli 2025 werd dit advies uitgebracht en op 14 juli 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
De voorwaarden luiden als volgt:
"Het agentschap formuleert volgende voorwaarden als aandachtspunt :
 - *De bermen mogen niet ingezaaid worden om de bosontwikkeling niet te belemmeren;*
 - *Het natuurlijke bodemsubstraat laten dagzomen;*
 - *Indien er bomen gekapt moeten worden dient compensatie voorzien te worden."*
 - Op 30 juni 2025 heb ik advies gevraagd aan **VMM - grondwater**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermin.
 - Op 30 juni 2025 heb ik advies gevraagd aan de **Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermin.

Adviesronde over PIV5:

- Op 13 oktober 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Kraainem**. Op 24 november 2025 werd dit advies, uitgebracht op 18 november 2025, op het loket geplaatst. Het is ongunstig.
- Op 13 oktober 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Tervuren**. Op 4 november 2025 werd dit advies, uitgebracht op 3 november 2025, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.

De voorwaarden luiden als volgt:

“- er dient rekening gehouden te worden met de voorwaarden en suggesties gesteld in het advies van de dienst Openbaar domein, cel Mobiliteit;

- het reglement betreffende de gemeentelijke belasting op inname van het openbaar domein in acht te nemen hiervoor ruim voor het starten van de werken contact op te nemen met de dienst Openbaar Domein;*
- de groenvoorzieningen opgetekend op het inplantingsplan worden aangelegd met streekeigen bomen en/of beplanting en dit ten laatste het eerste plantseizoen volgend op de uitvoering van de vergunde werken;*
- de richtlijnen ter bescherming van het grondwater strikt na te leven;*
- niettegenstaande deze omgevingsvergunning moeten de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek nageleefd worden;*
- deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn;”*

De voorwaarden/suggesties in het advies van de dienst Openbaar domein, cel Mobiliteit luiden als volgt:

“- Het voorzien van verkeerslichten (voor de fietsers) in beide rijrichtingen ter hoogte van de kruising met de tramsporen op het Vierarmenkruispunt. Momenteel staat er enkel een verkeerslicht in 1 rijrichting.

- Suggestie om ter hoogte van de Brusselsesteenweg de fietsers de voorrang te geven, zoals ook op het kruispunt met de Jagerslaan. Om van de Tervurenlaan (zuidkant) via RF4F te rijden zijn er op minder dan 100 meter al 3 verkeerslichten. Om fietsers de mogelijk (sic) te kunnen geven om snel en vlot gebruik te kunnen maken van de fietssnelweg, lijkt de stopstreep ter hoogte van de Brusselsesteenweg dan ook niet wenselijk.”

- Op 13 oktober 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Wezembeek-Oppem**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermijn.
- Op 13 oktober 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **College van Burgemeester en Schepenen van Zaventem**. Op 21 november 2025 werd dit advies, uitgebracht op 17 november 2025, op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarde luidt als volgt:

“Er dient meer verduidelijkt te worden hoe de oversteekplaats ter hoogte van de Tramlaan en Molenstraat wordt voorzien.”

- Op 13 oktober 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan het **Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)**. Op 12 november 2025 werd dit advies uitgebracht en op 12 november 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig.
 - Het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van de omgevingsvergunning.*
 - Voor de heraanplant van de kleine landschapselementen wordt gebruik gemaakt van inheems en standplaatsgeschikt plantgoed*
 - De heraanplant van de compenserende kleine landschapselementen dient ten laatste binnen het jaar na het verwijderen van de vegetatie of na het beëindigen van de vergunde werken uitgevoerd te worden.*

- *Om een goede geleiding van de beoogde diersoorten naar de ecoduiker te bekomen, wordt aanbevolen om ter hoogte van in- en uitgang, langs beide zijden een kort raster te voorzien.*

Onderstaande direct werkende normen zijn hierbij van toepassing:

- *Artikel 90bis Bosdecreet van 13.06.1990*
- *Artikel 2 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing van 16.02.2001*
- *Artikel 16 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997*
- *Artikel 13 §4 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997*
- *Artikel 13 §4 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997*
- *Artikel 7 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21.10.1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23.07.1998*
- *Artikel 8 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21.10.1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23.07.1998*

Onderstaande doelstellingen of zorgplichten zijn hierbij van toepassing:

- *Artikel 2 Bosdecreet van 13.06.1990*
- *Artikel 14 §1 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997*

Volgende voorwaarden moeten letterlijk in de vergunningsvoorwaarden van de omgevingsvergunning worden opgenomen:

- *De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer 23-213648.*
- *De te ontbossen oppervlakte bedraagt 12519 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.*
- *De overige bosoppervlakte moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.*
- *De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage.*
- *De compenserende bebossing op de percelen 23062B0178/00W000, 23062B0178/00Y000, 23062B0185/00T005 over een oppervlakte van 22600m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de vergunninghouder. De vergunninghouder verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden."*

- Op 13 oktober 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan de **Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)**. Op 6 november 2025 werd dit advies uitgebracht en op 12 november 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

“

- *De 5 m-erfdienstbaarheidszone langs de Kleine Maelbeek wordt uitgezet op het terrein voor de aanvang van de werken en is te meten vanaf de bovenrand van het talud van de waterloop. In deze zone zijn bebouwing, verhardingen of andere constructies, reliëfwijzigingen en opslag die de doorgang zou kunnen belemmeren niet toegelaten;*
- *De hydraulische sectie van de Kleine Maelbeek moet minstens dezelfde blijven en mag niet verkleind worden bij het verlengen van de overwelving;*
- *Bij aanpassingen aan de opwaartse kant, moet er ook rekening gehouden worden met 2 aansluitingen in het linker talud;*
- *In de overwelving is maar 1 loopplank toegelaten, deze kan langs linker-, rechterzijde of 1 hoger gelegen loopplank in het midden van de koker geplaatst worden. Er zal geen machtiging verleend worden voor twee loopplanken;*
- *De aanvrager dient de buitendienst van de VMM minstens 10 dagen voor de aanvang van de werken op de hoogte te stellen;*
- *De noodkolken moeten verhoogd aangelegd worden zodat het hemelwater de kans krijgt om in de groenzone te infiltreren;*
- *Indien bij een heraanleg ook de onderfundering wordt vervangen, moet er aangetoond worden dat er voldoende bronmaatregelen worden genomen, zelfs indien dit om een netto ontharding gaat.*

Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:

- *Het beheer van de overwelving moet uitgevoerd worden door de wegbeheerders. Onder de R0 is dit dus AWV, onder de Tramlaan de gemeente Zaventem en de gemeente Kraainem;*
- *Voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van bijlage 1 van Vlarem II (art. 5.53.6.1.1 van Vlarem II);*
- *De lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1.2 § 5 van Vlarem II;*
- *De aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen;*
- *De initiatiefnemer moet over een toelating van de VMM beschikken voor het gebruik van het domein van de waterloop alvorens de werken worden aangevat, deze wordt per post overgemaakt door de VMM;*
- *Binnen de 5m-erfdienstbaarheidszone zijn volgende bepalingen van kracht:*
 1. *Bij afrastering bevindt het deel van de afsluiting aan de kant van de grond die aan de waterloop paalt, zich op een afstand van 0,75 meter tot 1 meter, landinwaarts gemeten vanaf het einde van het talud van de waterloop. De afsluiting mag niet hoger dan 1,50 meter boven de begane grond zijn. De afsluiting is zo opgesteld dat ze geen belemmering vormt bij het onderhoud van de waterlopen, of ze kan weggenomen worden.*
 2. *Nieuwe bomen en struiken worden alleen aangeplant binnen een afstand van vijf meter landinwaarts vanaf de bovenste rand van het talud van de gerangschikte onbevaarbare waterlopen en publieke grachten indien:*
 - *1° een minimale tussenafstand van 12 m voor opgaande bomen gerespecteerd wordt;*

- *2° de houtkant regelmatig teruggezet wordt én die indien nodig voor de toegankelijkheid van de waterloop periodiek teruggezet wordt op vraag van de waterbeheerder;*
- *3° voor een andere plantwijze geopteerd wordt dan vermeld in 1° en 2° nadat de waterbeheerder daarvoor een schriftelijke toestemming gaf."*
- Op 13 oktober 2025 heb ik over de gewijzigde vergunningsaanvraag advies gevraagd aan **Agentschap Wegen & Verkeer (AWV)**. Op 20 oktober 2025 werd dit advies uitgebracht en op 20 oktober 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

"Bij de uitvoering van de vergunning dient de aanvrager rekening te houden met de hierna omschreven aandachtspunten.

AANDACHTSPUNTEN AUTOSNELWEG

- 1. BvR van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen.*
 - 2. Wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen*
 - 3. BvR van 12 mei 2023 betreffende de vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor publiciteitsinrichtingen.*
 - 4. Het is verboden om de sloot van de autosnelweg op om het even welke wijze te dempen.*
 - 5. Het lozen in de sloot van de autosnelweg is verboden.*
 - 6. Het Agentschap Wegen en Verkeer wenst de aanvragers er uitdrukkelijk attent op te maken dat wonen op zo'n korte afstand van de autosnelweg bepaalde hinder met zich mee kan brengen (ev. visuele hinder, geluidshinder, fijn stof, ...). De beslissing om op die plaats te bouwen/verbouwen/herbouwen, moet dus weloverwogen gebeuren. Bij de keuze van de locatie aanvaardt men aldus de hinder die door de autosnelweg kan veroorzaakt worden. Het Agentschap wenst in ieder geval te benadrukken dat het geen plannen heeft om in de omgeving hinderbeperkende maatregelen te nemen."*
- Op 13 oktober 2025 heb ik advies gevraagd aan het **Agentschap Onroerend Erfgoed (OE)**. Op 6 november 2025 werd dit advies uitgebracht en op 7 november 2025 op het loket geplaatst. Het is voorwaardelijk gunstig:

"Het agentschap formuleert volgende voorwaarden als aandachtspunt :
 - De bermen mogen niet ingezaaid worden om de bosontwikkeling niet te belemmeren;*
 - Het natuurlijke bodemsubstraat laten dagzomen;*
 - Indien er bomen gekapt moeten worden dient compensatie voorzien te worden."*
 - Op 13 oktober 2025 heb ik advies gevraagd aan **VMM - grondwater**. Er werd geen advies uitgebracht.
 - Op 13 oktober 2025 heb ik advies gevraagd aan de **Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel**. Er werd geen advies uitgebracht binnen de adviestermijn.

Ik sluit mij aan bij de adviezen van ANB, VMM, AWV en OE. De voorwaarden worden verbonden aan onderhavige beslissing.

De voorwaarde van het college van burgemeester en schepenen van Zaventem vloeit reeds voort uit de voorwaarde uit het gemeenteraadsbesluit (zie infra).

De voorwaarden/suggesties van het college van burgemeester en schepenen van Tervuren hebben met betrekking tot de inrichting van en de verkeersorganisatie op het openbaar domein zijn maatregelen die buiten het toepassingsgebied van de omgevingsvergunning vallen en daarom enkel als aanbeveling worden opgenomen in onderhavige beslissing. Ik sluit mij aan bij de voorwaarde met betrekking tot de aanleg van de groenvoorzieningen. Deze voorwaarde wordt aan onderhavige beslissing verbonden. De overige voorwaarden hebben betrekking op het respecteren van reglementen, richtlijnen en/of wetgeving die niet als expliciet als voorwaarde moeten worden opgelegd.

Het ongunstig advies van het college van burgemeester en schepenen van Kraainem wordt niet gevolgd, aangezien het louter een formeel ongunstig standpunt is wegens tijdsgebrek om de ingediende bezwaren te evalueren en hierover in overleg te gaan met de inwoners.

HISTORIEK

Het college van burgemeester en schepenen van Zaventem verleende op 17 januari 2022 een omgevingsvergunning voor het aanleggen van een fietspad langs de Tramlaan (OMV_2021070875).

BESCHRIJVING OMGEVING

De aanvraag voorziet in de aanleg van een deel van het Ringfietspad, meer bepaald de verbinding tussen de fietssnelweg de F29 in het zuiden en de F203 in het noorden. Het tracé ligt op het grondgebied van de gemeenten Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Zaventem, aan de oostzijde van de R0.

In het zuiden kruist de Steenweg op Mechelen ter hoogte van de aansluiting met de Tervurenlaan een tramlijn, bestaande uit twee sporen met tussenliggend verharding opgebouwd uit verschillende materialen. In noordelijke richting, waar de steenweg samenvalt met de R0 bestaat de rijweg uit 2 rijstroken in elke rijrichting aangelegd in asfalt en van elkaar gescheiden door een groene middenberm. Aan de westzijde bevindt zich een extra rijvak als afslagstrook of busstrook met aanliggend een verhoogd voetpad. Vanaf de aansluiting N3 en het kruispunt Brusselsesteenweg is er tussen rijweg en voetpad een fietspad aanwezig. Het fietspad wordt van de rijweg gescheiden door een groenzone van circa 1,1 m breed. Het fietspad is gemiddeld 1,75 m breed exclusief kantopsluiting en aangelegd in rode betonstraatstenen. Het voetpad heeft een gemiddelde breedte van 1,6 m en is aangelegd in grijze betonstraatstenen. De steenweg bestaat, tussen de oprit R0 en Varenslaan, uit een rijstrook in elke richting, aangelegd in asfalt met aan weerszijde een aanliggend niet-verhoogd fietspad. Het fietspad is uitgevoerd d.m.v. lijnmarkering. De totale asfaltverharding heeft een gemiddelde breedte van 9 m. De bermzones zijn deels onverhard en gedeeltelijk verhard t.b.v. toeritten naar woningen. Aan de pare zijde van de steenweg worden de bermzones gebruikt om te parkeren. Tussen het Vierarmenkruispunt en de Steenweg op Mechelen nr. 342 is een voetpad in betonstraatstenen met een breedte van 1 m aanwezig. Langs de steenweg is bos aanwezig. Aan de onpare zijde betreft het een inheems beukenbos, dat enkele meters lager gelegen is dan de steenweg zelf. Aan de pare zijde behoort het bebost gedeelte tot een kasteelpark. De overige beplantingen behoren tot de tuinen van de aan de steenweg grenzende huizen.

De Varenslaan is een uitgeruste gemeenteweg in asfalt met een rijbaan van ongeveer 4,6 m breed. Aan beide zijden van de rijweg is een onverharde berm aanwezig. Plaatselijk is aan de pare zijde van de Varenslaan een baangracht aanwezig met een oever- en bodembescherming van beton. Aan de pare zijde van de Varenslaan is de berm tussen het huisnummer 6 en de R0 bebost met inheems loofbos (vnl. gewone esdoorn, boskers, haagbeuk).

Vanaf de Varenslaan loopt het projectgebied verder in de onverharde bermzone langsheen de R0. De zone is van de R0 afgescheiden door een betonnen geluidswand van 2,5 m hoog met stalen profielen op 5 m van elkaar. Een aantal palen zijn bevestigd op betonnen sokkels en een aantal palen zijn in de grond ingeheid. Aan de oostzijde ligt het projectgebied gedeeltelijk in private tuinzones/op private percelen. In de zone tegen de geluidsschermen werd in de zone tussen de Varenslaan en de Hertogenlaan en tussen de Hertogenlaan en de Hardstraat een compenserende bebossing aangeplant. Op het naastliggende talud tussen de Varenslaan en de Hertogenlaan is inheems bos met bijmenging van valse acacia aanwezig.

Het projectgebied kruist de gemeenteweg Hertogenlaan. De weg is aangelegd in asfalt met een breedte van 7 m. Aan beide zijden van de weg is een voetpad in betonstraatstenen/betontegels met een breedte van 1,15 m aanwezig. Op de bestaande brugconstructie van de Hertogenlaan over de R0 is aan weerszijden een greppel in gietasfalt aanwezig met daarlangs een niet-verhoogd voetpad in beton. De voetpaden worden van de rijbaan afgeschermd door rood-witte schampkanten. Aan weerszijden van de brugconstructie is een metalen leuning/valbeveiliging bevestigd. Aan de noordzijde van de Hertogenlaan bevindt zich een inheems bosje op beperkte oppervlakte.

Vanaf de aansluiting met de gemeenteweg Hardstraat is in het projectgebied een betonpad van circa 1,5 m breedte aanwezig. Dit betonpad is aan de oostzijde voorzien van een (beperkt) grondkerende kantopsluiting. De aanpalende tuinen worden afgeschermd door uitgegroeide hagen/bomenrijen van cipres en taxus.

Het projectgebied kruist verder noordwaarts de gemeenteweg G. de Grunnelaan. De weg is aangelegd in asfalt met een breedte van 6,8 m. Aan beide zijden van weg is een voetpad aanwezig aangelegd in betonstraatstenen met een breedte van 1,2 m. Op de bestaande brugconstructie over de R0, is aan weerszijden een greppel in gietasfalt aanwezig en niet-verhoogde voetpaden in beton. De voetpaden worden van de rijbaan afgeschermd door rood-witte schampkanten. Aan weerszijden van de brug is een bestaande metalen leuning/valbeveiliging bevestigd.

Tussen de G. de Grunnelaan en de Madeliefjeslaan bevindt zich in de onverharde bermzone van de R0 een wandelpad. Ter hoogte van de aansluiting met de G. de Grunnelaan is een trap aanwezig. Aan de aansluiting met de Madeliefjeslaan grenst de projectzone aan een bestaande groene open ruimte met een voetpad in betontegels en enkele zitbanken. Naast de geluidsschermen werd recent een compenserende bebossing aangeplant. De gemeenteweg Madeliefjeslaan is 5,6 m breed en aangelegd in asfalt en heeft aan beide zijden een voetpad in betonstraatstenen van 1,2 m. Op de brugconstructie over de R0 is de rijweg 5,4 m breed, met aan weerszijden een voetpadzone van 1,6 à 1,7 m. De voetpaden worden van de rijbaan afgeschermd door rood-witte schampkanten. De brug is aan weerszijden voorzien van een metalen leuning/valbeveiliging. In de berm aan de noordzijde zijn een aantal jonge laanbomen aanwezig.

De gemeenteweg Viooltjeslaan is aangelegd in asfalt met een variabele breedte, met aan de oostzijde een voetpad in betonstraatstenen. Langs de westzijde is een onverhard berm met een gemiddelde breedte van 5 m aanwezig. Verder noordwaarts loopt het projectgebied deels

door private percelen. Hier is de betonnen geluidswand langs de R0 6 m hoog. De metalen profielen bevinden zich op 5 m van elkaar en de palen zijn in de grond ingeheid of plaatselijk gefundeerd op betonnen sokkels. Voor de geluidswand is ter hoogte van de Viooltjeslaan een coniferen haag aangeplant.

Het projectgebied kruist de Oppemlaan. Deze gemeenteweg is aangelegd in asfalt met een breedte van 6 m en heeft aan beide zijden een voetpad in betontegels met een breedte van 1 m. Op de bestaande brugconstructie is aan weerszijden een greppel in gietasfalt aanwezig. De rijwegbreedte bedraagt op de brug 6 m. De voetpadzones aan weerszijden zijn niet verhoogd en uitgevoerd in beton met een breedte van 1,2 m. De voetpaden worden van de rijbaan afgeschermd door rood-witte schampranten. Aan weerszijden van de brug is een leuning/valbeveiliging bevestigd. Op de brug zijn aan één zijde parkeerstroken afgebakend. Aan de noordzijde van de Oppemlaan bevindt zich ter hoogte van de leuning een puntlocatie van de invasieve exoot Japanse duizendknoop.

Tussen de Oppemlaan en de Wijngaardlaan loopt het projectgebied in de onverharde bermzone langsheen de R0, met aan de zijde van de snelweg een betonnen geluidswand van 3,5 m hoog en metalen profielen op 5 m van elkaar. De palen zijn gefundeerd op betonnen sokkels. In de zone naast de geluidsschermen werd een compenserende bosaanplant gerealiseerd. Aan de oostzijde grenzen private percelen, deels ingericht als tuinzone. De Wijngaardlaan is een gemeenteweg aangelegd in asfalt met een breedte van 5,6 m met aan de pare zijde van de rijweg een parkeerstrook in betonstraatstenen en een voetpad in opstand. Plaatselijk zijn kleine boomvakken aanwezig. Aan de onpare zijde is een voetpad in opstand aanwezig aangelegd in betontegels en met een breedte van 1,5 m. Op de bestaande brugconstructie over de R0 is aan weerszijden een greppel in gietasfalt aanwezig. De rijwegbreedte bedraagt 6,4 m en de voetpadzones aan weerszijden zijn verhoogd en uitgevoerd in beton met een breedte van 1,4 m. Aan weerszijden van de brug is een leuning/valbeveiliging bevestigd. Op de brug zijn, aan weerszijden fietssuggestiestroken aangebracht met een breedte van 2,1 m.

De zone tussen de Wijngaardlaan en de Gergelstraat wordt van de R0 afgescheiden door een 3 m hoge betonnen geluidswand met stalen profielen op 5 m van elkaar. De palen zijn gefundeerd op betonnen sokkels. De projectzone kruist een tramlijn, bestaande uit 2 tramsporen met betonnen dwarsbalken aangelegd op steenslag ballast. Net voor de kruising met de tramlijn is een bosje met invasieve exoten (valse acacia en Amerikaanse eik) aanwezig. Voorbij de tramlijn bevinden zich aan de oostzijde woningen met tuinen. De Gergelstraat is een gemeenteweg in asfalt met een breedte van 6,6 m en aan weerszijden een voetpad van 1,5 m in grijze betonstraatstenen. Op de brugconstructie is aan weerszijden een greppel in gietasfalt. De rijwegbreedte is 6,14 m en de voetpadzones van 1,4 m zijn aan weerszijden afgeschermd door rood-witte schampranten. De brug is voorzien van een metalen leuning/valbeveiliging. Op de brug zijn aan één zijde parkeerstroken afgebakend.

Tussen de Gergelstraat en de Wezembeeklaan is het projectgebied van de R0 afgeschermd door een betonnen geluidswand van 3 m hoog met stalen profielen op 5 m van elkaar. De palen zijn gefundeerd op betonnen sokkels. Aan de oostzijde grenst het projectgebied deels aan private percelen. In de randzone van de aangrenzende tuinen is opgaande vegetatie aanwezig. Recent werd een rij okkernoot aangeplant ter hoogte van de open zone. De Wezembeeklaan is een gewestweg in asfalt met in elke rijrichting 2 rijstroken en tussen de rijrichtingen een vlakke, groene middenberm van 5,87 m breed. In de middenberm bevinden zich verschillende hoogstam bomen. Aan weerszijden bevindt zich een aanliggend, niet verhoogd betonnen fietspad van 0,85 m breed. Ter hoogte van de op- en afritten van de R0 is een rode markering aangebracht op de fietsoversteken. Naast het fietspad is aan weerszijden een parkeerstrook in asfalt aanwezig. Aan de noordzijde van de Wezembeeklaan is een vangrail aanwezig t.b.v. de lagere

gelegen gemeenteweg Hendrik Smetsstraat. De straat is doodlopend ter hoogte van de aansluiting met de Wezembeeklaan. Achter de vangrail is een voetpad van 1,2 m breed in betontegels aanwezig. In de bermen is aan weerszijden van de Wezembeeklaan wat bebossing aanwezig. Aan de zuidzijde betreft het inheems loofbos. Aan de noordzijde bestaat het bos voor meer dan 80% uit de invasieve exoot valse acacia. Het in oostelijke richting gelegen kruispunt met de Louis Marcelisstraat betreft een lichtengeregeld kruispunt met net voor het kruispunt een voetgangersoversteek. Net voorbij het kruispunt, bevindt zich aan weerszijden van de Wezembeeklaan een bushalte die voorzien is van een haltehaven en een bushokje.

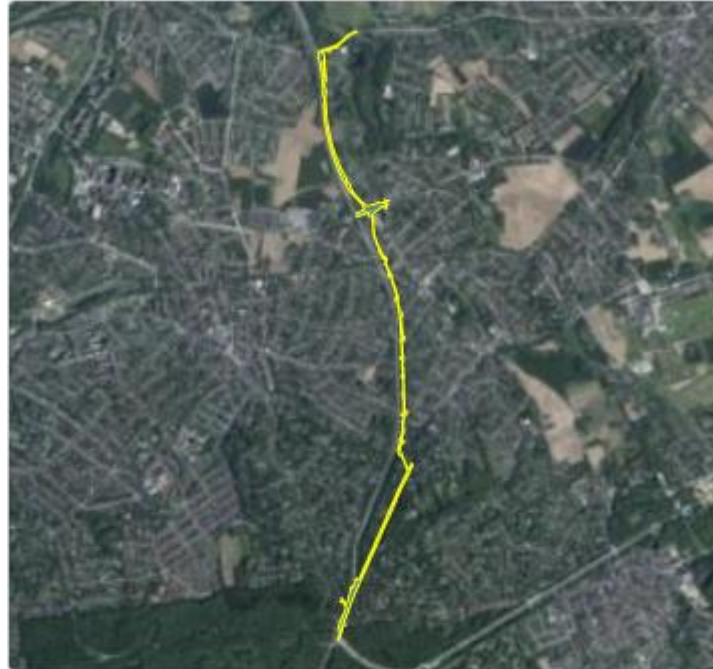
Voorbij de Wezembeeklaan bevindt het projectgebied zich in de onverharde, begroeide bermzone langs de R0. De zone is van de R0 afgescheiden door een betonnen geluidswand van 4,5 m hoog. De panelen zijn geplaatst tussen 2 halve betonnen geleidingswanden die geplaatst zijn op een beton fundering. Op ongeveer 133 m vanaf de gemeenteweg de Burburelaan is een bestaande gracht aanwezig die voorzien is van een bodem- en taludbescherming in beton. Aan de oostelijke zijde zijn verschillende hoogstammen aanwezig. Aansluitend bij het beboste gedeelte tegen de Wezembeeklaan wordt het bos verder noordwaarts gevormd door veldesdoorn. Ter hoogte van de aansluiting met de de Burburelaan is een kopmuur in metselwerk aanwezig.

Het projectgebied kruist de de Burburelaan die de R0 dwarsst via een tunnel. De rijweg is 4,7 m breed met aan weerszijden een greppel en een verhoogd voetpad van 1,6 m. Op het talud aan noordzijde is een bosje valse acacia aanwezig. Tussen de de Burburelaan en de Alfons Lenaertsstraat is onderaan het talud een gracht aanwezig voorzien van een bodem- en oeverbescherming in beton. De straatkolken van de R0 stromen bovengronds uit. Het hemelwater wordt ter hoogte van de straatkolken via betonnen taludgoten naar de gracht geleid. Ter hoogte van de aansluiting met de Alfons Lenaertsstraat is een kopmuur in metselwerk aanwezig. Er bevinden zich steunpalen van portieken en signalisatie over de R0 achter de geluidswanden. Aan de oostzijde grenst het projectgebied aan private percelen, deels tuinzones. Deze percelen worden deels door een bomenrij van fijnspar, en deels door een houtkant met bomen (o.a. zomereik, okkernoot, beuk) begrensd.

De Alfons Lenaertsstraat betreft een gemeenteweg in asfalt van 6,2 m breed met aan weerszijden een betonnen watergreppel en een voetpad in betontegels van circa 1,6 m breed. De R0 kruist de Alfons Lenaertsstraat bovengronds. Onderaan de taluds is een taludbescherming in kasseien aanwezig. Aan de zuidzijde van het kruispunt is het talud begroeid met een kleine oppervlakte inheemse begroeiing (o.a. hazelaar, esdoorn). Aan de noordzijde komt een iets soortenrijkere opgaande vegetatie voor, met o.a. ook meidoorn, gewone es, zomereik. Op circa 220 m voorbij de A. Lenaertsstraat gaat de aanwezige betonnen geluidswand over in een stalen vangrail. Op de opengemaakte zone voor de geluidsschermen na, is het talud hier volledig begroeid met inheems loofbos met o.a. esdoorn, zomereik, boskers en hazelaar.

Ter hoogte van de Arthur Dezangrélaan verlaat het projectgebied de berm van de R0 om vervolgens langs de zuidzijde van de A. Dezangrélaan en Tramlaan te eindigen ter hoogte van de aantakking van de Molenstraat. De A. Dezangrélaan en Tramlaan zijn geasfalteerde gemeentewegen. De A. Dezangrélaan heeft een breedte van 6,8 m met aan beide zijden van de rijweg een aanliggend, niet verhoogd fietspad in beton met een breedte van 1,0 m. Achter het fietspad is een parkeerstrook in kasseien aanwezig. De kantstrook in betonstraatstenen is aanwezig tussen de parkeerstrook en het voetpad in betontegels met een breedte van 1,4 m. Langs de zuidzijde is een houtkant en deels een gemengde haag (t.h.v. de parkeerzone aan de begraafplaats) aanwezig. Net voor de Kleine Maelbeek, een waterloop van eerste categorie die de gemeentegrens tussen Kraainem en Zaventem vormt, bevindt zich een sport & eventcomplex.

Vorbij de Kleine Maelbeek is de heraanleg van de Tramlaan in uitvoering. Er wordt een vernieuwd fietspad in asfaltverharding met een breedte van 4 m aangelegd met aan beide zijden een betonnen boordsteen met flauwe helling voorzien als redresseerstrook en een stop- en valzone in grindgazon. Langs de zuidzijde is een grasstrook en houtkant aanwezig. Ter hoogte van de Molenstraat worden verhoogde oversteekplaatsen in rode asfalt voorzien.



PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het **gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse**, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 maart 1977, gelegen in:

- Woongebied

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5.1.0 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

"De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving."

- Woonpark

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5.1.2.1.1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

"de woonparken zijn gebieden waarin de gemiddelde woningdichtheid gering is en de groene ruimten een verhoudingsgewijs grote oppervlakte beslaan;"

- Groengebied

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 13.4.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

“De groengebieden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu.”

- Parkgebied

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 14.4.4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

“De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.”

- Bufferzone

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 14.4.5 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

“De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.”

- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut

Volgens artikel 17.6.2 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor ‘gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen’.

Artikel 4.4.8. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening schrijft voor dat in gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde kunnen worden toegelaten, ongeacht het publiek of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk. Als gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen kunnen eveneens worden beschouwd een school, een voor het publiek toegankelijke toegangsweg tot een vergund gebouwencomplex in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en neven-inrichtingen naast een autosnelweg.

- bestaande autosnelwegen
- bestaande hoofdverkeerswegen
- bestaande spoorwegen

Volgens artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor ‘bestaande autosnelwegen’, ‘bestaande hoofdverkeerswegen’ en ‘bestaande spoorwegen’

De aanvraag is volgens het **gewestplan Leuven**, vastgesteld bij KB van 7 april 1977 en latere wijzigingen, gelegen in:

- bestaande hoofdverkeerswegen

Volgens artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor 'bestaande hoofdverkeerswegen'.



De aanvraag is deels gelegen binnen de begrenzing van het **bijzonder plan van aanleg 'Sectoraal BPA Wezembeek-Oppeem (Zonevrije bedrijven)** dd. 11 februari 2003.

De aanvraag is gelegen in:

- Artikel 2: zone voor openbare wegenis
"De stroken in dit plan aangeduid voor openbare wegenis zullen, in zoverre zij nog niet tot de openbare wegenis behoren, hierbij ingelijfd worden door afstand."

De aanduidingen der verhardingen, boordstenen, vluchtheuvels, beplantingen en dergelijke zijn enkel gegeven ten titel van inlichting, indien aangeduid op plan.

(...)

Binnen deze stroken mag worden aangebracht al wat de hedendaagse verkeerstechniek vereist, zoals parkeerruimten, beplantingen,...

Voor de aansluiting van de zone voor ontsluiting zoals vermeld in artikel 6.4 op de N226 – Wezembeeklaan/L. Marcelisstraat is een verkeerskundige herinrichting vereist, deze dient bij de bouwvergunningen en inrichtingsplannen voorafgaandelijk voor goedkeuring aan de diensten van de Afdeling Wegen Vlaams-Brabant voorgelegd te worden.”

- Artikel 5: bufferzone

“De in het bestemmingsplan aangegeven bufferzone is bestemd als overgangsgebied tussen gebieden die door hun bestemming niet te verenigen zijn, of die dienen voor het behoud en/of herstel van het natuurlijk milieu en de aanwezige beplantingen.

Voor elke bufferzone dienen de groenzones te bestaan uit laag- en hoogstammig groen en geselecteerd uit inheemse plantensoorten zodat het effect een landschappelijke integratie bevordert. Voor hoogstammig groen komen volgende soorten in aanmerking: zomereik, tamme kastanje, es, els, iep, beuk, haagbeuk, linde. Voor laagstammig groen komen met name hazelaar, kornoelje, eglantierroos, sleedoorn, wilg, taxus (maximaal 5% van het aantal planten) en hulst in aanmerking. De beplantingen dienen instandgehouden zonder afbreuk te doen aan de wettelijke gewoonrechtelijke bepalingen ter zake.

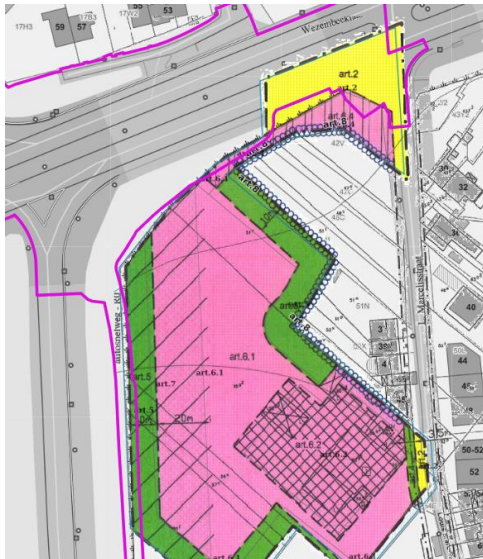
De nodige onderhoudswegen kunnen aangelegd worden, enkel in natuurlijke zachte of halfverharde materialen welke in het landschap geïntegreerd moeten zijn.”

- Artikel 6.4: zone voor ontsluiting

“Deze zone is uitsluitend bestemd voor de ontsluiting van de zone voor nijverheid richting kruispunt van de L. Marcelisstraat met de Wezembeeklaan – N226. Al het bedrijfsverkeer dient uitsluitend van deze ontsluitingsweg gebruik te maken om de bedrijfsterreinen te betreden of te verlaten.”

- Artikel 7: zone non aedificandi

“Deze zone omvat een bouwvrije zone met een breedte van 30 m gemeten vanaf de kruin van het talud + 1 m. In deze zone mogen geen gebouwen worden opgetrokken. Parkeer- en circulatievoorzieningen zijn toegelaten in deze zone wanneer zij minimaal 10 m verwijderd zijn van de kruin van het talud + 1 m. Deze voorzieningen mogen gerealiseerd worden na voorafgaand advies van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen Vlaams-Brabant. Voor de aan te leggen verhardingen zijn enkel kleinschalige bestratingsmaterialen zoals klinkers, betonstraatstenen en steenslag toegelaten evenals natuurlijke zachte of halfverharde materialen.”



Ligging volgens het uitvoeringsplan + bijhorende voorschriften

De aanvraag is deels gelegen in het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden'**, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011. De aanvraag ligt volgens dit plan binnen de afbakeningslijn en kruist een onbevaarbare waterloop. Volgende artikels zijn relevant:

- Artikel C0.0 Afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel (aanduiding in overdruk)

"De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen.

Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen."

- Artikel C0.1.2. Onbevaarbare waterlopen van 2de en 3de categorie en voor niet gecategoriseerde onbevaarbare waterlopen

"Onder deze symbolische aanduiding in overdruk voor onbevaarbare waterlopen van 2de en 3de categorie en voor niet gecategoriseerd onbevaarbare waterlopen wordt volgend gebied begrepen:

- *de waterloop en tot 7,5 meter aan de buitenkant van de oever voor de onbevaarbare waterlopen van 2de categorie;*
- *de waterloop en tot 5 meter aan de buitenkant van de oever voor de onbevaarbare waterlopen van 3de categorie;*
- *de waterloop en tot 2,5 meter aan de buitenkant van de oever voor de niet-gecategoriseerde onbevaarbare waterlopen.*

In dit gebied in de onmiddellijke omgeving van het gebied aangeduid met deze overdruk voor waterloop, zijn alle handelingen toegelaten voor:

- *het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien,*

- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, met inbegrip van de oevers, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie,
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden,
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekrachtkoppeling voor zover ze de waterhuishouding niet verstoren.

De aanvragen voor vergunningen worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie en het waterbergend vermogen van het gebied en de natuurverbindingen via de rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.

Voor de reeds bebouwde of bebouwbare bestemming in grondkleur betekent dit dat alle handelingen rekening houden met:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien,
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie,
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden,
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen.”



De aanvraag is deels gelegen in het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord'**, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 8 maart 2024.



De aanvraag is niet gelegen in een provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Ligging volgens verkaveling

De aanvraag is niet gelegen de begrenzing van een goedgekeurde en niet vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Het Sectoraal BPA Wezembeek-Oppem (Zonevreemde bedrijven) dateert van na de vaststelling van het gewestplan, bijgevolg dient de aanvraag voor het gedeelte dat binnen de plancontour valt, beoordeeld te worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het BPA.

Art. 7.4.5. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.

Binnen het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' zijn voor het projectgebied geen deelgebieden opgenomen waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd. De op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften blijven bijgevolg onverminderd van toepassing. De aanvraag dient enkel te worden getoetst aan bovenvermeld artikel C0.1.2.

De aanvraag dient voor het overige beoordeeld te worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse en het gewestplan Leuven.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordening:

- het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van algemene bouwverordeningen inzake wegen voor voetgangersverkeer.

De omzendbrief RO/98/2 van 23 maart 1998 betreffende de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer geeft verdere toelichting bij de verordening. Het projectgebied is grotendeels gelegen naast de bestaande RO, het betreft hier geen wegen met toegang tot private percelen. De nieuwe fietssnelweg is een verbinding t.b.v. de trage weggebruikers zodat voetgangers er eveneens gebruik van mogen maken.

Waar vandaag langs de bestaande wegen reeds een zone voor voetgangers aanwezig is, wordt deze opnieuw voorzien:

- Zone Hardstraat tot Madeliefjeslaan, aanleg in waterdoorlatende verharding met een breedte van 1,5 m.
- Langsheen de Hendrik Smetsstraat wordt het bestaande voetpad met een breedte kleiner van 1,5 m behouden gezien de beperkte feitelijke rooilijnbreedte van 7 à 7,5 m.

De aanvraag is niet in strijd met de verordening.

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende relevante provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen:

- Provinciale stedenbouwkundige verordeningen met betrekking tot het overwelfen van grachten en onbevaarbare waterlopen goedgekeurd op 19 december 2012.

Overeenkomstig Artikel 3 van de provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelfen van grachten en onbevaarbare waterlopen is het overwelfen of inbuizen van grachten en baangrachten vergunningsplichtig. Een vergunning kan slechts verleend worden indien de overwelfing of de inbuizing strikt noodzakelijk is om toegang te krijgen tot een aanpalend perceel. Om uitzonderlijke redenen kan een vergunning tot overwelfing of inbuizing worden gegeven voor een ander doel dan het verlenen van toegang. Binnen het voorliggende project wordt een vergunning aangevraagd voor het inbuizen van grachten. De inbuizingen worden niet gevraagd in functie van de toegang tot percelen, maar in functie van de aanleg van het Ringfietspad dat aangelegd wordt bovenop een bestaande gracht. De lengte van de inbuizing bedraagt 406 m. Binnen het openbaar domein is de ruimte beperkt, waardoor met 70°-taluds gewerkt wordt om het hoogteverschil tussen de geluidswanden aan de westzijde van het Ringfietspad en het privaat domein aan de oostzijde van het Ringfietspad op te vangen. Er is door de aanvrager getracht om de innames op privaat domein te beperken, waardoor er in deze zone onvoldoende ruimte beschikbaar is voor het verplaatsen van de gracht. Gezien de inbuizing kan worden aangelegd met dezelfde infiltratie- en afvoercapaciteit dan de huidige gracht wordt het inbuizen van de gracht voorgesteld als de oplossing die de minste impact teweegbrengt voor mens én milieu. Ik kan instemmen met deze afwijking op de provinciale verordening.

Er zijn geen relevante gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen van toepassing in het kader van voorliggende aanvraag.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

Het project valt onder Bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage, meer bepaald onder rubriek 10e aanleg van wegen.

De aanvraag omvat een m.e.r.-screening.

Het bevoegde bestuur dient deze nota te onderzoeken en een beslissing te nemen of er al dan niet een milieueffectenrapport over het project moet worden opgesteld.

Een screening houdt in dat nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Zo er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectrapport worden opgemaakt.

De aanvraag werd op 8 november 2023 getoetst aan de criteria van bijlage II van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM). Er wordt geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen zijn voor het milieu zodat het project bijgevolg niet MER-plichtig is. Deze conclusie wordt onderschreven.

ARCHEOLOGIE NOTA

Het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 bepaalt dat een archeologienota moet worden toegevoegd bij bepaalde aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

In de aanvraag is een archeologienota met ID 27112, waarvan op 9 september 2023 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

Het uitvoeren van het programma van maatregelen wordt als voorwaarde aan de omgevingsvergunning gehecht

BEOORDELING

Het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen met nummer RvVb-A-2425-0958 van 26 juni 2025 vernietigt het besluit van de gewestelijke omgevingsambtenaar van 16 april 2024 omwille van volgende reden:

“Door de gewijzigde aanvraag niet aan een openbaar onderzoek te onderwerpen, werden voor de gunstige beoordeling van de aanvraag essentiële gegevens aan inspraak onttrokken. Het betoog van het tegendeel is nog meer problematisch aangezien de verwerende partij in het wijzigingsverzoek een reden gezien heeft om de adviesinstanties opnieuw om advies aan te schrijven. Een nieuwe adviesronde is enkel maar verplicht als de voorwaarden van artikel 30 van het Omgevingsdecreet niet vervuld zijn en de gewijzigde aanvraag aan een openbaar onderzoek moet worden onderworpen.”

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

Het Ringfietspad wordt enerzijds gerealiseerd door aanleg van nieuwe infrastructuur en anderzijds door het aanpassen van bestaande wegen.

Er wordt nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd:

- vanaf de Varenslaan tot aan de Viooltjeslaan
Het nieuwe Ringfietspad wordt aangelegd in asfalt met een breedte van 4 m. Het asfalt wordt niet voorzien van kantopsluitingen. Het fietspad wordt op 75 cm van het bestaande geluidsscherm voorzien. Tussen het nieuwe Ringfietspad en de lagere gelegen Varenslaan of

de lager gelegen private percelen wordt een gewapend talud voorzien met een hellingsgraad van 70°. Vanaf de Hardstraat tot de G. de Grunnelaan is het nieuwe Ringfietspad lager gelegen dan de omgeving. Hier wordt aangesloten met natuurlijke taluds met helling 6/4. Op dit deel en ook tussen de G. de Grunnelaan en de Madeliefjeslaan wordt aanliggend aan het fietspad een voetpadzone voorzien in een natuurlijke halfverharding met een breedte van 1,5 m. De halfverharding wordt niet voorzien van een kantopsluiting. Ter hoogte van de aansluiting met de G. de Grunnelaan wordt over een lengte van circa 23 m een kerende constructie voorzien tussen privaat domein en het lager gelegen voetpad/Ringfietspad. De kerende constructie wordt gerealiseerd als damwand, bestaande uit ingetilde stalen damplanken. Deze structuur krijgt nog een voorzetwand uit gekleurd beton met bekisting in houtnerfstructuur. Elders langsheen het tracé waar de fietssnelweg lager is gelegen dan de omgeving wordt het hoogteverschil opgevangen door een kerende constructie, opgebouwd door middel van grondvernageling. Deze keerconstructie bestaat aan zichtzijde uit spuitbeton, dat wordt afgewerkt met een houten draagstructuur met klimplanten. De bestaande geluidsschermen worden behouden mits plaatselijke optimalisatie. Over de volledige lengte wordt voor de geluidsschermen een houten draagstructuur met klimplant voorzien. Aan de zijde van het private domein wordt een nieuwe afsluiting voorzien met een maximale hoogte van 2 m, op minimaal 75 cm van de rand van het nieuwe Ringfietspad. De kruisingen van het nieuwe Ringfietspad met de Hertogenlaan, de G. de Grunnelaan en de Madeliefjeslaan worden uitgevoerd met rode markeringen. Om het attentieniveau van het verkeer in deze straten te verhogen ten behoeve van de overstekende fietsers wordt de rijweg plaatselijk versmald. De kruising met de G. De Grunnelaan wordt eveneens verhoogd uitgevoerd. In de Madeliefjeslaan wordt naast de fietsoversteek ook een voetgangersoversteek voorzien.

- vanaf de Viooltjeslaan tot fietsbrug Wezembeeklaan
Het nieuwe Ringfietspad wordt aangelegd in asfalt zonder kantopsluitingen. Het fietspad heeft een breedte van 4 m en wordt aangelegd op 75 cm van het bestaande geluidsscherm. Tussen de Viooltjeslaan en de Wijngaardlaan worden de overgangen tussen het nieuwe fietspad en de omgeving uitgevoerd d.m.v. natuurlijke taluds met max. helling van 6/4. Aan de zijde van het private domein wordt een nieuwe afsluiting voorzien met een maximale hoogte van 2 m, op minimaal 75 cm van de rand van het nieuwe Ringfietspad. De bestaande geluidsschermen worden behouden mits plaatselijke optimalisatie. Over de volledige lengte wordt voor het geluidsschermen een houten draagstructuur met klimplant voorzien. De kruisingen van het nieuwe Ringfietspad met de Oppemlaan, de Wijngaardlaan en de Gergellaan worden uitgevoerd m.b.v. rode markeringen. Om het attentieniveau van het verkeer in de straten te verhogen ten behoeve van de overstekende fietsers wordt de rijweg plaatselijk versmald. De kruisingen in de Wijngaardlaan en Gergelstraat worden eveneens verhoogd aangelegd. Ter hoogte van de kruising met de bestaande tramlijn wordt tussen de sporen gewerkt met betonverharding overlaagd met asfalt.
- vanaf de fietsbrug Wezembeeklaan tot fietsbrug Burburelaan
Het nieuwe Ringfietspad wordt aangelegd in asfalt met een breedte van 4 m en op een afstand van 1 m van het bestaande geluidsscherm. Het asfalt wordt niet voorzien van kantopsluitingen. De aansluiting met de omgeving gebeurt met natuurlijke taluds met een taludhelling van 6/4. Aan de zijde van het private domein wordt plaatselijk een nieuwe afsluiting voorzien met een maximale hoogte van 2 m en op minimaal 75 cm van de rand van het nieuwe Ringfietspad. De bestaande gracht onderaan het huidige talud wordt verplaatst in het gevolgde het breder uitvallend talud van het nieuwe Ringfietspad. Over de volledige lengte wordt voor het bestaande geluidsscherm een houten draagstructuur met klimplanten voorzien.

- vanaf de fietsbrug Burburelaan tot fietsbrug Kerkhoflaan
Het nieuwe Ringfietspad wordt aangelegd in asfalt met een breedte van 4 m. Het asfalt wordt niet voorzien van kantopsluitingen. Aan de zijde van de R0 wordt een kerende constructie voorzien, opgebouwd door middel van grondvernageling. Deze keerconstructie bestaat aan zichtzijde uit spuitbeton, dat wordt afgewerkt met een houten draagstructuur met klimplanten. Het Ringfietspad wordt aangelegd met een veiligheidsstrook van 1 m t.o.v. de nieuw te realiseren keerconstructie. Aan de zijde van het private domein wordt de aansluiting met de lager gelegen omgeving gerealiseerd door de aanleg van gewapende taluds met een taludhelling van 70°. Er wordt een nieuwe afsluiting tussen het Ringfietspad en de private percelen voorzien met een hoogte van maximaal 2 m, op minstens 75 cm van de rand van het nieuwe Ringfietspad. De geluidsschermen worden tijdelijk weggehaald in functie van de realisatie van de keerwanden en nadien teruggeplaatst. Over de volledige lengte wordt voor het bestaande geluidsscherm een houten draagstructuur met klimplanten voorzien.
- vanaf de fietsbrug Kerkhoflaan tot Arthur Dezangrélaan/Tramlaan
Het nieuwe Ringfietspad wordt aangelegd in asfalt met een breedte van 4 m. Het asfalt wordt niet voorzien van kantopsluitingen. Aan de zijde van de R0 wordt een kerende constructie voorzien, opgebouwd door middel van grondvernageling. Deze keerconstructie bestaat aan zichtzijde uit spuitbeton, dat wordt afgewerkt met een houten draagstructuur met klimplanten. Het Ringfietspad wordt aangelegd met een veiligheidsstrook van 1 m t.o.v. de nieuw te realiseren keerconstructie. Aan de zijde van het private domein wordt de aansluiting met lager gelegen omgeving gerealiseerd door aanleg van taluds, deels als natuurlijke talud met maximale helling van 6/4 en deels als gewapend talud met een helling van 70°. Tussen het Ringfietspad en private percelen wordt een nieuwe afsluiting als valbeveiliging/borstwering geplaatst. De geluidsschermen worden tijdelijk weggehaald in functie van de realisatie van de keerwanden en nadien teruggeplaatst. De bestaande geluidswand wordt volgens hetzelfde uitvoeringsprincipe verlengd tot aan de brug over de Arthur Dezangrélaan. Over de volledige lengte wordt voor het bestaande en nieuwe geluidsscherm een houten draagstructuur met klimplanten voorzien.

Er wordt een fietsbrug aangelegd over:

- de gewestweg Wezembeeklaan N226
De brug heeft een lengte van 39,03 m en kruist de 4 rijstroken van de Wezembeeklaan, de aftakkingen voor de R0 richting noorden en komend van het zuiden en een nieuw fietspad langs de Wezembeeklaan. De landhoofden worden in de taluds geplaatst en de zijwanden van de landhoofden hellen naar buiten om zichtlijnen zo min mogelijk te hinderen. De dragende borstwering van deze brug heeft gezien zijn overspanning een hoogte van 2 m centraal. De breedte van de bovenflens is variabel met een maximum van 75 cm centraal. Het tracé voor de brug is een lichte curve, zodat de brug zich optimaal inpast in het fietspad tracé. Op de brug is de langshelling 4%, en wordt een dakprofiel voorzien in dwarsnede met een helling van 2,5% in beide richtingen naar de brugdekrand toe. Voor het PVR onder de brug wordt 5,7 m aangehouden met een bijkomend reserve van 10 cm.
- de de Burburelaan;
De brug heeft een lengte van 23,27 m. Het brugdek krijgt een langs en dwarshelling van 2,5%. De dragende borstwering is beperkt in hoogte tot de nodige leuninghoogte van 1,2 m. Voor het PVR onder de brug wordt 5,7 m aangehouden met een bijkomend reserve van 10 cm. De vrije hoogte onder de bestaande naastliggende brug is 9,98 m. De nieuwe brug ligt circa 4,5 m lager als de bestaande naastliggende brug. De fietsbrug wordt op ruim 5 m naast de bestaande brug van de R0 geplaatst.

- de Alfons Lenaertsstraat

De brug Kerkhoflaan kruist de A. Lenaertsstraat en ligt dicht tegen de aftakking naar de Kerkhoflaan. De brug wordt vlak naast de brug over de R0 geplaatst. De brugstructuur van deze brug is iets afwijkend aan de andere bruggen: aan de zijde van de R0 wordt de aan de rand geen dragende borstwering geplaatst om onderstaande redenen:

- De relatief korte overspanning aan deze rand laat toe om de dragende borstwering te laten vervallen;
- In functie van onderhoud van de nieuwe en naastliggende bestaande brug;
- Er wordt een afneembaar rooster voorzien aan de rand van de nieuwe brug tot tegen de bestaande brug. Een borstwering is voor de veiligheid van de gebruiker in dat geval overbodig.

Voor het PVR onder de brug wordt 5,7 m aangehouden met een bijkomend reserve van 10 cm.

Ten noorden van de brug wordt op een afstand van 55 m een trap voorzien, een lokale aftakking die aansluiting geeft op de Kerkhoflaan. De trap is in prefab beton met een borstwering met analoge opbouw als de andere borstweringen op de landhoofden en bruggen.

De brug over de Wezembeeklaan is maatgevend voor de twee andere bruggen omwille van de grootste overspanning over een complex van doorgaande wegen en afslagen. De drie fietsbruggen worden in staal uitgevoerd en hebben een dekbreedte van 6 m (4 m nuttig en 2 x 1 m schrikafstand). Principieel zijn het boogbruggen, waarbij de borstwering de hoofdraagstructuur vormt. Het dek fungeert als horizontale trekker, de gebogen bovenflens als boog en de stijlen als hangers. De stijlen worden opgebouwd uit een uitgesneden plaat die licht naar buiten geheld wordt met helling 8:3. De bovenflens staat loodrecht op de plaat waaruit de stijlen worden gesneden. In basis is de geometrie opgebouwd uit slechts drie vlakken: het dek, de zijplaat (de stijlen) en de bovenflens. De borstwering bestaat uit een stalen stijltjesleuning gevormd uit een gesneden stalen plaat, waarbij de openingen tussen de stijlen de vigerende normen en richtlijnen respecteert. Op de bruggen is de borstwering dragend. De vormgeving van de leuning wordt doorgetrokken op de landhoofden. De borstwering wordt naar buiten gekanteld met helling 8:3. Om de twee stijlen wordt één stijl bovenaan licht naar binnen geknikt om een handgreep op te bevestigen. Standaard is de leuning 1,2 m hoog. De brug over de Wezembeeklaan is hierop een uitzondering. Lokaal wordt de leuning in het midden van de overspanning verhoogd tot 2 m om constructieve redenen. De bruggen worden opgelegd op twee laaggefundeerde betonnen landhoofden die bekleed zijn met prefabpanelen met baksteen geïntegreerd in het beton van de panelen. De zijwanden van de landhoofden liggen in hetzelfde vlak als de zijkant van de brugconstructie (de leuning) onder een helling van 8:3. Aansluitend op de landhoofden loopt het fietspad door op gewapende grond met dezelfde prefabpanelen als die van de landhoofden, zodat alles één samenhangend geheel vormt. Bovenop de prefabpanelen wordt een leuning voorzien conform het concept en vormgeving van de leuning op de bruggen. De bakstenen hebben een donkergrijze kleur. De boog, de zijkanten van de brug en de stijlen hebben een groengrijze kleur. De verstijvers onder de brug zijn lichtgrijs geleverd. Op de brugdekken wordt gietasfalt voorzien. Centraal op de nuttige zone van het brugdek (breedte 4 m) wordt het asfalt doorgetrokken, zodat het fietspad dat aansluit op de brug visueel doorloopt over de brug. Over de breedte van de schrikstrook wordt het gietasfalt ingestrooid met granulaten met een groene tint. De goot op het brugdek wordt gecreëerd door de bovenste laag van het gietasfalt over een breedte van 20 cm voor de brugrand te schorsen.

Het openbaar domein van volgende gewestwegen wordt heringericht:

- N227 Steenweg op Mechelen

Ter hoogte van de kruising met de bestaande tramlijn wordt tussen de sporen gewerkt met betonverharding overlaagd met asfalt. In de zone waar de R0 samenvalt met de Steenweg op Mechelen, wordt de rijweg in beide richtingen versmald en de groene middenberm deels opgeschoven. De extra rijstrook afslagstrook/busstrook blijft behouden alsook het aanliggend, verhoogd voetpad. Aan de oostzijde van de steenweg versmalt de rijweg naar 6,8 m incl. kantstroken. Het aanliggende voetpad verdwijnt t.b.v. de aanleg van het nieuwe Ringfietspad dat er wordt aangelegd in asfalt met een breedte van 4 m en zonder kantopsluiting. Een verlaagde groenzone als veiligheidsstrook wordt aangelegd met een breedte van 1 m. De Steenweg op Mechelen, tussen de oprit R0 en Varenslaan, wordt volledig heraangelegd waarbij volgende straatbeeld wordt nagestreefd: een rijweg aangelegd in asfalt met een breedte van 6,1 m aan weerszijden opgesloten door een kantstrook en boordsteen. Aan de pare zijde wordt een nieuwe fietssnelweg aangelegd in asfalt met een breedte van 4 m. Het asfalt wordt niet opgesloten. De fietssnelweg wordt van de rijweg gescheiden door een verlaagde groenzone/veiligheidsstrook van 1,8 m breedte. Het huidige snelheidsregime van 70 km/u wordt hier verlaagd naar 50 km/u.

Ter hoogte van het kruispunt Baron Albert d'Huartlaan wordt een nieuwe fietsoversteek gerealiseerd. Alle fietsoverstekten, over de volledige lengte van de steenweg, worden drempelloos uitgevoerd en met rode markeringen. Hoogteverschillen groter dan 0,5 m tussen privaat en openbaar domein worden opgevangen d.m.v. kerende constructies. Deze worden gerealiseerd als damwand, bestaande uit ingetilde stalen damplanken. Deze krijgt nog een voorzetwand uit gekleurd beton met bekisting in houtnerfstructuur, om een uniform uitzicht te bekomen.

- Wezembeeklaan

De Wezembeeklaan wordt heraangelegd in asfalt met in elke rijrichting 2 rijstroken met een breedte van 5,9 m excl. Kantstroken, aan beide zijden opgesloten met kantstroken en boorstenen. Tussen de rijrichtingen is een vlakke, groene middenberm aanwezig met een breedte van 2,85 m. De bestaande hoogstammen in deze middenberm worden behouden. Aan weerszijden is een vrijliggend, niet verhoogd fietspad aanwezig in asfalt zonder kantopsluiting, met een breedte van 2 m. De fietspaden zijn van de rijweg gescheiden door een vlakke groenberm met variabele breedte. Aan weerszijden worden aanlandingen, op- en afritten voorzien als aansluiting op het nieuwe Ringfietspad. Aan de zuidzijde van de Wezembeeklaan sluit de aanlanding aan op het vernieuwde fietspad aan de Wezembeeklaan. De aanlanding sluiten aan op de omgeving m.b.v. natuurlijke taluds max. taludhelling 6/4. Aan de noordzijde van de Wezembeeklaan sluit de aanlanding aan op het fietspad Wezembeeklaan én op de Hendrik Smetsstraat. Het talud tussen Wezembeeklaan en aanlanding wordt uitgewerkt als natuurlijk talud met max. taludhelling 6/4. Tussen de aanlanding en de H. Smetsstraat gebeurt de aansluiting d.m.v. een gewapend talud met taludhelling 70°. Het gewapend talud wordt bovenaan verder doorgetrokken zodat het kan fungeren als inkijkscherm. Het betreft een ondoorzichtig scherm ingevuld met begroeibare matten. In het inkijkscherm worden 6 kasten voorzien voor vleermuizen en 8 kasten voor de halfhollenbroeders. Plaatselijk wordt tussen de aanlanding naar de H. Smetsstraat en de aanlanding naar de Wezembeeklaan een kerende constructie voorzien. Deze keerconstructie wordt gerealiseerd als secanspalenwand, bestaande uit aaneensluitende betonnen palen. Deze keerconstructie wordt afgewerkt met een houten draagstructuur met klimplanten. De kruising van het Ringfietspad met de Wezembeeklaan gebeurt bovengronds.

Het openbaar domein van volgende gemeentewegen wordt heringericht:

- Varenslaan
De Varenslaan wordt ingericht als fietsstraat en tegenover huisnummer 3 wordt een verhoogd plateau aangelegd in functie van de aantakking van de fietssnelweg. Tussen de huisnummers 3 en 7 wordt de rijweg versmald tot een breedte van 4 m inclusief kantstroken. De rijweg wordt uitgevoerd in asfalt en op vraag van de gemeente Wezembeek-Oppem, geknipt voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van huisnummer 7. De knip zelf wordt eveneens uitgevoerd in asfalt met een breedte van 2,5 m zonder kantopsluiting. Ter hoogte van huisnummer 7 wordt een keerpunt voorzien.
- Viooltjeslaan
De Viooltjeslaan wordt ingericht als fietsstraat. Het kruispunt met de Sportpleinstraat wordt heringericht in functie van de aansluiting met het nieuwe Ringfietspad. Tegenover huisnummer 58 verlaat het nieuwe Ringfietspad de bestaande wegeis. De wegeis in de Viooltjeslaan wordt hier plaatselijk heringericht in functie van de aansluiting met de fietssnelweg. Ter hoogte van deze aantakking wordt een groene rust- en speelzone voorzien met verschillende speeltoestellen en picknickbanken. Er worden 5 fietsnietjes geplaatst. De bestaande bomen blijven hier maximaal behouden. De volledige straat krijgt binnen de projectzone een nieuwe topklaag in asfalt. De bestaande haag wordt gerooid en vervangen door een houten draagstructuur met klimplant die aan de bestaande geluidsschermen wordt bevestigd.
- Hendrik Smetsstraat
De H. Smetsstraat wordt heraangelegd in asfalt met variabele breedte, conform de bestaande toestand. Langs de zuidelijke zijde word het asfalt opgesloten d.m.v. een kantstrook met straatkolken. Tegenover huisnummers 59-57 verdwijnt de vlakke berm en tegenover huisnummer 53 worden 2 langsparkerplaatsen gerealiseerd in grasbetontegels. In het verlengde van de parkeerplaatsen wordt een smallere strook in grasbetontegels aangelegd zodat t.b.v. de brandweer een overrijdbare breedte van 4 m ontstaat. Ten behoeve van de afwatering wordt aan het einde van de straat, ten oosten van het Ringfietspad een wadi aangelegd waarin het afstromende hemelwater van taluds en de verharding van de H. Smetsstraat kan worden opgevangen. Er worden 3 nieuwe hoogstammen aangeplant aan de zuidzijde van deze wadi (1 x Carpinus betulus en 2 x Quercus palustris).
- nieuw fietspad langs de Tramlaan.
Het nieuwe Ringfietspad loopt evenwijdig aan de A. Dezangrélaan/Tramlaan en sluit aan op de fietssnelweg F203 die momenteel in aanlegfase zit. Het fietspad is vrijliggend en wordt van de rijweg gescheiden door een groenzone, met een minimale breedte van 2,05 m. Het Ringfietspad wordt uitgevoerd in asfalt, met een breedte van 4 m. De kruising met zijstraten en toeritten tot de naastgelegen parkings worden uitgevoerd in rode markering. In de groenzone worden 19 hoogstammen aangeplant, bestaande uit een combinatie van volgende boomsoorten: Liriodendron tylicifera, Liquidambar styraciflua 'Stared' en Corylus colurna. De onderbeplanting bestaat uit extensief beheerd gras. Komende vanaf het talud van de R0 is het Ringfietspad hoger gelegen dan de omgeving en sluit het aan op de omgeving d.m.v. natuurlijke taluds met maximale taludhelling 6/4.

Voor de aanleg van het Ringfietspad worden:

- een bestaande gracht parallel aan de R0 in de zone tussen de de Burburelaan en de Alfons Lenaertsstraat ingebuisd;
- kasseiverhardingen opgebroken ter hoogte van de aantakking van de Tervurenlaan op de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de toegang tot het eigendom aan de Steenweg op

Mechelen nr. 306, langsheen de Varenslaan, ter hoogte van de toegang tot het eigendom aan de Hendrik Smetsstraat nr. 57, ter hoogte van de bruggen over de de Burburelaan en de Kerkhoflaan en ter hoogte van de parking aan de begraafplaats van Kraainem langsheen de Arthur Dezangrélaan.

- ontbossingen uitgevoerd ter hoogte van de Vierarmentunnel, tussen de Tervurenlaan en de Steenweg op Brussel, langs de Steenweg op Mechelen, ten noorden van de Albert Bechetlaan, ter hoogte van het perceel aan de Albert Bechetlaan nr. 23, ter hoogte van de percelen aan de Steenweg op Mechelen nr. 298 en Domein Fuji nr. 1, langs de R0, ten zuiden en ten noorden van de bocht in de Varenslaan, langs de R0, ten zuiden van de Hertogenlaan, ter hoogte van de percelen aan de Bosweg en Hardstraat en het perceel aan de Hardstraat nr. 47, langs de R0 tussen de G. de Grunnelaan en de Madeliefjeslaan, tussen de R0 en de Viooltjeslaan, langs de R0, tussen de Oppemlaan en de Wijngaardlaan, ten zuiden van de tramlijn, ter hoogte van de aansluiting van de afrit en de oprit van de R0 aan de Wezembeeklaan, ter hoogte van percelen langs de de Burburelaan en Maria-Theresiaoord, tussen de R0, de Kerkhoflaan en de begraafplaats van Kraainem en langs de Tramlaan, ter hoogte van de Kleine Maalbeek.
- hoogstammige bomen en/of houtkanten gerooid langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Jagerslaan nr. 10 en nr. 12, ter hoogte van de Steenweg op Mechelen nrs. 298, 298B, 337, 338, 340, 342, 343, 344, 346, 348, 356, 358, 361, 363 en 375, de Albert Bechetlaan nr. 26, de Varenslaan nr. 2, de Hertogenlaan nr. 89 en de Hardstraat nr. 58, ter hoogte van de percelen kadastraal gekend als: Sectie D, nr. 325Y en 288X2 te Wezembeek-Oppem en Sectie C nrs. 72E8 en 74M9 te Kraainem, ter hoogte van de G. de Grunnelaan, ten westen van de Viooltjeslaan, ten zuiden van de Oppemlaan, ten noorden van de Wijngaardlaan en ten noorden van de Wezembeeklaan.
- Reliëfwijzigingen langs de Steenweg op Mechelen en Varenslaan, vanaf de Varenslaan tot aan de Viooltjeslaan, van de Viooltjeslaan tot de fietsbrug Wezembeeklaan, de aanlanding Wezembeeklaan (zuid en noord), vanaf de nieuwe brug Wezembeeklaan tot de nieuwe brug Burburelaan, inclusief de aanlanding de Burburelaan, vanaf de nieuwe brug de Burburelaan tot de nieuwe brug Kerkhoflaan, inclusief aanlandingen en vanaf nieuwe brug Kerkhoflaan tot de Arthur Dezangrélaan/Tramlaan.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met:

- het Sectoraal BPA Wezembeek-Oppem (Zonevreedde bedrijven) voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen in zone voor openbare wegenis en zone voor ontsluiting;
- het GRUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden;
- het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen in woongebied, woonpark en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

De aanvraag is principieel in strijd met de geldende plannen zoals hoger omschreven:

- het Sectoraal BPA Wezembeek-Oppem (Zonevreedde bedrijven) voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen in bufferzone en zone non aedificandi;
- het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen in groengebied, parkgebied en bufferzone.

De VCRO bevat in hoofdstuk IV van titel IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag:

“Artikel 4.4.7, §2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.”.

Het besluit van 5 mei 2000 van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

In hoofdstuk II van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang:

“Artikel 2.

Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;

6° de infrastructuur en leidingen op het grondgebied van twee of meer gemeenten;”.

De aanleg van een openbare fietssnelweg met bijhorende infrastructuur op het grondgebied van meerdere gemeenten betreft een handeling van algemeen belang.

In hoofdstuk III worden de handelingen van algemeen belang opgesomd waarvan wordt aangenomen dat deze een ruimtelijk beperkte impact hebben:

“Artikel 3.

§ 1. De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuur;

9° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse leidingen die voor het openbaar net bedoeld zijn, en voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van hemel-, oppervlakte- en afvalwater en de bijbehorende kleinschalige infrastructuur, zoals controlepunten, pomp- en overslagstations;

10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuur en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers;

14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°;

Combinaties van de handelingen, vermeld in het eerste lid, worden ook beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

§ 2. Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

3° de wijziging of uitbreiding van :

c) bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen;

De handelingen, vermeld in het eerste lid, die niet onder paragraaf 1 vallen, mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied, tenzij die handelingen door de aard, ligging en oppervlakte ervan geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbare gebied.

De vergunningsaanvrager die de handelingen, vermeld in het eerste lid, wil uitvoeren, motiveert in zijn vergunningsaanvraag waarom die handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15 en 52 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en de omvang van het project en het ruimtelijke bereik van de effecten van de handelingen.

Een combinatie van de handelingen, vermeld in de paragrafen 1 en 2 of in paragraaf 2 alleen, kan ook beschouwd worden als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact heeft als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.”.

De aanvrager motiveert in de verantwoordingsnota waarom deze werken een ruimtelijk beperkte impact hebben, als volgt:

“6.4.1. MOTIVATIE RUIMTELIJK BEPERKTE IMPACT VOOR WERKEN ONDER ART. 4.4.7. §2 VRCO

6.4.1.1. INPLANTING, AARD EN OMVANG VAN DE HANDELINGEN

Bestaande toestand

T.h.v. de Wezembeeklaan is in huidige toestand een op- en afrittencomplex aanwezig voor de aansluiting met de R0.

De R0 kruist de Wezembeeklaan bovengronds.

Geplande toestand

T.b.v. de aanleg van het nieuwe ringfietspad worden de bestaande op- en afritten beperkt aangepast om ruimte te creëren voor de aanleg van de fietssnelweg. De fietssnelweg zal de Wezembeeklaan bovengronds kruisen. De brug voorziet aan de noord- en zuidzijde in aanlandingen (op- en afritten) voor ontsluiting met de Wezembeeklaan voor fietsers en voetgangers.

6.4.1.2. HET AL DAN NIET VERWEVEN ZIJN VAN DE FUNCTIES IN HET GEBIED EN DE INTEGRATIE VAN DE HANDELINGEN DAARIN

De omgeving heeft vandaag een functie als verkeersknooppunt. De huidige verkeersknoop wordt behouden mits beperkte aanpassingen. De knoop wordt uitgebreid met aantakkingen voor fiets- en voetgangersverkeer.

Het afwikkelen van verkeer blijft in deze omgeving het hoofddoel.

6.4.1.3. DE LANDSCHAPPELIJKE INTEGRATIE VAN DE HANDELINGEN IN HET GE BIED

Het straatbeeld van de Wezembeeklaan wordt i.h.k.v. verkeersveiligheid en in functie van leefbaarheid beperkt gewijzigd. Voor meer info wordt verwezen naar paragraaf 10.1.11 van voorliggende nota.

De nieuwe fietssnelweg zal, net als de R0, de Wezembeeklaan bovengronds kruisen. De gebruikte materialen zijn in overeenstemming met de huidige materialen (hoofdzakelijk asfalt).

6.4.1.4. DE RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN DE HANDELINGEN

Onder de nieuwe fietsbrug is een min. vrije hoogte van 5,8 m beschikbaar. Deze is in overeenstemming met de bestaande brug R0 waar een vrij hoogte van 5 m aanwezig is."

Deze motivering wordt onderschreven.

Hieraan kan nog worden toegevoegd dat de voorliggende aanvraag betrekking heeft op de aanleg van een openbare fietssnelweg met 3 fietsbruggen en de noodzakelijke aanhorigheden en handelingen gericht op de omgevingsintegratie waardoor de aanvraag volgens artikel 3 van het uitvoeringsbesluit kan worden beschouwd als een aanvraag voor handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur en wordt maximaal gebruik gemaakt van het huidige gabarit van de bestaande wegen. De uitbreidingen aan wegenis blijven beperkt tot het strikt noodzakelijke i.h.k.v. fietscomfort en fietsveiligheid. Op deze wijze blijft de huidige onbebouwde ruimte maximaal behouden. Voor de aanleg van de nieuwe verharding kan voor een groot deel gebruik gemaakt worden van de bestaande zone achter de geluidsschermen die langs de R0 werden geplaatst en waar in functie van de plaatsing een groot deel reeds ontbost werd. Er worden geen nieuwe groengebieden aangesneden. De geluidsschermen schermen de fietssnelweg ook visueel af van de autosnelweg. Langsheen het privaat domein wordt de visuele impact beperkt door het plaatsen van nieuwe afsluitingen en/of inkijkschermen. De werken hebben eveneens een ruimtelijk beperkte impact op het bos, dat in het projectgebied slechts zeer beperkt aanwezig is, en waarvoor boscompensatie cfr. het Bosdecreet wordt voorgesteld (zie bijgevoegd boscompensatiedossier). Het gaat om werken die gekoppeld worden aan de bestaande infrastructuur en er zich mee integreren. De voorgestelde boscompensatie zal gebeuren op percelen langsheen de E411 die bijdragen aan de ruimtelijke versterking van de natuurlijke structuur binnen het werkingsgebied van het Nationaal Park Brabantse Wouden. Voor de aanleg van de aantakkingen van de fietssnelweg op de Wezembeeklaan wordt ook het op- en afrittencomplex beperkt aangepast.

Er kan gesteld worden dat met voorliggend project het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt. Het ontwerp houdt rekening met de omgeving, zowel qua gebouw, materiaalgebruik en schaal.

Uit dit alles volgt dat de werken een ruimtelijk beperkte impact hebben in de zin van artikel 4.4.7, §2, van de VCRO en het besluit handelingen van algemeen belang van 5 mei 2000, en dat van de stedenbouwkundige voorschriften kan worden afgeweken.

De verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening verder in dit advies wordt behandeld onder de titel "Inhoudelijke beoordeling".

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de

doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid

In het kader van de verbetering van de modal shift voor deze regio is de uitbouw van een robuust netwerk noodzakelijk. Hieraan wordt bijgedragen door vlot de uitwisseling tussen de verschillende netwerken te voorzien. Het Ringfietspad vormt de link tussen verschillende fietssnelwegen. Aan de zijde van het Vierarmenkruispunt wordt een link voorzien met de nieuw aan te leggen fietssnelweg F29. Ter hoogte van tramlijn 39 wordt uitwisseling voorzien met het tracé van de fietsweg FWOB. In het noorden wordt een link met de F203 gecreëerd.

Fietssnelwegen zijn fietsroutes die over lange afstanden een vlotte en veilige fietsverplaatsing aanbieden. Ze zijn de hoogste schakel in het hiërarchische fietsroutenetwerk. Alle Vlaamse provincies geven aandacht aan de uitbouw van deze hoogwaardige fietsinfrastructuur. Ook de provincie Vlaams-Brabant werkt aan de uitbouw van fietssnelwegen om de tewerkstellingspolen, de hoofdstad, de Vlaamse Rand en de grotere steden met elkaar te verbinden. De ambitie is een netwerk van fietssnelwegen te creëren dat woon- en werkkernen met elkaar verbindt en waarbij een fietsafstand van 15 tot 20 kilometer of meer haalbaar is.

In 2012 voerde de provincie Vlaams-Brabant, samen met het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een studie uit om fietsassen met een hoog potentieel uit te tekenen in de Vlaamse Rand en Brussel. Het FietsGEN is, als aanvulling op het (openbaar vervoer) GEN, de voorlopige benaming voor een intergewestelijk netwerk van snelle fietsroutes voor de middellange afstand. Het totale FietsGEN omvat 400 km voor 32 routes, waarvan er 15 als prioritair werden aangeduid omwille van hun hoge potentieel. Dit zijn de 15 fietssnelwegen die de omliggende steden en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) met elkaar verbinden.

Met de aanleg van het Ringfietspad wordt een hoogwaardige fietsvoorziening gerealiseerd in de Vlaamse Rand. Zowel op netwerkschaal, waar het fietspad als ontbrekende schakel een tangentiële verbinding rond Brussel vormt, als op microniveau binnen de wijken waar het fietspad als extra connectie voor fietsers geldt, leidt het fietspad tot een verbetering voor het fietsverkeer. De vooropgestelde ingrepen moeten bijdragen aan de realisatie van een duurzame modal split. Deze doelstelling vereist aantrekkelijke voorzieningen met een 'wervend karakter', die mensen kunnen overhalen de fiets te gebruiken. De voorzieningen moeten daarenboven op maat gemaakt worden van een hoge fietscapaciteit, aangezien het toekomstig aantal fietsers hoog moet worden ingeschat. De ingrepen voldoen maximaal aan de richtlijnen vanuit het vademecum fietsvoorzieningen, met bijzondere aandacht voor het eerder vermelde wervende karakter en de hoge capaciteit. Samenhang en continuïteit van het totale fietsnetwerk is essentieel. Daarbij dient de fietssnelweg gezien te worden als de drager van het netwerk. Als 'een rode draad' is de fietssnelweg herkenbaar in het landschap. Het Ringfietspad is hierdoor functioneel inpasbaar in de ruimtelijke context.

Mobiliteitsimpact

De aangevraagde werken resulteren in een betere verkeersvoorziening voor de zachte weggebruikers en een betere scheiding van de verschillende types van weggebruikers. Het tracé van het voorliggende deel van het Ringfietspad wordt zo veel mogelijk parallel aan de R0 aangelegd. Voor het overige wordt gebruik gemaakt van bestaande wegen die worden uitgerust met een fietspad of als fietsstraat worden heringericht. Er werd voor het Ringfietspad

een startnota en projectnota opgemaakt met daarin een uitgebreide analyse van diverse verkeerskundige aspecten. De belangrijkste resultaten van deze analyse voor het gemotoriseerde verkeer is het voorzien van bijkomende verkeerslichten, aangepaste snelheidsregimes en gewijzigde voorrangsregels om de veiligheid van de weggebruikers te verhogen.

Om de situatie ter hoogte van de kruising van het Ringfietspad met de Brusselsesteenweg veilig en duidelijk te organiseren in combinatie met het in- en uitrijdend busverkeer en het autoverkeer van de Brusselsesteenweg wordt gebruik gemaakt van verkeerslichten in combinatie met detectie voor busverkeer, zodat lange wachttijden voor de bussen vermeden kunnen worden. Uitrijden voor zowel bus- als autoverkeer uit de Brusselsesteenweg is enkel rechtsaf mogelijk. De fietsoversteek wordt gemarkeerd met fietslogo's in beide richtingen, om weggebruikers erop attent te maken dat hier een tweerichtingsfietspad ligt. Ter hoogte van de Baron Albert d'Huartlaan wordt bijkomend een met verkeerslichten beveiligde fietsoversteek voorzien die vervolgens aansluit op de voorziene fietspaden in de Baron Albert d'Huartlaan. Na aanvraag krijgen fietsers hier groen licht.

Ter hoogte van de Varensaan wordt een de fietsoversteek van het ringfietspad over de N227 ingericht met verkeerslichten op aanvraag. De Varensaan wordt ingericht als fietsstraat. Het concept van fietsstraat ondersteund door wegmarkering van het verplichte verkeersbord F111. Op vraag van de gemeente Wezembeek-Oppem, wordt de Varensaan geknipt voor gemotoriseerd verkeer.

Uit verkeerstellingen op de Hertogenlaan, G. de Grunnelaan, Madeliefjeslaan en Oppemlaan blijkt dat de hier getelde intensiteiten ruim onder de grens van 8 000 pae/etmaal liggen, waardoor het aanvaardbaar is om de fietsoversteken over deze straten te organiseren volgens het principe van fietsers in de voorrang.

De uitvoering van de geplande werken genereert geen extra gemotoriseerd verkeer. Door de betere fietsinfrastructuur en de betere inrichting van de kruispunten wordt de leef- en woonkwaliteit en de bereikbaarheid voor fietsers verhoogd.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

De omgeving van het project wordt gekenmerkt door enkele grote infrastructuren zoals de R0 en de aanwezige onderdoorgangen van de Wezembeeklaan, O. de Burburelaan, A. Lenaertsstraat en de A. Dezangrélaan. De R0 is qua ruimtegebruik bepalend in het landschap. De fietssnelweg betreft een lijninfrastructuur die zo veel mogelijk aanliggend aan de bestaande weginfrastructuur van de R0 wordt aangelegd. Door de fietssnelweg hiermee maximaal te bundelen wordt het bijkomend ruimtegebruik beperkt. Waar nodig wordt in de smalste zones gebruik gemaakt van gewapende taluds om de niveauverschillen tussen de fietssnelweg en de onderliggende wegenis zo kort mogelijk op te vangen. Hierdoor blijft de ruimte-inname van het project zo beperkt mogelijk. De schaal van de nieuwe fietsbruggen is afgestemd op de naastgelegen bestaande wegbruggen, en sluit daardoor aan bij de bestaande omgeving. De boscompensatie zal gebeuren op een locatie die bijdraagt aan de versterking van de ecologische structuur van het nationaal Park Brabantse Wouden. Aangezien het voorliggende project enkel betrekking heeft op infrastructuurwerken is het aspect bouwdichtheid niet aan de orde.

Visueel-vormelijke elementen

Er wordt gestreefd naar een uniform wegprofiel van het nieuwe Ringfietspad met een breedte van 4 m aangelegd in asfalt. Om de impact op de omgeving te beperken en bijgevolg de inpasbaarheid voor het project te verhogen is ervoor geopteerd om de resterende snelwegberm maximaal uit te voeren in groen talud. Waar de ruimte te beperkt is, wordt gekozen voor

stabilisatie van het talud met gewapende grond. Door daarbij te kiezen voor een maximale hellingsgraad van 70° kunnen de gewapende taluds ook voorzien worden van begroeiing en dus een groene invulling krijgen. Hierdoor wordt de impact op de groenstructuur zo goed als mogelijk gecompenseerd. Langs de bestaande geluidsschermen langs de R0 wordt aan de zijde van de fietssnelweg een houten draagstructuur geplaatst die met klimplanten zal worden begroeid. Voor wat betreft de opbouw van de drie fietsbruggen wordt gebruik gemaakt van materialen en kleuren die passen inpasbaar zijn in de omgeving. De borstwering van de verschillende kunstwerken wordt binnen het gehele project ingezet als een verbindend element tussen de kunstwerken. De boog, de zijkanten van de brug en de stijlen hebben een groengrijze kleur. De verstijvers onder de brug zijn lichtgrijs geverfd. De landhoofden worden afgewerkt met baksteen in donkergrijze kleur.

Cultuurhistorische aspecten

Ter hoogte van de Steenweg op Mechelen bevindt het projectgebied zich beperkt binnen het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Zoniënwoud en Kapucijnenbos'. De impact op het beschermde gebied is hier nihil omwille van de bestaande weginfrastructuur. Voor de aanvraag werd een archeologienota opgemaakt waarvan het naleven van het programma van maatregelen als voorwaarde aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht.

Bodemreliëf

De R0 werd bij aanleg gerealiseerd in uitgraving ten opzichte van de omgeving tussen het Vlerarmenkruispunt en de Wezembeeklaan en door ophoging tussen de Wezembeeklaan en de A. Dezangrélaan. De aanleg van de fietssnelweg in het talud van de R0 maakt van deze historische uitgraving en ophoging gebruik om de hellingsgraad te beperken. Plaatselijk dient het talud aangepast te worden in functie van de aanleg van de fietsinfrastructuur, waarbij de overgang naar het aanliggende maaiveld opnieuw via taluds wordt gerealiseerd.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Het totale projectgebied kan in gebruik genomen worden als werkzone. Bijkomende werkzones buiten deze zoals aangeduid op de plannen zijn niet voorzien. Hierdoor zal er tijdens de werffase hoofdzakelijk hinder zijn voor het verkeer binnen het projectgebied. Deze hinder is tijdelijk van aard.

Het verkeer op de R0 zal tijdens de werffase beperkte hinder ondervinden vanwege enkele noodzakelijke ingrepen die uitgevoerd worden vanop de snelweg. In dit project worden immers nieuwe keerwanden naast de snelweg voorzien ter hoogte van de de Burburelaan, tussen de A. Lenaertsstraat en de A. Dezangrélaan, en ter hoogte van de Molenstraat. De machines om deze keerwanden te realiseren kunnen niet werken vanop het snelwegtalud, maar zullen op de pechstrook moeten plaatsnemen. Daarbij moeten ook de geluidsschermen naast de pechstrook tijdelijk verwijderd en nadien teruggeplaatst worden om de keerwanden te kunnen realiseren. Deze werken vereisen een tijdelijke inname van de pechstrook en de rechterrijstrook van de buitenring. Voor het verkeer op de buitenring zullen minstens 2 (versmalde) rijstroken beschikbaar blijven. Door de timing van de tijdelijke inname te beperken in de tijd en af te stemmen met de Minder-Hindercoördinator van De Werkvennootschap, het Vlaams Verkeerscentrum en de Federale wegpolicie wordt de hinder voor het verkeer op de snelweg en voor de omwonenden (geluid) zoveel mogelijk beperkt.

Ook voor de montage van de stalen bruggen zal de hinder zeer beperkt zijn. Deze bruggen worden typisch bij de staalbouwer in één stuk samengesteld en afgewerkt en als één geheel naar de site getransporteerd en gemonteerd, waarbij de hinder met afsluiten van de wegenis zich beperkt tot maximaal één weekend. De landhoofden kunnen worden gerealiseerd zonder de wegenis af te sluiten. Enkel zal een beperkte inname van de voetpaden nodig zijn.

De aangevraagde werken omvatten geen functies of activiteiten die rechtstreeks een grote negatieve impact op de gezondheid of de veiligheid veroorzaken. Het ontwerp besteedt specifieke aandacht aan de veiligheid, in het bijzonder die van de zwakke weggebruiker. De realisatie van de fietssnelweg zal een verbetering zijn voor de veiligheid van de zwakke weggebruiker waarmee de huidige toestand geoptimaliseerd wordt en de zwakke weggebruiker zich in de toekomst in alle veiligheid kan verplaatsen op deze volwaardige fietsverbinding tussen het Vierarmenkruispunt en de A. De Zangrêlaan/Tramlaan, als onderdeel van het Ringfietspad.

Om de fietser een coherent en duidelijk beeld te geven, wordt gezocht naar een optimale inpassing van de fietssnelweg. Er wordt zo veel als mogelijk een vlak lengteprofiel voorzien om maximaal comfort te geven aan de zwakke weggebruiker. De fietssnelweg wordt waar mogelijk maximaal ingekleed met groenzones en beplanting. Dit bezorgt de fietsers een groter gebruiksgenot. Ook ten opzichte van de aangrenzende achter- of zijtuinen zorgt de groenbeplanting voor een afscherming. De verkeershinder of andere mogelijke hinder die tijdens de aanlegfase kan optreden wordt zo veel als mogelijk beperkt. Aanzienlijke negatieve effecten op de omgeving zullen vermeden worden door te werken volgens het minder hinder principe.

Voor de zichtbaarheid op de fietssnelweg en de veiligheid van de fietser wordt langs de nieuwe fietsinfrastructuur in het talud van de RO verlichting voorzien. Deze wordt zo geplaatst dat ze enkel de fietsweg zullen verlichten en weg schijnt van de aangrenzende private percelen waardoor er voor de omwonenden geen lichthinder wordt verwacht.

De aanleg van de fietssnelweg gaat gepaard met de gedeeltelijke inname van een aantal private percelen, waaronder ook enkele huiskavels. Voor de huiskavels die getroffen worden door het tracé van de fietssnelweg is de inname beperkt tot een strook van de tuinzone. Voor zover over de inname geen akkoord met de betrokken eigenaars via onderhandeling kan worden bekomen, kan de overheid overgaan tot éézijdige onteigening. Het Vlaams Onteigeningsdecreet zal hierbij van toepassing zijn. Aangezien een omgevingsvergunning een zakelijk karakter heeft, waarbij burgerrechtelijke aspecten geen deel uitmaken van de omgevingsvergunning, wordt hier niet verder op ingegaan.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt en dat voorwaarden moeten worden opgelegd.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO

Direct werkende normen (artikel 4.3.3 van de VCRO).

Zoals hieronder is beoordeeld wordt voldaan aan de watertoets/natuurtoets.

Beschermde erfgoed

Het projectgebied is ter hoogte van de Steenweg op Mechelen beperkt gelegen binnen beschermd cultuurhistorisch landschap 'Zoniënwoud en Kapucijnenbos', doch de impact is nihil gelet het hier de bestaande wegverharding betreft. De aanvraag is voor het overige niet gelegen binnen UNESCO-werelderfgoed, beschermde archeologische sites of beschermde stads- of dorpsgezichten.

Bouwvrije zone autosnelwegdomein

De fietssnelweg is gelegen binnen de bouwvrije strook van de R0. Het ministerieel besluit tot afwijking op het principieel bouwverbod binnen de 10 meterzone op het autosnelwegdomein werd op 14 september 2023 verleend, toepasbaar op het deel van het tracé van de infrastructuurwerken voor de realisatie van het ringfietspad met al zijn aanhorigheden die vallen binnen de vrije strook langs de autosnelweg R0 op het grondgebied van de gemeente Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Zaventem.

Overwegende dat de aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1. tot en met artikel 4.3.4 van de VCRO en dat er geen beletsel bestaat om de omgevingsvergunning te verlenen.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikelen geen weigeringsgrond vormen.

Sloopopvolgingsplan (artikel 4.3.3 van het VLAREMA)

De te slopen verhardingen (m.u.v. bestaande kasseiverhardingen) en de te slopen constructie aan de Hertogenlaan nr. 89 vallen onder het vrijstellingenbesluit. De aanvraag bevat een voorlopig sloopopvolgingsplan.

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Volgens de kaarten met overstromingsgevoelige gebieden is het project beperkt gelegen in een fluviaal overstromingsgevoelig gebied ter hoogte van de Kleine Maelbeek, en in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied op enkele locaties langs de R0 en ter hoogte van het op- en afrittencomplex aan de Wezembeeklaan, alsook in de de Burburelaan en in de A. Dezangrélaan/Tramlaan.

De aanvraag bevat een toelichtingsnota riolering en afwatering die het project in volgende subzones behandelt:

1. Vierarmenkruispunt – deel 1 (Tervuren en Kraainem)
2. Kraainem – deel 1
3. Wezembeek-Oppem
4. Kraainem – deel 2
5. Zone Kraainem en Zaventem

Subzone 1 watert af naar een waterloop van derde categorie, die wordt beheerd door de gemeente Tervuren. De overige subzones wateren (deels) af naar een waterloop van eerste categorie, die worden beheerd door VMM.

In het kader van de watertoets werd advies ingewonnen bij VMM en de gemeente Tervuren. Het advies van VMM is voorwaardelijk gunstig. Het advies van de gemeentelijk omgevingsambtenaar van de gemeente Tervuren verwijst voor de bespreking van de watertoets naar de vergunningverlenende overheid.

In het advies van VMM wordt de hemelwaterafvoer subzone 2 tot en met 5 als volgt besproken:

"Kraainem deel 1

Vierarmenkruispunt deel 2 + Mechelsesteenweg: In de bestaande toestand is er 3.304 m² verharding aanwezig, waarvan 1.898 m² verharding behouden zal blijven, 605 m² waarvan enkel de toplaag zal vernieuwd worden en 801 m² wordt opgebroken. In de nieuwe toestand neemt de verharding toe tot 3.508,5 m², waarvan 745,5 m² nieuwe rijweg wordt voorzien en 263 m² verharding voor het fietspad wordt voorzien. Door de heraanleg zullen bestaande slikkers opgebroken worden en vervangen worden. Het is niet duidelijk of dit gepaard gaat met bronmaatregelen. Bij de heraanleg van verharding moet het hemelwater van deze verharding afwateren naar een infiltratievoorziening.

Mechelsesteenweg: de Mechelsesteenweg wordt opnieuw aangelegd. Het gaat hier om de volledige herinrichting van de rijweg en het voorzien van een nieuw vrijliggend fietspad. Het afstromend hemelwater van dit fietspad kan in de groenzones langs het fietspad opgevangen worden. Bij de heraanleg van de Mechelsesteenweg zal het gemengd rioleringsstelsel vervangen worden door een gescheiden rioleringsstelsel, waarbij er ingezet wordt op de infiltratie van hemelwater. In de bestaande toestand is er 13.123 m² verharding, in de ontworpen toestand bedraagt dit 12.047,5 m² verharding, waarvan 4.930,5 m² fietspad dat afwatert naar een groenzone met een oppervlakte van minstens 25% van de aangrenzende verharding.

Voor het deel Kraainem deel 1 wordt er bijgevolg 10.362,5 m² verharding in rekening gebracht en 54 x 80m² = 4.320 m² bebouwing. Bij de woningen en bebouwbare percelen worden infiltrerende huisaansluitputjes voorzien. Daarnaast worden er ook 59 infiltratiekolken geplaatst. Hierdoor moet er nog 327,73 m³ infiltratievolume en 581,46 m² infiltratieoppervlakte voorzien worden. Dit wordt gerealiseerd door de aanleg van infiltratiebuizen in de groenberm tussen de rijweg en het fietspad waardoor er 331,38 m³ infiltratievolume kan gerealiseerd worden en 942,45 m² infiltratieoppervlakte.

De Varenslaan wordt omgevormd tot fietsstraat. De Varenslaan wordt in 3 zones opgesplitst. De meest opwaartse zone wordt niet gewijzigd, op nieuwe markering na, in de tweede zone wordt de rijweg versmald van 5m naar 3,4 m. In de vrijgekomen zone worden er infiltreerbare bermen voorzien. In de laatste zone wordt de rijweg versmald tot 2,5 m breed. Ook hier worden infiltreerbare bermen voorzien. In deze zone zal de verharding afnemen van 1.297 m² naar 1.194 m².

Algemeen

Vanaf de Varenslaan zal het ringfietspad achter de geluidsmuren van de R0 aangelegd worden. Het fietspad zal dmv dakprofiel afwateren naar de groenzones. Door de helling zal niet al het hemelwater in deze groenzones kunnen infiltreren. Onder het fietspad wordt bijgevolg een infiltreerbare onderfundering (40 cm dik) onder het fietspad voorzien, hierdoor wordt (rekening houdend met een buffercapaciteit van 20 % in de onderfundering en een veiligheidsfactor van 1,6) een buffervolume van 250 l/m fietspad voorzien, of 625 m³/ha verharding, waarmee voldaan is aan de strengere buffereis voor het stroomgebied van de Woluwe. Op verschillende plaatsen zullen in de onderfundering schotten geplaatst worden vanwege de langshelling van het terrein. Het hemelwater zal in eerste instantie kunnen infiltreren in de groenzones. Bij hevige buiten zal het via noodkolken naar de onderfundering gebracht worden. We adviseren om deze noodkolken licht verhoogd te plaatsen zodat het hemelwater de kans krijgt om in de groenzone te infiltreren. In de zones waar de helling te groot is om infiltratie in de groenzone of onderfundering mogelijk te maken, zullen infiltratieputten voorzien worden.

In sommige zones zal er netto onthard worden, waardoor er geargumenteerd wordt dat het afwaarts rioleringsstelsel minder belast wordt en er verder geen buffering wordt voorzien. De slikkers sluiten dan aan op de bestaande riolering. Het is niet duidelijk of de verharding die niet afgebroken wordt om te ontharden vervangen wordt door nieuwe verharding, of dat de bestaande verharding hier behouden blijft, zonder de onderfundering te vervangen. We willen er op wijzen dat bij een heraanleg (inclusief onderfundering) er steeds bronmaatregelen moeten genomen worden, zelfs indien dit om een netto ontharding gaat.”

Voor wat betreft subzone 1 waar de gemeente Tervuren de bevoegde instantie wordt vastgesteld dat het Vierarmenkruispunt slechts gedeeltelijk heraangelegd wordt, waarbij de ingrepen voornamelijk aan de oostelijke zijde zijn gepland. Het bestaande voetpad en fietspad en een gedeelte van de rijbaan worden opgebroken om vervolgens aan de oostelijke zijde het Ringfietspad aan te leggen. Het fietspad wordt gescheiden van de rijbaan aangelegd door middel van een groenzone. Er wordt ook een herinrichting van de rijstroken voorzien waarbij een aantal groenzones opnieuw aangelegd zullen worden. Er wordt tevens een veilige fietsverbinding voorzien van de Baron Albert d’Huartlaan met het ringfietspad. De verharde oppervlakte zal bij de heraanleg verminderen van 9.477,50 m² naar 9.106 m². Bijgevolg wordt er met de werken een ontharding van dit gedeelte van het kruispunt gerealiseerd. Er worden slechts beperkte bovengrondse ingrepen uitgevoerd en verder geen rioleringswerken. Bijkomend zal het nieuwe fietspad afstromen naar de tussenliggende groenzone, waardoor er nog minder water effectief aansluit op de rioleringen. Deze zone watert af, weg van het verdere projectgebied, aldus worden er voor deze zone verder geen extra maatregelen naar buffering of infiltratie van hemelwater toe getroffen. De slikkers die bij de herinrichting van de weg opgebroken worden, zullen vervangen worden door nieuwe slikkers die opnieuw aangesloten worden op het bestaande rioleringsstelsel. Deze zone is volgens de meest recente kaarten ook niet als overstromingsgevoelig aangeduid.

Besluitend kan worden gesteld dat in de zones van het Vierarmenkruispunt, de Varenslaan, de kruisingen van het ringfietspad met bestaande straten en de Wezembeeklaan er lokaal ontharding voorzien worden, waardoor ook het stroomafwaartse rioleringsstelsel minder belast zal worden. De werken beperken zich hier tot lokale aanpassingen aan de bestaande infrastructuur. In de Mechelsesteenweg en de A. Dezangrélaan wordt een deel van de verharding opgebroken, maar wordt bijkomend wel het Ringfietspad aangelegd. Langsheen het Ringfietspad worden aan beide zijden groenzones voorzien waarin het afstromende hemelwater afkomstig van het fietspad kan infiltreren. Het afstromende hemelwater afkomstig van het fietspad komt dus niet in het rioleringsstelsel terecht. Op het niveau van het rioleringsstelsel bekeken, wordt in deze zones dan ook een vermindering van de aangesloten oppervlaktes gerealiseerd waardoor het rioleringsstelsel minder belast zal worden in de toekomstige situatie. Waar het Ringfietspad wordt gerealiseerd op vandaag onverharde zones, wordt een buffering voorzien aan 600 m³/ha voor de nieuw aangelegde verharde oppervlakte. Er wordt maximaal ingezet op infiltratie en buffering van het afstromende hemelwater in de onderfundering van het Ringfietspad zelf, zodat het hemelwater maximaal ter plaatse gehouden wordt. Daarnaast worden waar nodig bijkomend infiltratieputten geplaatst om de benodigde volume te realiseren. Door het profileren van de groenzones langsheen het ringfietspad kan het hemelwater ter plaatse gehouden worden zodat het de kans krijgt om te infiltreren in de groenzones en zo richting de onderfundering te vloeien. Bijkomend zijn er noodkolken voorzien in de groenzones om het afstromende hemelwater op te vangen bij hevige regenval, en zeker geen afstromend water richting private percelen te hebben. Bijkomend als beveiliging zijn er nood-overlopen van de onderfundering voorzien die aansluiten richting de bestaande afwatering van de autostrade en dus opnieuw weg van percelen met woningen.

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde werken en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten op het watersysteem ontstaan. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Machtiging waterlopen en grachten/Domeinvergunning waterloop

Om de ecologische connectiviteit langsheen de waterloop, m.n. tussen de parken van de Burbure en Jourdain, te verbeteren, worden op 2 plaatsen loopplanken in bestaande kokers van de Kleine Maelbeek (1ste categorie) voorzien.

Gelijktijdig met deze werken zal in de bestaande duiker van de Kleine Maelbeek onder de Arthur Dezangrélaan/Tramlaan een ecopassage voorzien worden door het aanbrengen van loopplanken die de kruising van de weg mogelijk maakt voor kleine zoogdieren die de waterloop volgen.

De bestaande wegbreedte is onvoldoende om de nieuwe fietsinfrastructuur conform verschillende vademeca te kunnen aanleggen. De bestaande overwelling dient dan ook te worden verlengd over een lengte van 1,65m, de kopmuur wordt eveneens opgeschoven. De bestaande aansluitingen op de waterloop worden opnieuw aangesloten op de open gracht.

In de nabije omgeving, meer bepaald t.h.v. de Molenstraat, kruist de Kleine Maelbeek de R0. Ook hier wordt een ecopassage voorzien door het plaatsen van loopplanken in de bestaande koker.

De volgende machtigingsaanvraag werd toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag, meer bepaald:

- Plaatsen van loopplanken in duiker Kleine Maelbeek onder R0
- Plaatsen van loopplanken in duiker Kleine Maelbeek onder de Arthur Dezangrélaan/Tramlaan
- Verlengen bestaande duiker Kleine Maelbeek Arthur Dezangrélaan/Tramlaan
- Bouwen van nieuwe kopmuur op de (verlengde) duiker van de Kleine Maelbeek thv Arthur Dezangrélaan/Tramlaan

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de Vlaamse Milieumaatschappij vereist om werken aan de waterloop van 1ste categorie uit te voeren.

Artikel 12, §1, derde lid, van de wet van 28 december 1967 stelt dat een gunstig advies uitgebracht door de bevoegde waterbeheerder in het kader van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, geldt als machtiging voor de werken aan de waterloop als de eventuele voorwaarden waarvan het gunstige advies afhankelijk wordt gemaakt in de vergunning in kwestie worden opgelegd.

Het advies van VMM van 6 november 2025 is voorwaardelijk gunstig. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd een machtigingsaanvraag opgeladen die voorziet in het plaatsen van twee loopplanken. Hiervoor wordt geen toelating verleend. In de overwelling wordt maar 1 loopplank toegelaten. Deze kan geplaatst worden langs de linker-, rechterzijde of als 1 hoger gelegen loopplank in het midden van de koker. Dit wordt als voorwaarde aan onderhavige beslissing verbonden.

Natuurtoets

Het projectgebied valt niet binnen VEN-gebied, Natura 2000 gebied of natuurreserveaat. Aan de noord- en zuidelijke uiteinden komt het projectgebied wel in de nabijheid van VEN en Natura 2000. Het Zoniënwoud vormt het grootste dichtstbijgelegen VEN en Natura 2000 gebied. Ter hoogte van het Vierarmenkruispunt zijn gedeeltes van het bos opgenomen in het Vlaamse en Brusselse Natura 2000 netwerk. Aan het noordelijke uiteinde raakt het projectgebied net aan

een natuurverwevingszone van het VEN. Gezien de werken zich situeren op en in de rand van de bestaande wegen is er evenwel geen impact op de beschermde gebieden of de doelstellingen die ervoor van kracht zijn. Het ANB stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken.

Op de Biologische waarderingskaart (BWKHab 2020) zijn langs het tracé verschillende zones met biologische waarde ingetekend. Langs de Steenweg op Mechelen is er aan de noordwestelijke zijde overlap van het projectgebied met een biologisch zeer waardevolle zone 'fs - habitatype 9120'. In de praktijk is er evenwel geen overlap met het aanwezige bos. De grens van de BWK-polygoon is ingetekend tot de rand van de bestaande asfalt-verharding, waarbij de grazige berm, inclusief de verlichtingspalen, ook mee is ingetekend. De berm wordt veelvuldig gebruikt als parkeerstrook. De berm markeert ook de rand van het talud, het bos bevindt er zich een stuk lager.

Verder langs de Steenweg op Mechelen bevindt zich aan de oostzijde een zone 'kpk+qe+ppmb' (biologisch waardevol met zeer waardevolle elementen). Het projectgebied overlapt hier mee. Afbuigend aan de Varensaan komt het projectgebied eerst door bos met esdoorn (kt+n) om vervolgens aan te sluiten op de zone achter de geluidsschermen naast de R0 die ontbost werd in functie van de aanleg van de geluidsschermen. Hier loopt het tracé deels in de open zone die stilaan terug verbost en deels in de aanpalende beboste berm, tot aan de tuin van de woning Hertogenlaan 89. Verder richting de Hertogenlaan loopt het langs een bosje (BWK sz). In de open zone werd bosgoed aangeplant, met oa hazelaar, meidoorn, lijsterbes, zomereik, esdoorn, boskers, haagbeuk,... Er is ook spontane opslag van Amerikaanse eik en valse acacia (die ruim aanwezig is in de bermen van de R0, aan de andere zijde van de geluidsschermen).

Aan de noordzijde van de Hertogenlaan is een hoekje (sz +sp°) aanwezig op verhoogd talud dat bestaat uit enkele grotere berken en kleinere zomereik, walnoot, tamme kastanje, valse acacia en wat sleedoorn. Verder noordwaarts is in de open zone achter de geluidsschermen ook bosgoed aangeplant (soorten cfr. supra) tot aan het 'pleintje' van de Hardstraat. Tussen de Hardstraat en de Grunnelaan ligt het tracé in een open, frequent gemaaide grasstrook met voetpad, die van de aanpalende tuinen wordt afgescheiden door bomenrijen van cypres en taxus.

In het gedeelte tussen de de Grunnelaan en de Madeliefjeslaan werd de open zone ook aangeplant met bosgoed. Het tracé sluit er deels aan op bos, en deels op randbeplanting van de aanpalende tuin (met o.a. zilveresdoorn (*Acer saccharinum*)).

Ten noorden van de Madeliefjeslaan loopt het tracé eerst parallel met de Viooltjeslaan, waar tegen het geluidsscherm een haag van coniferen (*Thuja* sp.) werd aangeplant. Waar de Viooltjeslaan naar het oosten afbuigt ligt een klein bosje met vnl. esdoorn en fijnspaar, dat mee in de werfzone valt. Verder richting Oppemlaan loopt het tracé door tuinen.

Tussen de Oppemlaan en de Wijngaardlaan volgt het tracé de brede open berm (met aanwezigheid van en puntlocatie van Japanse duizendknoop in de berm van de Oppemlaan), die ook recent werd aangeplant ter boscompensatie met soorten als hazelaar, meidoorn, sleedoorn, veldesdoorn, eik, esdoorn, haagbeuk, ...

Tussen de Wijngaardlaan en de Gergelstraat volgt het tracé eerst een open zone, waarna het naast een bosje met Amerikaanse eik en valse acacia loopt dat tot tegen de tramlijn komt, en van waaruit zich opslag vestigt in de open zone achter de geluidsschermen. Ten noorden van de tramlijn loopt het tracé door open grasland (tuinen).

Tussen de Gergelstraat en de Wezembeeklaan loopt het tracé verder tussen de schermen en de rand van tuinen en langs een grasland waar recent een rij van notelaars werd aangeplant die met het tracé samenvalt. Verder noordwaarts wordt een opslagterrein doorkruist, om in de beboste berm van de Wezembeeklaan uit te komen. In deze berm zijn o.a. gewone es (met gevorderde ziekteverschijnselen van de essentaksterfte), hazelaar, ruwe olm, boskers enz. aanwezig.

Aan de noordzijde van de Wezembeeklaan bestaat het beboste talud eerst uit meer dan 80% bezetting met valse acacia, om vervolgens over te gaan in een bosje met uitgegroeide veldesdoorn. In de zone die achter de geluidsschermen gekapt werd komt alweer opslag voor, vnl. van esdoorn.

Ter hoogte van de de Burburelaan bestaat de begroeiing aan weerszijden van de straat weer uit meer dan 80% valse acacia. Daarop aansluitend loopt het tracé door open gebied met agrarisch gebruik, waarbij er zich wat beperkte opslag tegen de geluidsschermen gevestigd heeft. Ten noorden van de akkers vervolgt het tracé achter de tuinen van de A. Lenaertstraat, waarvan de randbeplanting ten dele uit een houtkant met waardevolle bomen (notelaar, zomereik, beuk) bestaat, en ten dele uit een rij van fijnspar.

Waar het tracé de A. Lenaertstraat kruist, is op de taluds een inheemse vegetatie aanwezig van hazelaar, meidoorn, esdoorn, eik, schietwilg, es, liguster, ... Verder door, parallel met het kerkhof, loopt het tracé door volwaardig bos (kt +n), om vervolgens af te buigen naar de A. Dezangrélaan / Tramlaan, waar het aan de zuidzijde van de straat de Kleine Maalbeek kruist vooraleer aan te sluiten op het tracé van de fietssnelweg F203 (in aanleg).

Ter hoogte van de kruising van de fietssnelweg met de Kleine Maalbeek wordt de ecologische connectiviteit langsheen de waterloop verbeterd d.m.v. het aanbrengen van een loopplank voor fauna (voor kleine zoogdieren als marterachtigen en vos) in de koker onder de Tramlaan. De Kleine Maalbeek vormt een blauwgroene verbinding tussen de open ruimtegebieden van Oppem en Tervuren tot de vallei van de Woluwe. In de directe omgeving van het projectgebied verbindt ze de parkgebieden van de Burbure, net stroomopwaarts de kruising met de Tramlaan, en Jourdain, aan de westzijde van de R0.

In functie van de verbetering van de ecologische connectiviteit wordt tevens de duiker van de Kleine Maalbeek onder de R0 verbeterd d.m.v. het aanbrengen van loopplanken aan weerszijden, en wordt de onderdoorgang van de Molenstraat onder de R0 aangepast waarbij het zuidelijk gelegen voetpad wordt omgevormd naar een ecopassage d.m.v. een stobbenwal.

Voor de aanleg van het Ringfietspad is zoals reeds vermeld op enkele plaatsen een ontbossing nodig en worden eveneens een aantal vegetatiewijzigingen doorgevoerd. Concreet gaat het over rooien van vegetaties en/of kleine landschapselementen en het uitvoeren van reliëfwijzigingen. Om het fietspad in de berm van de R0 en lang de bestaande wegen te kunnen inpassen worden op verschillende locaties bomen en andere kleine landschapselementen geroid en dient het talud lang de R0 afgegraven en geherprofileerd te worden.

In de bezwaren wordt aangehaald dat er in het aanvraagdossier nergens melding wordt gemaakt van of onderzoek werd gedaan naar de aanwezige beschermde fauna in de buurt van het projecttracé terwijl er volgens de website waarnemingen.be in de omgeving heel wat beschermde diersoorten aanwezig zijn. Volgens deze website werden in 2023, in de weken voor de vergunningsaanvraag werd ingediend, een sperwer, 2 maal een vink en een zanglijster gespot. In 2024 werd een graspieper, een roek, een putter en een zwarte roodstaart gespot. Ook recent werden volgens deze website nog een buizerd, een wespendif, een vink en een staartmees gespot.

Uit de 'Natuurtoets fietspad RF4a' die de aanvrager met PIV5 aan de aanvraag toevoegde blijkt dat er wel degelijk onderzoek naar de aanwezige fauna in en rond het projectgebied werd gevoerd. Zowel uit terreinbezoeken door de aanvrager in januari en juni 2023 als uit consultatie van de website waarnemingen.be blijkt dat er enkel algemene en zeer algemene vogelsoorten werden opgemerkt. Een groot deel van de waarnemingen situeert zich daarbij in de zone tussen het projectgebied en de Ring, waar verwacht wordt dat er nu reeds de meeste verstoring optreedt. De vermeldingen waarnaar wordt verwezen zijn bovendien, op de waarneming van de vink na, telkens waarnemingen van één exemplaar van een vogelsoort die opgenomen is in de bijlage 1 bij het Soortenbesluit onder categorie 2 en waarop bijgevolg de basisbeschermingsbepalingen van toepassing zijn. Van die beschermingsbepalingen kan er worden afgeweken onder de voorwaarden van artikel 20, §1, §3 en §4. Het feit dat de bovenvermelde vogelsoort wordt waargenomen in de onmiddellijk omgeving van het projectgebied betekent niet dat deze ook in het projectgebied verblijft. Dit wordt alleszins niet aangetoond en werd niet vastgesteld. De waarneming is op zich ook onvoldoende om aan te tonen dat door de aanleg van het Ringfietspad vermijdbare schade aan de natuur zou kunnen ontstaan.

Boscompensatie

Uit het dossier kan afgeleid worden dat in totaliteit een oppervlakte van 12.519 m² zal worden ontbost in functie van de realisatie van de geplande werken. De te ontbossen zones zijn verspreid gelegen in de vier betrokken gemeenten.

Er wordt door de aanvrager een compenserende bebossing voorzien over een oppervlakte van 22.600 m² langs de E411 op percelen die bijdragen aan de ruimtelijke versterking van de natuurlijke structuur binnen het werkingsgebied van het Nationaal Park Brabantse Wouden. Het boscompensatievoorstel werd door het ANB goedgekeurd en staat geregistreerd bij het ANB onder kenmerk 23-213648. De noodzakelijke voorwaarden in het kader van artikel 90bis van het bosdecreet worden in deze vergunning opgenomen.

Overige vegetatiewijzigingen

Voor de beoordeling van de aangevraagde vegetatiewijzigingen, zie infra.

Passende beoordeling

Het dossier vermeldt geen expliciet onderzoek naar de mogelijke aantasting van instandhoudingsdoelstellingen van speciale beschermingszones. Op basis van de gegevens in het dossier concludeert het ANB dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaken van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone en er bijgevolg geen passende beoordeling moet worden opgemaakt.

Er kan worden besloten dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone zal veroorzaken.

Stikstof

De aanvraag heeft een impact op de stikstofemissies via de lucht. Deze impact is echter enkel het gevolg van het verkeer tijdens de aanlegfase. De aanvraag vereist geen onderhoud na uitvoering van de werken. Uit het doorloopschema beoordelingskaders stikstof volgt dat er geen stikstofberekening aan de aanvraag moet worden toegevoegd.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan.

Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, met de toepassing van de afwijkingsmogelijkheden, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

De aangevraagde vegetatiewijziging wordt door de aanvrager voldoende onderbouwd en er wordt binnen het projectgebied voldoende ingezet op het compenseren van de te rooien vegetaties en kleine landschapselementen.

De aanvraag doorstaat de watertoets aangezien uit bovenstaande bespreking blijkt dat, mits het nemen van de nodige maatregelen de aanvraag als verenigbaar met het watersysteem kan worden beschouwd.

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur.

BESLISSING

Art. 1.

Aan De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor het project "R0-OOST - RF4A":

Betreffend: RF4a

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
Mechelsesteenweg	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen), langsheen de gewestweg N227.
Varenslaan	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen), langsheen de gemeenteweg Varenslaan.
Ringfietspad 1	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de Varenslaan tot aan de Viooltjeslaan.
Viooltjeslaan	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen) in de gemeenteweg Viooltjeslaan.
Ringfietspad 2	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de Viooltjeslaan tot fietsbrug Wezembeeklaan.
Wezembeeklaan	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen) in de gewestweg Wezembeeklaan.

HendrikSmetsstraat	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Herinrichting openbaar domein (omgevingsaanleg en verhardingen) in de Hendrik Smetsstraat.
Ringfietspad 3	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de fietsbrug Wezembeeklaan tot fietsbrug Burburelaan.
Ringfietspad 4	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de fietsbrug Burburelaan tot fietsbrug Kerkhoflaan.
Ringfietspad5	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de fietsbrug Kerkhoflaan tot Arthur Dezangrélaan/Tramlaan.
Ringfietspad6	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuw fietspad langsheen de Tramlaan.
Fietsbrug Burburelaan	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsbrug over de de Burburelaan.
Fietsbrug Kerkhoflaan	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsbrug over de Alfons Lenaertsstraat.
Fietsbrug Wezembeeklaan	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg nieuwe fietsbrug over de gewestweg Wezembeeklaan N226.
Inbuizing	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Inbuizen van bestaande gracht langs de R0, ten zuiden van de A. Lenaertsstraat.
Reliëf 1	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Terreinaanleg met ophogingen en uitgravingen ter hoogte van de Varenslaan en Steenweg op Mechelen.
Reliëf 2	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de Varenslaan tot aan de Viooltjeslaan
Reliëf 3	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur ter hoogte van de Viooltjeslaan tot de fietsbrug Wezembeeklaan.
Reliëf 4	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van de aanlanding Wezembeeklaan (zuid).
Reliëf 5	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van de aanlanding Wezembeeklaan (Noord).
Reliëf 6	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de nieuwe brug Wezembeeklaan tot nieuwe brug de Burburelaan, inclusief de aanlanding de Burburelaan.
Reliëf 7	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de nieuw brug de Burburelaan tot nieuwe brug Kerkhoflaan, inclusief aanlandingen.
Reliëf 8	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vanaf de nieuwe brug Kerkhoflaan tot de A. Dezangrélaan/Tramlaan.
BOS1	Ontbossen	Ontbossing ter hoogte van de Vierarmentunnel, tussen de Tervurenlaan en de Steenweg op Brussel.

BOS4	Ontbossen	Ontbossing langs de Steenweg op Mechelen, ten noorden van de Albert Bechetlaan.
BOS5	Ontbossen	Ontbossing langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel aan de Albert Bechetlaan nr. 23.
BOS6	Ontbossen	Ontbossing langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen aan de Steenweg op Mechelen nr. 298 en Domein Fuji nr. 1.
BOS8	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten zuiden van de bocht in de Varenslaan.
BOS11	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten noorden van de bocht in de Varenslaan.
BOS12	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten zuiden van de Hertogenlaan.
BOS13	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten noorden van de Hertogenlaan.
BOS14	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ter hoogte van de percelen aan de Bosweg en Hardstraat.
BOS15	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Hardstraat nr. 47.
BOS16	Ontbossen	Ontbossing langs de R0 tussen de G. de Grunnelaan en de Madeliefjeslaan.
BOS18	Ontbossen	Ontbossing tussen de R0 en de Viooltjeslaan.
BOS20	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, tussen de Oppemlaan en de Wijngaardlaan.
BOS21	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ten zuiden van de tramlijn.
BOS23	Ontbossen	Ontbossing ter hoogte van de aansluiting van de afrit van de R0 op de Wezembeeklaan.
BOS24	Ontbossen	Ontbossing ter hoogte van de oprit naar de R0 vanop de Wezembeeklaan.
BOS25	Ontbossen	Ontbossing langs de R0, ter hoogte van percelen langs de de Burburelaan en Maria-Theresiaoord.
BOS26	Ontbossen	Ontbossing tussen de R0, de Kerkhoflaan en de begraafplaats van Kraainem.
BOS27	Ontbossen	Ontbossing langs de Tramlaan, ter hoogte van de Kleine Maalbeek.
ROOIEN1	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Jagerslaan nr. 10 en nr. 12.
ROOIEN2	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 356 en nr. 358.

ROOIEN3	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 356.
ROOIEN4	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 350.
ROOIEN5	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 348 en nr. 350.
ROOIEN6	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 344, nr. 346 en nr. 348.
ROOIEN7	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 340 en nr. 342.
ROOIEN8	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 338 en Albert Bechetlaan nr. 26.
ROOIEN9	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 338 en Albert Bechetlaan nr. 26.
ROOIEN10	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 375.
ROOIEN11	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen kadastraal gekend als: Sectie C nrs. 72E8 en 74M9 te Kraainem.
ROOIEN13	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 363.
ROOIEN15	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 361.
ROOIEN17	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 343.

ROOIEN18	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 298 en nr. 298B.
ROOIEN19	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van de percelen Steenweg op Mechelen nr. 337 en Varenslaan nr. 2.
ROOIEN20	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Het kappen van een hoogstammige boom ter hoogte van de aantakking van de Varenslaan op de Steenweg op Mechelen.
ROOIEN23	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN24	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN25	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hertogenlaan nr. 89 en het perceel, kadastraal gekend als: Sectie D, nr. 325Y te Wezembeek-Oppeem.
ROOIEN26	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op het perceel Hardstraat nr. 58 en het perceel, kadastraal gekend als: Sectie D, nr. 288X2 te Wezembeek-Oppeem.
ROOIEN27	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten zuiden van de G. de Grunnelaan.
ROOIEN28	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten noorden van de G. de Grunnelaan.
ROOIEN29	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op percelen ten westen van de Viooltjeslaan.
ROOIEN30	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten op percelen ten zuiden van de Oppemlaan.
ROOIEN31	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten noorden van de Wijngaardlaan.
ROOIEN33	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien van hoogstammige bomen en houtkanten ten noorden van de Wezembeeklaan.
SLOOP	Slopen of verwijderen	Opbraak van bestaande verhardingen in kasseien.

Aan De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de vergunning verleend, voor de wijziging van de vegetatie:

Betreffend: RF4A - VW

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
ROOIEN12	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN12	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN12	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN14	het afbranden	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN14	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN14	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 306.
ROOIEN16	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 302.
ROOIEN16	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 302.
ROOIEN16	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de Steenweg op Mechelen, ter hoogte van het perceel Steenweg op Mechelen nr. 302.
ROOIEN21	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting ter hoogte van het perceel Varensaan nr. 30.
ROOIEN21	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging op en ter hoogte van het perceel Varensaan nr. 30.
ROOIEN21	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting ter hoogte van het perceel Varensaan nr. 30.
ROOIEN22	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting op en ter hoogte van het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN22	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging op en ter hoogte van het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN22	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting op en ter hoogte van het perceel Hertogenlaan nr. 89.
ROOIEN32	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting op het perceel, kadastraal gekend als: Sectie B nr. 64Y te Wezembeek-Oppem.
ROOIEN32	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging op het perceel, kadastraal gekend als: Sectie B nr. 64Y te Wezembeek-Oppem.
ROOIEN32	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting op het perceel, kadastraal gekend als: Sectie B nr. 64Y te Wezembeek-Oppem.

ROOIEN34	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting ten noorden van de Wezembeeklaan, ter hoogte van de oprit naar de R0.
ROOIEN34	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging ten noorden van de Wezembeeklaan, ter hoogte van de oprit naar de R0.
ROOIEN34	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting ten noorden van de Wezembeeklaan, ter hoogte van de oprit naar de R0.
ROOIEN35	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ten noorden van de de Burburelaan.
ROOIEN35	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ten noorden van de de Burburelaan.
ROOIEN35	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ten noorden van de de Burburelaan.
ROOIEN36	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN36	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN36	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN37	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN37	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN37	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 296D te Kraainem.
ROOIEN38	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van de percelen aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nrs. 300P, 300K, 300R en 299S te Kraainem.
ROOIEN38	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ter hoogte van de percelen aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nrs. 300P, 300K, 300R en 299S te Kraainem.
ROOIEN38	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ter hoogte van de percelen aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nrs. 300P, 300K, 300R en 299S te Kraainem.

ROOIEN39	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van een bomenrij langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 300/2 te Kraainem.
ROOIEN39	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 300/2 te Kraainem.
ROOIEN39	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van een bomenrij langs de R0, ter hoogte van het perceel aan de Alfons Lenaertsstraat, kadastraal gekend als: Sectie A, nr. 300/2 te Kraainem.
ROOIEN40	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting langs de R0, ten zuiden van de Alfons Lenaertsstraat.
ROOIEN40	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging langs de R0, ten zuiden van de Alfons Lenaertsstraat.
ROOIEN40	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting langs de R0, ten zuiden van de Alfons Lenaertsstraat.
ROOIEN41	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting, tussen de R0 en de Kerkhoflaan.
ROOIEN41	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging, tussen de R0 en de Kerkhoflaan.
ROOIEN41	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting, tussen de R0 en de Kerkhoflaan.
ROOIEN42	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting, tussen de R0 en de begraafplaats van Kraainem en de Kerkhoflaan.
ROOIEN42	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging, tussen de R0 en de begraafplaats van Kraainem en de Kerkhoflaan.
ROOIEN42	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting, tussen de R0 en de begraafplaats van Kraainem en de Kerkhoflaan.
ROOIEN43	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting, ten westen van de toegang tot de begraafplaats van Kraainem langs de Arthur Dezangrélaan.
ROOIEN43	het wijzigen van het reliëf	Reliëfwijziging, ten westen van de toegang tot de begraafplaats van Kraainem langs de Arthur Dezangrélaan.
ROOIEN43	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting, ten westen van de toegang tot de begraafplaats van Kraainem langs de Arthur Dezangrélaan.
ROOIEN44	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting, aan de toegang tot de begraafplaats van Kraainem langs de Arthur Dezangrélaan.
ROOIEN44	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting, aan de toegang tot de begraafplaats van Kraainem langs de Arthur Dezangrélaan.
ROOIEN45	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van beplanting aan de Arthur Dezangrélaan, ter hoogte van het parkeerterrein van de begraafplaats van Kraainem.

ROOIEN45	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van beplanting aan de Arthur Dezangrélaan, ter hoogte van het parkeerterrein van de begraafplaats van Kraainem.
----------	---	--

Art. 2 De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art. 3. De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur

De omgevingsvergunning is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

1. Het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen maakt integraal deel uit van de omgevingsvergunning.
2. Voor de heraanplant van de kleine landschapselementen wordt gebruik gemaakt van inheems en standplaatsgeschikt plantgoed.
3. De heraanplant van de compenserende kleine landschapselementen dient ten laatste binnen het jaar na het verwijderen van de vegetatie of na het beëindigen van de vergunde werken uitgevoerd te worden.
4. Om een goede geleiding van de beoogde diersoorten naar de ecoduiker te bekomen, wordt aanbevolen om ter hoogte van in- en uitgang, langs beide zijden een kort raster te voorzien.
5. De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer 23-213648.
6. De te ontbossen oppervlakte bedraagt 12519 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
7. De overige bosoppervlakte moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.
8. De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage.
9. De compenserende bebossing op de percelen 23062B0178/00W000, 23062B0178/00Y000, 23062B0185/00T005 over een oppervlakte van 22600 m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de vergunninghouder. De vergunninghouder verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden.
10. De 5m-erfdienstbaarheidszone langs de Kleine Maelbeek wordt uitgezet op het terrein voor de aanvang van de werken en is te meten vanaf de bovenrand van het talud van de waterloop. In deze zone zijn bebouwing, verhardingen of andere constructies, reliëfwijzigingen en opslag die de doorgang zou kunnen belemmeren niet toegelaten.
11. De hydraulische sectie van de Kleine Maelbeek moet minstens dezelfde blijven en mag niet verkleind worden bij het verlengen van de overwelling;
12. Bij aanpassingen aan de opwaartse kant, moet er ook rekening gehouden worden met 2 aansluitingen in de linker talud.

13. In de overwelving is maar 1 loopplank toegelaten, deze kan langs linker, rechterzijde of 1 hoger gelegen loopplank in het midden van de koker geplaatst worden, er zal geen machtiging verleend worden voor twee loopplanken;
14. de aanvrager dient de buitendienst van de VMM minstens 10 dagen voor de aanvang van de werken op de hoogte te stellen.
15. De noodkolken moeten verhoogd aangelegd worden zodat het hemelwater de kans krijgt om in de groenzone te infiltreren;
16. Indien bij een heraanleg ook de onderfundering wordt vervangen, moet er aangetoond worden dat er voldoende bronmaatregelen worden genomen, zelfs indien dit om een netto ontharding gaat.
17. De maatregelen in de archeologienota met referentienummer ID 27112, waarvan op 9 september 2023 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, worden uitgevoerd overeenkomstig het programma geformuleerd in die archeologienota, inclusief de opgelegde voorwaarden, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.
18. De geluidsschermen langs de R0 mogen maar worden weggenomen voor de periode die nodig is om de werken langs de R0 uit te voeren. De geluidsschermen worden nadien teruggeplaatst.

§2. Met betrekking tot de vegetatiewijziging:

1. Voor de heraanplant van de kleine landschapselementen wordt gebruik gemaakt van inheems en standplaatsgeschikt plantgoed.
2. De heraanplant van de compenserende kleine landschapselementen dient ten laatste binnen het jaar na het verwijderen van de vegetatie of na het beëindigen van de vergunde werken uitgevoerd te worden.

§3. De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

Aandachtspunten uit het besluit van de gemeenteraad van Zaventem van 29 januari 2024:

- Er dient te worden verduidelijkt hoe de oversteekplaats ter hoogte van de Tramlaan en Molenstraat zal worden voorzien.

Aandachtspunten uit het besluit van de gemeenteraad van Kraainem van 30 januari 2024:

- De gemeente vraagt om voldoende ruim op voorhand (minstens 6 maanden) en voorafgaand aan de werkzaamheden (uitvoering van de vergunning) de werken én planning af te stemmen met de gemeente en de politie, onder meer inzake veiligheid en mobiliteit. Daarnaast is de bouwheer ertoe gehouden om steeds (eveneens voldoende ruim op voorhand) op een duidelijke manier te communiceren naar omwonenden aangaande de werken, hun uitvoeringstermijn en de mogelijke impact van de werken op de betrokkenen hun goed of mobiliteit in het algemeen.
- Indien omleidingen noodzakelijk zijn, wordt gevraagd om dit ook voldoende ruim op voorhand (minstens 6 maanden) te bespreken met de betrokken gemeentelijke diensten en politie.

Aandachtspunten uit het advies van het college van burgemeester en schepenen van Tervuren:

- Het voorzien van verkeerslichten (voor de fietsers) in beide rijrichtingen ter hoogte van de kruising met de tramsporen op het Vierarmenkruispunt.
- Suggestie om ter hoogte van de Brusselsesteenweg de fietsers de voorrang te geven, zoals ook op het kruispunt met de Jagerslaan. Om van de Tervurenlaan (zuidkant) via RF4F te rijden zijn er op minder dan 100 meter al 3 verkeerslichten. Om fietsers de mogelijkheid te kunnen geven om snel en vlot gebruik te kunnen maken van de fietssnelweg, lijkt de stopstreep ter hoogte van de Brusselsesteenweg dan ook niet wenselijk.

Aandachtspunten uit het advies van VMM:

- Binnen de 5m-erfdienstbaarheidszone van de waterloop zijn volgende bepalingen van kracht:
 - Bij afrastering bevindt het deel van de afsluiting aan de kant van de grond die aan de waterloop paalt, zich op een afstand van 0,75 meter tot 1 meter, landinwaarts gemeten vanaf het einde van het talud van de waterloop. De afsluiting mag niet hoger dan 1,50 meter boven de begane grond zijn. De afsluiting is zo opgesteld dat ze geen belemmering vormt bij het onderhoud van de waterlopen, of ze kan weggenomen worden.
 - Nieuwe bomen en struiken worden alleen aangeplant binnen een afstand van vijf meter landinwaarts vanaf de bovenste rand van het talud van de gerangschikte onbevaarbare waterlopen en publieke grachten indien:
 - 1° een minimale tussenafstand van 12 m voor opgaande bomen gerespecteerd wordt;
 - 2° de houtkant regelmatig teruggezet wordt én die indien nodig voor de toegankelijkheid van de waterloop periodiek teruggezet wordt op vraag van de waterbeheerder;
 - 3° voor een andere plantwijze geopteerd wordt dan vermeld in 1° en 2° nadat de waterbeheerder daarvoor een schriftelijke toestemming gaf.”
- Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:
 - het beheer van de overwelling moet uitgevoerd worden door de wegbeheerders. Onder de R0 is dit dus AWW, onder de Tramlaan de gemeente Zaventem en de gemeente Kraainem
 - de aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen
 - de initiatiefnemer moet over een toelating van de VMM beschikken voor het gebruik van het domein van de waterloop alvorens de werken worden aangevat, deze wordt per post overgemaakt door de VMM.

De algemene aandachtspunten autosnelweg en aandachtspunten gewestweg uit het advies van AWW van 8 november 2023 over het uitvoeren van werken langs een autosnelweg en een gewestweg.

Art 4 De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Deze beslissing werd opgemaakt door Luk De Jonghe

De gewestelijke omgevingsambtenaar,

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervalt termijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
<https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges>
2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel
3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Een afschrift van het verzoekschrift ter informatie bezorgen aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd bij het indienen van het verzoekschrift van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)