

Dossiernummer: OMV_2025122257
Projectinhoudversie (PIV): V3

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de nv pr De Werkvennootschap voor de herinrichting van de R0-Noord – zone Zaventem ('R0-ZAV2'), gelegen te Zaventem, Kraainem en Machelen.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

De aanvraag gaat over de herinrichting van de R0-Noord tussen en met inbegrip van de verkeerswisselaars R0xE19 (verkeerswisselaar Machelen) en R0xE40 (verkeerswisselaar Sint-Stevens-Woluwe), de herinrichting van een deel van de E40 tussen de verkeerswisselaar Sint-Stevens-Woluwe en de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met inbegrip van een nieuw aansluitingscomplex 'Kraainem' op dit deel van de E40, alsook alle noodzakelijke en gewenste ingrepen voor de landschappelijke en functionele inpassing van de R0 in de omgeving.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen: Zaventem, Kraainem en Machelen, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de vegetatiewijzigingen: Zaventem, Kraainem en Machelen, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Wijzigingen van de aanvraag (PIV3)

Op 20 februari 2026 werd de aanvraag gewijzigd met een aangepast monitoringsplan en een gewijzigd project-MER. In het monitoringsplan werd verduidelijkt hoe het effect op lucht in de exploitatiefase zal gemonitord worden. De aanpassingen aan het MER betreffen verduidelijkingen in de disciplines Geluid, Lucht en Gezondheid:

- Discipline Geluid:
 - toevoeging van een voetnoot met betrekking tot een afwijkend model voor de geluidsbelastingskaarten;
 - motivering waarom gerekend werd met “free-flow” in plaats van met de toegelaten snelheden;
 - verduidelijking van de toegepaste wegdektypes;
 - wijziging van alle verwijzingen naar “gedifferentieerde referentiewaarden” naar “kritische grenswaarden”;
 - toevoeging dat de borstwering als akoestisch reflecterend is gemodelleerd;
- Discipline Lucht:
 - update van de gebruikte IRCELINE-kaarten van versie 2023 naar 2024, met tekstaanpassingen waar nodig;
 - toevoeging van verschilkaarten met klassegrenzen ten opzichte van de nieuwe Europese luchtkwaliteitsnorm, met tekstaanpassingen waar nodig;
 - toevoeging van het aangepaste monitoringsplan met verduidelijking van monitoring tijdens de exploitatiefase;
- Discipline Gezondheid:
 - In de eerdere tekst was wel al getoetst aan de absolute nieuwe gezondheidkundige advieswaarde (GAW) (in de vorige tekst nog “nieuwe WHO-grenswaarde” genoemd, omdat de nieuwe GAW nog niet officieel was). In de bijgewerkte versie gebeurt de beoordeling volgens het nieuwe beoordelingskader voor chemische stressoren, waarbij op alle plaatsen zowel met de oude als met de nieuwe GAW wordt vergeleken. Deze dubbele beoordeling is nu duidelijk verwerkt in zowel de tekst als in de figuren;
 - Daardoor is ook de tekst in de conclusies en milderende maatregelen beperkt aangepast, maar dit leidt niet tot nieuwe resultaten/conclusies. Deze aanpassingen zijn ook verwerkt in de deelrapporten synthese en niet-technische samenvatting.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 24 februari 2026 het wijzigingsverzoek aanvaard zonder de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek.

Voor de wijziging van de aanvraag is geen nieuw openbaar onderzoek vereist omdat:

- de wijziging geen afbreuk doet aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening. De wijzigingen aan het MER betreffen verduidelijkingen en methodologische verfijningen binnen de disciplines Geluid, Lucht en Gezondheid. Deze aanpassingen hebben geen invloed op de berekende milieueffecten noch op de conclusies van het project MER. Ze wijzigen ook geen enkel fysiek, functioneel of technisch aspect van het project en brengen geen nieuwe of zwaardere effecten teweeg. De verduidelijkingen binnen de discipline Geluid bestaan uit verdere motivering van gebruikte rekenparameters, uit het expliciteren van het akoestisch reflecterend karakter van een borstwering, en uit terminologische nuanceringen. Binnen de discipline Lucht worden geactualiseerde IRCELINE-kaarten toegevoegd en wordt aanvullende informatie opgenomen in de vorm van verschilkaarten volgens nieuwe Europese grenswaardeklassen, terwijl het monitoringsplan wordt verfijnd zonder dat de monitoring zelf wordt uitgebreid. Ook binnen de discipline Gezondheid wordt alleen bijkomende informatie opgenomen in de vorm van een dubbele toetsing volgens het oude én het nieuwe beoordelingskader, zonder dat dit leidt tot gewijzigde resultaten of andere milderende maatregelen. Op basis hiervan kan ondubbelzinnig worden besloten dat deze wijzigingen geen afbreuk doen aan de bescherming van mens, milieu of goede ruimtelijke ordening;
- de wijziging tegemoet komt aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend. De wijzigingen komen tegemoet aan het advies van de VMM lucht over het project-MER. De VMM verzocht om aanvullende verschilkaarten en om verduidelijkingen met betrekking tot de wijze waarop monitoring tijdens de exploitatiefase zou worden uitgevoerd, zodat de beoordeling van het project in het licht van toekomstige luchtkwaliteitsnormen vollediger kon worden onderbouwd. De in PIV3 doorgevoerde wijzigingen beantwoorden rechtstreeks aan deze vraag en nemen de gesignaleerde onduidelijkheden weg. Ook de wijzigingen in de disciplines Geluid en Gezondheid weerspiegelen antwoorden op vragen tot verduidelijking en sluiten nauw aan bij de bezorgdheden en inhoudelijke aandachtspunten die in de adviesfase werden geuit. Omdat de wijzigingen geen nieuwe milieueffecten introduceren en geen wijzigingen aan de projectconfiguratie met zich meebrengen, kan worden geconcludeerd dat ze louter toelichtend zijn en de basis waarop eerdere adviezen en bezwaren werden geformuleerd niet wijzigen. De monitoring zat nog niet expliciet in het project-MER verrat, maar was wel al opgenomen in het monitoringsplan dat aan de omgevingsvergunningaanvraag werd toegevoegd,
- de wijziging geen schending van de rechten van derden met zich meebrengt. De aangebrachte wijzigingen brengen geen enkel nadeel toe aan de rechten van derden. De situatie voor derden blijft ongewijzigd ten opzichte van wat vervat zat in PIV2, aangezien er geen nieuwe effecten worden toegevoegd, geen effectbeoordelingen negatiever uitvallen en geen bijkomende of gewijzigde milderende maatregelen noodzakelijk worden. De verduidelijkingen en actualisaties in PIV3 brengen geen aanpassingen aan de vergunningaanvraag zelf met zich mee, behalve de bijkomende preciseringen in het monitoringsplan, die reeds voorzien waren in eerdere versies en die alleen inzichtelijker worden gemaakt. Hierdoor verandert de inhoud die tijdens het openbaar onderzoek ter inzage lag niet op een wijze die inspraakrechten zou kunnen ondergraven. Derden worden dus niet geconfronteerd met nieuwe gegevens die hun mogelijkheid tot beoordeling zouden hebben beïnvloed, zodat van een schending van hun rechten geen sprake kan zijn.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag

Voorwerp van de gewijzigde aanvraag

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen.

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
R0-ZAV2-Wijz-Woluwe	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De waterloop van eerste categorie De Woluwe wordt op drie plaatsen binnen het projectgebied gewijzigd: ten noorden van de knoop E19 door het ingebuisde gedeelte ter hoogte van het parkgebied tussen de R22 Woluwelaan en de R0 over een lengte van 156 m opnieuw in open bedding te brengen, door een heraanleg in een open en meer meanderend profiel over een lengte van respectievelijk 360 m en 580 m nabij de aansluitingscomplex Hector Henneaulaan en het aansluitingscomplex Kraainem
R0-ZAV2-Wijz-traag	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De aanleg en wijziging van voet- en fietspaden in de nabijheid van de R0 met een toename van de verharde oppervlakte van 38 129,51 m ² .
R0-ZAV2-Wijz-R0 Tijdelijke verharding	Nieuwbouw of aanleggen	Er worden tijdelijke verhardingen aangelegd ter hoogte van de verkeersknopen E19 en E40, ter hoogte van de brug van de N21 Haachtsesteenweg, ter hoogte van de aansluitingscomplexen A201, Hector Henneaulaan en Kraainem, ter hoogte van de Wezembeekstraat en de A Dezingrélaan.
R0-ZAV2-Wijz-R0	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De herinrichting van de R0 met een uitbreiding van de verharde oppervlakte met 23.819 m ² tot 581 412 m ² .
R0-ZAV2-Wijz-ontlastingsbeek	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Ter hoogte van de Maalbeekweg wordt op de Ontlastingsbeek een nieuw lozingspunt gecreeerd. Ter hoogte van de uitstroomconstructie en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de waterloop aan de overzijde van de constructie voorzien van schanskorven.
R0-ZAV2-Wijz-OLWN Tijdelijke verharding	Nieuwbouw of aanleggen	Er worden tijdelijke verhardingen aangelegd ter hoogte van de verkeersknopen E19 en E40, ter hoogte van de brug van de N21 Haachtsesteenweg, ter hoogte van de aansluitingscomplexen A201, Hector Henneaulaan en Kraainem,

		ter hoogte van de Wezembeekstraat en de A. Dezangrélaan.
RO-ZAV2-Wijz-OLWN	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De herinrichting van het onderliggend wegennet in de nabijheid van de RO met een afname van de verharde oppervlakte van 1854,9 m ² tot 106 033 m ²
RO-ZAV2-Wijz-KI Maelbeek	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De Kleine Maelbeek wordt over een lengte van 210 m opnieuw aangelegd met een open, meer meanderend profiel
RO-ZAV2-Werkzone	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	<p>Er worden tijdelijke werkzones voorzien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - langs de RO binnenring (RObi): <ul style="list-style-type: none"> - ter hoogte van Schetsstraat en Haachtsesteenweg (WZ021); - ter hoogte van afrit 20 E40/A3 Brussel – Leuven > R22 (WZ005), - tussen de oprit Oudstrijderslaan > E40/A3 Brussel-Leuven en Oude Baan (WZ006); - tussen de Alfons Lenaertsstraat en Oscar de Burburelaan (WZ044), - tussen Woluwedal, Belgicastraat en Nijveldstraat (WZ011); - ter hoogte van Hector Henneaulaan, Hermeslaan en Harenweg (WZ014), - langs de RO buitenring (RObu): <ul style="list-style-type: none"> - ter hoogte van Eugène Blaironstraat en Felix Timmermanslaan (WZ022); - ter hoogte van de Haachtsesteenweg en Veldweg (WZ024), - ter hoogte van de Bevrijdingslaan (WZ003), - ter hoogte van verbindingsweg E40/A3 Leuven - Brussel > RObi (WZ043); - langs de A201 ter hoogte van de N262a Nieuwe Zaventemsesteenweg (WZ019); - ter hoogte van Carpetright Zaventem (WZ046); - tussen de N2 Leuvensesteenweg en de Romboutsstraat

R0-ZAV2-Te rooien bomen	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Binnen het projectgebied zullen op verschillende locaties bomen gerood worden die geen deel uitmaken van een bos
R0-ZAV2-Slopen vrijstaand gebouw	Slopen of verwijderen	Op verschillende locaties langsheen de R0 worden vrijstaande gebouwen gesloopt om de herinrichting te kunnen realiseren.
R0-ZAV2-Slopen halfopen gebouw	Slopen van niet vrijstaande gebouwen of constructies	Het slopen van de woningen gelegen Molenstraat met huisnummers 175 en 177.
R0-ZAV2-Slopen constructie	Slopen of verwijderen	Op verschillende plaatsen binnen het projectgebied worden bruggen gesloopt om de herinrichting van de R0 mogelijk te maken
R0-ZAV2-RIO	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Heraanleg van riolering in functie van de herinrichting van de R0
R0-ZAV2-Relief	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Binnen het projectgebied worden op verschillende plaatsen reliëfwijzigingen uitgevoerd in het kader van de heraanleg van de R0, de bijhorende aansluitingscomplexen en verkeerswisselaars, het onderliggende wegennet, de aanleg van de Fietsring en de verbinding tussen fietssnelwegen, het wijzigen van het tracé van de Woluwe, aanleg van buffer- en infiltratiebekkens.
R0-ZAV2-Opbraak verharding R0	Slopen of verwijderen	Opbraak van bestaande verharding in functie van de herinrichting van de R0.
R0-ZAV2-Opbraak verharding OLWN	Slopen of verwijderen	In functie van de aanpassingen aan het onderliggend wegennet worden verhardingen opgebroken
R0-ZAV2-Opbraak riolering	Slopen of verwijderen	Opbraak van bestaande riolering in functie van de herinrichting van de R0.
R0-ZAV2-Opbraak ingebuilde Woluwe	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van de inbuizing van de Woluwe
R0-ZAV2-Opbraak ingebuilde Kl Maelbeek	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van de inbuizing van de Kleine Maelbeek.
R0-ZAV2-ontbossing	Ontbossen	In functie van de herinrichting van de R0 worden verspreid in het projectgebied een aantal zones ontbost, enerzijds om de tijdelijke infrastructuur te kunnen realiseren die nodig is voor de aanleg van de permanente infrastructuur en

		anderzijds om de permanente infrastructuur te realiseren
R0-ZAV2-Dichtleggen Woluwe	Slopen of verwijderen	Na aanleg van het gewijzigde tracé wordt de Woluwe plaatselijk dichtgelegd
R0-ZAV2-Dichtleggen Kl Maelbeek	Slopen of verwijderen	Na aanleg van het gewijzigde tracé wordt de Kleine Maelbeek plaatselijk dichtgelegd
R0-ZAV2-constructie	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De verbindingsweg R0bi SRW > R22 kruist de oprit Hector Henneulaan > R0bi SRW door middel van een onderdoorgang van 65,50 m lang, waarvan 43 m onder gesloten dak
R0-ZAV2-Cabine	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Plaatsen van een elektriciteitscabine ter hoogte van het keerpunt in de Drie Aardbeienstraat.

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
R0-ZAV2-KLE hout	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Verspreid binnen het projectgebied zijn er lineaire houtige stroken in de bermen en op de taluds langs de R0 die verwijderd worden in functie van de herinrichting van de R0.
R0-ZAV2-KLE water	het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Binnen de verkeerscomplexen komen een aantal baangrachten met aarden grachtkanten en bodems voor die ingevolge de herinrichting van de R0 worden gewijzigd of dichtgelegd. De waterloop Woluwe nabij de R22 in de omgeving van de Hector Henneulaan aan de binnenzijde van de R0 wordt verlegd in aansluiting op een openlegging van de actuele duikers onder de R22 en onder de R0 Een permanente vijver en het rietland erlangs in een hemelwaterbufferbekken naast de Woluwe in omgeving H Henneulaan aan de binnenzijde van de R0 wordt beperkt ingenomen door de nieuwe infrastructuur.
R0-ZAV2-Vegetatie mechanisch	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	De parkachtige vegetatie (gras met overstaande bomen en struikenclusters) die vergund is en aangelegd wordt in het kader van de werken aan de Woluwelaan, in de oksel van de R0 en de Woluwelaan in het uiterste noorden van het projectgebied, wordt ingenomen om het fietspad, een infiltratievoorziening en een deel open Woluwe te realiseren

RO-ZAV2-Wijzigen HPG	het wijzigen van historisch permanente graslanden, inclusief het verbonden microreliëf en poelen	Binnen het projectgebied worden waardevolle graslandecotopen gewijzigd. Het betreft zowel relatief smalle bermstroken (enkele m tot 10-tal m) tussen de wegverharding en houtige beplantingen of opslag [n, kh, sz], als bredere stroken (10-tal tot 30-tal m) en grotere vlakken (0,25 tot 1 ha) in de complexen R0 x E19 en R0 x E40 en op de bermen van de R0 tussen Haachtsesteenweg en het complex R0 x A201
----------------------	--	---

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 (Omgevingsvergunningsdecreet), 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 (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door nv pr De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 4 november 2025 en vervolledigd op 5 december 2025.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 10 december 2025

De aanvraag valt onder punt 1° 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 "

en

"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."

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

GEMEENTEWEGEN

De aanvraag heeft betrekking op de wijziging van gemeentelijke openbare wegen alsook op de opheffing van het tracé van buurt- en voetwegen die door de ingebruikname van de R0 en de E40 begin jaren '70 hun verbindende functie hebben verloren. De wijzigingen en opheffing doen zich voor op het grondgebied van de drie betrokken gemeenten.

In de gemeente Kraainem betreft het de gedeeltelijke opheffing van volgende buurt- en voetwegen:

- buurtweg nr 2 (stuk over de R0),
- voetweg nr 21 (vanaf de Tramlaan tot aan de R22 Woluwelaan),
- voetweg nr. 22 (vanaf de gemeentegrens tot E40);
- voetweg nr. 30 (stuk over de R0),
- voetweg nr 31 (stuk over de R0),

en de gedeeltelijke afschaffing van volgende gemeentewegen.

- Julien Trekkerstraat (van de Statieplaats tot aan de gemeentegrens met Zaventem),
- Jozef Van Hovestraat (van het rondpunt aan het uiteinde tot waar de toegangsweg naar een nieuwe parking onder het viaduct zal komen te liggen).

Volgende gemeentelijke rooilijnen binnen de gemeente Kraainem worden gewijzigd:

- Denayerstraat (de rooilijn van het doodlopende deel wordt verplaatst in functie van een louter gebruik als fietsverbinding);
- Molenstraat (de aansluiting met de Oudstrijderslaan wordt verplaatst naar het kruispunt met de Jef Thumasstraat),
- Statieplaats (de rooilijn wordt beperkt aangepast in functie van fiets- en voetpaden aan weerszijden van de weg),
- Arthur Dezangrélaan (de rooilijn wordt beperkt aangepast in functie van een nieuw dubbelrichtingsfietspad aan de zuidzijde).

Voor de gemeente Machelen betreft het de gedeeltelijke of volledige opheffing van volgende buurt- en voetwegen:

- Buurtweg nr. 1 (Deel E40 ten oosten van knooppunt Machelen);
- Buurtweg nr 3 (N21 - Haachtsesteenweg – Ringstraat - Lindeplein);
- Buurtweg nr 4 (Petrus Schroonsstraat – Henri Brounsstraat);
- Buurtweg nr 5 (Petrus Schroonsstraat – Melkstraat en Melkstraat – E19);
- Buurtweg nr 6 (deel Zaventemsesteenweg en E40/R22);
- Buurtweg nr. 11 (deel E40 voor knooppunt A201),
- Buurtweg nr 17 (E19 – Schetsstraat);
- Buurtweg nr 18 (Oud Strijdersstraat – Machelen);
- Buurtweg nr 19 (Petrus Schroonsstraat over de E40/E19);
- Buurtweg nr 25 (E40 – Viaductstraat en E40 ten oosten van het knooppunt Machelen),
- Buurtweg nr 27 (Haachtsesteenweg tot net voor de Zaventemsesteenweg),
- Buurtweg nr. 34 (deel over knooppunt A201);
- Voetweg nr. 39 (Woluwelaan – E19);
- Voetweg nr. 43 (E40 – Nieuwe Zaventemsesteenweg),
- Voetweg nr. 44 (Veldweg-Kerkhof);
- Voetweg nr 45 (deel over knooppunt A201);

- Voetweg nr 50 (volledig),
 - Route de Bruxelles à Campenhout (E40/A1 en Felix Timmermanslaan),
- en de gedeeltelijke of volledige afschaffing van volgende gemeentewegen:
- Melkstraat (doodlopende uiteinde parallel met de R0);
 - Schetsstraat (doodlopende uiteinde ter hoogte van het braakliggende terrein),
 - Veldweg (deel ter hoogte van de Felix Timmermanslaan en een deel ter hoogte van de N21 Haachtsesteenweg),
 - Eugène Blaironstraat (volledig);
 - Nieuwe Zaventemsesteenweg (tot net voor de Dreststraat)

Volgende gemeentelijke rooilijnen binnen de gemeente Machelen worden gewijzigd.

- Zaventemsesteenweg

Volgende nieuwe gemeentelijke rooilijnen binnen de gemeente Machelen worden vastgesteld:

- Nieuwe Zaventemsesteenweg en Eugène Blaironstraat (het tracé loopt parallel langs de wegenis van de Bedrijvenzone Machelen Cargo en sluit aan op zowel de N21 Haachtsesteenweg als het deel van de Nieuwe Zaventemsesteenweg dat behouden blijft).

Voor de gemeente Zaventem betreft het de gedeeltelijke of volledige opheffing van volgende buurt- en voetwegen:

- Buurtweg nr 1 (knooppunt Sint-Stevens-Woluwe tot net voor de Oude Keulseweg),
- Buurtweg nr. 5 (knooppunt Sint-Stevens-Woluwe),
- Buurtweg nr. 7 (thv. het afrittencomplex Zaventem-Henneaulaan en tussen het afrittencomplex – Nijveldstraat en deel over de R0);
- Buurtweg nr 8, (knooppunt Sint-Stevens-Woluwe tot net voor Steenweg op Zaventem),
- Buurtweg nr 11 (E40/R22);
- Buurtweg nr 13 (E40/R22/Hector Henneaulaan);
- Buurtweg nr 15 (E40, tussen Molenstraat en Oude Baan);
- Buurtweg nr 16 (knooppunt Sint-Stevens-Woluwe),
- Buurtweg nr. 20 (over E40 tot aan de Bevrijdingslaan);
- Buurtweg nr. 21 (Bareelstraat over E40),
- Voetweg nr 36 (van de Bareelstraat tot de aansluiting op de Bevrijdingslaan);
- Voetweg nr. 38 (Woluwedal tot aan de gemeentegrens Kraainem),
- Voetweg nr 42 (E40);
- Voetweg nr. 46 (R22 tot Maalbeekweg),

en de gedeeltelijke of volledige afschaffing van volgende gemeentewegen:

- Wezembeekstraat (deel onder de E40).

Volgende gemeentelijke rooilijnen binnen de gemeente Zaventem worden gewijzigd.

- Hector Henneaulaan en aansluiting Excelsiorlaan en Hoogstraat;
- Belgicastraat en Pass Imperiastraat en Jozef Van Damstraat (in functie van fiets- en voetpaden aan weerszijden);
- Wezembeekstraat (in functie van een beperkte verbreding van het aanliggende dubbelrichtingsfietspad);
- Veeboslaan (wijziging rooilijn om het uiteinde van de laan recht te trekken in functie van de aansluiting van de aan te leggen fiets-snelweg);
- Julien Trekkerstraat en Statieplaats (aanpassing rooilijn in functie van het rechte trekken van de J Trekkerstraat om loodrecht aan te sluiten op de keerlus van de Statieplaats),
- Molenstraat (de aansluiting van de Molenstraat met de Oudstrijderslaan wordt verplaatst naar het kruispunt met de Jef Thumasstraat),

- Denayerstraat (de rooilijn van het doodlopende deel wordt verplaatst in functie van een louter gebruik als fietsverbinding),
- Kleinenbergstraat (aan de zuidkant (ter hoogte van de Acaciawijk) wordt de rooilijn beperkt aangepast voor een verbreding van de aanliggende voetpaden),
- Bareelstraat (Aan de zuidkant van de brug over de E40 wordt een beperkte rooilijnwijziging uitgevoerd om de bocht van de Bareelstraat naar de Berreveldlaan te verbeteren en om het voetpad tot aan de brug door te trekken).

Volgende nieuwe gemeentelijke rooilijnen binnen de gemeente Zaventem worden vastgesteld

- Fietspad Belgicastraat en Jozef Van Damstraat (het nieuwe fietspad zal naast de Belgicastraat en Jozef van Damstraat van N naar Z lopen vanaf het rondpunt van de Zaventemsebaan tot aan het kruispunt van de Grote Kloosterstraat met de R22 Woluwedal).

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 24 februari 2026 heeft de gemeenteraad van de gemeente Kraainem een beslissing genomen waarbij het tracé van de gemeentelijke openbare wegen en de gedeeltelijke of volledige opheffing van de voormelde buurt- en voetwegen werd goedgekeurd

Op 17 maart 2026 heeft de gemeenteraad van de gemeente Machelen een beslissing genomen waarbij het tracé van de gemeentelijke openbare wegen en de gedeeltelijke of volledige opheffing van de voormelde buurt- en voetwegen werd goedgekeurd

Op 30 maart 2026 heeft de gemeenteraad van de gemeente Zaventem een beslissing genomen waarbij het tracé van de gemeentelijke openbare wegen en de gedeeltelijke of volledige opheffing van de voormelde buurt- en voetwegen werd goedgekeurd

TERMIJNVERLENGING

Gemeentewegen

Gezien de aanvraag betrekking heeft op de wijziging van gemeentelijke openbare wegen en de opheffing van het tracé van buurt- en voetwegen is hieraan een termijnverlenging gerelateerd

Conform artikel 32, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats van 19 december 2025 tot en met 17 januari 2026 in de gemeente Zaventem, Kraainem en Machelen. Er werden 8 bezwaarschriften ingediend in de gemeente Zaventem, 2 bezwaarschriften in de gemeente Kraainem en geen bezwaarschriften in de gemeente Machelen.

Samengevat hebben de bezwaren betrekking op

- De nieuwe aanvraag is nagenoeg identiek aan de vorige (OMV/2024026169), waartegen reeds een procedure loopt bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. De nieuwe plannen lossen eerdere vragen, opmerkingen en bezwaren niet op,
- Een eerder door De Werkvennootschap erkende ontwerpfout – het ontbreken van een U-turn op het nieuwe kruispunt aan de R22/E40 – blijft onopgelost, wat zal leiden tot grote vertragingen voor de toekomstige bewoners van een 300-tal nieuwe appartementen binnen het project Woluwe Gardens,
- De sloop van de brug van de E40-afrit over de R22 wordt onvoldoende gemotiveerd, aangezien niet is aangetoond dat de brug structureel aan vervanging toe is. Het vervangen van een veilige ongelijkvloerse aansluiting door een nieuw gelijkvloers kruispunt is mobiliteitstechnisch onlogisch en moeilijk te verantwoorden. De argumentatie van De Werkvennootschap over vermeende weefbewegingen schiet tekort, omdat slechts een klein deel van het verkeer linksaf slaat en de meeste stromen geen conflicten veroorzaken. Integendeel behoud en integratie van de bestaande brug zou het verkeer beter spreiden en het kruispunt ontlasten,
- Er wordt een onveilige gelijkvloerse kruising binnen het op- en afrittencomplex van de E40 ingevoerd, waar bestuurders verkeerslichten op een onverwachte locatie moeten opmerken, in een bocht en zonder pechstroken, wat de kans op ongevallen verhoogt,
- Door het terugbrengen van Woluwedal (R22) tot één rijstrook wordt gevreesd dat deze weg structureel verzadigd zal raken, zeker gezien de nabijgelegen woningbouwprojecten en de bouw van een logistiek centrum in Lozenberg. Er wordt een verkeersverschuiving naar de Wezembeeklaan verwacht, wat de bereikbaarheid van de Cliniques Saint-Luc kan bemoeilijken,
- De Jozef Vandamstraat is ongeschikt als alternatieve route aangezien deze straat en de Belgicastraat nu al overbelast zijn. De geplande verkeersafwikkeling zal de problemen en onveiligheid verder vergroten. Door het nieuwe logistieke complex, de beperkte groentijd van de verkeerslichten en eerdere mislukte mobiliteitsbeloften is duidelijk dat deze straten geen bijkomend verkeer aankunnen. Er ontbreekt een cijfermatige onderbouwing voor het schrappen van de aansluiting R22–Hector Henneaulaan zodat gevraagd wordt om deze te behouden en de plannen te herzien,
- Door recente werken zijn bomen langs de snelweg verdwenen, wat heeft geleid tot meer verkeerslawaaï en minder groen, waardoor wordt gevraagd om nieuwe bomen aan te planten ter verbetering van geluid en luchtkwaliteit;
- De aanvraag voorziet de aanleg van een fietspad, groenzones en waterbuffering op gronden die eigendom zijn van de bezwaarindiener, waardoor bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. De aanvrager heeft geen eigendomsrechten of toestemming, waardoor de aanvraag juridisch niet uitvoerbaar is;
- Het verdwijnen van parkeerplaatsen die essentieel zijn voor personeel en bezoekers van de gevestigde bedrijven leidt tot een ontoereikende parkeercapaciteit, hinder voor bedrijven, een aantasting van de economische waarde van de gebouwen en is in strijd met de geldende parkeernormen van de gemeente Zaventem,
- De plannen zijn onvoldoende duidelijk omdat de projectcontouren zichtbaar door hun private parkeerstrook lopen, terwijl in andere documenten gesteld wordt dat de parkeerplaatsen “niet bedoeld” zouden zijn om te verdwijnen;
- De plannen tonen geen concrete maatvoering ter hoogte van de aanleg van onder andere een ecotunnel, een hoog talud en aanplanting van bomen vlak naast de site, waardoor de impact op verkeer, veiligheid en bedrijfsvoering niet kan worden beoordeeld. De nieuwe oversteek voor voetgangers en fietsers komt recht tegenover de in- en uitrit van de site van de bezwaarindiener waardoor klanten én personeel te maken krijgen met een gevaarlijk en conflictueus verkeerspunt. Ook de ecotunnel kan verkeersstromen hinderen als deze deels op de parking wordt ingeplant,

- Door het talud en nieuwe boomaanplanting dreigt de showroom volledig aan het zicht onttrokken te worden vanop de R22 en omliggende wegen. Het verlies van zichtbaarheid zal leiden tot inkomensverlies en waardevermindering van het pand;
- De aanvraag voldoet niet aan meerdere verordenende voorschriften van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord' omdat de verkeersveiligheid onvoldoende wordt gewaarborgd (artikel 14), oversteken niet voldoende van elkaar worden gescheiden (artikel 36) en de bereikbaarheid van bestaande activiteiten niet maximaal gegarandeerd wordt (art. 3.7),
- In het project ontbreekt een veilige voetgangers- en fietsersoversteek met aangepaste verkeerslichten ter hoogte van de Sasstraat (Sluisstraat), waar veel leerlingen van de Europese School oversteken, terwijl de snelheid op dit punt hoog blijft,
- De zeer lange duur van de werf (minstens 6 jaar) zal een zware impact op verkeer, veiligheid, economische activiteit en leefbaarheid veroorzaken. Het College van Sint-Lambrechts-Woluwe vraagt om nauw betrokken te worden via een begeleidingscomité en duidelijke antwoorden op deze problemen te krijgen,
- Er wordt gevraagd om de werken pas aan te vatten wanneer de fietssnelwegen, de Luchthaventram en de Ringtram(bus) operationeel zijn, de alternatieve verbindingen (Belgicalaan – Frans Smoldersstraat volledig klaar zijn voor definitieve sluiting van de oprit aan de Hector Henneaulaan, er afstemming is met andere grote werven aan de luchthaven en in Zaventem en Diegem;
- Er worden garanties gevraagd dat dorpskernen zoals Zaventem, Sterrebeek, Nossegem en Sint-Stevens-Woluwe niet vastlopen door gewijzigde verkeersstromen en altijd bereikbaar blijven voor hulp- en veiligheidsdiensten (brandweer, politie, luchthaveninterventies). Omleidingen en tijdelijke verkeerssituaties moeten tijdig en duidelijk gecommuniceerd worden;
- Er wordt gevraagd om in de vergunning ruimte te laten voor geluidswerende maatregelen en dat milieunormen en het standstillbeginsel strikt wordt toegepast om blijvende overschrijdingen van de milieukwaliteitsnormen te voorkomen. De geluidsnormen in Zaventem worden nu al overschreden door vooral vrachtverkeer, en toekomstige logistieke ontwikkelingen en de groei van Brussels Airport zullen dit verder verergeren,
- Omdat er in de projectzone meer bos wordt gekapt dan lokaal kan worden gecompenseerd, wordt gevraagd om nieuwe aanplantingen reeds te realiseren zodra een deel van de werken is voltooid zodat groen en bomen al kunnen aangroeien, wat de leefbaarheid en biodiversiteit ondersteunt,
- De bekendmaking van het openbaar onderzoek gebeurde gebrekkig;
- Omwonenden werden niet individueel aangeschreven bij het openbaar onderzoek;
- Ter hoogte van de Hoogstraat en de Maalbeekweg worden bomen gekapt om een nieuw fietspad te voorzien. Dit heeft meer geluidsoverlast, luchtvervuiling, windproblemen en wateroverlast tot gevolg. De aanleg van achterliggende paden op afgelegen terreinen zorgt ook voor een onveilig gevoel,
- Op- en afritten aan de Henneaubrug worden op bizarre wijze aangelegd;
- De biodiversiteit wordt verstoord door de werken en het herstel van de natuur duurt lang. De aanvrager komt afspraken niet na en beweert meer natuur te creëren terwijl er meer asfalt en beton worden voorzien. Het voorziene groen tussen autostrades wordt onterecht een 'park' genoemd;
- Het openleggen van de Woluwe biedt geen meerwaarde en geeft aanleiding tot het slukstorten van afval;
- Fietsstraten zijn interessanter dan fietsostrades omwille van budget, onderhoud, afwisseling en ze werken snelheidsremmend voor het autoverkeer. Er is in de omgeving al een overaanbod aan fietsverbindingen,

- Een verbod om nog bij te bouwen in Zaventem, Diegem en omstreken, een verbod op bedrijfswagens en degelijk internet om van thuis uit te kunnen werken is het enige wat zal helpen om de files te verminderen.

ADVIEZEN

Het advies van 23 december 2025 van de ASTRID-Veiligheidscommissie is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 23 december 2025 van de dienst Waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 29 december 2025 van de nv Infrabel is voorwaardelijk gunstig

Het subadvies van 5 januari 2026 van Elia Asset aan de Afdeling Gebiedsontwikkeling en Vergunningen Limburg en Vlaams-Brabant (GVLVB) (Ruimte) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig

Het subadvies van 6 januari 2026 van Fluxys Belgium aan de Afdeling GVLVB (Ruimte) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig

Op 13 januari 2026 deelde de afdeling Instrumenten en Programmatie (Team Omgevingseffecten Externe veiligheid) van het Departement Omgeving op het Omgevingsloket mee dat er geen advies zal worden verleend aangezien deze instantie voor dit dossier geen adviesverlenende instantie is

Het advies van 16 januari 2026 van het Agentschap Wegen en Verkeer (district Vilvoorde) is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 19 januari 2026 van het Agentschap Landbouw en Zeevisserij is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 20 januari 2026 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Machelen is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 28 januari 2026 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Watertoets) is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 29 januari 2026 van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 2 februari 2026 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 6 februari 2026 van de Afdeling GVLVB (Ruimte) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig

Het subadvies van 17 februari 2026 van de ov Farys aan het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Machelen is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 20 februari 2026 van de VMM (Lucht (mobiliteit)) is voorwaardelijk gunstig

De adviezen van Brussel Mobiliteit en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beide opgeladen door het Departement Omgeving via bericht van 23 februari 2026, zijn gunstig

Het advies van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kraainem van 24 februari 2026 is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 26 maart 2026 van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is voorwaardelijk gunstig

Het advies van het Agentschap Onroerend Erfgoed is stilzwijgend gunstig

Het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is stilzwijgend gunstig

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 3 maart 2026 gehoord en verklaarde hierbij het volgende.

- De Werkvennootschap heeft kennis genomen van de bezwaren, die deels dezelfde zijn als bij de vorige vergunningsaanvraag. Inhoudelijk zijn de bezwaren te herleiden tot een viertal grote thema's;
- Een eerste thema betreft het beperken van de hinder. Er wordt gevraagd om de werken af te stemmen met lopende projecten van DVW zelf en andere projecten in de regio. Hiervoor is een minderhinderplatform opgezet;
- Andere bezwaren gaan over mobiliteit en daaraan gekoppeld ook over groen en geluid. Deze bezwaren geven geen aanleiding tot planaanpassingen en zijn in de nota voor de GOVC omstandig weerlegd;
- De bezwaren over de impact op bedrijven waren er ook al bij de vorige aanvraag. In principe is er geen impact op de bedrijfsvoering meer, of hoogstens zeer minimaal op een deel van de eigendommen,
- Tot slot wordt in de bezwaren ook gevraagd om nieuw groen aan te planten. Dit zal in orde worden gebracht zodra de werken beëindigd zijn,
- Wat de adviezen betreft, vroeg de VMM nog om verduidelijking van het monitoringsplan voor de effecten op de lucht, hieraan werd tegemoetgekomen met PIV3,
- De meeste voorwaarden uit de adviezen worden richting de uitvoering meegenomen en ook opgenomen in de aanbestedingsdocumenten, voor zover hier in de plannen van aanvraag nog niet aan tegemoet is gekomen. Andere voorwaarden worden meegenomen in afspraken met verschillende stakeholders,
- De luchtvaartinstanties hebben geen advies verleend. Normaal gezien zijn alle vorige bezorgdheden rond mogelijke impact op de luchthaven weggewerkt. Dat ging onder andere over de beplanting en de waterstand in bufferbekkens. Er is regelmatig overleg met Brussels Airport Company om de afspraken af te stemmen;
- De fasering van de werken is nog niet gekend, zodat er ook nog geen zicht is op wanneer de aanplantingen uitgevoerd kunnen worden. Een deel betreft boscompensatie. De externe compensatie kan worden uitgevoerd zodra gestart wordt met rooien. De interne compensatie en aanplantingen moeten afgestemd worden met de verschillende consortia die de werken zullen uitvoeren.

Het advies van 3 maart 2026 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig

HISTORIEK

De volgende omgevingsvergunningen zijn gekend:

Overheid	Referentie	Datum besluit	Voorwerp
Ministerieel Besluit	OMV/20170057415	22/10/2018	Aanleg van een fietssnelweg R22, gelegen op verschillende locaties te Kraainem, Statieplaats 1 en Denayerstraat 21 en te Zaventem, Leuvensesteenweg 280, 282, 286 en 288.
Ministerieel Besluit	OMV/2019132086	27/10/2020	Aanleg ontsluitingsweg Grote Kloosterstraat gelegen te Zaventem, ter hoogte van het kruispunt Woluwedal (R22)/Grote Kloosterstraat
Ministerieel Besluit	OMV/2020087388	14/12/2020	Project 'Quick Win Hector Henneulaan', gelegen te Machelen en Zaventem, ter hoogte van de R22-A201, R22, R0 en Hector Henneulaan
Ministerieel Besluit	OMV/2020174432	20/04/2022	Heraanleg van het recyclagepark gelegen te Kraainem, Denayerstraat 21 en de openlegging van de Woluwe.
Ministerieel Besluit	OMV/2021193527	17/06/2022	Renovatie van het Viaduct Vilvoorde en de tijdelijke werfinrichting gelegen te Vilvoorde en Machelen
Ministerieel Besluit	OMV/2022156645	1/09/2023	Project 'Luchthaventram', gelegen te Machelen en Zaventem
Ministerieel Besluit	OMV/2023103902	7/06/2024	De herinrichting van het verkeerscomplex Ring/A201, gelegen te Machelen en Zaventem
Ministerieel Besluit	OMV/2023097177	22/03/2024	Het project FLX BAC, de omleiding van de aardgasleiding 3 21121, gelegen te Zaventem, Luchthaven Brussel Nationaal en Machelen, Woluwelaan, Watermolenstraat en Zaventemsesteenweg.
Ministerieel Besluit ⁽¹⁾	OMV/2024026169	13/02/2025	De herinrichting van de R0-Noord – zone Zaventem gelegen te Kraainem, Machelen en Zaventem.
CBS ⁽²⁾ Machelen	OMV/2025025427	13/05/2025	Sloop woning Felix Timmermansstraat 86 te Machelen.
CBS Machelen	OMV/2025063916	8/07/2025	R0-ZAV Cabine Haachtsesteenweg te Machelen
Besluit GOA ⁽³⁾	OMV/2025050231	2/10/2025	R0-ZAV Cabine Dennenlaan te Zaventem
Besluit GOA	OMV/2022070095	22/12/2025	R0-Oost - RF4A gelegen te Kraainem, Tervuren, Wezembeek-Oppem en Zaventem

(1) Een procedure bij de RvVb is lopende

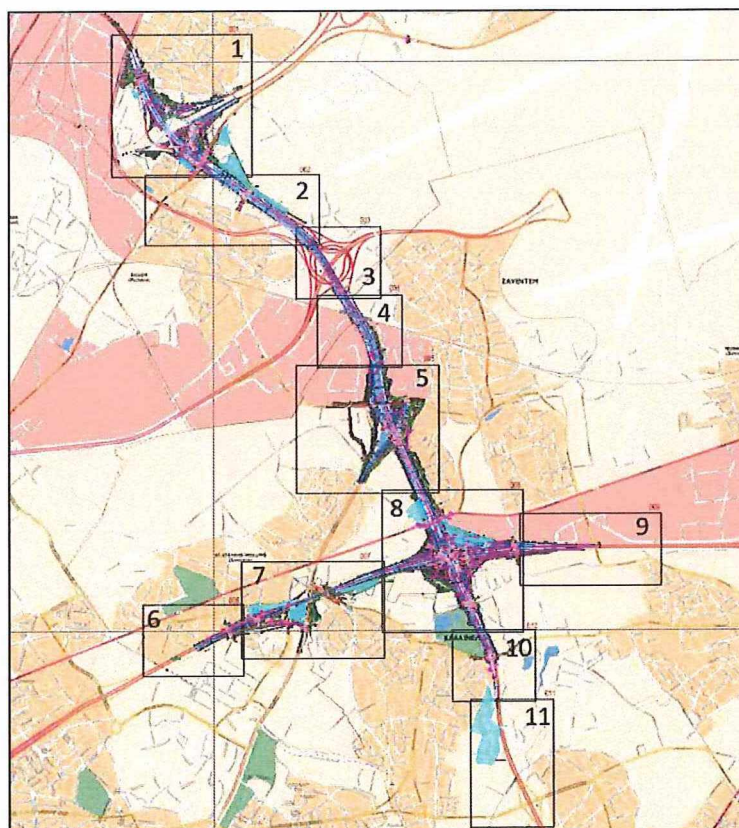
(2) College van burgemeester en schepenen

(3) Gewestelijke omgevingsambtenaar

BESCHRIJVING OMGEVING

De vergunningsaanvraag heeft betrekking op delen van het grondgebied van de gemeenten Machelen, Zaventem en Kraainem. De aanvraag omvat het noordelijk deel van de R0, meer bepaald de zone Zaventem vanaf de verkeerswisselaar R0/E19 Machelen tot en met de verkeerswisselaar R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe en het deel van de E40 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot de Sterrebeekstraat. Daarnaast omvat de zone het nieuwe aansluitingscomplex op de R22 ter hoogte van de verkeerswisselaar R0/E19 Machelen, het aansluitingscomplex 4 (A201) op de R0, het aansluitingscomplex 3 (Hector Henneulaan) op de R0 en het aansluitingscomplex 20 (Kraainem) op de E40.

Het projectgebied is opgedeeld in de volgende 11 deelplannen:



Opdeling projectgebied in deelplannen

Deelplan 1: Knoop E19

De verkeerswisselaar van de R0 met de E19 is een ster-turbineknoop die nooit volledig voltooid werd. Er is alleen uitwisseling mogelijk tussen de binnenring (R0bi) en de buitenring (R0bu) met de E19 van en naar Antwerpen, en tussen de R0bi en R0bu met de R22 Woluwelaan. De verbindingbogen tussen de R0 en de R22 werden pas in 2023 in gebruik genomen. Er is geen uitwisseling mogelijk tussen de E19 en de R22. In de verkeerswisselaar heeft de R0bi drie rijstroken en een pechstrook, daarop sluiten twee rijstroken van de E19/R22 aan, waardoor het profiel plaatselijk verbreedt naar vijf rijstroken en een pechstrook. Op de R0bu zijn er eveneens drie rijstroken en een pechstrook aanwezig. De uitvoegstrook van de buitenring naar de E19/R22 heeft twee rijstroken waardoor het profiel plaatselijk verbreedt naar vijf rijstroken met pechstrook. De spoorlijn 25N, tussen Schaarbeek en Mechelen, loopt dwars door de verkeerswisselaar. In het midden van het complex zijn drie niveaus te onderscheiden: de doorgaande R0 verdiept ten opzichte van het maaiveld op niveau -1, spoorlijn 25N op maaiveldniveau 0 en de verbindingswegen inclusief bruggen en fly-overs op niveaus -1, 0 en +1.

De R22 gaat onder de R0 door en vormt de noordelijke grens van het projectgebied. De brug over de R22 vormt er de aanzet tot het viaduct van Vilvoorde.

Net ten noorden van de verkeerswisselaar dwarsst de Petrus Schroonsstraat de R0 via een brug. Die vormt de verbinding tussen het centrum van Machelen (aan de oostzijde) met de Beaulieuwijk (aan de westzijde). De Petrus Schroonsstraat heeft een 2x1 profiel met voetpaden aan beide zijden. De straat is onderdeel van het busnetwerk van de MIVB.

Net ten zuiden van de verkeersknoop kruist de Haachtsesteenweg (N21) de R0 via een brug. De N21 loopt binnen het projectgebied van noordoost richting zuidwesten tot aan de R22 Woluwelaan. De Haachtsesteenweg heeft een 2x1 profiel met busbaan richting Brussel. Op de brug zijn er in beide richtingen afgescheiden fietspaden en voetpaden. De N21 is onderdeel van het kernnetwerk van De Lijn.

Aan de oostkant dwarsst de Heirbaan/het Lindenplein de E19 en de spoorlijn via een onderdoorgang. Deze straat heeft een 2x1 profiel met aan weerszijden aanliggende fietspaden en voetpaden.

Verder zijn volgende lokale wegen betrokken in de aanvraag: Schetsstraat, de Melkstraat, de Henri Brounsstraat, de Viaductstraat, de Ringstraat, de Veldweg, de Félix Timmermanslaan, de Machelenstraat en de Eugène Blaironstraat (N262a).

Langs het knooppunt zijn op verschillende plaatsen geluidsschermen voorzien:

- aan de noordzijde tussen de Heirbaan en het viaduct van Vilvoorde,
- aan de zuidzijde tussen de R22 Woluwelaan en de Schetsstraat;
- aan de westzijde tussen het viaduct van Vilvoorde en de R22 Woluwelaan.

Aan de vier zijden liggen woonwijken tot dicht tegen de verkeerswisselaar. Tussen de N21, de R0 en Brussels Airport is een kleine woonwijk gelegen, rond de Félix Timmermanslaan en de Eugène Blaironstraat. Tussen de woonwijk en Brussels Airport is een hoge geluidsbarm aangelegd. Aan de noordzijde wordt de wisselaar begrensd door de zuidelijke rand van het centrum van Machelen. Aan de west- en zuidzijde liggen eveneens twee woonwijken tussen de R22 en de wisselaar: de Beaulieuwijk en de woonwijk rondom de Broekstraat en aanpalende straten. Ten zuidoosten van de N21 Haachtsesteenweg is de begraafplaats van Diegem gelegen.

De onverharde delen binnen het knooppunt zijn sterk bebost.

Deelplan 2: Diegem

Tussen het knooppunt E19 en het aansluitingscomplex A201 bestaat de binnenring uit vijf rijstroken en een pechstrook. De twee rijstroken aan de binnenzijde zorgen voor de aansluiting van het verkeer komende van de R22 en de E19. Verder richting het zuiden, in de aanloop naar aansluitingscomplex A201, fungeren deze twee rijstroken als voorsorteerstroken richting de A201. De doorgaande binnenring behoudt drie rijstroken, richting het zuiden en verkeerswisselaar E40 x R0. Ook de doorgaande buitenring bestaat uit drie rijstroken. Twee rijstroken komen van het aansluitingscomplex A201, respectievelijk van Brussels Airport en van Brussel/Evere, sluiten aan op de doorgaande Ring, zodat de buitenring plaatselijk een profiel heeft met vijf rijstroken en een pechstrook. Net ten noordwesten van het aansluitingscomplex A201 kruist de R0 de R22 richting noord door middel van een brug.

Volgende infrastructuur dwarsst de R0.

- de brug van de Zaventemsesteenweg over de R0 die Diegem (aan de zuidzijde) met de N262a Eugène Blaironstraat/Nieuwe Zaventemsesteenweg (aan de noordzijde) en de verder gelegen woonwijken rond de Félix Timmermanslaan en Diegem-Lo verbindt. De Zaventemsesteenweg heeft een 2x1 profiel, met aanliggende fietspaden en voetpaden aan beide zijden. Op de brug zijn de voetpaden afgescheiden door vangrails,
- de fiets-/voetgangersonderdoorgang onder verbindingsweg A201 > buitenring. Deze onderdoorgang verbindt de Zaventemsesteenweg (en Diegem) met de N262a Nieuwe Zaventemsesteenweg (en woonkern Diegem-Lo)

Verder zijn volgende lokale wegen betrokken: de N21 Haachtsesteenweg, de R22 Woluwelaan en de N262a Eugène Blaironstraat/Nieuwe Zaventemsesteenweg

De R0 ligt hier verdiept ten opzichte van het omliggende landschap, met groene taluds aan beide zijden, en is omgeven door de luchthaven Brussels Airport en bedrijvzone Machelen Cargo in het noorden en het centrum van Diegem, alsook de begraafplaats, in het zuiden. De waterloop de Woluwe loopt ingebuisd onder de R22 Woluwelaan.

Deelplan 3. knoop A201

Het turbineknooppunt waar de R0, de A201 en de R22 samen komen, oorspronkelijk samengesteld uit 12 al dan niet kruisende verbindingswegen die de verkeersafwikkeling tussen deze drie wegen mogelijk maakten, wordt momenteel heraangelegd in het kader van het programma Werken aan de Ring. De werken zijn gestart in september 2024 en elke fase omvat een verschillende tijdelijke toestand. Op het moment van indiening van deze vergunningsaanvraag, zijn volgende fases gerealiseerd:

- Knip en afbraak van de Woluwelaan (R22) en delen van de op- en afritten van de snelweg,
- Aanleg van tijdelijke wegenis,
- Afbraak brug Leopold III-laan (A201) over de Ring

De huidige fase van de werken is gestart in het voorjaar van 2025 en loopt tot eind 2026. Ze omvat de bouw van volgende onderdelen:

- Autobrug van de Ring over de nieuwe fiets- en wandelverbindingen tussen Diegem en Diegem-Lo,
- Brug van de Ringtrambus over de nieuwe Woluwe,
- Single Point Interchange (SPI),
- Brug van de Leopold III-laan over de nieuwe Woluwe,
- Brug van de Da Vincilaan over de nieuwe Woluwe,
- Tunnel Ringtrambus onder de Ring;
- Fietsbrug aan de Da Vincilaan

De doorgaande R0bi en R0bu bestaan uit drie rijstroken. De R22 richting zuid, met drie rijstroken en vanaf het zuiden van het knooppunt twee rijstroken, komt vanuit het westen en gaat parallel aan de R0bi lopen. De doorgaande A201, die onderdeel is van het openbaar vervoersnetwerk van de MIVB, bestaat ter hoogte van de kruising met de R0 uit 2x2 rijstroken met brede pechstroken in beide richtingen en kruist de R0 en R22 door middel van twee parallelle fly-overs.

Het aansluitingscomplex A201 ligt ingeklemd tussen de woonkern Diegem-Lo in het noorden, bedrijven en kantoren in het oosten, spoorlijn 36 in het zuiden en bedrijven, kantoren en een woonwijk in het westen. De onverharde taluds te midden van het aansluitingscomplex zijn begroeid met gras en laag struikgewas. De waterloop de Woluwe loopt dwars over het complex van zuidoost naar west en is volledig ingebuisd. Ook de moerriool van de Woluwe loopt onder het complex door.

Deelplan 4: Spoorlijn 36

Tussen het aansluitingscomplex A201 en de Hector Henneaulaan bestaan zowel de R0bi als de R0bu uit drie rijstroken en een pechstrook. De R22 loopt hier parallel aan weerszijden van de R0. De verbindingsweg A201 > R22 richting zuid voegt zich bij de R22 richting zuid, die drie rijstroken telt met een pechstrook aan beide zijden. Deze rijstroken splitsen zich richting aansluitingscomplex Hector Henneaulaan op richting R0bi en R22 Woluwedal en richting Hector Henneaulaan. De R22 richting noord bestaat uit vier rijstroken en een pechstrook, die zich richting aansluitingscomplex A201 opsplitsen richting R0bu, richting R22 richting noord en richting A201.

In het noorden van dit deelgebied kruist spoorlijn 36 de R0 en de R22 door middel van een spoorbrug. Ook fietssnelweg F3 kruist de R0 en de R22 door middel van een fietsbrug parallel aan de spoorlijn. De R0 en R22 liggen verdiept ten opzichte van het omliggende terrein. Aan de oostzijde van de R0 bevinden zich bedrijven en kantoorgebouwen rond de Da Vincilaan en de Maalbeekweg, net als aan de westzijde rond de Excelsiorlaan.

De moerriool van de Woluwe loopt hier volledig onder de R0 van zuid naar noord. De Ontlastingsbeek, een bypass van de Woluwe, loopt hier parallel aan de R0 en de Maalbeekweg om even verder uit te monden in de Woluwe.

Deelplan 5: Hector Henneaulaan

Het aansluitingscomplex 3 Zaventem-Henneaulaan zorgt voor de verkeersuitwisseling tussen de R0, de R22 en de Hector Henneaulaan. De brug van de Hector Henneaulaan over de R0 en de op- en afritten werden recent heraanlegd. De doorgaande R0 bestaat ter hoogte van het complex in beide rijrichtingen uit drie rijstroken en een pechstrook. De enige rechtstreekse verkeersuitwisseling tussen de R0 en de Hector Henneaulaan betreft de afrit vanop de R0bu. De andere verkeersuitwisselingen gebeuren steeds van en naar de R22. Aan de zuidzijde van het complex kruist de R0 de R22 richting noord d.m.v. een brug.

Ten noorden van het aansluitingscomplex splitst de afrit richting Hector Henneaulaan zich af van de R22 richting zuid. De doorgaande R22 richting zuid blijft parallel aan de R0bi lopen. De oprit vanop de Hector Henneaulaan sluit via een bocht van 180° aan op de R22 richting zuid. Meer zuidwaarts is er een verbinding met de R0, waarna de R22 in zuidwestelijke richting afbuigt onder de naam Woluwedal.

De R22 richting noord, die twee rijstroken telt, komt hier vanuit het zuidwesten en loopt onder de brug van de R0 door. Net voorbij de kruising onder de R0 is er een aansluiting op de afrit van de R0bu richting de Hector Henneaulaan. Verder is een verbinding voorzien tussen de R0bu en de R22 richting noord, waarna de R22 richting noord parallel gaat lopen aan de R0bu. Ten noorden van de brug over de R0 voegt de oprit vanop de Hector Henneaulaan zich bij de R22 richting noord. De R22 richting noord telt hier vier rijstroken, waarvan de meest linkse om voor te sorteren richting R0.

De brug van de Hector Henneaulaan over de R0 en de R22 bestaat uit twee brugdekken met afgescheiden infrastructuur voor voetgangers en fietsers, met daarnaast een brede groenstrook die dienst doet als ecopassage. Er zijn afgescheiden busbanen voorzien in beide rijrichtingen. De Hector Henneaulaan maakt deel uit van het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn. Ten oosten van het aansluitingscomplex sluit de Hoogstraat aan op de Hector Henneaulaan aan de noordzijde. Ten westen van het verkeerscomplex verbinden de Belgicastraat en de Imperiastraat de Hector Henneaulaan met de R22.

Parallel aan de R22 Woluwedal loopt de fietssnelweg F202 richting noord onder de bruggen van de R0 door en kruist de afrit R0bu > Hector Henneaulaan d.m.v. een onderdoorgang. De fietssnelweg passeert vervolgens langs een groot bufferbekken en het Domein van Guillaume Lambert om verder uit te komen bij de Hector Henneaulaan ten oosten van het aansluitingscomplex. Te midden van het aansluitingscomplex zijn verschillende waterpartijen en buffergrachten aanwezig. Ten oosten van het complex is een groot bufferbekken aangelegd, grenzend aan het Domein van Guillaume Lambert. Nog verder ten oosten van dit bufferbekken bevindt zich het centrum van Zaventem.

De westzijde van aansluitingscomplex Hector Henneaulaan wordt gekenmerkt door bedrijventerreinen en kantoorgebouwen, met daarachter open ruimte in de vorm van agrarische percelen. Waterloop de Woluwe loopt dwars onder het complex, deels in open en deels in gesloten bedding. De moerriool van de Woluwe loopt hier eveneens onder de R0. De Ontlastingsbeek takt hier af van de Woluwe.

Deelplan 5. Hector Henneaulaan

Het aansluitingscomplex 3 Zaventem-Henneaulaan zorgt voor de verkeersuitwisseling tussen de R0, de R22 en de Hector Henneaulaan. De brug van de Hector Henneaulaan over de R0 en de op- en afritten werden recent heraangelegd. De doorgaande R0 bestaat ter hoogte van het complex in beide rijrichtingen uit drie rijstroken en een pechstrook. De enige rechtstreekse verkeersuitwisseling tussen de R0 en de Hector Henneaulaan betreft de afrit vanop de R0bu. De andere verkeersuitwisselingen gebeuren steeds van en naar de R22. Aan de zuidzijde van het complex kruist de R0 de R22 richting noord door middel van een brug.

Ten noorden van het aansluitingscomplex splitst de afrit richting Hector Henneaulaan zich af van de R22 richting zuid. De doorgaande R22 richting zuid blijft parallel aan de R0bi lopen. De oprit vanop de Hector Henneaulaan sluit via een bocht van 180° aan op de R22 richting zuid. Meer zuidwaarts is er een verbinding met de R0, waarna de R22 in zuidwestelijke richting afbuigt onder de naam Woluwedal.

De R22 richting noord, die twee rijstroken telt, komt hier vanuit het zuidwesten en loopt onder de brug van de R0 door. Net voorbij de kruising onder de R0 is er een aansluiting op de afrit van de R0bu richting de Hector Henneaulaan. Verder is een verbinding voorzien tussen de R0bu en de R22 richting noord, waarna de R22 richting noord parallel gaat lopen aan de R0bu. Ten noorden van de brug over de R0 voegt de oprit vanop de Hector Henneaulaan zich bij de R22 richting noord. De R22 richting noord telt hier vier rijstroken, waarvan de meest linkse om voor te sorteren richting R0.

De brug van de Hector Henneaulaan over de R0 en de R22 bestaat uit twee brugdekken met afgescheiden infrastructuur voor voetgangers en fietsers, met daarnaast een brede groenstrook die dienst doet als ecopassage. Er zijn afgescheiden busbanen voorzien in beide rijrichtingen. De Hector Henneaulaan maakt deel uit van het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn. Ten oosten van het aansluitingscomplex sluit de Hoogstraat aan op de Hector Henneaulaan aan de noordzijde. Ten westen van het verkeerscomplex verbinden de Belgicastraat en de Imperiastraat de Hector Henneaulaan met de R22.

Parallel aan de R22 Woluwedal loopt de fietssnelweg F202 richting noord onder de bruggen van de R0 door en kruist de afrit R0bu > Hector Henneaulaan door middel van een onderdoorgang. De fietssnelweg passeert vervolgens langs een groot bufferbekken en het Domein van Guillaume Lambert om verder uit te komen bij de Hector Henneaulaan ten oosten van het aansluitingscomplex. Te midden van het aansluitingscomplex zijn verschillende waterpartijen en buffergrachten aanwezig. Ten oosten van het complex is een groot

bufferbekken aangelegd, grenzend aan het Domein van Guillaume Lambert. Nog verder ten oosten van dit bufferbekken bevindt zich het centrum van Zaventem.

De westzijde van aansluitingscomplex Hector Henneulaan wordt gekenmerkt door bedrijventerreinen en kantoorgebouwen, met daarachter open ruimte in de vorm van agrarische percelen. Waterloop de Woluwe loopt dwars onder het complex, deels in open en deels in gesloten bedding. De moerriool van de Woluwe loopt hier eveneens onder de R0. De Ontlastingsbeek takt hier af van de Woluwe.

Deelplan 6. E40

Dit deelgebied behelst het deel van de E40/A3 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het knooppunt in Sint-Stevens-Woluwe. De E40/A3 richting Leuven bestaat uit vier rijstroken en een pechstrook. Verder splitst afrit 20 Kraainem zich af, waarna de snelweg nog slechtst drie rijstroken telt. De oprit Kraainem 20 vanaf de Bevrijdingslaan voegt zich bij de E40/A3 richting Brussel, waarna de snelweg ook in deze rijrichting bestaat uit vier rijstroken en een pechstrook.

De Bareelstraat kruist de E40/A3 door middel van een brug. De gemeenteweg heeft een 2x1 profiel met voetpaden aan weerszijden, die op de brug afgescheiden worden van de rijweg met behulp van lage betonnen schampkanten.

De autosnelweg ligt verdiept in het landschap, met groene taluds aan weerszijden. Aan de noordzijde van de E40/A3 is een geluidsscherm voorzien tussen de Bareelstraat en de grens met het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

Achter dit geluidsscherm loopt de F203 fietssnelweg, parallel aan de autosnelweg, met daarachter een bedrijventerrein en een woonwijk, ingeklemd tussen de N2 Leuvensesteenweg en de autosnelweg. Waar de F203 de Bareelstraat kruist, is de gemeenteweg uit de voorrang gehaald. De zuidzijde wordt gekenmerkt door open ruimte en woonkernen, met een wandelpad bovenaan het snelwegtalud.

Deelplan 7: Sint-Stevens-Woluwe

De doorgaande E40/A3 bestaat hier in beide rijrichtingen uit drie rijstroken en een pechstrook. De autosnelweg kruist de Kleinenbergstraat door middel van een brug en loopt boven de R22 Woluwedal en de Statieplaats over een 340 m lang viaduct.

Richting Leuven verbindt afrit 20 Kraainem de E40/A3 met de R22 Woluwedal. De afrit loopt onder de Kleinenbergstraat door en kruist de R22 door middel van een brug om aan te sluiten op de R22 richting noord. De oprit richting Leuven bevindt zich ter hoogte van het kruispunt Statieplaats-Oudstrijderslaan-Jef Thumasstraat.

Richting Brussel verbindt de op- en afrit de E40/A3 met de Bevrijdingslaan die aan de noordzijde van de snelweg ligt en een 2x1 profiel heeft, met een aanliggend fietspad aan de noordzijde en parkeerstroken aan weerskanten. De Bevrijdingslaan gaat voorbij de Kleinenbergstraat over in de Tramlaan. Het kruispunt Tramlaan-Statieplaats-R22 Woluwedal ligt net ten noorden van het E40/A3-viaduct. De Kleinenbergstraat loopt onder de E40/A3 door en kruist de afrit 20 Kraainem richting Leuven door middel van een brug. Bij het kruisen van de gemeentegrens tussen Kraainem en Zaventem verandert de naamgeving van de gemeenteweg in Kleinenbergstraat. De Kleinenbergstraat heeft een 2x1 profiel met voetpaden aan weerszijden.

Alle bovenvermelde lokale wegen maken deel uit van het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn. Fietssnelweg F203 loopt parallel aan de Bevrijdingslaan aan de zuidzijde, afgescheiden door een haag, en kruist richting het westen de op- en afrit naar en van de E40/A3 Leuven – Brussel. Ter hoogte van het kruispunt Tramlaan-Statieplaats-R22 Woluwedal en in de omgeving van het verkeerscomplex zijn verschillende nieuwe, brede fietsvoorzieningen aangelegd, die aansluiten op fietssnelweg F203.

Ten noorden van het aansluitingscomplex ligt de woonkern van Sint-Stevens-Woluwe. Het centrum van Kraainem bevindt zich aan de zuidoostzijde. De onverharde delen van het complex zijn sterk bebost. De moerriool van de Woluwe loopt onder het afrittencomplex van zuid naar noord en volgt het tracé van de R22 Woluwedal. Ook de Woluwe zelf stroomt ingekokerd onder het complex door. De Kleine Maelbeek en haar moerriool stromen ingekokerd vanuit het oosten ter hoogte van de Statieplaats respectievelijk in de Woluwe en haar moerriool.

Deelplan 8: Knoop E40

Het turbineknooppunt Sint-Stevens-Woluwe is samengesteld uit verschillende verbindingswegen die zorgen voor de verkeersuitwisseling tussen de E40/A3 en de R0. De doorgaande E40/A3 bestaat uit twee rijstroken en een pechstrook in beide richtingen en kruist de lager gelegen R0 door middel van twee viaducten van 480 m lang. De doorgaande R0 heeft drie rijstroken en een pechstrook in beide richtingen.

Ten oosten van het verkeerscomplex kruist de E40/A3 de Wezembeekstraat door middel van een brug. De gemeenteweg heeft een 2x1 profiel met een 3 m breed fietspad aan de oostzijde. Ten zuiden van het knooppunt kruist de R0 (en verbindingswegen E40/A3 > R0bi en R0bu > E40/A3) de Molenstraat door middel van een brug. De Molenstraat heeft een 2x1 profiel en voetpaden aan weerszijden. Ten noorden van knooppunt Sint-Stevens-Woluwe kruist de N2 Leuvensesteenweg de R0 door middel van een brug. De N2 Leuvensesteenweg telt twee rijstroken richting Leuven en één richting Brussel. Aan de oostzijde en op de brug over de R0 zijn aan de noordkant voetpaden aanwezig en een aanliggend enkelrichtingsfietspad aan de noordzijde. Aan de westzijde van de R0 verdwijnen de voetpaden en het fietspad. De N2 maakt deel uit van het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn.

Ten zuiden van het knooppunt is ter hoogte van de Molenstraat aan de oostzijde van de R0 een geluidsscherm voorzien van circa 200 m lang. Vanaf het Jourdainpark, dat samen met het Molenbos ten zuidwesten van de knoop gelegen is, is eveneens een geluidsscherm voorzien, dat doorloopt tot aan het aansluitingscomplex Wezembeek-Oppem.

Ten noorden van de verkeersknoop bevinden zich voornamelijk kantoorgebouwen en bedrijventerreinen. De zuidzijde wordt gekenmerkt door open ruimten, bos en woonwijken. De onverharde delen binnen het knooppunt bestaan zowel uit taluds met grassen en laag struikgewas als bos. De Kleine Maelbeek en haar moerriool kruisen parallel aan de Molenstraat de R0 door middel van twee afzonderlijke kokers. Richting het zuiden blijven beide waterlopen nog even parallel lopen aan de autosnelweg.

Deelplan 9: Sterrebeek

De E40/A3 Leuven – Brussel bestaat hier uit vier rijstroken, die dienstdoen als voorsorteerstroken richting E40 Brussel, R0, E411 en E19. Ook de E40/A3 Brussel – Leuven bestaat uit vier rijstroken. Er zijn geen pechstroken aanwezig.

De Sterrebeekstraat kruist de autosnelweg E40/A3 door middel van een brug. De gemeenteweg bestaat uit 2x1 rijstroken. Aan de noordzijde van de E40/A3 worden de rijstroken van elkaar gescheiden door middel van een groene middenberm, die onderbroken wordt ter hoogte van

inritten naar naastgelegen bedrijven. Aan weerszijden van de Sterrebeekstraat zijn vrijliggende fietspaden en voetpaden aanwezig. Op de brug over de E40/A3 gaat de brede middenberm over in een circa 1,30 m brede markering. De fietspaden zijn hier aanliggend en worden afgescheiden van de rijbaan door middel van kunststof verkeerspalen. Ook hier zijn voetpaden aanwezig. Aan de zuidzijde van de E40/A3 verdwijnen de voetpaden en de middenberm en blijven de fietspaden aanliggend lopen aan de rijbaan. De Sterrebeekstraat maakt deel uit van het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn.

Door het sterk glooiende landschap ligt de autosnelweg nu eens hoger en dan weer lager dan de omgeving. Aan de noordzijde zijn bedrijventerreinen, kantoorgebouwen en grootwarenhuizen gevestigd. De zuidzijde van de snelweg wordt gekenmerkt door landbouwpercelen.

Deelplan 10. Arthur Dezangrélaan

Komende van het knooppunt Sint-Stevens-Woluwe bestaat de R0bi hier uit vijf rijstroken en een pechstrook. Richting het zuiden verdwijnen de twee rijstroken die dienstdoen als invoegstroken tussen de verbindingswegen E40/A3 > R0bi en de R0bi. De R0bu bestaat uit drie rijstroken en een pechstrook. Aan weerszijden van de R0 bevinden zich geluidsschermen. De R0 kruist de Arthur Dezangrélaan door middel van een brug. Deze gemeenteweg heeft een 2x1 profiel, met aanliggende fietspaden, parkeerstroken en voetpaden aan weerszijden, en maakt deel uit van het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn. Verder richting het zuiden kruist de R0 eveneens door middel van een brug de Alfons Lenaertsstraat, die 2x1 rijstroken telt met voetpaden aan weerszijden.

Aan de westzijde van de autosnelweg is een geluidsscherm aanwezig. Achter de geluidsschermen bevindt zich het Jourdainpark en de Vogelwijk. Aan de oostzijde bevinden zich geluidsschermen vanaf halverwege de begraafplaats van Kraainem in zuidelijke richting. De R0 is hier hoger gelegen dan het omliggende landschap, met sterk beboste taluds aan weerszijden met onderaan langsgrachten die het afstromende regenwater opvangen. De Kleine Maelbeek en haar moerriool komen vanuit het oosten, evenwijdig aan de Arthur Dezangrélaan, en vervolgen hun weg parallel aan de R0 in noordelijke richting.

Deelplan 11: Wezembeek

Zowel de R0bi als de R0bu bestaan in dit deelgebied uit drie rijstroken en een pechstrook. Richting het zuiden, bij benadering van het op- en afrittencomplex 2 Wezembeek-Oppem, komt daar in elke rijrichting een rijstrook bij, om de verkeersuitwisseling tussen de R0 en de N226 Wezembeeklaan mogelijk te maken. De R0 is aan weerszijden voorzien van geluidsschermen. Het op- en afrittencomplex 2 Wezembeek-Oppem vormt de zuidelijke grens van het projectgebied. De onverharde delen te midden van het complex zijn sterk bebost.

Net voor het op- en afrittencomplex kruist de R0 de Oscar de Burburelaan door middel van een brug. De gemeenteweg heeft een 2x1 profiel en is voorzien van voetpaden aan weerszijden. Ook de N226 Wezembeeklaan wordt gekruist door middel van een brug. De gewestweg bestaat uit 2x2 opstelstroken van elkaar gescheiden door een groene middenberm. Aan weerszijden zijn aanliggende gelijkgrondse fietspaden en parkeerstroken aanwezig. De N226 maakt deel uit van het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn.

Aan beide zijden van de autosnelweg zijn geluidsschermen aanwezig. De snelweg ligt er hoger dan het omliggende landschap. Grenzend aan de autosnelweg zijn aan beide zijden voornamelijk akkers gelegen, met daarachter woonwijken van de gemeenten Kraainem en Wezembeek-Oppem.

Waterlopen

Binnen het projectgebied bevinden zich de volgende waterlopen:

- De Woluwe, (B1008), onbevaarbare waterloop van 1^{ste} categorie,
- Moerriool van de Woluwe, (B2281), onbevaarbare waterloop van 1^{ste} categorie,
- Kleine Maelbeek (B1062) , onbevaarbare waterloop van 1^{ste} categorie;
- Kleine Maelbeek (moerriool) (B1209), onbevaarbare waterloop van 1^{ste} categorie,
- Ontlastingsbeek (B1060), onbevaarbare waterloop van de 2^{de} categorie.

Natuur

Het projectgebied is niet gelegen in en grenst niet aan habitatrichtlijngebied. De aanvraag is gelegen op een afstand van:

- circa 720 m van habitatrichtlijngebied 'Zoniënwoud met bosrand en aangrenzende bosgebieden en Woluwevallei' met code BE1000001, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- circa 1.800 m van habitatrichtlijngebied 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' met code BE2400010, in het Vlaamse Gewest;
- circa 3.500 m van Habitatrichtlijngebied 'Zonienwoud' met code BE2400008, in het Vlaamse Gewest;
- circa 3.500 m van habitatrichtlijngebied 'Valleien van de Dijle, Laan en IJse met aangrenzende bos- en moerasgebieden' met code BE2400011, in het Vlaamse Gewest,
- circa 4.300 m van habitatrichtlijngebied 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek' met code BE2300044, in het Vlaamse Gewest;
- circa 7.200 m van habitatrichtlijngebied 'Bossen en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels gewest' met code BE1000003, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
- circa 12.000 m van habitatrichtlijngebied 'Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden' met code BE2400009, in het Vlaamse Gewest

Het projectgebied is niet gelegen in en grenst niet aan VEN-gebied. De aanvraag is gelegen op een afstand van:

- circa 1.800 m van VEN-gebied 'Het Floordambos' met gebiedsnummer 524;
- circa 3.500 m van VEN-gebied 'Het Zoniënwoud' met gebiedsnummer 513,
- circa 4.300 m van VEN-gebied 'De Dorent' met gebiedsnummer 523,
- circa 4.900 m van het VEN-gebied 'Het Hellebos – Snijselsbos' met gebiedsnummer 525,
- circa 6.700 m van het VEN-gebied 'Het Torfbroek-Silsombos-Kastanjebos' met gebiedsnummer 526;
- circa 7.900 m van het VEN-gebied 'Het Bertembos-Grevenbos' met gebiedsnummer 527,
- circa 8.400 m van het VEN-gebied 'Het Gravenbos' met gebiedsnummer 521;
- circa 8.800 m van het VEN-gebied 'Het bos van Aa' met gebiedsnummer 522;
- circa 8.900 m van het VEN-gebied 'Het Leefdaalbos - De Vlieten – Velaartbos' met gebiedsnummer 520;
- circa 12.100 m van het VEN-gebied 'De Wolfsputten' met gebiedsnummer 516,
- circa 12.100 m van het VEN-gebied 'De Zennebeemde Beersel-Ruisbroek' met gebiedsnummer 512;
- circa 13.900 m van het VEN-gebied 'De Vallei van de Zuunbeek en zijlopen' met gebiedsnummer 507.

Het grootste deel van het projectgebied bestaat uit de actuele wegenis van de R0 (bwk code "weg") en is van een beperkte ecologische waarde. Sommige delen van het projectgebied, betreffen echter goed ontwikkelde vegetaties waaronder graslandbermen en aangrenzende struwelen/bossen. Deze zijn worden aangeduid als biologisch (zeer) waardevol en worden gekarteerd als "moerassen en waterrijke gebieden" (mr), "historisch permanente

graslanden/mesofiele hooilanden" (hp*, hu), "houtige beplantingen en struweelopslag" (n, kh, sz) en "holle weg en/of talud" (kw, kt).

Onroerend Erfgoed

Het projectgebied bevindt zich deels in

- Het park Jourdain, beschermd als cultuurhistorisch landschap bij koninklijk besluit van 3 maart 1976

Binnen het projectgebied bevindt zich volgend vastgesteld bouwkundig erfgoed:

- Villa aan de Felix Timmermansstraat 53 te Machelen, omschreven als *"Alleenstaande villa met reminiscenties aan de cottagestijl, de intekening op het kadaster gebeurde in 1936"*;
- De begraafplaats van Diegem, omschreven als *"Omhaagde begraafplaats hier opgericht in 1908 ter vervanging van het kerkhof rondom de kerk"*;
- Domein van Guillaume Lambert aan de Kleine Daalstraat 88-90 te Zaventem, omschreven als *"Park met de 'Uilentoren' en het 'landhuis van Guillaume Lambert', gebouwen uit het vierde kwart van de 19de eeuw"*;
- Kasteel Jourdain aan de Kasteelweg 4-6 te Kraainem, omschreven als *"Sterk verbouwde en gerestaureerde voormalige hoeve met toevoeging van een neotraditioneel gedeelte met kasteelallures ten zuidwesten, het geheel in U-vorm met de open zijde naar het oosten"*;
- Modernistisch bushok, omschreven als *"Modernistisch wachthuisje voor buspassagiers uit de jaren 1950, gelegen op de hoek van de Arthur Dezangrélaan en de Vinkenlaan"*

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

Gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 en gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 2000, gelegen in een zone voor bestaande autosnelwegen, bestaande hoofdverkeerswegen, aan te leggen hoofdverkeerswegen, bestaande spoorwegen, aan te leggen hogesnelheidslijn, woongebieden, woonuitbreidingsgebieden, woongebieden met landelijk karakter, industriegebieden, gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen, agrarische gebieden, groengebieden, parkgebieden, bufferzones, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, reservatiegebieden, gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten en gebied voor stedelijke ontwikkeling

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 510, 5.1.1, 5.1.0 + 6.1.2.2, 7.2.0, 7.2.0 + 8.2.1.3, 11.4.1, 13.4.3, 14.4.4, 14.4.5, 17.6.0 + 17.6.2 en 18.7.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen en artikel 19 en 20 van de aanvullende voorschriften van het gewestplan. Deze voorschriften luiden als volgt:

"Artikel 5.1.0

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

Artikel 511

De woonuitbreidingsgebieden zijn uitsluitend bestemd voor groepswooningbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang, volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen met waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor

Artikel 612.2.

De woongebieden met landelijk karakter zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven

Artikel 7.20 De industriegebieden

Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop

Artikel 8213

De gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen. Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalproducten van schadelijke aard.

Artikel 11.4.1

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de- landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

Artikel 13.4.3.

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

Artikel 14.4.4.

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

Artikel 14.4.5

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

Artikel 17. De gebieden bestemd voor ander grondgebruik

6 0 In deze gebieden is woongelegenheid toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen

6 2 De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

Artikel 18 73.

De reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken, ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden."

"Artikel 19 Gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten

Dit gebied is bestemd voor hoogwaardige kantoren en diensten gerelateerd aan de aanwezigheid van de luchthaven, met nadruk op hoofdkwartieren De relatie met de luchthaven kan zowel een fysische binding betreffen, alsook een imagorelatie Enerzijds kunnen activiteiten met een fysische binding bestaan uit verwerkende of verhandelende bedrijvigheid met betrekking tot goederen die luchtvervoer vereisen Anderzijds kan een hoog aantal personenverplaatsingen via de lucht evenzeer de nabijheid van de luchthaven vereisen zoals hoofdkwartieren van multinationals en ondernemingen, het internationaal georiënteerde congres- en beurswezen, internationaal georiënteerde hotels. De imagorelateerde activiteiten betreffen bedrijven die omwille van het imago de luchthaven én de nabijheid van Brussel als bestuurlijk en economisch beslissingscentrum opzoeken (grote kantoorcomplexen, bedrijvenzetels, bestuurlijke administraties, distributiecentra, hoogtechnologische bedrijven) Bij de inrichting van het gebied zal rekening worden gehouden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein en de onmiddellijke omgeving, alsook met de ontsluiting van het gebied via openbaar vervoer.

Artikel 20 Gebied voor stedelijke ontwikkeling

Dit gebied is bestemd voor industriële, ambachtelijke en agrarische activiteiten, kantoren, kleinhandel, dienstverlening, recreatie, wonen, verkeer en vervoer, openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen, en dit voor zover deze functies verenigbaar zijn met hun onmiddellijke multifunctionele stedelijke omgeving De stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen, en de verkeersorganisatie in relatie met de omringende gebieden, worden vastgesteld in een bijzonder plan van aanleg vooraleer het gebied kan ontwikkeld worden. Ook het wijzigen van de functie van bestaande gebouwen kan pas na goedkeuring van een bijzonder plan van aanleg."

Voor gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen geldt ook artikel 4.48 van de VCRO, dat stelt dat:

"In de gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, kunnen handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde worden toegelaten, ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk".

Volgens artikel 4811, 48.3.1, 4832, 491 en 492 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 de zone bestaande

autosnelwegen, bestaande hoofdverkeerswegen, aan te leggen hoofdverkeerswegen, bestaande spoorwegen, aan te leggen hogesnelheidslijn

GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) – deel Noord

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) – deel Noord', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 8 maart 2024, gelegen in gebied voor wegeninfrastructuur, natuurgebied, parkgebied, gemengd open ruimtegebied en bosgebied en de volgende gebieden in overdruk gebied voor ongelijkvloerse weginfrastructuur en werfzone

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

"Artikel 1 Gebied voor wegeninfrastructuur

1.1 Bepalingen over de bestemming

Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden

1.2 Bepalingen over de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren of de aanpassing van wegeninfrastructuur en aanhorigheden

Daarnaast zijn alle handelingen voor ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructures, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, openbaar vervoer, dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerken en niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs/ klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen toegelaten

Volgende handelingen zijn eveneens toegelaten, voor zover gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw en de hoofdbestemming niet in het gedrang komt

- *handelingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden of van het beperken van de milieu-impact.*
- *handelingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast*

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. De omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van) de weginfrastructuur toont aan dat de aangevraagde werken uitgevoerd worden zodat herstel van de bodemstructuur, -opbouw en -doorlatendheid mogelijk is. Een onderzoek naar de stabiliteit van de bodem maakt hier eveneens deel van uit

[..]

1.4. Specifieke bepalingen betreffende de weginrichting

De weginfrastructuur wordt - in zoverre dit technisch mogelijk is - compact, flexibel en adaptief geconcentreerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik, klimaatadaptatie en -mitigatie

De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de weginfrastructuur toont aan dat maximaal gestreefd wordt naar:

- *het beperken van de ruimte-inname voor de aanleg van weginfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen,*
- *het beperken van verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes door compacte infrastructuur;*
- *waar het wegontwerp dit ruimtelijk en technisch toelaat de bestaande wegzates behouden;*
- *een adaptief wegontwerp, dat verdere compactering of het gebruik door andere vervoersmodi mogelijk maakt zonder ingrijpende infrastructuurwerken;*

- een infrastructuur ontworpen als één rijvlak, dat flexibel en dynamisch ingedeeld en gebruikt kan worden,
- obstakelvrije rijvlakken met vrije overspanningen;
- zo eenvoudig mogelijke verkeerswisselaars en aansluitingscomplexen,
- het realiseren van verkoelingseilanden en verkoelingsassen langsheen hitte genererende infrastructuur;
- klimaatmitigatie door het ontwerpen van CO₂-neutrale of CO₂-negatieve infrastructuur

In zover technisch mogelijk, wordt gebruik gemaakt van geluidsarme wegbedekking. Bij de weginrichting wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele impact op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, trillingen, licht, hitte, zicht en inkijk wordt - voor zover technisch en redelijkerwijs mogelijk - tot een minimum beperkt. Verlichting in functie van infrastructuur wordt tot het strikt noodzakelijke beperkt in functie van veiligheid om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden. De inname van verboden te wijzigen vegetaties wordt maximaal vermeden [...]

1.5 Bepalingen met betrekking tot de inrichtingsstudie

Bij omgevingsvergunningaanvragen in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie gaat minstens in op de bepalingen zoals opgenomen in artikel 1, 2, 3, 10 en 11.

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie beschrijft hoe het voorgenomen project op een kwalitatieve wijze autonoom zal functioneren binnen de actuele feitelijke context en hoe het voorgenomen project bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de doorstroming en het realiseren van een meer logische en beter leesbare ringinfrastructuur.

De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningaanvraag kan een bestaande en voldoende actuele inrichtingsstudie of een aangepaste of een nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

16. Bepalingen m b t de aanlegfase

In de omgevingsvergunningaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt.

Het minder hinderplan gaat minstens in op:

- de performantie van de RO en de toeleidende snelwegen;
- organisatie en fasering van de voorziene herinrichting van de verkeerswisselaars;
- monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en aansluitingscomplexen;
- monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden;
- gebruik van bestaande of reeds nieuwe weginfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen,
- gebruik van nieuwe weginfrastructuur buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen;
- het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen;

- het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden,
- het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.

Artikel 2 Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur (aanduiding in overdruk)

2.1 Bepalingen over de bestemming

Dit gebied is bestemd voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden

2.2 Bepalingen m.b.t. de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren en de aanpassing van ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, is de in grondkleur aangegeven bestemming van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

2.3. Specifieke bepalingen betreffende de weginrichting

De ongelijkvloerse wegeninfrastructuur wordt - in zoverre dit technisch mogelijk is - compact, flexibel en adaptief geconcentreerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik, klimaatadaptatie en -mitigatie

De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur toont aan dat maximaal gestreefd wordt naar.

- het beperken van de ruimte-inname voor de aanleg van wegeninfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen;
- het beperken van verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes door compacte infrastructuur,
- waar het wegontwerp dit ruimtelijk en technisch toelaat de bestaande wegzates behouden;
- een adaptief wegontwerp, dat verdere compactering of het gebruik door andere vervoersmodi mogelijk maakt zonder ingrijpende infrastructuurwerken,
- een infrastructuur ontworpen als één rijvlak, dat flexibel en dynamisch ingedeeld en gebruikt kan worden,
- obstakelvrije rijvlakken met vrije overspanningen;
- klimaatmitigatie door het ontwerpen van CO₂-neutrale of CO₂-negatieve infrastructuur.

In zoverre het technisch mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van geluidsarme wegbedekking. Bij de inrichting van de wegeninfrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele impact op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, trillingen, licht, hitte, zicht en inijk wordt, voor zover technisch en redelijkerwijs mogelijk, tot een minimum beperkt

Verlichting in functie van infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden

2.4. Bepalingen met betrekking tot de inrichtingsstudie

Bij omgevingsvergunningsaanvragen in functie van (delen van) de wegeninfrastructuur wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie gaat minstens in op de bepalingen zoals opgenomen in artikel 1, 2, 3, 10 en 11.

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie beschrijft hoe het voorgenomen project op een kwalitatieve wijze

autonomo zal functioneren binnen de actuele feitelijke context en hoe het voorgenomen project bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de doorstroming en het realiseren van een meer logische en beter leesbare ringinfrastructuur. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande en voldoende actuele inrichtingsstudie of een aangepaste of een nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

2.5 Bepalingen m.b.t. de aanlegfase

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt. Het minder hinderplan gaat minstens in op:

- de performantie van de R0 en de toeleidende snelwegen,
- organisatie en fasering van de voorziene herinrichting van de verkeerswisselaars,
- monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en aansluitingscomplexen;
- monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden;
- gebruik van bestaande of reeds nieuwe wegeninfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen,
- gebruik van nieuwe wegeninfrastructuur buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen,
- het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen;
- het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden,
- het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0

Artikel 3. Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur (aanduiding in overdruk)

3.1 Bepalingen m.b.t. de bestemming

Zolang het gebied of delen van het gebied aangeduid met deze overdruk niet worden benut in functie van de landschappelijke en functionele inpassing van de betreffende infrastructuur, is de grondkleur van toepassing. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

3.2. Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn naast werken, handelingen en wijzigingen die toegelaten zijn volgens de grondkleur, ook werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor:

- het functioneren, aanpassen of aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen van infrastructuur. Dergelijke infrastructuur, inclusief aansluitingen op het onderliggend wegennet en alle aanhorigheden, worden ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk ingepast in de omgeving;
- visuele afscherming, omgevingsafscherming in functie van lucht en geluid, landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de zone voor wegeninfrastructuur, aanhorigheden, technische en functionele constructies en infrastructuur horende bij de infrastructuur in de zone voor wegeninfrastructuur;
- ecologische infrastructuur (zoals landschapsbruggen, ecoducten, ecotunnels) en kleine landschapselementen,
- infrastructuur voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs/ klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen,

- het wijzigen, verplaatsen of opheffen van bestaande wegen voor gemotoriseerd verkeer;
- vervanging, herstel of ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu

Landschapsbruggen, onder- en overbruggingen over of van de R0-Noord worden zodanig ingericht dat ze landschappelijk, ruimtelijk en functioneel deel uitmaken van de omgeving en/of een ondersteunende rol vervullen voor functies in de omgeving.

Waar het ruimtelijk en technisch mogelijk is, worden onderdoorgangen en bruggen voor gemotoriseerd of niet-gemotoriseerd verkeer over of onder de R0 breder voorzien dan strikt noodzakelijk is voor de verkeersfunctie, om zo bijkomende ecologische verbindingen te creëren

3.3. Bepalingen met betrekking tot de uitvoering van tijdelijke werken voor de herinrichting van de R0-Noord en aansluitende wegen

In het gebied zijn naast werken, handelingen en wijzigingen die toegelaten zijn volgens voorgaande bepaling en de grondkleur, ook tijdelijke werken, handelingen en wijzigingen toegelaten in functie van de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de herinrichting van de R0-Noord en aansluitende wegen, met inbegrip van tijdelijke weginfrastructuur

Tijdelijke weginfrastructuur is weginfrastructuur die – gedurende de werken – bestemd is voor de aanleg, inrichting en exploitatie van tijdelijke wegenis, inclusief gebruikelijke kunstwerken en aanhorigheden, in functie van het maximaal garanderen van de continuïteit van de verkeersfunctie van de R0-Noord en de aansluitende wegenis, het maximaal garanderen van de ontsluiting en bereikbaarheid van de bestaande functies en activiteiten in de omgeving van de werken en de bereikbaarheid van de werken voor werfverkeer

De bepalingen van het eerste en tweede lid van artikel 3.3 zijn niet van toepassing in het gedeelte van de overdrukzone gelegen op meer dan 25,00 meter afstand vanaf de grens van het gebied voor weginfrastructuur (artikel 1) of de overdrukzone voor ongelijkvloerse weginfrastructuur (artikel 2) tenzij ze betrekking hebben op tijdelijke weginfrastructuur, met inbegrip van tijdelijke keerlussen ter hoogte van bestaande verkeerswisselaars of aansluitingscomplexen.

Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden tijdelijke werken georganiseerd en ingericht op een manier dat de hinder op de omgeving en de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven. Tussen de huidige R0 en Laarbeekbos kan geen tijdelijke omleidingsweg voorzien worden. Ter hoogte van Laarbeekbos wordt een afscherming tijdens de werken voorzien.

Na de realisatie van de weginfrastructuur, vervallen de bepalingen van Artikel 3.3 en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd zodat de in grondkleur aangegeven bestemming kan gerealiseerd worden. Tevens worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd in functie van het herstel van de bodemstructuur/-opbouw/-doorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden. Technieken van natuurtechnische milieubouw worden hierbij gehanteerd. Als referentiemoment voor het vervallen van de bepalingen van Artikel 3.3 geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied.

3.4 Specifieke bepalingen betreffende het waterbeheer

In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt en de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden

De omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur toont in functie van het waterbeheer aan dat.

- de afwatering wordt voorzien middels onverharde bermen, open grachten parallel aan het wegtracé of middels een open infiltratie- en/of buffersysteem in zoverre dit

ruimtelijk en technisch mogelijk is. Waar dit ruimtelijk en technisch niet mogelijk is, wordt een ondergronds infiltratie- of minstens buffersysteem voorzien. Deze bepaling houdt in dat het drainerend effect van grachten steeds beperkt wordt en dat de aanleg van grachten afgestemd wordt op eventuele opstuwning van hemelwater. Permanente drainage door grachten met lagere grondwaterstanden tot gevolg is niet toegestaan,

- *afstromend hemelwater van wegenis wordt via onverharde bermen en grachten of bekkens opgevangen. Indien er onvoldoende ruimte is voor dergelijke voorzieningen wordt dit naar een koolwaterstofafscheiderinstallatie en een sedimentvanger geleid alvorens te lozen op oppervlaktewater;*
 - *maatregelen worden genomen om infiltratie van vervuild water (inclusief strooizout) in kwetsbare gebieden maximaal te vermijden, zowel tijdens de bouw als in exploitatiefase,*
 - *er worden enkel ADR-bekkens toegelaten gekoppeld aan wegeninfrastructuur lager dan het maaiveld*
- [..]*

3.5 Bepalingen m.b.t. landschappelijke en ecologische ingrepen

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangetoond hoe de wegeninfrastructuur van de R0-Noord inclusief de aansluitingen op het onderliggend wegnennet evenals aanhorigheden ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk worden ingepast in de omgeving

De inname van verboden te wijzigen vegetatie wordt maximaal vermeden. Waar ruimtelijk en technisch mogelijk, gaat de realisatie van weginfrastructuur van de R0-Noord gepaard met de aanleg van geleidende beplantingen op bermen en natuurlijke structuren teneinde versnippering en barrièrewerking te vermijden en ecologische langsverbindingen te creëren. Bermen en natuurlijke structuren worden aangelegd en beheerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van) de wegeninfrastructuur wordt een natuurbeheerplan minimaal type 2 gevoegd.

3.6 Bepalingen m.b.t. ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud

Ten minste gelyktijdig aan de werken voor de herinrichting van de R0-Noord en ten laatste tijdens het eerste plantseizoen volgend op definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied, worden minstens volgende ontsnipperende maatregelen en ecologische verbindingen gerealiseerd:

Dwarsende verbindingen (onder/over de R0):

- *(..)*
- *Ter hoogte van de R22 Woluwelaan,*
- *Ter hoogte van de Pieter Schroonsstraat;*
- *Ter hoogte van de Haachtsesteenweg;*
- *Natte ecoverbinding ter hoogte van de Woluwe,*
- *Ter hoogte van de knoop R0/A201,*
- *Ter hoogte van de Henneaulaan,*
- *Ter hoogte van Woluwedal;*
- *Ter hoogte van de Leuvensesteenweg;*
- *Ter hoogte van de Molenstraat*

Dwarsende verbindingen onder/over aantakende infrastructuur.

- *[.]*
- *Ter hoogte van de Broekstraat,*
- *Ter hoogte van de Heirbaan;*
- *Over de A201, ten oosten van de knoop R0/A201;*
- *Over de A201, ten westen van de knoop R0/A201;*

- Ten westen van de verkeerswisselaar R0/E40 te Sint-Stevens-Woluwe;
- Ter hoogte van het viaduct over Woluwedal,
- Ter hoogte van de Wezembeekstraat

De situering is indicatief, doch de realisatie van deze dwarsverbindingen is verplicht om het ecologisch netwerk te laten functioneren. Een verbinding kan vervangen worden door een andere, voor zover in de omgevingsvergunningsaanvraag aangetoond wordt dat het functioneren van het ecologisch netwerk gegarandeerd blijft.

Deze ecologische verbindingen worden - waar technisch en ruimtelijk haalbaar - zoveel mogelijk gescheiden van de andere oversteken

Daar waar ruimtelijk de ecologische verbindingen worden gecombineerd met een verbinding in functie van het zacht recreatief netwerk, het bovenlokaal fietsroutenetwerk, het recreatief fietsroutenetwerk en het netwerk van fietssnelwegen, kan dit enkel voor zover de ecologische verbindingfunctie gegarandeerd wordt. De breedte van deze verbindingen wordt afgestemd op de functie en effectiviteit als ecologische verbinding. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangetoond dat voldaan wordt aan deze bepaling

3.7. Bepalingen m b t bereikbaarheid, verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en voor openbaar vervoer

Tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur blijft de bereikbaarheid van de bestaande activiteiten langsheen het tracé maximaal gegarandeerd.

Omgevingsvergunningsaanvragen voor de herinrichting van de R0-Noord omvatten comfortabele en veilige verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers, op zijn minst:

- []
- Tussen Buda en Machelen-Broek,
- Ter hoogte van de spoorlijn Brussel – Vilvoorde;
- Ter hoogte van de R22;
- Tussen Beaulieu en Machelen,
- Ten oosten van de verkeerswisselaar R0/E19,
- Tussen Diegem en de omgeving Brucargo,
- Tussen Diegem en Diegem-Lo;
- Langs de luchthaventram,
- Langs de spoorlijn Brussel-Leuven;
- Tussen Keiberg en Zaventem,
- Doorheen de Woluwevallei te Zaventem;
- Ten noorden van de verkeerswisselaar R0/E40 te Sint-Stevens-Woluwe,
- Tussen Kraainem en Sterrebeek

Bij de herinrichting van de R0-Noord wordt er aangepaste infrastructuur met het oog op vlotte en veilige verbindingen voor openbaar vervoer voorzien, op zijn minst:

- [...]
- Tussen Machelen en Diegem;
- Tussen Machelen en de zone Brucargo,
- Tussen Diegem-Lo en Diegem;
- Doorheen of langs het aansluitingscomplex van de A201,
- Tussen Zaventem en de kantorenzone Keiberg;
- Tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe via of ter hoogte van de N2;
- Doorheen of langs de verkeerswisselaar R0/E40-Leuven;
- Tussen Sint-Stevens-Woluwe en Kraainem,
- Tussen Kraainem en Sterrebeek

Waar ruimtelijk en technisch mogelijk worden deze verbindingen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer breder voorzien dan strikt noodzakelijk voor de op te nemen verkeersfunctie, zodat ook een ecologische verbinding wordt gecreëerd.

3.8 Specifieke bepalingen aangaande waterlopen

Bij de herinrichting van de R0-Noord gelden in functie van de bestaande waterlopen volgende bepalingen.

- *Waterlopen worden maximaal open, als corridor, behouden en worden maximaal opengelegd. Overwelving en/of inbuizing van de waterlopen is enkel toelaatbaar wanneer technisch en ruimtelijk noodzakelijk,*
- *De waterlopen behouden steeds hun bestaande afwateringsfunctie. Hun doorstromingscapaciteit wordt niet beperkt;*
- *Voor waterlopen van eerste, tweede en derde categorie en de niet gecategoriseerde waterlopen worden in het gebied tot respectievelijk 10 meter, 7,5 meter, 5 meter en 2,5 meter aan de buitenkant van de oever, enkel constructies toegelaten in functie van.*
 - *het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvallen;*
 - *het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, met inbegrip van de oevers, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie,*
 - *het behoud en het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;*
- *Werken in functie van gekruiste, verlegde of heringerichte waterlopen, grachten en bufferbekkens worden landschappelijk ingepast en worden uitgevoerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang,*
- *De dimensionering van de onderdoorgangen van gedwarste waterlopen garandeert de goede doorstroming in functie van het door te voeren debiet en van bestaande overstromingsgevoelige gebieden,*
- *Bij overwelvingen en inbuizingen van waterlopen worden waar technisch en ruimtelijk mogelijk de onderdoorgangen van gedwarste waterlopen breder voorzien dan strikt noodzakelijk voor de op te nemen functie, zodat ook een ecologische verbinding met faunapassages gecreëerd wordt*

3.9 Bepalingen m b t afscherming in functie van lucht- en geluidseffecten en visuele buffering

Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangegeven wat de te verwachten effecten zijn op vlak van lucht en geluid en hoe deze beperkt kunnen worden. Er wordt een monitoringsplan in functie van mobiliteit en - daarvan afgeleid - lucht en geluid opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Om aanzienlijk negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en/ of geluid te vermijden en een visuele buffering te voorzien wordt minstens buffering of afscherming langsheen de wegeninfrastructuur aangebracht in of ter hoogte van.

- *[]*
- *Machelen en Diegem langs de verkeerswisselaar van de E19;*
- *ten oosten van de E19 ter hoogte van Floordambos,*
- *de wijk Rode Cité te Zaventem langs de zuidzijde van de A201;*
- *de wijk Bloemenveld te Zaventem langs de R0 buitenzijde,*
- *Kraainem en Sint-Stevens-Woluwe langs beide zijden van de E40;*
- *Kraainem langs beide zijden van de R0*

[...]

Waar ruimtelijk en technisch mogelijk worden bestaande groenbuffers behouden

Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt in de inrichtingsstudie aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering m b t de lucht en/ of geluid en/ of visuele

buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie van de infrastructuur en haar aanhorigheden conform de bepalingen van Artikel 3.2

Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden de opgelegde afschermingen reeds voorzien tijdens de aanlegfase. Ter hoogte van Laarbeekbos wordt de opgelegde afscherming in elk geval reeds tijdens de aanlegfase voorzien

3.10 Bepalingen m.b.t. verlichting

Verlichting in functie van de infrastructuur wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid en om lichtverstrooiing en ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden

[]

3.12. Bepalingen m.b.t. het afwikkelingsniveau

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangetoond dat het afwikkelingsniveau in de aansluitingscomplexen en kruispunten die een directe functie hebben van en naar de R0 door hun nabijheid van of rechtstreekse koppeling met de aansluitingscomplexen met het onderliggend wegennet zo ontworpen zijn dat

- de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer wordt beperkt binnen het ruimtelijke en technische haalbare,*
- de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer op zijn minst gelijk is aan het bestaande niveau.*

3.13 Bepalingen m.b.t. grondbalans

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur dient aangetoond op welke manier, al dan niet gefaseerd, omgegaan wordt met grondoverschotten. Grondoverschotten die het gevolg zijn van werken in het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag worden zoveel als mogelijk binnen de zone voor weginfrastructuur en landschappelijke en functionele inpassing aangewend voor handelingen die eveneens vervat zijn in betreffende omgevingsvergunningsaanvraag. Indien de grondkwaliteit of – kwantiteit dit niet toelaat kan de grond worden afgevoerd naar een locatie buiten het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, voor zover dit mogelijk is in functie van de kwaliteit en kwantiteit.

3.14. Bepalingen m.b.t. het inperken van het gebied na de werken

Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur, wordt de overdruk ingeperkt tot de vrije strook zoals bepaald in de vigerende wetgeving.

Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied

Artikel 4 Natuurgebied

4.1 Bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie

4.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten.

- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor nietgemotoriseerd verkeer,*
- Het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van nutsleidingen. Nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;*

- onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen;
- 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 infrastructuren tegen overstromingen,
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid

4.3. Bepalingen m.b.t. het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn 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, 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 infrastructuren tegen overstromingen,

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw

De in artikel 41 tot 42 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen

Artikel 6 Parkgebied

6.1. Bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van het park zijn toegelaten. Dit gebied heeft ook een sociale functie.

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.

De in artikel 6.1 tot 6.6 genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden, landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.

6.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden zijn, in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de

- ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid,
- onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen,
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid

6.3 Bepalingen m.b.t. ligging t.o.v. RO

Daar waar het parkgebied grenst aan de RO of aantakkende infrastructuur van de RO zorgt de inrichting van het parkgebied voor een visuele afscherming tussen de infrastructuur en het gebied zelf en de omgeving

6.4 Bepalingen m.b.t. het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn 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, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie,
- 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 infrastructuren tegen overstromingen

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

De in artikel 6.1 tot 6.3 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen

Artikel 7 Gemengd openruimtegebied

7.1. Bestemming

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen behoudens de overige bepalingen van dit artikel.

7.2. Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden, zijn in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie,
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid,
- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op het gebruik van het gebied voor stadslandbouw,
- onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen,
- handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid

7.3. Bepalingen m b t het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn 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, 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 infrastructures tegen overstromingen*

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw

De in artikel 71 tot 72 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen

Artikel 8. Bosgebied

8.1 Bestemming Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van bos, waarbij het recreatief medegebruik een ondergeschikte functie is

8.2 Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van bos zijn toegelaten.

Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden zijn toegelaten.

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- *het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied,*
- *het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer,*
- *het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid,*
- *onderhoudswerken in functie van bestaande spoorwegen en bestaande spoorwegbermen;*
- *handelingen die nuttig en nodig zijn voor het vrijwaren van de luchtverkeersveiligheid*

Alle vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid.

8.3. Bepalingen m b t. het waterbeheer

Handelingen die nodig of nuttig zijn 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, 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 infrastructuren tegen overstromingen

zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw.

De in artikel 81 en 82 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen

Artikel 10 Werfzone

10.1. Bestemming

Werfzones zijn tijdelijk bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, met inbegrip van de opslag van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel.

Tot het moment waarop de zone gebruikt wordt als werfzone, blijft de grondkleur van toepassing

10.2 Toegelaten werken, wijzigingen en handelingen

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of het aanpassen van de werfzone en bijbehorende technische voorzieningen evenals voor ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen en telecommunicatie-infrastructuur

Complementaire voorzieningen ter ondersteuning van het functioneren van de werfzone zijn eveneens toegelaten.

10.3. Bepalingen m.b.t. de inrichting

De werfzone wordt ingericht volgens de principes van zuinig ruimtegebruik.

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van het in gebruik nemen van de werfzone wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan deze bepaling.

10.4. Bepalingen m.b.t. het beperken van de hinder

De hinder op de omgeving blijft tot een minimum beperkt. Er wordt een buffering voorzien van de werfzones naar de omgeving en in het bijzonder naar de aanwezige woningen.

Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden werfzones georganiseerd en ingericht op een manier dat de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven

De inname van verboden te wijzigen vegetatie wordt maximaal vermeden

Tijdens het gebruik van een werfzone blijven bestaande voetgangers- en fietsverbindingen gegarandeerd of wordt in een evenwaardig alternatief voorzien.

Er wordt maximaal gestreefd naar het vrijwaren van kleine landschapselementen (KLE's)

In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangetoond op welke manier voldaan wordt aan deze bepalingen Met betrekking tot de buffering wordt aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering te bekomen.

10.5 Bepalingen m.b.t. tijdelijkheid

Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur, vervalt de overdruk en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd zodat de in grondkleur aangegeven bestemming kan gerealiseerd worden. Tevens worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd in functie van het herstel van de bodemstructuur/ -opbouw/ - doorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden Technieken van natuurtechnische milieubouw worden hierbij gehanteerd.

Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur.

De overdruk vervalt eveneens indien de zone gedurende een periode van 7 jaar na de inwerkingtreding van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet als werfzone is gebruikt of via een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur werd aangevraagd.

10.6 Bepalingen m.b.t. specifieke ligging van de werfzone

De werfzones gelegen in natuurgebied, parkgebied of bosgebied worden na realisatie van de wegeninfrastructuur overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften voor de betreffende grondkleur en op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang ingericht. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken of van de overeenkomende fase van de werken.

In het bijzonder worden in geval van een bestemming volgens de grondkleur in de gebiedscategorie 'Reservaat en natuur' de nodige werken en maatregelen uitgevoerd om de verstoorde natuurwaarden te herstellen.

De werken worden op dusdanige wijze uitgevoerd dat herstel van de bodemstructuur/ -opbouw/ -doorlatendheid mogelijk is in functie van de latere bestemming. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt aangetoond dat voldaan wordt aan deze toepassing van deze bepaling."

GRUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden

De aanvraag is volgens het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011, gelegen binnen de afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel, en in gebied voor gemengde activiteiten VI, gemengd openruimtegebied, bouwvrij agrarisch gebied met overdruk natuurverwevingsgebied, specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren, parkgebied, buffer, agrarisch gebied, gemengd regionaal bedrijventerrein en kruist: onbevaarbare waterlopen van 2de en 3de categorie en voor niet gecategoriseerde onbevaarbare waterlopen, waterwegen en onbevaarbare waterlopen van 1ste categorie en op te heffen reservatiestrook

De aanvraag is volgens het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011, gelegen binnen de afbakeningslijn van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, en in gebied voor gemengde activiteiten VI, gemengd openruimtegebied, bouwvrij agrarisch gebied met overdruk natuurverwevingsgebied, specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren, parkgebied, buffer, agrarisch gebied en gemengd regionaal bedrijventerrein. De aanvraag kruist in het RUP aangeduide onbevaarbare waterlopen van 2de en 3de categorie en niet-gecategoriseerde onbevaarbare waterlopen, waterwegen en onbevaarbare waterlopen van 1ste categorie en op te heffen reservatiestrook

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt.

"Artikel CO 0 Afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel

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 C6.1 Agrarisch gebied

Artikel C6.11 Het gebied is bestemd voor de beroepslandbouw

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van landbouwbedrijven zijn toegelaten.

Een landbouwbedrijfszetel mag alleen de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woning van de exploitanten bevatten, alsook verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover die een integrerend deel van het bedrijf uitmaken

Artikel C6.12

In het gebied zijn ook aan de landbouw verwante bedrijven toegelaten voor zover hun aanwezigheid in het agrarisch gebied nuttig of nodig is voor het goed functioneren van de landbouwbedrijven in de omgeving. Die bedrijven moeten een directe en uitsluitende relatie hebben met de aanwezige landbouwbedrijven door afname of toelevering van diensten of producten. Primaire bewerking of opslag van producten kan worden toegelaten. Verwerking van producten is uitgesloten, met uitzondering van mestbehandeling en mestvergisting. Er moet rekening gehouden worden met de schaal en het ruimtelijke impact van deze bedrijven. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan.

- de relatie met de in de omgeving aanwezige functies,*
- de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers,*
- de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
- de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen*

Artikel C6.16

Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende handelingen toegelaten · handelingen die nodig of nuttig zijn 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, 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 infrastructuren tegen overstromingen*

Artikel C6.17 Natuurverwevingsgebied (overdruk)

Het in overdruk aangeduide gebied is een natuurverwevingsgebied waarbij de functies natuurbehoud en landbouw nevensgeschikt zijn.

In het als natuurverwevingsgebied aangeduide gebied gelden ten aanzien van de artikels C6.11 tot C6.17 volgende bijkomende bepalingen.

- De vermelde handelingen zijn toegelaten voor zover de natuurwaarden van het gebied in stand gehouden worden.*
- Alle handelingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden zijn toegelaten.*
- Het oprichten van gebouwen en gelijkaardige constructies is niet toegelaten met uitzondering van het oprichten van schuilhokken voor dieren voor zover de omvang ervan in verhouding staat tot de begraasbare oppervlakte*

Artikel C6.2 Bouwvrij agrarisch gebied

Artikel C6.21 Het gebied is bestemd voor de beroepslandbouw

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van landbouwbedrijven zijn toegelaten.

Het oprichten van gebouwen en gelijkaardige constructies is niet toegelaten

Artikel C6.2.2 Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende handelingen toegelaten handelingen die nodig of nuttig zijn 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, 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*

Artikel C6.3 Gemengd openruimtegebied

Artikel C6.3.1

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen behoudens de overige bepalingen van dit artikel

Artikel C6.3.2 Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden zijn, in uitzondering op het onbebouwde karakter van het gebied, de volgende handelingen toegelaten.

- *het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie;*
- *het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid,*
- *de aanleg van een parking op perceel 556 L2*

Artikel C6.3.4

Handelingen die nodig of nuttig zijn 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, 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 zijn toegelaten.*

De in artikel C6.3.1 tot C6.3.2 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen

Artikel C7.1 Parkgebied

Artikel C7.1.1

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Dit gebied heeft ook een sociale functie.

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.

Artikel C7.1.2

Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn volgende handelingen eveneens toegelaten

- *het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer,*
- *Het inplanten van infrastructuur voor sport- en jeugdactiviteiten*

Artikel C7.2 Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren

Artikel C7.2.1 Het bedrijventerrein is bestemd voor kantoren, dat zijn bedrijven met als hoofdactiviteit privé- en overheidsdienstverlening met een hoofdzakelijk administratief karakter en een hoge personeelsintensiteit. Daarnaast zijn volgende hoofdactiviteiten toegelaten:

- *kantoorachtigen, dat zijn bedrijven in gebouwen met de uiterlijke vorm van een kantoor maar met een functie en/of hoofdactiviteit die niet gericht is op hoofdzakelijk administratieve en personeelsintensieve dienstverlening;*
- *kleinschalige complementaire voorzieningen die in hun dienstverlening gericht zijn op de hoge personeelsintensiteit van de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven*
- *autohandel en autoherstel*
- *installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie of energierecuperatie*

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten

- *kleinhandel,*
- *op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel,*

Artikel C7.2.3

Tussen de bedrijven en de aangrenzende zones wordt in een buffer voorzien. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en afstand. De bufferzone wordt aangelegd met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies.

Alleen werken en handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg en het onderhoud van toegangswegen met inbegrip van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd of van waterbeheersingswerken

Artikel C7.3 Gemengd regionaal bedrijventerrein

Artikel C7.3.1 Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten

- *productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;*
- *productie van energie*
- *onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten*
- *op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel;*

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:

- *kleinhandel;*
- *agrarische productie;*
- *autonome kantoren;*
- *afvalverwerking met inbegrip van recycling;*
- *verwerking en bewerking van mest of slib,*
- *verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen*

Artikel C7.3.6 Buffer (aanduiding in overdruk)

Tussen de bedrijven en de aangrenzende zones wordt in een buffer voorzien. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van waterbuffering, visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en afstand.

De bufferzone wordt dicht beplant met streekeigen struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies

Alleen werken en handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg en het onderhoud van toegangswegen met inbegrip van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd of van waterbeheersingswerken

Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn. Daarnaast zijn installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie toegelaten

Artikel C74 Gebied voor gemengde activiteiten VI

Artikel C741

Het gebied is bestemd voor de verweving van bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, horeca en toeristische logies, openbare groene en verharde ruimten, socio-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen. De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:

- *afvalverwerking*
- *logistiek (op- en overslag, voorraadbeheer, fysieke distributie en groupage), groothandel en bedrijven die omwille van de schaal en het ruimtelijk impact niet verenigbaar zijn met de omgeving*

Artikel C742

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:

- *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
- *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;*
- *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid,*
- *de relatie met de in de omgeving vastgelegde bestemmingen,*
- *de inpassing in de omgeving.*
- *Het groen inpassen van de loop van de Woluwe en de ontlastingsbeek met inbegrip van het opnieuw openleggen van de Woluwerivier*
- *De ontsluiting van het gebied via de Henneaulaan is niet van toepassing voor het gedeelte van de bufferzone*
- *Het aaneensluiten van de bebouwing langs de Fabriekstraat*

Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:

- *zorgvuldig ruimtegebruik;*
- *een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied;*
- *de afwerking van de gebouwen,*
- *het groeperen en organiseren van parkeermogelijkheden*

Artikel C0.1.1. Waterwegen en onbevaarbare waterlopen van 1ste categorie

Onder deze symbolische aanduiding in overdruk voor waterwegen en onbevaarbare waterlopen van 1ste categorie wordt de waterloop en het gebied van de waterloop tot 10 meter aan de buitenkant van de oever begrepen. In dit gebied 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,

voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

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 rivieren beekvalleien niet doen afnemen

In de voor bebouwing bestemde gebieden en voor zover het reeds bebouwde delen betreft, die in overeenstemming zijn met de bestemming in grondkleur, betekent dit dat alle handelingen toegelaten zijn voor zover rekening wordt gehouden 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, met inbegrip van de oevers, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie;
- 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 de voor bebouwing bestemde gebieden en voor zover het over nieuwe constructies gaat kan de aanleg van verharde constructies enkel vergund worden in functie van:
- 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 verbindingfunctie,
- 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.

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 nietgecategoriseerde 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 verbindingfunctie,
- 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 verbindingfunctie,
- 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

Artikel C03 Op te heffen reservatiestrook

Er zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor dit artikel.”

GRUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden – cluster Zaventem

De aanvraag is volgens het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden – cluster Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015, gelegen in Specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven, parkgebied en gebied voor gemengde activiteiten V

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel C5.1 Specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven

Artikel C5.1.1

Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met luchthavengebonden karakter. Een bedrijf is luchthavengebonden als de activiteiten ervan noodzakelijk of ondersteunend zijn voor de werking van de luchthaven of als ze afhankelijk zijn van de luchtvaart.

De hoofdactiviteiten van die bedrijven zijn:

- transport, distributie en logistiek,
- op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en logistiek;
- dienstverlening met een fysieke binding met de luchthaven;
- productie en verwerking van goederen;

Het bedrijventerrein is tevens bestemd voor alle activiteiten die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de openbare nutsfunctie van de luchthaven, met inbegrip van luchtvaartactiviteiten, luchtvrachthaven, waterzuivering, vluchtelingencentrum, taxiwegen, stallen van vliegtuigen en signalisatie-, communicatie- en veiligheidsinfrastructuur

Daarnaast zijn installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie of energierecuperatie toegelaten

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten.

- autonome kleinhandel;
- autonome kantoren.

[]

Artikel C516

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaartvoldienbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid.

Alle werken, handelingen of wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het vrijwaren van de luchtvaartveiligheid zijn toegestaan

Artikel C6.4 Parkgebied

Artikel C6.4.1

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken. Dit gebied heeft ook een sociale functie

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten

Artikel C6.4.3

Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn volgende handelingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer,*
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen*
- Het verplaatsen van de afrit van de ring R0 in functie van de toegankelijkheid van het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen aan de westzijde van de Woluwelaan*
- Handelingen die nodig of nuttig zijn 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, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie,*
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden,*
- het beveligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen*

zijn toegelaten

De in artikel C6.4.1 tot C6.4.4 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.

C6.7 Gebied voor gemengde activiteiten V

C6.7.1

Het gebied is bestemd voor de verweving van handel, horeca en toeristische logies, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene en verharde ruimten, socio-culturele inrichtingen, recreatieve voorzieningen bedrijven, kantoren en diensten

Wonen is niet toegelaten, behalve in het gebied grenzend aan de Zaventemsesteenweg, voor zover de woningen voorzien worden voor de herhuisvesting van de huidige bewoners van de Blaironstraat en Veldweg en voor zover er bovendien woningen aan de Blaironstraat en Veldweg verdwijnen

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:

- afvalverwerking*
- logistiek (op- en overslag, voorraadbeheer, fysieke distributie en groupage), groothandel en bedrijven die omwille van de schaal en ruimtelijke impact niet verenigbaar zijn met de omgeving.”*

GRUP Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem

De aanvraag is volgens het GRUP 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 10 maart 2006, gelegen in gebied voor ongelijkvloerse spoorweginfrastructuur

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

"Artikel 1 gebied voor lijninfrastructuur

Deze zone is bestemd voor wegen- en/of spoorinfrastructuur.

In dit gebied zijn alle handelingen, werken en constructies toegestaan die noodzakelijk zijn bij de aanleg, het functioneren of aanpassing van deze wegen- en/of spoorinfrastructuur, met inbegrip van stopplaatsen en stations. Eveneens zijn alle handelingen, werken en constructies in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen en kruisende infrastructuren toegelaten

Gronden die niet (onmiddellijk) voor de inrichting of het functioneren van de lijninfrastructuur gebruikt worden, moeten op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd worden in de omgeving

Artikel 2 Gebied voor ongelijkvloerse spoorweginfrastructuur

In dit gebied, aangeduid in de overdruk, zijn alle handelingen, werken en constructies toegestaan die noodzakelijk zijn bij de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkgrondse of gelijkgrondse spoorinfrastructuur en de daarbij horende kunstwerken, met inbegrip van stopplaatsen en stations. Eveneens zijn alle handelingen, werken en constructies in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen en kruisende infrastructuren toegelaten.

Voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de infrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht, is de in grondkleur aangegeven bestemming eveneens van toepassing."

Gemeentelijk RUP Diegem Centrum

De aanvraag is volgens het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (gRUP) 'Diegem Centrum', vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Machelen van 21 februari 2017, gelegen in de bestemmingszone wonen

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt.

"Artikel 1 Wonen

11 Bestemming

111 Hoofdbestemming

- *wonen,*
- *gemeenschaps- en socio-culturele voorzieningen, gericht op openbare dienstverlening of informatieverstrekking, sociale en culturele activiteiten, onderwijs, kinderopvang, jeugdwerking, sociale tewerkstelling, ziekenzorg huisvesting van senioren en zorgbehoevenden, voor zover deze betrekking hebben op lokale dienstverlening;*
- *openbaar domein*

1.1.2. Nevenbestemmingen

Algemeen

Voor zover deze beperkt zijn tot het gelijkvloers:

- *vrije beroepen, kantoren en diensten, voor zover deze niet- of weinig verkeersgenererend zijn;*
- *kleinschalige kleinhandelsbedrijven met een maximale netto verkoopoppervlakte van 400m² per bedrijfsvestiging;*
- *kleinschalige logiesverstrekkennde bedrijven met toeristische dienstverlening.*
- *Nevenbestemmingen zijn slechts toegelaten voor zover deze niet hinderlijk zijn t.a.v de woonfunctie "*

Gemeentelijk RUP Keiberg

De aanvraag is volgens het gRUP 'Keiberg', vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Zaventem van 26 november 2018, gelegen in gemengd bedrijventerrein – zone voor zichtlocatie en zone met landschappelijke integratie, ontsluitingsas en enkelvoudige leidingen

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt:

“Artikel 3 Openbaar domein

3.1 Ontsluitingsas

3.1.1 Bestemming

Deze zone is bestemd voor openbare verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. De indicatieve wegnis takt af van de Hector Henneaulaan en maakt de verbinding binnen het plangebied.

Het plangebied ten noorden van de Hector Henneaulaan wordt door minstens één as ontsloten vanaf de Hector Henneaulaan. En het plangebied ten zuiden van de Hector Henneaulaan wordt door minstens twee assen ontsloten vanaf de Hector Henneaulaan. De op plan aangeduide 'indicatieve ontsluitingsas' zal, in zoverre zij nog niet tot de openbare wegnis behoren, hierbij ingelijfd worden door gratis afstand.

3.1.2 Inrichting

Binnen deze zone mag al wat de hedendaagse verkeerstechniek vereist worden aangebracht, evenals de nodige groenvoorzieningen, schuilhuisjes voor openbaar vervoer...

Artikel 4 Gemengd bedrijventerrein

4.1 Hoofdbestemming

Zone voor gemengd bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven en vestigingen van bedrijven met volgende hoofdactiviteiten.

- kantoren;
- kantoorachtigen;
- dienstverlenende bedrijven;
- onderzoek en ontwikkeling,
- sociale voorzieningen,
- onderzoek en ontwikkeling,
- socio-economische activiteiten, zoals beschutte werkplaatsen;
- afvalverwerking met inbegrip van recyclage (indien er geen hinder naar de omgeving wordt veroorzaakt en er geen stockage in open lucht plaatsvindt);
- hotels;
- luchthavengerelateerde bedrijven,
- hoofdzetels van nationale en internationale bedrijven,
- parkeerverzamelgebouwen
- KMO's

4.1.2 Nevenbestemmingen

- toegevoegde, complementaire voorzieningen, inherent aan het functioneren van het bedrijventerrein, zoals gemeenschappelijke voorzieningen, recreatieve voorzieningen en socio-culturele voorzieningen. In totaal mogen deze toegevoegde complementaire functies maximum 30% van elke (her)ontwikkeling bedragen;
- woonfunctie: constructies met een woonfunctie zijn enkel toegelaten ten behoeve van het bewakend personeel
- toonzalen zijn toegelaten indien ze verbonden zijn aan een bedrijf met productie of ambachtelijke activiteit en voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben, geen autonome activiteiten uitmaken en er geen verkoop rechtstreeks aan particulieren plaatsvindt

4.1 Zone voor zichtlocatie

4.3.1 Bijkomende bestemmingen

Bijkomende hoofdbestemming

Binnen de aangeduide delen zichtlocatie wordt, aanvullend op de voorschriften van de art 411, bijkomende hoofdbestemming toegelaten.

- *autonome parkeerplaatsen,*
- *hoogwaardige autobedrijven*

4.4 Zone met landschappelijke integratie

4.4.1 Bijkomende bestemmingen

Bijkomende hoofdbestemming Binnen de aangeduide delen landschappelijke integratie wordt, aanvullend op de voorschriften van art 411, bijkomende hoofdbestemming toegelaten

- *agrarische productie*

Artikel 5 Enkelvoudige leidingen - overdruk

5.1 Bestemming

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden "

Gemeentelijk RUP Bedrijventerrein Zaventem Zuid

De aanvraag is volgens het gRUP 'Bedrijventerrein Zaventem Zuid', vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Zaventem van 27 juni 2022, gelegen in zone voor gemengd bedrijventerrein

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt:

"Artikel 2 Zone voor gemengd bedrijventerrein

Bestemming

Deze zone is bestemd voor gemengde bedrijvigheid

Volgende activiteiten zijn toegelaten:

- *Productie, verwerking, bewerking en herstelling van goederen,*
- *Op- en overslag, voorraadbeheer, groepage en distributie,*
- *Onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten,*
- *Productie en distributie van energie, installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie of energierecuperatie; bij een groot gebruik aan energie, of wanneer er veel restwarmte vrijkomt, zal steeds de haalbaarheid van een warmtenet onderzocht dienen te worden*
- *Verwerking en bewerking van grondstoffen met uitzondering van delfstoffen*
- *Dienstverlenende bedrijven*
- *Voorzieningen, inherent en ondersteunend aan het functioneren van het gemengd bedrijventerrein*
- *Kantoren en kantoorachtigen*
- *Groothandel*
- *Sociale voorzieningen*
- *Luchthavengerelateerde bedrijven*
- *Parkeerverzamelgebouwen als hoofdactiviteit/de bedrijfsactiviteit*
- *KMO's*
- *Autohandel vanaf een terreinopp. van 2500m²*

Zijn ook toegelaten in deze bestemmingszone:

- *Parkeren bij de bedrijfsactiviteit voor de bezoekers en werknemers, behalve in het openbaar domein*
- *Het aanleggen van nutsleidingen van allerlei aard,*
- *De aanplanting van groenvoorzieningen,*
- *Het stallen van het eigen wagenpark en ander rollend materieel,*
- *De aanleg van de noodzakelijke ontsluitingsinfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer, desgevallend met een privaat of een openbaar karakter.*
- *Paden voor de fietser en de voetganger, al dan niet met een privaat of een openbaar statuut*

Volgende nevenfuncties

- *Toonzalen zijn enkel toegelaten indien ze gekoppeld zijn aan de toegelaten activiteit van individuele bedrijven, en er geen verkoop rechtstreeks aan particulieren plaatsvindt ”*

Gemeentelijk RUP Kernen – Sint-Stevens-Woluwe

De aanvraag is volgens het gRUP 'Kernen – Sint-Stevens-Woluwe', vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Zaventem van 23 september 2019, gelegen in de bestemmingszone Woonrand.

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt

“Artikel 3 Woonrand

3.1 Bestemming

- *wonen;*
- *gemeenschaps- en socio-culturele voorzieningen, gericht op openbare dienstverlening of informatieverstrekking, sociale en culturele activiteiten, groene ruimten, onderwijs, sport, recreatie en jeugdvoorzieningen, toeristische voorzieningen en logies, kinderopvang, jeugdwerking, sociale tewerkstelling, ziekenzorg, huisvesting van senioren en zorgbehoevenden, voor zover deze betrekking hebben op lokale dienstverlening;*
- *openbaar domein en groene ruimten*

Voor zover deze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving, zijn volgende bestemmingen toegelaten.

- *vrije beroepen, kantoren en diensten;*
- *Kleinhandelsbedrijven,*
- *kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid en landbouw,*
- *restaurant en/of café.”.*

Gemeentelijk RUP Wijziging BPA nr 6bis

De aanvraag is volgens het gRUP 'Wijziging BPA nr. 6bis', vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Zaventem van 22 juni 2020, gelegen in de bestemmingszone Wegenis

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt:

“Artikel 7 Wegenis

Bestemming

De stroken aangeduid voor openbare wegenis zullen, in zoverre zij nog niet tot de openbare wegenis behoren, hierbij ingelijfd worden door afstand, onteigening of verwerving. De bestemmingsgrens van de openbare wegenis legt tevens de goed te keuren rooilijn vast, tenzij grafisch anders aangeduid op het bestemmingsplan.”.

Gemeentelijk RUP Bouwlagen Kraainem

De aanvraag is volgens het gRUP 'Bouwlagen Kraainem', vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Kraainem van 19 december 2023, gelegen in de overdrukzone 'Afschaffing beperking woonlagen'.

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt

"Artikel 71

Het voorschrift doet geen uitspraken over de bestemming. De regelgeving hieromtrent van de grondbestemming blijft behouden"

De aanvraag is niet gelegen binnen een plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vervallen verkaveling

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 7.4.5 van de VCRO 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

De aangevraagde stedenbouwkundige handelingen moeten beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) – deel Noord' voor wat betreft de handelingen of delen van handelingen die gelegen zijn binnen de perimeter van het GRUP

De aangevraagde stedenbouwkundige handelingen die zich situeren buiten de perimeter van bovenvermeld GRUP moeten beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van respectievelijk de GRUP's 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden', 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden – cluster Zaventem' en 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem' en de gemeentelijke RUP's 'Keiberg', 'Bedrijventerrein Zaventem Zuid', 'Kernen – Sint-Stevens-Woluwe', 'Wijziging BPA nr 6bis'en 'Diegem Centrum'

De aangevraagde stedenbouwkundige handelingen die buiten de perimeter van één van bovenvermelde ruimtelijke uitvoeringsplannen vallen of niet gelegen zijn in een deelgebied waarvoor het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' voorschriften heeft vastgelegd, moeten beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse'.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordeningen:

- het besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater, tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (de Hemelwaterverordening van 2023),
- het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van algemene bouwverordeningen inzake wegen voor voetgangersverkeer

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende provinciale stedenbouwkundige verordeningen:

- Provinciale stedenbouwkundige verordening van 26 september 2023 inzake afvoer van hemelwater;
- Provinciale stedenbouwkundige verordening van 19 december 2012 inzake het overwelven van grachten en onbevaarbare waterlopen

Zoals beoordeeld in het advies van de afdeling Gebiedsontwikkeling en Vergunningen Limburg en Vlaams-Brabant van het Departement Omgeving, zijn er geen andere gewestelijke of provinciale verordeningen van toepassing op de aanvraag.

In de gemeente Machelen zijn geen gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen van kracht

In de gemeente Zaventem zijn de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake kernversterking, goedgekeurd op 14 december 2020, en de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeervoorzieningen - 1^{ste} herziening, goedgekeurd op 14 december 2020, van kracht, maar deze zijn niet van toepassing op de aanvraag

In de gemeente Kraainem is het 'Gemeentereglement op de afsluitingen tussen eigendommen, inplanting van de tennisterreinen en van de bomen' van toepassing.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage I van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek "26. *Wijziging of uitbreiding van in deze bijlage opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding geeft tot de overschrijding van de in deze bijlage genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan*" en "9. *Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van hoofdwegen*".

Het project-MER werd door het Vlaams Expertisecentrum MER (VECM, voorheen Team MER) van de afdeling Instrumenten en Programmatie van het Departement Omgeving op 27 februari 2026 (PRMER-3804-GK) goedgekeurd.

"2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 1° DABM

Het project-MER werd opgesteld door het team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator waarover in de aanmeldingsbeslissing werd beslist

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° DABM

Er werd geen scopingsadvies gevraagd.

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM

Het project-MER is kwaliteitsvol uitgewerkt en het bevat alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7. van DABM.

Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing.

- *Het MER bevat een beschrijving van de informatie over de locatie en het project*
- *In het MER werd kort ingegaan op de verschillende alternatieven die werden onderzocht*
- *Het MER bevat een onderzoek naar mogelijk aanzienlijke effecten inclusief onderzoek naar milderende maatregelen van het project voor de relevante disciplines.*
- *Er werd een passende beoordeling opgemaakt. Het Agentschap voor Natuur en Bos gaat*

akkoord met de conclusies en stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting impliceert voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone. De passende beoordeling wordt gunstig geadviseerd.

- Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt ook vast dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in VEN zal veroorzaken
- Het MER bevat een niet-technische samenvatting

2.4 Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM

Het project-MER werd afgetoetst aan de ontvangen opmerkingen en adviezen van het publiek en de geraadpleegde adviesinstanties. Hier volgt een beknopte analyse van de ontvangen informatie.

Het Team Omgevingseffecten vroeg advies op het MER aan Agentschap Natuur en Bos (ANB), Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Wegen en Verkeer team Expertise, De Lijn, Departement MOW, Departement Omgeving Team Leefomgevingskwaliteit, Departement Zorg, VMM, Provincie Vlaams-Brabant, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Vilvoorde, Kraainem, Machelen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er kwam heden reactie op het MER of op de vergunningsaanvraag van

- Provincie Vlaams-Brabant: gunstig, voorwaarden voor de vergunning
- Agentschap Wegen en Verkeer: gunstig
- Departement Omgeving Team Leefomgevingskwaliteit – beperkte opmerkingen op discipline geluid
- Agentschap Wegen en Verkeer Team Expertise – heeft beperkte opmerkingen op discipline geluid
- VMM - lucht vraagt om verduidelijkingen toe te voegen aan het MER
- Agentschap voor Natuur en Bos: Het Agentschap gaat akkoord met de conclusies van de discipline biodiversiteit binnen het ontwerp-MER waarin wordt gesteld dat het project in zijn huidige vorm middels toepassing van de projectgeïntegreerde milderende maatregelen zoals opgenomen in de betrokken discipline geen aanzienlijk negatieve milieueffecten zal teweegbrengen. Het Agentschap voor Natuur en Bos verleent gunstig advies.
- Vilvoorde: gunstig, voorwaarden voor de vergunning
- Machelen: gunstig, voorwaarden voor de vergunning
- Zaventem: gunstig, voorwaarden voor de vergunning
- VMM – Watertoets: gunstig, voorwaarden voor de vergunning

Tijdens het openbaar onderzoek werden er bezwaren geformuleerd.

Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing en de analyse van adviezen en bezwaren.

Reacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor het project-MER.

- reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb kostenbatenanalyse, waardevermindering of –vermeerdering van onroerend goed per perceel, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...),
- reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;
- reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.

In het MER worden de effecten van het voorgenomen project op de aanwezige bedrijvigheid correct en volledig ingeschat. Er wordt gesteld voor een aantal bedrijfspercelen dat de exploitatie door het project zowel voor de aanlegfase als de exploitatiefase onmogelijk wordt.

Daarom worden de percelen verworven Na de werken kan er opnieuw een bedrijfsfunctie op de percelen worden gerealiseerd

Met betrekking tot geluid worden geluidsschermen en bermen voorzien waar dit nodig is als milderende maatregel.

In enkele bezwaren wordt er ook gevraagd om specifieke voorwaarden op te nemen in de vergunning. Dit is niet relevant voor het project-MER.

Er wordt aangegeven dat de verschillende vergunde logistieke bedrijven in de omgeving zullen leiden tot meer verkeer en dus een grotere geluidshinder zullen veroorzaken. Het is echter niet de bedoeling dat dit project de negatieve impact van andere (toekomstige) projecten oplost. Dit valt buiten de scope van voorliggend MER

Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe vraagt de initiatiefnemer de nodige aandacht te hebben voor de hinder tijdens de aanlegfase De opmerkingen hebben echter geen impact op de beoordeling in het MER.

In het MER worden de effecten van het project, voor alle relevante disciplines grondig onderzocht en correct beoordeeld.

Op basis van opmerkingen van Team Omgevingseffecten met betrekking tot discipline geluid en opmerkingen met betrekking tot discipline lucht van VMM-lucht werd het MER nog beperkt aangepast

Deze aanvullingen hebben echter geen impact op de effectbeoordelingen in het MER Er werd een nieuw MER opgeladen op het loket (PIV3)

Er werd geen openbaar onderzoek georganiseerd De omgevingsvergunningscommissie stelde nog een gerichte adviesvraag aan VMM-lucht Zij brachten op 26/2/2026 een bijkomend advies uit waarin ze bevestigen dat het MER zoals toegevoegd in PIV3 in orde is

Team Omgevingseffecten is van oordeel dat de aanpassingen in disciplines geluid en lucht in het MER (PIV3) tegemoetkomen aan de opmerkingen uit de adviezen

2.5. Toetsing aan artikel 438 §2, 5° DABM

Het project-MER werd afgetoetst aan de adviezen en opmerkingen van de bevoegde autoriteiten naar aanleiding van de informatie-uitwisseling in kader van het grensoverschrijdend effecten.

Op basis van bovenstaande analyse van de ontvangen informatie, concludeert het Team Omgevingseffecten dat de ontvangen informatie geen aanleiding geeft tot aanpassing van het project-MER en de informatie geen aanleiding geeft tot andere conclusies inzake milieueffecten

3. Goedkeuring van het project-MER

Op basis van de bovenstaande toetsing keurt het Team Omgevingseffecten het voorliggende project-MER goed.”.

ARCHEOLOGIENOTA

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 32182, waarvan op 9 februari 2025 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

Het uitvoeren van het programma van maatregelen wordt als voorwaarde opgelegd.

Aanvraag

Dit project betreft de herinrichting van het noordelijke deel van de Ring (R0) rond Brussel, als onderdeel van het programma 'Werken aan de Ring'. Het doel is om de bereikbaarheid en leefbaarheid rond Brussel te verbeteren, met een focus op verkeersveiligheid en doorstroming

De aanvraag omvat de herinrichting van de R0-Noord tussen en met inbegrip van de verkeerswisselaars R0xE19 (verkeerswisselaar Machelen) en R0xE40 (verkeerswisselaar Sint-Stevens-Woluwe), en de herinrichting van een deel van de E40 tussen de verkeerswisselaar Sint-Stevens-Woluwe en de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met inbegrip van een nieuw aansluitingscomplex 'Kraainem' op dit deel van de E40. Om het doorgaande verkeer van het lokale verkeer te scheiden wordt een aparte stedelijke ringweg naast de doorgaande ringweg gerealiseerd. Naast het aanpassen van de wegen wordt ook gewerkt aan het herstel van de waterhuishouding, natuurverbindingen en betere infrastructuur voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer

De werken gaan gepaard met reliëfwijzigingen en het slopen van bestaande verhardingen, constructies, riolering en enkele gebouwen. Er worden verschillende werkzones aangelegd en er worden tijdelijke verhardingen en kunstwerken voorzien om het verkeer om te leiden tijdens de aanlegfase

De waterlopen in het projectgebied, de Woluwe en de Kleine Maelbeek, zullen heraangelegd worden, waardoor ze op opnieuw in open bedding kunnen stromen, al dan niet in een licht meanderend patroon. Waar het vanuit veiligheidsstandpunt en ruimtelijke inpasbaarheid mogelijk is, wordt ook een winterbed voorzien

Het project gaat gepaard met ontbossing, het vellen van bomen buiten bos en vegetatiewijzigingen. Tijdens de aanlegfase zullen op verschillende locaties grondige vergravingen van het projectgebied plaatsvinden, waarbij de aanwezige vegetatie gewijzigd zal worden. De aangevraagde vegetatiewijzigingen hebben betrekking op het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen, het wijzigen van het reliëf en het rechtstreeks of onrechtstreeks wijzigen van de waterhuishouding. Er worden wijzigingen aangebracht aan historisch permanente graslanden en aan kleine landschapselementen en andere vegetaties.

Deelplan 1: Knoop E19

De sterturbine wordt behouden met enkele wijzigingen die nodig zijn voor de aansluiting van de stedelijke ringweg (verder SRW) en de doorgaande ringweg (verder DRW), het optimaliseren van de doorstroming en het beperken van de ruimtelijke impact van dit knooppunt. Om de kruising van de verbindingen in de verschillende richtingen mogelijk te maken, worden een aantal nieuwe kunstwerken gerealiseerd, met aansluitend nieuwe of te vernieuwen wegsegmenten:

- een plaatbrug met verticale kolommen met een overspanning van 237 m voor de verbindingsweg van de R0bi naar de E19 Brussel - Antwerpen over de R0 + ecopassage,
- een U-bak met een lengte van 326 m voor de verbindingsweg van de R0bu naar de E19 Brussel-Antwerpen;
- een onderdoorgang van 297 m voor de verbindingsweg van de R0bi DRW naar de R0bi SRW,
- een plaatbrug met hellende kolommen Brug met een overspanning van 56 m over de verbindingsweg van de R0bu SRW naar de R22 + ecopassage;

- een plaatbrug met hellende kolommen met een overspanning van 99 m voor de verbindingsweg van de R0bu SRW naar de R0bu DRW over de verbindingsweg van de R0bu naar de E19 Brussel-Antwerpen,
- een plaatbrug met hellende kolommen met een overspanning van 59 m voor de verbindingsweg van de R22 naar de R0bu over de verbindingsweg van de E19 naar de R0bu + ecopassage

De bestaande verbindingbogen van de R0bu naar de E19 (HW083) en van de E19 naar de R0bu worden afgebroken

Rondom en te midden van de verkeerswisselaar worden ecoverbindingen voorzien onder de verbindingsweg van de E19 Antwerpen-Brussel naar de R0bu, onder de verbindingsweg van de R22 naar de R0b en over het Lindenplein. Ook worden een aantal ecopassages geïntegreerd in de kustwerken. Te midden van het heraangelegde knooppunt worden eveneens verschillende bufferbekkens en brede langsgrachten aangelegd

Het talud aan de westzijde van de R0 wordt ten noordwesten van het verkeerscomplex deels afgegraven om de verbrede doorgaande R0 en verlengde en verbrede voorsorteer- en afslagstroken richting de R22 Woluwelaan in te kunnen passen. Ten zuidoosten van het knooppunt worden de bestaande taluds aan weerszijden van de R0 afgegraven om de verbrede R0 en verlengde en verbrede voorsorteer- en afslagstroken tussen de R0, E19 en R22 in te passen. Op percelen aan de Ringstraat nummers 1 en 3 worden enkele bijgebouwen afgebroken

Ten oosten van de N21 Haachtsesteenweg wordt onder de R0 een nieuwe leidingkoker aangelegd. De persput (diameter 12 m) bevindt zich ter hoogte van de Felix Timmermanslaan, de ontvangstput (diameter 8 m) tussen de Haachtsesteenweg en de begraafplaats van Diegem. De leidingkoker is 147,40 m lang en heeft een inwendige diameter van 3,50 m, met het oog op reserveruimte naar de toekomst toe. Ten behoeve van de aanleg van deze leidingkoker wordt de villa gelegen aan de Félix Timmermanslaan 53, die is opgenomen in de lijst van vastgesteld bouwkundig erfgoed, gesloopt. De persput van waaruit de nieuwe koker onder de R0 geperst zal worden ligt ter hoogte van deze villa

Voorbij de brug van de Petrus Schroonsstraat bestaat de R0bi uit vier rijvakken, die later worden opgesplitst in tweemaal twee rijvakken. Hiervan blijven twee rijvakken de DRW volgen en leiden de twee andere rijvakken het verkeer richting de parallelwegen. Voor de R0bu komen in de sterturbine tweemaal twee rijvakken samen, afkomstig van de DRW en SRW. Het aantal rijstroken wordt afgebouwd om ter hoogte van de brug van de Petrus Schroonsstraat nog drie rijvakken te hebben. Op deze stedelijke ringwegen zal binnen de gehele zone Zaventem de maximumsnelheid 70 km/u bedragen. De rijstroken zijn 3,30 m breed. Op de doorgaande R0 blijft de huidige maximumsnelheid van 100 km/u behouden, met rijstrookbreedtes van 3,50 m

De bestaande verbindingbogen van de buitenring naar de E19 en van de E19 naar de buitenring worden afgebroken. De verbindingsweg tussen de E19 en de R0bu wordt meer binnen het knooppunt gebracht, waardoor aan de buitenzijde ruimte vrijkomt voor groen. De capaciteit van twee rijbanen blijft behouden. De oprit van de R22 Woluwelaan richting de buitenring wordt aan de noordkant van de sterturbine enkele meters opgeschoven, zodat ruimte vrijkomt voor de Fietsring. Beide verbindingswegen komen samen tot drie rijstroken alvorens ze zich circa 250 m verder bij de R0bu voegen. Ook de verbinding tussen de R0bu en de E19 wordt meer binnen het verkeersknooppunt gebracht om ruimte te maken voor een groene buffer. De capaciteit van deze verbindingsweg wordt uitgebreid van twee naar drie rijstroken. Het bestaande weefvak tussen de R22 en de R0, voor de verbindingswegen van de R22 naar de R0bu en de R0bi opsplitsen, wordt verlengd van 100 m naar 150 m. Voor de verplaatsing zijn

reliefwijzigingen noodzakelijk. Aan de zuidoostzijde wordt een groot bufferbekken van circa 3 300 m² voorzien.

De opbouw van de weg beantwoordt aan de technische bepalingen van Bouwklasse 1. Dit is een algemene bepaling voor de ringinfrastructuur en geldt dus ook voor de segmenten van de R0 in de andere deelplannen.

De bestaande geluidsschermen aan de noordzijde van het knooppunt en tussen het viaduct van Vilvoorde en de Petrus Schroonsstraat worden verwijderd en vervangen door verschillende nieuwe schermen. De schermen ter hoogte van de Schroonsstraat zijn U-vormig en lopen over de nieuwe brug over de R0. Ter hoogte van de Emiel Dewandeleerstraat wordt een geluidsbem aangelegd. Ten zuiden van het knooppunt worden nieuwe geluidsmuren geplaatst ter hoogte van de Felix Timmermanslaan en de Schetsstraat.

De bestaande brug van de Petrus Schroonsstraat over de R0 wordt vervangen door een landschapsbrug van 93 m lang en verbreed omwille van comfort en doorstroming van het lokale autoverkeer, de trage weggebruikers en het openbaar vervoer. Op de brug wordt één rijstrook voorzien voor alternerend lokaal verkeer waarbij het frequente busverkeer gegarandeerd wordt. De rijstrook voor alternerend verkeer wordt ingericht als fietsstraat, met gemengd verkeer van fietsers (Fietsring) en alternerend bus- en lokaal verkeer. De maximumsnelheid bedraagt er 30 km/u. De landschapsbrug wordt voorzien van een ruime mantel-zoomverbinding die de primaire ecologische verbinding tussen het Floordambos en de Woluwevallei vormt. Zowel aan de oost- als westzijde van de brug wordt onder de Petrus Schroonsstraat een ecopassage voorzien. Ook het kruispunt met en het begin van de Oudstrijdersstraat en de Henri Brounsstraat worden heraangelegd.

De brug van de N21 Haachtsesteenweg over de R0 wordt vervangen en zal bestaan uit twee afzonderlijke delen. Beide bruggen zijn stalen plaatbruggen met betonnen druklaag, zijn 124 m lang en bestaan uit twee gelijke overspanningen. Er wordt een 2x1 rijstrook voorzien voor gemotoriseerd verkeer. De maximumsnelheid bedraagt 50 km/u. Het profiel omvat verder aan de zuidkant van de weg een tweerichtingsfietspad (dat voldoet aan de kwaliteitseisen van een fietssnelweg) om de verbinding te maken tussen de Fietsring en de F216 en aan de noordzijde een eenrichtingsfietspad. Ter hoogte van de begraafplaats van Diegem komt een fietsoversteek met middeneiland. Op de brug wordt een busbaan (BOB) voorzien richting Brussel, om aan te sluiten op de BOB die reeds in bestaande toestand aanwezig is op de N21. Ten zuiden van de R0 wordt onder de N21 een ecopassage voorzien. Het noordelijk deel van de Schetsstraat tussen de N21 en de Jan Baptist Jacobsstraat wordt opgeheven en na afloop van de werkzaamheden groen aangeplant.

De N262a Eugène Blaironstraat wordt opgebroken en verlegd parallel aan de weg van de Bedrijvenzone Machelen Cargo. Hiervoor zijn reliefwijzigingen noodzakelijk, inclusief het gedeeltelijk afgraven van de bestaande kunstmatige ophoging tussen de luchthaven en de R0. Er wordt een 2x1 rijstrook voorzien voor gemotoriseerd verkeer, met aanliggende berm zonder voet- of fietspaden. De Felix Timmermanslaan en de Veldweg takken op de verlegde weg aan via de noordzijde in plaats van de zuidzijde. Er wordt een nieuwe aansluiting voorzien van de N262a op de N21. Door de heraanleg van de Eugène Blaironstraat zal een deel van het recyclagepark Machelen worden ingenomen, wat zal gecompenseerd worden aan de noordzijde. De herinrichting van het recyclagepark maakt onderdeel uit van een afzonderlijke vergunningsprocedure. Aan de Eugène Blaironstraat worden de woningen met nummers 75 en 77 gesloopt.

Parallel aan de R0 wordt de nieuwe Fietsring met aanliggend voetpad aangelegd. De Fietsring takt aan vanop de R22 Woluwelaan en steekt de opengelegde Woluwe over via een fietsbrug van 14 m lang. De fietssnelweg gaat in stijgende lijn waarbij de grondkering van de helling wordt verzekerd door middel van een natuurlijk talud. Net voor de Fietsring de Petrus Schroonsstraat bereikt wordt een vrijstaand gebouw gesloopt. Tussen het talud en de opengelegde Woluwe wordt een waterpartij voorzien, die dienst doet als bufferbekken. Bovenaan het talud wordt, in de 180°-bocht die de fietsverbinding daar maakt, opnieuw een bufferbekken voorzien. Via de nieuwe brug van de Petrus Schroonsstraat steekt de Fietsring de R0 over. Net voor de brug over de R0 wordt onder de Fietsring een ecopassage voorzien. Aan de oostzijde van de R0 dwarsst de Fietsring het verkeerscomplex Machelen met behulp van 2 fietsbruggen om verder zuidwaarts parallel aan de R0 te lopen. De beide plaatbruggen met hellende kolommen zijn respectievelijk 50 m en 52,10 m lang en bestaan uit drie overspanningen. Op beide fietsbruggen wordt naast de Fietsring eveneens een voetpad en een ecologische zone voorzien. Tussen fiets- en voetpad en de ecozone is een balustrade/raster geplaatst om de dieren te geleiden over het kunstwerk. Onder de Fietsring worden op verschillende locaties kleine ekokokers aangelegd voor langse migratie van de binnen- naar de buitenzijde van de fietssnelweg. De N21 wordt gekruist via de fietsonderdoorgang. De ecopassage onder de N21 loopt langs de Fietsring. Er zijn aantakkingen, zowel voor fietsers als voetgangers, vanuit de Henri Brounsstraat, Melkstraat, Emiel Dewandeleerstraat en N21. Onder de verbinding met de Melkstraat wordt een ecopassage voorzien.

Aan de westzijde van de R0 wordt ter hoogte van het parkgebied tussen de R22 Woluwelaan en de R0 de ingebuisde Woluwe over een lengte van 156 m opnieuw in open bedding gebracht, tot net opwaarts van het viaduct van Vilvoorde. Er wordt op de Woluwe in deze zone één lozingspunt voorzien met uitstroomconstructie. Ter hoogte van de uitstroomconstructie en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de Woluwe aan de overzijde van de constructie voorzien van schanskorven.

Deelplan 2 Diegem

De R0bi blijft tussen de verkeerscomplexen van Machelen en Zaventem drie rijstroken behouden. De R0bu breidt richting het knooppunt Machelen uit van drie naar vier rijstroken, waarvan de rechtse twee dienstdoen als voorsorteerstroken richting de E19. Het gabarit van de R0 wordt wel sterk verbreed door de aanleg van de stedelijke ringwegen met vier rijstroken in beide richtingen. Verbindingswegen komende van de R0bi DRW, de E19 en de R22 komen samen en vormen de R0bi SRW. Aan weerszijden van de R0 wordt het bestaande snelwegtalud hiervoor afgegraven.

De N262a Eugène Blaironstraat/Nieuwe Zaventemsesteenweg wordt richting het noorden verplaatst om plaats te maken voor de Fietsring. De brug van de Zaventemsesteenweg over de R0 wordt enkele meters opgeschoven en heringericht ten dienste van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. De nieuwe brug is een nagespannen plaatbrug van 80,65 m lang en bestaat uit twee overspanningen. Er wordt een vrijliggend tweerichtingsfietspad voorzien, met daarnaast een groene strook als ecoverbinding voor fauna. Ten zuiden van de R0 wordt een ecopassage voorzien onder de Zaventemsesteenweg. De Fietsring loopt hier parallel aan de noordzijde van de R0 waarbij een nieuwe onderdoorgang onder de Zaventemsesteenweg wordt voorzien. Ten noorden van deze onderdoorgang wordt een verbinding gerealiseerd tussen het fietspad langs de Zaventemsesteenweg en de Fietsring, alsook een voetgangerstrap. Zowel voor de verplaatsing van de N262a, de verschuiving van de brug en de inpassing van de Fietsring zijn reliëfwijzigingen nodig.

Deelplan 3. Knoop A201

Ter hoogte van de kruising met de A201 wordt de DRW heraangelegd en behoudt de ringweg zijn capaciteit met drie rijstroken in beide richtingen. Langs weerskanten wordt de SRW aangelegd met twee rijstroken. Tussen deze SRW en de vernieuwde brug van de A201 over de R0 worden nieuwe op- en afritten voorzien. De aanleg hiervan vereist reliefwijzigingen.

Deelplan 4 Spoorlijn 36

Ter hoogte van de kruising van de spoorlijn 36 over de R0, wordt de DRW heraangelegd, maar blijft de huidige capaciteit behouden met drie rijstroken in beide rijrichtingen. Aan weerszijden wordt de SRW voorzien, die bestaat uit vier rijstroken aan elke kant. In de aanloop naar aansluitingscomplex 3 Zaventem-Henneaulaan doen de twee rechtse rijstroken van de R0bi SRW dienst als voorsorteerstroken waarna ze zich afscheiden en de afrit vormen naar de Hector Henneaulaan. Ook op de R0bu SRW fungeren de twee meest rechtse rijstroken als voorsorteerstroken in aanloop naar het aansluitingscomplex A201. Deze breiden zich verder uit naar vier rijstroken en splitsen zich af van de R0bu SRW.

De Fietsring wordt hier ten oosten van de R0 aangelegd en ligt verhoogd ten opzichte van de snelweg. Er wordt een verbinding gerealiseerd tussen de Fietsring en de Maalbeekweg, en er wordt een aansluiting voorzien op fietssnelweg F3, die parallel aan spoorlijn 36 loopt en de R0 kruist over een brug. Om de Fietsring en de verbinding tussen beide fietssnelwegen te realiseren, zijn reliefwijzigingen noodzakelijk. Tussen de Fietsring en de R0 wordt een langgerekt buffer- en infiltratiebekken voorzien. De bestaande snelwegtaluds zullen deels afgegraven worden om het nieuwe ontwerp in te passen.

Ter hoogte van de Maalbeekweg wordt op de Ontlastingsbeek een nieuw lozingspunt gecreëerd. Ter hoogte van de uitstroomconstructie en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de waterloop aan de overzijde van de constructie voorzien van schanskorven.

Deelplan 5: Hector Henneaulaan

De DRW blijft zowel voor de binnen- als buitenring te midden van het aansluitingscomplex 3 Zaventem-Henneaulaan de bestaande capaciteit van drie rijstroken behouden. Ten zuiden van het complex breidt de R0bi DRW uit naar vier rijstroken, waarvan twee rijstroken dienstdoen als voorsorteerstroken richting de E40/A3. De capaciteit van de R0bu DRW neemt hier af van vier naar drie rijstroken. De R0bi DRW en R0bu DRW kruisen waterloop de Woluwe en een fietsverbinding over nagespannen plaatbruggen van 36,20 m lang.

Voorbij de afrit richting de Hector Henneaulaan bestaat de R0bi SRW uit drie rijstroken, waarvan er één zich afsplitst ter hoogte van de brug van de Henneaulaan en verder richting het zuidwesten loopt als de R22 Woluwedal. Deze verbindingsweg van de R0bi SRW naar de R22 kruist de oprit van de Hector Henneaulaan naar de R0bi SRW via een onderdoorgang van 65,50 m lang, waarvan 43 m onder gesloten dak. De wanden worden afgewerkt in uitgewassen beton. De oprit voegt zich net voorbij de onderdoorgang bij de R0bi SRW. Net ten zuiden van de Hector Henneaulaan wordt onder de oprit een ecotunnel voorzien.

Ook de R0bu SRW bestaat uit drie rijstroken, waarvan er één zich afsplitst richting de Hector Henneaulaan en twee parallel blijven lopen aan de R0bu DRW. De oprit komende vanaf de Hector Henneaulaan maakt een U-bocht en voegt zich, samen met de R22 richting noord, bij de R0bu SRW, die ten noorden van het aansluitingscomplex vier rijstroken telt. Onder de op- en afrit van en naar de R0bu SRW wordt een ecopassage voorzien. De R0bi SRW en R0bu SRW kruisen waterloop de Woluwe en een fietsverbinding over nagespannen plaatbruggen van 36,20 m lang.

De heraanleg van het aansluitingscomplex vereist heel wat reliefwijzigingen. De bestaande snelwegtaluds worden deels afgegraven en geherprofileerd voor de verbreding van de R0 met aan weerszijden de SRW. Er worden nieuwe op- en afritten voorzien tussen de SRW en de Hector Henneaulaan, inclusief bijhorende ophogingen en taluds. Hiertoe worden de oude op- en afritten opgebroken en afgegraven. Zowel te midden van het aansluitingscomplex als errond worden verschillende buffer- en infiltratiebekkens en -grachten voorzien. Ten zuiden van de Nijveldstraat wordt ook een beperkte reliefwijziging doorgevoerd om een ecodeuct onder de straat te kunnen realiseren. Deze ecoverbinding onder de straat verbindt de open ruimte ten westen van de straat met de Woluwevallei ten oosten.

De R22 richting zuid splitst zich net voorbij de Hector Henneaulaan af van de R0bi SRW en loopt vervolgens richting het zuidwesten. Ter hoogte van het kruispunt met de Grote Kloosterstraat wordt aangesloten op de bestaande situatie. De R22 richting noord komt vanuit het zuidwesten en kruist de R0 DRW en R0 SRW via een 104,50 m lange onderdoorgang waarna de R22 richting noord zich bij de R0bu SRW voegt.

De Hector Henneaulaan en de brug over de R0 werden recent reeds heraangelegd. Om de nieuwe op- en afritten aan te sluiten, zijn aanpassingen nodig aan de vernieuwde gemeenteweg. De op- en afritten tussen de R0bu SRW en de Hector Henneaulaan worden verplaatst naar het kruispunt met de Hoogstraat. Er wordt nieuwe belijning aangebracht op het kruispunt en de middenbermen worden aangepast aan de gewijzigde verkeerssituatie. Op de brug over de R0 heeft de Hector Henneaulaan vier rijstroken richting Brussel en 3 richting Zaventem. In beide rijrichtingen wordt de meest rechtse rijstrook ingericht als busbaan. De oprit richting R0bi SRW bevindt zich niet langer aan de noordzijde van de Hector Henneaulaan, maar aan de zuidzijde. Op de brug wordt de meest linkse rijstrook richting Brussel als opstelstrook richting deze oprit voorzien. Net ten westen van de oprit wordt onder de Hector Henneaulaan een ecotunnel voorzien. De Hector Henneaulaan richting Zaventem bestaat voorbij de brug uit vier rijstroken, waarvan de rechtse de opstelstrook voor de oprit richting de R0bi SRW is. De tweede rijstrook is een aparte busbaan. Verder richting het westen wordt het kruispunt met de Belgicastraat en de Excelsiorlaan heraangelegd. In beide rijrichtingen worden naast twee rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer aparte opstelstroken voorzien voor het verkeer richting de Belgicastraat en richting de Excelsiorlaan. Een kleine 200 m ten westen van het kruispunt wordt aangesloten op de bestaande situatie.

De Belgicastraat wordt tussen de Imperiastraat en de Zaventemsebaan heraangelegd. De rotondes ter hoogte van de Zaventemsebaan en de Imperiastraat verdwijnen en er worden fiets- en voetpaden aangelegd aan weerszijden. Voorbij de kruising met de Zaventemsebaan wordt onder de Belgicastraat een ecopassage voorzien. Deze ecoverbinding werd aangepast ten opzichte van de eerder verleende vergunning, zodat die geen impact heeft op de parkeerplaatsen van de autohandelaar op die locatie. Net ten noorden van deze ecopassage wordt aan de oostzijde van de Belgicastraat en de Jozef Van Damstraat een dubbelrichtingsfietspad voorzien richting het kruispunt van de R22 Woluwedal met de Grote Kloosterstraat.

Aan de oostzijde van de R0 en het aansluitingscomplex wordt de Fietsring aangelegd. Onder het kruispunt van de Hector Henneaulaan met de Hoogstraat wordt hiervoor een fietsonderdoorgang gebouwd en meer noordwaarts wordt een verbinding met de Hoogstraat gerealiseerd ter hoogte van het gebouwencomplex met nummer 193. Dit gebouwencomplex wordt integraal gesloopt. Ten zuiden van de Hector Henneaulaan wordt net voorbij de onderdoorgang een aftakking voorzien om de Hector Henneaulaan te bereiken. Verder zuidwaarts blijft de Fietsring parallel aan de R0bu SRW lopen en wordt de Woluwe en de

fietssnelweg F202 door middel van een brug gekruist. De fietssnelweg F202, die aan de zuidoostzijde van de R22 loopt, en heraangelegd wordt, sluit iets ten noorden van deze brug aan op de Fietsring. Meer ten zuiden wordt een verbinding voorzien met de Bosrankstraat.

De fietssnelweg F202 loopt samen met de Woluwe en de R22 richting noord onder de bruggen van de R0 door, kruist de Woluwe over een fietsbrug van 18 m lang en sluit hier voorbij aan op de Fietsring. Langs de F202 wordt eveneens een voetpad aangelegd. Onder de F202 worden verschillende kleine ecokokers voorzien. Over de R22 Woluwedal wordt een voetgangersbrug geconstrueerd die het voetpad parallel aan de R22 verbindt met de Belgicastraat. Parallel aan de voetgangersbrug wordt onder de R22 Woluwedal een ecopassage voorzien.

Tussen de afrit en de Fietsring wordt een geluidsberm voorzien die aansluit op een nieuw geluidsscherm tussen de R0 en de Fietsring dat doorloopt tot aan de N2 Leuvensesteenweg.

Bij de heraanleg van de R22 wordt de locatie van de R22 Woluwedal gewisseld met die van de huidige Woluwe. De waterloop wordt over een lengte van 580 m opengelegd en opgewaardeerd, met een hermeandering en een bijkomende winterbedding, om zo meer ruimte voor water te creëren. Ook wordt de bestaande onderdoorgang onder de R0 verwijderd en wordt onder de nieuwe snelwegbruggen ruimte voorzien voor de waterloop om in open profiel onder de R0 te stromen.

Er worden op de Woluwe twee lozingspunten voorzien met uitstroomconstructie: één aan de R22 Woluwedal en één ter hoogte van het park van Zaventem. Ter hoogte van de uitstroomconstructies en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de Woluwe aan de overzijde van de constructies voorzien van schanskorven.

Deelplan 6: E40

De E40/A3 is hier gecategoriseerd als regionale weg. Ten opzichte van de autosnelweg worden de rijstroken versmald van 3,50 m tot 2,90 m breed en wordt de snelheidslimiet verlaagd van 120 km/u naar 70 km/u. Ter hoogte van de Countrylaan wordt aangesloten op de bestaande situatie. Op de E40/A3 Brussel – Leuven blijven de drie doorgaande rijstroken en de afrit richting de R22 Woluwedal behouden. Voorbij de Bareelstraat wordt het aantal rijstroken gereduceerd naar twee. De E40/A3 Leuven – Brussel telt drie rijstroken en voorbij de Bareelstraat voegt de oprit vanop de R22 Woluwedal in. De E40/A3 bestaat verder uit vier rijstroken, opgedeeld in 2 + 2 met het oog op het voorsorteren richting het centrum van Brussel. Aan de noordzijde blijft de bestaande geluidsmuur behouden. Langs de E40/A3 wordt aan weerszijden een langsgracht aangelegd. De bestaande snelwegtaluds worden omwille van de heraanleg van het aansluitingscomplex Kraainem geherprofileerd.

De Bareelstraat wordt heraangelegd ter hoogte van de E40/A3 inclusief de realisatie van een nieuwe brug over de snelweg. De brug is van het type plaatbrug met verticale kolommen, is 37,95 m lang en bestaat uit één overspanning. Op de brug wordt eveneens ruimte voorzien voor een ecoverbinding.

Deelplan 7: Sint-Stevens-Woluwe

De vernieuwde E40/A3 Brussel – Leuven telt twee rijstroken en kruist de afrit van de E40/A3 Leuven – Brussel naar de R22 Woluwedal en de oprit van de R22 naar de E40/A3 Leuven – Brussel over een nieuwe te realiseren plaatbrug met verticale kolommen van 39 m lang. De bestaande kokerbrug over de Kleinenbergstraat blijft behouden. Voorbij de Kleinenbergstraat voegt de oprit vanop de R22 Woluwedal zich bij de E40/A3, waarna de E40/A3 drie rijstroken telt. Het bestaande viaduct van Kraainem blijft behouden. Voorbij het viaduct wijzigt de categorisering van de E40/A3 van regionale weg naar hoofdweg. Dit gaat gepaard met een

verbreding van de rijstroken en een verhoging van de maximumsnelheid. Ook de E40/A3 Leuven – Brussel telt twee rijstroken. Net voor het viaduct van Kraainem voegen de verbindingswegen van de R0bi SRW naar de E40/A3 Leuven – Brussel en van de R0bu naar de E40/A3 Leuven – Brussel zich bij de E40/A3, waarna de autosnelweg drie rijstroken telt. De categorisering van de E40/A3 wijzigt hier van hoofdweg naar regionale weg. Dit gaat gepaard met een versmalling van de rijstroken en een verlaging van de maximumsnelheid. Voorbij de kokerbrug over de Kleinenbergstraat bevindt zich de afrit richting de R22 Woluwedal. De E40/A3 kruist deze afrit en de oprit van de R22 Woluwedal naar de E40/A3 Leuven – Brussel over een nieuwe te realiseren brug die identiek en parallel gelegen is aan de brug in de rijrichting Leuven. De verkeersuitwisseling tussen de lokale wegen en de E40/A3 wordt geconcentreerd via de nieuwe op- en afritten in plaats van afzonderlijke op- en afritten van en naar de Bevrijdingslaan, Oudstrijderslaan en Woluwedal. De gesupprimeerde op- en afritten worden opgebroken en de vrijgekomen ruimte wordt ingericht met groen, bufferbekkens en -grachten. Voor de heraanleg van het aansluitingscomplex zijn reliëfwijzigingen noodzakelijk.

Om de nieuwe op- en afritten mogelijk te maken, wordt de R22 Woluwedal deels heraangelegd. Waar de R22 nu slechts twee rijstroken telt in elke richting, wordt ze plaatselijk verbreed om in beide rijrichtingen bijkomend twee opstelstroken te voorzien richting de opritten. De Kleinenbergstraat wordt heraangelegd tussen de Bevrijdingslaan en Wannenveld met inbegrip van de nieuwe nagespannen plaatbrug van 60 m lang over de op- en afritten. Onder het snelwegviaduct worden de Statieplaats en de Oudstrijderslaan heraangelegd, inclusief de fietspaden. Ter hoogte van het kruispunt met de Jef Thumasstraat wordt de Oudstrijderslaan teruggebracht naar één rijstrook. De aansluiting van de Molenstraat op de Oudstrijderslaan wordt verlegd naar het kruispunt met de Jef Thumasstraat, gebruik makend van de vrijgekomen ruimte door de te supprimeren oprit richting E40/A3 Brussel – Leuven. Er wordt een ecopassage voorzien onder de gemeenteweg. Ook onder de Statieplaats en de Julien Trekkerstraat wordt een ecoverbinding gerealiseerd. De bestaande keerlus voor openbaar vervoer onder het viaduct wordt heraangelegd en de Julien Trekkerstraat wordt hierop aangesloten.

Over een lengte van 360 m wordt de Woluwe opnieuw aangelegd met een open, meer meanderend profiel. Het voormalige recyclagepark van Kraainem wordt hiervoor gesloopt en de fietssnelweg R22 wordt verlegd. De bodembreedte bedraagt minstens 3 m, en de waterloop wordt aangelegd met taluds van minstens 6/4. Er zal een vergroting optreden van de natte doorstroomsectie, en door het voorzien van een winterbedding zal er ook meer bergingscapaciteit in de waterloop worden verwezenlijkt. Er wordt op de Woluwe in deze zone één lozingspunt voor hemelwater voorzien met uitstroomconstructie, net opwaarts van het viaduct van Kraainem. Ter hoogte van de uitstroomconstructie en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de Woluwe aan de overzijde van de constructie voorzien van schanskorven. Net ten zuiden van de op- en afritten wordt onder de R22 een ecopassage voorzien richting de open te leggen Woluwe.

De Kleine Maelbeek wordt over een lengte van 210 m opnieuw aangelegd met een open, meer meanderend profiel met een minimale bodembreedte van 1 m en asymmetrische taluds, waarvan één minimum 6/4. Ter hoogte van het viaduct wordt het andere talud aangelegd aan 90° om in de smalle doorgang toch een open beekprofiel te realiseren. Aan de Oudstrijderslaan wordt in de Kleine Maelbeek één lozingspunt verwezenlijkt met uitstroomconstructie. Ter hoogte van de uitstroomconstructie en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de Kleine Maelbeek aan de overzijde van de constructie voorzien van schanskorven.

Deelplan 8. Knoop E40

De volledige verkeerswisselaar van Sint-Stevens-Woluwe wordt afgebroken en opnieuw aangelegd. De capaciteit van de DRW wordt teruggebracht tot twee rijstroken in elke rijrichting. Om de verkeersuitwisseling tussen de DRW, SRW en E40/A3 mogelijk te maken, worden verschillende kunstwerken gerealiseerd.

- een fly-over met een lengte van 421 m voor de verbindingsweg van de E40/A3 Brussel - Leuven naar de R0bu SRW over de R0 en E40/A3,
- een fly-over met een lengte van 460 m voor de verbindingsweg van de E40/A3 Leuven - Brussel naar de R0bi SRW over de R0 en E40/A3;
- een onderdoorgang met een lengte van 290 m voor de onderdoorgang van de verbindingsweg van de R0bu naar de E40/A3 Leuven - Brussel onder de R0 en E40/A3,
- een onderdoorgang met een lengte van 290 m voor de verbindingsweg van de R0bi DRW naar de E40/A3 Brussel - Leuven onder de R0 en E40/A3,
- een plaatbrug met verticale kolommen met een lengte van 34 m voor de verbindingsweg van de E40/A3 Leuven - Brussel naar de R0bu DRW over de parallelbaan aan R0bu van Sint-Stevens-Woluwe naar Machelen;
- een onderdoorgang met een lengte van 117 m voor de rangeerbaan van R0bi SRW naar R0bi DRW onder de E40/A3,
- een onderdoorgang met een lengte van 110,36 m voor de R0bi onder de E40/A3, de verbindingsweg E40/A3 Brussel - Leuven naar de R0bu SRW (fly-over) en de verbindingsweg E40/A3 Leuven - Brussel naar de R0bi SRW (fly-over),
- een onderdoorgang met een lengte van 110,36 m voor de R0bu onder de E40/A3, de verbindingsweg van de E40/A3 Brussel - Leuven naar de R0bu SRW (fly-over) en de verbindingsweg van de E40/A3 Leuven - Brussel naar de R0bi SRW (fly-over),
- een onderdoorgang met een lengte van 162 m voor de parallelbaan aan de R0bu van Sint-Stevens-Woluwe naar Machelen onder de E40/A3;
- een plaatbrug met een lengte van 40 m voor de verbindingsweg van de R0bu naar de E40/A3 Brussel - Leuven over de Fietsring.

Binnen het verkeerscomplex worden ook verschillende ecoverbindingen voorzien over de verbindingsweg van de R0bi SRW naar de E40/A3 Leuven - Brussel, onder de E40/A3 ter hoogte van de verkeerswisselaar en onder de verbindingsweg van de E40/A3 Brussel - Leuven naar de R0bi SRW.

Ten noorden van het verkeerscomplex wordt de bestaande brug van de Leuvensesteenweg (N2) over de R0 afgebroken en er wordt een nieuwe, bredere brug geconstrueerd, met het oog op de toekomstige heraanleg van de N2. De brug bestaat uit twee afzonderlijke delen. Het noordelijk deel met ruimte voor de toekomstige weg heeft een lengte van 116,50 m en bestaat uit twee overspanningen; het zuidelijk deel dat 140 m lang is, bestaat eveneens uit twee overspanningen en biedt ruimte voor toekomstige trage verbindingen en een ecopassage. Het zijn beide stalen plaatbruggen met betonnen druklaag.

Binnen deze vergunningsaanvraag blijft de huidige configuratie op de brug behouden, met één rijstrook richting Brussel en twee rijstroken richting Leuven. Aan de noordzijde wordt het bestaande enkelrichtingsfietspad heraanlegd en verbreed. Aan de zuidzijde blijft het gemengd verkeer behouden. Ten westen van de R0 wordt onder de N2 door een ecotunnel voorzien.

Ten noorden van de Leuvensesteenweg wordt onder de R0 een nieuwe leidingkoker aangelegd met de persput (diameter 12 m) aan de westzijde van de R0 en de ontvangstput (diameter 8 m) aan de oostzijde. De leidingkoker is 165 m lang en heeft een inwendige diameter van 3,50 m, met het oog op reserveruimte naar de toekomst toe.

Langs de Leuvensesteenweg worden een aantal gebouwen gesloopt. Aan de westzijde van de R0 betreft het gebouwencomplex met nummers 375-389, aan de oostzijde heeft de sloop betrekking op de woningen nummer 407 en 409.

Ten oosten van het knooppunt kruist de E40/A3 Leuven-Brussel de Wezembeekstraat over vier nieuw aan te leggen plaatbruggen van 37,95 m lang. Aan de zuidzijde wordt parallel een even lange ecobrug voorzien over de Wezembeekstraat. De Wezembeekstraat wordt heraangelegd en ter hoogte van de kruising met de E40/A3 wordt de straat, alsook het verhoogde, aanliggende dubbelrichtingsfietspad, rechtgetrokken en verbreed.

Ten zuiden van het verkeerscomplex kruist de R0 de Molenstraat over vier parallelle nieuw te construeren nagespannen plaatbruggen van elk 37,90 m lang. Onder de bruggen wordt bijkomende ruimte voorzien zodat waterloop de Kleine Maelbeek in open bedding onder de R0 kan stromen. De waterloop wordt er over een lengte van 115 m opnieuw opgelegd en beperkt verlegd naar het noorden. Het open profiel kent een bodembreedte van minimum 3,3 m en taluds van 6/4 die een oeverversteving krijgen in schanskorven. Er worden op de Kleine Maelbeek ter hoogte van de Molenstraat drie lozingspunten voorzien met uitstroomconstructie. Ter hoogte van de uitstroomconstructies en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de Kleine Maelbeek aan de overzijde van de constructies voorzien van schanskorven. De Molenstraat wordt heraangelegd als fietsstraat. Er wordt een groene overrijdbare middenberm voorzien tussen beide rijrichtingen. De woningen met huisnummers 175 en 177 worden gesloopt. De vrijgekomen zijgevel van de te behouden woning met huisnummer 173 wordt wind- en waterdicht afgewerkt. Parallel aan de R0 worden aan de oost- en westzijde van de bruggen ecoverbindingen aangelegd onder de Molenstraat. Aan de oostzijde wordt de Veeboslaan licht aangepast om de aansluiting met de Fietsring mogelijk te maken.

Aan weerszijden van de R0 worden ten zuiden van het knooppunt nieuwe geluidsschermen voorzien, die doorlopen tot aan de Arthur Dezangrélaan. De bestaande schermen worden verwijderd.

De Fietsring aan de oostzijde van de R0, wordt verhoogd aangelegd ten opzichte van de snelweg in het bestaande talud. Er wordt een aansluiting voorzien op de N2 - Leuvensesteenweg en op Bloemenveld tussen de woningen met huisnummers 71 en 73. Onder de aantakking op de N2 wordt een ecotunnel voorzien. De Fietsring kruist verder de N2 en de het verkeerscomplex via fietsonderdoorgangen. De Fietsring blijft hier aan de oostzijde van de R0 lopen en maakt gebruik van de vrijgekomen ruimte door de herinrichting van het knooppunt. Er wordt een aansluiting gerealiseerd met de Dennenlaan ten noorden van de woning met huisnummer 22, waar eveneens een ecoverbinding voorzien wordt onder de Fietsring. De Fietsring sluit meer zuidwaarts aan op de Veeboslaan en gaat verder als fietsstraat tot de Molenstraat.

Deelplan 9. Sterrebeek

Aansluitend op de bestaande toestand bestaat de vernieuwde E40/A3 Leuven – Brussel uit vier rijstroken, die net voor de Wezembeekstraat worden opgesplitst in twee doorgaande rijstroken en twee voorsorteerstroken richting R0bi SRW, R0bu SRW en R0bu DRW. In de richting van Leuven sluit de verbindingsweg van de R0bi DRW naar E40/A3 Brussel – Leuven voorbij de Wezembeekstraat aan op de E40/A3, waarna de autosnelweg ook richting Leuven vier rijstroken telt en wordt aangesloten op de bestaande toestand. Het gabarit van de E40/A3 wordt door de heraanleg van het verkeerscomplex Sint-Stevens-Woluwe sterk verbreed, waardoor de bestaande snelwegtaluds gewijzigd worden. Aan de zuidzijde van de autosnelweg worden drie buffergrachten voorzien.

Deelplan 10. Arthur Dezangrélaan

De R0b1 en R0b2 kruisen de Arthur Dezangrélaan over twee nagespannen plaatbruggen van 30,60 m lang. Aan de westzijde wordt over deze gemeenteweg eveneens een ecopassage aangelegd. Net voorbij de Arthur Dezangrélaan voegen de verbindingbogen vanaf de E40/A3 in op de R0 DRW. Ten noorden van de Arthur Dezangrélaan start de uitvoeger naar de E40/A3 richting Leuven en Brussel.

Ook de Arthur Dezangrélaan wordt heraangelegd, waarbij de parkeerstroken verdwijnen en een nieuw vrijliggend dubbelrichtingsfietspad wordt voorzien aan de zuidzijde, tussen de Vinkenlaan en de begraafplaats van Kraainem. Ter hoogte van de begraafplaats wordt een voetgangersoversteek voorzien. Het fietspad sluit richting het westen aan op het reeds bestaande dubbelrichtingsfietspad richting het centrum van Kraainem en richting het oosten op het toekomstige Ringfietspad oost, dat deel uitmaakt van de omgevingsvergunning 'R0-OOST - RF4A', met kenmerk OMV/2022070095.

Ter hoogte van het deel van de Alfons Lenaertsstraat tussen de Kraaierenweg en de Arthur Dezangrélaan wordt een knip voorzien, zodat het verkeer vanop de Arthur Dezangrélaan alleen nog via het oostelijke kruispunt de Alfons Lenaertsstraat zal kunnen inrijden. De bestaande bushalte wordt aangepast en verlengd.

Er wordt een nieuw lozingspunt verwezenlijkt op de Kleine Maelbeek aan de zijde van de buitenring. Ter hoogte van de uitstroomconstructie en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de waterloop aan de overzijde van de constructie voorzien van schanskorven.

Deelplan 11. Wezembeek

In dit deelplan wordt alleen een tijdelijke werkzone voorzien.

Tijdelijke handelingen

Om bovenvermelde werken te kunnen uitvoeren, worden eveneens een aantal tijdelijke handelingen aangevraagd.

Binnen het knooppunt Machelen wordt een tijdelijke brug voorzien ter vervanging van de verbinding tussen de R0b1 (komende vanuit Vilvoorde) en de E19 richting Antwerpen. Deze tijdelijke brug sluit aan op de dienstweg van AWV/Infrabel langs spoorlijn 25N. De brug is 75 m lang en bestaat uit twee gelijke overspanningen.

Om de doorstroming van het knooppunt Machelen gedurende de werkzaamheden te verzekeren en de nieuwe verkeerswisselaar inclusief viaducten gefaseerd aan te kunnen leggen, wordt op verschillende locaties binnen het knooppunt tijdelijke verharding aangelegd. Ook ten zuiden van het knooppunt wordt ter hoogte van de brug van de N21 tijdelijke wegverharding voorzien. Doordat de brug van de N21 over de R0 in twee afzonderlijke delen wordt uitgevoerd, wordt voorafgaandelijk aan de afbraak van de bestaande brug eerst één deel van de nieuwe brug geconstrueerd. Gedurende de tijd dat het verkeer over dit deel wordt geleid, zijn tijdelijke verhardingen nodig.

Naast de werken die door het consortium SPI.R0 aan het aansluitingscomplex A201 uitgevoerd worden, zijn er voor de herinrichting van de R0 in de aanloop naar het complex enkele tijdelijke verhardingen in de middenberm nodig om de nodige breedte te verkrijgen voor de rijstroken in beide rijrichtingen.

In de aanloop naar het aansluitingscomplex aan de Hector Henneaulaan wordt tijdelijke verharding aangelegd ten behoeve van de tijdelijke afrit vanop de R0bi naar de Hector Henneaulaan. Ook in de middenberm wordt tijdelijke verharding voorzien met het oog op de heraanleg van het aansluitingscomplex en het verzekeren van de doorstroming. Ter hoogte van de Hector Henneaulaan wordt tijdelijke wegverharding voorzien die nodig is bij de bouw van de nieuwe bruggen waarover de R0 de R22 en de opengelegde Woluwe zal kruisen in de nieuwe toestand. Daarnaast wordt tijdelijke verharding aangelegd voor de oprit vanop de Hector Henneaulaan richting de R0bi alsook in de middenberm om de heraanleg van het aansluitingscomplex mogelijk te maken.

Naast de tijdelijke wegverharding wordt ook de Woluwe tijdelijk verlegd om de nieuwe infrastructuur te kunnen bouwen. Het betreft een doorpersing van 2 x 2000 mm buizen onder de R0 om een tijdelijke gravitaire verbinding te voorzien.

Met het oog op de heraanleg van het aansluitingscomplex Kraainem en het garanderen van de verkeersafwikkeling wordt er in de middenberm van de E40/A3 tijdelijke verharding aangelegd. Aan de zijde van de E40 richting Brussel worden tijdelijke op- en afritten aangelegd om het verkeer om te leiden. Ter hoogte van de bestaande afrit voor het verkeer op de E40 komende vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt een nieuw tijdelijk kruispunt gebouwd langs de bestaande afrit. Omdat deze route een belangrijke toegangsweg is voor de hulpdiensten richting het Universitair Ziekenhuis Sint-Lukas (UCL), wordt ervoor gekozen om dit tijdelijk kruispunt te voorzien in afwachting van de bouw van het definitieve kruispunt. Er wordt tijdelijke wegverharding voorzien om één van de rijstroken richting Brussel te voorzien via het nieuwe complex. Het tijdelijke kruispunt wordt in gebruik genomen tijdens de afbraak van het bestaande viaduct op de afrit en de bouw van het definitieve uitwisselingscomplex van de E40 met de R22. Ook in de middenberm wordt tijdelijke verharding aangelegd.

Om de heraanleg van het knooppunt Sint-Stevens-Woluwe (R0x R40) mogelijk te maken, worden tijdelijke verbindingswegen aangelegd, zodat tijdens de werkzaamheden de verkeersafwisseling verzekerd wordt. Ook in de middenberm wordt tijdelijke verharding aangelegd. Voor verschillende kruisingen van de tijdelijke verbindingswegen met andere wegen worden ook tijdelijke bruggen aangelegd:

- een brug met een lengte van 61,50 m voor de omleiding van de E40/A3 Brussel – Leuven over de R0;
- een brug met een lengte van 40,50 m voor de omleiding van de E40/A3 Brussel – Leuven over de verbindingsweg R0bu > E40/A3 Leuven – Brussel,
- een brug met een lengte van 72 m voor de omleiding van de E40/A3 Leuven – Brussel over de verbindingsweg E40/A3 Brussel –Leuven > R0bu en over de R0;
- een brug met een lengte van 34,50 m voor de omleiding van de E40/A3 Leuven – Brussel over de verbindingsweg E40/A3 Leuven –Brussel > R0bi;
- een brug met een lengte van 21 m voor de omleiding van de E40/A3 Leuven – Brussel over de verbindingsweg R0bi > E40/A3 Brussel – Leuven.

Om de bestaande brug van de N2 - Leuvensesteenweg over de R0 af te kunnen breken en de nieuwe brug te kunnen construeren, wordt eerst de parallel gelegen ecobrug (later fietsbrug) aangelegd. Het verkeer zal gedurende de afbraak en constructie over deze ecobrug geleid worden. Om deze tijdelijke toestand te realiseren wordt tijdelijke verharding aangelegd.

Ter hoogte van de Wezembeekstraat wordt tijdelijke wegverharding aangelegd over het ecoduct om de bruggen van de R0 over de gemeenteweg te kunnen realiseren.

Ter hoogte van de Arthur Dezangrélaan wordt het verkeer gedurende de werkzaamheden tijdelijk over de eerst aan te leggen ecobrug gestuurd, zodat bruggen voor de binnen- en buitenring aangelegd kunnen worden. Om deze omlegging te realiseren wordt tijdelijke verharding aangelegd in de bestaande onverharde middenberm.

Tot slot omvat de aanvraag ook de volgende tijdelijke werkzones

- langs de R0bi ter hoogte van Schetsstraat en Haachtsesteenweg,
- langs de R0bu ter hoogte van Eugène Blaironstraat en Felix Timmermanslaan;
- langs de R0bu ter hoogte van Haachtsesteenweg en Veldweg,
- langs de A201 richting Brussel ter hoogte van de N262a Nieuwe Zaventemsesteenweg;
- langs de R0bi tussen Woluwedal, Belgicastraat en Nijveldstraat,
- langs de R0bi ter hoogte van Hector Henneaulaan, Hermeslaan en Harenweg;
- langs de R0bu ter hoogte van Bevrijdingslaan,
- langs de R0bi ter hoogte van afrit 20 E40/A3 Brussel – Leuven > R22,
- langs de R0bi tussen oprit Oudstrijderslaan > E40/A3 Brussel – Leuven en Oude Baan, ter hoogte van Carpetright Zaventem;
- langs de R0bu ter hoogte van verbindingsweg E40/A3 Leuven - Brussel > R0bi;
- langs de R0bi tussen de Alfons Lenaertsstraat en Oscar de Burburelaan

Lucht

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase hebben zowel de werf zelf (de bouwwerken, het grondverzet en het werfverkeer) als de afwikkeling van het reguliere verkeer een effect op de luchtkwaliteit

Via een minderhinderplan wordt getracht om het verschuiven van verkeer naar ongewenste routes (lokale wegen door woonkernen) zoveel mogelijk te vermijden. Op de R0 binnen het projectgebied wordt steeds een capaciteit van 2x3 (versmalde) rijstroken voorzien, en waar mogelijk meer. De dwarsverbindingen die het projectgebied kruisen, worden steeds behouden of er wordt een volwaardig alternatief voor voorzien. Door de (voorafgaande) uitbouw van een kwalitatief fietsnetwerk wordt ook een alternatief geboden voor het autoverkeer tijdens de werken. Via de minderhindermaatregelen zal ervoor gezorgd worden dat de werken niet leiden tot een substantiële toename van de verkeersdruk en de congestie op het wegennet rond het projectgebied. Deze maatregelen dragen zo ook bij aan het beperken van negatieve luchteffecten tijdens de aanlegfase.

De toegelaten snelheid op de ring binnen het projectgebied wordt tijdens de werken verlaagd van 100 naar 70 km/u, wat buiten de spitsuren leidt tot een verlaging van de luchtemissies per voertuig. In het MER wordt gesteld dat de resulterende daling van de totale luchtemissies van het reguliere verkeer binnen het projectgebied de bijkomende emissies van de werfactiviteiten en het werfverkeer zelf zal compenseren.

Voor de aanlegfase worden in het MER alleen aanbevelingen geformuleerd. Er wordt een monitoring voorgesteld. Deze aanbeveling is uitgewerkt in het monitoringsplan dat is toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag. Het gaat om een globaal monitoringplan voor het volledige projectgebied en een specifiek monitoringplan voor specifieke zones van het projectgebied. Er zal een monitoringscomité opgericht worden. De resultaten van de monitoring, zoals beschreven in het monitoringsplan zullen minstens 1 maal per jaar worden voorgelegd en besproken in het monitoringscomité.

Voor lucht is in het monitoringplan opgenomen dat tijdens de aanlegfase een stofbeheersingsverantwoordelijke wordt aangesteld. Ook zal een stofmeetnet opgezet worden ter hoogte van bewoning om mogelijke stofpieken ter hoogte van bewoning op te volgen. Indien er stofpieken geregistreerd worden richting woongebied zal, aan de hand van een waarschuwings- en actiedrempel, actie op het terrein ondernomen worden. De stofverantwoordelijke moet hierbij inschatten of de stofpiek te wijten is aan de uitgevoerde werken.

- Wanneer de waarschuwingsdrempel (netto PM10 gedurende 3u > 20 µg/m³) overschreden wordt én de stofpiek te wijten is aan de uitgevoerde werken, zal de verantwoordelijke voor stofemissies op de werf ter plaatse gaan om te kijken of de stofreducerende maatregelen die op de werf genomen moeten worden (bijvoorbeeld sproeien, afdekken, wielwassen..) ook goed opgevolgd worden;
- Wanneer de actiedrempel (netto PM10 gedurende 3u > 40 µg/ m³) overschreden wordt én de stofpiek te wijten is aan de uitgevoerde werken, zullen aanvullende stofreducerende maatregelen genomen worden, zoals extra beneveling van de te bewerken gronden, of zullen bepaalde stofproducerende activiteiten tijdelijk stilgelegd worden, in afwachting van het dalen van de nettobijdrage van de stofconcentraties in de omringende woonzone(s)

Bij het graven in een verontreinigde bodem worden de volgende maatregelen (opgenomen in het monitoringsplan) genomen om verspreiding via de lucht te beperken

- Indien de te ontgraven grond verontreinigd is met vluchtige organische componenten, moet de ontgraving ervan begeleid worden door een erkend bodemsaneringsdeskundige en moeten er gedurende de ontgraving regelmatig luchtmetingen worden uitgevoerd met PID of een gelijkaardig toestel. Als blijkt dat de grenswaarden worden overschreden dan moet de bodemsaneringsdeskundige de nodige maatregelen nemen;
- Tijdens het transport van verontreinigde bodem: afdekken van grondtransporten van gronden met een concentratie die niet voldoet aan de bepalingen voor het gebruik van bodemmateriële volgens het VLAREBO, bij gebruik van openbare weg. Bij grondtransporten van deze gronden op de werf worden de gronden vochtig gehouden of afgedekt,
- In eerste instantie worden de verontreinigde gronden zo min mogelijk afgegraven bij weersomstandigheden die aanleiding kunnen geven tot stofvorming. Indien dit niet mogelijk is, kunnen de locaties waar verontreinigde gronden worden afgegraven lokaal vochtig worden gehouden bij stofvorming of bij weersomstandigheden die aanleiding kunnen geven tot stofvorming.

Om stofhinder te voorkomen, stelt het college van burgemeester en schepenen van Zaventem als maatregel voor dat waar een TOP of werkzone wordt voorzien er minimaal 1 keer per aanvoer van 1.000 m³ grond wordt geveegd met gebruik van water (veegwagen met waterstralers). Het wegdek van de rijweg moet ook dagelijks gereinigd worden wanneer dit bevuild is door het transport van gronden. Dit kan algemeen (ook voor de andere gemeentes) worden opgenomen in de voorwaarden.

Ook ten opzichte van de luchthaven moet stofhinder ten allen tijde vermeden worden. Er moeten preventieve maatregelen genomen worden om te voorkomen dat stofwolken (afkomstig van de werf en van zones waar aarde en materialen worden opgeslagen) het zicht van piloten tijdens de naderings- en/of opstijgingsfase zou kunnen belemmeren. BAC zal verplicht zijn om de bevoegde autoriteiten te vragen de werkzaamheden stop te zetten in geval van situaties die het luchtverkeer in gevaar kunnen brengen.

De maatregelen van hoofdstuk 6.12 van titel II van het VLAREM zijn van toepassing op alle bouw-, sloop- en infrastructuurwerken die door een aannemer worden uitgevoerd. De voorziene maatregelen, in toepassing van deze bepalingen, zullen in principe volstaan om stofhinder in de aanlegfase tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Exploitatiefase

Uit het MER blijkt dat het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet (R0 en snelwegen) in de exploitatiefase in totaliteit toeneemt. Op het onderliggende wegennet wordt in de meeste zones een daling van het aantal gereden kilometers verwacht. Een scenario met een ambitieuze modal split (AMS) heeft een positiever effect op de gereden kilometers dan het basisscenario zonder AMS. Op mesoniveau dalen de kilometers in een scenario met AMS met 10,6%. Tussen de verschillende zones zijn er wel grote verschillen: een daling van 3,4% in zone 3 (buitenkant R0) tot een daling van 20,2% in zone 11 (binnenkant R0). Het volume doorgaand verkeer op het onderliggende wegennet neemt met AMS in de ochtendspits af met 13,6% en in de avondspits met 10,7%. Een daling van de gereden kilometers is belangrijk voor luchtkwaliteit.

De milderende maatregelen die opgelegd werden in het plan-MER en het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord', werden meegenomen in het ontwerp (wegontwerp en landschapsplan) en in de doorgerekende (verkeers)scenario's in het MER:

- (geluids)schermen en -bermen in zone Zaventem ter hoogte van de aan het projectgebied grenzende woonwijken van Machelen, Diegem, Zaventem en Kraainem,
- een snelheidsbeperking op de segmenten van de toekomstige snelwegen die aansluiten op de ring (in zone Zaventem op de E40 oost vanaf ASC Sterrebeek en de E19 vanaf ASC Vilvoorde-Luchthavenlaan)

Hiermee rekening houdend komen voor de exploitatiefase in zone Zaventem geen te mildere negatieve luchteffecten (meer) voor als gevolg van de herinrichting van de R0 Noord binnen het projectgebied (scenario ZAV). Het MER stelt dat de effecten van de herinrichting van de R0 beperkt zijn (maximaal tussenscore -1), zonder overschrijding van 80% van de immissiegrenswaarden voor NO₂ en fijn stof volgens titel II van het VLAREM.

Op 14 oktober 2024 werden de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit definitief goedgekeurd, waarin strengere luchtkwaliteitsnormen vanaf 2030 zijn opgenomen met als doel een nulverontreiniging in de lucht tegen 2050 alsook de luchtkwaliteitsnormen nauwer af te stemmen op de geactualiseerde advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Uit tabel 5-5 van het MER blijkt dat bij het voorgenomen project (scenario ZAV) in het studiegebied een oppervlakte van 15,76 km² een NO₂-concentratie hoger dan 20 µg/m³ heeft. Uit dezelfde tabel blijkt dat 187.515 inwoners blootgesteld worden aan een NO₂-concentratie hoger dan 20 µg/m³, wat de nieuwe luchtkwaliteitsnorm zal zijn die in 2030 gehaald moet worden. In de referentiesituatie gaat het respectievelijk om 17,05 km² en 192.294 inwoners. Er wordt dus globaal een verbetering verwacht. Het doorkijkscenario met AMS heeft een positief effect, het is dan ook belangrijk om te blijven inzetten op een modal shift. In een scenario met modal shift heeft in het studiegebied 11,51 km² een NO₂-concentratie hoger dan 20 µg/m³, 125.311 inwoners worden blootgesteld aan een NO₂-concentratie hoger dan 20 µg/m³. Het blijft dan ook belangrijk om in te zetten op maatregelen richting een meer duurzame modal split.

Zoals gevraagd in het advies van de VMM van 20 februari 2026 werden in het MER (PIV3) een extra verschilkaart voor scenario's ZAV (project) en GeCAV (volledige herinrichting van de R0) met aangepaste schaal toegevoegd om de bijdrage van het project aan de toekomstige luchtkwaliteitsnormen te kunnen bepalen. Er zijn een beperkt aantal zones met -1 scores bij toetsing aan de toekomstige jaargemiddelde NO₂-concentraties. De locaties met -2 scores bevinden zich op locaties waar volgens de luchtkwaliteitsrichtlijn niet getoetst moet worden. Het is belangrijk dat het in het MER ingeschatte effect van het project via monitoring tijdens de exploitatiefase opgevolgd wordt.

De effecten van de snelheidsverlaging op de delen van de toekomstige snelwegen die aansluiten op de ring (A19, A12, E40- oost en -west) van 120 km/u naar 90 of 70 km/u zijn (aanzienlijk)

positief voor NO₂. Het is belangrijk dat deze snelheidsverlaging ook effectief voorzien wordt op het moment dat de aangepaste R0 in zone Zaventem in gebruik genomen wordt, zoals ook voorzien is in het flankerend beleid bij het GRUP (zie bijlage bij het monitoringsplan). De snelheidsverlaging werd vastgesteld middels het Ministerieel Besluit van de bevoegde minister houdende aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer van 5 juni 2026.

In het monitoringsplan van PIV3 werd verder verduidelijkt welke monitoring voorzien wordt tijdens de exploitatiefase. Tijdens de exploitatiefase zal het luchtmeetnet gebruikt worden om de effecten van de luchtvervuiling afkomstig van het verkeer van de R0 te meten ten aanzien van de kritische zones die in het project-MER werden aangeduid (bewoning, scholen, rustoorden, ziekenhuizen). De luchtkwaliteitsmetingen hebben tot doel de effecten van de luchtvervuiling (NO₂) afkomstig van het verkeer van de R0 te meten. Hiervoor zal minimaal 1 keer per jaar een luchtkwaliteitsmodellering worden uitgevoerd, op basis van een set van verkeerstellingen (intensiteiten en snelheden, zie monitoring mobiliteit) en luchtkwaliteitsmetingen met behulp van passieve samplers, de concentratie van stikstof (NO₂) ter hoogte van een aantal geselecteerde punten in de kritische zones. De meetresultaten van de passieve samplers worden vergeleken met de resultaten uit het luchtmodel. Ook worden resultaten geëvalueerd ten aanzien van de Europese grenswaarde en de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie. Op basis van deze monitoring zal geëvalueerd worden of de voorziene maatregelen in het project afdoende zijn en of moeten bijgestuurd worden (bijvoorbeeld lagere verkeerssnelheid, plaatsen van schermen). Minstens jaarlijks zullen de resultaten van de monitoring voorgelegd en besproken worden in het op te richten monitoringscomité. De resultaten van deze bespreking zullen ter informatie aan VMM bezorgd worden.

Het monitoringplan moet integraal uitgevoerd worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Geluid en trillingen

Aanlegfase

De werken tijdens de aanlegfase gaan gepaard met geluids- en trillingsemissies door de werfmachines en het werfverkeer. De hinder tijdens de aanlegfase is tijdelijk en de geluidshinder treedt bovendien op in een zone die momenteel al een sterke geluidsbelasting ondervindt van het verkeer op de R0 en op de E19 en E40.

In het minderhinderplan wordt voorzien dat de maximaal toegelaten snelheid op de Ring binnen het projectgebied tijdens de werken wordt verlaagd van 100 naar 70 km/uur. Volgens het MER leidt dit, ondanks het bijkomende werfverkeer, tot een vermindering van de geluidsemissie van het wegverkeer op de R0.

Om de geluidshinder tijdens de aanlegfase te beperken, wordt in het MER aanbevolen dat het werfverkeer maximaal moet afgewikkeld worden via de R0 en de grote verkeersassen, zodat werfverkeer door woonstraten maximaal vermeden wordt. Het MER bevat ook de aanbeveling om een tijdelijke afscherming te voorzien tussen de werfzones en aanpalende bewoning of andere gevoelige functies. In zones waar er tijdens de exploitatiefase permanente afschermingsmaatregelen voorzien moeten worden, zal de afscherming (al dan niet in een voorlopige configuratie) reeds eerder aangebracht worden. Aangezien de inrichting van de verschillende werfzones nog het voorwerp zal uitmaken van latere omgevingsvergunningaanvragen, zullen deze maatregelen op dat ogenblik worden geïmplementeerd en verder worden beoordeeld.

Indien mogelijk wordt ook aanbevolen om steeds te kiezen voor geluidsarme machines en uitvoeringstechnieken. Daaromtrent wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 6 maart 2002 betreffende het geluidsvermogen van materieel voor gebruik buitenshuis én de best beschikbare technieken opgenomen in de nota 'BBT voor geluids- en trillingshinder van bouw en sloopactiviteiten' (Vito – december 2020)

Exploitatiefase

Door de herinrichting van de R0 in zone Zaventem ontstaan geluidseffecten door verschuiving van verkeersstromen of de herinrichting van de R0 met auditieve waarneembaarheid op het omgevingsgeluid, namelijk een toename of afname met 1 dB(A) of meer ten opzichte van de referentiesituatie

Op basis van het omgevingsgeluid, namelijk de waargenomen geluidsbelasting, is 51% van de woningen in de omgeving van het projectgebied onderhevig aan een geluidsniveau (Lden) beneden de drempelwaarde en 49% erboven. Het percentage boven de drempelwaarde neemt in de zone Zaventem toe als gevolg van de geluidsbelasting van het luchtverkeer, voornamelijk in de gebieden Koningslo, Vilvoorde, Machelen, Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe. In die gebieden wordt een Lden-waarde boven de 60 dB(A) bekomen. Op basis van alleen de bijdrage van het wegverkeersgeluid, als onderdeel van het omgevingsgeluid, is 65% van de woningen in de zone Zaventem onderhevig aan een geluidsniveau (Lden) beneden de drempelwaarde en 35% erboven.

In de omgeving van het projectgebied is er in de zone Zaventem zowel voor het omgevingsgeluid als voor de bijdrage aan wegverkeersgeluid een algemene verbetering van het geluidsklimaat te verwachten als gevolg van het project. Binnen de projectcontour zijn sterke wijzigingen in geluidseffecten merkbaar. Het aanleggen van nieuwe wegsegmenten, voornamelijk aan de verkeerscomplexen, gaat gepaard met lokale sterke toenames van het geluidsniveau. Het ruimtelijk verdichten van de verkeerscomplexen heeft dan weer sterke afnames van het geluidsniveau tot gevolg, waarvoor het positief effect ruimtelijk uitgestrekter is en ten goede komt (afname -3 dB(A) of meer) aan de aanliggende woningen bij de complexen (wijk Veeboslaan te Kraainem; wooncluster Kleine Daalstraat te Zaventem). Naast de plaatselijke effecten rondom de verkeerscomplexen wordt te Kraainem een positief geluidseffect met een geluidsvermindering van -3 tot -6 dB(A) verwacht in de zone ten zuiden van de Leuvensesteenweg en ten westen van het verkeerscomplex E40 Oost tot aan de gewestgrens. Het positieve geluidseffect is voornamelijk het gevolg van de snelheidsvermindering op de E40. Langs de verkeersassen binnen de zone Zaventem zijn de lokale geluidseffecten eerder verwaarloosbaar tot gering positief of gering negatief. Voor het resterend gedeelte van het studiegebied in de omgeving van de R0 Noord is het geluidseffect zowel voor het omgevingsgeluid als voor de bijdrage aan wegverkeersgeluid verwaarloosbaar.

De noodzaak aan geluidsmilderende maatregelen werd onderzocht in het project-MER. Met de heraanleg van de R0 wordt het wegdek vernieuwd of hersteld. Op twee locaties is alleen het aanleggen van geluidsarme wegbedekking onvoldoende effectief. Het onderzoek naar milderende maatregelen geeft voor de Jozef Van Damstraat (deelplan 5) de voorkeur in het voorzien van een aarden wal tussen de R22 en de Jozef Van Damsstraat, vertrekkende vanaf de kruising met de Grote Kloosterstraat, in noordelijke richting met een tophoogte 4 m ten opzichte van het naastliggende wegniveau en een wallengte van 200 m. Voor de Felix Timmersmanslaan (ten oosten van de R0 en ten zuiden van de E40) gaat de voorkeur uit naar het verhogen van de ontworpen borstwering met 0,5 m, namelijk van 1,2 naar 1,7 m hoogte. Voor beide locaties zijn deze milderende maatregelen opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag.

In het advies van de gemeente Zaventem wordt aangegeven dat de geluidsimpact van de Ring, ter hoogte van de Dennenlaan (ten zuidoosten van de verkeerswisselaar E40 x R0, deelplan 8) te hoog is. De huidige geluidsintensiteit volgens de Lden 2021 bedraagt er 75db en meer. De gemeente stelt daarom als voorwaarde dat de bestaande geluidsmuur er moet worden verlengd. De aanvraag voorziet dat het geluidsscherm langs de verbindingsboog tussen de R0 en de E40 ter hoogte van de wijk Dennenlaan zal teruggeplaatst worden met een hoogte tussen de 2 en 4 m. Daarnaast zijn er nog bijkomende maatregelen die ervoor zullen zorgen dat de geluidsbron verder van de woningen komt te liggen en het geluidsklimaat zal verbeteren. De nieuwe weginfrastructuur zal aangelegd worden met geluidsarme verharding en de weg zelf komt door de compartimentering van de knoop verder van de wijk te liggen. Op de huidige weg komt de fietssnelweg te liggen. De verbindingsboog schuift tot 50 m op achter de woningen. Bijgevolg wordt de voorwaarde van de gemeente niet opgenomen als vergunningsvoorwaarde.

In het advies van de gemeente Zaventem wordt ook aangegeven dat ter hoogte van Waaienbergh 74 tot Waaienbergh 90 (ten zuiden van de E40, ter hoogte van de afrit Kraainem, deelplan 7) de huidige geluidsintensiteit 65 tot 70db bedraagt. Omdat door de heraanleg de op- en afrit van Kraainem dichterbij de tuinen van de Waaienbergh komt te liggen, stelt de gemeente dat er een geluidsmuur geplaatst moet worden vanaf de brug ter hoogte van de Bareelstraat tot aan de woning ter hoogte van huisnummer Waaienbergh 48. Bij de opmaak van het project-MER en het doorrekenen van de geluidseffecten is er met deze situatie rekening gehouden. Uit de doorrekeningen en de verschillenkaart die hiervoor werd opgemaakt voor Lden en Lnight is gebleken dat er na uitvoering van de werken een verbetering zal zijn van het geluidsklimaat, waardoor er geen geluidswerende maatregelen nodig zijn op deze locatie. De weg zal er door de herinrichting van de knoop ook verder van de bebouwing komen te liggen. Ook ligt de weg er verdiept ten aanzien van de woonwijk. Bijgevolg wordt de voorwaarde van de gemeente niet opgenomen als vergunningsvoorwaarde.

In het monitoringplan is ook een monitoring van het geluid ten aanzien van de gevoelige zones voorzien. Rond de werfzone zal een geluidmeetnet opgezet worden ter hoogte van de bebouwing. Tijdens de aanlegfase heeft dit geluidmeetnet tot doel om de effecten van het verkeersgeluid van de R0 en afkomstig van de werfzones te meten ten aanzien van de kritische zones die in het project-MER werden aangeduid (bebouwing, scholen, rustoorden, ziekenhuizen...). Op deze manier kan er tijdens de uitvoering van de werken een opvolging gebeuren van mogelijke geluidsoverlast ter hoogte van deze kritische zones. Na de realisatie van de werken dient het geluidmeetnetwerk om een evaluatie uit te voeren van de effecten van de uitgevoerde geluidsmaatregelen ten aanzien van het verkeersgeluid van de R0, zodat tijdens de exploitatiefase kan nagegaan worden of de doelstellingen inzake geluidsreductie zoals aangenomen in het project-MER behaald werden.

De plannen van de vergunningsaanvraag laten de mogelijkheid om ook in de toekomst ten aanzien van gevoelige gebieden extra geluidsmaatregelen te treffen (bijvoorbeeld het bijkomend plaatsen van schermen).

Licht en stralingen

Bij het uitwerken van het lichtconcept werd rekening gehouden met de aanwezige natuurwaarden en wordt de lichtverstrooiing op de langsvbindingen en ecopassages zoveel mogelijk beperkt (rekening houdende met verkeersveiligheid).

Tijdens de aanlegfase kan er mogelijke lichtverstoring optreden. De werken zullen uitgevoerd worden tijdens de daguren (van 7u tot 19u). Er zal bijgevolg slechts gedurende een beperkte periode per dag verlichting mogen gebruikt worden op de werf. Wanneer er niet wordt

gewerkt, moet deze verlichting gedoofd worden. Een uitzondering hierop vormt de winterperiode (van 1 november tot 1 maart) wanneer de dieren een winterslaap houden, dan is het toegestaan om te werken buiten de opgelegde uren en hierbij werfverlichting te gebruiken indien nodig. Wurfverlichting wordt beperkt tot het absoluut noodzakelijke om de werken en handelingen te kunnen uitvoeren. De werfverlichting moet daarbij zo kort mogelijk bij de grond staan en naar beneden zijn gericht, zodat enerzijds de lichtkegel zo klein mogelijk kan blijven, en anderzijds de lichtverstrooiing tot een minimum wordt beperkt.

Lichthinder door wegverlichting kan beperkt worden door te kiezen voor lichtarmaturen die enkel de weg en niet de omgeving verlichten of Ledverlichting ingewerkt in het wegdek (dit laatste lijkt vooral aangewezen voor op- en afritten). Er worden geen significant negatieve effecten verwacht inzake lichthinder omdat in de zones waar de autoweginfrastructuur dicht of dichterbij bewoning ligt of komt te liggen er reeds visuele afscherming aanwezig is voorzien wordt door geluids- of groenschermen.

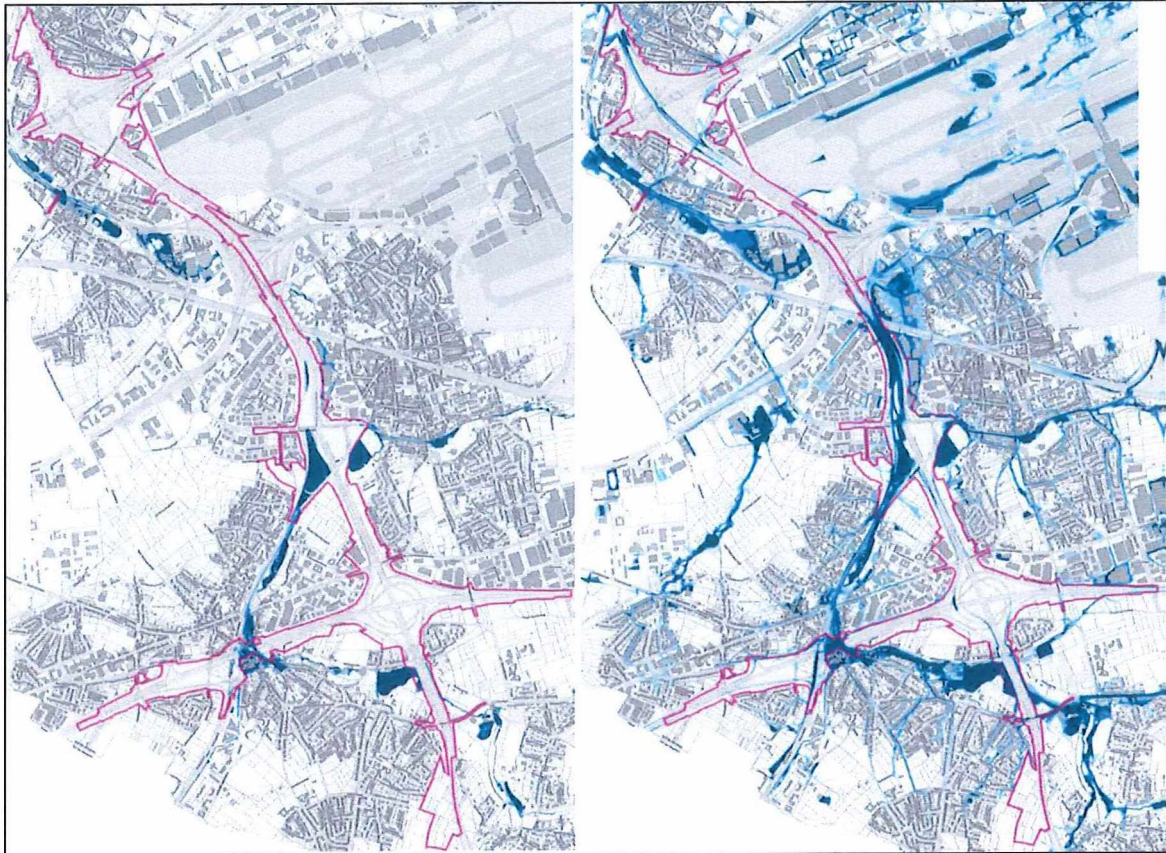
Water

Overeenkomstig artikel 13.11 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 12.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het projectgebied is gelegen langs de Woluwe, de Woluwe Moerriool, Kleine Maelbeek en Kleine Maelbeek Moerriool, alle onbevaarbare waterlopen van eerste categorie die worden beheerd door de VMM – kern Beheer en Investerings waterlopen. Het projectgebied stroomt ook af naar deze waterlopen.

Een beperkt deel van het centrale projectgebied, gelegen aan de Maalbeekstraat en de Hoogstraat is gelegen langs/stroomt af naar de Ontlastingsbeek, een onbevaarbare waterloop van tweede categorie (B1060), die beheerd wordt door de dienst waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant.

Volgens de bijlage III, IV en V van het uitvoeringsbesluit watertoets wordt er geen overstrooming gemodelleerd voor kustoverstrooming, maar zijn delen van het projectgebied pluviaal en fluviaal overstroomingsgevoelig. Het projectgebied bevindt zich in de overstroomingsgevoelige valleien van de Woluwe en de Kleine Maelbeek.



Fluviale en pluviale overstromingskaart met aanduiding van het projectgebied

Waterlopen

Aangezien de Woluwe, Woluwe moerriool, Kleine Maelbeek en Kleine Maelbeek moerriool geklasseerde onbevaarbare waterlopen zijn, moet langs deze waterlopen steeds een strook van 5 m breed toegankelijk zijn voor het onderhoud (ruimingswerken, herstel van oevers), overeenkomstig het decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2003 en de wet van 28 december 1967 op de onbevaarbare waterlopen. Deze zone is zeer belangrijk voor het onderhoud van de waterlopen. Oevers hebben een belangrijke ecologische functie, kennen vaak stabiliteitsproblemen en er moet over gereden kunnen worden met zwaar materieel voor onderhouds- en inrichtingswerken. Daarom moet deze zone vrij blijven van gebouwen, verhardingen en andere constructies of hindernissen (zoals ophogingen of opslag) die de doorgang zouden kunnen belemmeren en niet compatibel zijn met de functie van de oeverzone. In deze 5m-erfdienstbaarheidszone zijn verder 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

In de omgeving van de H Henneaulaan (deelplan 5) komt een deel van de fietsring in de 5m-erfdienstbaarheidszone van de Woluwe. Het fietspad moet voldoende draagkrachtig zijn zodat er met zwaar materieel over gereden kan worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden. In de nota voor de GOVC bevestigt De Werkvennootschap dat dit ook zo wordt opgenomen in de aanbestedingsdocumenten. In het advies van de VMM werd ook opgemerkt dat er via de linkeroever niet van de Hoogstraat tot op de H Henneaulaan gereden kan worden en er bijgevolg zal moeten gedraaid worden, zodat het materieel terug via de Hoogstraat weg kan. Ten oosten van het bufferbekken is een halfverharding met een oppervlakte van circa 140 m² langs de fietssnelweg voorzien, zodat hier gekeerd kan worden. In de nota voor de GOVC is een figuur opgenomen die verduidelijkt hoe de keerbeweging daar kan uitgevoerd worden.

De toegang tot de moerriool moet steeds bereikbaar zijn voor een auto en er moet voldoende ruimte zijn om een 3-poot te zetten, zodat materiaal in de moerriool kan aangebracht worden. De plannen van de aanvraag voorzien hiervoor voldoende ruimte. Binnen een zone van 5m rond een toegangsdeksel van de moerriool mogen er geen bomen aangeplant worden, aanplant in de 10m-zone rond de toegangsdeksele moeten aangepast zijn. Om te weten welk type aanplant mogelijk is, moet er contact opgenomen worden met VMM, beheer en investeringen waterlopen. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Op verschillende locaties worden werken uitgevoerd aan de Woluwe en de Kleine Maelbeek

- Ter hoogte van de R22, ten noorden van de verkeerswisselaar R0 x E19, wordt de waterloop Woluwe bijkomend opengelegd over een lengte van 160 m. De waterloop zal opwaarts aansluiten op de sectie van de Woluwe die in een parallel project door VMM wordt opengelegd.
- Ter hoogte van de R22 ten westen van de R0 wordt de Woluwe verlegd naar het zuiden van de R22 in plaats van de huidige locatie in het noorden. Er wordt ook een winterbed gecreeerd. Het onderhoud kan plaatsvinden vanaf het voetpad. In de onderdoorgang onder de R0 wordt de Woluwe opengelegd, tot het aansluitpunt op de huidige waterloop ter hoogte van het park van Zaventem. Ook hier kan een onderhoudsvoertuig de waterloop bereiken via het voetpad. In totaal wordt de Woluwe over een lengte van 580 m opnieuw opengelegd. Verder afwaarts, tussen de R0 en de Henneaulaan, wordt tussen de fietsring en de Woluwe een plas-draszone voorzien.
- Ten noorden van de Henneaulaan stroomt de Woluwe in de bestaande toestand tussen meerdere gebouwen en langs een snelwegoprit. Deze snelwegoprit en de loods die gelegen is tussen de Woluwe en de R0 wordt afgebroken. Langs deze infrastructuur is ruimte voorzien om de Woluwe ruim te laten meanderen. De fietsring kruist de H Henneaulaan doormiddel van een onderdoorgang. Het is niet mogelijk om het laagste punt van deze onderdoorgang op een hoogte te voorzien die niet kwetsbaar is voor frequente (T < 25 jaar) overstromingen vanuit de Woluwe. Ter bescherming tegen overstromingen is voorafgaand aan de onderdoorgang een wand waarvan de bovenkant tot minimaal 31,5 m TAW komt. Tussen het voorziene winterbed en de R0 is een berm voorzien met een minimaal peil van 31,8 m TAW, waardoor deze ongeveer 30 cm boven de fietsring uitkomt. Deze berm voorkomt dat water vanuit de Woluwe op de ring stroomt tot en met een bui T100 van het huidige klimaat.
- De Kleine Maelbeek is momenteel ter hoogte van de onderdoorgang van de Molenstraat onder de R0 ingebuisd. Bij de heraanleg van de verkeerswisselaar wordt de bestaande brug over de Molenstraat vervangen door een brug met een grotere overspanning. Onder de brug wordt ruimte voorzien voor de wegen, een open bedding voor de Kleine Maelbeek en een ecoverbinding die wordt ingewerkt in het winterbed van de Kleine

Maelbeek De Kleine Maelbeek wordt op deze manier over een lengte van 115 m opnieuw opengelegd en beperkt verlegd naar het noorden. Het open profiel wordt aangelegd met taluds 6/4 en een minimale bodembreedte van 3,3 m. De parallelle moerriool wordt niet gewijzigd. Het onderhoud kan plaatsvinden vanaf de fietsstrook op de ene oever, of vanaf de ecopassage op de andere oever;

- Ter hoogte van het aansluitingscomplex Kraainem zijn de waterlopen Woluwe en Kleine Maelbeek vandaag over een deel van het tracé ingekokerd. De Woluwe wordt opengelegd over een lengte van 360 m, met een meer meanderend profiel. De bodembreedte bedraagt minstens 3 m, en de taluds worden onder minstens 6/4 aangelegd. Het winterbed zal de bergings- en doorvoercapaciteit aanzienlijk verbeteren. De Kleine Maelbeek wordt opengelegd over een lengte van 210 m, waarbij over het grootste deel van het tracé wordt gewerkt met een meer meanderend profiel. De bodembreedte is minstens 1 m, en de taluds worden asymmetrisch aangelegd, waarbij één minimum met 6/4. Ter hoogte van het viaduct is de ruimte voor water beperkt, en wordt de andere talud aangelegd aan 90°. Het onderhoud kan telkens plaatsvinden vanaf het voetpad, dat de waterlopen volgt. Aan de moerriolen van beide waterlopen, die parallel met de beken lopen, wordt niets gewijzigd.

Ter hoogte van Kraainem wordt de Woluwe opengelegd boven de moerriool, waarbij de straat als brug wordt aangelegd. Ook bij de openlegging van de Kleine Maelbeek ter hoogte van de Molenstraat ligt de Kleine Maelbeek zeer dicht tegen de moerriool. Bij deze openleggingen moet ervoor gezorgd worden dat de moerriool niet beschadigd geraakt door bijvoorbeeld palen die te dicht bij de moerriool worden voorzien, of door druk op de moerriool. In het advies van de VMM wordt opgemerkt dat ermee rekening moet gehouden worden dat de wanden van de moerriool 25 cm dik zijn en het drainagemassief 40 cm dik is. De afstand tussen de palen en het drainagemassief rond de moerriolen moet minstens 1 m bedragen. Dit wordt ook opgenomen in de voorwaarden. DWV heeft hier in zijn plannen rekening mee gehouden. Op de plannen van de open te leggen Woluwe en Kleine Maelbeek zijn de Moerriolen aangeduid. Op die locaties waar er een kruising is van deze waterlopen met de Moerriool zijn er extra maatregelen genomen. Op de plannen ten aanzien van de Kleine Maelbeek werden extra afmetingen toegevoegd om te duiden dat de Moerriool van de Kleine Maelbeek nergens in conflict is met paalfunderingen, nieuwe verhardingen en het openleggen van de Kleine Maelbeek zelf. Ten aanzien van deze laatste wordt overal meer dan 1 m afstand gegarandeerd. Ook wordt op het profiel aangeduid dat de bodem van de opengelegde Kleine Maelbeek moet voorzien worden in een waterdicht materiaal. De brugfundering ter hoogte van de Moerriool werd onderbroken en er wordt aangeduid dat er een overkluizingsconstructie moet worden voorzien. Dit is weergegeven op de constructietekening, BA_R0-ZAV2- Wijz- Woluwe_C.N.7_7_KE031.

Bij het vervangen van de Woluwekoker en de koker van de Kleine Maelbeek moet vermeden worden dat er drainage naar het drainagemassief rond de moerriool optreedt. Dit kan door een ondoorlatende bodembescherming te voorzien tussen de opengelegde waterlopen en de Moerriool van de Kleine Maelbeek. Het voorzien van een niet-doorprikbare, verzakkingsvrije en calamiteitsvrije afdichting voorzien worden (bijvoorbeeld een betonnen bodem tot aan de hoogwaterlijn) wordt opgenomen in de voorwaarden. Op de plannen van de aanvraag is aangeduid waar dit voorzien moet worden. De aannemer moet een voorstel voor de afwerking voorleggen aan VMM, beheer en investeringen waterlopen om hiervoor een machtiging te verkrijgen. Dit wordt meegegeven als aandachtspunt.

Ter hoogte van Woluwedal (R22) zijn er twee overstorten van de Woluwe naar de moerriool. Bij het verleggen van de Woluwe naar de andere kant van de R22 moet er nog steeds een overstortende werking mogelijk zijn van de Woluwe naar de moerriool. In het advies van de

VMM is als voorwaarde opgenomen dat er moet gezocht worden naar een nieuwe optimale werking onder de ontworpen toestand Net zoals bij de huidige constructie moeten er ook aluminium schotbalken en de voorziening om deze te plaatsen voorzien worden. De Werkvennootschap bevestigt in de nota voor de GOVC dat de overstorten die aanwezig zijn tussen de Moerriool en de Woluwe bij het verleggen van de Woluwe naar de andere kant van de R22 waar nodig verlengd zullen worden en dat dit mee wordt opgenomen in de aanbestedingsdocumenten Dit wordt dan ook opgenomen in de voorwaarden De Werkvennootschapplantap gaf in de nota voor de GOVC aan dat dit geen planaanpassingen vereist.

Hemelwater

De hemelwaterafvoer van de aanvraag moet minstens voldoen aan de Hemelwaterverordening van 2023 Prioriteit ligt bij het vermijden van afstroom, maximaal hergebruiken van hemelwater en bovengrondse infiltratie.

Het hemelwater dat op tijdelijke wegen valt, zal maximaal naar de groenbermen gebracht worden, waar het kan infiltreren. Op de locaties waar er geen groenbermen kunnen worden voorzien, wordt het hemelwater afgeleid naar bufferbekkens, waarbij maximaal getracht wordt om de definitieve bufferbekkens reeds aan te leggen, maar indien nodig worden er tijdelijke bufferbekkens aangelegd.

In het ontwerp wordt zoveel mogelijk ingezet op infiltratie, door middel van infiltratiebermen, infiltratiegrachten (al dan niet met stuwen) en infiltratiebekkens. Taluds van bekkens en grachten worden waar mogelijk onder een flauwe helling van 8/4 of 6/4 voorzien zodat deze infiltrerend kunnen werken. Indien de gemeten infiltratiecapaciteit groter is dan of gelijk aan 5×10^{-7} m/s, wordt er conform de Code van Goede Praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen 100% ingezet op infiltratie en buffering De benodigde infiltratieoppervlakte bedraagt minimaal 800 m²/ha voor de aangesloten verharde oppervlakte

Voor de nieuwe wegen is rekening gehouden met een buffereis van 600 m³/ha verharde aangesloten oppervlakte, wat meer is dan de 330 of 430 m³/ha die de verordening minimaal vereist. Het maximale lozingsdebiet (de som van de doorvoer- en het overstortdebiet) voor de verharde oppervlakte van de nieuwe verharding bedraagt 5 l/s/ha bij een bui met terugkeerperiode T=2 jaar (huidig klimaat), voor de bestaande verharding bedraagt dit 20 l/s/ha bij een bui met terugkeerperiode T=2 jaar (huidig klimaat) Voor de buffervoorzieningen die 100 % op infiltratie werken (geen doorvoer toegelaten) wordt ernaar gestreefd om bij een T20-bui (huidig klimaat) geen overstortwerking te veroorzaken.

Met de bovenstaande ontwerpparameters voldoet het project aan de Hemelwaterverordening van 2023. Dit wordt in detail toegelicht in de Hemelwaternota Voor de afwatering van het project, werd het project in verschillende deelzones verdeeld. Deze deelzones worden hieronder besproken.

Verkeerswisselaar R0/E19

De verkeerswisselaar wordt compacter ontworpen. Op twee locaties kunnen delen van de wegen niet gravitair afwateren Dit hemelwater wordt opgevangen in waterkelders met een pompinstallatie. Er wordt in totaal 21,98 ha verharding gerealiseerd, waarvan 17,66 ha nieuwe verharding en 4,32 ha bestaande verharding. Het hemelwater wordt opgevangen in verschillende bekkens.

- buffer- en infiltratiebekken 6. dit ontvangt het hemelwater afkomstig 1,051 ha verharding Er wordt volledig ingezet op infiltratie. Het bekken zou volgens Siro-simulaties 2 x per 100 jaar overstorten;

- buffer- en infiltratiebekken 3 op dit bekken wordt 6,574 ha verharding aangesloten, alsook de overstort van bekken 6. Er wordt in totaal 4 925 m³ buffervolume voorzien Er wordt volledig ingezet op infiltratie Volgens Sirio-simulaties zou het bekken 1 keer per 100 jaar overstorten,
- buffer- en infiltratiebekken 7. op dit bekken wordt 0,699 ha verharding aangesloten, alsook de overstort van bekken 3 Er wordt in totaal 973 m³ buffervolume voorzien. Er wordt volledig ingezet op infiltratie Volgens Sirio-simulaties zou het bekken 13% gevuld zijn bij een bui T100;
- buffer- en infiltratiebekken 2 op dit bekken wordt 5,173 ha verharding aangesloten, waarvan 2,799 ha nieuwe verharding, alsook de eventuele overstort van bekken 7 Er wordt in totaal 3 661 m³ buffervolume voorzien Er wordt volledig ingezet op infiltratie Het bekken zou volgens Sirio-simulaties 2 x per 100 jaar overstorten,
- buffer- en infiltratiebekken 5 op dit bekken wordt 0,483 ha verharding aangesloten, alsook de overstort van bekken 2 Er wordt in totaal 323 m³ buffervolume voorzien Er wordt volledig ingezet op infiltratie Het bekken zou volgens Sirio-simulaties voor 49% gevuld worden bij een T100-bui;
- Buffer- en infiltratiebekken 4 op dit bekken wordt 2,952 ha verharding aangesloten, waarvan 1,351 ha nieuwe verharding, alsook de eventuele overstort van bekken 2. Er wordt in totaal 1.891 m³ buffervolume voorzien Er wordt volledig ingezet op infiltratie Het bekken zou volgens sirio-simulaties 1x per 100 jaar overstorten
- Buffer- en infiltratiebekken 1 op dit bekken wordt 4,1 ha verharding aangesloten, waarvan 3,758 ha nieuwe verharding, alsook de eventuele overstort van bekken 4 Er wordt in totaal 2 960 m³ buffervolume voorzien Er wordt volledig ingezet op infiltratie Het bekken zou volgens sirio-simulaties voor 82% gevuld zijn bij een bui T100, een noodoverloop wordt voorzien richting de Woluwe.

Aansluitingscomplex A201

In totaal wordt er 6,326 ha verharding voorzien aan dit aansluitingscomplex, waardoor er 3.796 m³ buffering moet worden gerealiseerd

- lozingspunt 5. er wordt 1.168 ha verharding voorzien, waarvoor er 763 m³ buffervolume wordt gerealiseerd in infiltreerbare bufferkokers. Volgens Sirio-simulaties zal er gedurende een 100- jarige neerslagreeks 78% van het hemelwater in de westelijke sectie kunnen infiltreren en 77% in de oostelijke sectie;
- lozingspunt 3. er wordt 1,205 ha verharding voorzien, waarvoor er 739 m³ buffervolume wordt gerealiseerd in infiltreerbare bufferkokers. Volgens Sirio-simulaties zal er gedurende een 100-jarige neerslagreeks 74% van het hemelwater kunnen infiltreren,
- lozingspunt 4 er wordt 1,131 ha verharding voorzien, waarvoor er 699 m³ buffervolume wordt gerealiseerd in infiltreerbare bufferkokers. Volgens Sirio-simulaties zal er gedurende een 100-jarige neerslagreeks 91% van het hemelwater kunnen infiltreren;
- lozingspunt 1 er wordt 2,822 ha verharding voorzien, waarvoor er 1.750 m³ buffervolume wordt gerealiseerd in infiltreerbare bufferkokers. Volgens Sirio-simulaties zal er gedurende een 100-jarige neerslagreeks 100% van het hemelwater kunnen infiltreren

Aansluitingscomplex R22 – H. Henneaulaan

Er worden tien buffer- en infiltratiebekkens in combinatie met buffer- en infiltratiegrachten voorzien om de benodigde buffering voor dit knooppunt uit te bouwen Er worden meerdere lozingspunten voorzien op de Woluwe en de Ontlastingsbeek In totaal wordt 17,163 ha verharding voorzien aan het aansluitingscomplex, waarvan 16,652 ha nieuwe verharding en 0,511 ha bestaande verharding, waarvoor 10 119 m³ buffering nodig is. Er wordt in totaal 16 048 m³ buffering verwezenlijkt in de bekkens, buffergrachten en waterkelders

De onderdoorgangen onder de E40 kunnen niet gravitair afwateren, het hemelwater wordt in deze zones opgevangen in waterkelders en opgepompt naar het hoger gelegen stelsel

- lozingspunt Woluwe aan R22: er wordt 1360 ha verharding voorzien, het hemelwater wordt opgevangen in twee buffer- en infiltratiebekkens (3 en 3a) met een totaal volume van 1281 m³. Er wordt volledig ingezet op infiltratie. Volgens Sirio-simulaties wordt het bekken voor 56% gevuld bij een bui T100. Ook bekken 10 sluit aan op dit lozingspunt. Dit bekken heeft 436 m³ buffervolume voor 0,271 ha verharding. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens Sirio-simulaties wordt het bekken voor 98% gevuld bij een bui T100,
- lozingspunt Woluwe aan park van Zaventem: er wordt 3,227 ha verharding voorzien, het hemelwater wordt opgevangen in buffer- en infiltratiebekken 1 met een totaal volume van 4.911 m³. Er wordt volledig ingezet op infiltratie. Volgens Sirio-simulaties wordt het bekken voor 68% gevuld bij een bui T100,
- lozingspunt Ontlastingsbeek. op dit lozingspunt storten de buffer- en infiltratiebekkens 6, 7a, 7b, 8a, 8b, 9 en 12 over. Buffer- en infiltratiebekken 6 heeft een buffervolume van 2.448 m³ voor 2,664 ha verharding. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens Sirio-simulaties wordt het bekken voor 82% gevuld bij een bui T100. Bufferbekken 7b voorziet 441 m³ buffervolume voor 0,755 ha. Het bekken stort over naar buffer- en infiltratiebekken 7a. Volgens de Sirio-simulaties treedt één overstorting op gedurende een honderdjarige neerslagreeks. Voor de op bekken 7a aangesloten 2,303 ha verharding wordt 1.430 m³ buffervolume voorzien in het bekken en 317 m³ in bufferleidingen. De gemiddelde hoogste grondwaterstand aan dit bufferbekken is minder diep, waardoor wordt ingezet op vertraagde lozing, waarbij er 26 l/s wordt geloosd bij een bui T=2. Volgens de Sirio-doorrekening wordt het bekken voor 48% gevuld bij een bui T100. Bufferbekken 8b voorziet 588 m³ buffervolume voor 0,202 ha aangesloten verharding en stort over naar bekken 8a. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens Sirio-simulaties wordt het bekken voor 20% gevuld bij een bui T100. Buffer- en infiltratiebekken 8a ontvangt het overstortwater van bekken 8b en het aangesloten hemelwater op bekken 9+12 (4,219 ha), waarmee het als één groot bekken fungeert. Er wordt 1.547 m³ buffervolume voorzien in bekken 8a en 1.680 m³ in bekken 9+12, alsook 575 m³ in bufferleidingen. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens Sirio-simulaties wordt het bekken voor 48% gevuld bij een bui T100.

Verkeerswisselaar R0/E40

In totaal wordt er 16,713 ha verharding gerealiseerd, waarvoor 10 028 m³ buffering zou moeten worden verwezenlijkt. In de 10 buffer- en infiltratiebekkens en -leidingen en twee waterkelders wordt in totaal 12.263 m³ buffering verwezenlijkt.

- buffer- en infiltratiebekken 13. hier wordt 3,380 ha verharding op aangesloten (waarvan 2,026 ha nieuwe verharding) en wordt er 1.897 m³ buffervolume voorzien. Het bekken stort over naar een langsgracht die via een bestaand bekken aansluit op de Kleine Maelbeek. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 62% gevuld bij een bui T100.
- buffer- en infiltratiebekken 6-1. hier wordt 1,998 ha verharding op aangesloten en wordt er 1389 m³ buffervolume voorzien. Het bekken stort over naar buffer- en infiltratiebekken 7. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 68% gevuld bij een bui T100,
- buffer- en infiltratiebekken 6-2: hier wordt 1,42 ha verharding op aangesloten en wordt er 869 m³ buffervolume voorzien. Het bekken stort over naar buffer- en infiltratiebekken 7. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 84 % gevuld bij een bui T100;
- buffer- en infiltratiebekken 7: hier wordt 2,964 ha verharding op aangesloten, alsook de overstort van bekken 6-1 en 6-2. Er wordt 2.181 m³ buffervolume voorzien in het bekken

- en 502 m³ in de opwaartse leidingen. Het bekken stort over naar de Kleine Maelbeek Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 95% gevuld bij een bui T100,
- buffer- en infiltratiebekken 5. hier wordt 1,32 ha verharding op aangesloten, er wordt 861 m³ buffervolume voorzien in het bekken. Het bekken stort over naar buffer- en infiltratiebekken 4. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 43 % gevuld bij een bui T100,
 - buffer- en infiltratiebekken 4 hier wordt 0,919 ha verharding op aangesloten, alsook de overstort van bekken 5 Er wordt 569 m³ buffervolume voorzien in het bekken en 194 m³ in de opwaartse leidingen Het bekken stort over naar buffer- en infiltratiebekken 11-2 Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 69% gevuld bij een bui T100;
 - buffer- en infiltratiebekken 11-2 hier wordt 0,241 ha verharding op aangesloten, alsook de overstort van bekken 4 Er wordt 392 m³ buffervolume voorzien in het bekken, het bekken stort over naar buffer- en infiltratiebekken 11-1. Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 35% gevuld bij een bui T100;
 - buffer- en infiltratiebekken 11-1 hier wordt 1,352 ha verharding op aangesloten, alsook de overstort van bekken 11-2 Er wordt 889 m³ buffervolume voorzien in het bekken. Het bekken stort over naar de Kleine Maelbeek Er wordt volledig ingezet op infiltratie, volgens de Sirio-doorrekening is het bekken voor 91% gevuld bij een bui T100;
 - buffer- en infiltratiebekken 9. hier wordt 2,783 ha verharding op aangesloten Er wordt 1.931 m³ buffervolume voorzien Het bekken stort over naar de Kleine-Maelbeek De gemiddelde hoogste grondwaterstand is op 1,55 m onder het maaiveld gelegen, het bekken is 2 m diep, bijgevolg wordt de onderste 0,5 m waterdoorlatend aangelegd en voorzien van een knijpopening. De bovenste 1,5 m wordt infiltrerend aangelegd. Volgens de Sirio-doorrekening zal het bekken pas bij een bui T100 overstorten De grondwaterstand werd gemeten tussen 21 november 2023 tot heden, hieruit blijkt dat er maar zeer beperkte schommelingen optreden, waardoor het niet aangewezen zou zijn om het bekken volledig infiltrerend (zonder knijp) aan te leggen;
 - buffer- en infiltratiebekken 10 hier wordt 0,718 ha verharding op aangesloten Er wordt 693 m³ buffervolume voorzien Het bekken stort over naar de Kleine-Maelbeek Er wordt volledig ingezet op infiltratie Volgens de Sirio-doorrekening zal het bekken bij een bui T100 voor 73 % gevuld zijn.

Aansluitingscomplex Kraainem

Het aansluitingscomplex van Kraainem wordt compacter aangelegd. Voor het afstromende hemelwater worden vier buffer- en infiltratiebekkens aangelegd, die lozen op de Kleine Maelbeek en de Woluwe. In totaal wordt er 7,456 ha verharding verwezenlijkt (waarvan 6,210 ha nieuwe en 1,246 ha bestaande verharding), waarvoor 4.038 m³ buffering moet worden voorzien. In de vier infiltratie- en bufferbekkens wordt in totaal 4.585 m³ buffering verwezenlijkt

- buffer- en infiltratiebekkens 3-1 en 3-2. Op bekken 3-2 wordt 2,911 ha verharding aangesloten, hier wordt 1329 m³ buffervolume voorzien. Dit bekken stort over naar bekken 3-1 met een buffervolume van 681 m³ Bekken 3-1 stort over naar de Kleine Maelbeek Bekken 3-2 en 3-1 worden volledig infiltrerend aangelegd. Bekken 3-2 zal 1 keer overstorten gedurende een honderdjarige neerslagreeks, bekken 3-1 zal voor 5% gevuld zijn bij een bui T100;
- buffer- en infiltratiebekken 1. hier wordt 1,814 ha verharding op aangesloten, waarvan 1,178 ha nieuwe verharding. Er wordt 875 m³ buffervolume voorzien Het bekken stort over naar buffer- en infiltratiebekken 2. Er wordt volledig ingezet op infiltratie. Volgens de siriodoorrekening zal het bekken gedurende een 100-jarige neerslagreeks 3 keer overstorten,

- buffer- en infiltratiebekken 2. hier wordt 2,731 ha verharding op aangesloten, waarvan 2,121 ha nieuwe verharding, alsook de overstort van bekken 1. Er wordt 1.700 m³ buffervolume voorzien. Het bekken stort over naar de Woluwe. Wegens de lage grondwaterstand (GHG = 0,2 m-mv) kan er hier niet ingezet worden op infiltratie. Bij een bui T2 zal er 40 l/s geloosd worden, bij een T20 wordt er 58 l/s geloosd. Dit bekken moet waterdicht aangelegd worden, zodat er geen grondwater kan gedraineerd worden.

Overstromingsgevoeligheid

In het projectgebied kunnen er zowel fluviale als pluviale overstromingen voorkomen. De nodige beveiligingsmaatregelen moeten dan ook worden getroffen. Gelet op de openleggingen van de Woluwe en de Kleine Maelbeek en de bronmaatregelen die genomen worden om het hemelwater van de verhardingen op te vangen en waar mogelijk te laten infiltreren, wordt er verwacht dat het project wat betreft het overstromingsrisico voor een verbetering zal zorgen ten opzichte van de bestaande toestand.

Bronnen en kwellen

In het advies van de gemeente Zaventem werd gesteld dat voorafgaand aan de start van de werken de bronnen en kwellen in het gebied in kaart moeten gebracht zijn en dat er maatregelen (bijvoorbeeld opvang van bemalingswater) moeten genomen worden om verdroging te voorkomen. Het college vraagt ook dat deze informatie wordt overgemaakt aan de waterbeheerders en de lokale besturen. In de nota voor de GOVC geeft de Werkvennootschap aan dat dit reeds werd onderzocht. Het gaat om één bronzone in het projectgebied. Deze bronzone aan Lozenberg op de rechterflank van de Woluwevallei, is in 2024 - na het indienen van de vergunningsaanvraag - duidelijker in beeld gekomen door overvloedige regenval. Deze zone wordt in de opdrachtdocumenten toegevoegd aan de niet in te nemen zones van het projectgebied met omschrijving van de maatregelen voor afbakening en gedetailleerde kaartlaag. Indien er bemaald zou worden in de nabijheid van deze bronzone (geen voorwerp van deze aanvraag), is het voorkomen van verdroging hierbij ook een belangrijk aandachtspunt. De vraag om de informatie over de bronzone en de genomen of te nemen maatregelen te delen met het lokale bestuur wordt meegegeven als aandachtspunt.

Conclusie

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

Machtiging waterlopen

Het project omvat werken aan de waterlopen Woluwe en Kleine Maelbeek, zoals hierboven beschreven.

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

Ter hoogte van de zone R22-H. Henneulaan wordt een bijkomend lozingspunt gecreeerd op de Ontlastingsbeek om het gebufferde hemelwater van de nieuwe verharding aan te sluiten op de waterloop. Ter hoogte van de uitstroomconstructie wordt de waterloop lokaal verstevigd door middel van Schanskorven. Bijkomend vindt er een kruising plaats van de ingebuisde ontlastingsbeek onder de Maalbeekweg met een nieuwe koker nutsleidingen.

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de bevoegde waterbeheerder vereist om werken aan deze waterloop van 2^{de} 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

De Vlaamse Milieumaatschappij verleende op 28 januari 2026 een voorwaardelijk gunstig advies. De voorwaarden van dit advies worden opgenomen in de vergunning zoals hierboven besproken

De dienst Waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant verleende op 23 december 2025 een voorwaardelijk gunstig advies voor de werken aan de Ontlastingsbeek. Het naleven van de voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van inrichtingswerken aan de waterloop uit dit advies wordt opgenomen in de vergunningsvoorwaarden

Natuur

Ontbossing en boscompensatie

Om de geplande werken te kunnen uitvoeren, is een ontbossing noodzakelijk. De noodzakelijke ontbossing is tot een minimum beperkt. Gelet op het feit dat de ontbossing kadert in het uitvoeren van werken van algemeen belang en de ontbossing verenigbaar is met de bestemmingsvoorschriften, kan akkoord worden gegaan met de voor dit project noodzakelijke ontbossing

Voor de uitvoering van de werken moet een oppervlakte van 403.325 m² worden ontbost. 2.005.133 m² moet als bos behouden worden. Na onderzoek van het compensatievoorstel overwoog het Agentschap voor Natuur en Bos aanpassingen aan dit voorstel. Enkele oppervlaktes werden foutief afgerond in het boscompensatieformulier. Er werd geen inspraakprocedure opgestart, omdat het om een administratieve aanpassing gaat. Het boscompensatieformulier werd goedgekeurd en is bij het Agentschap voor Natuur en Bos geregistreerd onder het nummer 25-217052.

Er wordt 261.162 m² intern compenserende bebossing opgenomen. Deze stroken bos zijn zeer belangrijk voor fauna binnen het projectgebied om te foerageren tussen verschillende gebieden. De realisatie van deze bosstroken draagt ook bij tot de invulling van één van de vier plandoelstellingen (PD4) zoals opgenomen in het GRUP voor de R0, met name het bewaren en versterken van groen-blauwe verbindingen langs en dwarsend over de R0.

De noodzakelijke voorwaarden op grond van artikel 90bis, §5, van het Bosdecreet worden in de vergunning opgenomen

Vegetatiewijzigingen

Tijdens de aanlegfase zullen op verschillende locaties grondige vergravingen van het projectgebied plaatsvinden waarbij de aanwezige vegetatie gewijzigd zal worden. De aangevraagde vegetatiewijzigingen hebben betrekking op het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen, het wijzigen van het reliëf en het rechtstreeks of onrechtstreeks wijzigen van de waterhuishouding. Er worden wijzigingen aangebracht aan historisch permanente graslanden, maar ook aan kleine landschapselementen en andere vegetaties

Bij het bepalen van het beschermingsstatuut (wijzigingsverbod, vergunningsplicht of zorgplicht) van de historische permanente graslanden (hp*) in het projectgebied speelt de ruimtelijke bestemming een belangrijke rol. Door de vaststelling van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord' werden bepaalde zones die de oorspronkelijke bestemming 'buffergebied' hadden, herbestemd naar zones voor weginfrastructuur, natuurgebied, parkgebied, bosgebied of open ruimtegebied. De graslanden die volgens het nieuwe GRUP binnen de nieuwe bestemming 'zone voor weginfrastructuur' gelegen zijn, verloren hierdoor hun beschermingsstatuut als verboden te wijzigen vegetaties. Een groot deel van deze graslanden zijn evenwel van een zeer hoge biologische kwaliteit en worden als een habitatwaardige vegetatie (habitat 6510) gekarteerd. Om die reden wordt in de afwijkingaanvraag voor de beschrijving van de ligging en de oppervlakte van deze soortenrijke graslanden rekening gehouden met de ruimtelijke bestemming voor de inwerkingtreding van het GRUP, namelijk buffergebied. Op basis van deze gegevens wordt een totale oppervlakte van 25,31 ha aan verboden te wijzigen grasland bekomen.

Er worden verschillende maatregelen genomen om de impact van de werken op de vegetaties zo beperkt mogelijk te houden. In eerste instantie wordt ernaar gestreefd om de soortenrijke graslanden, lineaire houtige beplantingen en bos maximaal te behouden. Op basis hiervan kan een groot deel van de houtige beplantingen behouden worden, van de graslandvegetaties zal uiteindelijk 2,4 ha onaangeroerd kunnen blijven.

Binnen het projectgebied zal na de werken 25,2 ha soortenrijk grasland hersteld worden, wat nagenoeg een volledig interne compensatie inhoudt. Een belangrijke randvoorwaarde bij deze herstellingswerken is de kwaliteit van het bodemsubstraat. Aangezien het in de meeste omstandigheden om een vergraven (afgegraven of opgehoogde) situatie gaat, wordt de nodige aandacht besteedt aan het bereiken van een gunstige uitgangssituatie voor de bodemgesteldheid. Dit omvat het vermijden van een verdichte bodemstructuur, geen aangerijkte of voedselrijke grond aanbrengen en het voorzien van zuivere grond zonder verontreiniging, puin- of strooiselresten. Waar de bodem van de biodiverse graslanden zal afgegraven worden, wordt maximaal ingezet op de tijdelijke, aparte stockage van deze gronden. Deze grondstocks zullen nadien bij de herstellingswerken gebruikt worden. In eerste instantie wordt deze techniek ingezet op locaties waar het uiteindelijke terrein in helling komt te liggen of waar een aanzienlijke afgraving plaatsvindt. Omwille van stabiliteitsredenen wordt er op alle locaties ingezaaid met een gras-kruidentengsel. Aanvullend hierop wordt voorzien om bermmaaisel, afkomstig van andere locaties van de R0, aan te brengen tijdens de herinrichtingswerken.

De houtkanten (0,33 ha) die binnen het projectgebied gerooid worden, zullen maximaal gecompenseerd worden. Er wordt daarbij geopteerd om de nieuw aan te planten houtkanten te laten aansluiten op bestaande groenelementen, waardoor deze ingebed worden in de te ontwikkelen ecoverbindingen. In totaal wordt 0,9 ha aan nieuwe houtige KLE's in het projectgebied gecompenseerd.

De waterlopen in het projectgebied, de Woluwe en de Kleine Maelbeek, zullen heraangelegd worden, waardoor ze terug in open bedding kunnen stromen, al dan niet in een licht meanderend patroon. Waar het vanuit veiligheidsstandpunt en ruimtelijke inpasbaarheid mogelijk is, wordt een winterbed voorzien. Oeverbeschoeiing wordt waar mogelijk verwijderd. Op deze manier wordt ruimte gecreëerd voor meer watergebonden biotopen.

De aanvraag omvat het wijzigen van vegetaties die onder toepassing vallen van artikel 7 van het besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk

milieu. Een gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos geldt volgens artikel 10 van het dit besluit, mits naleving van de voorwaarden gesteld in het advies, als afwijking op de verboden van artikel 7

ANB keurde de aangevraagde vegetatiewijzigingen goed en verleende de afwijkingen op het vegetatieverbod in het advies van 29 januari 2026. Aangezien de natuurdoelstellingen en de bijhorende beheermaatregelen verankerd worden in het vervolgtraject van het natuurbeheerplan – waarin conform de regelgeving een zesjaarlijkse rapportering en evaluatie is voorzien – is het agentschap van oordeel dat er voldoende garanties zijn voor een kwalitatieve ontwikkeling en behoud van de verschillende vegetatietypes en kleine landschapselementen.

Voorafgaandelijk worden er tijdens de aanlegfase voldoende maatregelen genomen om een zo goed mogelijke uitgangssituatie inzake bodemcondities te bekomen. Het ANB wijst er op dat een accurate opvolging van de werken noodzakelijk is, waarbij het noodzakelijk is dat zones die tijdens de uitvoering onaangeroerd moeten blijven, fysiek worden afgescheiden van de te vergraven zones. Het inzaaien met een commercieel gras-kruidenmengsel moet beperkt blijven tot de locaties waar dit omwille van stabiliteitsredenen gewenst is. Bij het inzaaien moet gebruik worden gemaakt van een mengsel met minder productieve grassoorten, waardoor vermeden wordt dat in de beginfase een gesloten grasmat ontstaat die een toekomstige (her)kolonisatie met gewenste soorten bemoeilijkt. Voor andere locaties geniet het natuurlijke vestigingsproces de voorkeur, al dan niet aangevuld met het aanbrengen van maaisel of zadenmengsels van de onmiddellijke omgeving (overige bermen R0).

Ter hoogte van het Woluwedal - Grote Kloosterstraat (deelplan 5) komt de Rijmelgembron voor. Deze historische bron, gelegen binnen een moerassig bosgedeelte langs het Woluwedal is te beschouwen als een verboden te wijzigen vegetatie, ongeacht de ruimtelijke bestemming. Om schade aan dit kleine landschapselement te vermijden, is een fysieke afbakening van deze no-go-zone noodzakelijk.

Het uitvoeren van alle behouds- en herstelmaatregelen zoals opgenomen in de afwijkingsaanvraag ingreep Historische Permanent Grasland (OVA ref. R0-ZAV2_R0NO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_012B) en de milderende en herstelmaatregelen zoals opgenomen in de aanvraag tot vegetatiewijzigingen (OVA ref. R0-ZAV2_R0NO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_012A_V1) wordt opgenomen in de voorwaarden.

Passende beoordeling

De passende beoordeling bespreekt mogelijke project gerelateerde effecten voor zowel de aanleg- als de exploitatiefase. Gezien de ruime afstand tot het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied op Vlaams grondgebied zijn de enige relevante effectgroepen geluidsverstoring en stikstofdepositie. Bij de beoordeling van deze effectgroepen werden alle relevante plannen of projecten in de omgeving van het projectgebied opgenomen in de bespreking, waardoor het cumulatieve effect volledig in beeld werd gebracht.

Voor geluidsoverlast wordt binnen de kwetsbare gebieden een bovengrens van 45 dB(A) gehanteerd. Als in de huidige situatie al een geluidsimpact van 45 dB(A) wordt bereikt, mag dit niet meer dan met 1 dB(A) toenemen om geen significante verstoring te veroorzaken. Uit de modelberekeningen blijkt dat er nergens een toename van 1 dB(A) zal optreden, waardoor geconcludeerd wordt dat op vlak van geluidsimpact het project geen significante impact tot gevolg heeft.

Uit de modellering (aan de hand van IMPACT) kan opgemaakt worden dat voor het basisscenario waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd (ZAV) er alleen ter hoogte

van het projectgebied een depositie $\geq 0,06$ kg N/ha jaar plaatsvindt. Dit gebied overlapt niet met SBZ-H, waardoor besloten kan worden dat de geldende 1% drempelwaarde in dit scenario niet wordt overschreden. Ook voor de andere doorkijk/ontwikkelingsscenario's ZAV_ams, GeCAV en GeCAV_ams blijkt uit de modellering dat de stikstofdepositie nergens meer dan 1% bedraagt van de betrokken kritische depositiewaarde (KDW).

De bouw van de nieuwe weginfrastructuur en de afbraakwerken kunnen aanleiding geven tot bijkomend verkeer en de daaruit voortvloeiende emissies. Het aandeel van emissies van dit werfverkeer is verwaarloosbaar ten opzichte van het totaalverkeer op de R0. Machines en activiteiten op de werf zullen ook NOx-emissies genereren. Globaal verdwijnen deze extra emissies ruimschoots door de verlaging van de snelheid op de R0 van 100 naar 70 km/u tijdens de werkzaamheden. Zodoende wordt ook voor de aanlegfase geconcludeerd dat er geen significante effecten worden verwacht.

Hoewel er binnen habitatrictlijngebied geen overschrijding van de 1%-drempel verwacht wordt, werd aanvullend de depositietrendtool uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het project de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend niet hypothekeert.

De passende beoordeling stelt dat op basis van de effectbespreking van alle relevante milieudrukken geconcludeerd kan worden dat er geen betekenisvolle aantasting van de Natura 2000 gebieden wordt verwacht ten gevolge van het projectvoornemen. Het ANB adviseert de passende beoordeling gunstig en gaat akkoord met de conclusies ervan. Er kan worden besloten dat de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma geen betekenisvolle aantasting impliceert voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone.

Verscherpte natuurtoets

Gezien de aard van het projectvoornemen en de ruime afstand tot de omliggende VEN-gebieden zijn de enige relevante effectgroepen geluidsverstoring en stikstofdepositie. Bij de beoordeling van deze effectgroepen werden alle relevante plannen of projecten in de omgeving van het projectgebied mee opgenomen in de bespreking, waardoor het cumulatieve effect volledig in beeld werd gebracht. Gezien de betrokken VEN-gebieden nagenoeg volledig overlappen met de habitatrictlijngebieden die besproken werden in de passende beoordeling, kan dezelfde conclusie van de passende beoordeling hernomen worden voor de verscherpte natuurtoets die stelt dat er voor geluidsimpact en stikstofdepositie geen onvermijdbare en onherstelbare schade wordt verwacht.

Voor de twee VEN-gebieden (gebiedsnummers 520 en 514) die niet overlappen met een habitatrictlijngebied wijst de modellering uit dat er volgens het basisscenario ZAV geen toename van de stikstofdepositie wordt verwacht.

Er kan worden besloten dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken.

Soortentoets

Het aanvraagdossier bevat een minderhinderplan ecologie en een soortentoets.

Het minderhinderplan ecologie geeft een beschrijving van, al dan niet tijdelijke, maatregelen en werkprotocollen die tijdens en bij de afronding van de aanlegfase zullen worden genomen en toegepast. Dit heeft tot doel om de impact van de werken op fauna en flora tot een minimum te beperken en de huidige populaties en migratiemogelijkheden ten opzichte van de huidige toestand maximaal te behouden, conform artikel 10 en 14 van het Soortenbesluit.

Volgende uitgangspunten worden gehanteerd. afbakenen van no-go zones, voorzien van tijdelijke ecopassages, creatie van nieuw habitat door het verplanten van struiken en jonge bomen die gerooid zullen worden, voorzien van nieuwe en/of tijdelijke nest- en schuilgelegenheden. Per deelzone, voornamelijk relevant voor de knooppunten, wordt een specifiek stappenplan gehanteerd waarbij een algemene methodiek wordt gehanteerd om de aanwezige planten- en diersoorten uit de werkzone te evacueren. Belangrijk hierbij is dat de voorziene handelingen 1 fase vooruitlopen op deze van het minderhinderplan mobiliteit en hierop zijn afgestemd.

Gezien de soms lange aanloopfase naar de uiteindelijke herinrichting van bepaalde deelzones wordt, aanvullend op de kennis van de huidige situatie, bij de inname van leefgebied minstens 1 jaar voor de werken de betrokken zone onderzocht op de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten.

Rooiingswerken worden volgens een vooraf bepaalde methodiek uitgevoerd waarbij ingezet wordt op verschillende uitwijkmogelijkheden voor (beschermde) diersoorten. Gekapte bomen en struiken worden niet onmiddellijk afgevoerd, maar blijven minimaal 24 uur ter plaatse liggen om kwetsbare soorten, waaronder eikelmuis, de kans te geven om te migreren naar aangrenzende zones die als leefgebied fungeren. Deze werkwijze wordt bloksgewijs uitgevoerd binnen een vooraf bepaalde werkzone.

Het plan bevat ook richtlijnen om verspreiding van invasieve exoten, met als voornaamste soort Japanse duizendknoop, te vermijden. Machines worden na gebruik gereinigd, grondstocks kunnen pas voor herinrichtingswerken aangewend worden indien deze vrij zijn van betrokken plantenresten en uitgezeefde plantenresten worden afgevoerd.

Het Agentschap voor Natuur en Bos is van oordeel dat in het minderhinderplan ecologie voldoende maatregelen worden voorzien om de impact van de aanlegfase op zowel fauna als flora tot een minimum te beperken en er wordt uitgegaan van het principe dat de populatie van betrokken soorten maximaal ter plaatse kan behouden worden. Het is daarbij van belang dat het minderhinderplan wordt doorvertaald naar concrete uitvoeringsplannen zodat de betrokken aannemers en contractanten die de werken uitvoeren duidelijk weten welke randvoorwaarden gerespecteerd moeten worden. Indien er afgeweken wordt van de voorgestelde fasering, evacuatieplannen, (tijdelijke) ecopassages moet dit voorafgaandelijk afgetoetst worden met het Agentschap voor Natuur en Bos. Het minderhinderplan ecologie biedt voldoende flexibiliteit om, in overleg met het agentschap en relevante deskundigen, specifieke milderende technieken tijdens de gehele bouwfase te implementeren.

In de soortentoets wordt op basis van een desktopanalyse en inventarisaties op het terrein zelf, een analyse gemaakt van het huidige verspreidingsareaal van de beschermde soorten en dit in relatie tot de voorziene werken en de daaraan gekoppelde milderende/voorzorgsmaatregelen. Aangezien het een zeer groot projectgebied betreft en de volledige werffase verschillende jaren in beslag zal nemen, wordt in de soortentoets voorzien om minstens 1 jaar voorafgaand aan de werken in een bepaald deelgebied de aan- of afwezigheid van (beschermde) soorten vast te stellen, volgens een vast inventarisatieprotocol per soort of soortgroep.

Het minderhinderplan ecologie voorziet verschillende mitigerende en voorzorgsmaatregelen die toegepast kunnen worden in het geval dat de aanwezigheid van een beschermde soort wordt vastgesteld. Wanneer blijkt dat er geen andere (minder schadelijke) bevredigende oplossing bestaat om de impact op de betrokken beschermde soort te vermijden, zal worden

overgegaan tot lokale verplaatsing of translocatie. Hiervoor wordt een afvangstprotocol gehanteerd dat specifiek voor elke soort wordt opgesteld. In de soortentoets worden voor volgende beschermde soorten of soortgroepen inventarisatie- en/of afvangstprotocollen opgesteld: vleermuizen, eikelmuis, herpetofauna, vogels en orchideeën.

Naast de verschillende maatregelen binnen het minderhinderplan ecologie voorziet de aanvrager volgende projectspecifieke maatregelen ter bescherming van fauna en flora.

- Werfverlichting is tijdens de zomermaanden (1 mei – 1 september) niet toegestaan,
- Werfverlichting wordt in het overgangsseizoen (september-november, maart-mei) toegelaten van 7u 's ochtends tot 19u 's avonds,
- Werfverlichting mag alleen het doelgebied aanstralen, om lichtverstrooiing te vermijden,
- Rooiingswerken worden niet uitgevoerd in kritische periodes (schoontijd, winterslaap vleermuizen/eikelmuizen) geen kappingen in de periode tussen 1 november en 31 juli
- Definitieve ecopassages worden pas in gebruik genomen wanneer er zekerheid is over hun effectieve werking op vlak van ecoconnectiviteit. Dit voorkomt het ontstaan van een ecologische val,
- Verspreiding en vestiging van invasieve soorten wordt te allen tijde vermeden.

Deze maatregelen worden ook opgenomen in de voorwaarden.

Er kan akkoord worden gegaan met de overige vooropgestelde projectgeïntegreerde maatregelen en het plan van aanpak zoals voorzien binnen het minderhinderplan ecologie en de soortentoets. Gezien de lange looptijd van het project en de huidige en/of toekomstige aanwezigheid van beschermde soorten is het van belang dat er blijvend teruggekoppeld wordt met het Agentschap voor Natuur en Bos en andere relevante belanghebbenden.

Het toepassen van alle maatregelen zoals opgenomen in het minderhinderplan ecologie (RONO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_014_PIV2_minder_hinderplan_ecologie.pdf) tijdens de volledige werffase en van de vooropgestelde inventarisatie- en afvangstprotocollen zoals opgenomen in de soortentoets (RONO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_010_PIV2_soortentoets.pdf), waarbij voortschrijdende inzichten voor zowel de wijze van inventariseren als afvangstechnieken worden toegepast, wordt opgenomen in de voorwaarden.

Als milderende maatregel om de impact op fauna en flora door het kappen van bomen te beperken, stelt het college van burgemeester en schepenen van Zaventem voor dat er met het gekapte goed een takkenwal gemaakt wordt tussen het bos en de werken. Deze maatregel is weinig precies en kan niet overal toegepast worden. Dit wordt dan ook niet opgenomen in de vergunningsvoorwaarden. Het gericht plaatsen van tak-, stam- en wortelhout van de rooiingswerken is opgenomen als maatregel in het minderhinderplan. Deze maatregel is een meerwaarde in delen van te behouden randzones, maar is niet overal systematisch in de (rand van de) te behouden bosstroken toe te passen omdat daarbij die zones te sterk vertrappeld/bereden zouden worden. De oppervlakte van die takkenwallen mag bovendien niet ten koste gaan van oppervlakte te behouden onverstoorde bosstroken. Stronken en stammen en eventueel takkenhopen kunnen ook toegepast worden in faunapassages en in jonge houtige aanplantingen om daar de geschiktheid voor dieren om te schuilen/overwinteren/nestelen vroegtijdig op te krikken. De maatregel voorgesteld door de gemeente kan bijgevolg als reeds voldoende ondervangen in het minderhinderplan worden beschouwd.

Het college wijst er ook op dat juridisch gezien het broedseizoen in Vlaanderen begint op 15 maart en eindigt op 15 juli. Aangezien dit regelgeving betreft en er meer specifieke maatregelen en voorwaarden zijn voorzien, wordt dit niet opgenomen als voorwaarde.

Afwijkingen Soortenbesluit

Aanvullend op de soortentoets worden afwijkingen op het besluit van 15 mei 2009 van de Vlaamse Regering met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer (Soortenbesluit) aangevraagd. Deze hebben betrekking op zowel flora- als faunasoorten. Gelet op artikel 23 van het Soortenbesluit geldt een gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos, mits naleving van de voorwaarden gesteld in dit advies, als afwijking op de verboden van artikel 10, §1, en 14, §2, van dit besluit.

Wat betreft de beschermde flora wordt een afwijking gevraagd voor “het plukken verzamelen, afsnijden, ontwortelen, vernielen of verplanten van beschermde plantensoorten”, “het vervoer van beschermde specimens” en “het onder zich houden van beschermde specimens” voor verschillende rozensoorten, duizendguldenkruid en verschillende orchideeënsoorten. De betrokken soorten zijn volgens bijlage 1 van het Soortenbesluit aangeduid als categorie 1-soorten. De afwijking wordt gevraagd omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang.

Binnen de projectsite kunnen deze soorten mogelijk voorkomen, al is het niet in grote aantallen zoals op andere locaties binnen de RO. Uit de meest actuele inventarisatiegegevens blijkt er geen aanwezigheid te zijn van de betrokken plantensoorten binnen het projectgebied. Gezien de complexiteit van het project is het niet altijd en overal mogelijk om de groeiplaatsen van deze soorten te vrijwaren. Bijgevolg wordt via deze afwijking gevraagd om tijdens de werffase individuele exemplaren lokaal te mogen verplaatsen of te transloceren. Deze manipulaties worden voorafgaandelijk besproken met het Agentschap voor Natuur en Bos en zullen door middel van een langdurige inventarisatie gemonitord worden. De afwijking wordt tot het einde van 2032 aangevraagd. Na de herinrichtingswerken zullen er nieuwe groeiplaatsen gecreeerd worden en worden enkele sites hersteld. Hierdoor wordt de lokale staat van instandhouding van de betrokken soorten gewaarborgd.

ANB is van oordeel dat de werkprotocollen in het minderhinderplan ecologie voldoende maatregelen voorzien om de impact van de werken op beschermde plantensoorten te beperken. Alleen in situaties waarin deze maatregelen ontoereikend blijken te zijn en er geen andere bevredigende oplossingen voorhanden zijn, zal overgegaan worden tot een verplaatsing of translocatie van de bewuste specimens. In het advies van 29 januari 2026 verleent het ANB op basis van artikel 19 en 20 een afwijking van het Soortenbesluit voor volgende beschermde soorten: verschillende rozensoorten, duizendguldenkruid en verschillende orchideeënsoorten en dit tot en met 1 oktober 2032. Indien beschermde planten verplaatst worden, moeten volgende voorwaarden nageleefd worden:

- Ter hoogte van de te verplaatsen plantensoorten wordt een zone tot 40 cm diepte uitgegraven (manueel of met een graafmachine) met maximaal behoud van de gelaagdheid;
- De uitgegraven grond wordt onverstoord diezelfde dag naar de nieuwe groeiplaats gebracht en op eenzelfde diepte teruggeplaatst;
- Het terrein waarop de planten geplaatst worden, krijgt een aangepast beheer dat gericht is op het behoud en de ontwikkeling van de verplaatste planten.

Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

De aangevraagde afwijking voor beschermde faunasoorten heeft betrekking op volgende handelingen: “het opzettelijk en betekenisvol verstoren”, “het vervoer van specimens”, “het

onder zich houden van specimens van beschermde soorten”, “het vernielen, beschadigen of wegnemen van nesten/voortplantingsplaatsen/rustplaatsen van beschermde soorten” en “inventarisatie/afvangst” De beschermde soorten waarvoor deze afwijking wordt aangevraagd, zijn: hagedis spec., hazelworm, eikelmuis, vleermuizen, amfibieën/reptielen Hazelworm, eikelmuis en bepaalde amfibie-/hagedissoorten zijn volgens bijlage 1 van het soortenbesluit aangeduid als categorie 1 soorten Vleermuizen en bepaalde amfibie-/hagedissoorten zijn aangeduid als categorie 3 soorten De afwijking wordt gevraagd omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang

De afwijkingen worden aangevraagd in het kader van de voorgestelde inventarisatie- of afvangstprotocollen, zoals gespecificeerd in de soortentoets Precieze manipulaties van rustplaatsen, voortplantingsplaatsen en specimens worden voorafgaandelijk besproken met het Agentschap voor Natuur en Bos. Wanneer de genomen milderende en projectgeïntegreerde maatregelen ontoereikend zijn, kan een lokale verplaatsing of translocatie van bepaalde specimens noodzakelijk zijn Elke verplaatsing of translocatie wordt voorafgaandelijk besproken met het Agentschap voor Natuur en Bos.

ANB is van oordeel dat de werkprotocollen binnen het minderhinderplan ecologie voldoende voorafgaandelijke maatregelen worden genomen om de impact van de werken op de beschermde soorten te beperken. Deze maatregelen beogen maximaal het behoud van de populatie in-situ Alleen in situaties waar deze maatregelen ontoereikend blijken te zijn en er geen andere bevredigende oplossingen voorhanden zijn, zal overgegaan worden tot een verplaatsing of translocatie van de bewuste specimens In het advies van 29 januari 2026 verleent het ANB op basis van artikel 19 en 20 een afwijking van het Soortenbesluit voor volgende beschermde soorten: hagedis spec., hazelworm, eikelmuis, vleermuizen, amfibieën/reptielen en dit voor volgende handelingen: “het opzettelijk en betekenisvol verstoren”, “het vervoer van specimens”, “het onder zich houden van specimens van beschermde soorten”, “het vernielen, beschadigen of wegnemen van nesten/voortplantingsplaatsen/rustplaatsen van beschermde soorten” en “inventarisatie/afvangst” De afwijking wordt toegekend tot en met 1 oktober 2032.

De verleende afwijkingen voor flora en fauna worden toegekend volgens volgende voorwaarden.

- De afwijking kan worden gebruikt door de aanvrager of door derden die hiertoe de opdracht kregen van de aanvrager.
- De afwijking is van toepassing op het volledige projectgebied
- Na afloop van de afwijking moet binnen een termijn van één maand een schriftelijke rapportering worden bezorgd aan de entiteit adviezen, vergunningen, erkenningen en subsidies van het Agentschap voor Natuur en Bos in Brussel, waaruit voldoende blijkt op welke wijze gebruik is gemaakt van de vergunning. Deze rapportering moet gebeuren via het model dat beschikbaar is op de website van het Agentschap voor Natuur en Bos (<https://natuurenbos.vlaanderen.be/dieren-en-planten/soortenbescherming/afwijkingen-op-het-soortenbe...>)
- Een verlenging van de afwijking, in voorkomend geval, is alleen mogelijk wanneer de schriftelijke rapportering is gebeurd.
- De gegevens die worden verzameld met behulp van de afwijking moeten ter beschikking worden gehouden van het Agentschap voor Natuur en Bos en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek.
- Deze afwijking kan, mits motivering, te allen tijde worden ingetrokken.
- De afwijking moet worden getoond op elk verzoek van de officieren van de gerechtelijke politie en van de toezichthouders die belast zijn met het toezicht op de

naleving van de natuur- en jachtregelgeving Deze personen moeten door de begunstigde van de vergunning in staat worden gesteld om de uitvoering van de vergunning op het terrein te controleren.

De afwijkingen worden onder deze voorwaarden opgenomen in de vergunning. Het niet naleven van de bepalingen van deze afwijking kan aanleiding geven tot een bestuurlijke en/of strafrechtelijke sanctionering volgens titel XVI van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Voor de specifieke afwijkingsaanvraag tot translocatie van de beschermde soorten verleent het ANB een principiële goedkeuring Als voorwaarde hierbij geldt dat per betrokken soort/populatie voorafgaandelijk een gedetailleerd plan van aanpak worden uitgewerkt conform de bepalingen van artikel 21 van het Soortenbesluit en de leidraad van het INBO inzake translocaties (J Mergeay, V Verbist. (2021) Leidraad Translocaties voor Biodiversiteit in Vlaanderen Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2021 (13). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel DOI. doi.org/10.21436/inbor.34130911). Relevante voortschrijdende inzichten inzake de populatiesamenstelling/dynamiek moeten hierbij in beschouwing worden genomen Dit volledig uitgewerkte plan van aanpak moet vóór de effectieve uitvoering van de afvangst en translocatie ter goedkeuring worden voorgelegd aan het Agentschap voor Natuur en Bos Dit wordt opgenomen in de voorwaarden

ASTRID

De ASTRID-veiligheidscommissie heeft beslist dat er ASTRID-indoordekking aanwezig moet zijn in de tunnels. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

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

Overeenstemming van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

Binnen het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord'

Voor het overgrote deel zijn de stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag gelegen binnen het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord' De handelingen zijn er principieel mee in overeenstemming om volgende redenen:

Alle hoofdwegen binnen voorliggende aanvraag bevinden zich binnen het gebied voor wegeninfrastructuur. Naast snelweginfrastructuur worden binnen deze bestemming eveneens gewestwegen, lokale wegen en trage wegen (her)aangelegd, alsook leidingen, ecologische verbindingen, bufferbekkens en -grachten, taluds en andere terreinaanlegwerken noodzakelijk voor de ruimtelijke inpassing van de infrastructuur. Daarnaast worden binnen deze bestemming werfzones voorzien, noodzakelijk voor de aanleg van de weginfrastructuur en aanhorigheden Bijgevolg zijn alle werkzaamheden binnen deze aanvraag binnen 'gebied voor wegeninfrastructuur' in overeenstemming met deze bestemming.

Het openleggen en opwaarderen van de waterloop de Woluwe, met een hermeandering en bijkomend winterbed in natuurgebied volgens dit GRUP kadert binnen de 'ontwikkeling, instandhouding en herstel van de natuur', 'het beheren van de waterhuishouding' en het 'herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien', waardoor deze werken in overeenstemming zijn met de bestemming De fiets- en voetgangersverbindingen vallen onder recreatief medegebruik. De aanleg van bufferbekkens en -grachten, taluds en andere landschapselementen, de Fietsring en de heraanleg van de fietssnelweg F202 en de Kleinenbergstraat alsook de nieuwe oprit vanop de R22 Woluwedal naar de E40/A3 als

aansluiting op het onderliggende wegennet zijn principieel in overeenstemming met de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'.

Het openleggen van de waterloop de Woluwe in parkgebied volgens dit GRUP, alsook het aanleggen van bufferbekkens en -grachten en andere landschapselementen kaderen respectievelijk binnen 'de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken', 'het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien', 'het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen' en 'het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied' Het openleggen van de Woluwe, de aanleg van 2 bufferbekkens ter hoogte van de Petrus Schroonsstraat, de heraanleg van een bufferbekken met uitbreiding van een gracht in het Jourdainpark, de herprofilering van het snelwegtalud ter hoogte van de Arthur Dezangrélaan, de (her)aanleg van de Fietsring, de fietssnelweg F202 en de Kleinenbergstraat, inclusief voetgangers- en fietsverbindingen is tevens in overeenstemming met de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'

Ter hoogte van de Broekstraat, de Maalbeekweg en de verkeerscomplexen Hector Henneaulaan en Kraainem worden zones ontbost binnen parkgebied met overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'. Om de beoogde infrastructurele ingrepen te kunnen doen, is ontbossing noodzakelijk, zowel om de tijdelijke infrastructuur te kunnen realiseren, die nodig is voor de aanleg van de permanente infrastructuur, als om de permanente infrastructuur te realiseren. Na afloop van de werkzaamheden worden de onbenutte zones aangeplant met bomen en andere vegetatie.

De heraanleg van de N21 Haachtsesteenweg en de Veldweg binnen de gemengde open ruimtegebieden kadert binnen 'het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen' Waar de bufferbekkens en -grachten, taluds en andere landschapselementen en de Fietsring, inclusief voetgangers- en fietsverbindingen met de lokale wegenis worden aangelegd is de overdruk 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur' van toepassing

Het heraanleggen van de fietssnelweg F202, het heraanleggen en rechtekken van de Wezembeekstraat en het aanleggen van buffergrachten ten oosten ervan is principieel in overeenstemming met 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur'.

De werfzones worden tijdelijk ingericht en gebruikt voor 'de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, met inbegrip van de opslag van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel'. Na afloop van de werkzaamheden worden de nodige maatregelen genomen om de onderliggende bestemming te realiseren.

In deelplan 7 en deelplan 8 zijn een aantal werfzones voorzien in overdruk op het natuurgebied en bosgebied. Deze zones worden tijdelijk gerooid en ontbost in functie van de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur. Na realisatie van de wegeninfrastructuur worden de zones ingericht overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften voor natuurgebied en bosgebied

De aanvraag bevat een 'Nota bodemherstel' waarin wordt aangetoond dat de aangevraagde werken zodanig uitgevoerd worden zodat herstel van de bodemstructuur, -opbouw en -doorlatendheid mogelijk is. Een onderzoek naar de stabiliteit van de bodem maakt hier eveneens deel van uit

De aanvraag bevat een 'Nota adaptief, flexibel en duurzaam ontwerp' waarin wordt aangetoond dat de weginfrastructuur zo compact, flexibel en adaptief mogelijk geconcentreerd wordt in functie van ruimtegebruik, klimaatadaptatie en -mitigatie.

Bij de aanvraag is een inrichtingsstudie gevoegd waarin het project wordt getoetst aan de bepalingen van artikel 1, 2, 3, 10 en 11 van het GRUP en hoe het zich verhoudt tot reeds gerealiseerde, in uitvoering zijnde en nog te ontwikkelen projecten binnen het betrokken gebied. Ook wordt omschreven hoe het project op kwalitatieve wijze autonoom zal functioneren binnen de actuele feitelijke context. Voor de bijdrage van het project aan het verhogen van de verkeersveiligheid, een verbetering van de doorstroming en het realiseren van een meer logische en betere leesbare ringinfrastructuur verwijst de inrichtingsnota naar de bijgevoegde verantwoordingsnota waar deze aspecten worden beschreven.

De aanvraag bevat een nota 'Minder hinder verkeer' en een nota 'Minder hinder ecologie' waarin wordt aangetoond dat de impact op de omgeving tijdens de aanlegfase beperkt wordt.

In de bij de aanvraag gevoegde hemelwaternota wordt aangetoond hoe bij het project wordt omgegaan met het waterbeheer van de weginfrastructuur en in de omgeving.

Bij de aanvraag is een 'Nota landschappelijke en functionele inpassing' gevoegd waarin wordt aangetoond hoe de weginfrastructuur van de RO, inclusief de aansluitingen op het onderliggende wegennet ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk worden ingepast in de omgeving. In deze nota en ook in de inrichtingsstudie wordt ook ingegaan op de ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering met betrekking tot de lucht en/of geluid en/of visuele buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie van de infrastructuur en haar aanhorigheden.

De aanvraag bevat een verkenningsnota natuurbeheerplan type 2 waarin onder andere de ecologische, economische en sociale functie van het terrein worden besproken.

Bij de aanvraag is een 'Ontwerpnota Ecoverbindingen' gevoegd waarin wordt aangetoond dat het ontwerp van de ecologische verbindingen afgestemd is op hun functie en effectiviteit als ecologische verbinding.

Bij de aanvraag is een nota 'Verlichting Hoofdwegen' gevoegd waarin wordt beschreven hoe wordt omgegaan met de verlichting van de infrastructuur in functie van veiligheid en om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.

In de verantwoordingsnota wordt vermeld op welke wijze wordt omgegaan met het grondverzet dat voor de aanvraag wordt geraamd op een uitgraving van 2.860.280 m³ en ophoging van 600.720 m³. Voor de realisatie van de ophogingen wordt maximaal grond gebruikt afkomstig van de uitgravingen. De gronden die niet binnen het projectgebied kunnen hergebruikt worden, moeten nog een concrete bestemming krijgen, maar kunnen bijdragen aan (sanerings)projecten. De administratieve afhandeling voor het hergebruik van de gronden in het project wordt geregeld via de technische verslagen en de bijhorende zoneringsplannen, conform de vigerende regelgeving (Bodemdecreet en VLAREBO). De hergebruikte gronden zijn uitsluitend gronden die voldoen aan de VLAREBO-regelgeving inzake hergebruik overeenkomstig de grondverzetreglementering.

Het afwikkelingsniveau in de aansluitingscomplexen en kruispunten die een directe functie hebben van en naar de R0 door hun nabijheid van of rechtstreekse koppeling met de aansluitingscomplexen met het onderliggend wegennet zijn zo ontworpen dat, binnen het ruimtelijk en technische haalbare, de gemiddelde verliestijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer wordt beperkt en waar mogelijk zelfs verbeterd ten opzichte van de referentietoestand

Voor elk kruispunt werd een ontwerp uitgewerkt waarbij rekening is gehouden met de verkeersafwikkeling en de omgeving van het kruispunt. De voorgestelde herinrichting van de R0 resulteert in een verbetering van de veiligheid en een daarmee gepaard gaande verbetering van de doorstroming op de R0, waardoor ook het huidige sluipverkeer op het onderliggend wegennet terug naar de R0 wordt gebracht. Wanneer het verkeer de beoogde route neemt, kan dit er voor zorgen dat de kruispunten die op de route naar de aansluitingscomplexen liggen meer verkeer te verwerken krijgen

Meer concreet werd de configuratie van de kruispunten bekeken in een microscopisch verkeersmodel waarbij de afwikkelingskwaliteit van het kruispunt werd geanalyseerd, samen met de interactie met nabijgelegen kruispunten. Op basis hiervan werden de verschillende kruispunten maximaal en rekening houdende met de ruimtelijke en technische haalbaarheid geoptimaliseerd. Verdere optimalisatie is niet mogelijk zonder bijkomende infrastructurele ingrepen om de capaciteit te verhogen. Het voorzien van bijkomende rijstroken ter hoogte van de kruispunten is echter niet mogelijk omwille van strijdigheid met andere stedenbouwkundig voorschriften van het GRUP, omwille van technische beperkingen en of kenmerken van de bestaande omgeving.

Buiten het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord'

- Overeenstemming met het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden'

De stedenbouwkundige handelingen met betrekking tot het openleggen en opwaarderen van de Woluwe en de Kleine Maelbeek zijn principieel in overeenstemming met de symbolische aanduiding in overdruk 'Waterwegen en onbevaarbare waterlopen van 1ste categorie' en 'Onbevaarbare waterlopen van 2de en 3de categorie en voor niet gecategoriseerde onbevaarbare waterlopen' in het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden'.

De ecoverbinding ter hoogte van de Belgicastraat valt onder de handelingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden, waardoor dit principieel in overeenstemming is met de overdruk natuurverwevingsgebied.

De heraanleg van de N2 Leuvensesteenweg en het gebruik van het terrein tussen de N2 en de Romboutsstraat als tijdelijke werkzone in functie van de heraanleg is principieel in overeenstemming met de voorschriften van 'Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren' binnen dit GRUP. Na afloop van de werkzaamheden kan het terrein opnieuw benut worden als specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren.

De aansluitingen tussen de Fietsring en de fietssnelweg F3 en tussen de Fietsring en de Maalbeekweg die deels binnen 'Gebied voor gemengde activiteiten VI' zijn gelegen, zijn principieel in overeenstemming met de bestemming aangezien openbare nuts- en gemeenschapsvoorzieningen en openbare verharde ruimten toelaatbaar zijn.

Overeenstemming met het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden – cluster Zaventem'

De heraanleg van de N262a Eugène Blaironstraat binnen 'Specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven' draagt bij aan het goed functioneren en de ontsluiting van het gebied, waardoor dit principieel overeenstemming is met de bestemming.

De heraanleg van het gedeelte van de Haachtsesteenweg ten zuidwesten van de Woluwelaan is principieel in overeenstemming met de bestemming 'Gebied voor gemengde activiteiten V'

Overeenstemming met het GRUP 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem'

Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd aan de ongelijkvloerse spoorinfrastructuur en de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen hypothekeren noch de aanleg, noch het functioneren van de spoorinfrastructuur

Overeenstemming met het GRUP 'Keiweg'

De heraanleg van de Hector Henneaulaan, de aansluiting van de Excelsiorlaan aan de noordzijde en de Belgicastraat en de Pass. Imperiastraat als ontsluiting van het zuidelijk gelegen bedrijventerrein vanaf de Hector Henneaulaan is principieel in overeenstemming met de bestemming als openbare verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. De wegenis is inherent aan het functioneren van het bedrijventerrein. De zone met overdruk voor enkelvoudige leidingen wordt door de werken niet gehypothekeerd.

Overeenstemming met het GemRUP 'Bedrijventerrein Zaventem-Zuid'

De heraanleg van de N2 Leuvensesteenweg en de Wezembeekstraat en de aanleg van de verbinding tussen de Drie Aardbeienstraat en de Fietsring is principieel in overeenstemming met de zone voor gemengd bedrijventerrein

Overeenstemming met het GemRUP 'Kernen – Sint-Stevens-Woluwe'

De heraanleg van de Bareelstraat binnen de bestemming 'woonrand' is omwille van de ligging binnen openbaar domein principieel in overeenstemming met het stedenbouwkundig voorschrift.

Overeenstemming met het GemRUP 'Wijziging BPA nr. 6bis'

De aanpassing aan de Bevrijdingslaan is omwille van de ligging binnen openbaar domein principieel in overeenstemming met het stedenbouwkundig voorschrift van de bestemming 'Wegenis'.

Overeenstemming met het GemRUP 'Diegem Centrum'

De heraanleg van het gedeelte van de Haachtsesteenweg ten zuidwesten van de Woluwelaan is principieel in overeenstemming met de bestemming 'wonen'.

Overeenstemming met het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse'

De heraanleg van een deel van de gemeentewegen Oudstrijdersstraat in het verlengde van de Petrus Schroonsstraat, Tramlaan, Julien Trekkerstraat, Statieplaats, Oudstrijderslaan, Kleinenbergstraat, Veeboslaan en Arthur Dezangrélaan met de aansluiting met de Vinkenlaan en Alfons Lenaertsstraat is principieel in overeenstemming met de bestemming 'woongebied'.

De heraanleg van een deel van de gemeenteweg Zaventemsesteenweg en de aansluitingen tussen de Fietsring en de fietsnelweg F3 en tussen de Fietsring en de Maalbeekweg die mee

zorgen voor de ontsluiting van het gebied zijn principieel in overeenstemming met de bestemming 'industriegebied'

De heraanleg van de gemeenteweg Belgicastraat die zich voor een heel klein deel binnen gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten bevindt, en beperkt wordt verbreed inclusief aanleg van voet- en fietspad is principieel in overeenstemming met de bestemming aangezien dit bijdraagt aan de ontsluiting van het gebied

De aanpassing van de Veeboslaan binnen bufferzone gebeurt binnen het bestaande gabarit van de gemeenteweg, waardoor er geen strijdigheid optreedt.

De heraanleg van de Arthur Dezangrélaan ten oosten van de R0 binnen het parkgebied gebeurt binnen het bestaande gabarit van de gemeenteweg, waardoor er geen strijdigheid optreedt.

De heraanleg van de Bareelstraat die zich voor een heel beperkt deel binnen agrarisch gebied situeert gebeurt binnen het bestaande gabarit van de gemeenteweg, waardoor er geen strijdigheid optreedt

Afwijkingen van de stedenbouwkundige voorschriften:

De aanvraag is principieel in strijd met de geldende plannen op de volgende punten.

- de heraanleg van de gemeenteweg Belgicastraat met lichte verbreding voor de aanleg van een voet- en fietspad binnen agrarisch gebied met overdruk natuurverwevingsgebied volgens het GRUP 'Afbakening van het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden';
- de heraanleg en rechtekking van de gemeenteweg Wezembeekstraat binnen agrarisch gebied met overdruk natuurverwevingsgebied volgens het GRUP 'Afbakening van het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden';
- de heraanleg van de gemeentewegen Zaventemsesteenweg, Statieplaats, Molenstraat en Oudstrijderslaan voor de delen binnen bufferzone volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse';
- de aanleg van eco-verbindingen in bufferzone en agrarisch gebied volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse'

De VCRO bevat in hoofdstuk IV van titel IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de 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 infrastructuren 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 de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 411, 5°, artikel 447, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang en welke van deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben

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 411, 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;

8° alle handelingen van algemeen belang, aangewezen in artikel 3 van dit besluit;"

De voorgestelde heraanleg van de gemeentewegen Zaventemsesteenweg, Statieplaats, Molenstraat en Oudstrijderslaan, de heraanleg en rechttrekking van de gemeenteweg Wezembeekstraat en de heraanleg met verbreding van de gemeenteweg Belgicastraat voor aanleg van een voet- en fietspad hebben betrekking op handelingen 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,

3° de wijziging of uitbreiding van gemeentelijke verkeerswegen tot maximaal twee rijstroken;

10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren 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;

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"

De hogervermelde heraanleg, wijziging of uitbreiding van de gemeentewegen vallen onder de handelingen vermeld in artikel 3, §3, en worden bijgevolg beschouwd als handeling van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact. De vergunningsaanvrager motiveert bijkomend in de aanvraag dat de handelingen van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact hebben:

"Bovenstaande werkzaamheden kaderen allen binnen de algemene doelstelling van het project om de globale multimodale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio rond Brussel en de Vlaamse rand te optimaliseren

Heraanleg en wijziging Wezembeekstraat binnen agrarisch gebied met overdruk voor natuurverweving volgens het gewestelijk RUP 'Afbakening VSGB en aansluitende open ruimte gebieden'

Ten zuiden van de kruising met de E40/A3 wordt de Wezembeekstraat rechtgetrokken. Het betreft de wijziging van een gemeentelijke verkeersweg met maximaal 2 rijstroken (art. 3 §1, 3° van het besluit van 5 mei 2000). Het uiterst zuidelijke deel van deze wijziging valt buiten de

bestemmings- en overdrukzones van het gewestelijk RUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord' Voor dit gedeelte is de bestemming agrarisch gebied met overdruk natuurverweving volgens het gewestelijk RUP 'Afbakening VSGB en aansluitende open ruimte gebieden' van toepassing. Hiervoor worden enkele vierkante meters van de gebieden ingenomen. In de realiteit betreft dit het talud langsheen de Wezembeekstraat. Gezien de zeer beperkte schaal en omvang van de werken, het feit dat de weginfrastructuur niet uitgebreid wordt qua omvang, de beperkte schaal van de infrastructuur ten opzichte van de open ruimte in de omgeving en omdat het licht gewijzigde tracé onmiddellijk aansluit bij het huidige, zullen deze werkzaamheden geen effect hebben op het functioneren van de bestemmingen en kan geoordeeld worden dat er een beperkte ruimtelijke impact is. Rekening houdend met de natuurzorgplicht die geldt in natuurverwevingsgebied, wordt ook vermeld dat omwille van de beperkte ruimtelijke impact er geen sprake is van vermijdbare schade aan de natuur.

Heraanleg en wijziging aan Statieplaats, Oudstrijderslaan, Molenstraat en aangrenzende keerlus voor het openbaar vervoer binnen bufferzone volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse

Voor de zone onder het viaduct van Kraainem is de overdruk voor ongelijkvloerse infrastructuur volgens het gewestelijk RUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord' van toepassing. Onderliggend en ten noorden en ten zuiden van het viaduct van Kraainem zijn de bestemmingsvoorschriften volgens het gewestplan van toepassing. De aangevraagde werken en handelingen betreffen de herinrichting van de openbare ruimte, met inbegrip van het aanpassen van de lokale wegenis en het gedeeltelijk verleggen en openleggen van de Woluwe en de Kleine Maelbeek. De aangevraagde werken liggen in de gewestplanbestemmingen 'Woongebied' en 'Bufferzone'. De werken zijn in overeenstemming met de bestemming 'Woongebied'. Het gedeeltelijk verleggen en openleggen van de Woluwe en de Kleine Maelbeek, samen met het vergroenen van beide beekvalleien zijn handelingen die in overeenstemming zijn met zowel de bestemming woongebied als bufferzone. De R22 is op het gewestplan aangeduid als bestaande hoofdverkeersweg. Het is een lijnvormige aanduiding waar verder geen voorschriften aan gekoppeld zijn. De grafische aanduiding is bindend voor wat betreft de ligging en de configuratie van de hoofdverkeersweg. Omdat het project deze aspecten niet wijzigt, zijn de aanpassingen aan de R22 in overeenstemming met het gewestplan.

Het project voorziet wijzigingen aan de Julien Trekkerstraat. Deze situeren zich volledig in woongebied en zijn in overeenstemming met deze gewestplanbestemming.

Het project voorziet ook wijzigingen aan de Statieplaats, de Oudstrijderslaan, de Molenstraat en de aangrenzende keerlus voor het openbaar vervoer. Deze werken en handelingen liggen deels in woongebied en deels in bufferzone. Deze wijzigingen zijn in overeenstemming met de gewestplanbestemming woongebied maar zijn in principe niet in overeenstemming met de gewestplanbestemming bufferzone. Het gaat om handelingen die betrekking hebben op de wijziging of uitbreiding van gemeentelijke verkeerswegen tot maximaal twee rijstroken (artikel 3 §1 punt 3 van het uitvoeringsbesluit van 5 mei 2000) of op de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen (artikel 3 §2 punt 3c van het uitvoeringsbesluit van 5 mei 2000).

De Statieplaats en de Oudstrijderslaan worden heraangelegd, inclusief de fietspaden. Het gaat om een optimalisatie van de bestaande toestand, zonder uitbreiding of schaalvergroting. T.h.v. het kruispunt met de Jef Thumasstraat wordt de Oudstrijderslaan teruggebracht naar één rijstrook. De aansluiting van de Molenstraat op de Oudstrijderslaan wordt verlegd naar het kruispunt met de Jef Thumasstraat. Hierdoor wordt de Molenstraat iets langer en wordt meer oppervlakte van de bufferzone ingenomen. Het blijft echter een kleinschalige lokale

infrastructuur. De bestaande keerlus voor het openbaar vervoer wordt beperkt aangepast, wat voor een zeer beperkte bijkomende inname van de bufferzone zorgt. Daartegenover staat de afbraak van de bestaande oprit van de Oudstrijderslaan naar de E40. Dit zorgt voor een forse ontharding en ontsnippering van de bufferzone. De vrijgekomen ruimte wordt groen ingericht waardoor de bufferende werking versterkt wordt. De ruimte onder het viaduct van Kraainem wordt heringericht. De oppervlakte verharding wordt kleiner, omdat een deel wordt omgevormd als overgangsgebied naar de Woluwe. De bestaande fietspaden blijven behouden. De groene buffer tussen het viaduct en de bebouwing in de Jozef van Hovestraat blijft ook behouden. Hetzelfde geldt voor de groenbuffer aan de noordzijde van het viaduct.

In zijn geheel zorgen de aangevraagde werken en handelingen in bufferzone volgens het gewestplan voor een beperkte inname van deze zone ten gevolge van de aanpassing van de lokale verkeersinfrastructuur. Daartegenover staat dat het supprimeren van de aansluiting op de E40, het beperken van de verharding onder en rondom het viaduct en de versterking van de valleien van de Woluwe en de Kleine Maelbeek, die de bufferende functie versterken. Er kan dan ook geoordeeld worden dat de aangevraagde werken en handelingen in bufferzone volgens het gewestplan een beperkte ruimtelijke impact hebben.

Aanleg nieuwe Blaironstraat deels in bufferzone volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse
De nieuwe Blaironstraat bevindt zich deels in bufferzone volgens het gewestplan, over een lengte van ca. 160 meter. Het betreft een (toekomstige) gemeenteweg met 2x1 rijstroken. De verhardingsbreedte is 6,15 meter, de totale breedte (inclusief bermen) is 8,50 meter. Het gaat om handelingen van algemeen belang die betrekking hebben op de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 3 §1 punt 2 van het uitvoeringsbesluit van 5 mei 2000). De weg sluit onmiddellijk aan op de ringweg die de bedrijvzone Machelen-Cargo ontsluit. De nieuwe infrastructuur wordt dus gebundeld met bestaande infrastructuur en ruimtelijk sluit ze aan bij de bedrijvzone. De nieuwe weg ligt op de uiterste rand van de bufferzone en veroorzaakt geen ruimtelijke versnippering van de buffer. Gezien de beperkte schaal van de infrastructuur, de beperkte lengte van het segment in bufferzone, de bundeling van de nieuwe infrastructuur met reeds bestaande voorzieningen en het feit dat de bufferzone niet versnipperd wordt, kan gesteld worden dat deze werken en handelingen in bufferzone een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Wijziging (Nieuwe) Zaventemsesteenweg deels in bufferzone volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse

Het project voorziet in een nieuwe aansluiting van brug van de Zaventemsesteenweg over de R0 met de Zaventemsesteenweg te Diegem. Ten opzichte van de bestaande situatie schuift deze aansluiting in beperkte mate op in zuidoostelijke richting en wordt de aansluiting uitgebreid ten behoeve van veiliger fietsverbindingen. De werken en handelingen voor de herinrichting van het kruispunt liggen deels in bufferzone volgens het gewestplan. Ze hebben betrekking op de wijziging van gemeentelijke wegen met 2x1 rijstroken (art. 3 §1, 3° van het besluit van 5 mei 2000) en op openbare paden voor langzaam verkeer (fietsers en wandelaars) (art. 3 §1, 1° van het besluit van 5 mei 2000). De gewijzigde en nieuwe infrastructuur sluit aan bij de bestaande verkeersinfrastructuur. Ze ligt op de uiterste rand van de bufferzone en veroorzaakt geen ruimtelijke versnippering van de buffer. Gezien de beperkte schaal van de bijkomende infrastructuur, de beperkte lengte van het segment in bufferzone, de bundeling van de nieuwe infrastructuur met reeds bestaande voorzieningen en het feit dat de bufferzone niet versnipperd wordt, kan gesteld worden dat deze werken en handelingen in bufferzone een ruimtelijk beperkte impact hebben.”

Met de toepassing van bovenstaande afwijkingsbepaling kan worden ingestemd

De aanvrager motiveert dat ook beroep kan gedaan worden op de afwijkingsbepaling met betrekking tot handelingen gericht op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden Artikel 4.4.5 va, de VCRO luidt als volgt

"In alle bestemmingsgebieden kunnen, naast de handelingen die gericht zijn op de verwezenlijking van de bestemming, ook handelingen worden vergund die gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van landschapswaarden, voor zover ze door hun beperkte impact de verwezenlijking van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen"

De ecoverbindingen die buiten het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) – deel Noord' worden aangelegd binnen bufferzone en agrarisch gebied vallen gelet op de kleinschaligheid van de ecoverbindingen (zie bijlagen 'Ecoverbindingen' en 'Landschappelijke en functionele inpassing') binnen deze afwijkingsbepaling

Met de toepassing van bovenstaande afwijkingsbepaling kan worden ingestemd.

De verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening wordt hierna behandeld

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

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen zoals hoger omschreven.

Algemene bouwverordeningen inzake wegen voor voetgangersverkeer

De wegen voor voetgangersverkeer die worden aangelegd binnen de bebouwde kom hebben steeds een breedte van 2 m. De hellingen van wegen voor voetgangersverkeer bedragen steeds maximum 5%, of volgen de helling van het natuurlijk maaiveld of de naastgelegen rijweg. Er wordt binnen het volledige ontwerp voldaan aan de voorschriften van de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer

De Hemelwaterverordening van 2023

Zoals besproken onder de titel 'Hemelwater' is de aanvraag in overeenstemming met deze verordening

Provinciale stedenbouwkundige verordening afvoer van hemelwater

Artikel 4 bepaalt dat wanneer de gewestelijke Hemelwaterverordening van 2023 de plaatsing van een buffervoorziening verplicht, de voorschriften niet gelden voor het hemelwater dat op die buffervoorziening is aangesloten. Aangezien binnen het project het hemelwater ofwel infiltreert ofwel via een buffervoorziening wordt afgevoerd, is voldaan aan de provinciale verordening met betrekking tot de afvoer van hemelwater.

Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelden van grachten en onbevaarbare waterlopen

De in de huidige situatie ingebuisde waterlopen binnen het projectgebied worden maximaal opengelegd in een natuurlijk profiel, met meer ruimte voor water (door bijvoorbeeld

winterbedden of meandering te implementeren waar de ruimte het toelaat). Er worden geen open waterlopen opnieuw gedicht

Gemeentelijke bouw- en stedenbouwkundige verordeningen

Het 'Gemeentereglement op de afsluitingen tussen eigendommen, inplanting van de tennisterreinen en van de bomen' van Kraainem voorziet een vergunningsplicht voor het vellen van hoogstammige bomen. In het reglement wordt een hoogstammige boom gedefinieerd als "*bomen, hagen en zelfs heesters die als soort of door onderhoud en snoei of gebrek daarvan hoger groeien dan 1,80 m*". Binnen deze aanvraag worden verschillende bomen geveld die onder bovenstaande definitie van hoogstammige bomen vallen. Voor een beschrijving van de te rooien bomen wordt verwezen naar paragraaf 4.3.5 en Addendum B20 Vellen van bomen en terreinaanlegwerken, dat als een afzonderlijke bijlage werd toegevoegd aan de aanvraag. In dit reglement is eveneens het volgende bepaald wat betreft het aanplanten van hoogstammige bomen: "*Hoogstammige of hoogopschietende bomen, die alleen of in rij worden aangeplant (GR. 170594), mogen slechts geplant worden op minimum 2 meter van de perceelsgrenzen*". Voorts is het volgende bepaald: "*Laagstammige bomen en heesters mogen slechts geplant worden op minstens 0,50 m van elke perceelsgrens*". Binnen de aanvraag zullen op verschillende locaties hoogstammige bomen worden aangeplant. Hierbij wordt steeds rekening gehouden met de hiervoor vermelde voorschriften.

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 1.14 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

Het project geeft uitvoering aan de doelstellingen vastgelegd in het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord'. De sterk verouderde infrastructuur van de RO wordt heringericht vanaf het knooppunt met de E19 naar Antwerpen tot en met het knooppunt met de E40 richting Leuven. De nieuwe infrastructuur, met een afzonderlijke doorgaande en stedelijke ringweg, zorgt voor een scheiding van het doorgaande en lokale verkeer. Hierdoor worden een heel aantal weefbewegingen, die vandaag de oorzaak zijn van incidenten en vaak ook tot files leiden, onmogelijk gemaakt. Met de herinrichting worden eveneens diverse aspecten van gewenste functionele en landschappelijke afstemming en integratie van de RO in de omgeving gerealiseerd, zoals een versterking van het groenblauwe netwerk en de waterhuishouding, verbindingen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer en afscherming op het gebied van lucht en geluid.

De realisatie van nieuwe en de verbetering van bestaande wandel- en fietsverbindingen resulteert in een samenhangend netwerk, waarbij huidige missing links worden weggewerkt. Dit netwerk, met de nieuwe Fietsring als ruggengraat, vormt de basis voor de ontsluiting van het aaneengesloten parklandschap dat met dit project gerealiseerd wordt. Hiermee worden de

verschillende woonkernen en werkomgevingen opnieuw beter met elkaar verbonden en wordt de samenhang van de stedelijke en landschappelijke structuur van de regio versterkt.

In het landbouwgebied 'Groene Veld' zijn er nog professionele landbouwers actief. In dit gebied tussen de Alfons Lenaertsstraat en de Oscar de Burburelaan (deelplan 11) wordt een tijdelijke werkzone voorzien. Om het landbouwgebruik zo weinig mogelijk te storen, moet rekening gehouden worden met de volgende maatregelen:

- De timing van werken op percelen die nog in actief landbouwgebruik zijn, wordt met de betrokken landbouwers overlegd.
- Tijdens de werken worden maatregelen genomen om structuurschade en verdichting van de bodem te voorkomen, door onder andere het gebruik van rijplaten, het gebruik van een voldoende lage bandendruk bij het berijden van de bodem met zware machines,
- Tijdens de werken worden maatregelen genomen met het oog op het voorkomen van bodemverontreiniging als gevolg van accidentele lekken in brandstofleidingen en morsverliezen van voornamelijk olie of brandstoffen, door onder andere gebruik te maken van milieuvriendelijke smeerolien en vetten en te werken met schenktuiten, flexibele vulslangen en een goed onderhouden machinepark
- Tijdens de werken wordt de toegankelijkheid met hedendaags landbouw materiaal van de aanpalende landbouwgebruiksgronden zoveel mogelijk verzekerd

Dit wordt opgenomen in de voorwaarden

Het project houdt rekening met de omliggende gebieden, bedrijventerreinen, kantoren en residentiële wijken. Er kan besloten worden dat het project functioneel inpasbaar is in de ruimtelijke context.

Mobiliteitsimpact

Door het doorgaande verkeer te scheiden van het verkeer dat zijn herkomst of bestemming in de zone Zaventem heeft, wordt de verkeersveiligheid verhoogd en zal de doorstroming op de R0 verbeteren. Een afname van de filekans op de R0 zal er ook voor zorgen dat het (sluip)verkeer dat nu op het onderliggende wegennet door de woonkernen rijdt opnieuw de R0 zal gebruiken. Hierdoor zal het (vracht)verkeer door de omliggende woonkernen verminderen, waardoor daar meer kan worden ingezet op optimalisaties voor de overige vervoersmodi: de fiets en het openbaar vervoer.

In het project-MER wordt in de discipline Mobiliteit volgende monitoring opgelegd.

- 1 De verkeerssituatie monitoren ter hoogte van de R0-Noord, meer bepaald de fileterugslag vanaf Strombeek-Bever richting Viaduct van Vilvoorde.

Dit is in het monitoringsplan opgenomen. Deze monitoring is noodzakelijk omdat er wel congestie wordt verwacht op de R0 buitenring tijdens de avondspits. Dit effect doet zich alleen voor op de buitenring en tijdens de avondspits. Tijdens de ochtendspits en op de binnenring zijn er positieve effecten, waardoor het globale effect van de herinrichting van de R0 in zone Zaventem als 0 wordt gescoord in het MER. Wanneer ook de rest van de R0 Noord wordt aangepakt, lost ook dit negatieve effect zich op (ontwikkelingsscenario GeCAV van het MER). Er wordt verwacht dat de toename van de verkeersdrukke net na het voltooiën van het project lager zal zijn dan de ingeschatte verkeersdrukke op basis waarvan de effecten in het project-MER werden bepaald. Zolang de groei in verkeersdrukke beperkt blijft, zal de zware fileterugslag op de buitenring zich niet voordoen en moeten er geen verdere maatregelen worden genomen. Het is echter wel belangrijk om te kunnen ingrijpen op het moment dat het nodig is. Daarom wordt monitoring voorzien. Indien de congestie verder dreigt terug te slaan, kan dynamisch verkeersmanagement worden ingezet om de instroom van de E19 en de E40 te beperken.

Uit het MER blijkt dat het aantal voertuigkilometers op de hoofdwegen in totaliteit beperkt zal toenemen. Op het onderliggende wegennet wordt in de meeste zones wel een daling van het aantal gereden kilometers verwacht. Een scenario met een ambitieuze modal split (AMS) heeft een positiever effect op de gereden kilometers dan het basisscenario zonder AMS. Op mesoniveau dalen de kilometers in een scenario met AMS met 10,6%. Tussen de verschillende zones zijn er wel grote verschillen: een daling van 3,4% in zone 3 (buitenkant R0) tot een daling van 20,2% in zone 11 (binnenkant R0). Het volume doorgaand verkeer op het onderliggende wegennet neemt met AMS in de ochtendspits af met 13,6% en in de avondspits met 10,7%. Een daling van de gereden kilometers is ook belangrijk voor luchtkwaliteit. Het blijft dan ook belangrijk om in te zetten op maatregelen richting een meer duurzame modal split.

Om deze gewenste modal shift te ondersteunen en de multimodale bereikbaarheid verder te verbeteren, zijn verschillende openbaar vervoers- en fietsnelwegprojecten opgenomen in het programma 'Werken aan de Ring'. Veel van deze projecten zijn al in ontwerp of uitvoering. Ook binnen dit project ligt de focus sterk op het verbeteren van de functionaliteit en de kwaliteit van de verbindingen voor openbaar vervoer en fietsers over en onder de R0. Deze verbindingen worden zo ingericht dat ze passen binnen de toekomstvisie van de verschillende mobiliteitsactoren om niet alleen de doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets, maar ook de belevingskwaliteit op langere trajecten te verbeteren, en zo een duurzamere modal shift te verwezenlijken. Op de te garanderen verbindingen voor het openbaar vervoer wordt het profiel ter hoogte van de passages onder of over de R0 via tunnels of bruggen aangepast met de nodige aandacht voor de doorstroming van het openbaar vervoer (behoud of aanleg van busbanen, lichtenbeïnvloeding, waar nodig). Op die manier legt het project geen hypotheek op de verdere ontwikkeling van die belangrijke openbaarvervoer-assen. Tegelijkertijd wordt zo ook rekening gehouden met hun selectie als prioritaire assen in het kader van het minderhinderplan dat hoort bij de heraanleg van de Ring.

De R22 zal ter hoogte van het op- en afrittencomplex aan de H. Henneaulaan aansluiten op de stedelijke ringweg in noordelijke richting. De aansluiting in deze richting met de H. Henneaulaan verdwijnt, waardoor lokaal verkeer tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe via de Belgicastraat zal moeten rijden. Het college van burgemeester en schepenen van Zaventem stelt daarom dat de route via de Belgicastraat eerst gerealiseerd moet zijn, alvorens de aansluiting van de R22 richting Zaventem mag afgesloten worden. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

In bezwaarschriften wordt gesteld dat de Belgicastraat en Jozef Vandamstraat geen bijkomend verkeer meer aankunnen en dat ter hoogte van het kruispunt met de Grote Kloosterstraat conflicten verwacht worden. De files zijn volgens de bezwaarindieners toegenomen sinds de herinrichting van de op- en afritten en er zou onvoldoende cijfermatig worden onderbouwd waarom de knip van de aansluiting van de R22 met de Hector Henneaulaan noodzakelijk is.

De in de bezwaarschriften vermelde herinrichting van de op- en afritten betreft het quickwin-project voor aansluitingscomplex 3 (Zaventem – Henneaulaan), dat in 2024 werd afgerond. Hierbij zijn net als in de toestand ervoor wel verbindingen voorzien tussen de R22 en de Henneaulaan, in afwachting van de definitieve herinrichting van de R0-Noord. Voor het definitieve ontwerp werd onderzocht of de verknoping tussen de R22 en de Henneaulaan op een verkeersveilige manier behouden kon blijven. Dat bleek echter niet mogelijk. De verbinding van de Henneaulaan naar de R22, zoals vormgegeven in het quickwin-project kan niet behouden blijven wegens niet conform de richtlijnen voor een verkeersveilige inrichting van hoofdwegen en ringwegen. De verkeersveiligheidsaudit van het quickwin-project heeft dat ook uitgewezen. Een verkeersveilige verbinding aan de zuidkant van de Henneaulaan is evenmin mogelijk omdat er onvoldoende afstand is om veilig aan te sluiten op de R22. Bovendien is het

te overwinnen hoogteverschil te groot. Andere opties zijn dan weer niet mogelijk of wenselijk omwille van doorsnijding van een waardevolle ecologische zone (tussen R0 en bedrijventerrein Belgicastraat) enerzijds en de benodigde zone voor waterbuffering anderzijds. De verbinding tussen de R22 en de Henneaulaan veronderstelt een samenvoeging met de afrit naar de Henneaulaan komende van de parallelweg van de R0. Omwille van de benodigde zichtafstanden, het te overwinnen hoogteverschil vanaf de R22 onder de R0 tot de Henneaulaan, en de aansluithoek, zou deze samenvoeging pas ten vroegste op 140 m vóór het kruispunt met de Henneaulaan gerealiseerd kunnen worden. Dat is echter onvoldoende voor auto- en zeker vrachtverkeer, die vanaf de R22 komen en aan de Henneaulaan rechtsaf willen richting Zaventem-centrum, moeten dan twee rijstrookwissels uitvoeren. Hiervoor is minimaal 250 m nodig en die afstand is er niet. De verbinding alsnog realiseren zou bijgevolg niet verkeersveilig zijn en aanleiding kunnen geven tot ongevallen. Deze vaststellingen hebben geleid tot de beslissing om de R22 niet langer te verknopen met de Henneaulaan. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit aanvaardbaar.

Er werden drie opties onderzocht voor een alternatieve verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem. In overleg met de gemeente werd gekozen voor de lokale verbinding via de Belgicastraat. De heraanleg van de Belgicastraat met een 2x1-profiel voor gemotoriseerd verkeer, fiets- en voetpaden en de nodige oversteekplaatsen is daarom ook opgenomen in de aanvraag. De verbinding via de Belgicastraat wordt echter beschouwd als lokale verbinding in functie van de bereikbaarheid van Sint-Stevens-Woluwe, en niet als alternatief voor de R22. Verkeer vanuit het zuiden (Kraainem, Sint-Lambrechts-Woluwe, ..) en verkeer naar en van de bedrijvenszones aan Lozenberg (inclusief de nieuw geplande zone Grote Kloosterstraat) zal dus geen gebruik kunnen maken van deze verbinding. Om dat te bewerkstelligen zullen aanvullende, lokale maatregelen worden genomen. Het instellen van een ANPR-systeem, gecombineerd met een tonnenmaatbeperking, is één van de mogelijkheden om de gewenste functie af te dwingen. De effecten van het hertekenen van aansluitingscomplex 3 (Zaventem – Henneaulaan) en het voorzien van een zuiver lokale verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem via de Belgicastraat werd ook met een verkeersmodel onderzocht. Daaruit bleek dat er geen negatieve effecten zijn op het omliggende wegennet. Er komt geen overbelasting van de R22 en de Belgicastraat verwerkt beperkte, lokale intensiteiten. Dit is het effect van de herinrichting van de R0-Noord in de hele zone Zaventem. Het systeem van een doorgaande ringweg met parallelwegen aan weerszijden, in combinatie met de verkeersveilige herinrichting van verkeerswisselaars en aansluitingscomplexen, zorgt ervoor dat alle verkeersonveilige punten worden opgelost. Bovendien zorgt deze structurele herinrichting ook voor een vlottere verkeersafwikkeling. Dit zal de nood om te sluipen via ondergeschikte, vaak lokale wegen doen afnemen. Regionaal en bovenlokaal auto- en vrachtverkeer zal terug meer het hoofdwegennet (R0, E19 en E40) gebruiken. Als gevolg hiervan worden minder voertuigkilometers op het onderliggende wegennet verwacht en dus een hogere verkeersleefbaarheid in de woonkernen.

Het advies van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, ingediend als bezwaarschrift tijdens het openbaar onderzoek, bevat enkele bedenkingen met betrekking tot de doorstroming op de R22 en een mogelijke verschuiving van verkeer naar de Wezembeeklaan, wat de bereikbaarheid van het universitair ziekenhuis Saint-Luc (UCL) in het gedrang zou kunnen brengen. Met behulp van het Regionaal vervoersmodel dat gebruikt werd voor de macrodoorrekeningen in het kader van de project-MER deel mobiliteit, werd de verzadigingsgraad en bijgevolg ook de restcapaciteit bepaald van segmenten in het ontwerp. In de ochtendspits heeft de R22 tussen de Grote Kloosterstraat en de invoeging met de stedelijke ringweg een verzadiging van 64%. In de avondspits bedraagt de verzadiging 54%. Dit betekent dat er in de ochtendspits een restcapaciteit van 36% is en in de avondspits 46%. Een uitgangspunt dat in het Vademecum Weginfrastructuur (VWI) wordt geformuleerd, stelt dat er bij een verzadigingsgraad (I/C-verhouding) van 80% of minder nog voldoende reserve is om het verkeer vlot af te wikkelen. Voor het verkeer op Wezembeeklaan en de E Mounierlaan, een toegangsweg van de zone waar

UCL gelegen is, zullen de intensiteiten na de herinrichting van de Ring ongewijzigd blijven, licht afnemen (-10 PAE per uur) tot licht toenemen (maximaal +90 PAE per uur). Er kan dus besloten worden dat er zich ten aanzien van het verkeer op de Wezembeeklaan en de E. Mounierlaan geen significante wijzigingen voordoen ten aanzien van de referentiesituatie 2030

Tijdens het openbaar onderzoek werden ook een aantal opmerkingen geformuleerd bij het ontwerp van het aansluitingscomplex Kraainem. De bezwaarindiener meent dat de kruising van de oprit en afrit van de E40 richting Leuven onveilig zou zijn, omdat die in een bocht is gelegen en er geen pechstroken worden voorzien. Deze kruising wordt ingericht als een gelijkvloerse kruising, beveiligd met verkeerslichten. Het verkeerslicht op de afrit zal geplaatst worden rekening houdend met het nodige anticipatiezicht van minimaal 110 m. Dit is de afstand die bestuurders nodig hebben om te anticiperen op de aanwezigheid van het kruispunt, zodat het naderen van het kruispunt veilig kan gebeuren. Eveneens wordt er duidelijke signalisatie voorzien conform de vademecums wegsignalisatie. Bovendien wijzigt de categorisering van de E40/A3 hier van hoofdweg naar regionale weg, wat gepaard gaat met een lagere snelheid. Er is dan ook geen verplichting volgens het Vademecum om pechstroken aan te leggen langs de op- en afrit.

Volgens de bezwaarindiener is ook de sloop van de brug van de bestaande E40-afrit over de R22 onvoldoende gemotiveerd. Er zijn echter meerdere redenen waarom werd besloten de brug van de afrit van de E40 komende van Brussel over de R22 niet te behouden. Enerzijds kon het huidige aansluitingscomplex niet behouden blijven in deze vormgeving. Alle op- en afritten van het huidige aansluitingscomplex vertonen immers meerdere verkeersveiligheidsissues, te korte tussenafstanden tot de verkeerswisselaar R0 x E40, te krappe bochtstralen, onveilige vormgeving van discontinuïteiten en te korte acceleratie- en deceleratielengtes. Dit alles geeft aanleiding tot onveilige situaties met ongevallen en heeft een sterke impact op de verkeersafwikkeling. In de nota voor de GOVC licht de aanvrager toe dat bij het ontwerp van de nieuwe aansluiting het feit dat de oprit richting Leuven veel te kort bij de verkeerswisselaar R0 x E40 ligt leidinggevend was. De tussenafstand op de E40 bedraagt in de huidige situatie zo'n 280 m, terwijl de toegelaten snelheid 120 km/u is. Bij de heraanleg van dit stuk van de E40 zal de toegelaten snelheid weliswaar teruggebracht worden naar 70 km/u, maar de benodigde verkeersveilige tussenafstand moet in dat geval nog steeds 760 m bedragen. Dat betekent concreet dat de oprit naar Leuven niet kan voorzien worden aan de oostzijde van de R22 en bijgevolg aan de westzijde moet ingepast worden. Er is daarom gekozen om de op- en afritten te bundelen binnen de zone tussen de R22, de Bevrijdingslaan en de afrit komende van Brussel (brug), en deze te laten vertrekken/aankomen vanaf/op de R22. Op de R22 wordt daarom een nieuw kruispunt voorzien dat conflictvrij geregeld wordt met verkeerslichten. De huidige afrit komende van Brussel zal bijgevolg ook op dit kruispunt uitkomen, wat de brug overbodig maakt. Op die manier ontstaat een verkeersveilig en leesbaar op- en afrittencomplex.

Zoals door de bezwaarindiener wordt aangehaald, laat de vormgeving van de nieuwe kruising van de R22 met de verplaatste op- en afritten van het aansluitingscomplex Kraainem niet toe dat hier een U-turn wordt gemaakt. Aangezien op dit kruispunt al het op- en afrijdende verkeer naar en van de E40 samenkomt, zal dit een druk kruispunt worden met heel veel afslaan bewegingen. Er werd daarom geopteerd voor een verkeersveilige inrichting met een conflictvrije lichtenregeling. Zo zal ook de linksafbeweging van de R22-zuid naar de oprit van de E40 apart van de andere bewegingen in de lichtenregeling gebeuren. De rechtsafbeweging vanaf de afrit richting R22-zuid gebeurt echter via een bypass en invoeging op de R22, en dus onafhankelijk van de lichtenregeling. Omkeerbewegingen van en naar de R22-zuid (de vermelde U-turn) zouden in conflict kunnen komen met de voertuigen die vanaf de afrit de R22 vervoegen naar het zuiden. Een zekere omrijfactor voor het verkeer dat de U-turn wenst te maken is aanvaardbaar gelet op de verkeersveiligheid.

De R0 is een van de voornaamste assen van de Vlaamse weginfrastructuur en vervult ook een rol als Europese hoofdweg. Om de hinder bij de uitvoering van de werken te beheersen en te sturen is daarom een integrale aanpak noodzakelijk. In de nota 'Minder Hinder' die bij de omgevingsvergunningsaanvraag is gevoegd, wordt een hele reeks maatregelen voorgesteld om de verkeershinder en andere overlast voor de weggebruikers en de omwonenden tot een minimum te beperken. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is om tijdens de werken zoveel mogelijk capaciteit te blijven voorzien op de R0, met minstens 2x3 versmalde rijstroken. Dit is cruciaal om het functioneren van het hoofdwegennet tijdens de werken te garanderen. Tijdens de meeste werffases wordt daardoor slechts een beperkt negatief effect verwacht op de doorstroming op het hoofdwegennet. Het pakket van structurele minderhindermaatregelen is verder niet alleen essentieel voor de doorstroming van het verkeer, maar ook voor de verkeersveiligheid tijdens de werken en om het sluipverkeer op het onderliggende wegennet beheersbaar te houden.

Het college van burgemeester en schepenen van Zaventem stelt dat indien het sluipverkeer in een wijk stijgt met 50% of meer er in overleg met de lokale politie en het lokale bestuur milderende maatregelen moeten genomen worden ten aanzien van die wijk, zoals verkeersdrempels, flitscamera's en paaltjes ter bescherming van voetpaden. In de nota voor de GOVC geeft De Werkvennootschap aan dat tijdens de werken in overleg met de stakeholders een monitoring kan voorzien worden van de (effecten van) omleidingen. In overleg met de stakeholders zullen deze dan geëvalueerd worden en bekeken worden welke specifieke maatregelen er op die moment moeten genomen worden. In de voorwaarden wordt daarom opgenomen dat in overleg met de stakeholders een monitoring wordt voorzien van de (effecten van) omleidingen en dat wanneer het sluipverkeer in een wijk stijgt met 50% of meer er in overleg met de lokale politie en het lokale bestuur wordt bekeken welke maatregelen kunnen worden getroffen.

Die zones die worden gebruikt als omleiding op het lokale wegennet moeten worden voorzien van een snelheidsbeperking tot 30 km/u voor 3,5 ton +, dit is bijgevolg van toepassing op vrachtwagens en bussen. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Het college van burgemeester en schepenen van Zaventem stelt dat er een plaatsbeschrijving moet worden opgemaakt van de lokale wegen die zullen worden gebruikt als omleidingsroute, denk in het bijzonder aan de Hector Henneulaan, Vilvoordelaan, Tramlaan, Grote Daalstraat en Sterrebeekstraat. Naar aanleiding hiervan moeten de wegen hersteld worden in de oorspronkelijke toestand volgens de plaatsbeschrijving. Dit impliceert onder meer de staat van het asfalt, belijning en begroening. Dit kan worden opgenomen als voorwaarde in de omgevingsvergunning.

Gelet op de mobiliteitshinder die te verwachten is tijdens de werkzaamheden is een coördinatie op vlak van mobiliteit aangewezen. Daarom wordt in de voorwaarden opgenomen dat de aanvrager een onafhankelijke mobiliteitscoördinator aanstelt die minstens.

- een monitoring- en evaluatieplan opstelt om de mobiliteitsprofielen in kaart te brengen en de mobiliteitsimpact tijdens de werken te beoordelen en waar mogelijk te optimaliseren;
- een overkoepelend vervoersplan opmaakt waarin de mobiliteit van de werknemers van de verschillende bedrijven en inwoners specifiek in kaart wordt gebracht om potentiële verbeterpunten en opportuniteiten qua verplaatsingsgedrag van en naar het werk te kunnen identificeren. Hieraan wordt dan een actieplan gekoppeld die de bereikbaarheid tijdens de werken aan de ring verbetert. Bij de opmaak van het overkoepelend vervoersplan wordt ook aandacht besteed aan het opstellen van duidelijke richtlijnen.

voor het vrachtwagenparkeren en files. Dit alles gebeurt in nauwe samenwerking met de lokale overheden en adviesinstanties, waaronder de gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Een bezwaarindiener vraagt om voorwaarden op te leggen om de mobiliteitshinder door de werken leefbaar te houden. Het gaat onder meer om volgende elementen

- De werken aan fietssnelwegen, tram- en openbaar vervoerverbindingen en aan het complex R0xA201 moeten klaar zijn, zodat deze verbindingen volledig operationeel zijn,
- De alternatieve verbinding via de Belgicalaan en de Frans Smoldersstraat moet klaar zijn voordat de oprit van de brug van de Hector Henneaulaan richting R0 A201 en R22 wordt afgesloten,
- Afstemming en coördinatie tussen de andere werkzaamheden in de ruimere omgeving;
- Heraanleg van het verkeerscomplex R0xE40, beheren van de verkeersstromen in de omliggende dorpen;
- Afstemming met hulp- en veiligheidsdiensten zodat hulpverlening niet in het gedrang komt,
- Alternatieven en omleidingen tijdig communiceren.

De Quick Wins voor de realisatie van de fietssnelwegen (onder andere F29, F203, F3, F202...) zijn al grotendeels gerealiseerd, er wordt momenteel alleen nog gewerkt aan optimalisaties van deze trajecten. De werken aan de tram- en openbaarvervoersverbindingen zijn momenteel lopende of opgestart. De Ringtrambus zal operationeel zijn bij de aanvang van de werken van de R0-Noord, voor de Luchthaventram zal dit nog niet het geval zijn. Dit houdt niet weg dat er voldoende alternatieven beschikbaar zijn om bepaalde verplaatsingen van de Ring te houden. Er zal mogelijk een tijdelijke overlap zijn tussen de werken aan het complex R0xA201 en de werken aan de R0 zone Zaventem, wat niet wil zeggen dat dit voor grotere hinder zal zorgen. De werkzaamheden bevinden zich immers niet allemaal op dezelfde locatie, noch allemaal op de Ring zelf. De afstemming tussen de verschillende werven wordt opgenomen door het 'Minder Hinder Platform' (MHP) dat De Werkvennootschap heeft opgericht met als doelstelling alle werken en events in de ruime regio te inventariseren. De bouwheren en aannemers worden tijdig uitgenodigd op het platform teneinde de werken en de faseringen ervan op elkaar af te stemmen. In dit platform, dat maandelijks bij elkaar komt, zetelen onder andere alle wegbeheerders, politie- en andere hulpdiensten, afgevaardigden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, De Lijn. Voor het overige wordt ook verwezen naar de hierboven besproken voorwaarden. Er kan besloten worden dat de nodige maatregelen worden genomen om verkeershinder tijdens de aanlegfase te beperken.

Het advies van Brussel Mobiliteit is gunstig voor de werken die binnen deze aanvraag vallen. De dienst geeft wel een aantal opmerkingen, vragen en aandachtspunten mee, die echter niet geregeld worden in de omgevingsvergunning (bijvoorbeeld de opmerkingen over de afbouw van het aanbod openbaar vervoer en de vraag aan het Vlaamse Gewest om de piekverkeersvraag te verminderen door maatregelen zoals rekeningrijden in te voeren) of geen betrekking hebben op het voorwerp van deze aanvraag (zoals de vragen om verdere aansluitingsmogelijkheden voor het Ringfietspad te onderzoeken, versneld werk te maken van de ombouw van rotonde 'De Vuist' of de ontsluiting van het Heizelplateau tijdens de werffase van een andere deelzone (Wemmel) van de werken aan de Ring al te bekijken). Deze vragen en opmerkingen geven geen aanleiding tot het formuleren van voorwaarden of aandachtspunten voor deze vergunning.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

Door de compactering van de weginfrastructuur komt in het projectgebied circa 40 ha ruimte vrij, die samen met de bestaande groengebieden in de omgeving van de Ring een

aaneengesloten parklandschap zal vormen. De meeste ruimte komt vrij ter hoogte van de verkeersknooppunten.

In het knooppunt Machelen zit de grootste ruimtewinst in de compactering van de (buitenring-zijde) van de verkeerswisselaar. In het noordelijk kwadrant wordt deze ruimte ingevuld door het realiseren van een informeel wandelgebied, de Fietsring en een ecoverbinding over het Lindenplein. In het oostelijk kwadrant wordt er een belangrijk bufferbekken in de watercascade gerealiseerd. Ook hier zullen de Fietsring en ecopassage deel uitmaken van het nieuwe landschap.

De meer noordelijke ligging van de Eugène Blaironstraat langs de terreinen van de luchthaven en het recyclagepark van Machelen zorgt ervoor dat naast de keerwanden langs de R0 ruimte vrij komt voor de realisatie van de primaire ecologische langsvverbinding en de Fietsring.

In de omgeving van aansluitingscomplex Hector Henneaulaan zorgt de compactering van het complex met de R22 en de Hector Henneaulaan zelf voor de grootste ruimtewinst. De vrijgekomen ruimte wordt aangewend voor waterbuffering en het herstel van de Woluwevallei. Aan de westzijde zorgt de vrijgekomen ruimte voor een verruiming van het park van Zaventem.

De compactering van het knooppunt Sint-Stevens-Woluwe creëert een significante ruimtewinst en vergroot de afstand tussen de knoop en de bebouwde omgeving. De vrijgekomen ruimte wordt benut voor een fietsontsluiting aan de oostzijde van de knoop en een substantiële uitbreiding van het Molenbos in het zuidwestelijke kwadrant, waardoor een groot landschapspark ontstaat tussen de Oudstrijderslaan en de Molenstraat. De herbebossing van de kwadranten versterkt de ecologische verbindingen.

De heraanleg van het aansluitingscomplex Kraainem, met een compactere configuratie van de op- en afritten, zorgt eveneens voor ruimtewinst. Ten noorden van de E40/A3 wordt deze ruimte ingevuld met nieuw aan te planten bomen. Aan de zuidzijde vergroot de afstand tussen de bestaande woningen en de E40/A3 en wordt de vrijgekomen ruimte ingericht als een groene buffer. De ruimte die aan de oostkant van de R22 ontstaat wordt gebruikt om de Woluwe open te leggen. De ruimte ten zuiden van de E40/A3 tussen de Oudstrijderslaan en verkeersknooppunt Sint-Stevens-Woluwe wordt gebruikt voor de aanleg van twee grote bufferbekkens, voor een nieuwe parktoegang tot het Molenbos en om de Kleine Maelbeek open te leggen.

Slechts op enkele locaties binnen het projectgebied wordt bijkomende ruimte ingenomen. Aan de buitenring zullen de Fietsring en ecopassage deel uitmaken van het nieuwe landschap. In de zone tussen het aansluitingscomplex van de Hector Henneaulaan en de N2 Leuvensesteenweg heeft de uitbouw van de parallelwegstructuur een grotere ruimte-inname dan in de huidige situatie tot gevolg.

Aangezien het project alleen betrekking heeft op infrastructuurwerken leidt het project niet tot een verhoging van de bouwdichtheid. Door de realisatie van de infrastructuurwerken en de voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie zoals groenvoorzieningen, bermen of taluds, worden verschillende gebouwen in de onmiddellijke omgeving van de herin te richten weginfrastructuur gesloopt. Het betreft zowel woningen als bedrijfs- of handelsgebouwen. Strikt genomen neemt de bouwdichtheid dus af. Met uitzondering van één pand dat is opgenomen op de lijst van vastgesteld bouwkundig erfgoed (zie ook het onderdeel 'cultuurhistorische aspecten'), betreft het uitsluitend gebouwen zonder enige erfgoedwaarde. Het behoud van deze bestaande gebouwen kan niet worden afgewogen tegen het algemeen belang dat de geplande infrastructuurwerken dienen, ook al bevinden de gebouwen zich in de

juiste bestemmingszone en verkeren ze in goede staat. Perceelgronden die na afronding van de werken voldoende resterende oppervlakte behouden, kunnen opnieuw worden bebouwd in overeenstemming met de geldende bestemming

Het college van burgemeester en schepenen van Zaventem stelt dat voorafgaand aan de afbraak van de twee woningen in de Molenstraat (175 en 177) er contact moet opgenomen worden met de eigenaars van de aangrenzende woning (Molenstraat 173). Voor de start van de afbraakwerken moet een plaatsbeschrijving worden opgemaakt. De vrijgekomen scheidingsmuur van de woning Molenstraat 173 moet op kosten van de aanvrager worden afgewerkt met een duurzame gevelbekleding, zoals leien, crepi of gevelsteen en mits goedkeuring van de eigenaar. In de aanvraag is de afwerking van de wachtgevel opgenomen als een stedenbouwkundige handeling. De Werkvennootschap geeft aan dat dit wordt meegenomen in de opdrachtdocumenten. Dit wordt dan ook als voorwaarde opgenomen.

Visueel-vormelijke elementen

De RO in de deelzone Zaventem overlapt deels met de vallei van de Woluwe. Met de herinrichting van de RO wordt de Woluwevallei versterkt en omgevormd tot een grootstedelijk landschapspark dat op verschillende schaalniveaus kan functioneren. Dit landschapspark maakt integraal deel uit van de stedelijke structuur rond de RO en levert belangrijke functies en diensten voor mens, fauna en flora. De Woluwevallei wordt getransformeerd naar een meer natuurlijke structuur binnen de hoogdynamische en verstedelijkte omgeving. Door in te zetten op natuurontwikkeling in de valleien en langs de valleiranden, kan de ecologische en recreatieve waarde van de huidige ringruimte sterk worden vergroot. De huidige groenstructuur langs de RO wordt omgevormd tot een samenhangend ecologisch netwerk dat op macroschaal verschillende groenpolen met elkaar verbindt. Op mesoschaal wordt een typologie van bosverbindingen, mantel-zoomverbindingen en grazige verbindingen ontwikkeld dat de interne samenhang en eco-connectiviteit garandeert. Daarbij worden de bestaande habitattypen verrijkt en gediversifieerd met bosranden, half open landschappen, natte ruigten en graslanden. Gradienten en overgangen tussen de habitats verbeteren de onderlinge eco-connectiviteit.

Het geheel van bermen, taluds, geluidswallen, geluidsschermen, ecologische corridors, faunapassages, bufferbekkens, infiltratiegrachten en fiets- en wandelinfrastructuur wordt opgevat als het functioneel en landschappelijk raamwerk dat het raakvlak tussen de omgeving en de infraruimte regelt en vormgeeft.

Het geheel van bermen, taluds, geluidswallen, geluidsschermen, ecologische corridors, faunapassages, bufferbekkens, infiltratiegrachten en fiets- en wandelinfrastructuur wordt opgevat als het functioneel en landschappelijk raamwerk dat het raakvlak tussen de omgeving en de infraruimte regelt en vormgeeft. Dit raamwerk bestaat uit vier onderdelen (ecologie, water, netwerken, bermen) die elk ontworpen zijn volgens een doelgerichte functionaliteit en aldus een specifieke landschappelijke vorm hebben. De verschillende onderdelen interageren in functie van het optimaliseren van ruimtelijke synergiën (bijvoorbeeld de combinatie fiets- en eco-onderdoorgangen). Om de ruimtelijke kwaliteit en coherentie tussen de verschillende onderdelen te kunnen garanderen, zijn landschappelijke bouwstenen opgesteld. Deze landschappelijke bouwstenen hebben betrekking op de vormgeving, materialisatie en vegetatietypes van elk specifiek onderdeel en garanderen een zekere mate van eenheid in de verscheidenheid.

In de verkeersknooppunten worden de fly-overs met grote overspanningen geconstrueerd met relatief slanke, betonnen (holle) kokerliggers, die zich boven de steunpunten verdikken met zogenoemde 'voutes' schuin toenemende constructieve verdikkingen tot 1 m extra. Op die

manier ontstaat een subtiel verlopend, maar markant en elegant viaductprofiel, en zijn er ondanks de grote overspanningen geen grote diktes noodzakelijk. De kleinere fly-overs worden gerealiseerd in de vorm van een slank 3-velds viaduct, met een lang middenstuk dat ruim over de onderdoorgang zweeft en gebalanceerd wordt door de kortere zijvelden. Deze ruime, open configuratie houdt de ruimte zo rustig en overzichtelijk mogelijk, waarbij de diverse kunstwerken individueel onafhankelijk en herkenbaar blijven, de verschillende verkeersbewegingen afleesbaar en duidelijk zijn, en het overzicht en de oriëntatie van de weggebruiker ondersteund worden

De zijflanken van de brugdekken zijn aan de onderzijde steeds schuin oplopend weggesneden tot een relatief dunne zijrand. Deze wordt afgewerkt met een slank randelement in architectonisch beton (mogelijk prefab of gelijkwaardig), dat in de massa is gekleurd en een glad en strak oppervlak heeft. Hiermee wordt de totale constructieve hoogte visueel ontleed en verslankt.

De steunpunten van de viaducten zijn geconcipeerd als Y-vormige pijlers. Steunpunten die dieper in het oplopende maaiveld gedrongen worden, vertonen daarbij alleen aan de bovenzijde schuin uitstekende individuele V 'vingers', terwijl een kolom die hoog en vrij staat zich over de volledige hoogte vertoont, als een krachtig opstaande, elegante Y-vormige pijler die het viaduct hoog boven de onderdoorgang laat zweven.

De onderdoorgangen beneden maaiveldniveau op de knooppunten worden ontworpen in de vorm van pergolatunnels met licht geïnclineerde wanden. De balken van de pergolastructuur beperken de overspanning ondanks de relatief scherpe hoek van de kruisende assen. De balkstructuur loopt visueel door in de tunnels. De tunnelmonden zijn schuin uitgesneden in de natuurlijke hellingen rondom het aansluitingscomplex om de tunnallengtes zoveel mogelijk te beperken, natuurlijke lichtinval te verkrijgen en de ruimtelijke impact op het landschap te beperken. De geïnclineerde wanden zijn afgewerkt in schanskorven om de connectie met de lokale verbindingen te beklemtonen.

De landschapsbruggen, zoals van de Petrus Schroonsstraat en de Zaventemsesteenweg, spelen een belangrijke verbindende rol voor zowel de groenstructuren als de stedelijke structuren. Ze worden ontworpen als betonnen brug omwille van het benodigde grondpakket voor de brede mantel-zoomverbinding. De gesloten borstwering gaat in hetzelfde materiaal van houten keperstructuur met een vloeiende lijn over in de houten milieuschermen boven op de keerconstructies langs de R0/E19 die in schanskorven worden uitgevoerd. Het maaiveld met aanliggende groengebieden wordt naadloos doorgetrokken als verbindend landschap over de R0.

De bruggen van de N21 Haachtsesteenweg en N2 Leuvensesteenweg bestaan, net zoals de reeds uitgevoerde brug van de Hector Henneaulaan, uit twee brugdelen, uitgevoerd in weervast staal gecombineerd met een betonnen dek (ter afscherming van het staal) met het oog op de beperking van het onderhoud boven de R0 en de fasering van een prioritaire verkeers-as. De ondersteuning wordt bij deze lokale verbindingen alleen in de middenberm voorzien om de toekomstige flexibiliteit van de onderliggende hoofdweg te garanderen (alook de flexibiliteit tijdens de heraanleg van de Ring zelf).

De onderdoorgangen van de R22 Woluwedal, van de Molenstraat en de Kleine Maelbeek, van de Arthur Dezangrélaan en van de Wezembeekstraat onder de R0/E40 zijn alle volgens dezelfde architecturale uitgangspunten ontworpen en worden ruim vormgegeven om de lokale wegen, trage wegen en groenblauwe verbindingen onder de R0 te leiden. De zachte bermen bevorderen de micro-ecoconnectiviteit in de bermen van de R0/E40, alook de ruimtelijke beleving van de

zachte weggebruiker. De aparte bruggen van de verschillende wegtakken van de R0/E40 worden in één overspanning over de Wezembeekstraat geleid en zijn integraal verbonden met een geïnclineerd landhoofd van 6/4, dit met het oog op beperking van onderhoud en optimalisatie van brugdekhogte. De geïnclineerde landhoofden hebben een sterk verruimend effect op de onderdoorgang en sluiten aan op de flauwe bermen van de R0/E40 en het open landschap in de omgeving. De organische afgeronde vormgeving verleent de bruggen een slank uiterlijk en zoekt aansluiting met de natuurlijke omgeving van de R0/E40. Tussen de aparte bruggen, die ook een gefaseerde uitvoering toelaten, zijn ruime openingen voorzien die gecombineerd met de afrondingen maximaal licht toelaten in de onderdoorgang en zo het tunneleffect van de onderdoorgang beperken.

Op een aantal locaties ligt de Fietsring, al dan niet in combinatie met een wandelpad, vlak langs de ringinfrastructuur. Omwille van het fietscomfort en de visuele beleving wordt de Fietsring van het wegverkeer op de R0 afgescheiden door een afscheiding in schanskorven. De ecologische corridor wordt daarbij aan de buitenzijde van de Fietsring voorzien. Op locaties waar de afstand tussen de Fietsring en de ringinfrastructuur voldoende breed is, worden de hoogteverschillen door taluds opgevangen. In bepaalde overgangszones wordt de ecologische corridor tussen de schanskorven en de Fietsring voorzien. Bovenstaande type-oplossingen zijn zowel toepasbaar op locaties waar de ringinfrastructuur lager ligt dan de Fietsring als omgekeerd. Op die manier ontstaat er visuele samenhang in de beeldtaal van de fietsbeleving.

Op andere locaties ligt de Fietsring verder weg van de ringinfrastructuur en valt deze samen met de voorziene ruimte voor ecologische corridors, natuurlijke valleisystemen of technische afwateringssystemen. Op locaties waar de Fietsring langs een boscorridor ligt, worden ecologisch waardevolle mantel-zoomovergangen voorzien. Op locaties waar de Fietsring langs beekvalleien of bufferbekkens ligt, wordt ingezet op de beleving van het water, waarbij de Fietsring ook functioneert als technische onderhoudszone. Het onderscheid tussen bos-mantel-zoomcorridors enerzijds en grazige, natte corridors anderzijds zorgt voor een gevarieerde fietsbeleving tussen open en gesloten landschapskamers. In bepaalde overgangszones worden lineaire bomenrijen voorzien die de Fietsring visueel begeleiden.

De fietskunstwerken worden alle volgens dezelfde ontwerpprincipes vormgegeven. Zowel de grote als de kleine fietsbruggen worden uitgevoerd in beton met een afgeronde onderzijde en met een borstwering in houten keperwerk. Het fietspad en voetpad lopen visueel ononderbroken en zonder sprongen door op de bruggen en sluiten in kleur en materiaal aan op de materialen hiervan voor en na de brug. De fietsonderdoorgangen bestaan uit betonnen kokers met een visueel dunne rand. De uitsneden in het talud aan de uiteinden en de open delen tussen twee achtereenvolgende onderdoorgangen worden bekleed met houten lamellen om de identiteit en functie herkenbaar te maken voor de passant.

Om de visuele impact van de werken te beperken in de tijd, is het aangewezen dat de groenaanleg wordt verwezenlijkt ten laatste in het eerste jaar volgend op het beëindigen van de bouwwerken. Eventuele uitval van beplantingen wordt vervangen met nieuw plantmateriaal. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden. In de adviezen van de gemeenten en in bezwaarschriften wordt gevraagd dat de aanplantingen worden uitgevoerd in het eerste jaar volgend op het beëindigen van de bouwwerken binnen elke deelzone of fase van de werkzaamheden. De aanvrager beaamde tijdens de hoorzitting van de GOVC dat het niet de bedoeling is dat er gewacht wordt met de groenaanleg en aanplantingen totdat alle infrastructuurwerken zijn afgerond. De fasering van de werken is echter nog niet gekend en dit moet met de verschillende consortia die de werken zullen uitvoeren worden afgestemd. Omdat er nog geen duidelijkheid is over de fasering, is het uitvoeren van de aanplant per deelzone of fase onvoldoende precies om als voorwaarde in de vergunning op te leggen. Het

wordt wel meegegeven als een belangrijk aandachtspunt bij de planning van de werken en de uitvoering

Cultuurhistorische aspecten

De impact op het beschermde cultuurhistorische landschap 'Park Jourdain' is verwaarloosbaar is verwaarloosbaar aangezien het slechts een beperkte inname van 40 m² betreft en er alleen minder waardevolle aanplantingen worden verwijderd. Na afloop van de werken worden nieuwe aanplantingen voorzien om het gebied te herstellen

Aan het als monument beschermde 'Graf van kunstenaar Victor Servranckx' op de begraafplaats van Diegem wordt niet geraakt. De haag die rondom de begraafplaats behouden blijft, zorgt voor een visuele afscheiding tussen de begraafplaats en de R0. De nieuwe keerwand tussen de begraafplaats en de R0 waarvan de draagkracht met behulp van grondankers die onder de begraafplaats worden geboord, wordt verzekerd, heeft evenmin invloed op de bescherming omdat de zowel de horizontale als verticale afstand tussen de ankers en het graf groot genoeg zijn.

Binnen het projectgebied bevindt zich één vastgesteld bouwkundig erfgoedpand dat door het project wordt beïnvloed: de villa aan de Felix Timmermansstraat 53 in Machelen. Deze woning wordt volledig gesloopt, waardoor het erfgoed verdwijnt. De sloop is verantwoord omdat de villa al meerdere jaren niet meer bewoond is en intussen de eerste tekenen van verval vertoont. Daarnaast werden in het kader van de opmaak van het GRUP mogelijke alternatieven en varianten voor de infrastructuur onderzocht. Uit dit onderzoek kwamen geen haalbare varianten naar voren die zowel voldeden aan de doelstellingen van het project als de sloop van de villa konden vermijden. Aangezien de geplande werken het algemeen belang dienen, wordt de afbraak van de woning als geoorloofd beschouwd. Om de erfgoedwaarde van de villa te documenteren, werd een bouwhistorisch onderzoek uitgevoerd. De bijhorende nota is toegevoegd in het Omgevingsloket.

Op het overige vastgesteld bouwkundig erfgoed dat zich binnen het projectgebied bevindt is de impact verwaarloosbaar tot nihil. Zoals hierboven reeds vermeld wordt er aan de omhaagde begraafplaats van Diegem niet geraakt. Door de verbreding van de R0 komt deze circa 15 m dichterbij te liggen, maar de bijkomende wegenis zal uitgegraven worden in de helling en de haag blijft behouden, waardoor er geen significante impact is op de contextwaarde van de begraafplaats. Ter hoogte van het aansluitingscomplex Hector Henneulaan overlapt de projectcontour gedeeltelijk met de perceelsgrens van 'Domein van Guillaume Lambert', waarbij de geplande Fietsring enkele tientallen m² van de dichtgegroeide randzone van het park fysiek zal innemen. Een dergelijk kleine inname (het domein is in totaal 3,18 ha groot) kan als niet significant beoordeeld worden. Omdat tussen de Ring zelf en het fietspad een geluidsscherm wordt voorzien, is zelfs een beperkt positief effect te verwachten op dit erfgoed. De impact op het 'Kasteel Jourdain' als gebouw is gelet op de afstand tot de werken nihil. Ook aan het 'Modernistisch bushokje' op de hoek van de Arthur Dezangrélaan en de Vinkenlaan wordt niet geraakt.

Uit de bij de aanvraag gevoegde archeologienota blijkt dat bij bodemingrepen binnen het projectgebied er een hoge verwachting is van mogelijke archeologische sporen uit verschillende periodes, en er een zeker potentieel op kenniswinst is bij verder onderzoek. Aangezien het volledige plangebied echter sinds eind 20^{ste} eeuw opgenomen is in de omgeving van de R0, E40 en E19, moet er rekening worden gehouden met mogelijke bodemverstoring. Om de verstoringsgraad van de bodem ter hoogte van het onderzoeksgebied na te gaan, moet een landschappelijk bodemonderzoek worden uitgevoerd ter hoogte van de voor vervolgonderzoek

geselecteerde zones Voor een beschrijving van deze onderzoekszones en het op die locaties aanbevolen landschappelijk bodemonderzoek, wordt verwezen naar de archeologienota

Bodemreliëf

Om de nieuwe wegenis en het landschap aan te leggen, zal het huidige terrein deels worden uitgegraven of opgehoogd. Na de uitvoering der werken zullen de bodemlagen opnieuw worden hersteld volgens hun oorspronkelijke opbouw. Daar waar ophogingen worden gecreeerd, bijvoorbeeld voor de aanleg van een bermenlandschap, zal de bodem worden opgebouwd naar analogie met het huidige terrein.

In het advies van het college van de gemeente Machelen is een voorwaarde opgenomen dat de aangepaste taluds moeten aansluiten op de bestaande profielen. De opmerking dat een aantal taluds opgenomen in de vergunningsaanvraag niet aansloten op het bestaande maaiveld werd reeds gemaakt naar aanleiding van de vorige vergunningsaanvraag. De plannen van deze aanvraag houden hier reeds rekening mee. Alle ontworpen toestanden sluiten aan op de bestaande toestand.

Gedurende de werken wordt aandacht gegeven aan de doorlatendheid van de bodem. Er zal worden getracht om het stockeren van materialen op zones voor infiltratie en buffering maximaal te vermijden. Daar waar de bodem na afloop der werken toch gecompacteerd is en minder doorlatend is dan in de huidige toestand, zal de oorspronkelijke doorlatendheid opnieuw worden hersteld. Dit zal nadien ook worden gecontroleerd aan de hand van een infiltratieproef.

Het ontwerp van de nieuwe RO zet maximaal in op bovengrondse buffering en infiltratie in een watercascade, bestaande uit bermen, grachten en bekkens. Daar waar grachten en bekkens worden gecreeerd, zal de bodem lokaal worden uitgegraven. De huidige bodemopbouw rondom de bufferstructuren blijft hier behouden. Daar waar infiltratiebermen worden gecreeerd, zal de bodem worden opgewaarderd. De bermen zullen immers worden aangelegd met goed doorlatende grond, die een hoge infiltratiecapaciteit heeft.

De aanvraag brengt grondverzet met zich mee. Er wordt een inschatting gegeven van het benodigde grondverzet voor de rijweg (met inbegrip van trage wegen) en aanpassingen aan het reliëf alsook de afgraving en afdekking met teelaarde. De administratieve afhandeling voor het hergebruik van de gronden in het project wordt geregeld via de technische verslagen en de bijhorende zoneringsplannen, conform de vigerende regelgeving (Bodemdecreet en VLAREBO-regelgeving). Grondoverschotten van de werken worden zoveel als mogelijk binnen het project terug aangewend. De gronden die niet binnen het projectgebied kunnen hergebruikt worden, moeten nog een concrete bestemming te krijgen maar kunnen bijdragen aan (sanerings)projecten. De hergebruikte gronden zijn uitsluitend gronden die door de VLAREBO-regelgeving als propere grond wordt beschouwd.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De RO zal de belangrijkste verkeersstromen opvangen op bovenlokaal niveau. Waar er parallelwegen worden aangelegd, kunnen die, samen met andere wegen, de lokale verkeersstromen opvangen. De duidelijke hiërarchie in het bovenlokaal (en lokaal) wegennet zorgt ervoor dat het sluipverkeer uit de stads- en dorpskernen wordt gehouden, wat de leefbaarheid in de gemeenten rond de RO ten goede zal komen.

Door een compacte vormgeving van de ringinfrastructuur komt veel ruimte vrij om een aaneengesloten landschapspark te realiseren, waarin de geluids- en milieubuffering

geïntegreerd wordt en ook de relaties tussen de omliggende woonkernen en werkomgevingen hersteld worden. Naast de inperking van de barrièrewerking van de Ring wordt met dit verbonden landschap een belangrijke meerwaarde voor de leefkwaliteit in de omgeving nagestreefd. Door systematisch de te vernieuwen bruggen en onderdoorgangen over/onder de Ring op te vatten als ruime, kwalitatieve publieke ruimten, wordt de barrièrewerking van de huidige Ring sterk ingeperkt, zowel functioneel als op vlak van belevingskwaliteit

In het advies van het college van de gemeente Machelen wordt vermeld dat ter hoogte van de fietspaden en de bufferbekkens een gevaarlijke interferentie ontstaat en wordt gevraagd om dit te herbekijken en waar nodig maatregelen te treffen om de veiligheid te garanderen. Deze opmerking werd reeds gemaakt naar aanleiding van de vorige vergunningsaanvraag, waarbij meer bepaald werd opgemerkt dat in het oorspronkelijke ontwerp een voetpad werd voorzien net naast het talud van een buffer- en infiltratiebekken (deelplan 1) en werd gevraagd om een veiligheidsafstand te respecteren. De plannen van deze aanvraag houden hier reeds rekening mee

Uit de project-MER discipline 'Gezondheid' blijkt dat voor luchtgerelateerde gezondheidsaspecten de effecten niet significant tot positief zijn, vooral als gevolg van de snelheidsverlaging op delen van de E40 en E19 en de compactering van de verkeerswisselaars. Dit geldt ook voor geluidshinder, rekening houdend met de implementatie van de milderende maatregelen in de vergunningsaanvraag. Lichthinder door wegverlichting is beperkt en kan verder beperkt worden door bijvoorbeeld te kiezen voor lichtarmaturen die alleen de weg en niet de omgeving verlichten, ledverlichting ingewerkt in het wegdek, enzovoort. De afschermingsmaatregelen voor lucht en geluid die voorzien zijn in de vergunningsaanvraag dragen ook bij aan het beperken van de lichthinder ter hoogte van de bewoning.

De werkzaamheden zullen zorgen voor hinder, niet uitsluitend voor de gebruikers van de infrastructuur, maar eveneens voor de omwonenden, de bedrijven en de handelaars en de natuur in de omgeving. Het minimaliseren van de hinder is een zeer belangrijk aspect in het ontwerp en de realisatie van het project. Door hinderbewust te ontwerpen, de werken doordacht te faseren, de hinder consequent op te volgen en gerichte maatregelen te treffen, wordt getracht om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid tijdens de werken maximaal te garanderen, in het bijzonder op de prioritaire assen voor het fietsverkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. De minderhinder-aanpak focust eveneens op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen en het beheersen van het sluipverkeer in het impactgebied om zo de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio tijdens de werken maximaal te garanderen.

De hinder kan ook beperkt worden door een goede communicatie te voeren. Het is daarom aangewezen dat werken aan de Ring zowel op de Ring zelf als op het aansluitende wegennet minimaal 1 maand op voorhand worden gecommuniceerd middels werfborden. Dit geldt eveneens voor die aanpalende straten waarvan de tuinen gelegen zijn aan de werken zelf. Bij grote veranderingen - denk hierbij aan een nieuwe brug, kappen van bomen, tunnels, - worden deze werfborden aangepast. Er moet op elk werfbord een duidelijk aanspreekpunt worden vermeld, waarmee burgers en bedrijven zowel telefonisch als per mail contact kunnen opnemen. Minstens één maand voorafgaand aan elke nieuwe fase moet ook specifiek ten aanzien van de aanpalende wijk(en) en de gemeente(n) waarin deze wijken zijn gelegen een communicatie worden voorzien. De communicatie aan de buurtbewoners gebeurt per brief. Digitale informatie wordt ter beschikking gesteld van de communicatiedienst van de gemeente. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Het projectgebied wordt doorkruist door spoorwegen. De nv Infrabel verleende op 29 december 2025 een voorwaardelijk gunstig advies. De voorwaarden betreffen de algemene voorwaarden.

voor bouwwerken in de omgeving van de sporen Het naleven hiervan wordt opgenomen in de voorwaarden

In de nabijheid van de aanvraag bevinden zich ondergrondse en bovengrondse installaties van Elia Er moet daarom rekening gehouden worden met de veiligheidsafstanden en veiligheidsvoorschriften opgenomen in het advies van Elia van 5 januari 2026 Dit wordt opgelegd in de voorwaarden

Fluxys Belgium bezit verschillende aardgasvervoersinstallaties in de projectzone Op 6 januari 2026 verleende de leidingbeheerder een voorwaardelijk gunstig advies Bij de uitvoering van de werken moeten alle voorwaarden en veiligheidsmaatregelen van dit advies nageleefd worden Dit wordt opgelegd in de voorwaarden

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Machelen stelt als voorwaarde dat ook het advies van Farys moet worden nageleefd In het advies van Farys wordt vermeld dat er voor de distributieleiding van drinkwater een verplaatsingsopdracht lopende is Met betrekking tot de riolering stelt Farys dat het eerst zijn goedkeuring moet geven over de aanpassingen aan de gemeentelijke riolering, maar dat hiervoor de plannen ontbreken in de vergunningsaanvraag, alsmede een gedetailleerde raming met de kosten ten laste van Farys Voor de aanpassing van riolering op openbaar domein van het onderliggende wegennet kan het Vrijstellingsbesluit toegepast worden De opdrachtnemer zal de rioleringsplannen nog verder uitwerken en verfijnen. Alvorens de werken aangevat worden zullen de nodige plannen aan Farys worden voorgelegd Afspraken over beheer en kosten met de verschillende stakeholders worden niet in omgevingsvergunning geregeld. Aangezien het advies van Farys geen duidelijke stedenbouwkundige voorwaarden bevat die betrekking hebben op het voorwerp van de aanvraag, wordt het naleven van dit advies niet als vergunningsvoorwaarde opgenomen.

Gelet op de aanwezigheid van de nationale luchthaven is de luchtvaartveiligheid een belangrijk aandachtspunt in het projectgebied Voor elk tijdelijk (bijvoorbeeld een hijskraan) of permanent (kunstwerken, portieken, verlichtingsmasten, ...) object dat de hoogtes vermeld op de Luchtvaartadvieskaart van het Vlaamse Gewest overschrijdt, moet een voorafgaand advies worden aangevraagd bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (bereikbaar via BCAA.Obstacles@mobilit.fgov.be), samen met het volledig ingevulde GDF-03 "hindernisformulier". Dit project omvat geen permanente objecten die de hoogtes vermeld op de Luchtvaartadvieskaart van het Vlaamse Gewest overschrijden.

Specifiek voor tijdelijke installaties die niet vergunningsplichtig zijn (zoals kranen, stellingen, zendapparatuur...) en zich in de onmiddellijke omgeving van door Skeyes gecontroleerde luchthavens of Skeyesapparatuur bevinden en de hoogten vermeld op de luchtvaartadvieskaart overschrijden, moeten door de dienst Urbanisme van Skeyes op individuele basis geëvalueerd worden Hiervoor moet voor elke kraan, machine ... die deze hoogte overschrijdt het Skeyes-formulier voor tijdelijke constructies vervolledigd worden en ten minste 1 maand voor de aanvang van de werken per e-mail naar urba@skeyes.be verstuurd te worden, en door Skeyes geval per geval geëvalueerd worden. Gezien de nabijheid van de luchthaven en de startbaan 07L/25R in het bijzonder verwacht Skeyes dat bepaalde adviezen in het kader van de constructiefase vergaande beperkingen zullen bevatten voor de tijdelijke installaties, in het bijzonder voor de werfzone voorzien op de deelplannen 2 en 3.

Een belangrijke bezorgdheid van de luchthaven geldt de mogelijke impact van de natuurontwikkeling in het gebied op de veiligheid van de luchtvaartactiviteiten De Werkvennootschap zal in afstemming met de luchthaven maatregelen nemen om het

aantrekken van fauna die de luchtvaart in gevaar kunnen brengen te vermijden, evenwel zonder afbreuk te doen aan de wettelijke verplichtingen en beleidsmatige doelstellingen inzake de bescherming en versterking van beschermde diersoorten, het openleggen van waterlopen en waterbuffering. Het advies van BAC bevat uitgewerkte maatregelen om het risico op vogelaanvaringen te mitigeren, monitoring en het opstellen en uitvoeren van onderhoudsplannen.

Met de verplaatsing van de Nieuwe Zaventemseteenweg – Blaironstraat naar het oosten (nabij de buitenperimeter van de luchthaven), zal de huidige uitgang voor de luchthavenbrandweer, die hen in noodtoestand met hun voertuigen toegang buiten de luchthaven (in het verlengde van baan 25R) biedt, onbruikbaar worden. Er zal in overleg met BAC/Build & Projects een nieuwe infrastructuur moeten worden gepland, zodat de luchthavenbrandweer te allen tijde (ook tijdens de werkzaamheden) met hun crashtenders kan tussenkomen buiten de luchthavenperimeter.

Het naleven van de voorwaarden zoals opgenomen in het advies van 6 januari 2025 van het directoraat-generaal van de luchtvaart, inclusief het advies van Skeyes van 30 januari 2026 en het advies van BAC (datum niet duidelijk), wordt opgenomen in de vergunningsvoorwaarden.

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.

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

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 aanvraag bevat een sloopopvolgingsplan voor de sloop van de volgende gebouwen: villa aan de Felix Timmermanslaan in Machelen, loodsen aan de Hoogstraat in Zaventem, panden aan de Leuvensesteenweg in Zaventem, 2 woningen aan de Molenstraat in Zaventem, voor de sloop van wegenis en riolering en voor de sloop van kunstwerken.

Overige aspecten

De adviezen van de gemeenten Machelen en Zaventem en ook de beslissingen van de gemeenteraden bevatten een aantal voorwaarden met betrekking tot het toekomstige beheer van het openbaar domein. Deze voorwaarden zijn niet stedenbouwkundig van aard en worden niet geregeld in de omgevingsvergunning. Ook de voorwaarden die kosten voor de aanleg of de verwerving van gronden betreffen, zijn niet stedenbouwkundig van aard en worden daarom niet opgenomen als voorwaarden in de omgevingsvergunning. Het overleg rond de beheerafspraken en kostenverdeling met de stakeholders is lopende. De opmerkingen van de gemeenten kunnen in dit overleg worden meegenomen. Het Ringfietspad komt binnen de configuratie te liggen en zal de eerste 30 jaar onderhouden worden door de opdrachtnemer.

De bevoegdheid van de gemeenteraad strekt zich uit over het tracé (de ligging en vorm van de weg) en de uitrusting van de weg (bijvoorbeeld verlichting, riolering, voetpaden). Daarnaast moeten voorwaarden in de omgevingsvergunning voldoende precies en redelijk in verhouding tot het project zijn en moeten ze kunnen verwezenlijkt worden door de aanvrager. Door de gemeenteraad van Machelen werd als voorwaarde gesteld dat de (nieuwe/aangepaste) openbare verlichting geplaatst op de over te dragen/aangepaste wegen conform de richtlijnen van de beheerder Fluvius en het masterplan 'Verlichting Machelen-Diegem' uitgevoerd moet

worden Het is niet duidelijk wat de “richtlijnen van de beheerder Fluvius” concreet inhouden Het masterplan ‘Verlichting Machelen-Driegem’ is wel een document waaruit ondubbelzinnig kan afgeleid worden wat de vereisten voor de verlichting zijn Dit wordt dan ook in de voorwaarden opgenomen

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

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

De bezwaren uit het openbaar onderzoek kunnen als volgt worden beantwoord.

- Wat betreft de bezwaren over de impact van het supprimeren van de aansluiting van de R22 richting noord op de H. Henneaubrug, wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder de titel ‘Mobiliteitsimpact’;
- Wat betreft de vraag naar minderhindermaatregelen tijdens de aanlegfase en afstemming met andere werken in de regio, wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling en de opgelegde voorwaarden, onder ‘Mobiliteitsimpact’ en ‘Hinderspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen’;
- Voor bezwaren over geluidsimpact wordt verwezen naar de beoordeling onder de titel ‘Geluid’;
- Wat betreft de aanplant van bomen en groen, wordt verwezen naar de bovenstaande beoordeling onder de titel ‘Natuur’ en onder ‘Visueel-vormelijke elementen’;
- Het voorwerp van de aanvraag is inderdaad gelijkaardig aan dat van de vergunning OMV_2024026169, met enkele technische en – in verhouding tot de omvang van het project – beperkte aanpassingen Er wordt binnen deze procedure geen uitspraak gedaan over het al dan niet verzaken aan de eerdere vergunning,
- Een omgevingsvergunning wordt verleend onder voorbehoud van burgerlijke rechten. Het behoort niet tot het domein van de omgevingsvergunning om het eigendomsstatuut of de zakelijke rechten op een eigendom te regelen Indien met de eigenaars geen overeenkomst kan bekomen worden, kan De Werkvennootschap overgaan tot een onteigeningsprocedure;
- De projectcontour werd aangepast zodat die samenvalt met de innamegrens De parkeerplaatsen op het perceel 23094D0114/00K000 liggen niet binnen de projectcontour van deze aanvraag Alleen de bestaande groenbuffer wordt opgenomen binnen de innamegrens. De enige parkeerplaatsen (5 stuks) die worden ingenomen bevinden zich ter hoogte van de aansluiting met Maalbeekweg en zijn gelegen op openbaar domein. De aanvraag heeft aldus geen impact op de parkeerplaatsen, noch op de mobiliteitssituatie van het bedrijf,
- Economische aspecten zoals inkomensverlies en waardevermindering vormen geen beoordelingsgrond bij de evaluatie van een omgevingsvergunningsaanvraag;
- Er is maximaal rekening gehouden met de aanwezigheid van de showroom van de bezwaarindiener Ter hoogte van het perceel van werd een meer open beplanting toegepast die er ook voor zorgt dat de zichtbaarheid op het perceel van de bezwaarindiener vanaf de R22 grotendeels bewaard zal blijven Voor het deel dat achter de geluidswal komt te liggen, zal de aanpassing van de beplanting weinig effect hebben

op de zichtbaarheid van de bezwaarindiener. De geluidswal is als milderende maatregel opgelegd in het project-MER en kan niet aangepast worden. In deze aanvraag werd de inrichting van de ecotunnel aangepast ten opzichte van de eerder vergunning, zodat deze tunnel minder impact heeft op de bestaande infrastructuur van de bezwaarindiener. Door de aanpassing van de ecotunnel blijven de bestaande parkeerplaatsen van de garage behouden. Naast de parkeerplaatsen blijft er een groenstrook behouden van 4,30 m breed, die wordt beplant met lagere struiken om hinder vanuit de garage naar de ecoverbinding te beperken. Er wordt niet gewerkt met een talud, maar met een keerconstructie ter hoogte van de ecotunnel. De aangepaste ecoverbinding wordt weergegeven op het constructieplan BA_R0-ZAV2-Wijz-OLWN_C_N_5_2_KE025. Het ontwerp is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

- Reeds in de eerder ingediende omgevingsvergunning werd de fietsoversteek op vraag van de bezwaarindiener gebundeld met de voetgangersoversteek ten noorden van de ecologische verbinding. Hierdoor werd een potentieel onveilige situatie ter hoogte van de inrit van de bezwaarindiener weggewerkt. Het ontwerp is aldus niet strijdig met artikel 14 (eerste lid) van het GRUP;
- De ecologische verbinding interfereert niet met andere oversteeken. De ecologische verbinding ligt ten zuiden van de langzaamverkeersverbindingen. Het ontwerp is aldus niet strijdig met artikel 36 en artikel 37 (tweede lid) van het GRUP;
- Het kruispunt van de R22 met de Sasstraat ligt buiten de perimeter van de vergunningsaanvraag. De vraag tot aanpassing van dit kruispunt kan dan ook niet geregeld worden in deze vergunning en vormt hier ook geen weigeringsgrond voor;
- Het openbaar onderzoek en de procedure zijn correct verlopen. De aanvraag heeft betrekking op de aanpassingswerken van lijninfrastructuren en aanhorigheden waardoor een individuele kennisgeving niet van toepassing is. Bovendien hebben de bezwaarindieners tijdig een bezwaarschrift kunnen indienen;
- Het bezwaar met betrekking tot het verdwijnen van de bomen in de buffer tussen de autosnelweg en de omliggende bebouwing (Hoogstraat) is ongegrond. Vandaag is er een smalle groenbuffer van 10 m aanwezig tussen de autosnelweg en de bestaande bedrijfsgebouwen. Deze bedrijfsgebouwen worden afgebroken om de open bedding van de Woluwe te herstellen en om een fietssnelweg aan te leggen parallel aan de R0. Tussen de autosnelweg en de fietssnelweg wordt een nieuwe groenbuffer aangelegd van 10 tot 15 m breed. Ook de ruimte tussen de fietssnelweg en de Hoogstraat krijgt een groene invulling. De autosnelweg grenst hier aan een bedrijvenzone waar nog verspreid enkele woningen voorkomen;
- Met betrekking tot de impact op natuur wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling (onder 'Natuur');
- Het openleggen van de Woluwe is wenselijk en heeft een meerwaarde voor de waterhuishouding en de natuur. Eventueel sluikstorten in de waterloop is geen reden om de waterloop ondergronds te houden;
- De aanleg van de fietssnelweg kan niet vergeleken worden met de aanleg van bepaalde fietsstraten binnen de gemeente. Fietssnelwegen hebben tot doel om een conflictvrije verbinding te realiseren voor fietsers op lange afstand. Fietsstraten hebben eerder tot doel om in straten die veelvuldig door fietsers gebruikt worden de snelheid van het gemotoriseerd verkeer af te stemmen op dat van het fietsverkeer en zo de veiligheid van de fietsers te verhogen in deze straten;
- De fietssnelweg zal niet tot een groter sociale onveiligheid leiden dan andere straten. De fietssnelweg wordt ook niet achterliggend in woonerven gelegd, maar parallel en in de berm van de autosnelweg. De fietssnelweg heeft een doorgaande functie en geen verblijfsfunctie;

- Het door bezwaarindieners aangehaalde niet naleven van beloftes is geen grond om een project te weigeren. De naleving van de voorwaarden van een omgevingsvergunning is de bevoegdheid van de toezichthoudende overheid,
- De bezwaren die betrekking hebben op een vermeend overaanbod aan fietsverbindingen en maatregelen om files te vermijden als alternatief voor het project, betreffen argumenten die een persoonlijk standpunt over de wenselijkheid van het project ondersteunen, maar evenwel geen beoordelingsgrond vormen voor de omgevingsvergunning

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren deels gegrond worden verklaard en voldoende worden ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden

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 vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. §1 Aan de nv pr De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor de herinrichting van de R0-Noord – zone Zaventem, gelegen te Machelen, Zaventem en Kraainem:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
R0-ZAV2-Wijz-Woluwe	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De waterloop van eerste categorie De Woluwe wordt op drie plaatsen binnen het projectgebied gewijzigd: ten noorden van de knoop E19 door het ingebuisde gedeelte ter hoogte van het parkgebied tussen de R22 Woluwelaan en de R0 over een lengte van 156 m opnieuw in open bedding te brengen, door een heraanleg in een open en meer meanderend profiel over een lengte van respectievelijk 360 m en 580 m nabij de het aansluitingscomplex Hector Henneaulaan en het aansluitingscomplex Kraainem
R0-ZAV2-Wijz-traag	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De aanleg en wijziging van voet- en fietspaden in de nabijheid van de R0 met een toename van de verharde oppervlakte van 38 129,51 m ²

R0-ZAV2-Wijz-R0 Tijdelijke verharding	Nieuwbouw of aanleggen	Er worden tijdelijke verhardingen aangelegd ter hoogte van de verkeersknopen E19 en E40, ter hoogte van de brug van de N21 Haachtsesteenweg, ter hoogte van de aansluitingscomplexen A201, Hector Henneaulaan en Kraainem, ter hoogte van de Wezembeekstraat en de A Dezangrélaan
R0-ZAV2-Wijz-R0	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De herinrichting van de R0 met een uitbreiding van de verharde oppervlakte met 23 819 m ² tot 581 412 m ² .
R0-ZAV2-Wijz- ontlastingsbeek	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Ter hoogte van de Maalbeekweg wordt op de Ontlastingsbeek een nieuw lozingspunt gecreëerd Ter hoogte van de uitstroomconstructie en waar de taluds steiler zijn dan 6/4, wordt zowel de bodem als de oever van de waterloop aan de overzijde van de constructie voorzien van schanskorven
R0-ZAV2-Wijz- OLWN Tijdelijke verharding	Nieuwbouw of aanleggen	Er worden tijdelijke verhardingen aangelegd ter hoogte van de verkeersknopen E19 en E40, ter hoogte van de brug van de N21 Haachtsesteenweg, ter hoogte van de aansluitingscomplexen A201, Hector Henneaulaan en Kraainem, ter hoogte van de Wezembeekstraat en de A Dezangrélaan
R0-ZAV2-Wijz- OLWN	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De herinrichting van het onderliggend wegennet in de nabijheid van de R0 met een afname van de verharde oppervlakte van 1854,9 m ² tot 106.033 m ²
R0-ZAV2-Wijz-KI Maelbeek	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De Kleine Maelbeek wordt over een lengte van 210 m opnieuw aangelegd met een open, meer meanderend profiel.
R0-ZAV2-Werkzone	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Er worden tijdelijke werkzones voorzien. <ul style="list-style-type: none"> - langs de R0 binnenring (R0bi). - ter hoogte van Schetsstraat en Haachtsesteenweg (WZ021); - ter hoogte van afrit 20 E40/A3 Brussel – Leuven > R22 (WZ005), - tussen de oprit Oudstrijderslaan > E40/A3 Brussel-Leuven en Oude Baan (WZ006),

		<ul style="list-style-type: none"> - tussen de Alfons Lenaertsstraat en Oscar de Burburelaan (WZ044), - tussen Woluwedal, Belgicastraat en Nijveldstraat (WZ011), - ter hoogte van Hector Henneaulaan, Hermeslaan en Harenweg (WZ014), - langs de R0 buitenring (R0bu). - ter hoogte van Eugène Blaironstraat en Felix Timmermanslaan (WZ022); - ter hoogte van de Haachtsesteenweg en Veldweg (WZ024), - ter hoogte van de Bevrijdingslaan (WZ003), - ter hoogte van verbindingsweg E40/A3 Leuven - Brussel > R0bi (WZ043); - langs de A201 ter hoogte van de N262a Nieuwe Zaventemsesteenweg (WZ019), - ter hoogte van Carpetright Zaventem (WZ046), - tussen de N2 Leuvensesteenweg en de Romboutsstraat
R0-ZAV2-Te rooien bomen	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Binnen het projectgebied zullen op verschillende locaties bomen gerooid worden die geen deel uitmaken van een bos.
R0-ZAV2-Slopen vrijstaand gebouw	Slopen of verwijderen	Op verschillende locaties langsheen de R0 worden vrijstaande gebouwen gesloopt om de herinrichting te kunnen realiseren
R0-ZAV2-Slopen halfopen gebouw	Slopen van niet vrijstaande gebouwen of constructies	Het slopen van de woningen gelegen Molenstraat met huisnummers 175 en 177
R0-ZAV2-Slopen constructie	Slopen of verwijderen	Op verschillende plaatsen binnen het projectgebied worden bruggen gesloopt om de herinrichting van de R0 mogelijk te maken.
R0-ZAV2-RIO	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Heraanleg van riolering in functie van de herinrichting van de R0
R0-ZAV2-Relief	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Binnen het projectgebied worden op verschillende plaatsen reliëfwijzigingen uitgevoerd in het kader van de heraanleg van de R0, de bijhorende aansluitingscomplexen en

		verkeerswisselaars, het onderliggende wegennet, de aanleg van de Fietsring en de verbinding tussen fietsnelwegen, het wijzigen van het tracé van de Woluwe, aanleg van buffer- en infiltratiebekkens.
R0-ZAV2-Opbraak verharding R0	Slopen of verwijderen	Opbraak van bestaande verharding in functie van de herinrichting van de R0
R0-ZAV2-Opbraak verharding OLWN	Slopen of verwijderen	In functie van de aanpassingen aan het onderliggend wegennet worden verhardingen opgebroken
R0-ZAV2-Opbraak riolering	Slopen of verwijderen	Opbraak van bestaande riolering in functie van de herinrichting van de R0
R0-ZAV2-Opbraak ingebuisde Woluwe	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van de inbuizing van de Woluwe
R0-ZAV2-Opbraak ingebuisde Kl Maelbeek	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van de inbuizing van de Kleine Maelbeek
R0-ZAV2-ontbossing	Ontbossen	In functie van de herinrichting van de R0 worden verspreid in het projectgebied een aantal zones ontbost, enerzijds om de tijdelijke infrastructuur te kunnen realiseren die nodig is voor de aanleg van de permanente infrastructuur en anderzijds om de permanente infrastructuur te realiseren.
R0-ZAV2-Dichtleggen Woluwe	Slopen of verwijderen	Na aanleg van het gewijzigde tracé wordt de Woluwe plaatselijk dichtgelegd
R0-ZAV2-Dichtleggen Kl Maelbeek	Slopen of verwijderen	Na aanleg van het gewijzigde tracé wordt de Kleine Maelbeek plaatselijk dichtgelegd
R0-ZAV2-constructie	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	De verbindingsweg R0bi SRW > R22 kruist de oprit Hector Henneulaan > R0bi SRW door middel van een onderdoorgang van 65,50 m lang, waarvan 43 m onder gesloten dak.
R0-ZAV2-Cabine	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Plaatsen van een elektriciteitscabine ter hoogte van het keerpunt in de Drie Aardbeienstraat.

§2 Aan de nv pr De Werkvennootschap, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel, wordt de vergunning verleend voor de wijziging van vegetatie, gelegen te Zaventem, Kraainem en Machelen.

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
R0-ZAV2-KLE hout	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Verspreid binnen het projectgebied zijn er lineaire houtige stroken in de bermen en op de taluds langs de R0 die verwijderd worden in functie van de herinrichting van de R0
R0-ZAV2-KLE water	het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Binnen de verkeerscomplexen komen een aantal baangrachten met aarden grachtkanten en bodems voor die ingevolge de herinrichting van de R0 worden gewijzigd of dichtgelegd. De waterloop Woluwe nabij de R22 in de omgeving van de Hector Henneaulaan aan de binnenzijde van de R0 wordt verlegd in aansluiting op een openlegging van de actuele duikers onder de R22 en onder de R0. Een permanente vijver en het rietland erlangs in een hemelwaterbufferbekken naast de Woluwe in omgeving H Henneaulaan aan de binnenzijde van de R0 wordt beperkt ingenomen door de nieuwe infrastructuur
R0-ZAV2-Vegetatie mechanisch	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	De parkachtige vegetatie (gras met overstaande bomen en struikenclusters) die vergund is en aangelegd wordt in het kader van de werken aan de Woluwelaan, in de oksel van de R0 en de Woluwelaan in het uiterste noorden van het projectgebied, wordt ingenomen om het fietspad, een infiltratievoorziening en een deel open Woluwe te realiseren
R0-ZAV2-Wijzigen HPG	het wijzigen van historisch permanente graslanden, inclusief het verbonden microreliëf en poelen	Binnen het projectgebied worden waardevolle graslandecotopen gewijzigd. Het betreft zowel relatief smalle bermstroken (enkele m tot 10-tal m) tussen de wegverharding en houtige beplantingen of opslag (n, kh, sz), als bredere stroken (10-tal tot 30-tal m) en grotere vlakken (0,25 tot 1 ha) in de complexen R0 x E19 en R0 x E40 en op de bermen van de R0 tussen Haachtsesteenweg en het complex R0 x A201.

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.

Art. 4. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden en/of lasten die moeten nageleefd worden:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

- 1 De maatregelen in de archeologienota met referentienummer ID 32182, waarvan op 9 februari 2025 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
- 2 Het monitoringsplan ('R0-ZAV2_RONO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_009_monitoringsplan_PIV3' wordt integraal uitgevoerd
- 3 Waar een TOP of werkzone wordt voorzien worden de aanrijroutes minimaal 1 keer per aanvoer van 1000 m³ grond geveegd met gebruik van water (veegwagen met waterstralers) Het wegdek wordt bovendien dagelijks gereinigd wanneer dit bevuild is door het transport van gronden
4. Het deel van de Fietsring in de 5m-erfdienstbaarheidszone van de Woluwe (omgeving van de H Henneaulaan, deelplan 5) wordt voldoende draagkrachtig aangelegd zodat er met zwaar materieel over gereden kan worden.
- 5 Het buffer- en infiltratiebekken 2 in de zone Kraainem wordt zodanig aangelegd dat er geen grondwater kan gedraineerd worden.
- 6 De toegang tot de moerriool moet steeds bereikbaar zijn voor een auto en er moet voldoende ruimte zijn om een 3-poot te zetten zodat materiaal in de moerriool kan aangebracht worden. Binnen een zone van 5m rond een toegangsdeksel van de moerriool mogen er geen bomen aangeplant worden, aanplant in de 10m-zone rond de toegangsdeksels moeten aangepast zijn. Om te weten welk type aanplant mogelijk is, moet er contact opgenomen worden met VMM, beheer en investeringen waterlopen.
- 7 Bij de openlegging van de Woluwe in Kraainem en de Kleine Maelbeek ter hoogte van de Molenstraat wordt bij de uitvoering ervoor gezorgd dat de afstand tussen de palen en het drainagemassief rond de moerriolen minstens 1 m bedraagt (overeenkomstig de plannen)
- 8 Bij het vervangen van de kokers van de Woluwe in Kraainem en van de Kleine Maelbeek ter hoogte van de Molenstraat wordt vermeden dat er drainage naar het drainagemassief rond de moerriool optreedt door een niet-doorprikbare, verzakkingsvrije en calamiteitsvrije afdichting te voorzien (bijvoorbeeld een betonnen bodem tot aan de hoogwaterlijn).
- 9 Bij het verleggen van de Woluwe naar de andere kant van de R22, worden de overstorten tussen de Woluwe en de moerriool ook verlegd. Hierbij wordt gezocht naar een nieuwe optimale werking onder de ontworpen toestand Net zoals bij de huidige constructie worden er aluminium schotbalken en de voorziening om deze te plaatsen voorzien
- 10 De voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van inrichtingswerken aan de waterloop Ontlastingsbeek uit het advies van 23 december 2025 van de dienst Waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant worden nageleefd
- 11 Boscompensatie
 - De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het compensatieformulier met nummer 25-217052.
 - De te ontbossen oppervlakte bedraagt 403.325 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - De resterende bosoppervlakte (2 005.133 m²) blijft als bos behouden. 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 alleen worden uitgevoerd conform het plan, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid
 - De compenserende bebossingen over een oppervlakte van 742.217 m² worden uitgevoerd op de percelen zoals opgenomen in het boscompensatieformulier De externe compenserende bebossingen worden uitgevoerd binnen de 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning De interne compenserende bebossingen worden uitgevoerd binnen de 2 jaar na het beëindigen van de aangevraagde werken De compenserende bebossingen zullen uitgevoerd worden door de vergunninghouder en door derden zoals opgenomen in het boscompensatieformulier. De vergunninghouder verbindt zich ertoe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossingen worden uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden
 - Wanneer de compenserende bebossingen volledig zijn uitgevoerd, kan de vergunninghouder hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en Bos.
12. Alle maatregelen zoals opgenomen in het Minder Hinder plan Ecologie (R0-ZAV2_R0NO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_014) worden tijdens de volledige werffase toegepast.
 13. De vooropgestelde inventarisatie- en vangstprotocollen zoals opgenomen in de soortentoets (R0-ZAV2_R0NO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_010) worden toegepast. Voortschrijdende inzichten voor zowel de wijze van inventariseren als vangstechnieken worden hierbij toegepast.
 14. Werfverlichting is tijdens de zomermaanden (1 mei – 1 september) niet toegestaan.
 15. Werfverlichting wordt in het overgangseizoen (september-november, maart-mei) toegelaten van 7u 's ochtends tot 19u 's avonds.
 16. Werfverlichting straalt alleen op het doelgebied, om lichtverstrooiing te vermijden
 17. De rooingswerken worden buiten de schoontijd van vogels en de winterslaap van vleermuis/eikelmuis uitgevoerd: kappingen kunnen uitsluitend in de periode tussen 1 augustus en 30 oktober uitgevoerd worden
 18. Definitieve ecopassages worden pas in gebruik genomen wanneer er zekerheid is over hun effectieve werking op vlak van ecoconnectiviteit.
 19. Verspreiding en vestiging van invasieve soorten wordt ten alle tijde vermeden.
 20. Op basis van artikel 19 en 20 wordt een afwijking van het Soortenbesluit verleend voor volgende beschermde plantensoorten. verschillende rozensoorten, duizendguldenkruid en verschillende orchideeënsoorten en dit tot en met 1 oktober 2032. Er wordt een afwijking toegestaan voor volgende handelingen: "het plukken, verzamelen, afsnijden, ontwortelen, vernielen of verplanten van beschermde plantensoorten", "het vervoer van beschermde specimens" en "het onder zich houden van beschermde specimens".
 21. Volgende voorwaarden worden nageleefd indien beschermde planten verplaatst worden:
 - Ter hoogte van de te verplaatsen plantensoorten wordt een zone tot 40 cm diepte uitgegraven (manueel of met een graafmachine) met maximaal behoud van de gelaagdheid.
 - De uitgegraven grond wordt onverstoord diezelfde dag naar de nieuwe groeiplaats gebracht en op eenzelfde diepte teruggeplaatst.
 - Het terrein waarop de planten geplaatst worden, krijgt een aangepast beheer dat gericht is op het behoud en de ontwikkeling van de verplaatste planten.
 22. Op basis van artikel 19 en 20 wordt een afwijking van het Soortenbesluit verleend voor volgende beschermde diersoorten. hagedis spec., hazelworm, eikelmuis, vleermuisen,

- avifauna, amfibieën/reptielen en dit tot en met 1 oktober 2032. Er wordt een afwijking toegestaan voor volgende handelingen “het opzettelijk en betekenisvol verstoren”, “het verzamelen van eieren”, “het vernielen, beschadigen of wegnemen van nesten/voortplantingsplaatsen/rustplaatsen” en “inventarisatie/afvangst”
23. De hierboven verleende afwijkingen voor flora en fauna worden toegekend volgens volgende voorwaarden:
- De afwijking kan worden gebruikt door de aanvrager of door derden die hiertoe de opdracht kregen van de aanvrager
 - De afwijking is van toepassing op het volledige projectgebied
 - Na afloop van de afwijking moet binnen een termijn van één maand een schriftelijke rapportering worden bezorgd aan de entiteit adviezen, vergunningen, erkenningen en subsidies van het Agentschap voor Natuur en Bos in Brussel, waaruit voldoende blijkt op welke wijze gebruik is gemaakt van de vergunning Deze rapportering moet gebeuren via het model dat beschikbaar is op de website van het Agentschap voor Natuur en Bos (<https://natuurenbos.vlaanderen.be/dieren-en-planten/soortenbescherming/afwijkingen-op-het-soortenbe...>).
 - Een verlenging van de afwijking, in voorkomend geval, is alleen mogelijk wanneer de schriftelijke rapportering is gebeurd
 - De gegevens die worden verzameld met behulp van de afwijking moeten ter beschikking worden gehouden van het Agentschap voor Natuur en Bos en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek.
 - Deze afwijking kan, mits motivering, te allen tijde worden ingetrokken
 - De afwijking moet worden getoond op elk verzoek van de officieren van de gerechtelijke politie en van de toezichthouders die belast zijn met het toezicht op de naleving van de natuur- en jachtregelgeving Deze personen moeten door de begunstigde van de vergunning in staat worden gesteld om de uitvoering van de vergunning op het terrein te controleren.
- 24 Voor de specifieke afwijkingsaanvraag tot afvangst en translocatie van de beschermde soorten wordt per betrokken soort/populatie vooraf een gedetailleerd plan van aanpak uitgewerkt conform artikel 21 van het Soortenbesluit en de INBO-leidraad inzake translocaties Relevante voortschrijdende inzichten inzake de populatiesamenstelling/dynamiek worden hierbij in beschouwing genomen Dit volledig uitgewerkte plan van aanpak wordt vóór de effectieve uitvoering van de afvangst en translocatie ter goedkeuring voorgelegd aan het Agentschap voor Natuur en Bos
- 25 Er wordt ASTRID-indoordekking voorzien in de tunnels
- 26 Om het landbouwgebruik zo weinig mogelijk te storen, worden volgende maatregelen genomen.
- De timing van werken op percelen die nog in actief landbouwgebruik zijn, wordt met de betrokken landbouwers overlegd.
 - Tijdens de werken worden maatregelen genomen om structure schade en verdichting van de bodem te voorkomen, door onder andere het gebruik van rijplaten, het gebruik van een voldoende lage bandendruk bij het berijden van de bodem met zware machines, .
 - Tijdens de werken worden maatregelen genomen met het oog op het voorkomen van bodemverontreiniging als gevolg van accidentele lekken in brandstofleidingen en morsverliezen van voornamelijk olie of brandstoffen, door onder andere gebruik te maken van milieuvriendelijke smeerolien en vetten en te werken met schenktuiten, flexibele vulslangen en een goed onderhouden machinepark
 - Tijdens de werken wordt de toegankelijkheid met hedendaags landbouwmateriaal van de aanpalende landbouwgebruiksgronden zoveel mogelijk verzekerd

- 27 De route voor het lokale verkeer van Sint-Stevens-Woluwe naar Zaventem via de Belgicastraat moet gerealiseerd zijn alvorens de aansluiting van de R22 naar de H Henneaulaan richting Zaventem wordt afgesloten
- 28 Er wordt tijdens de werken een mobiliteitscoördinator aangesteld die minstens:
 - een monitoring- en evaluatieplan opstelt om de mobiliteitsprofielen in kaart te brengen en de mobiliteitsimpact tijdens de werken te beoordelen en waar mogelijk te optimaliseren;
 - een overkoepelend vervoersplan opmaakt waarin de mobiliteit van de werknemers van de verschillende bedrijven en inwoners specifiek in kaart wordt gebracht om potentiële verbeterpunten en opportuniteiten qua verplaatsingsgedrag van en naar het werk te kunnen identificeren. Hieraan wordt dan een actieplan gekoppeld die de bereikbaarheid tijdens de werken aan de ring verbetert. Bij de opmaak van het overkoepelend vervoersplan wordt ook aandacht besteed aan het opstellen van duidelijke richtlijnen voor het vrachtwagenparkeren en files. Dit alles gebeurt in nauwe samenwerking met de lokale overheden en adviesinstanties, waaronder de gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer
29. In overleg met de stakeholders wordt een monitoring voorzien van de (effecten van) omleidingen. Wanneer het sluipverkeer in een wijk stijgt met 50% of meer wordt in overleg met de lokale politie en het lokale bestuur bekeken welke maatregelen kunnen worden getroffen
- 30 De zones die worden gebruikt als omleiding op het lokale wegennet worden voorzien van een snelheidsbeperking tot 30 km/u voor 3,5 ton +
- 31 Er wordt een plaatsbeschrijving gemaakt van de lokale wegen die zullen worden gebruikt als omleidingsroute, denk in het bijzonder aan de Hector Henneaulaan, Vilvoordelaan, Tramlaan, Grote Daalstraat en Sterrebeekstraat. De omleidingswegen worden hersteld in de oorspronkelijke toestand volgens de plaatsbeschrijving. Dit impliceert onder meer de staat van het asfalt, belijning en begroening, ..
32. Voorafgaand aan de afbraak van de twee woningen in de Molenstraat (175 en 177) wordt er contact opgenomen met de eigenaars van de aangrenzende woning (Molenstraat 173). Voor de start van de afbraakwerken moet een plaatsbeschrijving worden opgemaakt. De vrijgekomen scheidingsmuur van de woning Molenstraat 173 moet op kosten van de aanvrager worden afgewerkt met een duurzame gevelbekleding, zoals leien, crepi of gevelsteen en mits goedkeuring van de eigenaar.
33. De groenaanleg wordt gerealiseerd in het eerstvolgende plantseizoen na beëindiging van de infrastructuurwerken. Eventuele uitval van beplantingen wordt vervangen met nieuw plantmateriaal
34. Werken aan de Ring worden zowel op de Ring zelf als op het aansluitende wegennet minimaal 1 maand op voorhand gecommuniceerd middels werfborden. Dit geldt eveneens voor de aanpalende straten waarvan de tuinen gelegen zijn aan de werken zelf. Bij grote veranderingen worden deze werfborden aangepast. Denk hierbij aan een nieuwe brug, kappen van bomen, tunnels, ... Er wordt op elk werfbord een duidelijk aanspreekpunt vermeld, waarmee burgers en bedrijven zowel telefonisch als per e-mail contact kunnen opnemen.
35. Minstens één maand voorafgaand aan elke nieuwe fase wordt er een communicatie uitgestuurd ten aanzien van de aanpalende wijk(en) en de gemeente(n) waarin deze wijken zijn gelegen. De communicatie aan de buurtbewoners gebeurt per brief. Digitale informatie wordt ter beschikking gesteld van de communicatiedienst van de gemeente.
- 36 De algemene voorwaarden voor bouwwerken in de omgeving van de sporen bij het advies van de nv Infrabel van 29 december 2025 worden nageleefd
- 37 De voorwaarden in het advies van Elia van 5 januari 2026 verwijzend naar het advies van 16 september 2024 met kenmerk 345222-2-CVE worden nageleefd

38. De voorwaarden voor zones 2, 5, 8 en 11 en de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen opgenomen in het advies van Fluxys van 6 januari 2026 met kenmerk TPW-OL-2026366743 worden nageleefd.
39. De voorwaarden opgenomen in het advies van 26 maart 2026 van het directoraat-generaal van de luchtvaart, inclusief het advies van Skeyes van 30 januari 2026 en het advies van Brussels Airport Company (geen datum vermeld), worden nageleefd.
40. De (nieuwe/aangepaste) openbare verlichting geplaatst op de over te dragen/aangepaste gemeentewegen in Machelen worden conform het masterplan 'Verlichting Machelen-Diegem' uitgevoerd.

§2. Met betrekking tot de vegetatiewijzigingen:

1. Alle behouds- en herstelmaatregelen zoals opgenomen in de afwijkingsaanvraag ingreep Historische Permanent Grasland (OVA ref. RO-ZAV2_R0NO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_012B) worden stipt toegepast.
2. De milderende en herstelmaatregelen zoals opgenomen in de aanvraag tot vegetatiewijzigingen (OVA ref. RO-ZAV2_R0NO_ZAV_DWV_SF_TTTTT_VR_NOT_ALG_012A_V1) worden stipt toegepast.
3. De rooiingswerken worden buiten de schoontijd van vogels en winterslaap van vleermuis/eikelmuis uitgevoerd: kappingen kunnen uitsluitend in de periode tussen 1 augustus en 30 oktober uitgevoerd worden.

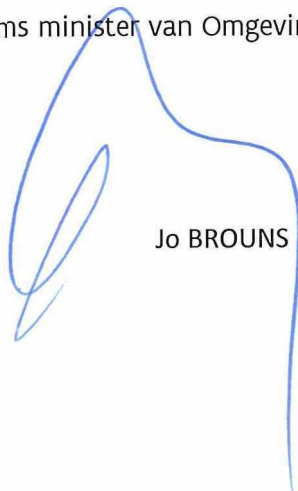
De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

1. De aannemer moet een voorstel voor de afwerking conform voorwaarde 6 (niet-doorprikbare, verzakkingsvrije en calamiteitsvrije afdichting van de waterlopen) voorleggen aan VMM, beheer en investeringen waterlopen om hiervoor een machtiging te verkrijgen.
2. Er wordt gevraagd de locatie van de bronzone aan Lozenberg en de voorziene maatregelen om verdroging te voorkomen ook te delen met het lokale bestuur en de waterbeheerders. Dit is ook een aandachtspunt voor eventuele later aan te vragen bemalingen.
3. Het is aangewezen dat de groenaanleg en aanplantingen zoveel mogelijk worden uitgevoerd in het eerste plantseizoen volgend op het beëindigen van de bouwwerken binnen een bepaalde deelzone of fase van de werkzaamheden. Er wordt gevraagd dit mee te bekijken bij het vastleggen van de fasering van de werken.

Art.5. 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.

Brussel, 08 JUN 2026

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging (desgevallend met een verzoek tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid) indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

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

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend.

Dit betekent indien u het verzoekschrift indient vóór 30 maart 2026:

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 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 voor 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>)

Dit betekent indien u het verzoekschrift indient vanaf 30 maart 2026:

1 hetzij via het digitale platform dat door de Dienst van de Bestuursrechtscolleges ter beschikking wordt gesteld met het oog op de digitale procesvoering voor de Vlaamse Bestuursrechtscolleges: <https://www.dbrcc.be/digitaal-platform>

Op straffe van onontvankelijkheid dienen de volgende partijen of raadsman gebruik te maken van het digitale platform:

1° de Vlaamse overheid, de Vlaamse administratie, de Vlaamse adviesorganen, de Vlaamse openbare instellingen die niet behoren tot de Vlaamse administratie, de lokale overheden en de externe overheden, vermeld in artikel 13, 1° tot en met 5° en 8°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, inclusief al hun vertegenwoordigers;

2° een advocaat in zijn hoedanigheid van vertegenwoordiger van een partij,

3° een partij of raadsman die geen advocaat is, en die een beroep doet op het digitale platform om een verzoekschrift of het eerste processtuk neer te leggen.

Op straffe van onontvankelijkheid geldt de gemaakte keuze van een partij of raadsman als vermeld in het eerste lid, 3°, om al dan niet gebruik te maken van het digitale platform voor alle vorderingen in dezelfde zaak.

2 hetzij per aangetekend schrijven 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 adres:
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Gelijktijdig dient een afschrift van het verzoekschrift ter informatie te worden bezorgd aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft) en in voorkomend geval aan de begunstigde van de bestreden beslissing.

Het verzoekschrift moet worden gedagtekend, worden ondertekend door de verzoeker of zijn raadsman en in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoeker, de één enkele gekozen adreskeuze (hetzij een digitale adreskeuze met een e-mailadres voor partijen die gebruik maken van het digitale platform, hetzij een analoge adreskeuze met een postadres in België voor de andere partijen), een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam 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;
- als de verzoeker een rechtspersoon is: haar ondernemingsnummer, OVO-code of onderwijsinstellingsnummer

De verzoeker voegt in voorkomend geval de volgende documenten bij het verzoekschrift:
1° een afschrift van de bestreden beslissing of het bestreden besluit, dan wel een verklaring van

de verzoeker dat hij niet in het bezit is van een dergelijk afschrift;

2° als de verzoeker een rechtspersoon is en hij geen raadsman heeft die advocaat is, een afschrift van zijn geldende en gecoördineerde statuten en van de akte van aanstelling van zijn organen, alsook het bewijs dat het daarvoor bevoegde orgaan beslist heeft in rechte te treden;

3° de schriftelijke volmacht van zijn raadsman als hij geen advocaat is;

4° de overtuigingsstukken die in de inventaris zijn vermeld en overeenkomstig die inventaris genummerd zijn.

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.

Collectieve verzoekschriften geven aanleiding tot het betalen van zoveel malen het recht als er verzoekende partijen zijn.

Het verschuldigde rolrecht wordt gestort op de rekening van het Fonds Bestuursrechtscolleges. De betaling kan ook worden uitgevoerd via het digitale platform.

De procedure voor de Raad voor 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 info vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrb.be/vergunningsbetwistingen>)